Niedersächsischer Landesbetrieb für
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
- Direktion -

Bildrechte: NPorts Cuxhaven

Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth

Planfeststellungsbeschluss

Niedersachsen

Antragstellerin

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

Planfeststellungsbehörde

Niedersächsischer Landesbetrieb für
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
Direktion – Geschäftsbereich 6 – Lüneburg
Wasserwirtschaftliche Zulassungsverfahren

Frau Dr. Soetebeer
Herr Heinrich
Herr Hennig
Herr Schroeder
Frau Schröder

Adolph-Kolping-Straße 6
21337 Lüneburg

Tel.: 04131 / 2209 – 100
Fax: 04131 / 2209 – 101
E-Mail: GB6-LG-Poststelle@nlwkn.niedersachsen.de
www.nlwkn.niedersachsen.de

Lüneburg, den 11.09.2023
Az.: 6 L – 62025-817-010

Inhaltsverzeichnis

I. Verfügender Teil 6
I.1 Planfeststellung 6
I.2 Planunterlagen 6
I.2.1 Festgestellte Planunterlagen 6
I.2.2 Nachrichtliche Unterlagen 10
I.3 Weitere Entscheidungen 11
I.3.1 Zulassungen vorzeitiger Beginn 11
I.3.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse 11
I.3.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten des Abtrocknungswassers vom Kleilager Saline in die Elbe 11
I.3.2.2 Wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten von Rücklaufwasser von der Sandlagerfläche in die Elbe 12
I.3.3 Einkonzentrierte Entscheidungen 12
I.4 Nebenbestimmungen, Zusagen, Hinweise 12
I.4.1 Nebenbestimmungen 12
I.4.1.1 Allgemeine Nebenbestimmungen 12
I.4.1.2 Nebenbestimmungen des Küstenschutzes 13
I.4.1.3 Nebenbestimmungen zu Wasserstraßen und Schifffahrt 15
I.4.1.4 Nebenbestimmungen zum Arbeitsschutz 19
I.4.1.5 Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz 20
I.4.1.6 Nebenbestimmungen zu Belangen des Baurechts 22
I.4.1.7 Nebenbestimmungen zum Naturschutz und zur Landespflege 22
I.4.1.8 Nebenbestimmungen zu sonstigen Belangen 24
I.4.1.9 Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen 25
I.4.2 Zusagen 26
I.4.2.1 Allgemeine Zusagen 26
I.4.3 Hinweise 27
I.4.3.1 Allgemeine Hinweise 27
I.5 Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen 28
I.6 Kostenlastentscheidung 29
II. Begründung 29
II.1 Gegenstand 29
II.1.1 Beschreibung des Vorhabens 29
II.1.2 Übersicht anderer Verfahren 32
II.2 Verfahrensrechtliche Bewertung 33
II.2.1 Zuständigkeit 33
II.2.2 Rechtmäßiger Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 34
II.3 Materiell rechtliche Würdigung 43
II.3.1 Planrechtfertigung 43
II.3.1.1 Gesetzliche Bedarfsfeststellung 43
II.3.1.2 Einzelfall Bedarfsfeststellung 44
II.3.2 Varianten 48
II.3.3 Belange des Gewässerschutzes 49
II.3.3.1 Wohl der Allgemeinheit 49
II.3.3.2 Zwingende wasserrechtliche Anforderungen 50
II.3.4 Belange des Küstenschutzes; Sturmflutsicherheit 53
II.3.5 Belange der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) 54
II.3.6 Belange der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) 54
II.3.7 Belange der Schifffahrt und des Hafens 55
II.3.8 Belange der Raumordnung und des Baurechts 56

II.3.8.1 Belange der Raumordnung ... 56
II.3.8.2 Bauplanungs- und Bauordnungsrecht ... 57
II.3.9 Belange des Immissionsschutzes ... 58
II.3.10 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ... 62
II.3.10.1 Vorbemerkungen ... 62
II.3.10.2 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit ... 65
II.3.10.3 Schutzgut Tiere ... 72
II.3.10.4 Schutzgut Pflanzen ... 97
II.3.10.5 Schutzgut biologische Vielfalt ... 106
II.3.10.6 Schutzgut Fläche ... 111
II.3.10.7 Schutzgut Boden ... 116
II.3.10.8 Schutzgut Wasser ... 127
II.3.10.9 Schutzgut Luft ... 139
II.3.10.10 Schutzgut Klima ... 142
II.3.10.11 Schutzgut Landschaft ... 145
II.3.10.12 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ... 152
II.3.10.13 Schutzgut Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern ... 159
II.3.10.14 Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels ... 162
II.3.10.15 Risiken des Vorhabens infolge seiner Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen ... 164
II.3.10.16 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ... 171
II.3.11 Belange von Naturschutz und Landespflege ... 172
II.3.11.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung ... 172
II.3.11.2 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ... 173
II.3.11.3 Eingriffsregelung ... 174
II.3.11.4 Geschützte Teile von Natur und Landschaft – Besonders geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG ... 176
II.3.11.5 Geschützte Teile von Natur und Landschaft - Schutzgebiete ... 177
II.3.12 Belange des Klimaschutzes ... 177
II.3.13 Flächeninanspruchnahme, Belange der Landwirtschaft ... 179
II.3.14 Belange des Tourismus, der Anwohner und der benachbarten Elbanlieger ... 180
II.3.15 Belange des Arbeitsschutzes ... 181
III. Stellungnahmen und Einwendungen ... 181
III.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ... 181
III.1.1 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (A.1, A.48) ... 181
III.1.2 EWE NETZ GmbH (A.2) ... 182
III.1.3 Deutsche Telekom Technik GmbH (A.3, A.52) ... 182
III.1.4 Unterhaltungsverband Kehdingen (A.4 und A.6) ... 183
III.1.5 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (A.5) ... 186
III.1.6 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN); Betriebsstelle Stade (A.7, A.10, A.15, A.25, A.36, A.41, A.45, A.47) ... 186
III.1.7 Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg (ArL Lüneburg) (A.8, A.12) ... 193
III.1.8 Gemeinde Seestermühe (A.9) ... 194
III.1.9 Deichverband Kehdingen-Oste (A.11, A.27, A.35) ... 198

III.1.10 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Uelzen (A.13, A.26) ... 205
III.1.11 Gemeinde Drochtersen (A.14, A.33) ... 214
III.1.12 Landkreis Stade (A.16, A.28, A.37, A.40, A.42, A.44, A.46, A.49) ... 217
III.1.13 Hansestadt Stade (A.17) ... 260
III.1.14 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) (A.18) ... 262
III.1.15 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV); Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee (WSA Elbe-Nordsee) (A.19, A.30, A.38, A.43, A.53) ... 263
III.1.16 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (A.20, A.34, A.39) ... 286
III.1.17 Gemeinde Hetlingen im Amt Geest und Marsch Südholstein (A.21) ... 290
III.1.18 Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen (A.22, A.50) ... 291
III.1.19 Unterhaltungsverband Schwinge (A.23, A.51) ... 295
III.1.20 Stadtwerke Stade (A.24) ... 299
III.1.21 Deichverband der I. Meile Altenlandes (A.31) ... 301
III.1.22 Lotsenbrüderschaft Elbe (A.32) ... 304
III.2 Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen ... 305
III.2.1 Deutsche Umwelthilfe (B.1, B.4, B.5, B.7, B.9) ... 305
III.2.2 BUND (B.2, B.6, B.8, B.10, B.11) ... 375
III.2.3 Hamburger Energietisch e.V. (B.3) ... 443
III.3 Einwendungen ... 471
III.3.1 Einwendung C.1 ... 471
III.3.2 Einwendung C.2 ... 472
III.3.3 Einwendung C.3 und C.11 ... 475
III.3.4 Einwendung C.4, C.13 ... 477
III.3.5 Einwendung C.5 ... 498
III.3.6 Einwendung C.6, C.14 ... 500
III.3.7 Einwendung C.7 ... 504
III.3.8 Einwendung C.8, C.15 ... 506
III.3.9 Einwendung C.9 ... 509
III.3.10 Einwendung C.10 ... 511
III.3.11 Einwendung C.12 ... 512
IV. Gesamtergebnis ... 515
V. Begründung der Kostenentscheidung ... 516
VI. Rechtsbehelfsbelehrung ... 516
VII. Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen ... 517
VIII. Tabellenverzeichnis ... 520

I. Verfügender Teil

I.1 Planfeststellung

Der Plan für den Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafenerweiterung in Stadt-Bützfleth wird auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Antragstellerin - vom 08.06.2022, geändert mit Antrag vom 07.09.2022, 14.11.2022, 28.02.2023,14.03.2023, 26.04.2023 und 17.05.2023, 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 in der Tabelle 1 genannten und zum Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses erklärten Planunterlagen. Es sind die durch den ursprünglichen Antrag vom 08.06.2022, durch die Änderungsanträge 1 bis 6 und durch ergänzende Unterlagen eingereichten gültigen Planunterlagen aufgeführt. Änderungen und Ergänzungen gegenüber der ursprünglichen Planung sind in den Planunterlagen in unterschiedlichen Farben je Verfahrensstand sowie einer Buchstabenergänzung in der Bezeichnung dargestellt. Die Buchstabenergänzungen mit einem 2. Buchstaben bei Heft 11 (m+n, p+q und r+s) kommen dadurch zustande, dass diese Unterlagen inhaltsgleich für Anträge auf vorzeitigen Beginn genutzt wurden und der 2. Buchstabe der Zuordnung zu diesen Anträgen dient. Die nachfolgend aufgeführten Unterlagen sind ebenfalls in der entsprechenden Farbe dargestellt. Die unterschiedlichen Farben und Buchstabenergänzungen und deren Zuordnung sind nachfolgend erläutert:

Schwarz	Antrag auf Planfeststellung vom 08.06.2022
Blau, „w“	1. Änderungsantrag vom 07.09.2022
Grün, „x“	2. Änderungsantrag vom 14.11.2022
Orange, „z“	3. Änderungsantrag vom 28.02.2023
Lila, „n“	4. Änderungsantrag vom 14.03.2023
Pink, „q“	5. Änderungsantrag vom 26.04.2023
Dunkelrot, „s“	6. Änderungsantrag vom 17.05.2023
Dunkelgrün	Ergänzungen und Änderungen außerhalb der Änderungsanträge 1-6

Tabelle 1: Festgestellte Planunterlagen

Anlage Nr./ Bezeichnung	**Inhalt / Stand**	**Anzahl Seiten/ Maßstab**
	Erläuterungsbericht / 08.06.2022	68 Seiten
	Erläuterungsbericht / 07.09.2022	71 Seiten
	Erläuterungsbericht / 14.11.2022	74 Seiten
	Erläuterungsbericht / 28.02.2023	16 Seiten
	Erläuterungsbericht / 14.03.2023	82 Seiten
	Erläuterungsbericht / 26.04.2023	68 Seiten
	Erläuterungsbericht / 17.05.2023	19 Seiten
Heft 0	**Zeichnungen und andere Anlagen**	
Blatt 1x	Übersichtslageplan / 14.11.2022	M. 1:100.000
Blatt 2n	Lageplan AVG und SHE / 14.03.2023	M. 1:5.000
Blatt 3n	Grundriss AVG / 14.03.2023	M. 1:2.000
Blatt 4n	AVG Liegeplatz Schnitt A-A / 14.03.2023	M. 1:250
Blatt 5x	AVG Liegeplatz-Längswand Schnitt B-B / 14.11.2022	M. 1:250

Anlage Nr./ Bezeichnung	Inhalt / Stand	Anzahl Seiten/ Maßstab
Blatt 6	AVG Liegeplatz Schnitt C-C / 08.06.2022	M. 1:250
Blatt 7x	AVG Querwand Schnitt D-D / 14.11.2022	M. 1:250
Blatt 8x	AVG Querwand Schnitt E-E / 14.11.2022	M. 1:250
Blatt 9n	AVG Flügelwand Schnitt F-F / 14.03.2023	M. 1:250
Blatt 10	Grundriss SHE / 08.06.2022	M. 1:2.000
Blatt 10ax	Grundriss SHE – Details / 14.11.2022 (ersetzt Blatt 11 und 12)	M. 1:250/100
Blatt 13	Vertäupläne AVG und SHE / 08.06.2022	M. 1:2.000
Blatt 13n	Vertäuplan FSRU / 14.03.2023	M. 1:2.000
Blatt 14	Variantenplan / 08.06.2022	M. 1:10.000
Blatt 15q	Lageplan temporär genutzte Flächen / 26.04.2023	M. 1:5.000
Blatt 15s	Lageplan temporär genutzte Flächen / 17.05.2023	M. 1:5.000
Blatt 15as	Kleilagerfläche Saline – Details / 17.05.2023	M. 1:1.000
Blatt 15bq	Kleilagerfläche Saline – Schnitte / 26.04.2023	M. 1:250
Blatt 16n	Lageplan versiegelte Flächen / 14.03.2023	M. 1:5.000
Blatt 17	Lageplan Deich / 08.06.2022	M. 1:1.000
Blatt 17aw	Deichüberfahrt und Verbreiterung DV-Weg / 07.09.2022	M. 1:1.000
Blatt 18	ISPS-Bereich AVG und SHE / 08.06.2022	M. 1:5.000
Blatt 19ax	Eigentümerliste / 22.06.2023	3 Seiten
Blatt 19bx	Eigentümerplan AVG und SHE / 14.11.2022	M. 1:5.000
Blatt 19c	Eigentümerplan Kompensationsflächen Kraut-sand / 08.06.2022	M. 1:5.000
Blatt 19d	Eigentümerplan Kompensationsflächen Schwinge-Wiesen / 08.06.2022	M. 1:5.000
Blatt 19e	Eigentümerplan Kompensationsflächen Schwingetal Polder Hagen-Deinste / 22.06.2023	M. 1:5.000
Blatt 19f	Eigentümerplan Kompensationsflächen Schwinger-Hangwald / 08.06.2022	M. 1:5.000
Blatt 20	Seekarte	o. M.
Blatt 22x	Betroffene Bebauungspläne / 14.11.2022	M. 1:15.000
Heft 1	Bedarfsanalyse für einen Anleger für verflüs-sigte Gase, Ramboll, Nov. 2021 / 08.06.2022	77 Seiten
Heft 2	**Baugrundbeurteilungen**	
Heft 2 Bericht 1	AVG und SHE, Steinfeld u. Partner, 17.05.2021 / 08.06.2022	129 Seiten
Heft 2 Bericht 2	Straße und Deich, Steinfeld u. Partner, 17.05.2021 / 08.06.2022	42 Seiten
Heft 3	Einfluss der Liegewanne auf die Bestickhöhe der angrenzenden Deiche, NLWKN For-schungsstelle Küste, 29.07.21 / 08.06.2022	5 Seiten
Heft 4	Nautische Simulationsstudie MTC 81 AVG – Stade, MTC, Febr. 2021 / 08.06.2022	181 Seiten
Heft 5	Hydromorphologisches Gutachten, DHI, 08.04.2022 / 08.06.2022	120 Seiten
Heft 6a	Sedimentanalyse A, HPC, 10.12.2021 / 08.06.2022	181 Seiten

Anlage Nr./ Bezeichnung	Inhalt / Stand	Anzahl Seiten/ Maßstab
Heft 6b	Sedimentanalyse B, Dr.-Ing. Michael Beuße mbH, 18.03.2022 / 08.06.2022	58 Seiten
Heft 6cn	Sedimentanalyse AVG, HPC, 23.03.2023 / 14.03.2023	211 Seiten
Heft 7	Sedimentverdriftung und Unterhaltung, DHI, 07.04.2022 / 08.06.2022	64 Seiten
Heft 8a	Geräuschimmissionsprognose für LK II und AVG, Müller-BBM, 14.03.2022, Bericht Nr. M167526/01 / 08.06.2022	85 Seiten
Heft 8a Ergänzung	Ergänzt durch Anhang 4 zur Einwendungssynopse, Müller-BBM, 09.11.2022, Bericht Nr. M167526/04	60 Seiten
Heft 8b	Prognose Unterwasserschall, Müller-BBM, 01.07.2021, Bericht Nr. M161824/01 / 08.06.2022	113 Seiten
Heft 8cx	**Geräuschimmissionsprognose Kleilager am Standort Stadersand (Saline)**	
Heft 8cx	Deckblatt	1 Seite
Heft 8cx	Geräuschimmissionsprognose Kleilager am Standort Stadersand (Saline), Müller-BBM, 08.11.2022, Bericht Nr. M167526/03 / 14.11.2022	26 Seiten
Heft 8cx	Isophonenkarte_Nacht / 14.11.2022	1 Seite
Heft 8cx	Isophonenkarte_Tag / 14.11.2022	1 Seite
Heft 9	Immissionsprognose Für Luftschadstoffe, Müller-BBM, 21.03.2022, Bericht Nr. M15174905/05 / 08.06.2022	68 Seiten
Heft 9 Ergänzung	Ergänzt durch Anhang 3 zur Einwendungssynopse, Müller-BBM, 10.11.2022, Bericht Nr. M151749/02	99 Seiten
Heft 10a	Risikoanalyse zum Befahren der Elbe von der Deutschen Bucht bis Stade mit Q-Max LNG Tankschiffen, Nautitec, 05.02.2022 / 08.06.2022	193 Seiten
Heft 10b	Risikoanalyse zum Befahren der Elbe von der Deutschen Bucht bis Stade mit Q-Max LNG Tankschiffen; Anhang Begegnungssituation von zwei LNG Tankschiffen, Nautitec, 11.12.2021 / 08.06.2022	32 Seiten
Heft 11	**Umweltfachliche Unterlagen / 08.06.2022**	
Heft 11	– UVP-Bericht – Landschaftspflegerischer Begleitplan – Natura 2000 Verträglichkeitsprüfung – artenschutzrechtlicher Fachbeitrag – Untersuchung der Verträglichkeit mit der WRRL – Quellen und Anhänge	1243 Seiten
Anhang Vorblatt	Vorblatt	1 Seite
Anhang 1	Ergebnisse der Sedimentanalysen	7 Seiten

Anlage Nr./ Bezeichnung	**Inhalt / Stand**	**Anzahl Seiten/ Maßstab**
Anhang 2	Arten und Biotope mit besonderer Bedeutung für die biologische Vielfalt	46 Seiten
Anhang 3	Auswertung des Norddeutschen Klimamonitors bezüglich erkennbarer Klimatrends für die Metropolregion Hamburg und Stade-Bützfleth	11 Seiten
Anhang 4	Auswertung des 2. Hamburger Klimaberichts zu möglichen Änderungen des Klimas im 21. Jahrhundert	3 Seiten
Anhang 5	Entwicklung der Wetterextreme unter dem Einfluss des Klimawandels	8 Seiten
Anhang 6	Karten und Pläne	25 Seiten / Pläne
Anhang 7	Maßnahmenblätter	142 Seiten
Anhang 8	Berichte zu den Bestandsaufnahmen	179 Seiten / Pläne
Anhang 9	Standarddatenbögen und Erhaltungsziele der Natura-2000-Gebiete	352 Seiten
Anhang 10	Wassertechnischer Fachbeitrag zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	22 Seiten
Heft 11w	**Umweltfachliche Unterlagen / 07.09.2022**	
Heft 11w	Deckblatt / 07.09.2022	1 Seite
Heft 11w	Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum Antrag auf Planänderung / 07.09.2022	54 Seiten
Heft 11x	**Umweltfachliche Unterlagen / 14.11.2022**	
Heft 11x	Deckblatt / 14.11.2022	1 Seite
Heft 11x	Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 2. Antrag auf Planänderung / 14.11.2022	120 Seiten
Heft 11z	**Umweltfachliche Unterlagen / 28.02.2023**	
Heft 11z	Naturschutzfachliche Stellungnahme zur 3. Planänderung und zur 2. Änderung des vorzeitigen Beginns vom 16.09.2022 (incl. Deckblatt) / 28.02.2023	13 Seiten
Heft 11m+n	**Umweltfachliche Unterlagen / 14.03.2023**	
Heft 11m+n	Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 2. Antrag auf vorzeitigen Beginn und 4. Antrag auf Planänderung (incl. Deckblatt) / 14.03.2023	80 Seiten
Heft 11p+q	**Umweltfachliche Unterlagen / 26.04.2023**	
Heft 11p+q	Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 3. Antrag auf vorzeitigen Beginn und 5. Antrag auf Planänderung (incl. Deckblatt) / 26.04.2023	52 Seiten
Heft 11r+s	**Umweltfachliche Unterlagen / 17.05.2023**	
Heft 11r+s	Naturschutzfachliche Stellungnahme zur 6. Planänderung und zur 4. Änderung des vorzeitigen Beginns vom 16.09.2022 (incl. Deckblatt) / 17.05.2023	7 Seiten
Heft 11 t	Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen – Änderungen der Eingriffsregelung – / 17.07.2023	27 Seiten

Anlage Nr./ Bezeichnung	Inhalt / Stand	Anzahl Seiten/ Maßstab
Heft 12w	**Nautische Simulationsstudie MTC 87 AVG-Stade / 07.09.2022**	
Heft 12w	Deckblatt / 07.09.2022	1 Seite
Heft 12w	Abschlussbericht, Juni 2022 / 07.09.2022	36 Seiten
Heft 12w	Dokumentation – Anhang A; Simulationsläufe & Schiffsdaten, Juni 2022 / 07.09.2022	70 Seiten
Heft 13w	Studie zum Kolkpotential am geplanten FSRU-Anleger Stade (Tiefenhaltung mit FSRU), DHI, 30.01.2023 (incl. Deckblatt) / 07.09.2023	50 Seiten
Heft 14z	Prognose und Messung der Hydroschallimmissionen beim Neubau eines Anlegers für verflüssigte Gase in Stade, itap, 22.02.2023 (incl. Deckblatt) / 28.02.2023	21 Seiten
Heft 15n	Gutachtliche Stellungnahme zur Frage der Neubewertung der Sedimentverdriftung und der potenziellen Sauerstoffzehrung bei den Nassbaggerarbeiten, BIG, 13.03.2023 (incl. Deckblatt) / 14.03.2023	12 Seiten

Erläuterungen zu den festgestellten Planunterlagen (Ziffer I.2.1):
Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde außerhalb der o. g. Änderungsanträge folgende Unterlagen zu ihrem Antrag übermittelt (siehe Ordner „Ergänzende Unterlagen“):

- Zu Blatt 19ax und 19e (Heft 0 – Zeichnungen und andere Anlagen): Die Antragstellerin ergänzte und übermittelte Blatt 19ax, Stand vom 22.06.2023, die aktualisierte Liste der Eigentümer der Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste sowie Blatt 19e, Stand vom 22.06.2023, mit Darstellung der Eigentumsverhältnisse bezogen auf die aktualisierten Flurstücksbezeichnungen.
- Zu Heft 8a Ergänzung: Die Antragstellerin ergänzte zu Heft 8a einen aktualisierten Bericht Nr. M167526/04 von Müller-BBM, 09.11.2022, als Anhang 4 zur Einwendungssynopse ihrer Erwiderungen zur Online-Konsultation (Stand: 02.06.2023).
- Zu Heft 9 Ergänzung: Weiterhin ergänzte die Antragstellerin zu Heft 9 einen aktualisierten Bericht Nr. M151749/02 von Müller-BBM, 10.11.2022 als Anhang 3 zur Einwendungssynopse ihrer Erwiderungen zur Online-Konsultation (Stand: 02.06.2023).
- Zu Heft 11 t / Stand 17.07.2023: Die sich aus der Erörterung/Online-Konsultation ergebende Anpassung der Kompensationsmaßnahme Krautsand und der Kompensationsmaßnahme Schwingetal Polder Hagen-Deinste haben Änderungen zum Anhang 6 (Geänderte Karten und Pläne) der Karte 6-1 (Biotoptypen Kompensationsflächen – Maßnahmenplanung Krautsand) und der Karte 6-3 (Biotoptypen Kompensationsflächen – Maßnahmenplanung Schwingetal Polder Hagen-Deinste) sowie zum Anhang 7 (Geänderte Maßnahmenblätter) des Maßnahmenblatts 29 (Maßnahme K 01 auf der Kompensationsfläche Krautsand) und des Maßnahmenblatts 45 (Maßnahme N 01 auf der Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste) zur Folge. Zudem sind die damit im Zusammenhang stehenden Änderungen der Kompensationsbilanzen dargestellt.

I.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Die in der Tabelle 1 aufgeführten Unterlagen sind keine zum Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses erklärten Planunterlagen, sondern lediglich nachrichtlich beigefügt (Erläuterungen zu den farblichen Darstellungen siehe Ziffer I.2.1):

Tabelle 2: Nachrichtliche Unterlagen

Anlage Nr./ Bezeichnung	Inhalt / Stand	Anzahl Seiten / Maßstab
Heft 0 / Blatt 21aq	Bauablaufplan / 26.04.2023	1 Seite
Anhang 1 zur Einwendungssynopse zur Online-Konsultation (Stand: 02.06.2023)	Naturschutzfachliche Erläuterungen zur Erwiderung auf Stellungnahmen und Einwendungen bezüglich möglicher vorhabenbedingter Beeinträchtigungen der Finte durch Nassbaggerungen, ARSU, 30.05.2023	17 Seiten
Anhang 2 zur Einwendungssynopse zur Online-Konsultation (Stand: 02.06.2023)	Naturschutzfachliche Erläuterungen zur Erwiderung auf Stellungnahmen und Einwendungen bezüglich eines FSRU-Betriebes am AVG, ARSU, 30.05.2023	19 Seiten

Erläuterungen zu den nachrichtlichen Planunterlagen (Ziffer I.2.2):
Die Antragstellerin ergänzte als Anhang 1 und 2 zur Einwendungssynopse ihrer Erwiderungen zur Online-Konsultation (Stand: 02.06.2023) die o. g. Unterlagen (Anhang 1 und 2 siehe Ordner „Ergänzende Unterlagen“).

I.3 Weitere Entscheidungen

I.3.1 Zulassungen vorzeitiger Beginn

Mit der Bestandskraft dieser Planfeststellung erlöschen die nach § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 WHG erteilten Zulassungen des vorzeitigen Beginns (ZVB) zu AZ: **6 L – 62025-817-010** vom 16.09.2022 mit Änderung vom 15.12.2022, 01.03.2023, 31.03.2023 und 15.06.2023 (1.ZVB) sowie vom 31.03.2023 (2. ZVB) und vom 17.05.2023 (3. ZVB).
Soweit die Regelungen dieser Planfeststellung den Regelungen der o.g. Zulassungen nach § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 WHG widersprechen, gehen die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses den Regelungen der Zulassungen des vorzeitigen Beginns vor.

I.3.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Folgende wasserrechtliche Erlaubnisse werden mit den in Ziffer I.4.1.9 verfügten Nebenbestimmungen erteilt:

I.3.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten des Abtrocknungswassers vom Kleilager Saline in die Elbe

Auf Antrag vom 08.06.2022, geändert mit Antrag vom 07.09.2022, 14.11.2022, 28.2.2023,14.03.2023, 26.04.2023 und 17.05.2023 und im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde wird der Antragstellerin die für das Vorhaben erforderliche Einleitung des Abtrocknungswassers vom Kleilager Saline in der Gemarkung Stade, Flur 28, Flurstücke 50/4; 4/5, 53/7,18/4, 58/25 und Flur 56 Flurstück 25/8 in einer Menge von bis zu 30.000 m³/a in die Elbe gemäß der §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und § 10, § 12 WHG unter Einhaltung der unter Ziffer I.4.1.9 genannten Nebenbestimmungen bis zum 31.12.2025 genehmigt.

I.3.2.2 Wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten von Rücklaufwasser von der Sandlagerfläche in die Elbe

Weiterhin wird der Antragstellerin auf Antrag vom 08.06.2022, geändert mit Antrag vom 07.09.2022, 14.11.2022, 28.2.2023,14.03.2023, 26.04.2023 und 17.05.2023 und im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde die für das Vorhaben erforderliche Einleitung des Rücklaufwassers vom Sandlager in der Gemarkung Bützfleth, Flur 3, Flurstücke 30/10, 30/12 und 30/16 in einer Menge von bis zu 3.750.000 m³/a in die Elbe gemäß den §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 10, 12 WHG unter Einhaltung der unter Ziffer I.4.1.9 genannten Nebenbestimmungen bis zum 31.12.2023 genehmigt.

I.3.3 Einkonzentrierte Entscheidungen

Im Übrigen wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entschieden. Auf Ziffer I.4.3.1.1 wird verwiesen.

I.4 Nebenbestimmungen, Zusagen, Hinweise

I.4.1 Nebenbestimmungen

I.4.1.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

I.4.1.1.1 Der Beginn der Bauarbeiten und das Ende der Baumaßnahme sind der Planfeststellungsbehörde (Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) - Direktion/GB 6 -, Adolph-Kolping-Str. 6, 21337 Lüneburg), dem Landkreis Stade, dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven und der Hansestadt Stade anzuzeigen.

I.4.1.1.2 Das Vorhaben ist gemäß den vorgelegten Planunterlagen und den nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen auszuführen. Die Antragstellerin hat dafür zu sorgen, dass die Nebenbestimmungen auch durch die von ihr beauftragten bauausführenden Firmen eingehalten werden.

I.4.1.1.3 Der Antragstellerin bzw. den Betreibern obliegt die Verantwortung für den jeweils sicheren Zustand sowie die ordnungsgemäße Benutzung und den sicheren Betrieb der Anlagen nach den gesetzlichen Bestimmungen.

I.4.1.1.4 Die Antragstellerin hat über den gesamten Zeitraum der Bautätigkeit ein Bautagebuch zu führen. Das Bautagebuch ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.1.5 Vor Beginn der Baumaßnahme ist der Planfeststellungsbehörde ein aktualisierter Bauablaufplan vorzulegen. Der verantwortliche Bauleiter der bauausführenden Firma ist mit Angabe der Telefonnummer und der Firma zu benennen.

I.4.1.1.6 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.4.1.1.7 Der Planfeststellungsbehörde und der örtlich zuständigen Baubehörde ist auf Verlangen eine geprüfte Statik der Anlage vorzulegen.

I.4.1.1.8 Die Antragstellerin ist verpflichtet, die Anlagen nach den geltenden technischen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Bautechnik auszuführen und zu unterhalten. Der Antragstellerin bzw. den Betreibern obliegt die Verantwortung für den jeweils sicheren Zustand, Benutzung und Betrieb der Anlagen.

I.4.1.1.9 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.4.1.1.10 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.4.1.1.11 Der Antragstellerin wird eine bodenkundliche Baubegleitung aufgegeben, die die Anforderungen der Maßnahmenblätter V16, WH4 und WH6 berücksichtigt. Die Berichte der bodenkundlichen Baubegleitung sind der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.2 Nebenbestimmungen des Küstenschutzes

I.4.1.2.1 Bei Sturmflut-, Hochwasser- und Eisgefahr sind Vorkehrungen zu treffen, die ein Abtreiben von Anlagenteilen, Lagergut oder sonstigen Gegenständen von dem Anleger in das Gewässer verhindern.

I.4.1.2.2 Durch die Errichtung, die Unterhaltung und den Betrieb der Anlagen darf die Durchführung von Küstenschutzmaßnahmen und dürfen die Belange des Küstenschutzes nicht beeinträchtigt werden.

I.4.1.2.3 Dem zuständigen Träger der Deicherhaltung und der Unteren Deichbehörde des Landkreises Stade ist die Teilnahme an den Deichbau und Deicherhaltung berührenden Baubesprechungen zu ermöglichen.

I.4.1.2.4 Die Baustelle ist sturmflutsicher zu betreiben. Bei erhöhten Sturmflutgefahren sind alle beweglichen Gegenstände (z.B. Baumaschinen, Geräte, Baubuden, Baustoffe) binnendeichs und außerhalb der Grenzen des Deiches zu lagern.

I.4.1.2.5 Bauarbeiten am Deich und Erdbauarbeiten innerhalb eines Streifens mit 50 m Breite binnenseits des Deiches dürfen im Zeitraum zwischen dem 01.10. und dem 01.04. eines jeden Jahres nur nach Zustimmung der Planfeststellungsbehörde und nach Anhörung des Trägers der Deicherhaltung (Deichverband) fortgesetzt und durchgeführt werden.

[1] Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen" Häfen und Wasserstraßen EAU 2020

I.4.1.2.6 Am außendeichs im Bereich des Kleilagers an der Schwinge und am AVG gelegenen Deichfuß ist der Abfluss von Niederschlags- und Elbwasser jederzeit zu gewährleisten. Eine Vernässung des Deichfußes ist auszuschließen.

I.4.1.2.7 Auf dem Kleilager an der Schwinge ist der Klei so zu lagern, dass er nicht im Bereich des Deichfußes liegt. Schäden an der Grasnarbe des Deiches sind zu vermeiden.

I.4.1.2.8 Bauzeitlich den Deich querende Leitungen sind so zu errichten, dass eine Beschädigung der Grasnarbe und ein Auftreiben bei Hochwasser nicht zu besorgen sind. Ausführung und Lage der Querung sind mit dem zuständigen Träger der Deicherhaltung (Deichverband) und der Unteren Deichbehörde des Landkreises Stade abzustimmen.

I.4.1.2.9 Zur Gewährleistung der Deichsicherheit in der Sturmflutzeit ist für die nicht wehrfähige Grasnarbe entsprechendes Abdeckmaterial (z.B. Baustahlmatten bespannt mit Geotextil) für Sturmflutereignisse im Baustellenbereich vorzuhalten.

I.4.1.2.10 Der zuständige Träger der Deicherhaltung (Deichverband) ist für sämtliche durch die Antragstellerin verursachten Schäden am Deich zu entschädigen. Dazu zählen neben dem eigentlichen Deichkörper auch die Deichverteidigungswege, die Deichentwässerungsgräben und, sofern vorhanden, die Treibselräumwege und Deichscharte.

I.4.1.2.11 Das Deichschart im Bereich des Anlegers am Kleilager Saline ist außerhalb der Arbeitszeiten immer geschlossen zu halten. Ebenso ist das Schart geschlossen zu halten, sobald die Gefahr einer Sturmflut besteht. Die Antragstellerin hat sich über Sturmflutvorhersagen eigenständig zu informieren.

I.4.1.2.12 Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass es zwischen den Verwallungen auf dem Kleilager Saline und den Binnendeichsböschungen in diesem Bereich nicht zu Vernässungen kommt. Die Entwässerung ist jederzeit sicherzustellen.

I.4.1.2.13 Dem vom Deichverband der I. Meile Altenlandes beauftragten Schäfer ist mit seinen Tieren jederzeit ungehinderter Zugang zum Deich zu gewähren. Sollte dies nicht möglich sein, hat die Antragstellerin auf eigene Kosten und nach Abstimmung mit dem Deichverband der I. Meile Altenlandes eine maschinelle Deichunterhaltung zu veranlassen.

I.4.1.2.14 Die Antragstellerin hat dem jeweiligen Träger der Deicherhaltung (Deichverband), der Unteren Deichbehörde des Landkreises Stade und der Planfeststellungsbehörde eine Alarmierungsliste mit den Kontaktdaten von verantwortlichen Personen auf Seiten der Antragstellerin und der ausführenden Baufirmen zu übergeben. Die angegebenen Personen müssen jederzeit über die angegebenen Kontaktdaten erreichbar sein.

I.4.1.2.15 Die auf dem Kleilager Saline entlang der Hauptdeiche verlaufenden Entwässerungsgräben sind durch die Antragstellerin mit ausreichendem Längsgefälle und erosionsstabil herzustellen.

I.4.1.2.16 Die Antragstellerin hat mit Beginn der Ablagerungen auf dem Kleilager Saline bis zu dessen endgültiger Beräumung jährlich eine Vermessung der Höhenlage der Deichkrone und des Deichverteidigungsweges der Hauptdeiche an Elbe und Schwinge durchzuführen und der Unteren Deichbehörde des Landkreises Stade sowie dem Träger der Deicherhaltung vorzulegen.

I.4.1.2.17 Über das übliche Maß hinausgehende Setzungen und daraus entstehende Schäden an den Hauptdeichen und den zugehörigen Anlagen sind von der Antragstellerin im Einvernehmen mit dem Träger der Deicherhaltung unverzüglich zu beseitigen.

I.4.1.2.18 Die Spülleitung zur Sandlagerfläche im Bereich der AOS ist in einer Höhe von mindestens zwei Metern über die Krone des Hauptdeiches und in einer Höhe von mindestens vier Metern über den Deichverteidigungsweg zu führen.

I.4.1.2.19 Die Ausführung der Abstützung der Rohrbrücke der Spülleitung ist mit dem DV Kehdingen-Oste abzustimmen.

I.4.1.2.20 Nach Beendigung der Ablagerungsarbeiten ist das Deichvorland im Bereich des Pontonanlegers und der temporären Zuwegung zum Kleilager Saline wieder in seinen ursprünglichen Zustand zu bringen. Das Höhenniveau ist auf das Höhenniveau vor Beginn der Maßnahme zu bringen.

I.4.1.2.21 Der Treibselräumweg zwischen dem Kleilager Saline und dem Pontonanleger ist wiederherzustellen und anzusäen. Sollte die Ansaat so spät im Jahr erfolgen, dass das Gras nicht mehr ausreichend auflaufen kann, ist im darauffolgenden Frühjahr eine Nachsaat durchzuführen.

I.4.1.2.22 Das Deichschart am „Anleger Jung“ darf durch den erhöhten Verkehr keinen Schaden nehmen. Nach Abschluss der Arbeiten ist das Deichschart auf seine Funktionsfähigkeit zu prüfen und wieder zu verschließen.

I.4.1.2.23 Der Deichverteidigungsweg ist nach Abschluss der Arbeiten in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen.

I.4.1.2.24 Die Antragstellerin hat für Mehrkosten im Rahmen der Sperrwerksunterhaltung des Schwingesperrwerks und des Sperrwerks Abbenfleth aufzukommen, soweit der Nachweis des Anteils der erhöhten Aufwendungen sowie der daraus resultierenden erhöhten Kosten durch den NLWKN erbracht wird.

I.4.1.3 Nebenbestimmungen zu Wasserstraßen und Schifffahrt

I.4.1.3.1 In den noch zu erstellenden Alarmplan/Notfallplan ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe-Nordsee als sofort zu benachrichtigender Stelle mit aufzunehmen. Eine Abstimmung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt hat im Vorfelde zu erfolgen.

I.4.1.3.2 Es ist durch die Antragstellerin ein Vertäukonzept mit Kräfteberechnungen zu erstellen und dem WSA Elbe-Nordsee vorzulegen.

I.4.1.3.3 Die in den Antragsunterlagen enthaltene Risikoanalyse beinhaltet nur die Fahrt von der Deutschen Bucht bis zur Tonne 99. Durch die Antragstellerin ist ebenfalls eine Risikoanalyse/ein Sicherheitskonzept (Sperrbereiche, Sicherheitszonen, wasserseitiges Feuerlöschkonzept, Notschleppkonzept

sind zu definieren) für den Hafenbereich zu erstellen. Dieses hat in Abstimmung mit dem WSA Elbe-Nordsee zu erfolgen.

I.4.1.3.4 Um die Belange der Maritimen Notfallversorgung zu berücksichtigen, hat die Antragstellerin das Havariekommando zu beteiligen. Das WSA Elbe-Nordsee ist darüber in Kenntnis zu setzen.

I.4.1.3.5 Bei der Errichtung, der Unterhaltung, der Wartung sowie beim Betrieb des Anlegers an der Schwinge, der Hafenanlagen an der Elbe und des Pontonanlegers an der Elbe sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.

I.4.1.3.6 Werden durch die Benutzung der Bundeswasserstraßen, des Anlegers an der Schwinge, der Hafenanlagen an der Elbe oder die Benutzung bzw. den Betrieb des Pontonanlegers an der Elbe Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen, die geeignet sind, den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen verursacht, sind diese auf Verlangen des WSA Elbe-Nordsee zu beseitigen.

I.4.1.3.7 Es ist darauf zu achten, dass die Gewässersohle im Bereich der Hafenanlagen, des Anlegers an der Schwinge, des Pontonanlegers an der Elbe und der zugehörigen Zufahrten frei von Hindernissen ist.

I.4.1.3.8 Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem WSA Elbe-Nordsee schriftlich zu benennen.

I.4.1.3.9 Die Bauverfahren für die Arbeiten im Bereich der Bundeswasserstraße sind rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem WSA Elbe-Nordsee abzustimmen.

I.4.1.3.10 Der Beginn der Baumaßnahme ist dem WSA Elbe-Nordsee rechtzeitig schriftlich anzuzeigen.

I.4.1.3.11 Rechtzeitig vor Baubeginn sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt die geprüften Ausführungsunterlagen mitsamt des unterzeichneten Prüfberichtes eines Prüfingenieurs vorzulegen.

I.4.1.3.12 Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem WSA Elbe-Nordsee unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.

I.4.1.3.13 Nach der Abnahme sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Baubestandszeichnungen/Einmessungspläne in 2 -facher Ausfertigung (Papier) sowie digital zu übergeben.

I.4.1.3.14 Baubehelfe wie Spundwände, Rammpfähle oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen. Ein Abbrennen oder Abtrennen ist nicht zulässig.

I.4.1.3.15 Die Baustellenbeleuchtung ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.

I.4.1.3.16 Der Einsatz von sämtlichen Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des WSA Elbe-Nordsee.

I.4.1.3.17 Während der Zeiten, in denen die Arbeiten ruhen oder eingestellt sind, sind die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte an geeignete Liegestellen zu verholen.

I.4.1.3.18 Innerhalb des Überschwemmungsgebietes darf Material nur vorübergehend gelagert werden. Bei entsprechenden Wasserständen ist das Überschwemmungsgebiet von allen Baugeräten und gelagertem Material rechtzeitig zu räumen, so dass ein Ausschwimmen auf die Bundeswasserstraße Elbe ausgeschlossen wird.

I.4.1.3.19 Dem WSA Elbe-Nordsee ist der für den Betrieb der Anlagen verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.

I.4.1.3.20 Die Anlagen sind bei Dunkelheit und schlechter Sicht blendfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen sind, den Schiffsverkehr allerdings nicht blenden (siehe auch die nachfolgende Nebenbestimmung).

I.4.1.3.21 Die Köpfe der Schutzdalben sind 1,5 m hoch verkehrsgelb (RAL 1023) zu streichen.

I.4.1.3.22 An den Anlagen dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom WSA Elbe-Nordsee genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.

I.4.1.3.23 Es dürfen an den schwimmenden Arbeitsgeräten außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.

I.4.1.3.24 Es dürfen keine Stoffe oder Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.

I.4.1.3.25 Die Bemessung und Instandsetzung des Anlegers an der Schwinge, der Hafenanlagen an der Elbe und des Pontonanlegers an der Elbe ist entsprechend den geltenden Normen und den festgelegten Fahrzeuggrößen vorzunehmen.

I.4.1.3.26 Die Fahrzeuge müssen an den Liegeplätzen so festgemacht werden können, dass sie innerhalb des zulässigen Bewegungsbereiches der Umschlagsanlagen bleiben.

I.4.1.3.27 Dem WSA Elbe-Nordsee sind die Baubesprechungsprotokolle auf Verlangen vorzulegen. Dem WSA Elbe-Nordsee ist die Möglichkeit zu geben, an den Baubesprechungen teilzunehmen.

I.4.1.3.28 Während der Nassbaggerarbeiten sind dem WSA Elbe-Nordsee auf Anforderung Peilpläne, die über den Bereich der Anlage hinausgehen, vorzulegen. Das Intervall und den zu peilenden Bereich legt das WSA Elbe-Nordsee zu gegebener Zeit fest.

I.4.1.3.29 Die zur Anlage gehörenden Schiffsliegeplätze und die Zufahrten zu diesen sind mindestens einmal pro Jahresquartal zu peilen. Die Peilpläne sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unaufgefordert vorzulegen. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt behält sich vor, das Intervall sowie den zu peilenden Bereich der Peilungen zu verändern (insbesondere nach Fertigstellung der Sollsohle und Beginn der Unterhaltungsbaggerungen).

I.4.1.3.30 Die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich der Liegeplätze und in den Zufahrten ist von der Antragstellerin herzustellen und zu erhalten. Bagger- und Räumungsarbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vorgenommen werden. Baggerungen an der Gewässersohle sind so durchzuführen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.

I.4.1.3.31 Die Antragstellerin wird in Abstimmung mit dem WSA Elbe-Nordsee ein Monitoring-Programm zur Erfassung möglicher Rückwirkungen der Unterhaltung der Hafenanlagen durch die Antragstellerin auf die hoheitliche Unterhaltungstätigkeit des WSA Elbe-Nordsee an der Bundeswasserstraße Elbe entwickeln und das Monitoring für zumindest zwei Jahre betreiben.

I.4.1.3.32 Die Ergebnisse des Monitorings sind dem WSA Elbe-Nordsee jeweils nach einem Jahr im Rahmen einer Besprechung zu erläutern. Der Genehmigungsbehörde ist die Teilnahme an diesen Besprechungen zu ermöglichen.

I.4.1.3.33 Soweit nach den Erkenntnissen des Monitorings erhöhte Aufwendungen für die hoheitliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe durch das WSA Elbe-Nordsee folgen, ist der auf die Unterhaltung der Hafenanlage zurückzuführende Anteil der erhöhten Kosten durch die Antragstellerin zu erstatten.

I.4.1.3.34 Es ist der Antragstellerin verboten, Überlaufbaggerungen durchzuführen, um den Sedimenteintrag während des Bagger- und Transportvorgangs zu minimieren.

I.4.1.3.35 Die Antragstellerin ist für die Ermittlung, Erkundung und ggf. Beseitigung möglicher Hindernisse, Wracks oder sonstiger Objekte (u.a. Munition) in den von ihr in Anspruch genommenen Bereichen (Hafenbereich und Zufahrt) selbst verantwortlich.

I.4.1.3.36 Der Pontonanleger darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das WSA Elbe-Nordsee ihn abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Wedel, Deichstraße 7-9, 22880 Wedel, Tel.: 04103/9314-0 zu beantragen.

I.4.1.3.37 Jede geplante Änderung am Pontonanleger, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem WSA Elbe-Nordsee schriftlich anzuzeigen.

I.4.1.3.38 Der Pontonanleger ist zu überwachen und in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

I.4.1.3.39 Die höchstzulässige Belastung des Pontonanlegers und seiner zugehörigen Teile darf nicht überschritten werden.

I.4.1.3.40 Der Pontonanleger ist so zu errichten und zu verankern, dass er und an ihm festgemachte Fahrzeuge durch Absunk und Schwell vorbeifahrender Fahrzeuge nicht beschädigt oder abgerissen werden können. Er ist sicher für den gesamten Bereich der Wasserspiegelschwankungen zu befestigen.

I.4.1.3.41 Der Pontonanleger darf mit einem Fahrzeug belegt werden.

I.4.1.3.42 Es darf nur solchen Fahrzeugen das Anlegen gestattet werden, für die die Abmessungen, die Stabilität, die Festigkeit des Pontonanlegers sowie die Wassertiefe ausreichen.

I.4.1.3.43 Die für den Betrieb des Pontonanlegers erforderliche Wassertiefe im Bereich des Liegeplatzes und in den Zufahrten ist von der Antragstellerin herzustellen und zu erhalten. Bagger- und Räumungsarbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem WSA Elbe-Nordsee vorgenommen werden. Baggerungen sind so durchzuführen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.

I.4.1.3.44 Die Uferunterhaltung des WSA Elbe-Nordsee darf durch den Pontonanleger nicht beeinträchtigt werden.

I.4.1.3.45 Sollte der Pontonanleger feste Schifffahrtszeichen (Richtfeuerlinie) durch Bauart, Betrieb, Beleuchtung o.Ä. behindern oder beeinträchtigen, so hat die Antragstellerin den Pontonanleger oder den Betrieb auf Weisung des WSA Elb-Nordsee umgehend zu ändern.

I.4.1.3.46 Der Pontonanleger ist temporär genehmigt und bis zum 30.09.2023 zurück zu bauen.

I.4.1.3.47 Zusätzlich zu den gemäß den durchgeführten Simulationen der An- und Ablegemanöver erforderlichen Anzahl an Schleppern, ist durch die Antragstellerin die Verfügbarkeit eines Notfallschleppers – vor Ort liegend – mit einem Pfahlzug von mindestens 70 t zu gewährleisten.

I.4.1.4 Nebenbestimmungen zum Arbeitsschutz

I.4.1.4.1 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.4.1.4.2 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.4.1.4.3 Festmacher benötigen zum Zeitpunkt des Festmachens oder Loswerfens landseitig einen freien Arbeitsplatz von 1,5 m um den Poller.

I.4.1.4.4 Auf der Kaikante sind wasserseitig Vorrichtungen zu erstellen, die die Befestigung eines Gangwaynetzes möglich machen, ohne dabei neue Stolperstellen zu bilden.

I.4.1.4.5 Es ist für eine ausreichende Beleuchtung der Kaianlage zu sorgen. Die Mindestbeleuchtungsstärke in Lux ist entsprechend den Technischen Regeln für Arbeitsstätten Beleuchtung (ASR A 3.4) Anhang 4 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.4.1.4.6 Der Liegeplatz muss mit Rettungsmitteln im Abstand von max. 100 m ausgestattet sein, z.B. Rettungsringe nach DIN EN 14144 mit einer mind. 30 m langen, schwimmfähigen Leine im Halter nach DIN EN 14145 oder Rettungsbälle. Des Weiteren müssen Rettungsstange, Plakat mit einer Anleitung zur Rettung und Wiederbelebung Ertrinkender und Hinweistafeln für Notrufeinrichtungen vorhanden sein.

I.4.1.4.7 An den Liegeplätzen müssen in einem Abstand von nicht mehr als 30 m Kaileitern vorhanden sein (Ausführung siehe DIN EN 14329).

I.4.1.4.8 Fender müssen so angebracht sein, dass kleinere Schiffe bei Niedrigwasser nicht unterhaken können und dadurch Arbeitnehmer gefährden.

I.4.1.4.9 Es ist konstruktiv (z.B. durch Abweiser) sicherzustellen, dass ein Verhaken der „Festmacherleine“ am Fender auszuschließen ist.

I.4.1.4.10 In Vorbereitung auf eine evtl. künftige landseitige Stromversorgung des vorgesehenen Schiffsliegeplatzes sind entsprechende Leerrohre zur späteren Aufnahme der Versorgungsleitungen und Einrichtungen zu verlegen.

I.4.1.4.11 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.

I.4.1.4.12 Die Antragstellerin hat die Bereitstellung von Toilettenräumen zu gewährleisten. Wenn es die Art der Tätigkeit oder gesundheitliche Gründe erfordern, sind Waschräume vorzusehen. Geeignete Umkleideräume sind zur Verfügung zu stellen, wenn die Beschäftigten bei ihrer Tätigkeit besondere Arbeitskleidung tragen müssen und es ihnen nicht zuzumuten ist, sich in einem anderen Raum umzukleiden. Bei Arbeiten im Freien und auf Baustellen mit wenigen Beschäftigten sind Waschgelegenheiten und abschließbare Toiletten ausreichend.

I.4.1.5 Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz

I.4.1.5.1 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 Maschinenlärmschutz-VO), eingehalten werden. Die Antragstellerin hat darüber hinaus bei der Auftragsvergabe und über die Bauaufsicht darauf hinzuwirken, dass zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen nur Baumaschinen und Baufahrzeuge eingesetzt werden, die bezüglich

Lärmemissionen und Erschütterungen den aktuellen Normen nach DIN oder sonstigen normengleichen Regelungen entsprechen.

I.4.1.5.2 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.4.1.5.3 Die Oberkante der auf der Kleilagerfläche Saline errichteten Bodenmieten darf die Oberkante des um die Fläche errichteten Walls zu keinem Zeitpunkt überragen.

I.4.1.5.4 Auf das Kleilager an der Schwinge darf nur bindiges Baggergut verbracht werden, welches sich auf Basis der Hefte 6a, 6b und 6cn der Antragsunterlagen der Einbauklasse Z0 nach LAGA M20 zuordnen lässt.

I.4.1.5.5 Auf das Kleilager Saline darf nur bindiges Baggergut verbracht werden, welches sich auf Basis der Hefte 6a, 6b und 6cn der Antragsunterlagen den Einbauklassen Z0, Z1 oder Z2 nach LAGA M20 zuordnen lässt. Die Nebenbestimmung I.4.1.5.6 ist ergänzend zu beachten.

I.4.1.5.6 Auf das Kleilager Saline darf das den folgenden Probennummern zuzuordnende bindige Baggergut der Einbauklassen Z1.2 und Z2 nach LAGA M20 nicht verbracht werden:

Heft 6a:
P29; P34; P36; P42; P43

Heft 6b:
P007; P011; P012; P026; P032; P040; P043

Heft 6cn:
WB3 MP1; WB4 MP1

I.4.1.5.7 Anfallender Kleiboden, der den unter I.4.1.5.6 aufgeführten Probenummern zuzuordnen ist, kann in einem Intervall von 500 m³ gem. Mitteilung 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA M20) ergänzend analysiert werden. Sollte der Boden nach der Analyse den Einbauklassen Z0 oder Z1 zugeordnet werden können, kann er auf das Kleilager Saline verbracht werden.

I.4.1.5.8 Bei der Untersuchung nach dem Ausbau sind bei der Probennahme und der Probenbehandlung die Vorgaben der LAGA Mitteilung 32: LAGA PN 98 „Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung / Beseitigung von Abfällen (Stand: Dezember 2001)“ anzuwenden.

I.4.1.5.9 Die Untersuchungsergebnisse sind zu dokumentieren und dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.5.10 Die Einlagerung von Abfall gem. KrWG in das temporäre Bodenlager ist nicht zulässig.

I.4.1.5.11 Im Spülfeld (Sandlager) ist vor dem Überdecken des Baggergutes eine Beprobung durchzuführen und evtl. belastetes Material im Bedarfsfall fachgerecht zu entsorgen.

I.4.1.5.12 Die Pierplatten (AVG und SHE) müssen so beschaffen sein, dass austretende wassergefährdende Stoffe erkannt und gefahrlos beseitigt werden können und nicht in ein oberirdisches Gewässer, eine hierfür nicht geeignete Abwasseranlage oder in das Erdreich gelangen können.

I.4.1.5.13 Die Bodenflächen der Pierplatten müssen ausreichend dicht und widerstandsfähig gegen austretende wassergefährdende Stoffe sowie gegen die zu erwartenden mechanischen Beanspruchungen sein (Siehe TRwS 786:2020-10 Technische Regel wassergefährdender Stoffe - Ausführung von Dichtflächen).

I.4.1.5.14 Die Lagerung von Gefahrgütern und wassergefährdenden Stoffen auf den Pierplatten wird nicht beantragt und ist nicht gestattet.

I.4.1.6 Nebenbestimmungen zu Belangen des Baurechts

I.4.1.6.1 Die Genehmigung zur Errichtung und Nutzung der Sandlagerfläche ist bis zum 31.12.2023 befristet.

I.4.1.6.2 Die Genehmigung zur Errichtung Nutzung der Kleilagerfläche Saline ist bis zum 31.12.2025 befristet.

I.4.1.7 Nebenbestimmungen zum Naturschutz und zur Landespflege

I.4.1.7.1 Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind gemäß landschaftspflegerischem Maßnahmenverzeichnis in Heft 11, Anhang 7 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung und der in Heft 11t vorgenommenen Planänderungen und -ergänzungen (s. Ziffer I.2.1) unter Beachtung der nachfolgenden Nebenbestimmungen durchzuführen.

I.4.1.7.2 Der Antragstellerin wird aufgegeben, die gem. Maßnahmenblatt V 12 (Heft 11, Anhang 7) vorgesehene Umweltbaubegleitung (UBB) so frühzeitig einzusetzen, dass die fachkundige Begleitung von Beginn an gewährleistet ist. Die mit der Wahrnehmung der UBB betrauten fachkundigen Personen sind der unteren Naturschutzbehörde (UNB) zu benennen, der Nachweis der Beauftragung ist der UNB vor Baubeginn vorzulegen. Die UNB ist laufend zu beteiligen. Die Baudurchführung gemäß dieser Zulassung ist in geeigneter Weise zu dokumentieren.

I.4.1.7.3 Das gemäß Vermeidungsmaßnahme V13 vorgesehene Monitoringprogramm ist mit dem Gewässerkundlichen Landesdienst des NLWKN in Stade (GLD), dem Landkreis Stade, dem WSA Elbe-Nordsee und dem Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit, Abt. Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst (LAVES) abzustimmen. Die Lage der Probeentnahmestellen ist mit dem GLD abzustimmen. Für die Überwachung des Sauerstoffhaushaltes wird abweichend ein Grenzwert von 4 mg/l festgelegt.

I.4.1.7.4 Der Antragstellerin wird aufgegeben, für die Kompensationsflächen landschaftspflegerische Ausführungspläne (LAP) aufzustellen und diese mit dem

Landkreis Stade abzustimmen. Der LAP für die Kompensationfläche Krautsand ist mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen, dem Wasser- und Bodenverband Krautsand, dem Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg und der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abzustimmen. Die landschaftspflegerischen Ausführungspläne für die Kompensationsflächen Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald sind mit dem Unterhaltungsverband Schwinge abzustimmen. Der LAP für den Schwingetal Polder Hagen-Deinste ist darüber hinaus mit dem Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen abzustimmen. Soweit Einwendern unter Ziffer III.3 eine Abstimmung der LAP mit den Einwendern zugesagt ist, wird der Antragstellerin aufgegeben, diese Abstimmung vorzunehmen. Die Antragstellerin sagt dem Unterhaltungsverband Schwinge zu, in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die Unterhaltung der Schwinge einen fünf Meter breiten Räumstreifen entlang des Ufers der Schwinge freizuhalten. Die abgestimmten landschaftspflegerischen Ausführungspläne sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

I.4.1.7.5 Mit der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu beginnen. Die Kompensationsmaßnahmen sind ohne vermeidbaren Zeitverzug fertigzustellen und innerhalb eines Zeitraums von 2 Jahren abzuschließen. Abweichend davon ist die Umsetzung der Kompensationsfläche Krautsand innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren abzuschließen. Zeitliche Verzögerungen sind der Planfeststellungsbehörde und der zuständigen Naturschutzbehörde unverzüglich mitzuteilen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für den Fall von zeitlichen Verzögerungen vor, weitergehende Anordnungen zu treffen, um die vollständige Kompensation zu sichern.

I.4.1.7.6 Sämtliche Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen auf den Kompensationsflächen sind in Abstimmung mit der UNB durchzuführen. Gleiches gilt für Bewirtschaftungsvereinbarungen. Die zuständige Naturschutzbehörde erhält ein uneingeschränktes Betretungsrecht zur Kontrolle der Kompensationen.

I.4.1.7.7 Die Flächen, auf denen landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen sind und die nicht im Eigentum einer Körperschaft des öffentlichen Rechts stehen, sind dinglich zugunsten des Naturschutzzwecks zu sichern. Die im Eigentum von Körperschaften des öffentlichen Rechts stehenden Flächen können auch durch vertragliche Regelung gesichert werden. Bei einem Verkauf an eine andere juristische Person des öffentlichen Rechts sind sie vertraglich dahingehend abzusichern, dass sich der Käufer verpflichtet, die Flächen bei einem Verkauf an einen Privaten dinglich zugunsten des Naturschutzzwecks zu sichern. Bei einem Verkauf an eine weitere juristische Person des Öffentlichen Rechts ist die o.g. Verpflichtung wiederum vertraglich weiterzugeben.

I.4.1.7.8 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen haben, soweit sich aus den Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Begleitplans nichts anderes ergibt, so lange der Kompensation zu dienen, wie die Beeinträchtigungen durch den Eingriff andauern. Bei allen Unterhaltungsmaßnahmen kann nach Ablauf von 25 Jahren eine Überprüfung daraufhin erfolgen, ob sie naturschutzfachlich weiterhin in der verfügten Form geboten sind.

I.4.1.7.9 Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG einen mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden abge-

stimmten 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.4.1.7.10 Die Antragstellerin hat der zuständigen unteren Naturschutzbehörde die Angaben nach § 1 NKompVzVO zu übermitteln. Der Planfeststellungsbehörde ist eine Durchschrift zur Verfügung zu stellen. Soweit ergänzende Unterlagen für das Verzeichnis gem. § 30 Abs. 7 BNatSchG in Verbindung mit § 14 Abs. 9 NNatSchG benötigt werden, wird der Antragstellerin aufgegeben, diese Unterlagen auf Anforderung beizubringen.

I.4.1.8 Nebenbestimmungen zu sonstigen Belangen

I.4.1.8.1 Das anfallende häusliche Abwasser des Wachcontainers ist über den Abwasserzweckverand (AZV) Bützfleth/Assel zu entsorgen. Dazu ist ein entsprechender Vertrag mit dem AZV abzuschließen. Eine Kopie des unterzeichneten Vertrages ist vor Inbetriebnahme der Anlage dem Landkreis Stade, Umweltamt, vorzulegen.

I.4.1.8.2 Der Sammeltank (V> = 6 m^3) unter dem Wachcontainer ist mit einem Wasserstandsmelder (Schwimmschalter o. ä.) auszurüsten, der eine Warnmeldung an zentraler Stelle auslöst, wenn die Grube zu 90 % gefüllt ist. Es sind Planunterlagen (Lageplan, Konstruktionszeichnungen, Angaben über Größe des Tanks, technische Ausrüstung usw.) dem Landkreis Stade, Umweltamt, auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.8.3 Es ist ein Betriebsbuch zu führen, in das die Abfuhrtermine und -menge des Abwassers und der monatliche Wasserverbrauch einzutragen sind. Das Betriebsbuch ist zu Kontrollzwecken dem Landkreis Stade, Umweltamt, auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.8.4 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.4.1.8.5 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.4.1.8.6 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 erfolgen. 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.4.1.8.7 Die Antragstellerin hat die im Rahmen der Unterhaltung der Schwinge beim Unterhaltungsverband Schwinge anfallenden Mehrkosten auf Nachweis zu tragen, sofern und soweit sie durch die Kompensationsmaßnahme Schwinge-Wiesen der Antragstellerin verursacht werden.

I.4.1.9 Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen

I.4.1.9.1 Die Einleitung hat in einer Form zu erfolgen, die einleitungsbedingte Auskolkungen im Deichvorland oder im Uferbereich verhindert.

I.4.1.9.2 Die Einleitung hat so zu erfolgen, dass keine die Schifffahrt gefährdenden Strömungen zu besorgen sind.

I.4.1.9.3 Bei der Einleitung dürfen sich in der Elbe keine einleitungsbedingten Schwebstofffahnen oder Eintrübungen bilden. Hierzu ist die Konzentration der abfiltrierbaren Stoffe durch Probeentnahme festzustellen und zu dokumentieren. Eine Konzentration von 50 mg/l darf nicht überschritten werden. Sedimente sind durch geeignete Maßnahmen vor der Einleitung abzuscheiden. Die Dokumentation ist der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.9.4 Das einzuleitende Wasser ist auf die folgenden Parameter und Überwachungswerte hin zu untersuchen:

Tabelle 3: Parameter und Überwachungswerte

Parameter	**Einheit**	**Überwachungswert**
Färbung		
Trübung		
Geruch		
Temperatur	°C	
pH-Wert		
Elektrische Leitfähigkeit	µS/cm	
Adsorbierbare organische Halogene (AOX)	µg/l	150
Gesamter Stickstoff (Summe aus NH4-N, NO2-N und NO3-N)	mg/l	18
Ammonium-Stickstoff	mg/l	5
Nitrit-Stickstoff	mg/l	
Nitrat-Stickstoff	mg/l	
Gesamt-Stickstoff (TNb)	mg/l	

Parameter	**Einheit**	**Überwachungs-wert**
Gesamter organischer Kohlenstoff (TOC)	mg/l	50
Cyanid, gesamt	µg/l	50
Cadmium	µg/l	5
Chrom	µg/l	50
Kupfer	µg/l	100
Nickel	µg/l	50
Zink	µg/l	300
Arsen	µg/l	50
Blei	µg/l	50
Quecksilber	µg/l	1
Kohlenwasserstoff-Index	mg/l	4

I.4.1.9.5 Es ist sicherzustellen, dass das einzuleitende Wasser vom Kleilager Saline die Überwachungswerte (siehe Nebenbestimmung I.4.1.9.4) nicht übersteigt. Hierzu sind Beprobungen gemäß dem Probenahmekonzept des Erläuterungsberichts Kap. 9.3 und Heft 11 r durchzuführen und die ermittelten Werte zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.9.6 Es ist sicherzustellen, dass das einzuleitende Wasser vom Sandlager die Überwachungswerte (siehe Nebenbestimmung I.4.1.9.4) nicht übersteigt. Hierzu sind Beprobungen gemäß dem Probenahmekonzept des Erläuterungsberichtes Kap. 9.2 und Heft 11 m durchzuführen und die ermittelten Werte zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

I.4.1.9.7 Wird bei den Beprobungen eine Überschreitung der zulässigen Überwachungswerte festgestellt, so ist das Wasser fachgerecht zu entsorgen.

I.4.1.9.8 Störungen, Unfälle und sonstige Schadensfälle sind der Unteren Wasserbehörde, dem Landkreis Stade, unverzüglich anzuzeigen.

I.4.1.9.9 Vor Beginn der Nutzung der im Bereich der ehemaligen Saline im Deich befindlichen Entwässerungsleitungen hat die Antragstellerin sowohl die Rohrleitungen als auch die Rückschlagklappen und Absperrvorrichtungen auf Funktion und Dichtigkeit zu überprüfen. Das Ergebnis der Überprüfung ist der Unteren Deichbehörde des Landkreises Stade, dem Deichverband der I. Meile Altenlandes, und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

I.4.2 Zusagen

I.4.2.1 Allgemeine Zusagen

I.4.2.1.1 Die Antragstellerin hat zugesagt, alle für die Maßnahmenumsetzung erforderlichen privatrechtlichen Vereinbarungen und Verträge vor Beginn der Maßnahmenumsetzung abzuschließen und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

I.4.2.1.2 Die Antragstellerin hat zugesagt, Untersuchungen des auf dem Kleilager Saline abgelagerten Bodens nach EAK 2002 durchzuführen und die Ergebnisse den Trägern öffentlicher Belange auf Wunsch zur Verfügung zu stellen.

I.4.2.1.3 Die Antragstellerin hat zugesagt, in Abstimmung mit der Lotsenbrüderschaft Elbe ein satellitenbasiertes hochpräzises Positionierungssystem zur Aufnahme und Darstellung der jeweiligen Annäherungs- und die Drehgeschwindigkeiten mit georeferenzierten und schiffsunabhängigen Systemen für den AVG zu beschaffen und zu betreiben.

I.4.2.1.4 Die Antragstellerin hat zugesagt, Vorbereitungen für einen Landstromanschluss für am AVG festgemachte Schiffe zu treffen.

I.4.2.1.5 Die Antragstellerin hat zugesagt, dass eine Separierung belasteter Sande auf dem Sandlager und eine entsprechende Abdichtung des Sandlagers in Abstimmung mit der bodenkundlichen Baubegleitung erfolgt.

I.4.3 Hinweise

I.4.3.1 Allgemeine Hinweise

I.4.3.1.1 Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die wasserbaulichen Maßnahmen zur Errichtung des AVG mit SHE. Die Anlagen zum Betrieb (wie Suprastruktur des Terminals, Verladeeinrichtungen und Hochbauten) müssen in gesonderten Verfahren nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht genehmigt werden. Für die einzelnen Fahrten der Schiffe (FSRU und LNG-Tanker) müssen gesondert Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung beantragt werden.
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 § 36 WHG i. V. m. § 57 NWG,
- die deichrechtlichen Ausnahmen gemäß § 14 NDG und die Befreiungen gemäß § 15 NDG für die Verlegung der Versorgungsleitungen für Bauwerke innerhalb der Grenzen des Deiches und §§ 21 und 23 NDG für das Deichvorland,
- die Baugenehmigungen gemäß § 30 und § 35 i. V. m. § 38 BauGB für die temporären Klei- und Sandlagerflächen,
- die Genehmigung für die Lagerung von Klei- und Sandsedimenten nach § 4 BImSchG i. V. mit § 1 der 4. BImSchV,
- die strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen gemäß § 31 WaStrG für den Bau und Betrieb der Hafenanlagen sowie der Richtfeuerlinie,
- Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG, auf Ziffer II.3.11.3 wird verwiesen.

Der Planfeststellungsbeschluss schließt nicht mit ein:

- Für den Baubetrieb erforderliche und zum Zeitpunkt der Beschlussfassung nicht absehbare strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen gemäß § 31 WaStrG sind nicht einkonzentriert. Diese waren und

sind nach Vorliegen der Einzelheiten zum Baubetrieb gesondert bei den zuständigen Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung einzuholen (vgl. Ziffern I.4.1.3.16 und I.4.3.1.6).

- 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. Diese Genehmigungen waren und sind außerhalb dieses Verfahrens einzuholen.
- Baugenehmigungen sind für die Ausbaumaßnahmen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 NBauO nicht erforderlich, da es sich bei der Errichtung des AVG mit SHE um öffentliche Verkehrsanlagen handelt.

I.4.3.1.2 Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse wurden gesondert erteilt (vgl. Ziffer I.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.4.3.1.3 Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin mit Nebenbestimmung I.4.1.7.5 zeitliche Vorgaben für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen gemacht. Innerhalb dieser Umsetzungsfrist ist es der Antragstellerin unbenommen, eine Planänderung oder –ergänzung für die Kompensationsmaßnahme Krautsand zu beantragen, die die Planungen des WWF im Naturschutzgroßprojekt Krautsand berücksichtigt.

I.4.3.1.4 Die Bedeutungen und Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen der Rechtsgrundlagen ergeben sich aus dem als Anhang beigefügten Abkürzungsverzeichnis.

I.4.3.1.5 Die von der Antragstellerin geplanten Kompensationsmaßnahmen sollen tlw. im durch den NLWKN vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Schwinge umgesetzt werden. Die Schutzvorschriften der §§ 78 und 78a WHG sind durch die Antragstellerin einzuhalten.

I.4.3.1.6 Die WSV behält sich vor, weitere Anträge auf Erteilung einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung (ssG), bzw. die Änderung und Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses zu fordern, wenn die Antragstellerin weitere, nicht in den Planunterlagen ersichtliche Maßnahmen durchführen möchte, die sich auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auswirken können (beispielsweise temporäre Anleger, Einbringen oder Umlagern von Sedimenten in die Bundeswasserstraße Elbe, etc.).

I.4.3.1.7 Zusätzlich zur ssG ist in privatrechtlicher Hinsicht ein Nutzungsvertrag mit der WSV abzuschließen, der nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Ein Nutzungsvertrag ist für das Überbauen und Nutzen von bundeseigenen Flächen erforderlich. Dieser ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten mit der WSV zu vereinbaren und abzuschließen.

I.5 Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren zum Antrag und seinen Änderungsanträgen 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.6 Kostenlastentscheidung

Die Kosten dieses Verfahrens trägt die Antragstellerin. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

II. Begründung

Der Plan konnte entsprechend § 68 Abs.3 WHG festgestellt und die wasserrechtlichen Erlaubnisse gemäß § 12 Abs. 1 WHG erteilt 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, ebenso wie eine schädliche Gewässerveränderung, nicht zu erwarten ist und darüber hinaus auch die anderen Anforderungen nach diesem Gesetz und 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 und die wasserrechtlichen Erlaubnisse gemäß §§ 8 ff. WHG erteilt, 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 und das Bewirtschaftungsermessen des § 12 Abs 2 WHG.

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 der Online-Konsultation, die den Erörterungstermin gemäß § 10 Abs. 3 LNGG i. V. m. § 5 PlanSiG ersetzte, 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 Gegenstand

II.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist die wasserseitige Errichtung eines Anlegers für verflüssigte Gase (AVG), der Umbau und die Erweiterung des bestehenden Südhafens (Südhafenerweiterung = SHE) und die wasserseitige Zufahrt der Hafenanlagen am linken Ufer der Bundeswasserstraße Elbe Strom-km 655,1 bis 657,4 in Stade-Bützfleth. Gegenstand sind außerdem die Anbindung der Hafenanlagen an das öffentliche Straßennetz, die Errichtung einer Sandlagerfläche und von Kleilagerflächen sowie der Ersatzbau von Lichtanlagen und die Durchführung von Deichbaumaßnahmen.

Anleger für verflüssigte Gase

Der neu zu errichtende Anleger an der Elbe in Stade-Bützfleth hat einen Flächenbedarf von 310.400 m². Zur Kaianlage gehört eine Plattform mit Löschkopf (AVG). Die Plattform hat eine Größe von 60 m x 93 m bzw. 98 m (trapezförmig), sie wird hergestellt aus Stahlbeton und gründet auf Betonpfählen. Die Plattform wird mit einer Höhe an der Wasserkante von +7,50 mNN ansteigend zum Deich auf +8,42 mNN errichtet. Die Seiten der Plattform werden durch Stahlspundwände begrenzt, zum Hafenbecken schrägpfahlverankert, an den Seiten horizontalverankert. Dieser dreiseitige Spundwandkasten, welcher landseitig mit dem Deich abschließt, wird bis zur Höhe der Plattform mit Sand verfüllt. Direkt neben dem Spundwandkasten wird die Böschung des Deiches mit einem Deckwerk hergestellt. Nördlich und südlich der Plattform schließt die landseitige Anlegerspundwand an, so dass sich eine Gesamtlänge des Liegeplatzes an dieser Kaianlage von 660 m ergibt.

Am Nordende der Anlegerspundwand schließt im Winkel von 39° in Richtung Fahrwasser die Flügelwand Nord an. Sie sichert mit einer Länge von 297 m und einer Höhe bis +2,00 mNN die Hafenzufahrt. Hinter dem landseitigen Teil der Flügelwand Nord wird bis zum Uferbereich wie bei der Anlegerspundwand ein Deckwerk in gleicher Bauweise angeordnet.

Am Südende der Anlegerspundwand schließt eine 198 m lange teilweise durchströmbare Querwand das Hafenbecken nach Süden ab. Von der Querwand verläuft die 417 m lange Längsspundwand parallel zur Uferspundwand und parallel zu dem in 160 m entfernt verlaufenden Rand der Fahrrinne.

Der Anleger stellt insbesondere die Infrastruktur zum Betrieb eines LNG-Tankschiffs mit Regasifizierungsanlage (Floating Storage and Regasification Unit = FSRU) bereit. Grundsätzlich dient die Plattform der Abfertigung von Tankern mit verflüssigten Gasen bis zur Größe der Qmax-Klasse (max. 345 m x 54 m) sowie Tanker für den Ethylenumschlag (max. 225 m × 36 m).

Die Spundwände des Anlegers werden in kombinierter Bauweise (Tragrohre mit Füllbohlen) errichtet, Längs- und Querwand erhalten einen begehbaren Stahlsteg mit Oberkante auf + 7,01 mNN. Der Steg reicht westlich 30 m über die Anlegerspundwand hinaus bis zum Festland. Diese Verbindung wird als Brückenkonstruktion ausgeführt, landseitig mit einem horizontalverankerten Spundwandauflager. Außerdem wird ein Verbindungssteg von der Querwand direkt zur Anlegerspundwand hergestellt.

Das Hafenbecken inklusive Liegeplatz an der Plattform sowie der Zufahrtsbereich wird insgesamt auf einer Fläche von 31,04 ha mit einer Solltiefe von -16,40 mNN hergestellt.

Die Errichtung der Hafeneinfahrtsfeuer, des Hafenbegrenzungsfeuers und des Richtfeuers am AVG wird planfestgestellt.

Südhafen

Im bestehenden Südhafen umfasst die nach Osten den Innenhafen begrenzende Kaianlage den Löschkopf I und die im Innenhafen liegende Kaianlage den Löschkopf III.

Die Erweiterung der Kaianlage des Löschkopfes I und der Neubau des Löschkopfes II in der Gesamtlänge um 130,5 m wird planfestgestellt. Die Kaianlage wird in Stahlbeton ausgeführt, elbseitig getragen von einer Spundwand, binnenseitig von Stahlrohren, wobei die Spundwand in gerader Linie rückverankert ausgeführt wird und in gebogener Line als Leitwand. Die Pierplatte des Löschkopfs I wird um 15 m verlängert. Zwischen Löschkopf I und II wird eine Pierplatte von 24,3 m x 27,25 m Größe errichtet und am Löschkopf II eine Pierplatte von 55 m x 25 m Größe errichtet.

Am Löschkopf II sollen binnenseitig Tanker für verflüssigte Gase und elbseitig Chemikalientanker abgefertigt werden. Zusätzlich werden am Löschkopf II zwei Assistenzschlepper einen Warteplatz erhalten.

Die Neuerrichtung des Anlegers IV in Verlängerung des nördlichsten Dalben der Kaianlage des Löschkopfs III wird planfestgestellt. Er besteht aus einem Ponton von 40 m und einem Ponton von 20 m Länge, welche jeweils an zwei Dalben geführt werden. Anleger IV ist Warteplatz für zwei Assistenzschlepper und zwei Festmacherboote (jeweils im Päckchen liegend).

Die Herstellung der bestehenden Tiefe im Südhafen von -11,40 mNN im Umfang von 2,61 ha auch im Erweiterungsbereich, d.h. binnenseitig Löschkopf II und südlich des Einfahrtsbereichs wird ebenso planfestgestellt wie die Herstellung einer Tiefe von -9,40 mNN auf 0,15 ha im Bereich des Anlegers IV zusätzlich für die Assistenzschlepper.

Außerdem wird die durch diese Erweiterung des Südhafens erforderlich werdende Versetzung der Hafeneinfahrtsfeuer, des Hafenbegrenzungsfeuers und des Richtfeuers planfestgestellt.

Klei- und Sandlager

Eingeschlossen ist die Genehmigung der Herstellung und Nutzung von temporären Kleilagerflächen und einer Sandlagerfläche.

Durch die Herstellung von Hafenbecken und Zufahrten fallen ca. 2,5 Mio. m³ Baggergut an. Das ausgebaggerte Kleimaterial wird auf temporäre Kleilagerflächen verbracht. Das ausgebaggerte Sandmaterial wird auf einer Sandlagerfläche aufgespült.

Auf einer ca. 22 ha großen Fläche der „Stade Bützfleth Holdings Limited“ nördlich der AOS wird ca. 1,25 Mio. m³ ausgebaggertes Sandmaterial aufgespült. Das Spülwasser wird in Absetzbecken geleitet. Der Sandboden wird zur weiteren Verwendung als Baugrund zwischengelagert. Eingeschlossen ist hier außerdem eine temporäre wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von 3.750.000 m³/Jahr Rücklaufwassers vom Sandlager mittels bestehender Leitung durch den Deich in die Elbe.

Das „Kleilager Schwinge“, d.h. zwei Lagerflächen zwischen Deich und Schwinge in der Größe von 11.600 m² und 27.500 m², wird für die temporäre Lagerung von ca. 150.000 m³ ausgebaggertem bindigem Kleimaterial, welches für die Deicherhöhung (dieses Verfahrens) eingesetzt werden soll, genehmigt.

Das „Kleilager Saline“, eine ca. 22 ha große Fläche nördlich der Schwingemündung an der Elbe, wird für die temporäre Lagerung von ca. 1,1 Mio. m³ ausgebaggerten deichbaufähigen Kleimaterial genehmigt. Das Material wird per Schuten über einen bestehenden Anleger an der Schwinge und über einen neu zu errichtenden temporären schwimmenden Anleger auf der Elbe angelandet. Eingeschlossen ist hier außerdem eine temporäre wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von 30.000 m³/Jahr Abtrocknungswasser des Kleilagers mittels bestehender Leitung durch den Deich in die Elbe.

Aufgrund der Anzahl der Einwendungen und Stellungnahmen hat die Antragstellerin ihre ursprünglichen Planungen geändert, so dass das „Kleilager am Ruthenstrom“ sowie die damit verbundene Nutzung des Anlegers „Am Ruthenstrom“ in der Gemeinde Drochtersen nicht mehr Gegenstand des Verfahrens ist.

Straßenanbindung

Als Straßenanbindung der Hafenanlagen wird die Herstellung einer 1,2 km langen und 6,5 m breiten Asphaltstraße der Bauklasse III aus südlicher Richtung über die Stader Elbstraße und den nach Norden abzweigenden Deichverteidigungsweg planfestgestellt. Diese Zufahrtsstraße führt nach 600 m über den Deich, entlang einer Wendeplattform mit 20 m Durchmesser und endet nach weiteren 600 m an der Plattform des AVG. Zur

Plattform des AVG wird aus nördlicher Richtung durch Errichtung einer 3,5 m breiten Deichrampe eine Ausweichzufahrt hergestellt.

Deichbaumaßnahmen

Bei der Errichtung des AVG und der Straßenanbindung wird in den Hauptdeich eingegriffen. Als notwendige Folgemaßnahmen wird daher die Wiederherrichtung des Hauptdeiches von Deich- km 560,00 bis 558,65 (Anbindung Deichschart) unter Berücksichtigung der aktuellen Bemessungshöhen planfestgestellt. Der Deich wird auf +9,80 mNN erhöht und entsprechend ins Vorland verbreitert. Darin enthalten ist ein um 1,0 m erhöhter Bemessungswasserstand, 0,5 m Wellenauflauf und 0,3 m Setzungsmaß. Nach rd. 2/3 der Kurve zur Schwinge reduziert sich die Deichhöhe bis Deich-km 559,87 stetig auf die Mindesthöhe in diesem Bereich von +8,55 mNN, zuzüglich dem Setzungsmaß von 0,3 m. Sie bleibt bis Deich- km 559,98 auf dieser Höhe erhalten und passt sich dann mit Gefälle über die letzten 20 m dem etwas niedrigeren Deichschart an. Das neue Deichprofil wird mit dem aus dem Hafenbecken ausgebaggerten Kleiboden hergestellt, mit der zuvor abgeschobenen und an der Schwinge temporär gelagerten obersten Kleischicht wieder angedeckt und angesäht.

Unterhaltung der Hafenbecken und Zufahrtsbereiche

Die Unterhaltung der Soll-Tiefen auf 30,24 ha in den Hafenbecken und Zufahrtsbereichen am AVG und Südhafen wird in Durchführung des Luftinjektionsverfahren per „Luftegge“ planfestgestellt.

Eine detailliertere Beschreibung der geplanten Maßnahmen ist den Antragsunterlagen zu entnehmen.

II.1.2 Übersicht anderer Verfahren

Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind keine Anlagen zum Betrieb des AVG oder Südhafens (wie Suprastruktur, Verladeeinrichtungen und Hochbauten), die in gesonderten Verfahren nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht genehmigt werden müssen.

Die nachfolgende Darstellung dient der Abgrenzung und Übersicht, welche Vorhaben vom Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ausdrücklich ausgenommen wurden und für welche mit diesem Planfeststellungbeschluss keine Genehmigungen erteilt werden:

Errichtung und Betrieb einer landgebundenen LNG-Anlage und der erforderlichen Suprastruktur (Energie-Terminal) am Hafen Stade-Bützfleth durch die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH)
Im Zusammenhang mit diesem Vorhaben, aber dennoch eigenständig, stehen die Planungen der Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) für die Errichtung und den Betrieb einer landgebundenen LNG-Anlage und der erforderlichen Suprastruktur (Energie-Terminal) am Hafen Stade-Bützfleth. Für das eigenständige Vorhaben der HEH wird seit April 2022 das erforderliche separate Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) beim Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg geführt. Gegenstand jenes Verfahrens sind u. a. Tankanlagen für die Gasspeicherung, eine Regasifizierungsanlage, ein mit Bio-Methan betriebenes Heizkraftwerk zur Wiederverdampfung wie auch die Umschlaganlagen auf den Löschköpfen des AVG und der SHE mit allen Rohrleitungen und einer Tankwagen-Verladestation. Die stationäre landgebundene Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases soll ab Ende 2026 jährlich ca. 12 Mrd. Nm³ Erdgas erzeugen. Darüber hinaus wird die geplante

Anlage bereits für den Einsatz von Energieträgern auf der Basis von Wasserstoff vorbereitet sein. Das eigenständige Vorhaben ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens zum AVG mit SHE.

Errichtung und Betrieb der FSRU und der erforderlichen Suprastruktur (Energie-Terminal) am Hafen Stade-Bützfleth durch die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH)
Die Bundesregierung und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz haben sich im Juli 2022 für die Errichtung und den Betrieb eines LNG-Tankschiffs mit Regasifizierungsanlage (Floating Storage and Regasification Unit = FSRU), somit einer schwimmenden LNG-Anlage im Hafen Stade-Bützfleth entschieden. Die Planungen für die Errichtung und den Betrieb der FSRU und der erforderlichen Suprastruktur (Energie-Terminal) sowie verbindender Rohrleitungssysteme zur Lagerung und Regasifizierung von verflüssigtem Erdgas (LNG) am Hafen Stade-Bützfleth sind ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens zum AVG mit SHE. Für dieses ebenfalls eigenständige Vorhaben der HEH wird seit April 2023 das erforderliche separate Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) beim Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg geführt. Ende 2023 soll diese FSRU in Stade-Bützfleth zum Einsatz kommen und Gas in das Gasnetz einspeisen. Die schwimmende Anlage soll jährlich mindestens 5 Mrd. Nm³ Erdgas erzeugen. Der Betrieb der FSRU ist bis zum Zeitpunkt der Betriebsbereitschaft bzw. Inbetriebnahme des landgebundenen LNG-Terminals, maximal aber für zehn Jahre vorgesehen; nach Beendigung des Betriebs der FSRU wird diese den Standort Stade verlassen. Die HEH ist für die Errichtung und den Betrieb dieser FSRU als stationäre schwimmende Anlagen zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Gases Vorhabenträgerin.

Erforderliche Gewässerbenutzungen für den Betrieb der FSRU durch die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH)
Die für den Betrieb der FSRU erforderlichen Gewässerbenutzungen (z. B. Wasserentnahmen und -einleitungen) werden vom NLWKN, Direktion, Standort Braunschweig als Genehmigungsbehörde im Rahmen eines eigenständigen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens im zeitlichen Zusammenhang mit der Zulassung von Errichtung und Betrieb der FSRU zugelassen.

Bau und Betrieb der LNG-Anschlussleitungen der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Für die eigenständigen Vorhaben der Anbindung der landgebundenen LNG-Anlage (ETL 179/200) und der schwimmenden LNG-Anlage (ETL 179/100) an das Fernleitungsnetz der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH ist das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie in Clausthal-Zellerfeld (LBEG) Genehmigungsbehörde. Mit Datum vom 24.04.2023 hat das LBEG eine Plangenehmigung für den 1. Abschnitt der Energietransportleitung/Anbindungsleitung ETL 179.100 für die Anbindung der schwimmenden LNG-Anlage (FSRU) erlassen.

II.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

II.2.1 Zuständigkeit

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 Gewässerausbauentscheidungen nach den §§ 68 ff. WHG an Gewässern erster Ordnung zuständig ist. 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.

Bei dem unter Kap. II.1.1 beschriebenen Vorhaben handelt es sich um eine wesentliche Umgestaltung der Elbe und damit um einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG. Durch die Hafenanlagen und insbesondere durch die Vertiefung der Gewässersohle im Bereich der Hafenbecken und Zufahrtsbereiche wird die Elbe und das Ufer überbaut und wesentlich umgestaltet. Gemäß §§ 68 Abs. 1, 70 Abs. 1 WHG; 72 ff. VwVfG bedarf der Gewässerausbau der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. Der Gewässerausbau schließt die Errichtung und den Betrieb des AVG sowie den Umbau und die Erweiterung des Südhafens mit ein (§§ 57 Abs. 1 Satz 1, 83 NWG).

Es liegt in diesem Fall keine Zuständigkeit des Bundes nach § 12 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) vor, da es sich bei dem beantragten Vorhaben nicht um einen verkehrsbezogenen Ausbau einer Bundeswasserstraße handelt. Entsprechend der Aufteilung der Verwaltungskompetenzen zwischen dem Bund und den Ländern an den Bundeswasserstraßen ist der Bund für den Ausbau der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg und die Länder für die Errichtung von Häfen zuständig. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn die Häfen in oder an der Bundeswasserstraße errichtet werden. 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 hier jedoch nicht vor, da weder bauliche Änderungen an der Fahrrinne selbst, noch eine Verlegung derselben vorgesehen sind, sondern durch die Ausbaggerungen der Liegewanne und des Zufahrtsbereiches lediglich der Anschluss an die Bundeswasserstraße hergestellt wird.

Die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten des Abtrocknungswassers von der Kleilagerfläche Saline und das Einleiten des Rücklaufwassers von der Sandlagerfläche in die Elbe wird in die Planfeststellung für den Gewässerausbau im Wege der Konzentrationswirkung der Planfeststellung grundsätzlich einbezogen. Trotz der grundsätzlichen Konzentrationswirkung der Planfeststellung bleibt es aufgrund von § 19 Abs. 1 und 3 WHG aber (formal-) rechtlich bei einer eigenständigen wasserrechtlichen Erlaubnis, die im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses von der Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde, der unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade, erteilt wird. Hierbei ist die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung an das materielle Recht der einbezogenen Erlaubnis gebunden.

II.2.2 Rechtmäßiger Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Planfeststellungsverfahren ist auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom **08.06.2022** vom NLWKN - Direktion – Geschäftsbereich 6 – als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß §§ 68 ff. WHG und §§ 107 ff. NWG i. V. m. § 12 NDG i. V. m. §§ 16 bis 27 UVPG i. V. m. § 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG sowie unter Anwendung des LNGG und PlanSiG durchgeführt worden.

Die Anwendbarkeit des LNGG für dieses Vorhaben ergibt sich gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. Abs. 2 LNGG. Denn dieses Gewässerausbauvorhaben ist für die Errichtung und den Betrieb sowohl einer Anlage nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, d.h. einer FSRU, als auch nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, d.h. einer LNG- Landanlage, erforderlich.

Für dieses Vorhaben besteht (vgl. Ziffer II.3.10.1) 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.3.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Anwendbarkeit des PlanSiG für dieses Verfahren ergibt sich gemäß § 1 Nr. 11 PlanSiG. Außerdem findet gemäß § 10 LNGG das PlanSiG Anwendung.

Das Verfahren wurde am 01.07.2022 eingeleitet, indem den anerkannten Naturschutzvereinigungen und den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben gegeben wurde.

Nachfolgende Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

- Hansestadt Stade
- Samtgemeinde Fredenbeck
- Gemeinde Drochtersen
- Landkreis Stade
- Amt Geest und Marsch Südholstein
- Gemeinde Haselau
- Gemeinde Haseldorf
- Gemeinde Hetlingen
- Gemeinde Moorrege
- Gemeinde Neuendeich
- Amt Elmshorn Land
- Gemeinde Seestermühe
- Landkreis Pinneberg
- NLWKN Betriebsstelle Stade
- Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen - RD Otterndorf
- Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg - Geschäftsstelle Bremerhaven
- Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg - Domänenverwaltung Stade
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Bremervörde
- Niedersächsische Landesforsten - Forstamt Harsefeld
- Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit Abt. Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst
- Staatl. Fischereiamt Bremerhaven
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Stade
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg
- Nds. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-
- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Unterhaltungsverband Nr. 18 Kehdingen
- Deichverband Kehdingen-Oste
- Abwasserzweckverband Bützfleth-Assel
- Trinkwasserverband Stader Land
- Wasser- und Bodenverband Bützflether Schleusenverband
- Deichverband der I. Meile Altenlandes
- EWE-Netz GmbH
- Stadtwerke Stade GmbH

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Hauptstelle Portfoliomanagement
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

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

- Samtgemeinde Fredenbeck
- Amt Geest und Marsch Südholstein
- Gemeinde Haselau
- Gemeinde Haseldorf
- Gemeinde Moorrege
- Gemeinde Neuendeich
- Amt Elmshorn Land
- Landkreis Pinneberg
- Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen - RD Otterndorf
- Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg - Geschäftsstelle Bremerhaven
- Niedersächsische Landesforsten - Forstamt Harsefeld
- Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit Abt. Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst
- Staatl. Fischereiamt Bremerhaven
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-
- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Abwasserzweckverband Bützfleth-Assel
- Trinkwasserverband Stader Land
- Wasser- und Bodenverband Bützflether Schleusenverband
- Deichverband der I. Meile Altenlandes
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Hauptstelle Portfoliomanagement

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

Von den beteiligten anerkannten Nds. Naturschutzvereinigungen hat der BUND, Landesverband Nds., eine Stellungnahme abgegeben. Zudem haben von den bundesweit anerkannten Vereinigungen die Deutsche Umwelthilfe und der Hamburger Energietisch e. V. eine Stellungnahme abgegeben, auf die unter III.2 eingegangen wird.

<u>Veröffentlichung im Internet und Auslegung des Antrags vom 08.06.2022</u>

Gemäß § 70 WHG und § 109 NWG in Verbindung mit § 73 Abs. 3 und 5 VwVfG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 1 NVwVfG und § 19 UVPG und aufgrund der Anwendbarkeit des LNGG vom 24.05.2022 durch § 2 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. Nr. 2 LNGG i. V. m. § 10 Abs. 1 LNGG i. V. m. § 2 Abs. 1 PlanSiG wurde die Auslegung des Antrages einschließlich der dazugehörenden Planunterlagen ortsüblich bekannt gemacht, und die Auslegung des Plans erfolgte gem. § 10 Abs. 2 LNGG i. V. m. § 3 Abs. 1 PlanSiG durch eine Veröffentlichung im Internet. Der Antrag und die Planunterlagen konnten daher in

der Zeit vom 01.07.2022 bis 01.08.2022 (jeweils einschließlich) im Internet eingesehen werden.
Daneben lag der o. g. Antrag und die o. g. Planunterlagen nach § 10 Abs. 2 LNGG i. V. m. § 3 Abs. 2 S. 1 PlanSiG als zusätzliches Informationsangebot in der Zeit vom 01.07.2022 bis 01.08.2022 in den betroffenen Gemeinden (Hansestadt Stade, Samtgemeinde Fredenbeck, Gemeinde Drochtersen, Amt Geest und Marsch Südholstein sowie beim Amt Elmshorn Land) zur Einsicht aus.
Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG i. V. m. § 21 Abs. 1, 2 und 5 UVPG bis einschließlich 01.09.2022 Einwendungen und Stellungnahmen gegen den Plan einreichen bzw. erheben. In dem Verfahren sind Einwendungen erhoben worden, auf die unter III.3 eingegangen wird.

Im Verfahrensverlauf gab es dann die nachfolgend aufgeführten Anträge auf Planänderungen und -ergänzungen:

1. Änderungsantrag zur Planfeststellung vom 07.09.2022

Die Antragstellerin hat im weiteren Verfahrensverlauf einen 1. Änderungsantrag vom **07.09.2022** gem. § 73 Abs. 8 VwVfG zu der vorgenannten Planung eingereicht.
Inhalt des 1. Änderungsantrags:

- die zusätzliche Nutzung der Hafeninfrastruktur des AVG mit SHE für die Errichtung und Betrieb einer FSRU mit erforderlicher Suprastruktur,
- die zusätzliche Herstellung einer bauzeitlichen Deichüberfahrt und Verbreiterung des Deichverteidigungsweges im Bereich des AVG.

2. Änderungsantrag zur Planfeststellung vom 14.11.2022

Im weiteren Verfahrensverlauf hat die Antragstellerin am **14.11.2022** einen 2. Änderungsantrag gestellt. Mit diesem Antrag wurden folgende Planänderungen und Ergänzungen beantragt:

- Änderung der Fläche zur Kleilagerung von der ursprünglich vorgesehenen Fläche am Ruthenstrom (Krautsand, Gemeinde Drochtersen) zur Fläche „Saline“ südlich der Schwinge (Hansestadt Stade),
- Änderungen in den Hafenkonstruktionen AVG und SHE.

Auslegung des 1. und 2. Änderungsantrags zur Planfeststellung vom 07.09.2022 und 14.11.2022

Aufgrund der o. g. Änderungsanträge vom **07.09.2022** und **14.11.2022** und der damit verbundenen nicht nur unwesentlichen Änderungen, erfolgte erneut eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der Vereinigungen sowie eine Beteiligung der Öffentlichkeit durch eine Auslegung in den von den Änderungen betroffenen Gemeinden Hansestadt Stade und Samtgemeinde Lühe. Gemäß § 70 WHG und § 109 NWG in Verbindung mit § 73 Abs. 8 VwVfG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 1 NVwVfG und § 22 UVPG und aufgrund der Anwendbarkeit des LNGG durch § 2 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. Nr. 2 LNGG i. V. m. § 10 Abs. 1 LNGG i. V. m. § 2 Abs. 1 PlanSiG wurde die Auslegung der 1. und 2. Änderungsanträge einschließlich der dazugehörenden Planunterlagen ortsüblich bekannt gemacht, und die Auslegung erfolgte gem. § 10 Abs. 2 LNGG i. V. m. § 3 Abs. 1 PlanSiG durch eine Veröffentlichung im Internet. Der ursprüngliche Antrag und die o. g. Änderungsanträge und die ursprünglichen Planunterlagen sowie die Planunterlagen zum 1. und 2. Änderungsantrag konnten in der Zeit vom 29.11.2022 bis 28.12.2022 (jeweils einschließlich) im Internet eingesehen werden. Daneben lagen die o. g. Anträge und die o. g. Planunterlagen nach § 10 Abs. 2 LNGG i. V. m. § 3 Abs. 2 S. 1 PlanSiG als

zusätzliches Informationsangebot in der Zeit vom 29.11.2022 bis 28.12.2022 in den von den Änderungen betroffenen Gemeinden zur Einsicht aus.
Jeder, dessen Belange durch das geänderte Vorhaben erstmals oder stärker als bisher berührt wurden, konnte gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG i. V. m. § 21 Abs. 1, 2 und 5 UVPG bis einschließlich 30.01.2023 Einwendungen und Stellungnahmen zu der geänderten Planung einreichen.

Nachfolgende Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

- Hansestadt Stade
- Stadtwerke Stade
- Samtgemeinde Lühe
- Landkreis Stade
- NLWKN, Betriebsstelle Stade
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-
- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Deichverband I. Meile Altenlandes
- Bassenflether Schleusenverband

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

- Hansestadt Stade
- Samtgemeinde Lühe
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-
- Bassenflether Schleusenverband

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

Von den beteiligten anerkannten Nds. Naturschutzvereinigungen hat der BUND, Landesverband Nds., eine Stellungnahme abgegeben. Zudem hat von den bundesweit anerkannten Vereinigungen die Deutsche Umwelthilfe eine Stellungnahme abgegeben, auf die unter III.2 eingegangen wird.

Zudem sind zum 1. und 2. Änderungsantrag Einwendungen erhoben worden, auf die unter III.3 eingegangen wird.

<u>3. Änderungsantrag zur Planfeststellung vom 28.02.2023</u>

Im 3. Änderungsantrag vom **28.02.2023** hat die Antragstellerin folgende Planänderungen und Ergänzungen beantragt:

- Änderung der Vermeidungsmaßnahme V4 zum Schutz von marinen Säugern, Brutvögeln und Fischen.

4. Änderungsantrag zur Planfeststellung vom 14.03.2023

Im 4. Änderungsantrag vom **14.03.2023** hat die Antragstellerin folgende Planänderungen und Ergänzungen beantragt:

a) Herstellung von zwei zusätzlichen Sturmpollern in der 2. Reihe an der Anlegerwand,
b) Herstellung eines Schüttsteinwerks am Deich im Bereich der Anlegerwand und der Flügelwand (Nord),
c) Anpassung der Ausführung der Flügelwand (Nord) am AVG,
d) Änderung der Lage der Entwässerungsgräben auf dem Kleilager Saline,
e) Nutzung zweier vorhandener Betonbecken der AOS als Sandfang für das Rücklaufwasser der Sandlagerfläche,
f) Einleitung des Rücklaufwassers der Sandlagerfläche über den „Regenhauptsammler 1“ (RHS 1) der AOS in die Elbe.

Beteiligung zum 3. und 4. Änderungsantrag vom 14.03.2023 bis 28.03.2023

Aufgrund der o. g. Änderungsanträge vom **28.02.2023** und **14.03.2023** und der damit verbundenen nicht nur unwesentlichen Änderungen, erfolgte erneut eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG vom 14.03.2023 bis 28.03.2023.

Die mit dem 3. und 4. Änderungsantrag beantragten Änderungen wirkten sich nicht auf das Gebiet einer anderen Gemeinde aus, so dass die geänderte Planung eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslegung in den betroffenen Gemeinden nicht erfordert haben.

Nachfolgende Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

- Hansestadt Stade
- Landkreis Stade
- NLWKN, Betriebsstelle Stade
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee
- Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Abt. Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst
- Staatl. Fischereiamt Bremerhaven
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-
- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Deichverband der I. Meile Altenlandes
- Deichverband Kehdingen-Oste
- Bassenflether Schleusenverband
- Unterhaltungsverband Kehdingen
- Landkreis Pinneberg

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

- Hansestadt Stade
- Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Abt. Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst
- Staatl. Fischereiamt Bremerhaven
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-

- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Deichverband I. Meile Altenlandes
- Unterhaltungsverband Kehdingen
- Bassenflether Schleusenverband
- Landkreis Pinneberg

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

Von den anerkannten Nds. Naturschutzvereinigungen und den bundesweit anerkannten Vereinigungen wurden ebenfalls diejenigen, die im bisherigen Verfahren eine Stellungnahme abgegeben haben, beteiligt. Von den v. g. Stellen hat der BUND, Landesverband Nds. sowie die Deutsche Umwelthilfe eine Stellungnahme abgegeben, auf die unter III.2 eingegangen wird.

5. Änderungsantrag zur Planfeststellung vom 26.04.2023

Im 5. Änderungsantrag vom **26.04.2023** hat die Antragstellerin folgende Planänderungen und Ergänzungen beantragt:

- Herstellung und Nutzung eines temporären Pontonanlegers am Elbufer (Strom-Kilometer 654,6),
- Herstellung und Nutzung einer Verladebrücke, Erdmiete, Rangierfläche und Baustraße im Deichvorland mit Zufahrt zum Kleilager Saline.

Beteiligung zum 5. Änderungsantrag vom 27.04.2023 bis zum 10.05.2023

Aufgrund des o. g. 5. Änderungsantrags vom 26.04.2023 und der damit verbundenen nicht nur unwesentlichen Änderungen, erfolgte erneut eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG vom **27.04.2023** bis zum **10.05.2023**.

Die mit dem 5. Änderungsantrag beantragten Änderungen wirkten sich nicht auf das Gebiet einer anderen Gemeinde aus, so dass die geänderte Planung eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslegung in den betroffenen Gemeinden nicht erfordert haben.

Nachfolgende Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

- Hansestadt Stade
- Landkreis Stade
- NLWKN, Betriebsstelle Stade
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee
- Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Abt. Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst
- Staatl. Fischereiamt Bremerhaven
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-
- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Deichverband der I. Meile Altenlandes

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

- Hansestadt Stade
- Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Abt. Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven
- Staatl. Fischereiamt Bremerhaven
- Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung -Hafenbehörde-
- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Deichverband I. Meile Altenlandes

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

Von den anerkannten Nds. Naturschutzvereinigungen und den bundesweit anerkannten Vereinigungen wurden ebenfalls diejenigen, die im bisherigen Verfahren eine Stellungnahme abgegeben haben, beteiligt. Von den v. g. Stellen hat der BUND, Landesverband Nds. sowie die Deutsche Umwelthilfe eine Stellungnahme abgegeben, auf die unter III.2 eingegangen wird.

6. Änderungsantrag zur Planfeststellung vom 17.05.2023

Im 6. Änderungsantrag vom **17.05.2023** hat die Antragstellerin folgende Planänderungen und Ergänzungen beantragt:

- Erweiterung der Menge zur Einleitung des Abtrocknungswassers am Kleilager Saline,
- Änderung der Becken zur Zwischenspeicherung des Abtrocknungswassers,
- Anpassung des Prüfmonitorings des Abtrocknungswassers vor Einleitung.

Beteiligung zum 6. Änderungsantrag vom 22.05.2023 bis 02.06.2023

Aufgrund des o. g. 6. Änderungsantrags vom **17.05.2023** und der damit verbundenen Änderungen, die lediglich die wasserrechtliche Erlaubnis betreffen, erfolgte eine Kurzbeteiligung der dafür zuständigen Träger öffentlicher Belange vom 22.05.2023 bis 02.06.2023. Beteiligt wurde der Landkreis Stade sowie der NLWKN, Betriebsstelle Stade. Beide Stellen haben eine Stellungnahme abgegeben, auf die nachfolgend unter III.1 eingegangen wird.

Außerdem wurde aufgrund der Eilbedürftigkeit des Vorhabens durch die Zulassung von mehreren vorzeitigen Beginnen (ZVB) gem. § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 WHG am 16.09.2022 mit Änderung vom 15.12.2022, 01.03.2023, 31.03.2023 und 15.06.2023 (1.ZVB) sowie am 31.03.2023 (2. ZVB) und am 17.05.2023 (3. ZVB) mit der Umsetzung von Teilmaßnahmen vorzeitig begonnen.

Durchführung einer Online-Konsultation vom 05.06.2023 bis 17.07.2023

Sodann wurde gem. § 10 Abs. 3 LNGG i. V. m. § 5 Abs. 2 und 4 PlanSiG eine Online-Konsultation durchgeführt, die den Erörterungstermin ersetzt hat.
Wesentliches Ziel der Online-Konsultation war es, die rechtzeitig erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 S. 5 VwVfG sowie die Stellungnahmen der Behörden zu dem o. g. Plan zu erörtern. Bei der Online-Konsultation tritt an die Stelle der mündlichen Erörterung die Gelegenheit,

sich schriftlich zu den bereitgestellten Unterlagen zu äußern. Zu den Unterlagen gehörten insbesondere eine tabellarische Darstellung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der diesbezüglichen Erwiderungen der Antragstellerin (dargelegt unter Ziffer III) sowie eine Darstellung des bisherigen Verfahrensablaufs.
Für die Online-Konsultation wurden den zur Teilnahme Berechtigten die zu behandelnden Informationen in der Zeit vom **05.06.2023 bis 26.06.2023** elektronisch über eine Cloud-Anwendung des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) zugänglich gemacht und ihnen wurde Gelegenheit gegeben, sich bis zum **26.06.2023** (einschließlich) schriftlich oder elektronisch beim NLWKN – Direktion, Standort Lüneburg, Geschäftsbereich 6, Adolph-Kolping-Straße 6, 21337 Lüneburg dazu zu äußern (§ 5 Abs. 4 S. 1 und 2 PlanSiG).
Die Behörden, die Antragstellerin und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden von der Online-Konsultation und über die hierfür erforderlichen Zugangsdaten vor dem 05.06.2023 individuell benachrichtigt.
Betroffene, die sich bisher nicht am Verfahren beteiligt hatten, waren ebenfalls zur Teilnahme an der Online-Konsultation berechtigt und konnten beim NLWKN per E-Mail oder schriftlich den Zugang zur Online-Konsultation anfordern.
Die Durchführung der ersatzweisen Online-Konsultation wurde gemäß § 5 Abs. 3 S. 2 PlanSiG i. V. m. § 73 Abs. 6 S. 2 VwVfG und § 2 Abs. 1 PlanSiG ortsüblich bekannt gemacht.
Im Rahmen der Online-Konsultation haben nachfolgend genannte Träger öffentlicher Belange Bedenken und Anregungen vorgebracht, auf die nachfolgend unter III.1 eingegangen wird:

- NLWKN, Betriebsstelle Stade
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Landkreis Stade
- Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen – Polder Hagen
- Unterhaltungsverband Schwingewiesen
- Deutsche Telekom Technik GmbH Telekom
- Wasser- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee

Von den anerkannten Nds. Naturschutzvereinigungen und den bundesweit anerkannten Vereinigungen, hat der BUND, Landesverband Nds. eine Stellungnahme zur Online-Konsultation abgegeben, auf die unter III.2 eingegangen wird.

Zudem sind Einwendungen im Rahmen der Online-Konsultation erhoben worden, auf die unter Ziffer III.3 eingegangen wird.

Mit der Erwiderung der Antragstellerin auf die Stellungnahmen und Einwendungen der Online-Konsultation bis zum **17.07.2023** (dargelegt unter Ziffer III) wurde die Online-Konsultation abgeschlossen.

Die Beteiligungen, die Bekanntmachungen und die Auslegungen sind ordnungsgemäß erfolgt, entsprechende Nachweise liegen vor. Bedenken oder Einwendungen gegen Form, Ablauf und Fristen des Verfahrens sind zwar vorgebracht worden, diese greifen jedoch nicht durch. Hierzu wird im Einzelnen auf die Abarbeitung der jeweiligen Einwendungen bzw. Stellungnahmen unter Ziff. III. verwiesen. Das Verfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt.

II.3 Materiell rechtliche Würdigung

II.3.1 Planrechtfertigung

Die allgemeine Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Der Rechtsprechung des BVerwG zufolge kann ein Infrastrukturvorhaben nur zugelassen werden, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist[2]. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist[3]. Das Vorhaben hat die wasserseitige Errichtung eines Anlegers für verflüssigte Gase (AVG), den Umbau und die Erweiterung des bestehenden Südhafens (Südhafenerweiterung = SHE) und die wasserseitige Zufahrt der Hafenanlagen am linken Ufer der Bundeswasserstraße Elbe in Stade-Bützfleth sowie die notwendigen Folgemaßnahmen zum Gegenstand. Der Südhafen in Stade-Bützfleth dient bereits jetzt dem Umschlag flüssiger Chemikalien und verflüssigter Gase für den direkt angrenzenden Industriepark Stade-Bützfleth. Mit AVG und SHE soll rechtzeitig Vorsorge getroffen werden, um langfristig dem bedarfsgerechten Umschlag verschiedener verflüssigter Gase, insbesondere synthetischer klimaneutraler Gase wie Wasserstoff und Ammoniak, am Standort Stade-Bützfleth zu dienen. In einem Übergangszeitraum ab dem 4. Quartal 2023 sollen AVG und SHE kurz- und mittelfristig insbesondere dem Umschlag verflüssigten Erdgases (LNG) und damit einer sicheren Gasversorgung Deutschlands dienen, wie im Erläuterungsbericht (Kap. 2) ausgeführt wird.
Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ergibt sich nicht nur gemäß der Erfüllung der Anforderungen der Einzelfallbedarfsfeststellung – dazu Ausführungen unter Ziffer II.3.1.2 - sondern auch aufgrund der bindenden gesetzlichen Bedarfsfeststellung des § 3 Satz 2 LNGG – dazu Ausführungen unter Ziffer II.3.1.1.

II.3.1.1 Gesetzliche Bedarfsfeststellung

§ 3 Satz 2 LNGG stellt für das Vorhaben die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und den Bedarf zur Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas fest. Nach der Begründung zum Gesetzentwurf handelt es sich hierbei um die gesetzliche Planrechtfertigung.[4]
Denn der von Russland geführte Angriffskrieg gegen die Ukraine hat u.a. auch in Deutschland insbesondere mit Blick auf die Sicherung der nationalen Energieversorgung durch Erdgas zu Veränderungen geführt. So ist am 01.06.2022 das LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) in Kraft getreten, das „*der Sicherung der nationalen Energieversorgung durch die zügige Einbindung verflüssigten Erdgases in das bestehende Fernleitungsnetz*“ dient (§ 1 Abs. 1 LNGG). Zu diesem Zweck sieht das LNGG die Beschleunigung der Zulassung von Errichtung und Inbetriebnahme unter anderem von stationären schwimmenden wie auch von stationären landgebundenen LNG-Anlagen – wie die von der HEH geplanten LNG-Anlagen – sowie von Gewässerausbauten, die für Errichtung und Betrieb dieser Anlagen erforderlich sind, mithilfe diverser Verfahrenserleichterungen vor (§§ 1 Abs. 2, 2 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 4, 2 Abs. 2 LNGG i. V. m. Ziff. 3.1 und 3.2 der Anlage zum LNGG). Für die Vorhaben nach § 2 Abs. 2 LNGG wird die Notwendigkeit und der Bedarf durch § 3 Satz 2 LNGG festgestellt.

Damit wurde die Notwendigkeit und der Bedarf sowohl für das von der HEH geplante schwimmende FSRU als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 3.1 der Anlage zum LNGG als auch für das von der HEH geplante landgebundene LNG-Terminal als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 3.2 der Anlage zum LNGG und für die Gewässerausbauten i. S. d. §§ 67 ff. WHG i. V. m. §§ 107 ff.

[2] BVerwG, Urt. v. 26.04.2007, Az. 4 C 12/05.
[3] BVerwG, Urt. v. 26.04.2007, Az. 4 C 12/05.
[4] BT-Drs. 20/1742 S. 17.

NWG, die für die Errichtung und den Betrieb der von der HEH geplanten LNG-Infrastrukturen erforderlich sind, als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 LNGG – und damit auch für den mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgenden Gewässerausbaus, gesetzlich festgestellt.

Anhaltspunkte, die gesetzliche Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen, bestehen für die Planfeststellungsbehörde nicht. Das BVerwG hat ausgeführt, dass dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist.[5] Ein Anpassung der gesetzlichen Bedarfsfestellung ist auch mit der letzten Änderung des LNGG im Juli 2023[6] nicht erfolgt. Die gesetzliche Bedarfsfestlegung ist für die Antragstellerin und die Planfeststellungsbehörde verbindlich.[7] Anhaltspunkte für eine Verfassungswidrigkeit des LNGG bestehen nicht. Dessen ungeachtet haben weder die Antragstellerin noch die Planfeststellungsbehörde eine Verwerfungskompetenz. Diese liegt allein beim Bundesverfassungsgericht (sog. Verwerfungsmonopol[8]).

II.3.1.2 Einzelfall Bedarfsfeststellung

Die allgemeine Planrechtfertigung für das Vorhaben ist auch losgelöst von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung gegeben, da das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist.

Für die Rechtfertigung der festgestellten Hafenplanung ist ausreichend, wenn der neue Anleger für verflüssigte Gase und die Erweiterung des Südhafens eine so deutliche Verbesserung des Umschlags und eine Erhöhung der Umschlagkapazitäten für den Standort Stade-Bützfleth ermöglichen, dass die Planung als vernünftigerweise geboten angesehen werden kann.
Die Planrechtfertigung ist insoweit vorliegend gegeben, denn das planfestgestellte Vorhaben entspricht diesen Anforderungen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin in dem Erläuterungsbericht (Kap. 2) in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung und insbesondere der Bedarfsfeststellung des Heft 1 sowie den Ausführungen in Beteiligungsverfahren an, wonach der AVG mit SHE für die Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Zwecks, rechtzeitig Vorsorge für die kurz-, mittel- und langfristig ermittelten Umschlagkapazitäten am Standort Stade-Bützfleth zu treffen, erforderlich sind.

Es ist von einer Zunahme des Güterumschlags im Südhafen auszugehen, die zu einer Nachfrage zusätzlicher Anlegerkapazitäten für den Umschlag flüssiger Chemikalien und verflüssigter Gase führen wird. Durch das Vorhaben und die dadurch erweiterten Umschlagmöglichkeiten am AVG und dem erweiterten Südhafen werden daher auch künftige Umschlagerfordernisse, insbesondere für synthetische klimaneutrale Gase wie Wasserstoff und Ammoniak, der ansässigen Industrie berücksichtigt.

Die zusätzlichen Umschlagerwartungen für synthetische klimaneutrale Gase sind begründet, da Deutschland sich zum Ziel gesetzt hat, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden. Zurzeit stammen noch rund 80 % der insgesamt verbrauchten Primärenergie aus Kohle, Mineralöl, Erdgas und Kernkraftwerken. Fossiles Erdgas lieferte bis vor Kurzem

[5] BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1/23.
[6] Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases – LNG-Beschleunigungsgesetz vom 08.10.2022 (BGBl. I S. 1726), zuletzt geändert durch durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 184).
[7] BVerwG Urt. v. 22.06.2017, Az.: 4 A 18/16, Rn. 17.
[8] vgl. z.B. BVerfG, Beschl. v. 16.12.2014 - 1 BvR 2142/11 -, Rn. 78; Beschl. v.11.12.2018 - 2 BvL 4/11, 2 BvL 5/11, 2;BvL 4/13 -, Rn. 70.

etwa ein Viertel der in Deutschland verbrauchten Primärenergie und zeichnet sich im Vergleich zu Kohle und Öl durch eine höhere Energieeffizienz aus. Der bestehende Bedarf wurde bisher überwiegend durch leitungsgebundenen Import vor allem aus Russland (68 %), Norwegen (16,4 %) und den Niederlanden (14,2 %) gedeckt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Import aus den Niederlanden durch Förderumstellungen deutlich zurückgehen wird, und auch bei den Importen aus Norwegen wird ein Rückgang erwartet. Die Lieferungen aus Russland waren vor dem von Russland seit Februar 2022 geführten Angriffskrieg gegen die Ukraine bereits stark von politischen Entwicklungen abhängig und sind seit September 2022 zum Erliegen gekommen. Das Angebot von verflüssigtem Erdgas (LNG), vor allem aus Australien, den USA und dem Nahen Osten, ist hingegen in den letzten Jahren gestiegen.

Gase als Energieträger werden auch zukünftig von Bedeutung sein für Industrie, Gewerbe, Handel, Haushalte, Verkehr (insbesondere Schwerlast- und Schiffsverkehr) und für den hoch flexiblen wetterunabhängigen Stromerzeugungsbedarf zur Netzstabilisierung. Die inländische Produktion und Bereitstellung von Gasen werden auch langfristig nur einen kleinen Anteil des Gasbedarfs decken. Aufgrund der besseren Standortbedingungen für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien werden hohe Potenziale für die Herstellung synthetischer und treibhausgasneutraler Gase nach gegenwärtigem Kenntnisstand vor allem für Regionen in Nordafrika und im Nahen Osten prognostiziert. Diese sind nur begrenzt oder gar nicht in das europäische Pipelinenetz eingebunden. Der Import veflüssigter Gase benötigt daher entsprechende Hafeninfrastrukturen mitsamt Anlagen zur Regasifizierung, um etwaige Gastanker abzufertigen. Die HEH hat bei dem hierfür zuständigen GAA Lüneburg eine Genehmigung für eine LNG-Landanlage in Stade- Bützfleth beantragt. Hierfür ist gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 und 3 LNGG der Nachweis zu erbringen, dass die Anlage bis spätestens 01.01.2044 so umgerüstet werden kann, dass sie zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung von verflüssigtem Ammoniak genutzt werden kann. Zudem ist darzulegen, dass die Kosten der Umrüstung 15 Prozent der Kosten für die Errichtung der beantragten Anlage nicht überschreiten werden. Anhaltspunkte für Genehmigungshindernisse sind der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Der geplante AVG mit SHE wird somit langfristig bei einer entsprechenden, durch die weltweiten Bemühungen um die Minimierung des Klimawandels getriebenen Marktentwicklung für klimaneutral erzeugte Gase ein wichtiges Bindeglied für die Bereitstellung von Kohlendioxid (CO_2)-neutral erzeugten verflüssigten Gasen durch die green-gas-ready LNG Landanlage der HEH darstellen.

Mit den in Stade-Bützfleth festgestellten Hafenanlagen zur Bereitstellung von zusätzlichen Umschlagkapazitäten für verflüssigte Gase und flüssige Chemikalien werden nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde folglich Infrastrukturen geschaffen, die insbesondere auch mittel- und langfristig von öffentlichem Interesse sind. Die Maßnahme liegt insoweit bereits im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist daher vernünftigerweise geboten.

Für die Planrechtfertigung der festgestellten Hafenanlagen weist die Planfeststellungsbehörde zusätzlich darauf hin, dass das Vorhaben ebenfalls vernünftigerweise geboten ist, um dem kurz- und mittelfristigen öffentlichen Interesse an der Einfuhr von LNG zu dienen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Bundesregierung an, wonach vor dem Hintergrund verschiedener Risikoszenarien und des auch in europäischer Solidarität gedachten Vorsorgeprinzip im Hinblick auf die Abwendung und Bewältigung einer derzeit noch bestehenden Gasmangellage weiterhin eine besonders energiepolitische Relevanz gilt.
Darüber hinaus schließt sich die Planfeststellungsbehörde auch hier den Ausführungen der Antragstellerin in dem Erläuterungsbericht (Kap. 2) in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung an, wonach ohne den Neubau des AVG

sowie den Umbau und die Erweiterung des Südhafens am Standort Stade keine ausreichende Hafeninfrastruktur bestünde, um das per Schiff angelieferte LNG in die FSRU oder die LNG-Landanlage der HEH einspeisen zu können.

Der mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des Südhafens erfolgende Gewässerausbau ist daher für die Errichtung und den Betrieb der von der HEH geplanten FSRU wie auch der von der HEH geplanten LNG-Landanlage erforderlich. Dies gilt umso mehr, als der seit September 2022 vollständige Wegfall der russischen Gaslieferungen, die bisher mehr als die Hälfte der deutschen Gasversorgung ausmachten, zu einem deutlich erhöhten Erfordernis von LNG-Importen sowie der hierfür erforderlichen Infrastruktur – wie Energie-Terminals, Anbindungsleitungen sowie der entsprechenden Hafeninfrastruktur – und damit einhergehend auch zu einer entsprechend höheren LNG-bezogenen Auslastung der geplanten AVG- und SHE-Anlagen führt.

Der Bau von Energie-Terminals, wie der für die geplant zum Winter 2023/2024 in Betrieb zu nehmenden FSRU, zielt vor diesem Hintergrund vor allem auf den schnellstmöglichen Aufbau einer unabhängigeren nationalen Gasversorgung ab, die es ermöglichen soll, kurzfristig die Gasspeicher aufzufüllen und somit im Interesse der Versorgungssicherheit vorzusorgen. Das Vorhaben der Antragsstellerin kann dabei schon für sich betrachtet einen gewichtigen Beitrag zur Gewährleistung größerer nationaler Unabhängigkeit der Gasversorgung leisten. Es ist geplant, kurzfristig über die FSRU in Stade-Bützfleth LNG zur Erzeugung von jährlich rd. 5 Mrd. Nm^3 Erdgas zu importieren. Damit könnte ein signifikanter Anteil der in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt benötigten Jahresgasmenge von ca. 96 Mrd. Nm^3 Erdgas allein durch das FSRU in Stade-Bützfleth abgedeckt werden (nämlich ca. 5 % des deutschen Gasbedarfs). Der Bezug dieser Mengen ist auch erforderlich, um die nationale Energieversorgung durch die zügige Einbindung verflüssigten Erdgases in das bestehende Fernleitungsnetz zu sichern (§ 1 Abs. 1, § 3 LNGG). Der Bedarf für die FSRU und die LNG-Landanlage in Stade-Bützfleth ist auch in der aktuellen Situation weiterhin gegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es zuallererst eine energiepolitische Entscheidung des Bundes und der Länder ist, unter welchen ökonomischen Bedingungen, mit welchen Energieträgern und in welcher Kombination der verfügbaren Energieträger sie eine zuverlässige Energieversorgung sicherstellen wollen. Die Bundesregierung geht aktuell weiter von folgender Situation aus:
„Auch in Bezug auf den kommenden Winter 2023/24 bedeutet diese Gesamtlage, dass es weiterhin sehr wichtig bleibt, nicht nur den Gasverbrauch so niedrig wie möglich zu halten, sondern auch dafür zu sorgen, dass mit alternativen Gasimporten die Versorgungssicherheit aufrecht erhalten bleibt. (…) Denn zur Sicherstellung der nationalen Energieversorgung für das darauffolgende Jahr ist selbst bei im Sommer 2023 vollständig gefüllten Gasspeichern mit Blick auf mögliche bevorstehende Extremwetterlagen die Einspeisung von LNG erforderlich.“[9]

Dass die Gefahr einen drohenden Gasmangellage weiterhin besteht, zeigt sich auch dadurch, dass die EU-Gas-Einsparverordnung bis zum 31. März 2024 verlängert wurde und die Alarmstufe gemäß Notfallplan Gas seit dem 23. Juni 2022 durchgehend gilt. Nach Ansicht der Bundesregierung *„(…) sind [dies] Anzeichen dafür, dass es auf Bundesebene weiterhin der Aufrechterhaltung von Maßnahmen insbesondere auf der Angebotsseite bedarf, die an die Geltung der Alarmstufe geknüpft sind. (…) Zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit in Deutschland und in den europäischen Nachbarstaaten auch im Falle kalter Temperaturen, einem möglichen Ausfall von Importkapazitäten durch Havarie, Sabotage oder andere exogene Ereignisse sowie im Falle einer Reduktion der Verbrauchseinsparungen sind aus Sicht der Bundesregierung weitere*

[9] BT-Drs. 20/7279, S. 1 – vom 16.06.2023.

kurzfristig zu realisierende LNG-Importkapazitäten insbesondere für den kommenden Winter zwingend erforderlich."[10]

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung der Bundesregierung, dass weiterhin LNG-Terminals erforderlich sind, damit die Energieversorgung ausreichend diversifiziert ist, falls äußere Einflüsse den Erdgasbedarf erhöhen (Kaltjahr) oder das Angebot reduzieren (Ausfall von Lieferungen). Somit besteht auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ein mittel- und kurzfristiger Bedarf für das beantragte Vorhaben.

Der Planrechtfertigung werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde prognostisch auch keine unüberwindlichen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen, die sich aus Zulassung und Betrieb der geplanten Suprastukturen, hier einer landgebunden LNG-Anlage oder einer FSRU, ergeben könnten. Denn nur, wenn auf den ersten Blick und ohne vertiefende Prüfung offenkundig ist, dass die künftige Errichtung und der zukünftig beabsichtigte Betrieb der Suprastuktur aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich sein wird, mangelt es dem hier beantragten Hafeninfrastukturvorhaben schon an der erforderlichen Planrechtfertigung.[11] Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Auswirkungen einer landgebunden LNG-Anlage oder einer FSRU wird in den jeweiligen Zulassungsverfahren sichergestellt.

Das für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung der landgebundenen LNG-Anlage und der FSRU zuständige Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg hat diesbezüglich mitgeteilt, dass derzeit keine rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse erkennbar seien, die eine Realisierung der beiden Vorhaben unmöglich oder zweifelhaft erscheinen lassen.[12] Das GAA hat vielmehr selbst durch seine Entscheidung vom 13.01.2023 (Az.: 4.1-CUX911000536/LG 20-068 bi/ma) den vorzeitigen Beginn für das Vorhaben der HEH für die Errichtung einer landseitigen LNG Anlage gemäß § 8a BImSchG zugelassen, als auch durch seine Entscheidungen vom 26.05.2023 (Az.: 4.1-CUX911008658-45 Ma/Tat) sowie vom 16.08.2023 (Az.: 4.1-CUX911008658-45 Ma) den 1. und 2. vorzeitigen Beginn für das Vorhaben der HEH für den Betrieb einer FSRU gemäß § 8 a BImSchG zugelassen. Zudem ist noch ein 3. Antrag auf Zulassung des vorzeitigen Beginns beim GAA anhängig, über den noch nicht entschieden wurde.

Gleiches gilt für die landseitige LNG-Rohrleitung zur Anbindung an das Ferngasnetz, dessen Errichtung und Betrieb inzwischen durch Beschluss des LBEG vom 24.04.2023 (Az.: L1.4/L67301/01-16_05/2023-0005/001- Anbindungsleitung ETL 179.100 „Anbindeleitung FSRU Stade") für den 1. Abschnitt planfestgestellt worden ist. Das Planfeststellungsverfahren für den 2. Abschnitt „Neubau und Betrieb der Energietransportleitung ETL 179.200" dient der Anbindung des noch zu errichtenden landbasierten LNG-Terminals und läuft derzeit noch.

Auch für die für den Betrieb der FSRU erforderliche Abwassereinleitungserlaubnis, die in die Zuständigkeit des NLWKN fällt, werden seitens der Erlaubnisbehörde keine rechtlichen oder tatsächlichen, der Erteilung entgegenstehenden Hindernisse gesehen, denen nicht mit entsprechenden Inhalts- und Nebenbestimmungen Rechnung getragen werden kann.

Somit stehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Planrechtfertigung auch keine unüberwindlichen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegen, die sich aus der künftigen Errichtung und dem Betrieb der landgebundenen LNG-Anlage sowie der FSRU ergeben könnten.

---

[10] BT-Drs. 20/7365, S. 2 – vom 21.06.2023.
[11] vgl. OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 45.
[12] Mitteilung des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg vom 22.08.2023

Darüber hinaus haben sich aus dem Anhörungsverfahren bisher keine Einwände ergeben, die die Planrechtfertigung erschüttern.
Ob sich die Verwirklichung dieses Ziels auch gegenüber gegenläufigen Interessen durchzusetzen vermag, ist indes keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung. Hinsichtlich der Abwägungen der Stellungnahme und Einwendungen im Einzelnen wird auf Ziffer III. verwiesen.

II.3.2 Varianten

Wie im Erläuterungsbericht (Kap. 2) der festgestellten Unterlagen dargelegt, können die vorhandenen Anlagen in Stade-Bützfleth die Voraussetzungen für die vorgenannten Bedarfe und zukünftigen Nutzungen nicht vollständig erfüllen. Daher ist die Errichtung des AVG und die Erweiterung des Südhafens erforderlich.
Bei der Entscheidung über die Zulassung eines Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die betroffenen Belange auch die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen zu berücksichtigen[13]. Planungsalternativen in diesem Sinne sind jedoch nur solche Lösungsmöglichkeiten, die sich nach Lage der Dinge anbieten oder sogar aufdrängen, und durch die die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklicht werden können[14].
Die Antragstellerin hat im Erläuterungsbericht (Kap. 2 und 3) des Planfeststellungsantrags die angestellten Überlegungen zu den erforderlichen Voraussetzungen an Standort (Kap. 2.2) und Ausführung des Vorhabens (Kap.3) näher dargestellt.
Die im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren erhobenen Einwände (siehe Ziffer III.), die das Ergebnis der Standortbewertung in Frage stellen, kommen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zum Tragen. Gegen die Standortwahl zur Errichtung des AVG mit SHE kann hier in diesem Verfahren keine störfallrechtliche Gemengelage eingewandt werden, die aufgrund einer Gesamtbetrachtung der Hafenanlagen sowie der von der HEH geplanten LNG-Anlagen mit großen Chemiebetrieben und atomaren Anlagen als auch mit Blick auf die benachbarten besonders schutzbedürftigen FFH- bzw. Naturschutzgebiete bestünde. Störfallrechtliche Risiken sind in den immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für die landseitige LNG-Anlage sowie für die FSRU (mit Energie-Terminal) abschließend zu beschreiben und zu bewerten. Die in diesem Vorhaben / dieser Entscheidung zu berücksichtigenden Unfall- und Störfallrisiken sind in den Unterlagen der Antragstellerin (siehe Heft 11, UVP-Bericht, u.a. Ziff. 5.7.12, 6.3, 7.2.4, 13.4.12) betrachtet und stehen der Standortauswahl nicht entgegen.

Eine sog. „Null-Variante“ bzgl. der Errichtung des AVG mit SHE kommt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch angesichts der drohenden Gasmangellage nicht in Betracht. Der Import von LNG ist auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zwingend erforderlich, um eine Gasversorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft sicherstellen zu können. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer II.3.1 wird Bezug genommen. Diesbezüglich ist zu beachten, dass der Gesetzgeber durch die Regelung in § 2 Abs. 2 LNGG i. V. m. der Anlage zu § 2 LNGG sowie durch die Regelung in § 3 LNGG zum Ausdruck gebracht hat, dass die in der Anlage zu § 2 LNGG genannten Standorte für die Erfüllung des Gesetzeszwecks von herausragender Eignung sind. Der von der Antragstellerin gewählte Standort in Stade-Bützfleth wird in Nr. 3 der Anlage zu § 2 LNGG ausdrücklich aufgeführt. Die vom Gesetzgeber festgelegte Planrechtfertigung bezüglich der genannten Standorte sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verbindlich und lassen eine „Null-Variante“ ausscheiden.[15]

[13] BVerwG NVwZ 2009, 986 m. w. N.
[14] BVerwG, Urt. v. 08.07.1998, Az. 11 A 53/97.
[15] BVerwG, Urt. V. 23.06.2023, AZ.: 7. A 4/23.

Aus dem Beteiligungs- und Anhörungsverfahren haben sich keine Hinweise ergeben, die das Ergebnis der Prüfung der Ausführung des Vorhabens in Frage stellen würden.
Die Antragstellerin sieht die größten Vorteile für den AVG bei der Variante 3 und für die SHE bei Variante 1. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aufgrund der dargelegten Argumente nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.
Variante 3 des AVG verbindet bei geringstem Flächenbedarf von 310.400 m² eine relativ große Fläche des AVG mit sinnvoller und praktikabler Aufteilung der Liegeplätze. Sie erlaubt sowohl den Tankern mit verflüssigten Gasen bis zur Größe der Qmax-Klasse (max. 345 x 54 m) sowie Tanker für Ethylenumschlag (max. 225 × 36 m) anzulegen als auch eine FSRU und einen parallel liegenden Gas-Tanker aufzunehmen. Aufgrund der Entfernung von 160 m zum Fahrwasser ist die Variante 3 unter dem Aspekt Sicherheit des Schiffsverkehrs als ausreichend zu beurteilen. Das rückwärtige Auslaufen der Tanker aus dem Hafen wurde durch umfassende Versuchsläufe getestet. Dabei wurde dargelegt, dass die erwarteten Tanker die Manöver absolvieren können. Die Teildurchströmung des Hafenbeckens führt zu einem akzeptablen Aufwand für die Tiefenhaltung. Bei allen Varianten des AVG wird der Deich auch höhenmäßig angepasst.
Variante 1 der SHE ermöglicht bei einem Flächenbedarf von 26.100 m² gleich zwei neue Liegeplätze bereitzustellen. Dadurch wird die Umschlagkapazität optimal erweitert. Außerdem entsteht damit ein weiterer Stromliegeplatz mit hervorragender Ansteuerungsmöglichkeit. Mit der Variante 1 des SHE lässt sich die Erweiterung des Anlegers IV um den Schwimmponton Anleger für kleinere Schlepper und Festmacherboote gut vereinen.
Der Flächenbedarf ist jeweils der geringste aller Varianten. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt ergeben sich bei den vier Varianten nur vergleichsweise geringfügige Unterschiede in der Flächenversiegelung und Überbauung.

II.3.3 Belange des Gewässerschutzes

Das beantragte Vorhaben steht unter Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen in Einklang mit den wasserrechtlichen Vorschriften.
Eine Erlaubnis für die Entnahme des Bodens aus der Elbe ist nicht erforderlich. Gemäß § 9 Abs. 3 WHG sind Maßnahmen, die dem Ausbau eines Gewässers im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG dienen, keine Benutzungen i. S. d. § 9 WHG. Die Entnahme des Bodens aus der Elbe dient der Herstellung der Hafenbecken und der Zufahrtsbereiche und somit dem hier planfestgestellten Gewässerausbau.
Die Erlaubnisse zum Einleiten des Abtrocknungswasser von der Kleilagerfläche sowie das Einleiten des Rücklaufwassers von der Sandlagerfläche in die Elbe werden wie beantragt befristet gemäß § §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und § 10, § 12 WHG mit Nebenbestimmungen unter Ziffer I.4.1.9 erteilt.
Zu einem Zeitpunkt, zu dem auf den betonierten Plattformen des AVG oder der Löschköpfe des Südhafens noch keine Suprastuktur errichtet und in Betrieb gegangen ist, ist davon auszugehen, dass die betonierte Oberfläche noch keine Rückstände von Betriebsmitteln oder Reifenabrieb enthält, so dass das Einleiten des Niederschlagswassers schadlos erfolgt. Diese Einleitungen in die Elbe bedürfen keiner Erlaubnis, sie unterliegen dem Gemeingebrauch gemäß § 25 Satz 3 Nr. 1 WHG i. V. m. § 32 Abs. 1 S. 2 NWG. Sobald und soweit der AVG und Südhafen mit Anlagen zum Betrieb (wie Suprastruktur des Terminals, Verladeeinrichtungen und Hochbauten) ausgestattet sind, ist von einem schadlosen Ablaufen des Niederschlagswassers nicht mehr auszugehen. Die Beantragung der hierfür erforderlichen Erlaubnisse zur Einleitung des Niederschlagswassers obliegt dem Betreiber, hier der HEH, in einem gesonderten Verfahren bei der unteren Wasserbehörde.

II.3.3.1 Wohl der Allgemeinheit

Eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls geht in wasserwirtschaftlicher Sicht vom beantragten Vorhaben nicht aus.

Mit dem AVG mit SHE ist keine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr verbunden. Eine Erhöhung der Hochwasser- bzw. Sturmflutrisiken in der Elbe ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten, da die Hafenanlagen aufgrund ihrer Größe und ihrer durchströmbaren Ausbildung nicht geeignet sind, erheblich nachteilig auf die Strömungs- und Wasserstandsverhältnisse in der Elbe einzuwirken. Auch die Antragstellerin geht in Heft 5 des Antrags nur von einer kleinräumigen und auf die direkte Umgebung der Hafenanlagen begrenzten Änderung der Strömungsverhältnisse aus. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG liegt nicht vor.
Die Gewässerbenutzung durch die Einleitungen in die Elbe betrifft keine Wasserschutzgebiete und beeinträchtigt mithin nicht den Trinkwasserschutz. Daher geht von der zugelassenen Gewässerbenutzung bei Einhaltung aller Nebenbestimmungen insbesondere keine akute Gesundheitsgefährdung für die Bevölkerung aus. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit gemäß § 12 WHG liegt nicht vor.

II.3.3.2 Zwingende wasserrechtliche Anforderungen

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 1 WHG sowie § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG darf das beantragte Vorhaben nur zugelassen werden, wenn neben den Anforderungen an das Wohl der Allgemeinheit auch die anderen zwingenden wasserrechtlichen Anforderungen nach dem WHG erfüllt werden. Für die im Rahmen des Planfeststellungsantrags beantragten wasserrechtlichen Erlaubnisse gilt im Speziellen, dass die Erlaubnis gemäß § 12 Abs. 1 WHG zu versagen ist, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Im Übrigen steht die Erteilung der Erlaubnis gemäß § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde. Diese vorstehenden Anforderungen werden nachfolgend dargelegt.

II.3.3.2.1 Gewässerausbaugrundsätze

§ 67 Abs. 1 WHG fordert, 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.
Eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen im Vorhabengebiet an Elbe und Schwinge erfolgt durch das Vorhaben nicht.
Die überplanten Uferbereiche von Elbe und Schwinge sind geprägt durch Ufersicherungs- und Strombaumaßnahmen (Bundeswasserstraßen), sowie durch Hochwasserschutzanlagen. Natürliche Uferbereiche sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vom Vorhaben nicht betroffen.
Eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen der Elbe oder der Schwinge ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben ganz offensichtlich nicht zu erwarten, da im Vorhabengebiet derartige Flächen an Elbe und Schwinge nicht vorhanden sind.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden durch das Gesamtvorhaben weder das natürliche Abflussverhalten wesentlich verändert, noch sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des natürlichen oder naturnahen Gewässerzustands der Elbe und der Schwinge hervorgerufen, oder naturraumtypische Lebensgemeinschaften zerstört.
Insoweit wird hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens mit der Wasserrahmenrichtlinie auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.5 und hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens mit der Meerestrategie-Rahmenrichtlinie auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.6 sowie hinsichtlich der Natura-2000-Verträglichkeit auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.11.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

II.3.3.2.2 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist nicht von Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele auszugehen, die einer wasserrechtlichen Planfeststellung entgegenstehen. 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 WHG vom 31. Juli 2009 geregelt. Ausbaumaßnahmen müssen sich gemäß § 107 NWG an den Bewirtschaftungszielen der §§ 44, 27 WHG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden.

Durch die Auswirkungen des beantragten Vorhabens inklusive der damit zusammenhängenden Einleitungen in die Elbe ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis keine Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper nach WRRL zu erwarten. Des Weiteren sind keine vorhabenbedingten Veränderungen zu erwarten, die die Zielerreichung (guter Zustand der Küstengewässer) erschweren oder die Umweltziele und ihre Maßnahmen konterkarieren. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.5 zu den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie wird verwiesen.

Mit der Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie 2008/56/EG (MSRL), wurde ein einheitlicher Ordnungsrahmen für den Umweltzustand der Meeresgewässer vorgegeben, „innerhalb dessen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um spätestens bis zum Jahr 2020 einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erreichen oder zu erhalten“. Die Planfeststellungsbehörde erwartet keine vorhabenbedingten Auswirkungen, die zu einer bewertungsrelevanten Gefährdung oder Erschwernis der Erreichung eines guten Zustands der Meeresgewässer führen und damit einer Zulassung im Wege stehen könnten. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.6 zu den Belangen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie wird verwiesen.

II.3.3.2.3 Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung

Gemäß § 6 WHG sind die Gewässer nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

1. ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern, insbesondere durch Schutz vor nachteiligen Veränderungen von Gewässereigenschaften,
2. Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,
3. sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
4. bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
5. möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen,
6. an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen und
7. zum Schutz der Meeresumwelt beizutragen.

Die nachhaltige Gewässerbewirtschaftung hat ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten; dabei sind mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen.

Durch die vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen und durch die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erhebliche nachteilige bau-, anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der allgemeinen Bewirtschaftungsgrundsätze durch das Vorhaben auf ein zulässiges Maß reduzieren, so dass hiermit die Einhaltung der allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung nach § 6 WHG bei Realisierung des Projekts gewährleistet werden kann.
Nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften sind lediglich durch die Unterhaltung der Hafenanlagen mittels Luftegge zu befürchten. Durch die Unterhaltung kann es zu erhöhten Schwebstoffkonzentrationen in der Wassersäule kommen, allerdings sind diese räumlich begrenzt und bewegen sich innerhalb der natürlichen Schwankung der Schwebstoffkonzentrationen innerhalb des Ästuars der Elbe (vgl. Heft 7, Heft 13w und Heft 15n). Auch durch die im Rahmen dieses Verfahrens zugelassenen Einleitungen am Kleilager und am Sandlager sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften zu erwarten. Die Einleitungen erfolgen zeitlich befristet in im Verhältnis zum Abfluss in der Elbe geringen Mengen und unter Auflagen (Ziffer I.4.1.9). Auch durch weitere Folgemaßnahmen, wie z. B. Kompensationsmaßnahmen, sind keine nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften zu befürchten.
Nachteilige Auswirkungen auf gewässerabhängige Landökosysteme und Feuchtgebiete werden durch die Antragstellerin nach Möglichkeit vermieden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden ausgeglichen oder ersetzt. Hier wird insbesondere auf die Kompensationsmaßnahmen auf Krautsand und an der Schwinge (vgl. Heft 11, Anhang 7) verwiesen.
Die Nutzung der Elbe zum Wohl der Allgemeinheit ist einerseits mit dem Zweck des Vorhabens und andererseits mit seiner Umsetzung unter Vermeidung von nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften gegeben. Den Interessen Einzelner wurde durch den Wechsel der Kleilagerfläche und durch den Verzicht auf die Verlegung des bestehenden Siels im Südlichen Sandloch auf der Kompensationsfläche Krautsand entsprochen.
Die öffentliche Wasserversorgung wird durch das Vorhaben nicht tangiert. Keine der beantragten Maßnahmen wird in einem Wasserschutzgebiet umgesetzt und auch eine Beeinträchtigung möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt für die Wasserversorgung relevanter Wasserkörper, insbesondere des Grundwassers, ist nicht zu befürchten.
Die Vorbeugung gegen mögliche Folgen des Klimawandels ist aufgrund der Art der Maßnahme nur bedingt realisierbar, wo möglich wird der Grundsatz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die Antragstellerin umgesetzt. So ist es Teil des Gesamtvorhabens, den Hauptdeich zwischen dem AVG und dem Deichschart der „Stader Elbstraße“ an neue Bemessungswasserstände anzupassen und dabei schon jetzt Flächen für eine später evtl. erfolgende erneute Nacherhöhung bereitzustellen. Darüber hinaus wird das für den Deichbau geeignete Material, welches im Rahmen der Herstellung der Schwimm- und Hafentiefe anfällt, für den künftigen Deichbau entlang der Elbe zwischengelagert und nicht, wie sonst durchaus üblich, in der Außenelbe verklappt. Darüber hinaus ist der AVG so angelegt, dass eine Überflutung des Anlegers nur im Falle einer sehr schweren Sturmflut (MHW +3,5 m) zu erwarten ist.
Das Vorhaben wird in einem Bereich umgesetzt, in dem der Hochwasserschutz im Sinne des Schutzes vor einem Hochwasser aus dem Oberlauf der Elbe als nicht relevant anzusehen ist, da der Abflussquerschnitt des Elbästuars ein HQ_{100} der Elbe aufgrund seiner Größe unschädlich abführt. Demzufolge ist auch der Rückhalt von Wasser (Retentionsraum) hier nicht entscheidend für die Sicherheit vor Überflutungen. Der im Raum des Vorhabens für den Schutz vor Überschwemmungen entscheidende Bemessungsfall ist der Sturmflutfall. Im Falle einer Sturmflut wirkt sich die Bereitstellung von Retentionsraum erst in Größenordnungen aus, die an der Elbe oder der deutschen Nordseeküste

realistisch nicht umsetzbar sind. Auch die Anlage des AVG in der Elbe wird keine messbaren Auswirkungen auf die Sturmflutbemessungswasserstände haben.
Auswirkungen auf die Meeresumwelt sind nicht zu erwarten und im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren auch nicht vorgetragen worden (vgl. Ziffer II.3.6).

II.3.3.2.4 Allgemeine Sorgfaltspflichten

Gemäß § 5 WHG ist jede Person verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.
Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen, die die Einhaltung der allgemeinen Sorgfaltspflichten beim beantragten Vorhaben gewährleisten.

II.3.4 Belange des Küstenschutzes; Sturmflutsicherheit

Die festgestellte Planung ist mit den Belangen des Küstenschutzes vereinbar.

Die Erweiterung des Südhafens und der Bau des AVG werden im Deichvorland des Elbehauptdeiches tlw. mit direkter Überbauung des Hauptdeiches realisiert, wobei die Anbindung der Hafenanlagen über den Deichverteidigungsweg und eine Deichüberfahrt erfolgt. Grundsätzlich wirken sich die Anlagenteile im Vorland, bedingt durch ihre Bauweise und -höhe vermindernd auf den Wellenangriff und damit positiv auf den Hauptdeich aus, da ein Brechen der Wellen bereits an den Hafenanlagen erfolgt (vgl. Heft 3 der Antragsunterlagen). Die Höhe der Löschplattform wurde von der Antragstellerin so gewählt, dass sie erst im Falle einer sehr schweren Sturmflut (MHW +3,5 m) überspült werden würde.
Teil des Vorhabens ist die Nacherhöhung des Hauptdeiches zwischen dem AVG und dem Deichschart der Stader Elbstraße auf einer Länge von ca. 1,5 km unter Berücksichtigung der neuen niedersächsischen Küstenschutzstrategie und des um 0,5 m erhöhten Vorsorgemaßes. Bei der Nacherhöhung wird ein Vorsorgemaß für den Klimawandelbedingten Meeresspiegelanstieg von 1,0 m, ein Wellenauflauf von 0,5 m und ein Setz- und Sackmaß von 0,3 m berücksichtigt.
Durch das Kleilager Saline werden die Belange des Küstenschutzes ebenfalls am Hauptdeich der Elbe und im Bereich Schwinge Mündung berührt. Hier ist die Querung vorhandener Deichscharts zum Materialtransport, die Umsetzung von Erdbauarbeiten innerhalb der Deichschutzzone nach § 16 NDG und die Nutzung einer vorhandenen den Hauptdeich querenden Entwässerungsleitung vorgesehen. Die Beaufschlagung des Spülfeldes auf dem Gelände der AOS (Sandlager) und die Entwässerung des selbigen erfolgen ebenfalls über bzw. unter dem Hauptdeich hinweg.
Die Sicherstellung des Küstenschutzes während der Bauzeit und im Bestand ist aufgrund der Maßgaben im Erläuterungsbericht (u. a. bauzeitliche Regelungen) und den verfügten Nebenbestimmungen (Ziffer I.4.1.2) in diesem Beschluss gewährleistet, d. h. eine bauzeitliche Verschlechterung des vorhandenen Küstenschutzes ergibt sich nicht. Ein erhöhter Mehraufwand bei Betrieb und Unterhaltung des Schwingesperrwerks und des Sperrwerks Abbenfleth wird ebenfalls durch eine Nebenbestimmung (I.4.1.2.24) aufgefangen.
In die Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde den Belang Küstenschutz mit einem sehr hohen Gewicht eingestellt. Die Feststellung konnte nur erfolgen, weil im Zuge der Anhörung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt wurde, dass die festgestellte Ausbauvariante die Deichsicherheit in vollem Umfang herstellt und auch ansonsten von dem Vorhaben keine Gefährdung des Küstenschutzes ausgeht.

II.3.5 Belange der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die Antragstellerin hat die Verträglichkeit des Vorhabens mit der WRRL bzw. deren Anforderungen in einem eigenen Fachbeitrag in Heft 11, Kapitel 17 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung untersucht. Das geplante Vorhaben befindet sich im Bereich des Oberflächenwasserkörpers "Übergangsgewässer" (DE_TW_DESH_T1.5000.01) und in räumlicher Nähe zum Oberflächenwasserkörper „Elbe-West“ (DE_RW_DESH_el_03) sowie zum OWK „Schwinge Unterlauf“ (DE_RW_DENI_29042).
Durch das geplante Vorhaben kommt es zwar für ökologische Qualitätskomponenten lokal zu einem Lebensraumverlust, zu einer baubedingten Mobilisierung von im Sediment gebundenen Nähr- und Schadstoffen und zu Stoffeinträgen bei der Einleitung von Abtrockungswasser aus der Kleilagerfläche Saline und Rücklaufwasser von der Sandlagerfläche in die Elbe. Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen gem. Heft 11, Anhang 7 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung und der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses kann eine vorhabenbedingte Verschlechterung des ökologischen Potenzials des Oberflächenwasserkörpers „Übergangsgewässer“ und der angrenzenden OWK ausgeschlossen werden. Ebenso wenig ist eine bewertungsrelevante Erhöhung von Schadstoffen in den Wasserkörpern zu erwarten, so dass auch Auswirkungen auf den chemischen Zustand der beiden Oberflächenwasserkörper auszuschließen sind. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in ihrer Auffassung, dass das Vorhaben mit dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot der Wasserrahmenrichtlinie und des Wasserhaushaltsgesetzes vereinbar ist.
Eine Betroffenheit des Grundwasserkörpers (GWK DE_GB_DENI_NI11_4) „Lühe-Schwinge Lockergestein“ im Sinne der WRRL kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da das Vorhaben keine Auswirkungen auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers hat.
Die im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen gehen z.T. von Verklappungen aus, die die Planung selbst aber nicht vorsieht. Klei- und Sand sollen vielmehr auf Ablagerungsflächen an Land verbracht und weiterverwendet werden. Einwendungen, die eine fehlende Verträglichkeit des Vorhabens mit der WRRL unterstellen, hat die Planfeststellungsbehörde als unzutreffend bzw. unbegründet zurückgewiesen.

II.3.6 Belange der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)

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 wird oder spätestens bis zum 31. Dezember 2020 erreicht wird.

Das geplante Vorhaben befindet sich im Oberflächenwasserkörper „Übergangsgewässer“ (DE_TW_DESH_T1.5000.01) und grenzt an den Oberflächenwasserkörper „Elbe-West“ (DE_RW_DESH_el_03) an. Da Übergangsgewässer i. S. d. Wasserrahmen-RL[16] vom räumlichen Anwendungsbereich der MSRL und der Bewirtschaftung der Meeresgewässer nach §§ 45a bis 45l WHG nicht erfasst sind, liegt der Vorhabenbereich nicht im räumlichen Geltungsbereich der MSRL. Auswirkungen in das Meeresgewässer hinein sind nicht zu erwarten und im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren auch nicht vorgetragen worden. Insoweit kann ausgeschlossen werden, dass Belange der MSRL betroffen sind.

[16] Art. EWG_RL_2000_60 Artikel 2 Nr. EWG_RL_2000_60 Artikel 2 Nummer 6

II.3.7 Belange der Schifffahrt und des Hafens

Belange von Wasserstraßen und Schifffahrt stehen dem Vorhaben nicht entgegen.
Der AVG wird direkt am Ufer in die Bundeswasserstraße Elbe hinein gebaut und wird mit seiner ihn zur Elbe hin abgrenzenden Spundwand einen Abstand von ca. 160 m zur Fahrrinne der Bundeswasserstraße Elbe aufweisen. Im Zuge der Südhafenerweiterung kommt es zu einer Verlängerung der Schiffsliegeplätze im Südhafen, allerdings bleibt der Abstand zwischen Anlage und Fahrwasser weitestgehend identisch in der Gegenüberstellung zum bestehenden Südhafen. An- und abfahrende Schiffe, der AVG selbst und die Unterhaltungstätigkeiten am AVG können sich auf Schifffahrtswege sowie auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auswirken.
Der AVG in der beantragten Ausprägung zielt mit seinen den Schiffsliegeplatz umschließenden Spundwänden auf ein hohes Maß an Sicherheit der am AVG festgemachten Tankschiffe ab. Denn der den AVG passierende Schiffsverkehr kann im Havariefall nicht direkt an die festgemachten Tankschiffe gelangen. Die durch den passierenden Schiffsverkehr induzierten Wellen führen zu keinen Einschränkungen beim Löschvorgang am AVG, da diese durch seine Bauweise reduziert werden. Eine Anpassung der Passagegeschwindigkeit ist durch den AVG nicht zu besorgen. Auch der Abstand zwischen dem AVG und dem Fahrwasser wurde von Seiten der WSV als nicht bedenklich erachtet.
Die grundsätzliche Steigerung des Schiffsverkehrs, auch insbesondere des Verkehrs von Gefahrgutschiffen, im Elbeabschnitt zwischen der Schwingemündung und der Kugelbarke wird von der WSV nicht als kritisch erachtet. Die WSV weist vielmehr darauf hin, dass für jede Revierfahrt nach § 57 SeeSchStrO eine Genehmigung der WSV einzuholen ist. Im Zuge dieses Verfahrens werden die Eignung des Schiffes zum Befahren der Elbe und die aktuellen Bedingungen auf der Elbe geprüft. Die als Bemessungsschiffe für den AVG eingeplanten Schiffsklassen (Q-Max LNG und Q-LNG) sind grundsätzlich geeignet, den AVG ohne eine Gefährdung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs über die Elbe anzufahren.
Durch Beibringen von nautischen Simulationsstudien (Heft 4 der Antragsunterlagen) hat die Antragstellerin den Nachweis erbracht, dass die An- und Ablegemanöver der Tankschiffe am AVG erfolgen und unter welchen Bedingungen diese durchgeführt werden. Demnach sind die Manöver zwar kompliziert, aber mit Unterstützung von Assistenzschleppern sicher durchführbar.
Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens von der Lotsenbrüderschaft Elbe vorgebrachte Forderung zur Beschaffung und zum Betrieb eines präzisen schiffsunabhängigen GPS-gestützten Positionierungssystems für den AVG kommt die Antragstellerin nach (Zusage I.4.2.1.3).
Aus den nautischen Simulationsstudien geht der Bedarf von vier Assistenzschleppern für das Manövrieren der Bemessungsschiffe hervor. Um das Risiko einer Havarie durch den Ausfall eines der Assistenzschlepper zu minimieren, wird der Antragstellerin durch die Nebenbestimmung I.4.1.3.46 aufgetragen, die Verfügbarkeit eines geeigneten Reserveschleppers sicherzustellen.
Die WSV hat in ihren im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen mehrfach auf mögliche unterhaltungsbedingte Auswirkungen auf die hoheitliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe hingewiesen und auf eine Entschädigung von Mehraufwendungen gedrängt. Die Antragstellerin beabsichtigt, die Sohllage im Südhafen und im AVG mit einer s.g. Luftegge zu unter- und erhalten. Mit Hilfe der Luftegge soll sich im Hafen ablagerndes Feinsediment in Schwebe gebracht und gehalten werden, um ggf. einen Abtransport mit der fließenden Welle zu ermöglichen. Es soll demnach verhindert werden, dass sich im Elbeästuar befindliche Feinsedimente im Südhafen oder im AVG ablagern. Neue Sedimentquellen werden nicht erschlossen, allerdings stellt speziell der AVG durch seine Konstruktion sowie Lage in der Elbe und damit einhergehende Strömungsberuhigung eine Sedimentfalle dar.
Die Antragstellerin hat mit den beigebrachten Modellierungen und Gutachten zur Sedimentverdriftung (Heft 7, Heft 13w und Heft 15n) die vorhabenbedingten Auswirkungen

von Unterhaltung und Nassbaggerei zwar hinreichend beschrieben, allerdings kann auch die Antragstellerin Auswirkungen auf die Unterhaltungstätigkeit der WSV in der Bundeswasserstraße Elbe nicht ausschließen. Mit dem Ziel, eben diese Auswirkungen erfassen und quantifizieren zu können, wird die Antragstellerin in Abstimmung mit der WSV ein auf zwei Jahre angesetztes Monitoring durchführen (Nebenbestimmung I.4.1.3.31). Sollten sich auf Basis dieses Monitorings vorhabenbedingte Mehrkosten auf Seiten der WSV nachweisen lassen, so hat die Antragstellerin diese zu erstatten (Nebenbestimmung I.4.1.3.33). Eine Umkehr der Beweislast zu Ungunsten der Antragstellerin ist aufgrund der multikausalen Zusammenhänge hier nicht vertretbar. Die Antragstellerin könnte nicht sicher nachweisen, dass sie nicht für Mehraufwendungen der WSV verantwortlich ist. Die Nachweisführung der WSV hingegen wird durch das bereits erwähnte Monitoring ermöglicht.
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. Beim AVG und der Südhafenerweiterung 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.4.1.3). 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 Elbe-Nordsee unter Ziffer III.1.15 eingegangen.

II.3.8 Belange der Raumordnung und des Baurechts

II.3.8.1 Belange der Raumordnung

Dem Vorhaben stehen keine Belange der Raumordnung entgegen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen im Erläuterungsbericht (Kap. 18) sowie Heft 11 (Kap 4) in der 1.- 6. Änderungsfassung an. Der Planungsbereich des AVG mit SHE einschließlich des Hafenbeckens und des Zufahrtsbereichs ist im Landesraumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen von 1994, zuletzt geändert 2022, als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen ausgewiesen, die bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln sind.
Das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade (RROP) stellt als nachrichtliche Darstellung für den betroffenen Bereich "Gewässer" dar und trifft folgende Festsetzungen*:* „Der im LROP festgelegte Seehafen Stade ist in der zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet Seehafen räumlich konkretisiert. Er ist gemäß Ziffer 4.1.4 des RROP aufgrund seiner überregionalen und hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung, einschließlich der Seezufahrt zu erhalten und i. S. des Projektes „Stade-Projekt 2021“ auszubauen.“
Der planfestgestellte AVG mit SHE ist mit dem LROP sowie mit dem RROP vereinbar. Der Landkreis Stade trifft im RROP zwar selbst keine Festsetzungen, jedoch wird der bedarfsgerechte Ausbau des landeseigenen Seehafens Stade als Ziel formuliert, um Unternehmen in der Unterelberegion zu halten und Potentiale des Seeverkehrswachstums für die Region zu sichern. Darüber hinaus ist der vorhandene Hauptdeich als Vorranggebiet Deich festgelegt. Der Landkreis Stade hat sich im Rahmen des durchgeführten Beteiligungsverfahrens mit seiner Stellungnahme vom 30.11.2022 hinsichtlich der

Kleilagerfläche Saline dahingehend geäußert, dass das Landes-Raumordnungsprogramm für den Standort ein Vorranggebiet „großtechnische Energieanlagen“ festlegt. Auch das Regionale Raumordnungsprogramm 2013 für den Landkreis Stade legt hier ein Vorranggebiet „Großkraftwerk“ fest. Die Nutzung des ehem. Salinen-Areals als Kleilagerstätte sei mit den Zielen der Raumordnung vereinbar, sofern es sich um eine temporäre Nutzung handle. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird antragsgemäß eine auf 36 Monate befristete Genehmigung zur Nutzung als Kleilager erteilt. Insoweit sind keine Belange der Raumordung verletzt.

II.3.8.2 Bauplanungs- und Bauordnungsrecht

Dem Vorhaben stehen keine bauplanungsrechtlichen oder bauordnungrechtlichen Belange entgegen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen im Erläuterungsbericht (Kap. 18) sowie Heft 11 (Kap 4) in der 1.- 6. Änderungsfassung an.
Die Bereiche des neuen AVG mit Südhafenerweiterung einschließlich des Hafenbeckens und des Zufahrtsbereichs sowie des Sandlagers befinden sich im Gebiet bestehender Bauleitpläne. Für die Kleilagerfläche Saline gibt es keinen Bebauungsplan. Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Stade sieht hier vorwiegend gewerbliche Bauflächen, außerdem Bahnanlagen, wasserwirtschaftliche Flächen und Deiche sowie landwirtschaftliche Flächen vor.
Bauplanungsrechtliche oder bauordnungrechtliche Bedenken gegen die Genehmigung der bis zum 31.12.2023 befristeten Nutzung der Sandlagerfläche haben sich im Beteiligungsverfahren nicht ergeben. Gemäß dem Hinweis I.4.3.1.1 wurde die Genehmigung der Errichtung und Nutzung der Sandlagerfläche einkonzentriert. Die Befristung ist wie beantragt bis zum 31.12.2023 unter Nebenbestimmung I.4.1.6.1 verfügt.
Bauplanungsrechtliche oder bauordnungrechtliche Bedenken gegen die Genehmigung der bis zum 31.12.2025 befristeten Nutzung der Kleilagerfläche Saline haben sich im Beteiligungsverfahren nicht ergeben. Die Zulässigkeit eines Vorhabens nach § 35 BauGB unterliegt grds. dem Einvernehmen der Gemeinde gem. § 36 BauGB, wird hier allerdings vom Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB überregelt. Hiernach sind die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung, wenn die Gemeinde beteiligt wird und städtebauliche Belange berücksichtigt werden.
Das Kleilager Saline ist vom Fachplanungsprivileg des § 38 S. 1 BauGB umfasst. Das vorliegend beantragte Gesamtvorhaben AVG mit SHE besitzt überörtliche Bedeutung.
Das FSRU, das landseitige LNG-Terminal der HEH und auch der Umschlag synthetischer klimaneutraler Gase dient der Gasversorgung Deutschlands und wird über Anbindungsleitungen an das Gasversorgungsnetz angebunden. Zudem erzeugen die Maßnahmen neue Schiffsverkehre auf der Elbe. Hinzu kommt, dass Kompensationsmaßnahmen außerhalb der Standortgemeinde Stade liegen, sodass mehrere Gemeinden berührt sind. Das Kleilager Saline ist als notwendige Folgemaßnahme Teil des Gesamtvorhabens, das Fachplanungsprivileg erstreckt sich mithin auch auf das Kleilager.
Hinsichtlich der fachplanerischen Privilegierung des § 38 BauGB stellt das Baugesetzbuch maßgeblich auf den Vorhaben-/Anlagenbegriff des Fachplanungsrechts ab.[17] Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG i. V. m. § 5 NVwVfG wird durch die Planfeststellung aber nicht nur die Zulässigkeit des Vorhabens an sich, sondern auch die Zulässigkeit der „notwendigen Folgemaßnahmen“ festgestellt. Notwendige Folgemaßnahmen in diesem Sinne sind dabei solche, die erforderlich sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Konflikte im Lichte des Gebots der Problembewältigung zu lösen.[18] Vorliegend ist der zu bewältigende Konflikt das Problem der Verbringung bzw. Verwendung des Kleibodens,

[17] *Runkel*, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, 144. EL Okt. 2021, § 38 Rn. 25.
[18] BVerwG, Urt. v. 19.02.2015 – 7 C 11/12.

der in dem Baggergut zur Herstellung der Zufahrtsbereiche und des Hafenbeckens enthalten ist und bei der Realisierung des Vorhabens AVG mit SHE in erheblichen Mengen anfallen wird. Das Kleilager ist daher erforderlich, um den durch das Vorhaben AVG und SHE aufgeworfenen Konflikt zu lösen.
Die Hansestadt Stade wurde zudem hinreichend beteiligt und städtebauliche Belange bei der Entscheidung berücksichtigt. Die Hansestadt Stade hat keine Bedenken gegen das Kleilager Saline geäußert. Die Nutzung der Fläche als Kleilager wird zeitlich auf maximal 36 Monate begrenzt. Der Flächennutzungsplan wird daher nicht dauerhaft oder gar auf unbestimmte Zeit überregelt, eine etwaige Beeinträchtigung der Planungshoheit der Gemeinde ist somit ebenfalls nicht von Dauer. Nach Ablauf der Nutzungszeit kann die Gemeinde ungehindert ihre Planungshoheit hinsichtlich der Fläche ausüben. Eine so erhebliche Beeinträchtigung städtebaulicher Belange, dass das öffentliche Interesse der Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas diesen im Rahmen einer fachplanerischen Abwägung entgegenstehen könnte, ist mithin nicht ersichtlich. Die Antragstellerin erfüllt die Voraussetzungen nach § 7 S. 1 BauGB und ist nicht von der Anwendbarkeit des Fachplanungsprivilegs gem. § 38 S. 2 BauGB ausgenommen. Nach dem Erkenntnisstand der Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass nach § 38 Satz 1 BauGB die zu berücksichtigenden städtebaulichen Belange der Planung entgegenstehen.
Entsprechend dem Hinweis I.4.3.1.1 wurde die Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb der Kleilagerfläche einkonzentriert.
Weil die Antragstellerin aufgrund der o.g. Zulassung vorzeitigen Beginns bereits mit der Errichtung und dem Betrieb der zeitlich befristet beantragten Nutzung der Kleilagerfläche begonnen hat, wurde jener Zeitpunkt als Beginn bei der Entscheidung über die zeitlichen Fristen im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Die Genehmigung für das Kleilager Saline ist unter Berücksichtigung des Beginns der Umsetzung im Dezember 2022 wie beantragt für 36 Monate bis zum 31.12.2025 unter Nebenbestimmung I.4.1.6.2 befristet erteilt.
Baugenehmigungen sind für die Ausbaumaßnahmen am AVG mit SHE gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 NBauO nicht erforderlich, da es sich bei dem AVG und dem Südhafen Stade-Bützfleth 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. Für die Einstufung als öffentliche Verkehrsanlage reicht es aus, wenn die Anlage nach ihrer Herstellung zur Widmung als Hafen vorgesehen ist.[19] In diesem Fall sind auch Zubehör oder Nebenanlagen Teile der öffentlichen Verkehrsanlage. Hochbauten und andere Suprastruktureinrichtungen (z. B. der Ernergie-Terminals) sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.
Die festgestellten Hafenflächen sind ausreichend erschlossen. Die Zufahrt zum AVG erfolgt aus südlicher Richtung über die Stader Elbstraße und den nach Norden abzweigenden Deichverteidigungsweg. Ein Gate zur Einfuhrkontrolle wird neu gebaut.

II.3.9 Belange des Immissionsschutzes

Belange des Immissionsschutzes stehen der Zulassung des von der Antragstellerin beantragten Vorhabens nicht entgegen.
Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob gegen die festgestellten Hafenanlagen Bedenken aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bestehen. Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die festgestellten Gewässerausbaumaßnahmen und deren Folgemaßnahmen wie z. B. die temporären Klei- und Sandlagerflächen. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden keine Entscheidungen über Hafenumschlagseinrichtungen (wie Suprastruktur des Terminals und Gewerbeansied-

[19] vgl. VGH München vom 11.06.2013 – 8 ZB 12.725, Rn. 20

lungen) 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 zu dem Ergebnis gelangt, dass der spätere Umschlagbetrieb mit den Anforderungen des Immissionsschutzrechts grundsätzlich vereinbar ist, dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Mitteilung des GAA Lüneburg vom 22.08.2023.
Die Rechtsprechung geht davon aus, dass einer Hafenausbaumaßnahme die Planrechtfertigung fehlen kann, wenn sich die damit geplante Kapazitätserweiterung der Umschlaganlagen aus rechtlichen Gründen nicht erreichen lässt, insbesondere, weil dies Geräuschimmissionen zur Folge hätte, die die betroffenen Anlieger nicht hinzunehmen brauchen[20]. 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.
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.
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, die vorgebrachten Hinweise zu einer Überarbeitung des schalltechnischen Gutachtens vom 14.03.2022 (Heft 8a) wurden durch die Antragstellerin mit der Ergänzung zu Heft 8a vom 09.11.2022 umgesetzt. Auch die Stadt Stade als künftige Bauplanungs- und -genehmigungsbehörde hat im Anhörungsverfahren keine Einwände vorgebracht, die eine Genehmigungsfähigkeit der dargestellten Betriebsanlagen in Zweifel ziehen.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann der Argumentation des schalltechnischen Gutachters gefolgt werden.
Die Beurteilung des Baulärms hat ebenfalls anhand von § 22 BImSchG zu erfolgen. Baustellen mit den auf ihnen betriebenen Baumaschinen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der §§ 3 Abs. 5, 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Baulärm führt gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG zu schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Wann Baulärm die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschreitet, ist anhand der diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisierenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) zu beurteilen. Diese ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG im Rahmen ihres Anwendungsbereichs weiter maßgebend, weil eine „TA Baulärm“ bisher nicht erlassen wurde.

[20] OVG Bremen, 13.12.2001, NordÖR 2002, 116, 117

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. Der Gutachter kommt 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 Lärmminderung 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.
Gemäß den schalltechnischen Gutachten (Heft 8a inkl. Ergänzung und Heft 8cx), müssen sich die Bautätigkeiten nicht 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 I.4.1.5.1 wird Bezug genommen.
Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Einsatz der pegelbestimmenden Schlagrammen durch die Antragstellerin aus naturschutzfachlichen Gründen in der Nachtzeit nicht vorgesehen ist.
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.4.1.5.1 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 Kleilager hat die Antragstellerin geeignete Maßnahmen zu ergreifen (z. B. Umwallung des Kleilagers). Auf Nebenbestimmung I.4.1.5.2 wird verwiesen.
Nach § 5 Abs. 1 KrWG endet die Abfalleigenschaft eines Stoffes oder Gegenstands, wenn dieser ein Recycling oder ein anderes Verwertungsverfahren durchlaufen hat und so beschaffen ist, dass

1. er üblicherweise für bestimmte Zwecke – hier Deichbau – verwendet wird,
2. ein Markt für ihn oder eine Nachfrage nach ihm besteht,
3. er alle für seine jeweilige Zweckbestimmung geltenden technischen Anforderungen sowie alle Rechtsvorschriften und anwendbaren Normen für Erzeugnisse erfüllt sowie,

4. seine Verwendung insgesamt nicht zu schädlichen Auswirkungen auf Mensch oder Umwelt führt.

Den Analysen (Hefte 6a, 6b und 6cn) zufolge halten die Proben nicht die in dem Erlass „Ende der Abfalleigenschaft von Bodenaushub“ vom 08.03.2013 aufgeführten Kriterien ein, die eine uneingeschränkte Verwendung erlauben und wonach das Material bereits unabhängig von der konkreten Verwendung aus dem Abfallrecht entlassen werden könnte. Daher ist es für den vorliegenden Einzelfall erforderlich, die o. g. Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 KrWG bezogen auf die konkrete geplante Verwendungsart – hier Deichbau – zu prüfen.

Zu 1. Die Verwendung des Baggergutes für den Deichbau wird als erfüllt angesehen, wenn die bau- und umwelttechnischen Voraussetzungen der Nummern 3 und 4 erfüllt sind.

Zu 2. Eine Nachfrage besteht für das Baggergut, da dieses in Sinne des Küstenschutzes als Deichbaumaterial verwendet wird.

Zu 3. Das Material kann nach den Erkenntnissen der vorliegenden Baugrundbeurteilung (Heft 2) als nach EAK 2002 grundsätzlich deichbaufähig eingestuft werden. Insbesondere Glühverlust, sowie Sand- und Tonanteil entsprechen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Anforderungen an im Deichbau eingesetzten Boden. Weitere Parameter wie der Einbauwassergehalt lassen sich erst kurz vor dem Einbau des Materials zuverlässig bestimmen, stehen aber der Nutzung des Materials im Deichbau nicht grundsätzlich entgegen.

Zu 4. Das Baggergut wurde sondiert und entnommene Bodenproben auf stoffliche Belastungen hin untersucht (Hefte 6a, 6b und 6cn der Planunterlagen). Ergänzend wird Baggergut, welches anhand der in situ Beprobung nicht eindeutig als unbedenklich eingestuft werden kann, in Chargen von je 500 m³ erneut beprobt. Erhöhte Schadstoffgehalte, die auf geogene Belastungen zurückzuführen sind, gelten nicht als Ausschlusskriterien. Für eine Einstufung in die Einbauklassen Z 0 sowie Z 1.1 gem. LAGA M20 kann eine schadlose Verwertung im Deichbau auch bei anthropogenen Belastungen erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass für das zur Zwischenlagerung auf dem Kleilager Saline vorgesehene Bodenmaterial aus der Herstellung der Schwimm- und Hafentiefe das Ende der Abfalleigenschaft gem. § 5 Abs. 1 KrWG festgestellt werden kann.
Unter Verwendung der bereits im Rahmen der Bewertung des bindigen Materials verwendeten Grundsätze, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Entschluss, dass auch der im Zuge der Herstellung der Hafentiefe als Baggergut anfallende Sand aus der Abfalleigenschaft gem. § 5 Abs. 1 KrWG entlassen werden kann.
Da der Sand als Baumaterial verwendet werden soll und u.a. bereits die Industriefläche des Spülfeldes für die spätere Bebauung damit vorbereitet werden soll, werden die unter Ziffer 1 bis 3 des § 5 Abs. 1 KrWG genannten Voraussetzungen als erfüllt angesehen.
Schädliche Veränderungen für Mensch und Umwelt sind durch die Verwendung des Sandes nicht zu befürchten. Die Korngröße des sandigen Materials lässt eine dauerhafte Bindung von Schad- oder Nährstoffen am Einzelkorn in signifikanter Größe nicht zu, wodurch schädliche Stoffkonzentrationen im Sand nicht zu befürchten sind. Da es im Rahmen der Baggerarbeiten auch zu der Aufnahme und dem Einbringen von Baggergut mit hohem Feinkornanteil (z. B. Klei) in das Spülfeld kommen kann, ist im Spülfeld vor dem Überdecken des Baggergutes eine Beprobung durchzuführen und evtl. belastetes Material im Bedarfsfall fachgerecht zu entsorgen.

II.3.10 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

II.3.10.1 Vorbemerkungen

Die Planfeststellungsbehörde hat gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 UVPG auf Antrag festgestellt, dass die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht. Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde Unterlagen gem. § 15 Abs. 2 UVPG vorgelegt, mit denen die Planfeststellungsbehörde, statt einer Besprechung gem. § 15 Abs. 3 UVPG (Scoping-Termin), aufgrund der Corona-Pandemie ausnahmsweise ein schriftliches Scoping-Verfahren durchgeführt hat. Das Scoping-Verfahren wurde mit der Festsetzung des Untersuchungsrahmens gem. § 15 Abs. 1 UVPG vom 19.02.2021 abgeschlossen.
Die UVP ist gemäß § 4 UVPG kein eigenständiges Verfahren, sondern ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Sie befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf bestimmte Schutzgüter:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Antragstellerin hat auf der Grundlage des im Februar 2021 festgesetzten Untersuchungsrahmens gem. § 15 UVPG in Heft 11 der Planfeststellungsunterlagen einen UVP-Bericht vorgelegt, der den Anforderungen des § 16 UVPG i. V. m. Anlage 4 UVPG genügt. Der UVP-Bericht integriert in den Kapiteln 14 bis 17 folgende Umweltfachbeiträge:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
- Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung,
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und
- Untersuchung der Verträglichkeit mit der Wasserrahmenrichtlinie.

Die nachfolgende zusammenfassende Darstellung wurde gem. § 24 Abs. 1 Satz 2 UVPG auf der Grundlage des UVP-Berichts in Heft 11, in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung (unter Ziffer I.2.1) erarbeitet:

- Heft 11: „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen“ zum Antrag auf Planfeststellung vom 08.06.2022,
- Heft 11w: „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum Antrag auf Planänderung“ vom 07.09.2022,
- Heft 11x: „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 2. Antrag auf Planänderung“ vom 14.11.2022,
- Heft 11z: „Naturschutzfachliche Stellungnahme zur 3. Planänderung und zur 2. Änderung des vorzeitigen Beginns vom 16.09.2022“ vom 28.02.2023,
- Heft 11m: „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 2. Antrag auf vorzeitigen Beginn und 4. Antrag auf Planänderung“ vom 14.03.2023,
- Heft 11p: „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 3. Antrag auf vorzeitigen Beginn und 5. Antrag auf Planänderung“ vom 26.04.2023,
- Heft 11r: „Naturschutzfachliche Stellungnahme zur 6. Planänderung und zur 4. Änderung des vorzeitigen Beginns vom 16.09.2022“ vom 16.05.2023,
- Heft 11t: „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen – Änderungen der Eingriffsregelung“ vom 17.07.2023,

sowie zudem auf der Grundlage der behördlichen Stellungnahmen und der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit (unter Ziffer III) erarbeitet. In der zusammenfassenden Darstellung wurden darüber hinaus alle Planunterlagen zu diesem Beschluss gemäß Ziffer I.2 berücksichtigt.
Soweit im Anhörungs- und Beteiligungsverfahren eingewandt worden ist, dass Mängel des UVP-Berichtes eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG und damit eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Planfeststellungsbehörde ausschließen, stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der UVP-Bericht den rechtlichen Anforderungen genügt und dass die inhaltliche und fachliche Ausgestaltung des UVP-Berichtes der Planfeststellungsbehörde eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung ermöglicht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen den Unterlagen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen in ausreichender Aktualität zu Grunde, so dass auf dieser Grundlage eine Entscheidung ergehen kann.
Einwendungen im Hinblick auf eine unzulässige Aufspaltung eines Gesamtprojekts aus den in Ziffer II.1.2 genannten Verfahren mit diesem Vorhaben, auf eine fehlende Koordinierung der Genehmigungsverfahren sowie auf einen fehlenden gemeinsamen UVP-Bericht weist die Planfeststellungsbehörde mit Verweis auf das Fachplanungsrecht zurück. Eine Zulassung der verschiedenen fachplanungsrechtlichen Vorhaben in einem einheitlichen Gesamtverfahren ist nach deutschen Recht weder vorgesehen noch zulässig. Insoweit war hier gem. § 4 UVPG eine eigenständige UVP durchzuführen.
Der UVP-Bericht hat durch einen Vergleich des Ausgangszustands (Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens) mit dem zu prognostizierenden Planzustand die bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen des Vorhabens schutzgutbezogen ermittelt. Bei der Beschreibung des Ausgangszustands der Umwelt hat die Antragstellerin auch die Vorbelastungen durch bereits bestehende Vorhaben und zugelassene Tätigkeiten berücksichtigt, die auf diese Weise in die Auswirkungsprognose eingegangen sind. Das Zusammenwirken der geplanten Errichtung und des Betriebes von Anlagen zur Lagerung und Regasifizierung von verflüssigtem Erdgas in Stade (landseitiges Energie-Terminal) und des zeitlich befristeten Betriebes einer FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) mit der Errichtung der Hafenanlagen und deren Betrieb wurde auf der Basis bereits vorliegender Gutachten zu den Schallemissionen (Hefte 8a, 8cx) und den Luftschadstoffen (Heft 9) geprüft und bei der Darstellung der Umweltauswirkungen berücksichtigt.
Die Antragstellerin hat die geprüften Alternativen gem. § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG im UVP-Bericht in Kapitel 12, Heft 11 beschrieben. Aus dem Beteiligungs- und Anhörungsverfahren haben sich keine Hinweise ergeben, die das Ergebnis der Variantenprüfung in Frage stellen würden. Insoweit kann die Planfeststellungsbehörde ausschließen, dass sich eine im Hinblick auf die Umweltbelange günstigere Alternative anbietet oder gar aufdrängt. Zur Beschreibung des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.
Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 Abs. 1 Nr. 1 UVPG erfolgt tabellarisch für jedes Schutzgut. Dort werden auch die Merkmale des Vorhabens und des Standorts (§ 24 Abs. Nr. 2 UVPG) und Maßnahmen (§ 24 Abs. 1 Nr. 3 UVPG), die erheblich nachteilige Umweltauswirkungen ausschließen, vermindern oder ausgleichen bzw. die erforderlichen Ersatzmaßnahmen gem. § 24 Abs. 1 Nr. 4 UVPG zusammenfassend dargestellt. Vorangestellt ist jeweils eine Darstellung des Ausgangszustandes.
Der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter folgen zusammenfassende Darstellungen zur Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels (Ziffer II.3.10.14) und für Risiken des Vorhabens infolge seiner Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen einschließlich der Folgen des Klimawandels (Ziffer II.3.10.15). Dabei werden die verschiedenen Unfallursachen und -typen, die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die potenziellen Umweltauswirkungen von Unfällen berücksichtigt. Damit wird zum einen dem Umstand

Rechnung getragen, dass im Rahmen des Beteiligungs- und Anhörungsverfahrens zu diesem Aspekt Einwendungen vorgebracht wurden. Zum anderen wird übersichtlich zwischen den im bestimmungsgemäßen Zustand und Betrieb der Hafenanlagen zu erwartenden Umweltauswirkungen und den potenziellen Umweltauswirkungen differenziert, die gegebenenfalls bei einem schweren Unfall eintreten könnten.
Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen gem. § 25 Abs. 1 UVPG auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet. Aus Gründen der Übersichtlichkeit erfolgt diese Bewertung jeweils im Anschluss an die schutzgutbezogene Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 Abs. 1 Nr. 1 UVPG.
Die begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 Abs. 1 UVPG orientiert sind an folgender Rahmenskala[21].

Tabelle 4: Rahmenskala für die Bewertung der Umweltauswirkungen

Stufe / Bezeichnung	**Einstufungskriterien**
IV Unzulässigkeitsbereich	Es sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die nicht zulässig sind. Rechtsverbindliche Grenzwerte werden überschritten, oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nicht überwindbar sind.
III Zulässigkeitsgrenzbereich	Es sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind. Rechtsverbindliche Grenzwerte für betroffene Schutzgüter der Umwelt werden in diesem Bereich überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nur durch Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören beispielsweise nach Naturschutzrecht nicht ausgleichbare und nicht ersetzbare Eingriffstatbestände, die nur durch die Nachrangigkeit der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gerechtfertigt werden können (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) oder erhebliche unvermeidbare und kompensierbare Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, die allenfalls durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 BNatSchG) zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören auch Grenzwertüberschreitungen, die Entschädigungsansprüche auslösen (zum Beispiel § 42 BImSchG).
II Belastungsbereich	Belastungen in diesem Sinne stellen erhebliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter dar, die auch bei Fehlen eines überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig sind. Unter Vorsorgegesichtspunkten anzusetzende Beeinträchtigungs-/ Schwellenwerte werden überschritten.
I Vorsorgebereich	Der Vorsorgebereich kennzeichnet den Einstieg in die Beeinträchtigung der Schutzgüter und damit unter Umständen in eine schleichende Umweltbelastung. Die Umweltbeeinträchtigungen erreichen jedoch nicht das Maß der Erheblichkeit.

[21] Kaiser, Bewertung von Umweltauswirkungen im Rahmen von Umweltprüfungen in Natur und Landschaft (NuL) 2013, S. 98 ff

II.3.10.2 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

II.3.10.2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG

Das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, ist insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Gesundheit zu betrachten. Da vom Schutzgut auch das menschliche Wohlbefinden umfasst ist, können Umweltauswirkungen auch auftreten, ohne dass damit eine Gesundheitsgefahr oder Beeinträchtigung der Gesundheit von Menschen verbunden wäre. Des Weiteren sind Umweltauswirkungen auf Siedlungsräume, sensible Nutzungen sowie Siedlungsfreiräume, die überwiegend visueller oder akustischer Art sind, denkbar. Der von der Antragstellerin für die Beschreibung und Bewertung des Schutzguts Menschen zu Grunde gelegte Untersuchungsraum von 2.000 m um die Planfeststellungsgrenze des Vorhabens deckt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde alle Einwirkungsbereiche ab, die durch die schutzgutspezifischen Wirkungen des Vorhabens potenziell betroffen sein können. Schutzgutbezogenen Einwendungen ist die Antragstellerin u.a. in der Weise begegnet, dass die Kleilagerfläche Krautsand entfallen ist.

Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen - Schutzgut Mensch

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.2, S. 193 ff.)
Das Gebiet im Umkreis von 2.000 m um die geplanten Anlagen ist vorwiegend städtisch geprägt, aber spärlich besiedelt. Im direkten Umfeld des Vorhabens dominieren Gewerbeflächen mit einer Betriebswohnung ca. 700 m südlich des geplanten AVG und in räumlicher Nähe zum auszubauenden Deichabschnitt an der Schwinge. Die Wohngebiete westlich des Obstmarschenweges liegen in ca. 1.800 m Entfernung nordwestlich der Planfeststellungsgrenzen und die Siedlungsflächen südlich der Schwinge im Bereich Melau, Wöhrden und Bassenfleth der Gemeinde Hollern-Twielenfleth haben einen Abstand von ca. 1.700 m zum AVG bzw. von ca. 1.000 m zum auszubauenden Deichabschnitt. Vereinzelte Wohnnutzungen im Außenbereich des Wöhrdener Außendeichs haben einen Abstand von mindestens 500 m zum geplanten Deichausbau und mindestens 1.100 m zum AVG. In den nordwestlich des Vorhabens liegenden Siedlungsbereichen befinden sich auch Erholungs- und Freizeiteinrichtungen wie Sport- und Bolzplätze. Weitere Einrichtungen sind das Naherholungsgebiet „Bassenfleth Elbstrand“ südlich des Kernkraftwerks Stade in ca. 1.300 m Entfernung, über den Obstmarschenweg bzw. durch Melau und Bassenfleth verlaufende bedeutsame Radwanderweg sowie die Bootshäfen an der Schwinge und der Bützflether Süderelbe.
Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben: (vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)
Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist: - mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, von denen Störwirkungen ausgehen, - mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen, - mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen. Die Maßnahmen zur Erhöhung des Landesschutzdeiches im Abschnitt vom Deichschart Stader Elbstraße bis zur Verladeplattform des AVG erfolgen in Abstimmung mit

dem zuständigen Deichverband und dienen dem Hochwasserschutz unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse zum Meeresspiegelanstieg nach dem IPCC-Sonderbericht über den Ozean und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima (SROCC) vom September 2019.

Die aus den nautischen Simulationen (Hefte 4 und 12w) für den sicheren Betrieb resultierenden Empfehlungen zu den baulichen Anlagen, insbesondere bezüglich der Position und Ausrichtung der Schutzwand sowie der Richtfeuerlinien, werden berücksichtigt.

Vorkehrungen zur Minimierung von stofflichen Emissionen aus Korrosionsschutzbeschichtungen und durch die Oberflächenentwässerung werden berücksichtigt. Das schließt auch Leerrohre für eine mögliche spätere Landstromversorgung ein.

Vorkehrungen zur Minimierung der Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels werden berücksichtigt (Heft 11, Kap. 5.5, S. 71 ff.).

Der aus der 2. Planänderung resultierende Wechsel von der ursprünglich geplanten Kleilagerfläche Ruthenstrom bei Krautsand zur Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge ermöglichte eine erhebliche Verkürzung des Transportweges und eine Konzentration der damit verbundenen Emissionen und Störwirkungen auf das direkte Umfeld der geplanten Anlagen (vgl. Heft 11x, Kap. 6, S. 14 f.).

Vermeidungsmaßnahmen: (vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.)

Zur Gewährleistung der Deichsicherheit erfolgen in der Sturmflutsaison (01.10.–15.04.) keine Deichbaumaßnahmen (V17).

Zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffe (V18, V16)

- werden Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt, die regelmäßig gewartet werden und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden;
- werden wassergefährdende Bau- und Treibstoffe nur auf hochwassersicheren, versiegelten Flächen gelagert, umgefüllt oder getankt;
- werden die Sedimentlagerflächen fachgerecht gegen den Austrag von Schadstoffen in Boden oder Wasser gesichert;
- werden belastete Sedimente auf der Basis der Ergebnisse der Voruntersuchungen getrennt gefördert und getrennt nach den Zuordnungsklasse der LAGA M20 abgelagert (vgl. Heft 11w, Kap. 14, S. 22),
- werden potenziell hochbelastete Kleisedimente auf Schuten geladen, erneut beprobt und anhand der Ergebnisse entschieden, ob sie direkt der fachgerechten Entsorgung zugeführt werden oder ob sie auf der Kleilagerfläche für die weitere Verwendung zwischengelagert werden können;
- werden Abtrocknungs- und Niederschlagswasser in Rückhaltebecken aufgefangen, beprobt und nur bei Einhaltung einschlägiger Grenzwerte in die Elbe eingeleitet oder andernfalls mit Lkw einer fachgerechten Entsorgung zugeführt;
- werden Verwehungen und Staubentwicklung durch geeignete Maßnahmen, wie randliche Verwallungen, Begrünung oder Abdeckung und Bewässerung, minimiert;
- erfolgt das Bodenmanagement – wie von der Antragstellerin in der Erörterung zugesagt – in Abstimmung mit den Fachbehörden und unter der fachkundigen Anleitung und Begleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung.

Zum Schutz vor baubedingten Lärmimmissionen (V2, V15)

- werden Fahrzeuge und Baumaschinen eingesetzt, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und in einem ordnungsgemäßen Zustand sind sowie regelmäßig gewartet werden;

- werden die einschlägigen Bestimmungen der AVV Baulärm eingehalten;
- werden beim Rammen so weit wie möglich Vibrationsrammen eingesetzt;
- erfolgen die Bautätigkeiten – mit Ausnahme der Baggerungen in der Elbe – nur in der Tagphase gemäß der AVV Baulärm zwischen 7 Uhr und 20 Uhr;
- wird die nächtliche Einlagerung von Sedimenten auf der Kleilagerfläche Saline auf eine wohnbebauungsferne Teilfläche begrenzt (vgl. Heft 11x, Kap. 14.2, S. 40).

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich für das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit sind nicht erforderlich.

Ersatzmaßnahmen:

Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit sind nicht erforderlich.

Mit dem auf der Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste geplanten Aussichtsturm wird aber dennoch eine Einrichtung mit Erholungsfunktion für die Menschen geschaffen (vgl. Heft 11, Kap. 14.6.5.2, S. 714 f.).

Auswirkungen auf Menschen und die menschliche Gesundheit:
(vgl. Heft 11, Kap. 7.2.3, S. 205 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben sowie der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit.

Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Die lokale Veränderung der Standortbedingungen und Nutzbarkeit der Flächen, hat keine signifikanten Auswirkungen auf mögliche Freizeitnutzungen und führt nicht zur Beeinträchtigung von Wohn- und Wohnumfeldfunktionen.
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische Emissionen anlagebedingte optische Fremdkörper	Die optischen Wirkungen durch Beleuchtung und Richtfeuer, durch sich bewegende Menschen und Objekte, durch den Deich, die aufragenden Hafenanlagen und Schiffe wirken über die genutzten Flächen hinaus in angrenzende Gebiete, die aber durch die bestehenden Deiche, Hafen- und Industrieanlagen sowie deren Beleuchtung bereits in gleicher Weise vorbelastet sind.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Die entstehenden baubedingten Abgas- und Staubemissionen werden aufgrund der ganzjährig günstigen Austauschbedingungen rasch verdünnt, so dass sie keine signifikanten Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit entfalten. Die errechneten maximalen Gesamtzusatzbelastungen durch Luftschadstoffe aus dem Hafenbetrieb zum Umschlag verflüssigter Gase erfüllen im Jahresmittel in den beurteilungsrelevanten Bereichen auch im Zusammenwirken mit dem Betrieb des landseitigen Energie-Terminals die sogenannten Irrelevanzkriterien nach Nr. 4.1 Satz 6 TA Luft, d.h. sie überschreiten die für eine „irrelevante Gesamtzusatzbelastung“ in Nr. 4.1 Satz 6 TA Luft genannten Werte nicht. Nach einem inzwischen vorliegenden Gutachten zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für den vorüber-

	gehend am AVG geplanten FSRU-Betrieb ist die mit dieser Nutzung verbundene maximale Gesamtzusatzbelastung durch Luftschadstoffe noch deutlich geringer (vgl. Anhang 2 zur Online-Konsultation (Stand: 02.06.2023) unter Ziffer I.2.2). Baubedingte stoffliche Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit über den Wasser- oder Bodenpfad werden durch die genannten Maßnahmen vermieden.
baubedingte Erschütterungen	Signifikante Wirkungen sind aufgrund des Abstands zu den nächstgelegenen Wohngebäuden nicht zu erwarten.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen	Beim Bau der Hafenanlagen (einschließlich der Impulsrammungen) werden die Tagesrichtwerte der AVV Baulärm an allen relevanten Immissionsorten eingehalten, auch im Zusammenwirken mit den Baumaßnahmen für das landseitige Energie-Terminal. Auch im Zusammenwirken mit den Baumaßnahmen zur Errichtung der Infrastruktur für den FSRU-Betrieb am AVG ist nach den inzwischen vorliegenden Gutachten für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren eine Überschreitung der Tagesrichtwerte der AVV Baulärm nicht zu erwarten (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Bei der Einlagerung der Sedimente auf der Kleilagerfläche Saline im 24-Stunden/ 7-Tage-Betrieb über einen Zeitraum von insgesamt rund 26 Wochen, werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überwiegend ebenfalls eingehalten, nur an einem Ort ist eine Überschreitung des Nachtwertes um 2 dB(A) nicht ausgeschlossen. Diese Schallimmissionen können jedoch nicht weiter verringert werden (vgl. Heft 11x, Kap. 7, S. 25 f.). Beim Hafenbetrieb zum Umschlag verflüssigter Gase werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen relevanten Immissionsorten auch im Zusammenwirken mit dem Betrieb des landseitigen Energie-Terminals um mindestens 10 dB(A) unterschritten. Bei einem FSRU-Betrieb am AVG werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm nach den inzwischen vorliegenden Gutachten für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren in der Regel ebenfalls um mindestens 10 dB(A) unterschritten. Nur am Immissionsort IO 11a (Wöhrdener Außendeich 3) wird der Nacht-Richtwert lediglich um 8 dB unterschritten, wenn die Regasifizierung auf der FSRU und das Anlegemanöver für einen Tanker zeitgleich erfolgen (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Die Anforderungen von Nr. 6.1 TA Lärm für kurzzeitige Geräuschspitzen werden sicher eingehalten. Die Nacht-Anhaltswerte für tieffrequente Geräuschimmissionen durch den Hafenbetrieb werden deutlich unterschritten. Es ist aufgrund der nach den vorliegenden Gutachten zu erwartenden Werte der Schallimmissionen sicher auszuschließen, dass eine Prüfung organisatorischer Maßnahmen gemäß Nr. 7.4 TA Lärm für den betriebsbedingten Verkehr erforderlich ist.

II.3.10.2.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG

Tabelle 6: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Mensch

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Keine	II Belastungsbereich	-
bau- und anlagebedingte Flächennutzung und -überformung	I Vorsorgebereich	Die lokale Veränderung der Standortbedingungen und Nutzbarkeit der Flächen hat keine signifikanten Auswirkungen auf mögliche Freizeitnutzungen und führt nicht zur Beeinträchtigung von Wohn- und Wohnumfeldfunktionen. Die Auswirkungen werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut eingestuft.
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische Emissionen und anlagebedingte optische Fremdkörper	I Vorsorgebereich	Die optischen Wirkungen durch Beleuchtung und Richtfeuer, durch sich bewegende Menschen und Objekte, durch den Deich, die aufragenden Hafenanlagen und Schiffe wirken über die genutzten Flächen hinaus in angrenzende Gebiete, die aber durch die bestehenden Deiche, Hafen- und Industrieanlagen sowie deren Beleuchtung bereits in gleicher Weise vorbelastet sind. Die optischen Wirkungen werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut eingestuft.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	I Vorsorgebereich	Die entstehenden baubedingten Abgas- und Staubemissionen werden aufgrund der ganzjährig günstigen Austauschbedingungen rasch verdünnt, so dass sie keine signifikanten Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit entfalten. Die errechneten maximalen Gesamtzusatzbelastungen durch Luftschadstoffe aus dem Hafenbetrieb zum Umschlag verflüssigter Gase erfüllen im Jahresmittel in den beurteilungsrelevanten Bereichen auch im Zusammenwirken mit dem Betrieb des landseitigen Energie-

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Terminals die Irrelevanzkriterien nach Nr. 4.1 TA Luft. Nach einem inzwischen vorliegenden Gutachten zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für den vorübergehend am AVG geplanten FSRU-Betrieb ist die mit dieser Nutzung verbundene maximale Gesamtzusatzbelastung durch Luftschadstoffe noch deutlich geringer (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Baubedingte stoffliche Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit über den Wasser- oder Bodenpfad werden durch die oben genannten Vermeidungsmaßnahmen vermieden. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet, da anzusetzende Beeinträchtigungs- bzw. Schwellenwerte nicht überschritten werden.
baubedingte Erschütterungen	I Vorsorgebereich	Signifikante Wirkungen sind aufgrund des Abstands zu den nächstgelegenen Wohngebäuden nicht zu erwarten und werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes bewertet.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen	I Vorsorgebereich	Beim Bau der Hafenanlagen (einschließlich der Impulsrammungen) werden die Tagesrichtwerte der AVV Baulärm an allen relevanten Immissionsorten eingehalten, auch im Zusammenwirken mit den Baumaßnahmen für das landseitige Energie-Terminal. Auch im Zusammenwirken mit den Baumaßnahmen zur Errichtung der Infrastruktur für den FSRU-Betrieb am AVG ist nach den inzwischen vorliegenden Gutachten für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren eine Überschreitung der Tagesrichtwerte der AVV Baulärm nicht zu erwarten (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Bei der Einlagerung der Sedimente auf der Kleilagerfläche Saline im 24-Stunden/7-Tage-Betrieb über einen Zeitraum von insgesamt rund 26 Wochen,

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überwiegend ebenfalls eingehalten, nur an einem Ort ist eine Überschreitung des Nachtwertes um 2 dB(A) nicht ausgeschlossen. Diese Schallimmissionen können jedoch nicht weiter verringert werden (vgl. Heft 11x, Kap. 7, S. 25 f.). Beim Hafenbetrieb zum Umschlag verflüssigter Gase werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen relevanten Immissionsorten auch im Zusammenwirken mit dem Betrieb des landseitigen Energie-Terminals um mindestens 10 dB(A) unterschritten. Bei einem FSRU-Betrieb am AVG werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm nach den inzwischen vorliegenden Gutachten für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren in der Regel ebenfalls um mindestens 10 dB(A) unterschritten. Nur am Immissionsort IO 11a (Wöhrdener Außendeich 3) wird der Nacht-Richtwert lediglich um 8 dB unterschritten, wenn die Regasifizierung auf der FSRU und das Anlegemanöver für einen Tanker zeitgleich erfolgen (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Die Anforderungen von Nr. 6.1 TA Lärm für kurzzeitige Geräuschspitzen werden sicher eingehalten. Die Nacht-Anhaltswerte für tieffrequente Geräuschimmissionen durch den Hafenbetrieb werden deutlich unterschritten. Es ist sicher auszuschließen, dass eine Prüfung organisatorischer Maßnahmen gemäß Nr. 7.4 TA Lärm für den betriebsbedingten Verkehr erforderlich ist. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet, da anzusetzende Beeinträchtigungs- bzw. Schwellenwerte nicht überschritten werden. Soweit bei der Einlagerung der Sedimente auf der Kleilagerfläche Saline im 24-

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Stunden/7-Tage-Betrieb an einem Immissionsort eine Überschreitung des Nachtwertes um 2 dB(A) nicht ausgeschlossen ist, führt dies nicht zu einer anderen Bewertung, da die Vorhabenträgerin die möglichen Vermeidungsmaßnahmen vorsieht und die Überschreitung auf die Zeit der Kleieinlagerung begrenzt und damit nicht dauerhaft ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen kommt, die im Vorsorgebereich liegen. Es kommt zu keinen Beeinträchtigungen, die dem Belastungsbereich oder dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzuordnen sind. Damit kommt es hinsichtlich des Schutzgutes Mensch nicht zu erheblichen Umweltauswirkungen.

II.3.10.3 Schutzgut Tiere

II.3.10.3.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Tiere

Tabelle 7: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Tiere

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3, S. 212 ff.)
Der Deich und das Deichvorland entlang der Elbe mit ihrem Wechsel zwischen Gehölzen, Röhrichten, Grünland und Staudenfluren sowie die binnendeichs angrenzenden gehölzreichen Gebiete nördlich und südlich der Betriebsanlagen der Dow erreichen für Brutvögel nach dem standardisierten Verfahren von WILMS *et al*. (1997) bzw. BEHM & KRÜGER (2013) insgesamt eine landesweite Bedeutung. Es kommen 94 Vogelarten vor, darunter 33 Arten, die gefährdet, streng geschützt oder in Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie gelistet sind. Zu den wertgebenden Arten im Deichvorland gehören Flussregenpfeifer, Grauschnäpper, Star und Wiesenpieper. Im südlichen Binnendeichsbereich, in dem die Baustelleneinrichtungsfläche geplant ist, sind Baumpieper, Feldschwirl, Kuckuck und Nachtigall wertgebende Arten. Insgesamt hat das Gebiet eine sehr hohe Bedeutung für Brutvögel (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.1, S. 225 ff.). Nach den vorliegenden Daten und der Habitatausstattung ist für die Kleilagerflächen nördlich der Schwinge von einer mittleren bis hohen Bedeutung für Brutvögel, für die Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge und für die Sandlagerfläche von einer mittleren Bedeutung auszugehen (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.1, S. 240 ff. und Heft 11x, Kap. 7, S. 21). Bei der Kartierung der Rastvögel wurden insgesamt 122 Gastvogelarten festgestellt. Nach der standardisierten Methode von KRÜGER *et a*l. (2020) ergibt sich für Schwarzkopfmöwen eine landesweite, für Mantel- und Sturmmöwen eine regionale und für Lachmöwen, Flussuferläufer, Reiherenten und Graugänse eine lokale Bedeutung des Gebietes. Die Möwen und Graugänse nutzen vor allem das Deichvorland und die Ufer zwischen dem Anleger im Südhafen und dem Bereich um das Wasserentnahmebauwerk der Dow, denen daher eine sehr hohe Bedeutung für Rastvögel zukommt. Für

die Reiherente ist der Altarm der Bützflether Süderelbe binnendeichs südlich der Betriebsanlagen der Dow bedeutsam, der auch von zahlreichen anderen Wasservögeln genutzt wird und daher eine hohe Bedeutung für Rastvögel hat (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.1, S. 237 ff.). Nach den vorliegenden Daten und der Habitatausstattung ist bezüglich der Kleilagerflächen nördlich der Schwinge von einer geringen Bedeutung für Rastvögel und bei der Sandlagerfläche sowie der Kleilagerfläche Saline von einer geringen bis mittleren Bedeutung auszugehen (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.1, S. 240 ff. und Heft 11x, Kap. 7, S. 21).

Im Vorhabengebiet wurden insgesamt sieben Arten der Fledermäuse nachgewiesen, darunter die gefährdeten Arten Breitflügelfledermaus und Braunes Langohr. Die Jagdaktivität war überwiegend gering, lediglich für die Breitflügel- und die Rauhautfledermaus wurde eine mittlere Jagdaktivität ermittelt. Es gab keine Hinweise auf regelmäßig genutzte Flugrouten im Gebiet und keine Hinweise auf Fledermausquartiere im Vorhabensgebiet. Auch bei den bauvorbereitenden Untersuchungen der für das Vorhaben zu rodenden Gehölze wurden keine Quartiere festgestellt. Von mittlerer Bedeutung für Fledermäuse sind die südlichen Bereiche des Vorhabengebietes mit dem Deich und Deichvorland an Schwinge und Elbe sowie den binnendeichs liegenden Flächen südlich der Betriebsanlagen der Dow. Die nördlich anschließenden Bereiche haben dagegen nur eine geringe Bedeutung für Fledermäuse (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.2, S. 242 ff.). Nach den vorliegenden Daten und der Habitatausstattung ist für die Kleilagerflächen nördlich der Schwinge von einer mittleren bis hohen Bedeutung für Fledermäuse, für die Sandlagerfläche von einer geringen und für die Kleilagerfläche Saline von einer geringen bis mittleren Bedeutung auszugehen (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.2, S. 246. und Heft 11x, Kap. 7, S. 21).

Für Amphibien hat der gesamte Vordeichsbereich aufgrund des Tideeinflusses keine oder nur eine sehr geringe Bedeutung. Die binnendeichs angrenzenden Bereiche nördlich der Dow-Betriebsanlagen haben aufgrund des Vorkommens kleiner bzw. mittelgroßer Bestände der drei ungefährdeten Arten Erdkröte, Teichmolch und Grünfrosch eine geringe Bedeutung für diese Tiergruppe. Nach den vorliegenden Daten und der Habitatausstattung ist für die südlich der Betriebsanlagen binnendeichs angrenzenden Flächen aufgrund des möglichen Vorkommens des streng geschützten Kleinen Wasserfrosches und des gefährdeten Seefrosches hingegen von einer hohen Bedeutung auszugehen. Für die Kleilagerflächen nördlich der Schwinge ist aufgrund fehlender Laichgewässer eine geringe Bedeutung und für die Sandlagerfläche ein Vorkommen ubiquitärer und anspruchsloser Arten mit mittlerer Bedeutung anzunehmen (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.3, S. 247 ff.). Ein Vorkommen geringer bis mittlerer Bedeutung entsprechender Arten wird auch auf der Kleilagerfläche Saline nicht ausgeschlossen (vgl. Heft 11x, Kap. 7, S. 21).

Für die benthische wirbellose Fauna hat der Vorhabensbereich nur einen eingeschränkten Wert. Das festgestellte Artenvorkommen mit sehr hohen Abundanzen von Wenigborstenwürmern und nur geringen Individuendichten der übrigen Arten spiegelt einen stark anthropogen beeinflussten Lebensraum wider. Es wurden insgesamt 26 Arten und Artengruppen nachgewiesen, darunter mit dem Seemoos *Sertularia cupressina* eine Art mit einer Gefährdung unbekannten Ausmaßes sowie vier in der Elbe etablierte Neozoen. Nach dem Ästuartypieverfahren ergibt sich für die Wirbellosenfauna insgesamt ein unbefriedigendes ökologisches Potenzial, was der Bewertung an den umliegenden Messstellen des Wasserrahmenrichtlinien-Monitorings entspricht (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.4, S. 251 ff.).

Der Vorhabenbereich liegt in einem Abschnitt der Elbe, in dem unter den Fischen noch die limnischen Arten vorherrschen, während weiter flussabwärts die marinen Fischarten dominieren. Im Bereich der drei nächstgelegenen Wasserrahmenrichtlinien-Messstellen wurden mit Zeitraum 2015-2018 insgesamt 31 Arten festgestellt, darunter zwei

Arten, die zuvor fehlten. Für den Bewirtschaftungszeitraum 2022–2027 wird das ökologische Potenzial der Fischfauna im Oberflächenwasserkörper Elbe-West mit „gut“ bewertet. Insgesamt hat die Elbe im Bereich des geplanten Vorhabens aufgrund der hohen Gesamtartenzahl eine hohe Wertigkeit für die Fischfauna und ist eine wichtige Wanderstrecke für wandernde Fischarten. Der direkte Vorhabenbereich ist aber aufgrund von Vorbelastungen (bestehender Hafen, Fahrrinne, Kühlwassernutzung) für die Fischfauna nur eingeschränkt nutzbar und hat daher nur einen mittleren Wert für diese Artengruppe (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.5, S. 256 ff.).

In der Tideelbe kommen mit dem Schweinswal, dem Seehund und der Kegelrobbe drei Arten der marinen Säugetiere vor. Für den Schweinswal ist die Tideelebe aber als Lebensraum von untergeordneter Bedeutung. Bei den regelmäßig vereinzelt auftretenden Individuen handelt es sich vermutlich um Nahrung suchende Tiere, die den aufsteigenden Nahrungsfischen Stint und Finte insbesondere in den Monaten März bis Juni folgen. Adulte Seehunde kommen in der Tideelbe regelmäßig vor, juvenile Individuen aber nur sehr selten. Hochwasserfreie Sände und Wattbereiche in der Elbe dienen ihnen als Liegeplätze, die nur im Einzelfall für die Geburt und Aufzucht von Jungtieren genutzt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass der Vorhabenbereich ganzjährig als Route zu den Liegeplätzen elbaufwärts genutzt wird und dass der Bereich Steinloch, auf der dem Vorhaben gegenüberliegenden Uferseite, regelmäßig und kontinuierlich als Seehundliegeplatz aufgesucht wird. Größere Bestände finden sich hingegen im Bereich des Mündungstrichters der Elbe. Für die Kegelrobbe gibt es in der Tideelbe lediglich vereinzelte Sichtungen. Ein regelmäßiges Vorkommen dieser Art im Vorhabenbereich ist nicht zu erwarten (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.6, S. 275 ff.).

Als weitere Arten der Säugetiere kommen im Vorhabenbereich bzw. in seinem Umfeld Biber und Fischotter vor. 2019/2020 wurden an mehreren Stellen entlang des deichnahen Altarms der Bützflether Süderelbe frische Nagespuren des Bibers festgestellt sowie an dem westlich davon liegenden Gewässer eine Biberburg. Der Fischotter wurde sowohl auf schleswig-holsteinischer wie auf niedersächsischer Seite in der Umgebung des Vorhabens anhand von Trittsiegeln, Kotspuren und Totfunden nachgewiesen. Ein Fortpflanzungsvorkommen der Art im Bereich des Altarms der Bützflether Süderelbe ist nicht auszuschließen. Auch eine Nutzung des gesamten Plangebietes einschließlich der Sedimentlagerflächen als Wanderkorridor ist denkbar (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.2.7, S. 282 ff.).

Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)

Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist:

- mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, von denen Störwirkungen ausgehen,
- mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen,
- mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen.

Die Hafenanlagen sind in räumlicher Nähe aber ausreichendem Abstand zu den verschiedenen Schutzgebieten des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 in einem Bereich geplant, der bereits durch die Schifffahrt, den bestehenden Hafen und die industrielle Kühlwassernutzung vorbelastet ist.

Für das Vorhaben werden zwar Watt- und Flachwasserlebensräume in Anspruch genommen, diese sind jedoch durch die bestehenden Nutzungen (Hafen, Uferbefestigungen, Kühlwassernutzung) bereits vorbelastet.

Stör- und Lockwirkungen durch die Anlagenbeleuchtung werden – soweit aus Sicherheitsgründen möglich – durch Vermeidung einer Abstrahlung zu den Seiten und nach oben und durch UV-freie Lichtquellen mit möglichst geringem Bauanteil minimiert.

Stoffliche Emissionen aus Korrosionsschutzbeschichtungen werden durch Einhaltung einer Mindestaushärtungszeit minimiert und Emissionen durch die Oberflächenentwässerung werden durch geeignete Vorkehrungen (Sammler und Sandfänge) gemindert.

Der aus der 2. Planänderung resultierende Wechsel von der ursprünglich geplanten Kleilagerfläche Ruthenstrom bei Krautsand zur Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge ermöglichte eine erhebliche Verkürzung des Transportweges und eine Konzentration der damit verbundenen Emissionen und Störwirkungen auf das vorbelastete Umfeld der geplanten Anlagen (vgl. Heft 11x, Kap. 6, S. 14 f.).

Vermeidungsmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.; Heft 11w, Kap. 14, S. 18 ff.; Heft 11x, S. 35 ff.; Heft 11mm/11n, S. 36 ff.)

für Brut- und Rastvögel, Fledermäuse, Amphibien, Benthos, Fische, marine Säugetiere sowie weitere Arten, wie Fischotter, Biber, Nachtkerzenschwärmer und andere Insekten:

Der Baubeginn erfolgt außerhalb der Brutzeit vor Beginn der Revierbildungsphase und es wird in die Brutzeit hineingebaut. Ist ein Baubeginn vor und ein Hineinbauen in die Brutzeit auf Teilflächen nicht möglich oder werden Bauarbeiten auf einer Fläche während der Brutzeit länger als eine Woche unterbrochen, erfolgen geeignete Vergrämungsmaßnahmen, deren Wirksamkeit durch Funktionskontrollen überprüft wird (V8).

Gehölze und Röhrichte werden nur außerhalb der Brutzeit zwischen 12.09. und 28.02. und nach Kontrolle durch eine fachkundige Person auf Greifvogelhorste und Bruthöhlen sowie Winter- und Tagesquartiere der Fledermäuse beseitigt (V3).

Zum Schutz nachtaktiver Arten erfolgen die Bautätigkeiten – mit Ausnahme der Nassbaggerungen in der Elbe – nur in der Tagphase zwischen 7 Uhr und 20 Uhr (V2).

Zur Minderung der baubedingten Lärmimmissionen werden die einschlägigen Bestimmungen der AVV Baulärm eingehalten und es werden nur Fahrzeuge und Baumaschinen eingesetzt, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt, in einem ordnungsgemäßen Zustand und regelmäßig gewartet sind (V15).

Rammungen erfolgen so weit wie möglich als Vibrationsrammungen (V15).

Besonders lärmintensive schlagende Rammungen (Impulsrammungen) werden in der Zeit vom 01.03. bis 15.06. möglichst vermieden. Soweit sie in dieser Zeit nicht vermeidbar sind, wird damit vor Beginn der Brutzeit begonnen und kontinuierlich in die Brutzeit hineingerammt, was aber auf maximal eine Brutzeit beschränkt wird. Auswirkungen des Unterwasserschalls werden durch Vergrämer, Basenschleier und Begrenzungen der Rammenergie minimiert (V4).

Zum Schutz des Flussregenpfeifers und der Rastvögel wird der Strandabschnitt mit dem Brutplatz vor baubedingten Störungen geschützt und durch geeignete Maßnahmen zur Aufwuchsbegrenzung langfristig erhalten (V9/CEF).

Zum Schutz von Star, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper und weiteren ungefährdeten Baumhöhlenbrütern werden für diese vor Beginn der Brutzeit durch Anbringung von zwei geeigneten Nisthöhlen pro betroffenem Brutpaar im ungestörteren Umfeld des Vorhabens Ausweichmöglichkeiten geschaffen (V10/CEF).

Die bau-, anlage- und betriebsbedingte Beleuchtung wird so gestaltet, dass Störungen sowie eine Lockwirkung durch Lichtemissionen möglichst umfassend vermieden werden. Soweit es mit den Sicherheitsanforderungen vereinbar ist, werden für Außenleuchten LED mit geringem Blau- und UV-Anteil sowie einer Farbtemperatur von

1.800 K verwendet (V11).

Um eine Fallenwirkung zu vermeiden, werden Baugruben und Rückhaltebecken eingezäunt und mit Ausstiegshilfen versehen (V1).

Die Entwässerung und Verfüllung von Gräben auf den Sedimentlagerflächen erfolgt schonend und außerhalb der Fortpflanzungs- und Entwicklungszeit der Amphibien im Zeitraum vom 01.10. bis 28.02. Abgesammelte Tiere werden in umliegende Gewässer umgesetzt und ein Wiedereinwandern in die Lagerflächen wird durch Amphibienschutzzäune, die entsprechend fachkundig betreut werden, verhindert (V6).

Auch die Baustelleneinrichtungsfläche wird vor Beginn der Laichwanderung durch einen Amphibienschutzzaun mit fachkundiger Betreuung gegen ein- bzw. durchwandernde Amphibien abgeschirmt. Die Baufeldfreimachung für diese Fläche erfolgt zeitlich so gestaffelt, dass in den Wurzelstöcken überwinternde Amphibien in ihre Laichgewässer abwandern können (V6).

Die Minimierung der Gewässertrübung und die Vermeidung von Sauerstoffmangelsituationen in der Elbe in der Zeit vom 01.04. bis 31.08. wird durch ein intensives begleitendes Monitoring und die Unterbrechung der Nassbaggerungen bei Überschreitung abgestimmter Grenzwerte sichergestellt (V13). In der Hauptlaichzeit der Finte erfolgen ausschließlich Nassbaggerungen mit dem Tieflöffel und sehr geringer Wasserentnahme.

Sofern Nachtkerzen- oder Weidenröschenbestände im Baufeld aufwachsen, werden diese ab Mitte April gemäht, um eine Ansiedlung des Nachtkerzenschwärmers zu verhindern (V7).

Zum Schutz vor baubedingten Schadstoffemissionen werden (V18, V16)

- Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt, die regelmäßig gewartet werden und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden;
- wassergefährdende Bau- und Treibstoffe nur auf hochwassersicheren, versiegelten Flächen gelagert, umgefüllt oder getankt;
- Staub- und Schadstoffemissionen aus den zu baggernden Sedimenten durch ein mit den Fachbehörden abgestimmtes Bodenmanagement unter der fachkundigen Anleitung und Begleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung minimiert.

Die fachgerechte Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen wird durch eine Umweltbaubegleitung (V12) und eine von der Antragstellerin im Rahmen der Erörterung zugesagte bodenkundliche Baubegleitung sichergestellt.

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der Deich wird mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, um mindestens eingeschränkte Lebensraumfunktionen für Tiere wiederherzustellen (WH1).

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird vollständig beräumt, aber die Befestigung der Fläche bleibt erhalten (WH3).

Auf der Sandlagerfläche (WH5) werden die vorhabenbedingten Fremdstoffe nur so weit zurückgebaut, dass eine vorhandene Senke an das Niveau der angrenzenden Industrieflächen angeglichen wird.

Alle übrigen baubedingt genutzten Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig beräumt und das ursprüngliche Geländerelief wiederhergestellt. Gegebenenfalls wird der Untergrund gelockert und zwischengelagerter Oberboden wieder angedeckt. Die Flächen werden mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, um mindestens eingeschränkte Lebensraumfunktionen für Tiere wieder-

herzustellen. Nur bei sehr kleinen Flächen im Deichvorland (WH5) wird auf eine Ansaat verzichtet und das Samenpotential des Bodens sowie der umliegenden Flächen zur natürlichen Vegetationsentwicklung genutzt (WH2, WH4, WH5, WH6, WH7). Auf der Kleilagerfläche Saline werden auch wieder durch Schotter geprägte Teilflächen hergestellt und Einzelbäume gepflanzt (WH6).

Ersatzmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.6, S. 629–745; Heft 11t, Kap. 4, S. 11ff))

Trotz der Optimierungs-, Vermeidungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen kommt es durch die Flächeninanspruchnahme bei den Tiergruppen benthische Wirbellose, Amphibien, Brutvögel und Fledermäuse durch Lebensraumverluste bzw. Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion zu erheblichen Beeinträchtigigungen i.S.d. § 14 BNatSchG. Für diese Tiergruppen wurde jedoch kein Kompensationsbedarf ermittelt, der über den biotoptypbezogen ermittelten Bedarf hinausgeht (vgl. Heft 11, Kap. 14.5.2, S. 624 ff.).

Die Kompensation erfolgt durch die unter Ziffer II.3.10.4.1 beschriebenen Maßnahmen auf den Kompensationsflächen Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald. Mit diesen Maßnahmen werden verschiedene Gewässerlebensräume, nasse bis frische Biotope des Offenlandes sowie von Gehölzen dominierte Biotope unterschiedlicher Ausprägung geschaffen bzw. entwickelt. Sie bieten unterschiedliche Lebensräume für benthische Wirbellose und Insekten, Laichhabitate, Sommer- und Winterlebensräume für Amphibien sowie unterschiedlich strukturierte, nahrungsreiche Habitate für Brutvögel und Fledermäuse, um die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere vollständig zu kompensieren.

Auswirkungen auf Tiere (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3, S. 287 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren und verschiedenen Tiergruppen differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere.

Auswirkungen auf Brutvögel: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.1, S. 287 ff.)

Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme	Anlagebedingt gehen nur in geringem Umfang terrestrische Flächen mit Lebensraumfunktion für Brutvögel durch Überbauung oder Abgrabung verloren. Auf den von der Deicherhöhung betroffenen Flächen geht die Lebensraumfunktion für Brutvögel nur vorübergehend verloren, da gleichartige Habitate wiederhergestellt werden. Weitere Flächen (ca. 56 ha) verlieren temporär ihre Lebensraumfunktion durch die baubedingte Nutzung, aber auch auf diesen Flächen werden für Brutvögel geeignete Biotopstrukturen wiederhergestellt. Nur auf der 4 ha große Baustelleneinrichtungsfläche kommt es zu einem dauerhaften baubedingten Lebensraumverlust. Betroffen sind sowohl Brutreviere der Offenland- als auch der Gebüsch-/Gehölzbrüter, darunter solche in wertvollen Waldbiotopen. Aufgrund der Gehölzverluste werden Habitate verändert, was lokale Verschiebungen im Artenspektrum erwarten lässt.

	Die betroffenen Habitate und Brutreviere liegen außerhalb der Schutzgebiete und artenschutzrechtliche Konflikte werden vermieden. Bei dem Verlust bestehender Brutreviere für Arten des Offenlandes und der Gehölze handelt es sich um einen Eingriff nach § 13 ff. BNatSchG
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische und akustische Störwirkungen	Baubedingt kommt es im Umfeld des Vorhabens durch Vergrämung zu einer vorübergehenden Minderung der Habitatqualität für Brutvögel. Insbesondere störungsempfindliche Arten werden den Bereich meiden und auf weniger gestörte Habitate ausweichen. Für eine Brutzeit sind davon auch besonders störungsempfindliche Arten im gegenüberliegenden EU-Vogelschutzgebietes „Unterelbe bis Wedel“ betroffen, aber signifikante Beeinträchtigungen und artenschutzrechtliche Konflikte werden vermieden (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 7, S. 24 ff.). Von den geplanten Anlagen gehen nur geringfügige optische Störwirkungen auf die vorhandenen Brutvögel aus, da diese derartige Strukturen, die angrenzend bereits vorhanden sind, tolerieren. Die betriebsbedingten akustischen Emissionen sind deutlich geringer als die baubedingten und führen nicht zu einer Beeinträchtigung von in der Umgebung liegenden Bruthabitaten. Die optischen Störungen sind vorwiegend auf die Hafenanlagen und deren unmittelbare Umgebung beschränkt, in der nur Vogelarten brüten werden, die gegenüber derartigen Störungen wenig empfindlich sind.
baubedingte Erschütterungen	Sie sind lokal begrenzt und haben keine für Brutvögel relevanten Auswirkungen.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Sie können zwar über die Nahrungskette von Brutvögeln aufgenommen werden, aber signifikante Auswirkungen durch diesen Wirkfaktor sind nicht zu erwarten.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsveränderungen, Sedimentverdriftungen und Gewässertrübungen	Sie führen nicht zu signifikanten Veränderungen der Habitatstrukturen und haben keine Auswirkungen auf die Brutvögel.

Auswirkungen auf Rastvögel: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.2, S. 291 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Es werden keine für Rastvögel bedeutsamen Rast- und Nahrungsflächen in Anspruch genommen. Es werden keine Flächen innerhalb der Vogelschutzgebiete in Anspruch genommen.
bau-, anlage und betriebsbedingte optische und akustische Störwirkungen	Rastvögel reagieren primär auf optische Störreize mit Meidung, akustische Emissionen sind von untergeordneter Bedeutung. Als einzige störungsempfindliche Art, die in bedeutender Anzahl durch die baubedingte optische Beunruhigung gestört werden könnte, wurde die Graugans festgestellt, die voraussichtlich Flächen im Umkreis von ca. 200 m vorübergehend meiden wird. Signifikante baubedingte Störwirkungen auf Rastvögel des gegenüberliegenden EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe bis Wedel“ sind aufgrund der Entfernung von ca. 1,5 km nicht zu erwarten. Eine über die bestehende Vorbelastung hinausgehende optische Störwirkung und Meidungsreaktion durch die geplanten Anlagen ist ebenfalls nicht zu erwarten. Betriebsbedingte optische Beunruhigungen bleiben auf das Umfeld der Hafenanlagen beschränkt und reichen nicht bis in die Rastgebiete der Graugänse. Möwen werden die zusätzlichen Hafenanlagen möglicherweise nutzen.
baubedingte Erschütterungen	Sie sind lokal begrenzt und haben keine signifikanten Auswirkungen auf die Rastvögel.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Sie können zwar über die Nahrungskette von Rastvögeln aufgenommen werden, aber signifikante Auswirkungen durch diesen Wirkfaktor sind nicht zu erwarten.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsveränderungen, Sedimentverdriftungen und Gewässertrübungen	Sie führen nicht zu signifikanten Veränderungen der Habitatstrukturen und haben keine Auswirkungen auf die Rastvögel.
Auswirkungen auf Fledermäuse: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.3, S. 293 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Es sind keine bekannten Fledermausquartiere betroffen, aber durch die Gehölzfällungen kommt es zu strukturellen Veränderungen, zum Verlust potenzieller Tagesverstecke und einer Minderung der Habitatqualität für Fledermäuse in Jagdgebieten von teils sehr geringer und teils mittlerer Bedeutung.
bau-, anlage- und betriebsbedingte	Signifikante akustische Störwirkungen sind ausgeschlossen, da die vorkommenden Fledermausarten überwiegend als unempfindlich gegenüber Lärm gelten.

akustische und optische Störwirkungen	Signifikante optische Störwirkungen sind aufgrund der gleichartigen Vorbelastung des Gebietes durch die vorhandenen Anlagen ausgeschlossen.
baubedingte Erschütterungen	Sie haben keine relevanten Auswirkungen auf Fledermäuse.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Sie haben keine relevanten Auswirkungen auf Fledermäuse.
Auswirkungen auf Amphibien: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.4, S. 296 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Auf den Sedimentlagerflächen gehen potenzielle Laichgewässer teils temporär und teils dauerhaft verloren. Außerdem kommt es baubedingt zu einem teils temporären und teils dauerhaften Verlust potenzieller Sommer- und Winterhabitate. Bei den Laichgewässer- und Habitatverlusten handelt es sich um Eingriffe nach § 13 ff. BNatSchG. Unterbrechungen von Wanderbeziehungen, Individuenverluste und artenschutzrechtliche Konflikte werden durch geeignete Maßnahmen vermieden.
baubedingte Erschütterungen	Sie haben keine relevanten Auswirkungen auf Amphibien
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Signifikante Beeinträchtigungen der Amphibien durch Schadstoffeinträge in Gewässer werden durch die vorgesehenen Maßnahmen vermieden.
Auswirkungen auf das Benthos: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.5, S. 298 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Durch die Überbauung mit den Hafenanlagen, die Abgrabungen zur Herstellung der Hafensohle und den Einsatz der Luftegge zur Aufrechterhaltung der Solltiefe kommt es auf insgesamt 32,2 ha zu Individuenverlusten und einem dauerhaften vollständigen Lebensraumverlust in einem vorbelasteten Habitat mit eingeschränkter Bedeutung für die benthische wirbellose Fauna.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Signifikante Auswirkungen durch die Freisetzung von Nähr- und Schadstoffen infolge der baubedingten Abgrabung und der betriebsbedingten Unterhaltungsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der durch das absterbende Plankton hohen natürlichen Nährstoffverfügbarkeit und der raschen Verdriftung und Verdünnung freigesetzter Stoffe nicht zu erwarten.
bau- und betriebsbedingte Gewässertrübung und Sedimentverdriftung	Durch die baubedingte Sedimentverdriftung kommt es lokal zu einer zusätzlichen Sedimentation von bis zu 4 cm und einer damit verbundenen möglichen Beeinträchtigung der Lebensraumqualität. Benthosgemeinschaften in Regionen mit einer natürlichen Sedimentdynamik sind demgegenüber jedoch weniger

	empfindlich und die ursprüngliche Habitatqualität der betroffenen Bereiche regeneriert sich nach Beendigung der baubedingten Nassbaggerungen. Die betriebsbedingt mobilisierten Sedimente bleiben weitgehend auf die Hafenbecken beschränkt und führen nicht zu signifikanten Einschränkungen der Habitatqualität umliegender Benthoslebensräume.
Auswirkungen auf Fische: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.6, S. 300 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Durch die Überbauung mit den Hafenanlagen, die Herstellung und Aufrechterhaltung der Hafentiefe kommt es in der Elbe zu einem lokalen Verlust eines vorbelasteten Fischlebensraums von untergeordneter Bedeutung.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen	Lokal begrenzte Verhaltensänderungen und Meidungsreaktionen störungsempfindlicher Arten im näheren Umkreis der baubedingten Rammarbeiten sind nicht auszuschließen. Sie werden jedoch aufgrund der hohen Mobilität der Tiere sowie der untergeordneten Bedeutung des Bereichs keine signifikanten Auswirkungen auf die Fischfauna haben. Eine durch Unterwasserlärm bedingte Schädigung von Individuen sowie eine lärmbedingte Barrierewirkung sind aufgrund der prognostizierten Schallpegel bzw. durch die Beschränkung der Rammungen auf die Tagphase und die technisch bedingten regelmäßigen Unterbrechungen auszuschließen.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Die vor allem baubedingt zu erwartenden lokalen Nähr- und Schadstoffeinträge bzw. -mobilisierungen sind temporär und so gering, dass es zu einer raschen Verdünnung und nicht zu Beeinträchtigungen der Fischfauna kommt.
bau- und betriebsbedingte Gewässertrübung und Sedimentverdriftung	Durch die baubedingte Sedimentverdriftung kommt es lokal zu einer geringen zusätzlichen Gewässertrübung und zu einer zusätzlichen Sedimentation in den umliegenden Abschnitten der Elbe, die insbesondere die Eier der Fische gefährden könnte. Nach den vorliegenden Prognosen ist die zusätzliche Sedimentation jedoch so gering, dass sie vor dem Hintergrund des bestehenden Sedimentationsgeschehens in der Elbe als nicht signifikant eingestuft wird. Außerdem sind die im betroffenen Bereich vorkommenden Fischarten an eine stetige Sedimentmobilität angepasst. Zudem sind die potenziellen Laichhabitat in den ausgedehnten Flachwasserbereichen der gegenüberliegenden Elbseite aufgrund der starken Strömung in der Fahrrinne nur von einer sehr geringen baubedingten Sedimentation betroffen. Auch signifikante Auswirkungen auf die FFH-Art Finte durch Nassbaggerungen in deren Hauptlaichzeit werden vermieden (vgl. auch Anhang 1 zur Einwendungssynopse zur Online-Konsultation (Stand: 02.06.2023) unter Ziffer I.2.2), denn

	– durch die baubedingten Nassbaggerungen mit dem Tieflöffel werden nur geringe Wassermengen und daher gegebenenfalls nur in geringfügigen Umfang ins Baufeld verdriftete Laichprodukte entnommen; – durch die betriebsbedingten Unterhaltungsmaßnahmen mit der Luftegge wird kein Wasser aus der Elbe entnommen und damit auch keine in den Hafen verdrifteten Laichprodukte; – durch das baubegleitende Monitoring- und gestufte Maßnahmenkonzept der Vermeidungsmaßnahme V13 werden unzulässig hohe Gewässertrübungen oder Sauerstoffmangelsituationen, die eventuell zu einer Schädigung von Laich oder Eiern führen könnten, verhindert; – bei der betriebsbedingten Unterhaltung wird Luft in die Wassersäule eingemischt, die die Sauerstoffaufnahme ins Wasser unterstützt und so schädlichen lokalen Sauerstoffzehrungen bzw. -mangelsituationen entgegengewirkt; – bei der betriebsbedingten Unterhaltung werden nur geringe Sedimentmengen mobilisiert, die vorwiegend im Hafen und dessen Nahbereich verbleiben und die in der Elbe ohnehin stark schwankenden Schwebstoffkonzentrationen nach der vorliegenden Modellierung im Flussschlauch nur um maximal 1 % erhöhen.
Auswirkungen auf marine Säugetiere: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.7, S. 304 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich der Sandentnahme	Es kommt lediglich zu einem im Vergleich zum Gesamthabitat vernachlässigbar geringen Lebensraumverlust in einem Bereich, der bereits durch die bestehenden Hafennutzungen vorbelastet ist und für marine Säugetierarten keine besondere Bedeutung hat. Die Flächeninanspruchnahme und -überformung führt nicht zu einer Barriere, das Passieren der Elbe bleibt weiterhin möglich. Die Sedimententnahme hat keine direkten Wirkungen auf marine Säugetiere und aufgrund der geringen Flächengröße sowie ihrer eingeschränkten Lebensraumfunktion für das Benthos auch keine Auswirkungen auf die Nahrungsverfügbarkeit für diese Arten.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen und Erschütterungen	Eine durch den baubedingten Unterwasserlärm bedingte physische Schädigung der Tiere wird durch geeignete Maßnahmen (Vergrämer, Minimierung der Schallemissionen bzw. -ausbreitung) vermieden. Durch den bau- und vergrämungsbedingten Unterwasserschall sind Meidungsreaktionen mariner Säuger zu erwarten. Der damit verbundene temporäre Lebensraumverlust fällt jedoch vor dem Hintergrund der hohen Mobilität der Tiere, des im Vergleich zum Gesamthabitat geringen Umfangs und der bestehenden Vorbelastung nicht signifikant aus. Die infolge der baubedingten Vergrämung und des Unterwasserlärms von der temporären Meidung durch den Schweinswal betroffenen Bereiche erstrecken sich bis in die naheliegenden

	FFH-Gebiete „Unterelbe“ und „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar mit angrenzenden Flächen“, führen aber unter Berücksichtigung der räumlichen und zeitlichen Begrenzung nicht zu signifikanten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele. Eine Barrierewirkung des rammbedingen Unterwasserlärms ist durch die Beschränkung auf die Tagphase und die technisch bedingten regelmäßigen Unterbrechungen auszuschließen. Eine vorübergehende Einschränkung der Qualität des Seehund-Liegeplatzes am Steinloch im FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar mit angrenzenden Flächen“ durch den Luftschall der Impulsrammungen ist ebenfalls möglich. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass die hochmobilen Tiere vorübergehend auf andere Ruheplätze ausweichen, aber nach Abschluss der Rammungen steht der Liegeplatz unmittelbar wieder in der vorherigen Qualität zur Verfügung, daher ist eine signifikante Beeinträchtigung nicht zu befürchten (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 15, S. 56). Nach einem inzwischen vorliegenden Gutachten zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für den am AVG geplanten FSRU-Betrieb – können durch betriebsbedingten Unterwasserlärm verursachte physische Schädigungen von Schweinswalen (und Fischen) ausgeschlossen werden; – sind signifikante Störungen mit Meide- und Fluchtverhalten von Schweinswalen im Worst-Case (Regasifizierung auf der FSRU und zeitgleiches Anlegemanöver eines Tankers) auf einen Umkreis von ca. 1.000 m beschränkt; – ist von der signifikanten Störwirkung auch das FFH-Gebiet „Unterelbe“ aber nur sehr randlich im Bereich der Fahrrinne betroffen; – ist eine Trennwirkung aufgrund der Begrenzung der signifikanten Störung auf die westliche Elbseite nicht zu befürchten (vgl. Anhang 2 zur Synopse).
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische Emissionen und Fremdkörper	Aufgrund der gleichartigen anthropogenen Vorbelastung des Gebietes durch die Schifffahrt, die Hafen- und Industrieanlagen ist von einer Gewöhnung der Tiere an entsprechende Emissionen auszugehen, so dass vorhabenbedingt keine signifikanten zusätzlichen optischen Störwirkungen zu prognostizieren sind. Auch eine optische Stör- oder eine Hinderniswirkung der geplanten Anlagen auf die marinen Säugetiere ist nicht zu erwarten.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Die vor allem baubedingt zu erwartenden lokalen Nähr- und Schadstoffeinträge bzw. -mobilisierungen sind temporär und so gering, dass es zu einer raschen Verdünnung und nicht zu Beeinträchtigungen mariner Säugetiere kommt.
bau- und anlagenbedingte Strömungsveränderungen	Sie haben keine Auswirkungen auf marine Säugetiere.

bau- und betriebsbedingte Gewässertrübungen	Sie haben keine Auswirkungen auf marine Säugetiere.
Auswirkungen auf die weiteren Tierarten Biber und Fischotter: (vgl. Heft 11, Kap. 7.3.3.8, S. 310 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Von der Flächeninanspruchnahme sind keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Biber und Fischotter betroffen. Auch die ufernahen Baumbestände am Altarm der Bützflether Süderelbe, die dem Biber als Nahrungsflächen dienen, bleiben erhalten. Die Flächeninanspruchnahme führt auch nicht zu einer Barrierewirkung auf wandernde Tiere.
anlagebedingte optische Wirkungen sowie bau- und betriebsbedingte optische und akustische Emissionen	Die anlage- und betriebsbedingten Störwirkungen des geplanten Hafens werden vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung des Standortes und der Abschirmung der Anlagen durch den Deich als nicht erheblich eingestuft. Baubedingte Störungen und eine temporäre bauzeitliche Meidung des Baustellenbereiches sind wahrscheinlich, aber eine Störung des weniger empfindlichen Bibers an seinem bekannten Bau kann aufgrund der Entfernung von ca. 260 m ausgeschlossen werden.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Schadstoffeinträge in Gewässer, die zu signifikanten Auswirkungen auf Fischotter oder Biber führen könnten, werden durch geeignete Maßnahmen vermieden.
baubedingte Erschütterungen	Sie haben keine Auswirkungen auf Fischotter und Biber.

II.3.10.3.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG

Tabelle 8: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Tiere

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung – Brutvögel	II Belastungsbereich	Anlagebedingt gehen nur in geringem Umfang terrestrische Flächen mit Lebensraumfunktion für Brutvögel durch Überbauung oder Abgrabung verloren. Auf den von der Deicherhöhung betroffenen Flächen geht die Lebensraumfunktion für Brutvögel nur vorübergehend verloren, da gleichartige Habitate wiederhergestellt werden. Weitere Flächen (ca. 56 ha) verlieren temporär ihre Lebensraumfunktion durch die baubedingte Nutzung, aber auch auf diesen Flächen werden für Brutvögel geeignete Biotopstrukturen wiederhergestellt. Nur auf der 4 ha große Baustelleneinrichtungsfläche kommt es zu einem dauerhaften baubedingten Lebensraumverlust. Betroffen sind sowohl Brutreviere der Offenland- als auch der Gebüsch-/Gehölzbrüter, darunter solche in wertvollen Waldbiotopen. Aufgrund der Gehölzverluste werden Habitate verändert, was lokale Verschiebungen im Artenspektrum erwarten lässt. Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme von Brutvogelhabitaten und Brutrevieren stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Natura 2000-Gebiete und Schutzgebiete werden nicht in Anspruch genommen. Ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt nicht vor
bau- und anlagebedingte Flächenin-anspruchnahme und -überformung – Fledermäuse	II Belastungsbereich	Es sind keine bekannten Fledermausquartiere betroffen, aber durch die Gehölzfällungen kommt es zu strukturellen Veränderungen, zum Verlust potenzieller Tagesverstecke und einer Minderung der Habitatqualität für Fledermäuse in Jagdgebieten von teils sehr geringer und teils mittlerer Bedeutung. Die Flächeninanspruchnahme stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Natura 2000-Gebiete und Schutzgebiete werden nicht in Anspruch genommen. Ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt nicht vor
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme – Amphibien	II Belastungsbereich	Auf den Sedimentlagerflächen gehen potenzielle Laichgewässer teils temporär und teils dauerhaft verloren. Außerdem kommt es baubedingt zu einem teils temporären und teils dauerhaften Verlust potenzieller Sommer- und Winterhabitate. Unterbrechungen von Wanderbeziehungen, Individuenverluste und artenschutzrechtliche Konflikte werden durch geeignete Maßnahmen vermieden. Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme von Laichgewässer- und Habitatverlusten stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Natura 2000-Gebiete und Schutzgebiete werden nicht in Anspruch genommen. Ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt nicht vor
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme – Benthos	II Belastungsbereich	Durch die Überbauung mit den Hafenanlagen, die Abgrabungen zur Herstellung der Hafensohle und den Einsatz der Luftegge zur Aufrechterhaltung der Solltiefe kommt es auf insgesamt 32,2 ha zu Individuenverlusten und einem dauerhaften vollständigen Lebensraumverlust in einem vorbelasteten Habitat mit eingeschränkter Bedeutung für die benthische wirbellose Fauna. Dieser Wert- und Funktionsverlust stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Natura 2000-Gebiete und Schutzgebiete werden nicht

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		in Anspruch genommen. Ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt nicht vor
bau- und anlagebedingte Flächenin-anspruchnahme – Rastvögel	I Vorsorgebereich	Es werden keine für Rastvögel bedeutsamen Rast- und Nahrungsflächen in Anspruch genommen und keine Flächen innerhalb der Vogelschutzgebiete in Anspruch genommen. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau- und anlagebedingte Flächenin-anspruchnahme – Fledermäuse	I Vorsorgebereich	Es sind keine bekannten Fledermausquartiere betroffen, aber durch die Gehölzfällungen kommt es zu strukturellen Veränderungen, zum Verlust potenzieller Tagesverstecke und einer Minderung der Habitatqualität für Fledermäuse in Jagdgebieten von teils sehr geringer und teils mittlerer Bedeutung. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme – Fische	I Vorsorgebereich	Durch die Überbauung mit den Hafenanlagen, die Herstellung und Aufrechterhaltung der Hafentiefe kommt es in der Elbe zu einem lokalen Verlust eines vorbelasteten Fischlebensraums von untergeordneter Bedeutung. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme – marine Säugetiere (Schweinswal, Seehund)	I Vorsorgebereich	Es kommt lediglich zu einem im Vergleich zum Gesamthabitat vernachlässigbar geringen Lebensraumverlust in einem Bereich, der bereits durch die bestehenden Hafennutzungen vorbelastet ist und für die für marine Säugetierarten keine besondere Bedeutung hat. Die Flächeninanspruchnahme und -überformung führt nicht zu einer Barriere, das Passieren der Elbe bleibt weiterhin möglich. Die Sedimententnahme hat keine direkten Wirkungen auf marine Säugetiere und aufgrund der geringen Flächengröße sowie ihrer eingeschränkten Lebensraumfunktion für das Benthos auch keine Auswirkungen auf die Nahrungsverfügbarkeit für diese Arten. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Ver-botstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme – Biber, Fischotter	I Vorsorgebereich	Von der Flächeninanspruchnahme sind keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Biber und Fischotter betroffen. Auch die ufernahen Baumbestände am Altarm der Bützflether Süderelbe, die dem Biber als Nahrungsflächen dienen, bleiben erhalten. Die Flächeninanspruchnahme führt auch nicht zu einer Barrierewirkung auf wandernde Tiere. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische und akustische Störwirkungen – Brutvögel	I Vorsorgebereich	Baubedingt kommt es im Umfeld des Vorhabens durch Vergrämung zu einer vorübergehenden Minderung der Habitatqualität für Brutvögel. Insbesondere störungsempfindliche Arten werden den

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Bereich meiden und auf weniger gestörte Habitate ausweichen. Für eine Brutzeit sind davon auch besonders störungsempfindliche Arten im gegenüberliegenden EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe bis Wedel“ betroffen, aber erhebliche Beeinträchtigungen und artenschutzrechtliche Konflikte werden vermieden (vgl. Heft 11m, Kap. 7, S. 24 ff.). Die Belastungen bleiben unter der Schwelle der Erheblichkeit (§ 14 BNatSchG). Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind ebenfalls nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Von den geplanten Anlagen gehen nur geringfügige optische Störwirkungen auf die vorhandenen Brutvögel aus, da diese entsprechende Strukturen, die angrenzend bereits vorhanden sind, tolerieren. Die betriebsbedingten akustischen Emissionen sind deutlich geringer als die baubedingten und führen nicht zu einer Beeinträchtigung von in der Umgebung liegenden Bruthabitaten. Die optischen Störungen sind vorwiegend auf die Hafenanlagen und deren unmittelbare Umgebung beschränkt, in der nur Vogelarten brüten werden, die gegenüber derartigen Störungen wenig empfindlich sind. Auch diese Auswirkungen bleiben unter der Schwelle der Erheblichkeit (§ 14 BNatSchG). Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische und akustische Störwirkungen – Rastvögel	I Vorsorgebereich	Rastvögel reagieren primär auf optische Störreize mit Meidung, akustische Emissionen sind von untergeordneter Bedeutung. Als einzige störungsempfindliche Art, die in bedeutender Anzahl durch die baubedingte optische Beunruhigung gestört werden könnte, wurde die Graugans festgestellt, die voraussichtlich Flächen im Umkreis von ca. 200 m vorübergehend meiden wird. Signifikante baubedingte Störwirkungen auf Rastvögel des gegenüberliegenden EU-Vogelschutzgebietes „Unterelbe bis Wedel“ sind aufgrund der Entfernung von ca. 1,5 km nicht zu erwarten. Eine über die bestehende Vorbelastung hinausgehende optische Störwirkung und Meidungsreaktion durch die geplanten Anlagen ist ebenfalls nicht zu erwarten. Betriebsbedingte optische Beunruhigungen bleiben auf das Umfeld der Hafenanlagen beschränkt und reichen nicht bis in die Rastgebiete der Graugänse. Möwen werden die zusätzlichen Hafenanlagen möglicherweise nutzen. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische und akustische Störwirkungen – Fledermäuse	I Vorsorgebereich	Erhebliche akustische Störwirkungen sind ausgeschlossen, da die vorkommenden Fledermausarten überwiegend als unempfindlich gegenüber Lärm gelten. Erhebliche optische Störwirkungen sind aufgrund der gleichartigen Vorbelastung des Gebietes durch die vorhandenen Anlagen ausgeschlossen. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen – Fische	I Vorsorgebereich	Lokal begrenzte Verhaltensänderungen und Meidungsreaktionen störungsempfindlicher Arten im näheren Umkreis der baubedingten Rammarbeiten sind nicht auszuschließen. Sie werden jedoch aufgrund der hohen Mobilität der Tiere sowie der untergeordneten Bedeutung des Bereichs keine erheblichen Auswirkungen auf die Fischfauna haben. Eine durch Unterwasserlärm bedingte Schädigung von Individuen sowie eine lärmbedingte Barrierewirkung sind jedoch aufgrund der prognostizierten Schallpegel bzw. durch die Beschränkung der Rammungen auf die Tagphase und die technisch bedingten regelmäßigen Unterbrechungen auszuschließen. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen und Erschütterungen – marine Säugetiere	I Vorsorgebereich	Eine durch den baubedingten Unterwasserlärm bedingte physische Schädigung der Tiere wird durch geeignete Maßnahmen (Vergrämer, Minimierung der Schallemissionen bzw. -ausbreitung) vermieden. Durch den bau- und vergrämungsbedingten Unterwasserschall sind Meidungsreaktionen mariner Säuger zu erwarten. Der damit verbundene temporäre Lebensraumverlust ist jedoch vor dem Hintergrund der hohen Mobilität der Tiere, des im Vergleich zum Gesamthabitat geringen Umfangs und der bestehenden Vorbelastung nicht erheblich. Die infolge der baubedingten Vergrämung und des Unterwasserlärms von der temporären Meidung durch den Schweinswal betroffenen Bereiche erstrecken sich bis in die naheliegenden

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		FFH-Gebiete „Unterelbe“ und „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar mit angrenzenden Flächen“, führen aber unter Berücksichtigung der räumlichen und zeitlichen Begrenzung nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele. Eine Barrierewirkung des rammbedingen Unterwasserlärms ist durch die Beschränkung auf die Tagphase und die technisch bedingten regelmäßigen Unterbrechungen auszuschließen. Eine vorübergehende Einschränkung der Qualität des Seehund-Liegeplatzes am Steinloch im FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar mit angrenzenden Flächen“ durch den Luftschall der Impulsrammungen ist ebenfalls möglich. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass die hochmobilen Tiere vorübergehend auf andere Ruheplätze ausweichen, aber nach Abschluss der Rammungen steht der Liegeplatz unmittelbar wieder in der vorherigen Qualität zur Verfügung, daher ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht zu befürchten (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 15, S. 56). Nach einem inzwischen vorliegenden Gutachten zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für den am AVG geplanten FSRU-Betrieb – können durch betriebsbedingten Unterwasserlärm verursachte physische Schädigungen von Schweinswalen (und Fischen) ausgeschlossen werden; – sind signifikante Störungen mit Meide- und Fluchtverhalten von Schweinswalen im Worst-Case (Regasifizierung auf der FSRU und zeitgleiches Anlegemanöver eines Tankers) auf einen Umkreis von ca. 1.000 m beschränkt; – ist von der signifikanten Störwirkung auch das FFH-Gebiet „Unterelbe“ aber nur sehr randlich im Bereich der Fahrrinne betroffen;

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		– ist eine Trennwirkung aufgrund der Begrenzung der signifikanten Störung auf die westliche Elbseite nicht zu befürchten (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Die Auswirkungen bau- und betriebsbedingter akustischer Emissionen und Erschütterungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte optische Emissionen und Fremdkörper – marine Säugetiere (Schweinswal, Seehund)	I Vorsorgebereich	Aufgrund der gleichartigen anthropogenen Vorbelastung des Gebietes durch die Schifffahrt, die Hafen- und Industrieanlagen ist von einer Gewöhnung der Tiere an entsprechende Emissionen auszugehen, so dass keine signifikanten zusätzlichen optischen Störwirkungen zu prognostizieren sind. Auch eine optische Stör- oder eine Hinderniswirkung der geplanten Anlagen auf die marinen Säugetiere ist nicht zu erwarten. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
anlagebedingte optische Wirkungen sowie bau- und betriebsbedingte optische und akustische Emissionen – Biber, Fischotter	I Vorsorgebereich	Die anlage- und betriebsbedingten Störwirkungen des geplanten Hafens werden vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung des Standortes und der Abschirmung der Anlagen durch den Deich als nicht erheblich eingestuft. Baubedingte Störungen und eine temporäre bauzeitliche Meidung des Baustellenbereiches sind wahrscheinlich, aber eine Störung des weniger empfindlichen Bibers an seinem bekannten Bau kann aufgrund der Entfernung von ca. 260 m ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt
baubedingte Erschütterungen – Brutvögel – Rastvögel – Fledermäuse – Amphibien – Benthos – Fische – Marine Säugetiere – Biber, Fischotter	I Vorsorgebereich	Die Auswirkungen sind lokal begrenzt, es gibt keine relevanten Auswirkungen auf die genannten Tierartengruppen. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – Brutvögel – Rastvögel – Fledermäuse – Amphibien	I Vorsorgebereich	Sie können zwar über die Nahrungskette von den genannten Tierartengruppen aufgenommen werden, signifikante Auswirkungen durch diesen Wirkfaktor sind aber nicht zu erwarten. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – Benthos – Fische – Marine Säugetiere – Fischotter, Biber	I Vorsorgebereich	Erhebliche Auswirkungen durch die Freisetzung von Nähr- und Schadstoffen infolge der baubedingten Abgrabung und der betriebsbedingten Unterhaltungsmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der durch das absterbende Plankton hohen natürlichen Nährstoffverfügbarkeit und der raschen Verdriftung und Verdünnung freigesetzter Stoffe nicht zu erwarten. Signifikante Auswirkungen auf Fische, marine Säugetiere sowie Fischotter und Biber sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsveränderungen, Sedimentverdriftungen und Gewässertrübungen – Brutvögel – Rastvögel	I Vorsorgebereich	Sie führen nicht zu signifikanten Veränderungen der Habitatstrukturen und haben keine Auswirkungen auf Brut- und Rastvögel. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsveränderungen, Sedimentverdriftungen und Gewässertrübungen – Benthos – marine Säugetiere	I Vorsorgebereich	Durch die baubedingte Sedimentverdriftung kommt es lokal zu einer zusätzlichen Sedimentation von bis zu 4 cm und einer damit verbundenen möglichen Beeinträchtigung der Lebensraumqualität. Benthosgemeinschaften in Regionen mit einer natürlichen Sedimentdynamik sind demgegenüber jedoch weniger empfindlich und die ursprüngliche Habitatqualität der betroffenen Bereiche regeneriert sich nach Beendigung der baubedingten Nassbaggerungen. Auswirkungen auf Fische und marine Säugetiere sind zu vernachlässigen. Die betriebsbedingt mobilisierten Sedimente bleiben weitgehend auf die Hafenbecken beschränkt und führen nicht zu signifikanten Einschränkungen der Habitatqualität umliegender Benthoslebensräume. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.

bau- und betriebsbedingte Gewässertrübung und Sedimentverdriftung – Fische	I Vorsorgebereich	Durch die baubedingte Sedimentverdriftung kommt es lokal zu einer geringen zusätzlichen Gewässertrübung und zu einer zusätzlichen Sedimentation in den umliegenden Abschnitten der Elbe, die insbesondere die Eier der Fische gefährden könnte. Nach den vorliegenden Prognosen ist die zusätzliche Sedimentation jedoch so gering, dass sie vor dem Hintergrund des bestehenden Sedimentationsgeschehens in der Elbe als unerheblich eingestuft wird. Außerdem sind die im betroffenen Bereich vorkommenden Fischarten an eine stetige Sedimentmobilität angepasst. Zudem sind die potenziellen Laichhabitate in den ausgedehnten Flachwasserbereichen der gegenüberliegenden Elbseite aufgrund der starken Strömung in der Fahrrinne nur von einer sehr geringen baubedingten Sedimentation betroffen. Auch signifikante Auswirkungen auf die FFH-Art Finte durch Nassbaggerungen in deren Hauptlaichzeit werden vermieden (vgl. auch Anhang 1 zur Synopse), – denn durch die baubedingten Nassbaggerungen mit dem Tieflöffel werden nur geringe Wassermengen und daher gegebenenfalls nur in geringfügigen Umfang ins Baufeld verdriftete Laichprodukte entnommen; – durch die betriebsbedingten Unterhaltungsmaßnahmen mit der Luftegge wird kein Wasser aus der Elbe entnommen und damit auch keine in den Hafen verdriftete Laichprodukte; – durch das baubegleitende Monitoring- und gestufte Maßnahmenkonzept der Vermeidungsmaßnahme V13 werden unzulässig hohe Gewässertrübungen oder Sauerstoffmangelsituationen, die eventuell zu einer Schädigung von Laich oder Eiern führen könnten, verhindert; – bei der betriebsbedingten Unterhaltung wird Luft in die Wassersäule eingemischt, die die Sauerstoffaufnahme ins Wasser unterstützt und so schädlichen lokalen Sauerstoffzehrungen bzw. -mangelsituationen entgegengewirkt;

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		– bei der betriebsbedingten Unterhaltung werden nur geringe Sedimentmengen mobilisiert, die vorwiegend im Hafen und dessen Nahbereich verbleiben und die in der Elbe ohnehin stark schwankenden Schwebstoffkonzentrationen nach der vorliegenden Modellierung im Flussschlauch nur um maximal 1 % erhöhen. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere kommt, die im Belastungsbereich liegen. Die bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme von Tierlebensräumen stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Es kommt zu keinen Beeinträchtigungen, die dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzuordnen sind. Alle übrigen Umweltauswirkungen werden dem Vorsorgebereich zugeordnet und werden damit als nicht erheblich bewertet.

II.3.10.4 Schutzgut Pflanzen

II.3.10.4.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Pflanzen

Tabelle 9: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen -Schutzgut Pflanzen

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.4, S. 313 ff. und Karten in Anhang 6)
Das ufernahe Deichvorland im Vorhabenbereich wird geprägt von Biotoptypen der Ästuare wie Strand, Wattflächen und Tide-Auwald, die überwiegend von sehr hoher Bedeutung sind. Die Elbe ist als stark ausgebauter Fluss von hoher Bedeutung, aber die bestehenden Hafenbecken haben nur eine geringe Bedeutung. Der Deich mit seinem meist artenarmen Extensivgrünland und die angrenzenden halbruderalen Gras- und Stauden sind von mittlerer Bedeutung. Ein großer Teil der Biotope des Deichvorlandes sind FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) und nach § 30 BNatSchG geschützt. Auch ein Teil des Deichgrünlandes fällt unter den Schutz von § 30 BNatSchG. Die landseitig an den Deich angrenzenden Flächen nördlich der Betriebsanlagen der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH (DOW) werden von einer ungenutzten Hofstelle und brachgefallenen Obstbau- und Grünlandflächen geprägt. Die dort vorkommenden Röhrichte und kleinen Waldflächen sind von hoher bis sehr hoher Bedeu-

tung, größere Röhrichtflächen auch nach § 30 BNatSchG geschützt. Die Feuchtbrachen mit Schilf-Brennesselbeständen und Ruderalgebüschen sind überwiegend von mittlerer Bedeutung.

Die für die Baustelleneinrichtung vorgesehene Fläche südlich der Betriebsanlagen der Dow und des Altarms der Bützflether Süderelbe ist geprägt durch ein Mosaik aus ruderalen Gras- und Staudenfluren unterschiedlicher Feuchtestufen mit Einzelbäumen, Baumgruppen und Gebüschen mittlerer Bedeutung. Hinzu kommen Pionierwälder hoher sowie Weidenufergebüsche und ein Fragment eines Weiden-Auwald der Flussufer sehr hoher Bedeutung. Der Auwald ist ein FFH-LRT und nach § 30 BNatSchG geschützt. Darüber hinaus sind im südlichen Teil dieses Gebietes im Randbereich zum Deich neben halbruderalen Gras- und Staudenfluren mittlerer Bedeutung auch kleinere naturnahe Stillgewässer sowie Schilffröhrichte und verschiedene Weiden-Auengebüsche sehr hoher und hoher Bedeutung ausgebildet, die ebenfalls nach § 30 BNatSchG geschützt sind.

Der zentrale Bereich der Sandlagerfläche nördlich des Geländes der Aluminium-Oxid-Stade GmbH (AOS) ist geprägt von einer Brachfläche mit überwiegend trockener Sukzessionsvegetation mittlerer Bedeutung, verzahnt mit trockenrasenartigen Bereichen hoher Bedeutung und Ruderalgebüschen mittlerer Bedeutung. Westlich schließt sich ein Bereich mit Grünlandvegetation mittlerer Bedeutung an, der zum Teil bereits als Lagerfläche genutzt wird. Beim östlichen Teil handelt es sich um eine langestreckte feuchte Geländemulde, in der sich Sumpfvegetation sehr hoher Bedeutung entwickelt hat. Die Mulde ist umgeben von einem Graben, Schilfröhrichten und Feuchtgebüschen hoher und sehr hoher Bedeutung. Die Sumpfvegetation und die Feuchtgebüsche sind nach § 30 BNatSchG geschützt. Die östlich der Mulde angrenzenden industriellen Becken, die gemäß der 4. Planänderung als Rückhaltebecken und Sandfang genutzt werden sollen, haben für das Schutzgut Pflanzen keine Bedeutung.

Die Kleilagerfläche an der Schwinge ist durch eine Straße zweigeteilt. Der östliche Teil ist geprägt durch eine nach § 30 BNatSchG geschützte Nasswiesenbrache hoher Bedeutung, einen deichparallelen ebenfalls geschützten Röhrichtstreifen sehr hoher Bedeutung und Gehölzbestände mittlerer Bedeutung. Der westliche Teil besteht aus einem Intensivgrünland geringer Bedeutung, ruderalen Gras- und Staudenfluren mittlerer Bedeutung mit eingestreuten und randlichen Gehölzbeständen, darunter am Ufer der Schwinge und in einer Senke auch fragmentarische Auwald-Bestände sehr hoher Bedeutung. Diese sind ebenfalls nach § 30 BNatSchG geschützt.

Bei der Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge handelt es sich um ehemals gewerblich genutzte Flächen, die vorwiegend durch feuchtes Extensivgrünland mit Einzelbäumen und Baumgruppen und im nordwestlichen Teil durch Schotter und Ruderalfluren trockener Standorte mittlerer Bedeutung geprägt sind. In Senken tritt Schilf-Landröhricht sehr hoher Bedeutung auf, darunter auch nach § 30 BNatSchG geschützte Bestände entlang einer brachliegenden Bahntrasse. Der östlich angrenzende Deich und das Deichvorland an der Elbe sind durch Intensivgrünland mit geringer Bedeutung geprägt und im Umfeld des bestehenden Anlegers an der Schwinge herrschen Grünland und halbruderale Gras- und Staudenfluren mit mittlerer Bedeutung vor. Westlich grenzt jenseits eines kleinen Kanals mittlerer Bedeutung ein Feuchtbiotopkomplex hoher und sehr hoher Bedeutung aus Feuchtgebüschen und nach § 30 BNatSchG geschützten Röhrichten an die Kleilagerfläche an (vgl. Heft 11x, Kap. 7, S. 22 und Karten in Anhang 6).

Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)

Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist:

- mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen,
- mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen,
- mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen.

Für das Vorhaben werden zwar Watt- und Flachwasserbiotope des Elbästuars in Anspruch genommen, diese sind jedoch durch die bestehenden Nutzungen (Hafen, Uferbefestigungen, Kühlwassernutzung) bereits vorbelastet.

Die Hafenanlagen sind in räumlicher Nähe aber ausreichendem Abstand zu den verschiedenen Schutzgebieten des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 in einem Bereich geplant, der bereits durch die Schifffahrt, den bestehenden Hafen und die industrielle Kühlwassernutzung vorbelastet ist.

Stofflichen Emissionen aus Korrosionsschutzbeschichtungen werden durch Einhaltung einer Mindestaushärtungszeit und solche durch die Oberflächenentwässerung durch geeignete Vorkehrungen (Sammler und Sandfänge) minimiert.

Die aus der 4. Planänderung resultierende Nutzung bestehender industrieller Becken als Rückhaltebecken und Sandfang sowie die damit verbundene Anpassung der Zu- und Ableitungen für die Sandlagerfläche vermindert die baubedingte Inanspruchnahme hoch- und sehr hochwertiger und nach § 30 BNatSchG geschützter Flächen im Deichvorland nördlich der AOS (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 7, S. 23; Kap. 14.5, S. 44 ff. und Kap. 14.7, S. 52).

Vermeidungsmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.; Heft 11w, Kap. 14, S. 18 ff.; Heft 11x, Kap. 14.2, S. 35 ff.)

Soweit möglich wird die Inanspruchnahme wertvoller und geschützter Biotope für baubedingte Flächennutzungen durch Planungsänderungen und Anpassungen bei der Umsetzung vermindert:

- Auwald und Laubwaldbestände im Bereich des deichnahen Kleilagers nördlich der Schwinge werden von der Inanspruchnahme ausgenommen (V12).
- Auf der Kleilagerfläche Saline befindliche Schilfröhrichte sowie entlang eines Grabens stehende Bäume werden von der Inanspruchnahme ausgenommen und erhalten (V14).
- Die randliche Inanspruchnahme eines Weidenauwaldes an der Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche wird vermieden (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 14.7, S. 52).
- Durch die 4. Planänderung kann auch die Inanspruchnahme von Schilfröhrichten der Brackmarsch sowie Salz- und Brackwasserwatt für die Zu- und Ableitungen der Sandlagerfläche vermieden bzw. vermindert werden (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 14.7, S. 52).

Zu wertvollen Vegetationsbeständen wie geschützten Biotopen, Lebensraumtypen, Gehölzen, Gräben und Stillgewässern, die an das Baufeld und baubedingt genutzte Flächen angrenzen, werden fachgerechte Mindestabstände eingehalten und gegebenenfalls durch Absperrungen (Bauzäune) sichergestellt (V14).

Die fachgerechte Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen wird durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) überwacht (V12).

Zum Schutz vor baubedingten Schadstoffemissionen werden (V18, V16)

- Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt, die regelmäßig gewartet werden und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden;
- wassergefährdende Bau- und Treibstoffe nur auf hochwassersicheren, versiegelten Flächen gelagert, umgefüllt oder getankt;
- Staub- und Schadstoffemissionen aus den zu baggernden Sedimenten durch ein mit den Fachbehörden abgestimmtes Bodenmanagement unter der fachkundigen Anleitung und Begleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung minimiert.

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der Deich wird mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, um mindestens eingeschränkte Lebensraumfunktionen für Pflanzen wiederherzustellen (WH1).

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird vollständig beräumt, aber die Befestigung der Fläche bleibt erhalten (WH3).

Auf der Sandlagerfläche (WH5) werden die vorhabenbedingten Fremdstoffe nur so weit zurückgebaut, dass die oben beschriebene Mulde verfüllt und an das Niveau der angrenzenden Industrieflächen angeglichen wird.

Alle übrigen baubedingt genutzten Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig beräumt und das ursprüngliche Geländerelief wiederhergestellt. Gegebenenfalls wird der Untergrund gelockert und zwischengelagerter Oberboden wieder angedeckt. Die Flächen werden mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, um mindestens eingeschränkte Lebensraumfunktionen für Pflanzen wiederherzustellen. Nur bei sehr kleinen Flächen im Deichvorland (WH5) wird auf eine Ansaat verzichtet und das Samenpotential des Bodens sowie der umliegenden Flächen zur natürlichen Vegetationsentwicklung genutzt (WH2, WH4, WH5, WH6, WH7). Auf der Kleilagerfläche Saline werden auch wieder durch Schotter geprägte Teilflächen hergestellt und Einzelbäume gepflanzt (WH6).

Ersatzmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.6, S. 629–745; Heft 11t, Kap. 4, S. 11ff)

Trotz der Wiederherstellungsmaßnahmen verbleibt durch das Vorhaben – unter Berücksichtigung der Planänderungen – ein erheblicher Kompensationsbedarf von 2.089.800 Werteinheiten (vgl. Heft 11, Kap. 14.6, S. 29 ff., Heft 11t, Kap. 4, S. 11ff), der biotoptypenbezogen nach dem Modell des Niedersächsischen Städtetags ermittelt wurde. Zur Kompensation sind landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen auf vier Flächenkomplexen geplant. Unter Berücksichtigung der aus der Erörterung resultierenden Verringerung des Flächenumfangs der Kompensationsflächen im Schwingetal Polder Hagen-Deinste haben sie insgesamt einem Kompensationswert von rund 2.259.433 Werteinheiten (WE), so dass sich in der Bilanz ein Kompensationsüberschuss von 169.630 Werteinheiten ergibt. Die geplanten Ersatzmaßnahmen sind wie folgt zu charakterisieren:

Kompensationsfläche Krautsand

Die ca. 13,2 ha große Grünlandfläche westlich von Krautsand und östlich von Neuland grenzt unmittelbar südlich an das Südliche Sandloch an und liegt im EU-Vogelschutzgebiet Nr. V18 „Unterelbe“ (DE 2121-401). Auf der Fläche ist eine Verstärkung des Tideeinflusses und die Entwicklung von feuchtem Extensivgrünland mit Blänken und

Lebensraumfunktion vor allem für Wiesenvögel geplant. Die dafür erforderlichen Maßnahmen umfassen u. a. die Herstellung eines neuen Prieles mit Verbindung zum tidebeeinflussten Südlichen Sandloch, die Errichtung eines automatisierten Sielbauwerks in diesem Priel und die Automatisierung des bestehenden Siels im Südlichen Sandloch, die Anlage eines tidebeeinflussten Flachgewässers mit Rohbodeninseln, die Anlage von verschiedenen Blänken z. T. mit Röhrichtgürtel, das Abhängen und Verfüllen von Gräben und Grüppen sowie die Herstellung von Viehfluchtwurten und die Extensivierung der Nutzung durch Bewirtschaftungsauflagen.

biotoptypbezogener Ausgangs-Wert der Flächen:	263.900 WE
biotoptypbezogener Prognose-Wert der Flächen:	534.400 WE
biotoptypbezogener Kompensations-Wert der Maßnahmen:	270.500 WE
Anteil nach § 30 BNatSchG geschützter Biotope im Zielzustand:	100 %

Kompensationsflächen Schwinge-Wiesen

Dabei handelt es sich um zwei ca. 200 m voneinander entfernte und ca. 3,4 ha bzw. 6,3 ha große Grünlandflächen südlich der B 73 und westlich von Klein Thun. Sie grenzen östlich an die Schwinge an und gehören zum FFH-Gebiet Nr. 027 „Schwingetal“ (DE 2322-301). Auf den Flächen ist eine Extensivierung der Grünlandnutzung geplant, die die Entwicklung seggen-, binsen- oder hochstaudenreicher Nasswiesen ermöglicht. Die dazu vorgesehenen Maßnahmen umfassen u. a. auf der nördlichen Fläche die Herstellung von zwei größeren Blänken, davon eine durch Aufweitung einer Grüppe und auf der südlichen Fläche die Herstellung eines altarmähnlichen Gewässers mit Überlaufschwelle, die Anlage eines Flachwasserbereiches mit Anschluss an die Schwinge und die naturnahe Aufweitung eines Grabens sowie die Herstellung einer flachen Verwallung zur räumlichen Trennung von angrenzenden Flächen. Auf beiden Flächen werden die übrigen Grüppen entweder zu schmalen Blänken erweitert oder verfüllt.

biotoptypbezogener Ausgangs-Wert der Flächen:	223.350 WE
biotoptypbezogener Prognose-Wert der Flächen:	480.900 WE
biotoptypbezogener Kompensations-Wert der Maßnahmen:	257.550 WE
Anteil nach § 30 BNatSchG geschützter Biotope im Zielzustand:	98,7 %

Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste

Die unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Erörterung insgesamt noch ca. 72 ha große Kompensationsfläche liegt westlich von Hagen ebenfalls im FFH-Gebiet Nr. 027 „Schwingetal“ (DE 2322-301). Vorwiegend handelt es sich dabei um Flächen eines Kompensationsflächenpools des Landkreises Stade, die südlich an die Schwinge grenzen. Einbezogen ist auch eine kleinere Fläche (ca. 6 ha), die sich nördlich entlang der Schwinge erstreckt. Gegenwärtig werden die Flächen überwiegend als Grünland genutzt. Einen größeren Flächenanteil haben außerdem Wald und andere Gehölzbestände. Ziel der Maßnahmen ist die Verbindung von Niedermoor mit FFH-Lebensraumtypen der Aue. Geplant ist die Entwicklung von Niedermoor mit Senken, die Entwicklung von Auwald durch Sukzession und eine Grünlandextensivierung mit Bewirtschaftungsauflagen sowie der Erhalt und die Entwicklung von Knabenkrautbeständen, von bodensauren Eichenwäldern auf Sandböden und von Bruchwäldern. Zu den dafür notwendigen Wassermanagement-Maßnahmen gehört u. a. die Verfüllung von Gräben und Grüppen, der Rückbau von Grabenverrohrungen und die Unterbindung der Funktion des bestehenden Drainagesystems. Niedermoor und Grünland werden durch deine Verwallung getrennt, die auch als landwirtschaftliche Zuwegung dienen soll. Außerdem ist ein Aussichtsturm mit entsprechend verwallter Zuwegung vorgesehen.

biotoptypbezogener Ausgangs-Wert der Flächen:	2.088.177 WE
biotoptypbezogener Prognose-Wert der Flächen:	3.529.360 WE

biotoptypbezogener Kompensations-Wert der Maßnahmen: 1.441.183 WE
Anteil nach § 30 BNatSchG geschützter Biotope im Zielzustand: 97,5 %

Kompensationsfläche Schwinger Hangwald

Die ca. 17 ha große Fläche befindet sich südöstlich der Ortschaft Schwinge in der Gemeinde Fredenbeck und erstreckt sich über einen Hang, der nördlich an die Schwinge angrenzt. Auch sie liegt im FFH-Gebiet Nr. 027 „Schwingetal“ (DE 2322-301). Ihre Vegetation ist vorwiegend durch Bruchwald und Sumpf sowie umliegendes Grünland geprägt. Die Maßnahmen sehen die Entwicklung von Auwald durch Sukzession im Bereich entlang der Schwinge, den Erhalt und die Entwicklung der Bruchwälder mit Senken, den Erhaltung und die Entwicklung von Borstgrasrasen durch Grünlandextensivierung mit Bewirtschaftungsauflagen sowie die Anlage einer randlichen Strauch-Baumhecke vor. Freiliegende Gräben und Grüppen sollen verfüllt und ein dauerhaft wasserführendes Kleingewässer geschaffen werden. Soweit Drainagen vorhanden sind, sollen diese funktionslos gemacht und eine in die Fläche führende Zuwegung zurückgebaut werden.

biotoptypbezogener Ausgangs-Wert der Flächen: 505.300 WE
biotoptypbezogener Prognose-Wert der Flächen: 795.500 WE
biotoptypbezogener Kompensations-Wert der Maßnahmen: 290.200 WE
Anteil nach § 30 BNatSchG geschützter Biotope im Zielzustand: 97,9 %

Mit diesen Ersatzmaßnahmen werden multifunktional nicht nur die durch das gesamte Vorhaben verursachten erheblichen Beeinträchtigungen von Pflanzen und (geschützten) Biotopen, sondern auch die von Tieren und deren Lebensräumen, der biologischen Vielfalt, von Boden und Sedimenten sowie der Oberflächengewässer vollständig kompensiert.

Die Ersatzmaßnahmen wurden unter besonderer Berücksichtigung der Schutz- und Erhaltungsziele der betroffenen Schutzgebiete (FFH-Gebiet „Schwingetal“, EU-VSG „Unterelbe“, NSG „Deinster Mühlenbach“ und „Steinbeck“ sowie LSG „Schwingetal“ und „Kehdinger Marsch“), des Managementplans für das FFH-Gebiet „Schwingetal“ sowie des Integrierten Bewirtschaftungsplans Elbeästuar (IBP Elbe) und der zurzeit bestehenden Defizite im Gebiet entwickelt und mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Auswirkungen auf Pflanzen und Biotope:

(vgl. Heft 11, Kap. 7.4.3, S. 337 ff., Kap. 14.5, S. 612 ff. und Kap. 14.6.8, S. 7.4.6;

Heft 11w, Kap. 5, S. 3 f. und Kap. 14, S. 27 f.;

Heft 11x, Kap. 7, S. 20 ff. und Kap. 14.5, S. 44 ff.;

Heft 11mm/11n, Kap. 7, S. 23 ff., Kap. 14.5, S. 44 ff. und Kap. 14.7, S. 52 f.

sowie Heft11p/11q, Kap. 5, S. 8 f. Kap. 7, S. 15 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen.

Wirkfaktoren	Umweltauswirkungen
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich Sedimentnahme	Insgesamt rund 15,7 ha terrestrischer und ästuariner Biotoptypen sind durch Versiegelung, direkte oder aufgeständerte Überbauung oder Überschüttung für die Deicherhöhung von einem Verlust oder einer starken Veränderung der Vegetation betroffen. Vorwiegend handelt es sich dabei um Biotoptypen mit mittlerem bis sehr hohem Wert.

	Weitere ca. 32,2 ha ästuariner und terrestrischer Biotoptypen mit überwiegend hohem bis sehr hohem Wert sind von der Abgrabung für die Hafenbecken und wasserseitigen Zufahrt und von den betriebsbedingten Unterhaltungsmaßnahmen betroffen. Rund 1,4 ha der bestehenden wasserseitigen Zufahrt zum Südhafen gehen aus der betrieblichen Nutzung und können sich daher zukünftig wieder natürlicher entwickeln, werden aber weiterhin von den angrenzenden Hafennutzungen beeinflusst. Weitere rund 57,1 ha terrestrischer Flächen werden temporär baubedingt genutzt und zum Teil dauerhaft verändert. Mit Ausnahme der 4 ha großen Baustelleneinrichtungsfläche sowie bereits versiegelter Flächen werden sich nach Abschluss der Baumaßnahme aber wieder Vegetationsbestände mit mindestens eingeschränkten Werten und Funktionen für das Schutzgut Pflanzen entwickeln. Die Flächeninanspruchnahme erfolgt außerhalt der Schutzgebiete. Es sind jedoch rund 23,3 ha nach § 30 BNatSchG (§) geschützten Biotope und ca. 38,8 ha FFH-Lebensraumtypen (LRT) betroffen. Dabei handelt es sich um: WWT Tide-Weiden-Auwald (LRT 91E0*, §) 6.900 m² BAS Sumpfiges Weiden-Auengebüsch (§) 400 m² BAZ Sonstiges Weiden-Auengebüsch (§) 3.600 m² BAT Tide-Weiden-Auengebüsch (LRT 1130/91E0*, §) 15.100 m² BE Einzelstrauch ((LRT 1130), §) 900 m² HBA Allee/Baumreihe (LRT 1130, §) 800 m² HBE Sonstiger Einzelbaum/Baumgruppe (LRT 1130, §) 800 m² KFS Stark ausgebauter Flussabschnitt der Brackwasser-Ästuare (LRT 1130) 272.100 m² KPB Brackmarschpriel (LRT 1130, §) 200 m² KRP Schilfröhricht der Brackmarsch (LRT 1130, §) 22.800 m² KSA Sandbank/-strand der Ästuare (LRT 1130, §) 19.400 m² KWB Brackwasserwatt der Ästuare ohne Vegetation höherer Pflanzen (LRT 1140, §) 48.700 m² VERS Schilfröhricht nährstoffreicher Stillgewässer (§) 200 m² NRS Schilf-Landröhricht (§) 9.000 m² NSR Sonstiger nährstoffreicher Sumpf (§) 51.800 m² GMS Sonstiges mesophiles Grünland (§) 41.850 m² GNF Seggen-, binsen- o. hochstaudenreicher Flutrasen (§) 10.500 m² Es werden keine Flächen mit Vorkommen besonders geschützter Pflanzenarten oder Pflanzenarten der Roten Liste in Anspruch genommen.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsveränderungen und Gewässertrübungen	Durch diese Wirkfaktoren sind keine erheblichen zusätzlichen Auswirkungen auf Pflanzen und Biotoptypen zu erwarten.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Durch diesen Wirkfaktor sind keine erheblichen Auswirkungen auf Pflanzen und Biotope zu erwarten.

II.3.10.4.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG

Tabelle 10: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Pflanzen

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich Sedimententnahme – besonders geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Durch Versiegelung, durch direkte oder aufgeständerte Überbauung, durch Überschüttung für die Deicherhöhung, durch Abgrabung für die Hafenbecken und wasserseitigen Zufahrten sowie durch betriebsbedingte Unterhaltungsmaßnahmen sind Biotope betroffen, die gemäß § 30 BNatSchG besonders geschützt sind. Die Flächeninanspruchnahmen besonders geschützter Biotope sind nicht ausgleichbar. Eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG wird mit diesem Beschluss erteilt. Der Flächenumfang betroffener § 30–Biotope beträgt 23,3 ha. Die Flächeninanspruchnahmen werden jedoch gem. § 15 BNatSchG ersetzt.
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich Sedimententnahme – terrestrische und ästuarine Biotoptypen	II Belastungsbereich	Insgesamt sind rund 15,7 ha terrestrischer und ästuarinen Biotoptypen durch Versiegelung, direkte oder aufgeständerte Überbauung oder Überschüttung für die Deicherhöhung von einem Verlust oder einer starken Veränderung der Vegetation betroffen. Vorwiegend handelt es sich dabei um Biotoptypen mit mittlerem bis sehr hohem Wert. Weitere ca. 32,2 ha ästuariner und terrestrischer Biotoptypen mit überwiegend hohem bis sehr hohem Wert sind von der Abgrabung für die Hafenbecken und wasserseitigen Zufahrt und von den betriebsbedingten Unterhaltungsmaßnahmen betroffen. Rund 1,4 ha der bestehenden wasserseitigen Zufahrt zum Südhafen gehen aus der betrieblichen Nutzung und können sich daher zukünftig wieder natürlicher entwickeln, werden aber weiterhin von den angrenzenden Hafennutzungen beeinflusst. Weitere rund 57,1 ha terrestrischer Flächen werden temporär baubedingt genutzt und zum Teil dauerhaft verändert.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Mit Ausnahme der 4 ha großen Baustelleneinrichtungsfläche sowie bereits versiegelter Flächen werden sich nach Abschluss der Baumaßnahme aber wieder Vegetationsbestände mit mindestens eingeschränkten Werten und Funktionen für das Schutzgut Pflanzen entwickeln. Die Flächeninanspruchnahme ästuariner und terrestrischer Biotoptypen stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Natura 2000-Gebiete und Schutzgebiete werden nicht in Anspruch genommen. Flächen mit Vorkommen besonders geschützter Pflanzenarten oder Pflan-zenarten der Roten Liste werden nicht in Anspruch genommen.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsveränderungen und Gewässertrübungen – ästuarine Biotoptypen	II Vorsorgebereich	Durch diese Wirkfaktoren sind keine erheblichen zusätzlichen Auswirkungen auf Pflanzen und Biotoptypen zu erwarten. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – ästuarine und terrestrische Biotoptypen	II Vorsorgebereich	Durch diese Wirkfaktoren sind keine erheblichen zusätzlichen Auswirkungen auf Pflanzen und Biotoptypen zu erwarten. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Es kommt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Verbotstatbestände angrenzender Schutzgebiete sind nicht erfüllt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen kommt, die im Zulässigkeitsgrenzbereich liegen. Die Flächeninanspruchnahme besonders geschützter Biotope auf 23,3 ha Fläche ist nicht ausgleichbar. Die erforderliche Befreiung gem. § 67 BNatSchG wird mit diesem Beschluss erteilt. Die Flächeninanspruchnahme ästuariner und terrestrischer Biotoptypen wird als Umweltauswirkung im Belastungsbereich gewertet. Sie stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wieder-

herstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Alle übrigen Umweltauswirkungen werden dem Vorsorgebereich zugeordnet und stellen keine erheblichen Umweltauswirkungen dar.

II.3.10.5 Schutzgut biologische Vielfalt

II.3.10.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut biologische Vielfalt

Tabelle 11: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut biologische Vielfalt

Ausgangszustand: vgl. Heft 11, Kap. 7.5, S. 344 ff.)
Im Vorhabensbereich befinden sich Flächen, die im Landschaftsrahmenplan als "Gebiete mit sehr hoher Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz und für den Erhalt der biologischen Vielfalt" ausgewiesen sind und deren Bedeutung auch durch die aktuellen Datengrundlagen gestützt wird: Das Planfeststellungsgebiet ist überwiegend Teil des 1.354 ha großen Gebietes sehr hoher Bedeutung LK-001 „Stromelbe zwischen Bassenfleth und Schwarztonnensand“, ausgenommen sind jedoch die bestehenden Hafenanlagen und der Deich. Die südlich an den Deich angrenzenden Flächen nördlich der Schwinge, die auch für die Kleilagerung genutzt werden sollen, sind Teil des 123 ha großen Gebietes sehr hoher Bedeutung LK-012 „Schwinge-Unterlauf mit Wördener Außendeich“. Die binnendeichs angrenzenden Flächen nördlich und südlich der Dow-Betriebsanlagen, sind Teil des 365 ha großen Gebietes sehr hoher Bedeutung LK-013 „Bützflether Außendeich und Bützflether Sand“, das sich aus verschiedenen Teilflächen zusammensetzt. Der westlich an die Kleilagerfläche Saline angrenzende Feuchtbiotopkomplex ist als Kleinstgebiet 001 mit besonderer Bedeutung für den Biotopschutz ausgewiesen. Die Flächen des Kleilagers Saline sind nicht Teil eines Gebietes mit besonderer Bedeutung aber die Flächen erreichen zum Teil eine mittlere Bedeutung für den Biotopschutz (vgl. Heft 11x, Kap. 7, S. 23). Die für die Sandlagerung vorgesehenen Flächen nördlich der AOS sind im Landschaftsrahmenplan nicht als Flächen mit besonderer Bedeutung ausgewiesen, haben aber zwischenzeitlich Vegetationsbestände mit Potenzial für eine erhöhte Bedeutung entwickelt.
Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben: (vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)
Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist: – mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, von denen Störwirkungen ausgehen, – mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen, – mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerbliche Bauflächen. Stofflichen Emissionen aus Korrosionsschutzbeschichtungen werden durch Einhaltung einer Mindestaushärtungszeit und solche durch die Oberflächenentwässerung durch geeignete Vorkehrungen (Sammler und Sandfänge) minimiert.

Der aus der 2. Planänderung resultierende Wechsel von der ursprünglich geplanten Kleilagerfläche Ruthenstrom bei Krautsand zur Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge ermöglichte eine erhebliche Verkürzung des Transportweges durch das Gebiet LK-001 „Stromelbe zwischen Bassenfleth und Schwarztonnensand“ und eine Konzentration der damit verbundenen Emissionen und Störwirkungen auf das Umfeld der geplanten Anlagen (vgl. Heft 11x, Kap. 6, S. 14 f.).

Vermeidungsmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.; Heft 11w, Kap. 14, S. 18 ff.; Heft 11x, S. 35 ff.; Heft 11mm/11n, S. 36 ff.)

Die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen für Tiere und Pflanzen dienen auch der Minimierung der Auswirkungen auf die biologische Vielfalt (siehe Abschnitte II.3.10.3.1und II.3.10.4.1). Das gilt insbesondere für folgende Maßnahmen:

- die Verminderung der baubedingten Inanspruchnahme besonders geschützter Biotope,
- die Einhaltung fachgerechter Mindestabstände zu geschützten Biotopen, Lebensraumtypen, Gehölzen, Gräben und Stillgewässern, die an das Baufeld und baubedingt genutzte Flächen angrenzen,
- die Minimierung der Auswirkungen von Luft- und Wasserschall,
- die Minimierung der Sedimentverdriftung und Gewässertrübung sowie die Vermeidung vorhabensbedingten Sauerstoffmangels,
- die Sicherstellung der fachgerechten Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen durch eine Umweltbaubegleitung (UBB),
- das fachgerechte Bodenmanagement und der damit verbundene Schutz vor baubedingten Schadstoffemissionen.

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der Deich wird mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, um mindestens eingeschränkte Lebensraumfunktionen für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt wiederherzustellen (WH1).

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird vollständig beräumt, aber die Befestigung der Fläche bleibt erhalten (WH3).

Auf der Sandlagerfläche (WH5) werden die vorhabensbedingten Fremdstoffe nur so weit zurückgebaut, dass eine vorhandene Senke an das Niveau der angrenzenden Industrieflächen angeglichen wird.

Alle übrigen baubedingt genutzten Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig beräumt und das ursprüngliche Geländerelief wiederhergestellt. Gegebenenfalls wird der Untergrund gelockert und zwischengelagerter Oberboden wieder angedeckt. Die Flächen werden mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, um mindestens eingeschränkte Lebensraumfunktionen für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt wiederherzustellen. Nur bei sehr kleinen Flächen im Deichvorland (WH5) wird auf eine Ansaat verzichtet und das Samenpotential des Bodens sowie der umliegenden Flächen zur natürlichen Vegetationsentwicklung genutzt (WH2, WH4, WH5, WH6, WH7). Auf der Kleilagerfläche Saline werden auch wieder durch Schotter geprägte Teilflächen hergestellt und Einzelbäume gepflanzt (WH6).

Ersatzmaßnahmen: (vgl. Heft 11, Kap. 14.6, S. 629–745)

Durch das Vorhaben kommt es auf Flächen mit besonderer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz und für den Erhalt der biologischen Vielfalt zu einem dauerhaften

Wert- und Funktionsverlust. Für die biologische Vielfalt wurde jedoch kein Kompensationsbedarf ermittelt, der über den biotoptypbezogenen Bedarf hinausgeht. Die Kompensation erfolgt durch die in Ziffer II.3.10.4.1 beschriebenen Maßnahmen der Kompensationsflächen Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald. Mit den genannten Maßnahmen werden verschiedene Gewässer, nasse bis frische Biotope des Offenlandes sowie von Gehölzen dominierte Biotope unterschiedlicher Ausprägung geschaffen bzw. entwickelt, die eine sehr hohe Bedeutung für den Biotopschutz haben und Lebensräume für wertgebende Tierarten verschiedener Tiergruppen (wie Insekten und andere Wirbellose, Amphibien und Reptilien, Vögel, Fledermäuse und andere Säuger) bieten können, so dass sie auch die Beeinträchtigungen des Schutzgutes biologische Vielfalt vollständig kompensieren.

Auswirkungen auf die biologische Vielfalt: (vgl. Heft 11, Kap. 7.5.2, S. 348 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt.

Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Es werden randlich liegende Flächen der im Landschaftsrahmenplan ausgewiesenen Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz und für den Erhalt der biologischen Vielfalt in Anspruch genommen. Diese Teilgebiete verlieren infolgedessen dauerhaft oder temporär ihre hohe oder sehr hohe Bedeutung: Im Gebiet LK-001 „Stromelbe zwischen Bassenfleth und Schwarztonnensand“ kommt es zu einem anlagebedingten dauerhaften Verlust von ca. 35-40 ha Fläche, zu einer baubedingten Nutzung und anlagebedingten weitgehenden Isolation von ca. 2 ha und zu einer temporären baubedingten Nutzung und Funktionseinschränkung von weiteren ca. 2 ha Flächen. Das Gebiet LK-012 „Schwinge-Unterlauf mit Wöhrdener Außendeich“ ist nur in geringem Umfang (ca. 1 ha) randlich durch eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme für die Deicherhöhung und von einer vorübergehenden baubedingten Nutzung von weiteren ca. 4,5 ha Flächen betroffen. Im Bereich des Gebietes LK-013 „Bützflether Außendeich und Bützflether Sand“ werden ca. 2 ha für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen und dabei dauerhaft überformt. Signifikante Folgewirkungen für die jeweils verbleibenden Gebiete besonderer Bedeutung sind durch die Flächeninanspruchnahme nicht zu erwarten. Auch die bestehenden Funktionen der Gebiete als wichtige Laich-, Aufwuchs- und Wandergebiete für Fische und als Teil des Biotopverbundes für offenlandgeprägte Feuchtlebensräume werden durch die randlichen Flächenverluste nicht signifikant eingeschränkt.
anlagebedingte Strömungsänderungen	Sie haben keine signifikanten Auswirkungen auf die besondere Bedeutung des betroffenen Gebietes LK-001 „Stromelbe zwischen Bassenfleth und Schwarztonnensand“.

bau- und betriebsbedingte akustische, optische und stoffliche Emissionen, Erschütterungen und Gewässertrübungen	Durch die baubedingten Störwirkungen sind keine nachhaltigen Veränderungen der Werte und Funktionen der verbleibenden Gebiete besonderer Bedeutung LK-001, LK-012 und LK-013 sowie des an die Kleilagerfläche Saline angrenzenden Kleinstgebietes besonderer Bedeutung 001 zu erwarten. Temporäre Auswirkungen auf Ihre Funktionen im Biotopverbund und als Wanderkorridor für wertgebende Arten wie Schweinswal und Finte werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen minimiert. Die zu erwartenden betrieblichen Störwirkungen gleichen denen des Umschlagbetriebs im bestehenden Hafen, deren Ausdehnung durch die Erweiterung nach Süden zwar etwas erhöht wird, die aber nicht zu einer signifikanten Einschränkung der bestehenden Bedeutung der Gebiete führen wird.

II.3.10.5.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut biologische Vielfalt

Tabelle 12: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut biologische Vielfalt

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Keine	II Belastungsbereich	-
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich Sedimentnahme – Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz gem. LRP	I Vorsorgebereich	Es werden randlich liegende Flächen der im Landschaftsrahmenplan ausgewiesenen Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz und für den Erhalt der biologischen Vielfalt in Anspruch genommen. Diese Teilgebiete verlieren infolgedessen dauerhaft oder temporär ihre hohe oder sehr hohe Bedeutung: Im Gebiet LK-001 „Stromelbe zwischen Bassenfleth und Schwarztonnensand“ kommt es zu einem anlagebedingten dauerhaften Verlust von ca. 35-40 ha Fläche, zu einer baubedingten Nutzung und anlagebedingten weitgehenden Isolation von ca. 2 ha und zu einer tempo-

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		rären baubedingten Nutzung und Funktionseinschränkung von weiteren ca. 2 ha Flächen. Das Gebiet LK-012 „Schwinge-Unterlauf mit Wöhrdener Außendeich“ ist nur in geringem Umfang (ca. 1 ha) randlich durch eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme für die Deicherhöhung und von einer vorübergehenden baubedingten Nutzung von weiteren ca. 4,5 ha Flächen betroffen. Im Bereich des Gebietes LK-013 „Bützflether Außendeich und Bützflether Sand“ werden ca. 2 ha für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen und dabei dauerhaft überformt. Signifikante Folgewirkungen für die jeweils verbleibenden Gebiete besonderer Bedeutung sind durch die Flächeninanspruchnahme nicht zu erwarten. Auch die bestehenden Funktionen der Gebiete als wichtige Laich-, Aufwuchs- und Wandergebiete für Fische und als Teil des Biotopverbundes für offenlandgeprägte Feuchtlebensräume werden durch die randlichen Flächenverluste nicht erheblich eingeschränkt. Die Bedeutung der Gebiete wird nicht erheblich eingeschränkt, die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet.
anlagebedingte Strömungsveränderungen – Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz gem. LRP	II Vorsorgebereich	Signifikante Auswirkungen auf die besondere Bedeutung des betroffenen Gebietes LK-001 „Stromelbe zwischen Bassenfleth und Schwarztonnensand“ sind nicht zu erwarten, die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz gem. LRP	II Vorsorgebereich	Durch die baubedingten Störwirkungen sind keine nachhaltigen Veränderungen der Werte und Funktionen der verbleibenden Gebiete besonderer Bedeutung LK-001, LK-012 und LK-013 sowie des an die Kleilagerfläche Saline angrenzenden Kleinstgebietes besonderer Bedeutung 001 zu erwarten. Temporäre Auswirkungen auf Ihre Funktionen im Biotopverbund und als Wanderkorridor für

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		wertgebende Arten wie Schweinswal und Finte werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen minimiert. Die zu erwartenden betrieblichen Störwirkungen gleichen denen des Umschlagbetriebs im bestehenden Hafen, deren Ausdehnung durch die Erweiterung nach Süden zwar etwas erhöht wird, die aber nicht zu einer signifikanten Einschränkung der bestehenden Bedeutung der Gebiete führen wird. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet, da eine signifikante Einschränkung der Bedeutung der Gebiete nicht zu erwarten ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt kommt, die im Vorsorgebereich liegen. Auswirkungen, die im Belastungs- und Zulässigkeitsgrenzbereich liegen, entstehen nicht. Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt sind als nicht erheblich zu bewerten.

II.3.10.6 Schutzgut Fläche

II.3.10.6.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Fläche

Tabelle 13: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Fläche

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.6, S. 389 ff.)
Innerhalb der Planfeststellungsgrenzen des Vorhabens – dominieren die weitgehend unversiegelten Freiflächen der Elbe und des Deichvorlands, die aufgrund ihrer eingeschränkten Überprägung durch den Menschen von besonderer Bedeutung bzw. im Bereich der Liegewannen und Zufahrten von allgemeiner bis besonderer Bedeutung für das Schutzgut sind; – haben die weitgehend unversiegelten aber überprägten und aufgrund ihrer Zweckbestimmung für andere Nutzungen nur eingeschränkt verfügbaren Deichflächen eine allgemeine Bedeutung; – sind versiegelte und überbaute Flächen mit geringer Bedeutung nur kleinräumig ausgebildet. Bei den außerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegenden Flächen für – die Baustelleneinrichtung südlich der Betriebsanlagen der Dow und für die Sandlagerung nördlich der Betriebsanlagen der AOS handelt es sich um Freiflächen im Siedlungsbereich mit allgemeiner Bedeutung;

- die Kleilagerung südlich der Schwinge handelt es sich um einen Teil eines größeren Freiraums mit industriellen Vornutzungen von allgemeiner bis besonderer Bedeutung (vgl. Heft 11x, Kap. 7, S. 23).

Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)

Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist:

- mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen,
- mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen
- mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzende gewerbliche Bauflächen.

Vermeidungsmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.)

Zur Minimierung des baubedingten Flächenverbrauchs (V16)

- werden für die Baustelleneinrichtung und die Sedimentlagerung vorwiegend Flächen in Gebieten genutzt, die bereits für industrielle und gewerbliche Nutzungen ausgewiesen bzw. durch vorangegangene Nutzungen entsprechend vorbelastet sind;
- erfolgt die Zuwegung zur Baustelle und zu baubedingt genutzten Flächen so weit wie möglich über bestehende Straßen und Wege;
- wird eine ungewollte Ausweitung temporär genutzter Flächen vermieden und gegebenenfalls durch Absperrungen sichergestellt.

Die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen wird durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) gewährleistet (V12).

Zum Schutz umliegender Flächen vor baubedingten Schadstoffemissionen werden (V18, V16)

- Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt, die regelmäßig gewartet werden und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden;
- wassergefährdende Bau- und Treibstoffe nur auf hochwassersicheren, versiegelten Flächen gelagert, umgefüllt oder getankt;
- Staub- und Schadstoffemissionen aus den zu baggernden Sedimenten durch ein mit den Fachbehörden abgestimmtes Bodenmanagement unter der fachkundigen Anleitung und Begleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung minimiert (vgl. auch V 13, Heft 11m/11n, Kap. 14.2, S. 37 ff.).

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der Deich wird wieder angesät und vergleichbare Flächenfunktionen werden wiederhergestellt (WH1).

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird vollständig beräumt, aber die Befestigung der Fläche bleibt erhalten (WH3).

Auf der Sandlagerfläche (WH5) werden die vorhabenbedingten Fremdstoffe nur so weit zurückgebaut, dass auf einer Teilfläche eine vorhandene Senke an das Niveau der angrenzenden Industrieflächen angeglichen wird.

Alle übrigen baubedingt genutzten Flächen werden wieder weitestgehend in den Ausgangszustand versetzt. Dazu werden sie nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig beräumt, das ursprüngliche Geländerelief wiederhergestellt, zwischengelagerter Oberboden wieder angedeckt und die Flächen mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät oder der natürlichen Vegetationsentwicklung überlassen (WH2, WH4, WH5, WH6, WH7). Auf der Kleilagerfläche Saline werden auch wieder durch Schotter geprägte Teilflächen hergestellt und Einzelbäume gepflanzt (WH6).

Ersatzmaßnahmen:

Für das Schutzgut Fläche erfolgen keine Ersatzmaßnahmen.

Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche: (vgl. Heft 11, Kap. 7.6.3, S. 391 f.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche.

Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Bisher überwiegend unversiegelte Freiflächen – der Elbe und des Deichvorlandes mit besonderer Bedeutung – der bestehenden Liegewannen und Zufahrten des Südhafens mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung und – des bestehenden Deiches mit allgemeiner Bedeutung. werden in ihrem Wert dauerhaft gemindert – auf ca. 32,2 ha durch Überformung und Einschränkungen anderer Nutzungen insbesondere für die Hafenbecken und Zufahrten zu Flächen mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung, – in einem schmalen Streifen von rund 3 ha durch Überformung im Zuge der Deicherhöhung zu Flächen allgemeiner Bedeutung (vgl. Lageplan der versiegelten Flächen, Blatt-Nr. 16n), – und auf rund 4 ha durch Versiegelung und Überbauung bzw. Überlagerung mit einem Steindeckwerk zu Flächen mit geringer Bedeutung (vgl. Lageplan der versiegelten Flächen, Blatt-Nr. 16n). Im Gegenzug werden zwar kleinere Flächen (ca. 1,4 ha) aus der Hafennutzung gehen, die aber weiterhin nur eine allgemeine bis besondere Bedeutung für das Schutzgut Fläche erreichen werden. Außerdem werden auch Deichverteidigungswege, Hafenanlagen sowie eine Pionierrampe und eine Buhne zurückgebaut und entsiegelt, aber überwiegend werden die entsprechenden Flächen wieder für die geplanten Anlagen in Anspruch genommen.
baubedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Etwa 53,1 ha bisher überwiegend unversiegelte Freiflächen des Deichvorlands mit besonderer Bedeutung, eines Freiraums mit industrieller Vornutzung allgemeiner bis besonderer Bedeutung und des Siedlungsbereichs mit allgemeiner Bedeutung werden

	vorübergehend genutzt, aber nach Abschluss der Baumaßnahme in ähnlicher Weise wiederhergestellt, sodass es nicht zu einer dauerhaften Wertminderung kommt (vgl. auch Heft 11w, Kap. 5, S. 3 f.; Heft 11x, Kap. 7, S. 20 ff., Heft 11m/11n, Kap. 7, S. 23 ff und Heft 11p/11q, Kap. 5, S. 8 f.). Und ca. 4 ha bisher unversiegelter Freifläche des Siedlungsbereichs mit allgemeiner Bedeutung werden dauerhaft zu Flächen geringer Bedeutung, da die Befestigung der Baustelleneinrichtungsfläche für gewerbliche Folgenutzungen erhalten bleibt.

II.3.10.6.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Fläche

Tabelle 14: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Fläche

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Keine	II Belastungsbereich	-
Anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	I Vorsorgebereich	Bisher überwiegend unversiegelte Freiflächen – der Elbe und des Deichvorlandes mit besonderer Bedeutung – der bestehenden Liegewannen und Zufahrten des Südhafens mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung – des bestehenden Deiches mit allgemeiner Bedeutung werden in ihrem Wert dauerhaft gemindert – auf ca. 32,2 ha durch Überformung und Einschränkungen anderer Nutzungen insbesondere für die Hafenbecken und Zufahrten zu Flächen mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung,

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		– in einem schmalen Streifen von rund 3 ha durch Überformung im Zuge der Deicherhöhung zu Flächen allgemeiner Bedeutung (vgl. Lageplan der versiegelten Flächen, Blatt-Nr. 16n), – und auf rund 4 ha durch Versiegelung und Überbauung bzw. Überlagerung mit einem Steindeckwerk zu Flächen mit geringer Bedeutung (vgl. Lageplan der versiegelten Flächen, Blatt-Nr. 16n). Im Gegenzug werden zwar kleinere Flächen (ca. 1,4 ha) aus der Hafennutzung gehen, die aber weiterhin nur eine allgemeine bis besondere Bedeutung für das Schutzgut Fläche erreichen werden. Außerdem werden auch Deichverteidigungswege, Hafenanlagen sowie eine Pionierrampe und eine Buhne zurückgebaut und entsiegelt, aber überwiegend werden die entsprechenden Flächen wieder für die geplanten Anlagen in Anspruch genommen. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet, da sich der Flächenverbrauch aus der vorgegebenen Hafenentwicklung ergibt und Art und Umfang der Inanspruchnahme den Vorgaben übergeordneter Planungsebenen entspricht.
baubedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	II Vorsorgebereich	Etwa 53,1 ha bisher überwiegend unversiegelte Freiflächen des Deichvorlands mit besonderer Bedeutung, eines Freiraums mit industrieller Vornutzung allgemeiner bis besonderer Bedeutung und des Siedlungsbereichs mit allgemeiner Bedeutung werden vorübergehend genutzt, aber nach Abschluss der Baumaßnahme in ähnlicher Weise wiederhergestellt, sodass es nicht zu einer dauerhaften Wertminderung kommt (vgl. auch Heft 11w, Kap. 5, S. 3 f.; Heft 11x, Kap. 7, S. 20 ff., Heft 11m/11n, Kap. 7, S. 23 ff und Heft 11p/11q, Kap. 5, S. 8 f.). Und ca. 4 ha bisher unversiegelter Freifläche des Siedlungsbereichs mit allgemeiner Bedeutung werden dauerhaft zu

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Flächen geringer Bedeutung, da die Befestigung der Baustelleneinrichtungsfläche für gewerbliche Folgenutzungen erhalten bleibt. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet, da die Flächeninanspruchnahme nur im notwendigen Umfang erfolgt. Die Wiederherstellung von Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme minimiert den Flächenverbrauch.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche kommt, die im Vorsorgebereich liegen. Auswirkungen, die im Belastungs- und Zulässigkeitsgrenzbereich liegen, entstehen nicht. Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind als nicht erheblich zu bewerten.

II.3.10.7 Schutzgut Boden

II.3.10.7.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutz gut Boden

Tabelle 15: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Boden

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.7, S. 393 ff.)
Bei den <u>terrestrischen Böden</u> innerhalb der Planfeststellungsgrenzen handelt es sich – im Bereich des Deichvorlands um Böden der mittleren Kalkmarsch-Rohmarsch, die aufgrund ihrer geringen anthropogenen Nutzung und Überprägung überwiegend von besonderer Bedeutung sind, – im Bereich des bestehenden Deiches aufgrund der anthropogenen Überformung um Böden von allgemeiner bis geringer Bedeutung, – im Bereich kleinflächiger Versiegelungen um Böden von geringer Bedeutung. Bei den externen terrestrischen Flächen für die Sedimentlagerung und Baustelleneirichtung handelt es sich – bei den Flächen für die Kleilagerung im Deichvorland an der Schwinge ebenfalls um Böden der mittleren Kalkmarsch-Rohmarsch, die aufgrund ihrer geringen anthropogenen Nutzung und Überprägung überwiegend von besonderer Bedeutung sind, – bei der Sandlagerfläche aufgrund anthropogener Überprägungen durch die Vornutzung als Lagerfläche und angrenzender Industrieanlagen um Böden von allgemeiner bis geringer Bedeutung, – bei der Kleilagerfläche Saline ebenfalls aufgrund der gewerblichen Vornutzungen und starken Überprägungen um Böden von allgemeiner bis geringer Bedeutung (vgl. Heft 11x, Kap. 7, S. 23), – bei den Flächen für die Baustelleneinrichtung auf dem Dow-Gelände teils um anthropogen aufgefüllte Flächen mit Böden allgemeiner bis geringer Bedeutung und teils um weniger überprägte Böden mit höherer Bedeutung.

Im Vorhabengebiet sind nach den vorliegenden Informationen keine Böden mit hohen Kohlenstoffgehalten und einem entsprechend hohem Klimaschutzpotenzial vorhanden bzw. zu erwarten.

Die ästuarinen Sedimente der Watt- und Flachwasserbereiche innerhalb der Planfeststellungsgrenzen sind infolge anthropogener Nutzung und Überformung sowie bestehender Schadstoffbelastungen überwiegend von allgemeiner bis geringer Bedeutung. Versiegelte und überbaute Sedimente mit geringer Bedeutung treten nur kleinräumig auf.

Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)

Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist:

- mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, von denen Emissionen ausgehen,
- mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen,
- mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzende gewerbliche Bauflächen.

Stoffliche Emissionen aus Korrosionsschutzbeschichtungen werden durch Einhaltung einer Mindestaushärtungszeit und solche durch die Oberflächenentwässerung durch geeignete Vorkehrungen (Sammler und Sandfänge) minimiert.

Vermeidungsmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.; Heft 11w, Kap. 14, S. 18 ff.; Heft 11mm/11n, Kap. 14.2, S. 36 ff.)

Zum Schutz des Bodens (V16)

- werden für die Baustelleneinrichtung und die Sedimentlagerung vorwiegend vorbelastete Flächen in Gebieten genutzt, die bereits für industrielle und gewerbliche Nutzungen ausgewiesen sind,
- erfolgt die Zuwegung zur Baustelle und zu baubedingt genutzten Flächen so weit wie möglich über bestehende Straßen und Wege,
- wird eine ungewollte Ausweitung temporär genutzter Flächen vermieden und gegebenenfalls durch Absperrungen sichergestellt,
- werden Bodenschädigungen durch Verdichtung durch geeignete Maßnahmen (wie temporäre Befestigungen) vermieden,
- werden Ober- und Unterboden fachgerecht getrennt voneinander aufgenommen und bis zur Wiederverwendung zwischengelagert,
- werden vegetationsfreie Böden bei Bedarf durch geeignete Maßnahmen vor Verwehung geschützt.

Die fachgerechte Umsetzung der Bodenschutzmaßnahmen wird, wie in der Erörterung zugesagt, durch eine bodenkundliche Baubegleitung sichergestellt.

Zum Schutz vor baubedingten Schadstoffemissionen werden (V18, V16)

- Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt, die regelmäßig gewartet werden und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden,
- wassergefährdende Bau- und Treibstoffe nur auf hochwassersicheren, versiegelten Flächen gelagert, umgefüllt oder getankt,
- werden die Sedimentlagerflächen fachgerecht gegen den Austrag von Schadstoffen in den Boden oder in Gewässer gesichert,

- werden belastete Sedimente auf der Basis der Ergebnisse der Voruntersuchungen getrennt gefördert und getrennt nach den Zuordnungsklassen der LAGA M20 abgelagert,
- werden potenziell hochbelastete Kleisedimente auf Schuten geladen, erneut beprobt und anhand der Ergebnisse entschieden, ob sie auf Lkw geladen und direkt der fachgerechten Entsorgung zugeführt werden oder ob sie auf der Kleilagerfläche für die weitere Verwendung zwischengelagert werden können,
- werden Abtrocknungs- und Niederschlagswasser in Rückhaltebecken aufgefangen, beprobt und nur bei Einhaltung einschlägiger Grenzwerte in Oberflächengewässer eingeleitet oder andernfalls mit Lkw einer fachgerechten Entsorgung zugeführt,
- werden Verwehungen und Staubentwicklung durch geeignete Maßnahmen, wie randliche Verwallungen, Begrünung oder Abdeckung und Bewässerung, minimiert,
- erfolgt das Bodenmanagement in Abstimmung mit den Fachbehörden und unter der fachkundigen Anleitung und Begleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung (V13).

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der Deich wird mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät (WH1) und vergleichbare Bodenfunktionen werden wiederhergestellt.

Auf der Baustelleneinrichtungsfläche bleibt die Befestigung der Fläche erhalten, sodass sich die Bodenfunktionen nicht wieder entwickeln können (WH3).

Auf der Sandlagerfläche werden die zwischengelagerten Sande nur so weit zurückgebaut, dass eine vorhandene Senke an das Niveau der angrenzenden Industrieflächen angeglichen wird (WH5). Auf den übrigen temporär genutzten Flächen werden alle vorhabenbedingten Fremdstoffe entfernt und das ursprüngliche Relief wiederhergestellt. Gegebenenfalls wird der Untergrund der temporär genutzten Flächen gelockert, zwischengelagerter Oberboden wieder angedeckt und die Flächen mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät bzw. bei kleinen Flächen im Deichvorland der natürlichen Vegetationsentwicklung aus dem Samenpotenzial überlassen (WH2, WH4, WH5, WH6, WH7). Auf der Kleilagerfläche Saline werden auch wieder durch Schotter geprägte Teilflächen hergestellt und Einzelbäume gepflanzt (WH6). Auf diese Weise werden die Bodenfunktionen der in ähnlicher Weise vorbelasteten Sedimentlagerflächen wiederhergestellt und auf den Arbeitsflächen im Deichvorland können sich die Bodenfunktionen mindestens in eingeschränktem Umfang wieder entwickeln.

Ersatzmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.6, S. 629–745; Heft 11t, Kap. 4, S. 11ff)

Durch die vorhabenbedingte dauerhafte Versiegelung, Überbauung, Abgrabung und Überschüttung von ästuarinen Sedimenten geringer bis allgemeiner Bedeutung und von terrestrischen Böden vorwiegend geringer oder allgemeiner bis geringer aber zum Teil auch besonderer Bedeutung kommt es zum Verlust bzw. zur Minderung ihrer Werte und Funktionen. Dafür wurde jedoch kein Kompensationsbedarf ermittelt, der über den biotoptypbezogen ermittelten Bedarf hinausgeht (vgl. Heft 11, Kap. 14.5.2, S. 626 f.; Heft 11t, Kap. 4, S. 11ff).

Die vollständige Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen von Boden und Sedimenten erfolgt durch die unter Ziffer II.3.10.4.1 beschriebenen Maßnahmen der Kompensationsflächen Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-De-

inste und Schwinger Hangwald. Mit den genannten Maßnahmen werden – unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Erörterung – auf insgesamt ca. 111,8 ha verschiedene Gewässer und Biotope unterschiedlicher Feuchtestufen geschaffen bzw. entwickelt, die nur noch extensiv oder gar nicht mehr genutzt werden. Ihre Sedimente und Böden können sich durch die Reduzierung der anthropogenen Einflüsse regenerieren und wieder naturnäher entwickeln. Mit der Nutzungsaufgabe und Moorentwicklung bzw. -regeneration auf rund 34 ha wird auch die Funktion der Böden als CO_2-Senke wiederhergestellt.

Auswirkungen auf den Boden (vgl. Heft 11, Kap. 7.7.3, S. 414 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren sowie nach terrestrischen Böden und ästuarinen Sedimenten differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Auswirkungen auf terrestrische Böden

(vgl. Heft 11, Kap. 7.7.3.1, S. 414 ff., Heft 11x, Kap. 7, S. 23)

Wirkfaktoren	Umweltauswirkungen
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Von einer baubedingten temporären Nutzung sind rund 53,1 ha überwiegend unversiegelter Böden besonderer Bedeutung im Deichvorland und anthropogen überprägter Böden allgemeiner bis geringer Bedeutung auf dem Gelände nördlich der AOS und der ehemaligen Saline südlich der Schwinge betroffen. Deren Werte und Funktionen gehen vorübergehend vollständig verloren, können aber mindestens eingeschränkt wiederhergestellt werden. Auf weiteren rund 4 ha baubedingt genutzter Flächen mit Böden allgemeiner bis geringer oder höherer Bedeutung auf dem Gelände der Dow kommt es zu einem dauerhaften weitgehenden Wert- und Funktionsverlust, da die Befestigung der Baustelleneinrichtungsfläche für gewerbliche Folgenutzungen erhalten bleibt. Von der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme sind vor allem unversiegelte Böden des Deichvorlandes mit besonderer Bedeutung und Böden des Deichs mit allgemeiner bis geringer Bedeutung betroffen. Etwa 2,7 ha verlieren ihre Werte und Funktionen weitgehend durch Versiegelung und direkte Überbauung oder werden durch Überformung, das Steindeckwerk, Schrägpfähle und schwebenden Überbau erheblich beeinträchtigt. Weitere 8,8 ha werden infolge der Deicherhöhung erneut oder erstmalig durch Überschüttung beeinträchtigt. Durch Rückbau der Deichverteidigungswege werden auch in geringem Umfang Böden entsiegelt.
anlagebedingte Veränderungen der Wechselwirkungen mit dem Grundwasser	Die Abgrabungen und die Spundwände wirken sich lokal teils fördernd teils hindernd auf die hydraulischen Wechselwirkungen zwischen der Elbe und dem Grundwasser aus, aber es werden keine signifikanten Änderungen der Grundwasserstände und daher auch keine signifikanten Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt prognostiziert.

baubedingte Erschütterungen	Sie können bei den verdichtungsempfindlichen Böden des Deichvorlands zu Veränderungen der Lagerungsdichte führen, die aber weitgehend auf die Arbeitsbereiche beschränkt sind und deren Auswirkungen auf die Bodenfunktionen durch geeignete Maßnahmen (wie anschließende Bodenlockerungen) minimiert werden.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Mögliche Auswirkungen auf den Boden infolge baubedingter stofflicher Emissionen werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen so weit minimiert, dass keine nachhaltigen Veränderungen der Bodenfunktionen zu erwarten sind. Signifikante Zusatzbelastung durch Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxide und Staubniederschlag infolge des Hafenbetriebs zum Umschlag von verflüssigten Gasen sind nur im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren. Bei dem geplanten zeitlich befristeten FSRU-Betrieb am AVG sind die Zusatzbelastungen noch geringer (vgl. Anhang 2 zur Synopse).
Auswirkungen auf ästuarine Sedimente: (vgl. Heft 11, Kap. 7.7.3.2, S. 417 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich Sedimententnahme	Baubedingte Nutzungen und Überformungen der Sedimentoberflächen erfolgen nur in geringem Umfang, durch eine Rohrleitung zur Sandlagerfläche, für die nur schmale, über die Wattfläche verlaufende Arbeitsstreifen genutzt und nicht nachhaltig verändert werden. Anlagenbedingt werden rund 4,2 ha Sedimente allgemeiner bis geringer Bedeutung dauerhaft versiegelt und überbaut, sodass ihre Funktionen weitestgehend verloren gehen oder werden durch Überformung, das Schüttsteindeckwerk, Schrägpfähle und schwebende Überbauung in ihren Werten und Funktionen signifikant beeinträchtigt. In deutlich geringerem Umfang werden bestehende Hafenbauwerke und Buhnen zurückgebaut. Darüber hinaus sind ca. 32,2 ha Sedimentflächen von einem anlagebedingten Sedimentabtrag im Umfang von insgesamt rund 2,5 Mio. m³ und einer betriebsbedingten Aufrechterhaltung der neuen Gewässersohle betroffen. Dies führt zu einer dauerhaften Beeinträchtigung der Sedimentfunktionen, insbesondere ihrer Funktion als Lebensraum für benthische Organismen. Etwa 1,4 ha werden aus der Hafennutzung und der betriebsbedingten Unterhaltung genommen, sodass sich ihre Sedimentfunktionen zumindest in eingeschränktem Maße wieder regenerieren können.
bau- und betriebsbedingte Sedimentverdriftungen	Die zusätzliche Gewässertrübung durch die baubedingten Baggerungen ist im Vergleich zum bestehenden Schwebstoffgehalt in der Elbe gering, aber unter ungünstigen Bedingungen werden dennoch lokale Schluffablagerungen von 1–2 cm und Sandablagerungen von maximal 3–4 cm Mächtigkeit prognostiziert. Sie konzentrieren sich jedoch auf die durch Hafen und Industrie vorbelasteten Flächen der niedersächsischen Uferseite, während

	potenziell wertvolle Sedimente der Flachwasserbereiche auf dem gegenüberliegenden Ufer deutlich weniger betroffen sind. Lokale Gewässertrübungen und Sedimentablagerungen sind auch im Umfeld der Rückläufe des Spül- bzw. Abtrocknungswassers von den Sedimentlagerflächen zu erwarten, deren Effekte aber nicht signifikant über die der baubedingten Baggerungen hinausgehen. Infolge der betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen kann es zwischen Elbe-km 640 und Elbe-km 675 vor allem am Westufer zu einer Zunahme der Sedimentation kommen, die aber um ca. eine Größenordnung unter den natürlichen morphodynamischen Änderungen in der Elbe liegt.
baubedingte Erschütterungen	Sie führen zu lokalen und zeitlich begrenzten Sedimentaufwirbelungen und -verdriftungen, deren Effekte nicht wesentlich über die der baubedingten Baggerungen hinausgehen.
anlagebedingte morphodynamische Sohländerungen	Die anlagenbedingten Strömungsveränderungen sind gering und führen vorwiegend im Bereich der Hafenanlagen und ihres direkten Umfeldes zu geringen und lokal begrenzten Sohländerungen. Im weiteren Umfeld wird lediglich südlich des Pagensandes eine kleinräumige Sedimentablagerung prognostiziert. Auswirkungen auf das Fahrwasser der Elbe sind nicht zu erwarten.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Die Auswirkungen der baubedingten Abgasemissionen sind im Vergleich zu den bestehenden Emissionen vernachlässigbar und Schad- und Nährstoffeinträge mit dem Spül- und Abtrocknungswasser von den Sedimentlagerflächen werden durch geeignete Maßnahmen minimiert. Signifikante Zusatzbelastungen durch Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxide und Staubniederschlag infolge des Hafenbetriebs zum Umschlag von verflüssigten Gasen sind nur im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren. Bei dem geplanten zeitlich befristeten FSRU-Betrieb am AVG sind die Zusatzbelastungen noch geringer (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Durch die baubedingten Baggerungen kommt es zu einer Mobilisierung von sedimentgebundenen Nähr- und Schadstoffen, die innerhalb der Elbe umgelagert werden und infolgedessen bisher weniger belastete Sedimente beeinträchtigen können. Mit den gebaggerten Sedimenten werden aber in größerem Umfang auch Nähr- und Schadstoffe aus den Elbsedimenten entnommen. Durch die betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen werden keine belasteten Untergrundsedimente, sondern nur kürzlich infolge der Fallenwirkung des Hafenbeckens abgelagerte Sedimente mobilisiert.

II.3.10.7.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Boden

Tabelle 16: Bewertung der Umweltauswirkungen -Schutzgut Boden

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung – terrestrische Böden	II Belastungsbereich	Von einer baubedingten, temporären Flächeninanspruchnahme sind rund 53,1 ha überwiegend unversiegelter Böden besonderer Bedeutung im Deichvorland und anthropogen überprägter Böden allgemeiner bis geringer Bedeutung auf dem Gelände nördlich der AOS und der ehemaligen Saline südlich der Schwinge betroffen. Deren Werte und Funktionen gehen vorübergehend vollständig verloren, können aber mindestens eingeschränkt wiederhergestellt werden. Auf weiteren rund 4 ha baubedingt genutzter Flächen mit Böden allgemeiner bis geringer oder höherer Bedeutung auf dem Gelände der Dow kommt es zu einem dauerhaften weitgehenden Wert- und Funktionsverlust, da die Befestigung der Baustelleneinrichtungsfläche für gewerbliche Folgenutzungen erhalten bleibt. Von der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme sind vor allem unversiegelte Böden des Deichvorlandes mit besonderer Bedeutung und Böden des Deichs mit allgemeiner bis geringer Bedeutung betroffen. Etwa 2,7 ha verlieren ihre Werte und Funktionen weitgehend durch Versiegelung und direkte Überbauung oder werden durch Überformung, das Steindeckwerk, Schrägpfähle und schwebenden Überbau erheblich beeinträchtigt. Weitere 8,8 ha werden infolge der Deicherhöhung erneut oder erstmalig durch Überschüttung beeinträchtigt.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Durch Rückbau der Deichverteidigungswege werden auch in geringem Umfang Böden entsiegelt. Die Flächeninanspruchnahme von Böden besonderer bis geringer Bedeutung stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich Sedimententnahme – ästuarine Sedimente	II Belastungsbereich	Baubedingte Nutzungen und Überformungen der Sedimentoberflächen erfolgen nur in geringen Umfang, durch eine Rohrleitung zur Sandlagerfläche, für die nur schmale, über die Wattfläche verlaufende Arbeitsstreifen genutzt und nicht nachhaltig verändert werden. Anlagenbedingt werden rund 4,2 ha Sedimente allgemeiner bis geringer Bedeutung dauerhaft versiegelt und überbaut, sodass ihre Funktionen weitestgehend verloren gehen oder werden durch Überformung, das Schüttsteindeckwerk, Schrägpfähle und schwebende Überbauung in ihren Werten und Funktionen erheblich beeinträchtigt. In deutlich geringerem Umfang werden bestehende Hafenbauwerke und Buhnen zurückgebaut. Darüber hinaus sind ca. 32,2 ha Sedimentflächen von einem anlagebedingten Sedimentabtrag im Umfang von insgesamt rund 2,5 Mio. m³ und einer betriebsbedingten Aufrechterhaltung der neuen Gewässersohle betroffen. Dies führt zu einer dauerhaften Beeinträchtigung der Sedimentfunktionen, insbesondere ihrer Funktion als Lebensraum für benthische Organismen. Etwa 1,4 ha werden aus der Hafennutzung und der betriebsbedingten Unterhaltung genommen, sodass sich ihre Sedimentfunktionen zumindest in eingeschränktem Maße wieder regenerieren können.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Die Flächeninanspruchnahme von ästuarinen Sedimenten allgemeiner bis geringer Bedeutung stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird.
anlagebedingte Veränderungen der Wechselwirkungen mit dem Grundwasser – terrestrische Böden	I Vorsorgebereich	Die Abgrabungen und die Spundwände wirken sich lokal teils fördernd teils hindernd auf die hydraulischen Wechselwirkungen zwischen der Elbe und dem Grundwasser aus, aber es werden keine signifikanten Änderungen der Grundwasserstände und daher auch keine erheblichen Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt prognostiziert. Die Auswirkungen werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG bewertet.
bau- und betriebsbedingte Sedimentverdriftungen – ästuarine Sedimente	I Vorsorgebereich	Die zusätzliche Gewässertrübung durch die baubedingten Baggerungen ist im Vergleich zum bestehenden Schwebstoffgehalt in der Elbe gering, aber unter ungünstigen Bedingungen werden dennoch lokale Schluffablagerungen von 1–2 cm und Sandablagerungen von maximal 3–4 cm Mächtigkeit prognostiziert. Sie konzentrieren sich jedoch auf die durch Hafen und Industrie vorbelasteten Flächen der niedersächsischen Uferseite, während potenziell wertvolle Sedimente der Flachwasserbereiche auf dem gegenüberliegenden Ufer deutlich weniger betroffen sind. Lokale Gewässertrübungen und Sedimentablagerungen sind auch im Umfeld der Rückläufe des Spül- bzw. Abtrocknungswassers von den Sedimentlagerflächen zu erwarten, deren Effekte aber nicht signifikant über die der baubedingten Baggerungen hinausgehen. Infolge der betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen kann es zwischen Elbe-km 640 und Elbe-km 675 vor allem am Westufer zu einer Zunahme der Sedimentation kommen, die aber um ca.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		eine Größenordnung unter den natürlichen morphodynamischen Änderungen in der Elbe liegt. Die Auswirkungen werden daher nicht als erheb-liche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG bewertet.
baubedingte Erschütterungen – terrestrische Böden	I Vorsorgebereich	Baubedingte Erschütterungen können bei den verdichtungsempfindlichen Böden des Deichvorlands zu Veränderungen der Lagerungsdichte führen, die aber weitgehend auf die Arbeitsbereiche beschränkt sind und deren Auswirkungen auf die Bodenfunktionen durch geeignete Maßnahmen (wie anschließende Bodenlockerungen) minimiert werden. Die Auswirkungen werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG bewertet.
baubedingte Erschütterungen – ästuarine Sedimente	I Vorsorgebereich	Baubedingte Erschütterungen führen zu lokalen und zeitlich begrenzten Sedimentaufwirbelungen und -verdriftungen, deren Effekte nicht wesentlich über die der baubedingten Baggerungen hinausgehen. Auch diese Auswirkungen stellen keine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar.
anlagebedingte morphodynamische Sohländerungen – ästuarine Sedimente	I Vorsorgebereich	Die anlagenbedingten Strömungsveränderungen sind gering und führen vorwiegend im Bereich der Hafenanlagen und ihres direkten Umfeldes zu geringen und lokal begrenzten Sohländerungen. Im weiteren Umfeld wird lediglich südlich des Pagensandes eine kleinräumige Sedimentablagerung prognostiziert. Auswirkungen auf das Fahrwasser der Elbe sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG bewertet.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – terrestrische Böden	I Vorsorgebereich	Mögliche Auswirkungen auf den Boden infolge baubedingter stofflicher Emissionen werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen so weit minimiert, dass keine nachhaltigen Veränderungen der Bodenfunktionen zu erwarten sind.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Signifikante Zusatzbelastungen durch Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxide und Staubniederschlag infolge des Hafenbetriebs zum Umschlag von verflüssigten Gasen sind nur im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren. Bei dem geplanten zeitlich befristeten FSRU-Betrieb am AVG sind die Zusatzbelastungen noch geringer (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG bewertet.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – ästuarine Sedimente	I Vorsorgebereich	Die Auswirkungen der baubedingten Abgasemissionen sind im Vergleich zu den bestehenden Emissionen vernachlässigbar und Schad- und Nährstoffeinträge mit dem Spül- und Abtrocknungswasser von den Sedimentlagerflächen werden durch geeignete Maßnahmen minimiert. Signifikante Zusatzbelastungen durch Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxide und Staubniederschlag infolge des Hafenbetriebs zum Umschlag von verflüssigten Gasen sind nur im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren. Bei dem geplanten zeitlich befristeten FSRU-Betrieb am AVG sind die Zusatzbelastungen noch geringer (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Durch die baubedingten Baggerungen kommt es zu einer Mobilisierung von sedimentgebundenen Nähr- und Schadstoffen, die innerhalb der Elbe umgelagert werden und infolgedessen bisher weniger belastete Sedimente beeinträchtigen können. Mit den gebaggerten Sedimenten werden aber in größerem Umfang auch Nähr- und Schadstoffe aus den Elbsedimenten entnommen. Durch die betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen werden keine belasteten Untergrundsedimente, sondern nur kürzlich infolge der Fallenwirkung des Hafenbeckens abgelagerte Sedimente mobilisiert.

Wirkfaktoren	Bewertung der Auswirkungen (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Die beschriebenen Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung gem. § 14 BNatSchG bewertet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf das Schutzgut Boden kommt, die im Belastungsbereich liegen. Hierbei handelt es sich um Auswirkungen, die als erhebliche Beeinträchtigung gem. § 14 BNatSchG einzustufen sind. Diese erheblichen Beeinträchtigungen werden durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt. Auswirkungen im Zulässigkeitsgrenzbereich entstehen nicht. Alle übrigen Auswirkungen sind dem Vorsorgebereich zuzuordnen und werden damit als nicht erheblich bewertet.

II.3.10.8 Schutzgut Wasser

II.3.10.8.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Wasser

Tabelle 17: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Wasser

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.8, S. 423 ff. und Kap. 17, S. 1055 ff.)
Es ist davon auszugehen, dass es im Raum Stade-Bützfleth eine gute Verbindung zwischen dem Grundwasser und den Oberflächengewässern gibt, zum einen durch den Grundwasseranschluss der Tideelbe im Bereich der anthropogen vertieften Fahrrinne und zum anderen aufgrund des Leckage-Systems in der Marsch, bei dem es zu einem vertikalen Austausch kommt. Die Grundwasserstände und die Wasserstände der Oberflächengewässer unterliegen zudem einer gezielten Regulierung durch Be- und Entwässerung über Gräben, Kanäle, Schleusen und Schöpfwerke. Das Grundwasser im Vorhabengebiet ist vollständig bzw. fast vollständig versalzt (> 250 mg/l Chlorid) und daher für die Trinkwassergewinnung nicht geeignet. Aufgrund seiner durch anthropogene Nutzungen und Belastungen eingeschränkten Natürlichkeit ist es von allgemeiner Bedeutung. Es handelt sich um einen Porengrundwasserleiter, an den sich westlich des Bützflether Sands und Außendeichs sowie südlich des Wöhrdener Außendeichs ein Grundwassergeringleiter anschließt. Südlich der Johann-Rathje-Köser-Straße handelt es sich um den Grundwasserkörper „Lühe-Schwinge Lockergestein“ (DE_GB_DENI_NI11_4), der einen guten mengenmäßigen und aufgrund seiner Nitrat-Belastung einen schlechten chemischen Zustand aufweist. Nördlich der Schwinge erstreckt er sich nur landseitig des Deiches, südlich davon reicht er bis in die ufernahen Bereiche der Elbe. Nördlich der Johann-Rathje-Köser-Straße schließt sich landseitig des Deiches der Grundwasserkörper „Land Kehdingen Lockergestein“ (DE_GB_DENI_NI11_5) mit einem guten mengenmäßigen und einem guten chemischen Zustand an. Das prägende Oberflächengewässer des Betrachtungsraumes ist die Tideelbe, die auch einen großen Teil der Flächen innerhalb der Planfeststellungsgrenzen einnimmt. Ihre Gewässerstruktur und Morphodynamik sind durch zahlreiche anthropogene Eingriffe (Fahrrinnenvertiefung, Deichbaumaßnahmen, Uferbefestigungen) stark überprägt. Daher ist sie von allgemeiner Bedeutung.

Der von den geplanten Anlagen direkt betroffene Teil der Elbe gehört zum erheblich veränderten Oberflächenwasserkörper (OWK) "Elbe-Übergangsgewässer" (DE_TW_DESH_T1.5000.01) an den sich südlich der Schwingemündung der ebenfalls als erheblich verändert eingestufte OWK „Elbe-West“ (DE_RW_DESH_el_03) anschließt. Beide weisen aktuell hinsichtlich der ökologischen Qualitätskomponenten ein gutes ökologisches Potenzial, aber aufgrund der Überschreitung von Grenzwerten verschiedener flussgebietsspezifischer Schadstoffe insgesamt nur ein mäßiges ökologisches Potenzial auf. Beide haben aktuell auch keinen guten chemischen Zustand.

Weitere größere Fließgewässer in räumlicher Nähe zum Vorhaben sind

- die Schwinge mit dem erheblichen veränderten OWK „Schwinge Unterlauf“ (DE_RW_DENI_29042), einem unbefriedigenden ökologischen Potenzial und keinem guten chemischen Zustand;
- die Bützflether Süderelbe östlich der geplanten Sandlagerfläche und nördlich der Johann-Rathje-Köser Straße mit dem OWK „Bützflether Süderelbe“ (DE_RW_DENI_29053), ebenfalls erheblich verändert und mit einem unbefriedigenden ökologischen Potenzial und keinem guten chemischen Zustand.

Darüber hinaus weist die hydrographische Karte innerhalb der Planfeststellungsgrenzen, im Bereich der angrenzenden Industrieanlagen und der geplanten Sedimentlagerflächen nur wenige Fließgewässer aus, während in den umliegenden Bereichen ein für die Marschen typisches, dichtes Gewässernetz verzeichnet wird.

Auf dem Dow-Gelände in unmittelbarer Nähe der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich jedoch ein Altarm der Bützflether Süderelbe und an die Kleilagerfläche Saline grenzt ein breiter Graben/kleiner Kanal an. Darüber hinaus befinden sich auf der Sand- und der Kleinlagerfläche kleinere Gräben und Grüppen.

Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)

Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist:

- mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, von denen Emissionen ausgehen,
- mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen,
- mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen.

Um stoffliche Emissionen aus den Ein-Komponenten-Polyurethan-Korrosionsschutzbeschichtungen zu minimieren, wird eine Aushärtungszeit von mindestens 14 Tagen eingehalten.

Um stoffliche Einträge mit dem Niederschlagswasser zu minimieren, wird die Oberflächenbefestigung der Verladeplattformen mit einem Gefälle versehen, das das Wasser zu Abläufen leitet über die es gesammelt und zu Sandfängen geleitet wird, die einer mechanischen Reinigung vor der Ableitung in die Elbe dienen. Durch Schieber kann bei Bedarf die Ableitung belasteten Wassers verhindert werden.

Vermeidungsmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.; Heft 11w, Kap. 14, S. 18 ff.; Heft 11x, S. 35 ff.; Heft 11mm/11n, S. 36 ff.)

Soweit möglich wird die baubedingte Inanspruchnahme von Oberflächengewässern vermieden und zu angrenzenden Gräben und Stillgewässern ein Abstand von mindes-

tens 2 m zur Böschungsoberkante eingehalten, was gegebenenfalls auch durch Absperrungen wie mobile Bauzäune gewährleistet wird (V14).

Bei einer bauzeitlichen Inanspruchnahme von Gräben, wird die Aufrechterhaltung der bestehenden Funktionen im Landschaftswasserhaushalt durch geeignete Maßnahmen (wie Verrohrung, Umleitung) sichergestellt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die Gewässer in mindestens gleichwertiger Qualität wiederhergestellt (V19).

Zur Vermeidung von zu starker Trübung und von Sauerstoffmangelsituationen in der Elbe sollen in der Zeit vom 01.04. bis 31.08. möglichst keine baubedingten Nassbaggerungen ausgeführt werden. Abweichend davon können Baggerungen in dieser Zeit erfolgen, wenn (V13)

- ein Untersuchungsprogramm die Unbedenklichkeit der Baggerungen bestätigt,
- die Nassbaggerungen in der genannten Zeit durch ein mit den Fachbehörden abgestimmtes Monitoring begleitet und überwacht werden,
- die Baggerarbeiten temporär ausgesetzt werden, sofern im Rahmen des Monitorings wider Erwarten Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden.

Zum Schutz vor baubedingten Schadstoffemissionen werden (V18, V16)

- Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt, die regelmäßig gewartet werden und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden,
- wassergefährdende Bau- und Treibstoffe nur auf hochwassersicheren, versiegelten Flächen gelagert, umgefüllt oder getankt,
- werden die Sedimentlagerflächen fachgerecht gegen den Austrag von Schadstoffen in den Boden oder in Gewässer gesichert,
- werden belastete Sedimente auf der Basis der Ergebnisse der Voruntersuchungen getrennt gefördert und getrennt nach den Zuordnungsklasse der LAGA M20 abgelagert,
- werden potenziell hochbelastete Kleisedimente auf Schuten geladen, erneut beprobt und anhand der Ergebnisse entschieden, ob sie direkt der fachgerechten Entsorgung zugeführt werden oder ob sie auf der Kleilagerflächen für die weitere Verwendung zwischengelagert werden können,
- werden Abtrocknungs- und Niederschlagswasser in Rückhaltebecken aufgefangen, beprobt und nur bei Einhaltung einschlägiger Grenzwerte in das Oberflächengewässer Elbe eingeleitet oder andernfalls mit Lkw einer fachgerechten Entsorgung zugeführt,
- werden Verwehungen und Staubentwicklung durch geeignete Maßnahmen, wie randliche Verwallungen, Begrünung oder Abdeckung und Bewässerung minimiert.

Zudem erfolgt das Bodenmanagement in Abstimmung mit den Fachbehörden und unter der fachkundigen Anleitung und Begleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung.

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der Deich wird mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät (WH1) und vergleichbare Funktionen im Landschaftswasserhaushalt werden wiederhergestellt.

Auf der Baustelleneinrichtungsfläche bleibt die Befestigung der Fläche erhalten, sodass sich die Funktionen im Landschaftswasserhaushalt dauerhaft verändern werden (WH3).

Auf den übrigen temporär genutzten Flächen werden alle vorhabenbedingten Fremdstoffe entfernt und das ursprüngliche Relief wiederhergestellt. Gegebenenfalls wird

der Untergrund gelockert, zwischengelagerter Oberboden wieder angedeckt und die Flächen mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät bzw. bei kleinen Flächen im Deichvorland der natürlichen Vegetationsentwicklung aus dem Samenpotenzial überlassen (WH2, WH4, WH5, WH6, WH7). Auf der Kleilagerfläche Saline werden auch wieder durch Schotter geprägte Teilflächen hergestellt und Einzelbäume gepflanzt (WH6). Auf diese Weise werden auch die Funktionen der Flächen im Landschaftswasserhaushalt weitgehend wiederhergestellt.

Auf der Sandlagerfläche wird jedoch eine größere Senke mit Gräben nicht wiederhergestellt, sondern dauerhaft verfüllt und an das Niveau der umliegenden Flächen angeglichen (WH5). Die Retentions- und Lebensraumfunktion dieser Flächen und Gewässer wird daher dauerhaft verändert.

Ersatzmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.6, S. 629–745; Heft 11t, Kap. 4, S. 11ff))

Durch die vorhabenbedingte dauerhafte Abgrabung, Versiegelung und Überbauung des Oberflächengewässers Elbe kommt es Sinne von § 14 BNatSchG zu erheblichen Wert- und Funktionsverlusten bzw. -minderungen. Dafür wurde jedoch kein Kompensationsbedarf ermittelt, der über den biotoptypbezogen ermittelten Bedarf hinausgeht (vgl. Heft 11, Kap. 7.8.3.2, S. 459 und Kap. 14.5.2, S. 626 f.).

Die vollständige Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser erfolgt durch die unter Ziffer II.3.10.4.1 beschriebenen Maßnahmen der Kompensationsflächen Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald. Mit den genannten Maßnahmen werden zahlreiche naturnahe Gewässer unterschiedlicher Ausprägung sowie gewässernahe und wassergebundene Biotoptypen entwickelt, darunter ein tidebeeinflusster Priel und ein ebensolches Flachgewässer, ein altarmähnliches Gewässer und ein Flachwasserbereich mit Anschluss an die Schwinge sowie ein Auwald am Schwingeufer. Hinzu kommen naturnahe Grabenaufweitungen, Kleingewässer und Blänken sowie Maßnahmen wie die Entwicklung bzw. Regeneration einer größeren Moorfläche und eines Bruchwaldes und die Extensivierung von feuchtem bis frischem Grünland. Mit den genannten Maßnahmen werden nicht nur naturnahe Gewässer wiederhergestellt, sondern auf den Flächen auch wieder naturnähere Funktionen im Landschaftswasserhaushalt entwickelt und insbesondere auch die Wasserretentionsfunktion der Flächen gestärkt.

Auswirkungen auf das Wasser: (vgl. Heft 11, Kap. 7.8.3.1, S. 451 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren sowie nach Grundwasser und Oberflächengewässern differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Auswirkungen auf das Grundwasser: (vgl. Heft 11, Kap. 7.8.3.1, S. 451 ff.)

Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und Flächeninanspruchnahme und -überformung sowie Einbringung von Strömungshindernissen	Die Grundwasserneubildung wird bau- und anlagebedingt vermindert, – lokal und temporär durch die baubedingte Inanspruchnahme und teilweise Befestigung von rund 53,1 ha überwiegend unversiegelter Flächen, – lokal und dauerhaft durch die baubedingte Nutzung und dauerhafte Befestigung einer ca. 4 ha großen bisher unversiegelten Fläche,

	– lokal und dauerhaft durch die anlagenbedingte Versiegelung, direkte oder schwebende Überbauung und ein Schüttsteindeckwerk auf ca. 4,2 ha ästuariner und ca. 2,7 ha terrestrischer Flächen, jedoch in einem Marschgebiet, in dem die Versickerung von Niederschlägen für das Grundwasser von untergeordneter Bedeutung ist. Signifikante vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen der Elbe und dem Grundwasser sind nicht zu erwarten. Durch die anlagebedingte Abgrabung und die betriebsbedingte Aufrechterhaltung der Sohltiefe auf ca. 32,2 ha kommt es zwar lokal zu einer Verstärkung der hydraulischen Zusammenhänge und in der Folge könnte sich der Tideeinfluss auf die ufernahen Grundwasserstände verstärken und verstärkt salzhaltiges Wasser eindringen, aber anlagebedingt wird mit den Spundwänden auch ein Strömungshindernis in den Untergrund eingebracht, das den Einfluss der Tideelbe auf den landseitigen Grundwasserkörper lokal vermindert. Das Schutzpotenzial der Deckschichten gegenüber dem Eindringen von Schadstoffen in das darunter liegende Grundwasser wird einerseits durch die Abgrabungen lokal vermindert und andererseits lokal verstärkt durch die direkte Flächenüberbauung und Versiegelung sowie durch die Überschüttungen für die Deicherhöhung.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Es sind keine signifikanten vorhabenbedingten Belastungen des Grundwassers zu prognostizieren, weil – die zusätzlichen baubedingten Abgasemissionen vernachlässigbar gering sind, – Nähr- und Schadstoffeinträge aus der Lagerung und Entwässerung der baubedingt gebaggerten Sedimente durch die vorstehend benannten Maßnahmen minimiert werden, – eine signifikante betriebsbedingte Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxiden und Staubniederschlag nur sehr lokal im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren ist.
Auswirkungen auf Oberflächengewässer: (vgl. Heft 11, Kap. 7.8.3.2, S. 454 ff.)	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung einschließlich Sedimententnahme	Die baubedingte Flächennutzung durch schwimmende Arbeitsgeräte hat nur geringfügige kurzzeitige Auswirkungen auf die Tideelbe. Durch die baubedingte dauerhafte Überformung gehen im Bereich der Sandlagerfläche nördlich der AOS einige Gräben dauerhaft verloren. Anlagenbedingt werden rund 4,2 ha der Tideelbe dauerhaft versiegelt und überbaut. Betroffen sind ufernahe Flachwasserbereiche mit anthropogenen Vorbelastungen durch Hafen und Industrie und einer allgemeinen Bedeutung für das Schutzgut. Ihre natürlichen Gewässerfunktionen gehen verloren. Darüber hinaus sind ca. 32,2 ha der Gewässersohle von einem anlagebedingten Sedimentabtrag im Umfang von insgesamt

	rund 2,5 Mio. m³ und einer betriebsbedingten Aufrechterhaltung der neuen Gewässersohle betroffen. Dies führt zu einer dauerhaften Beeinträchtigung der Gewässerstruktur und der Gewässerfunktionen, insbesondere auch der Lebensraumfunktion für benthische und pelagische Organismen. Durch die Deicherhöhung und wasserseitige Verbreiterung wird auch das tidebeeinflusste Deichvorland verringert. Insgesamt kommt es lokal zu einer anlagebedingten Verminderung der Natürlichkeit der Gewässerstruktur. Etwa 1,4 ha werden aus der Hafennutzung und der betriebsbedingten Unterhaltung genommen, sodass sich ihre Gewässerfunktionen zumindest in eingeschränktem Maße wieder regenerieren können.
bau- und betriebsbedingte Sedimentverdriftungen	Durch die baubedingten Baggerungen kommt es in deren Nahbereich zu einer zusätzlichen Gewässertrübung. Prognostiziert wird eine maximale zusätzliche mittlere Schluffkonzentration von 6,6 mg/l und Sandkonzentration von 0,7 mg/l. Sie ist gering im Vergleich zum bestehenden Schwebstoffgehalt in der Elbe von ca. 50 mg/l im Mittel im Vorhabenbereich (ca. Elbe-km 655) und ca. 150 mg/l im Mittel wenige Kilometer flussabwärts (ca. Elb-km 663) und im Vergleich zu den bestehenden Schwankungen im Vorhabenbereich zwischen ca. 15 mg/l und 115 mg/l. Unter ungünstigen Bedingungen werden dennoch lokale Schluffablagerungen von 1–2 cm und Sandablagerungen von maximal 3–4 cm Mächtigkeit prognostiziert. Sie konzentrieren sich jedoch auf die durch Hafen und Industrie vorbelasteten Flächen der niedersächsischen Uferseite, während potenziell wertvolle Flachwasserbereiche auf dem gegenüberliegenden Ufer deutlich weniger betroffen sind. Punktuelle Gewässertrübungen und Sedimentablagerungen sind auch im Umfeld der Rückläufe des Abtrocknungswassers von den Sedimentlagerflächen zu erwarten, deren Effekte aber nicht signifikant über die der baubedingten Baggerungen hinausgehen. Infolge der betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen sind signifikante zusätzliche Gewässertrübungen nur im Nahbereich der Anlagen zu erwarten, im Flussschlauch der Elbe werden nur geringfügige Erhöhungen um maximal 1 % prognostiziert. Zwischen Elbe-km 640 und Elbe-km 675 kann es infolge der betriebsbedingten Sedimentverdriftung vor allem am Westufer zu einer Zunahme der Sedimentation kommen, die aber um etwa eine Größenordnung unter den natürlichen morphodynamischen Änderungen in der Elbe liegt.
anlagebedingte hydrologische und hydromorphologische Wirkungen	Es werden nur geringe lokale Veränderungen der Wasserstände, der Flut- und Ebbstromgeschwindigkeiten und der Wassertemperatur sowie der Salz- und Schwebstoffgehalte prognostiziert. Signifikante anlagebedingte Strömungsveränderungen sind auf den Nahbereich der Hafenanlagen beschränkt und reichen nicht bis in das Fahrwasser der Elbe.

bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Die Auswirkungen der baubedingten Abgasemissionen sind im Vergleich zu den bestehenden Emissionen vernachlässigbar und Schad- und Nährstoffeinträge mit dem Abtrocknungswasser von den Sedimentlagerflächen werden durch die vorstehend benannten Maßnahmen minimiert. Signifikante betriebsbedingte Zusatzbelastungen durch Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxiden und Staubniederschlag sind nur im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren. Durch die baubedingten Baggerungen kommt es in der Tideelbe zu einer Mobilisierung von sedimentgebundenen Nähr- und Schadstoffen, die jedoch nach den vorliegenden Abschätzungen keine relevante Erhöhung der Nährstoffkonzentrationen und -frachten zur Folge haben und selbst im kleinräumigen Umfeld der Baggerungen sowie im Bereich der Verdriftung nicht zu messbaren Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen führen. Mit den gebaggerten Sedimenten werden außerdem in größerem Umfang auch Nähr- und Schadstoffe aus den Elbsedimenten entnommen. Baggerungsbedingte Sauerstoffmangelsituationen werden durch die vorstehend genannten Maßnahmen vermieden. Durch die betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen werden keine belasteten Untergrundsedimente, sondern nur kürzlich infolge der Fallenwirkung des Hafenbeckens abgelagerte Sedimente mobilisiert.

II.3.10.8.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Wasser

Tabelle 18: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Wasser

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächennutzung und -überformung einschließlich Sedimententnahme – Oberflächengewässer	II Belastungsbereich	Die baubedingte Flächennutzung durch schwimmende Arbeitsgeräte hat nur geringfügige kurzzeitige Auswirkungen auf die Tideelbe. Durch die baubedingte dauerhafte Überformung gehen im Bereich der Sandlagerfläche nördlich der AOS einige Gräben dauerhaft verloren.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Anlagenbedingt werden rund 4,2 ha der Tideelbe dauerhaft versiegelt und überbaut. Betroffen sind ufernahe Flachwasserbereiche mit anthropogenen Vorbelastungen durch Hafen und Industrie und einer allgemeinen Bedeutung für das Schutzgut. Ihre natürlichen Gewässerfunktionen gehen verloren. Die Inanspruchnahme von Oberflächengewässern stellt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar, die gem. § 15 BNatSchG durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt wird. Es kommt weder zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials des Oberflächenwasserkörpers „Übergangsgewässer“ und der angrenzenden OWK, noch zu Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung sowie Einbringung von Strömungshindernissen – Grundwasser	I Vorsorgebereich	Die Grundwasserneubildung wird bau- und anlagebedingt vermindert, – lokal und temporär durch die baubedingte Inanspruchnahme und teilweise Befestigung von rund 53,1 ha überwiegend unversiegelter Flächen, – lokal und dauerhaft durch die baubedingte Nutzung und dauerhafte Befestigung einer ca. 4 ha großen bisher unversiegelten Fläche, – lokal und dauerhaft durch die anlagenbedingte Versiegelung, direkte oder schwebende Überbauung und ein Schüttsteindeckwerk auf ca. 4,2 ha ästuariner und ca. 2,7 ha terrestrischer Flächen, jedoch in einem Marschgebiet, in dem die Versickerung von Niederschlägen für das Grundwasser von untergeordneter Bedeutung ist. Signifikante vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen der Elbe und dem Grundwasser sind nicht zu erwarten. Durch die anlagebedingte Abgrabung und die betriebsbedingte Aufrechterhaltung der Sohltiefe

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		auf ca. 32,2 ha kommt es zwar lokal zu einer Verstärkung der hydraulischen Zusammenhänge und in der Folge könnte sich der Tideeinfluss auf die ufernahen Grundwasserstände verstärken und verstärkt salzhaltiges Wasser eindringen, aber anlagenbedingt wird mit den Spundwänden auch ein Strömungshindernis in den Untergrund eingebracht, das den Einfluss der Tideelbe auf den landseitigen Grundwasserkörper lokal vermindert. Das Schutzpotenzial der Deckschichten gegenüber dem Eindringen von Schadstoffen in das darunter liegende Grundwasser wird einerseits durch die Abgrabungen lokal vermindert und andererseits lokal verstärkt durch die direkte Flächenüberbauung und Versiegelung sowie durch die Überschüttungen für die Deicherhöhung. Die Flächennutzung stellt keine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG dar. Eine Betroffenheit des Grundwasserkörpers „Lühe-Schwinge Lockergestein“ im Sinne der WRRL kann ausgeschlossen werden, da keine Auswirkungen auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers zu erwarten sind.
bau- und betriebsbedingte Sedimentverdriftungen – Oberflächengewässer	I Vorsorgebereich	Durch die baubedingten Baggerungen kommt es in deren Nahbereich zu einer zusätzlichen Gewässertrübung. Prognostiziert wird eine maximale zusätzliche mittlere Schluffkonzentration von 6,6 mg/l und Sandkonzentration von 0,7 mg/l. Sie ist gering im Vergleich zum bestehenden Schwebstoffgehalt in der Elbe von ca. 50 mg/l im Mittel im Vorhabenbereich (ca. Elbe-km 655) und ca. 150 mg/l im Mittel wenige Kilometer flussabwärts (ca. Elb-km 663) und im Vergleich zu den bestehenden Schwankungen im Vorhabenbereich zwischen ca. 15 mg/l und 115 mg/l. Unter ungünstigen Bedingungen werden dennoch lokale Schluffablagerungen von 1–2 cm und Sandablagerungen von

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		maximal 3–4 cm Mächtigkeit prognostiziert. Sie konzentrieren sich jedoch auf die durch Hafen und Industrie vorbelasteten Flächen der niedersächsischen Uferseite, während potenziell wertvolle Flachwasserbereiche auf dem gegenüberliegenden Ufer deutlich weniger betroffen sind. Punktuelle Gewässertrübungen und Sedimentablagerungen sind auch im Umfeld der Rückläufe des Abtrocknungswassers von den Sedimentlagerflächen zu erwarten, deren Effekte aber nicht signifikant über die der baubedingten Baggerungen hinausgehen. Infolge der betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen sind signifikante zusätzliche Gewässertrübungen nur im Nahbereich der Anlagen zu erwarten, im Flussschlauch der Elbe werden nur geringfügige Erhöhungen um maximal 1 % prognostiziert. Zwischen Elbe-km 640 und Elbe-km 675 kann es infolge der betriebsbedingten Sedimentverdriftung vor allem am Westufer zu einer Zunahme der Sedimentation kommen, die aber um etwa eine Größenordnung unter den natürlichen morphodynamischen Änderungen in der Elbe liegt. Die Auswirkungen erreichen nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Es kommt weder zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials des Oberflächenwasserkörpers „Übergangsgewässer“ und der angrenzenden OWK, noch zu Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper.
anlagebedingte hydrologische und hydromorphologische Wirkungen – Oberflächengewässer	I Vorsorgebereich	Es werden nur geringe lokale Veränderungen der Wasserstände, der Flut- und Ebbstromgeschwindigkeiten und der Wassertemperatur sowie der Salz- und Schwebstoffgehalte prognostiziert. Signifikante anlagenbedingte Strömungsveränderungen sind auf den Nahbereich der Hafenanlagen beschränkt und reichen nicht bis in das Fahrwasser der Elbe. Die Auswirkungen erreichen

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 14 BNatSchG. Es kommt weder zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials des Oberflächenwasserkörpers „Übergangsgewässer“ oder der angrenzenden OWK, noch zu Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – Grundwasser	I Vorsorgebereich	Es sind keine signifikanten vorhabenbedingten Belastungen des Grundwassers zu prognostizieren, weil – die zusätzlichen baubedingten Abgasemissionen vernachlässigbar gering sind, – Nähr- und Schadstoffeinträge aus der Lagerung und Entwässerung der baubedingt gebaggerten Sedimente durch die vorstehend benannten Maßnahmen minimiert werden, – eine signifikante betriebsbedingte Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxiden und Staubniederschlag nur sehr lokal im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren ist. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG bewertet. Eine Betroffenheit des Grundwasserkörpers „Lühe-Schwinge Lockergestein“ im Sinne der WRRL kann ausgeschlossen werden, da keine Auswirkungen auf den chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers zu erwarten sind.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen – Oberflächengewässer	I Vorsorgebereich	Die Auswirkungen der baubedingten Abgasemissionen sind im Vergleich zu den bestehenden Emissionen vernachlässigbar und Schad- und Nährstoffeinträge mit dem Abtrocknungswasser und Spülwasser von den Sedimentlagerflächen werden durch die vorstehend benannten Maßnahmen minimiert. Signifikante betriebsbedingte Zusatzbelastungen durch Deposition von Partikeln, Schwefeldioxid, Stickoxiden und Staubniederschlag sind nur im Bereich der Hafen-, Deich- und Industrieflächen zu prognostizieren.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Durch die baubedingten Baggerungen kommt es in der Tideelbe zu einer Mobilisierung von sedimentgebundenen Nähr- und Schadstoffen, die jedoch nach den vorliegenden Abschätzungen keine relevante Erhöhung der Nährstoffkonzentrationen und -frachten zur Folge haben und selbst im kleinräumigen Umfeld der Baggerungen sowie im Bereich der Verdriftung nicht zu messbaren Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen führen. Mit den gebaggerten Sedimenten werden außerdem in größerem Umfang auch Nähr- und Schadstoffe aus den Elbsedimenten entnommen. Baggerungsbedingte Sauerstoffmangelsituationen werden durch die vorstehend genannten Maßnahmen vermieden. Durch die betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen werden keine belasteten Untergrundsedimente, sondern nur kürzlich infolge der Fallenwirkung des Hafenbeckens abgelagerte Sedimente mobilisiert. Die beschriebenen Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung gem. § 14 BNatSchG bewertet. Es kommt weder zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials des Oberflächenwasserkörpers „Übergangsgewässer“ und der angrenzenden OWK, noch zu Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser kommt, die im Belastungsbereich liegen. Hierbei handelt es sich um Auswirkungen auf Oberflächengewässer, die als erhebliche Beeinträchtigung gem. § 14 BNatSchG einzustufen sind. Diese erheblichen Beeinträchtigungen werden jedoch durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich ausgeglichen bzw. ersetzt. Auswirkungen im Zulässigkeitsgrenzbereich entstehen nicht. Alle übrigen Auswirkungen sind dem Vorsorgebereich zuzuordnen und werden damit als nicht erheblich bewertet.

II.3.10.9 Schutzgut Luft

II.3.10.9.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Luft

Tabelle 19: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Luft

Ausgangszustand: **(vgl. Heft 11, Kap. 7.9, S. 462 ff.)**
Die lufthygienische Situation im Vorhabengebiet ist nach den vorliegenden Daten von der nahe gelegenen Messstation Altes Land als wenig belastet einzustufen. Die relevanten Grenzwerte werden sicher eingehalten und zum Teil deutlich unterschritten. Lediglich die kurz- und langfristigen Zielwerte für Ozon werden noch nicht bzw. nicht in allen Jahren erreicht. Dazu trägt auch die gute Durchlüftung des Gebietes bei. Infolge der intensiven Luftdurchmischung treten höhere Luftschadstoffkonzentrationen i. d. R. nur räumlich eng begrenzt in der Nähe bedeutender Emittenten auf. Das Vorhabengebiet ist als wenig beeinträchtigter Raum für das Schutzgut Luft von Bedeutung.
Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben: (vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)
Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist: – mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, von denen Emissionen ausgehen, – mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen, – mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen.
Vermeidungsmaßnahmen: (vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.; Heft 11w, Kap. 14, S. 22 f.)
Zum Schutz vor baubedingten Schadstoffemissionen werden (V18, V16) – Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt, die regelmäßig gewartet werden und sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden, – Staub- und Schadstoffemissionen aus den zu baggernden Sedimenten durch ein mit den Fachbehörden abgestimmtes Bodenmanagement unter der fachkundigen Anleitung und Begleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung minimiert, – Staubemissionen durch Verwehungen von baubedingt vegetationsfreien Böden oder baubedingt genutzten Flächen gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen (Abdeckung, Begrünung, Bewässerung) vermindert.
Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich: (vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)
Der Deich (WH1) und die baubedingt genutzten Flächen (WH2, WH4–WH7) – mit Ausnahme der Baustelleneinrichtungsfläche (WH3) – werden nach Abschluss der Baumaßnahmen durch Ansaat geeigneter Regiosaatgutmischungen und Neupflanzung verlorengegangener Bäume (WH6) wieder begrünt, so dass von ihnen keine vorhabenbedingten Staubbelastungen mehr ausgehen können.

Ersatzmaßnahmen: (vgl. Heft 11, Kap. 7.9.3, S. 470)	
Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft sind nicht erheblich im Sinne des § 14 BNatSchG, Ersatzmaßnahmen daher nicht erforderlich.	
Auswirkungen auf die Luft: (vgl. Heft 11, Kap. 7.9.3, S. 468 ff.)	
Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft.	
Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
baubedingte stoffliche Emissionen	Die baubedingte Emission von Abgasen aus dem Baubetrieb und von Staubemissionen wird durch geeignete Maßnahmen minimiert. Unter Berücksichtigung der nahezu ganzjährig günstigen Austauschbedingungen und raschen Verdünnung sind daher keine baubedingten Überschreitungen der relevanten lufthygienischen Grenz-, Richt- und Zielwerte zu erwarten.
betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Die vorliegenden Ausbreitungsrechnungen für den Hafenbetrieb mit Umschlag verflüssigter Gase zeigen für die Luftschadstoffe PM_{10}, $PM_{2,5}$, Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Staubniederschlag, dass es außerhalb der geplanten und bestehenden Hafenanlagen, der angrenzenden Deich- und Industrieflächen einschließlich der Flächen des landseitig geplanten Energie-Terminals sowohl allein durch den Hafenbetrieb als auch im Zusammenwirken mit dem geplanten Energie-Terminal nur zu maximalen Gesamtzusatzbelastungen im Jahresmittel kommt, die die Irrelevanzkriterien nach Nr. 4.1 TA Luft erfüllen. Nach einem inzwischen vorliegenden Gutachten zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für den vorübergehend am AVG geplanten FSRU-Betrieb ist die mit dieser Nutzung verbundene maximale Gesamtzusatzbelastung durch Luftschadstoffe noch deutlich geringer (vgl. Anhang 2 zur Synopse) .

II.3.10.9.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Luft

Tabelle 20: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Luft

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	II Belastungsbereich	-
baubedingte stoffliche Emissionen	I Vorsorgebereich	Die baubedingten Emissionen von Abgasen aus dem Baubetrieb und von Staubemissionen werden durch geeignete Maßnahmen minimiert. Unter Berücksichtigung der nahezu ganzjährig günstigen Austauschbedingungen und raschen Verdünnung sind daher keine baubedingten Überschreitungen der relevanten lufthygienischen Grenz-, Richt- und Zielwerte zu erwarten. Die Auswirkungen werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet.
betriebsbedingte stoffliche Emissionen	I Vorsorgebereich	Die vorliegenden Ausbreitungsrechnungen für den Hafenbetrieb mit Umschlag verflüssigter Gase zeigen für die Luftschadstoffe PM10, PM2,5, Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Staubniederschlag, dass es außerhalb der geplanten und bestehenden Hafenanlagen, der angrenzenden Deich- und Industrieflächen einschließlich der Flächen des landseitig geplanten Energie-Terminals sowohl allein durch den Hafenbetrieb als auch im Zusammenwirken mit dem geplanten landgebundenen Energie-Terminal nur zu maximalen Gesamtzusatzbelastungen im Jahresmittel kommt, die die Irrelevanzkriterien nach Nr. 4.1 TA Luft erfüllen. Nach einem inzwischen vorliegenden Gutachten zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für den vorübergehend am AVG geplanten FSRU-Betrieb ist die mit dieser Nutzung verbundene maximale Gesamtzusatzbelastung durch Luftschadstoffe noch deutlich geringer (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Die Auswirkungen werden daher nicht als erheb-liche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es ausschließlich zu Auswirkungen im Vorsorgebereich kommt, die nicht als erheblich zu bewerten sind.

II.3.10.10 Schutzgut Klima

II.3.10.10.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Klima

Tabelle 21: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Klima

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.10, S. 471 ff.)
Das Vorhabengebiet ist klimatisch dem küstennahen Raum zuzuordnen, der insbesondere durch eine ganzjährig gute Luftdurchmischung gekennzeichnet ist. Das Planfeststellungsgebiet wird durch das große Gewässerklimatop der Elbe dominiert, dessen ausgleichender Einfluss auch auf die angrenzenden terrestrischen Klimatope wirkt. Auf niedersächsischer Seite grenzt daran ein Mosaik aus größeren Gewerbe- und Industrieklimatopen sowie kleineren und größeren Freiflächen mit unterschiedlichen Gehölzanteilen bis hin zu kleineren Waldklimatopen und weiteren Gewässerklimatopen wie dem Altarm der Bützflether Süderelbe an. Und auf schleswig-holsteinischer Seite grenzen vorwiegend gewässerreiche Freiflächen und Waldklimatope an. Diese Klimatope sind jedoch nicht klar abgegrenzt und gehen ineinander über. Der Klimawandel macht sich in der Region bisher vorwiegend als Anstieg der durchschnittlichen Lufttemperatur und in Verbindung damit durch ein Zunehmen der Sommer- und heißen Tage sowie ein Abnehmen der Frost- und Eistage bemerkbar. In Bezug auf Niederschlagssummen, Wind und Sturm sind bisher keine eindeutigen Trends feststellbar.
Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben: (vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)
Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist: – mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, – mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen, – mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen. Aus der 2. Planänderung resultiert auch eine Minimierung der Beiträge des Vorhabens zum globalen Klimawandel (vgl. Heft 11x, Kap. 6, S. 14 f.): – Der Wechsel von der ursprünglich geplanten Kleilagerfläche Ruthenstrom bei Krautsand zur Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge ermöglichte eine erhebliche Verkürzung des Transportweges und eine entsprechende Verminderung der damit verbundenen CO2-Emissionen. – Die Modifizierung der Hafenanlagen verringert den Verbrauch von Stahl und Beton und daher auch die damit verbundenen indirekten CO2-Emissionen. – Der Verzicht auf den kathodischen Korrosionsschutz für den AVG verringert den betriebsbedingten Stromverbrauch und damit ebenfalls die indirekten CO2-Emissionen.
Vermeidungsmaßnahmen: (vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.)
Zur Minimierung der Beiträge des Vorhabens zum globalen Klimawandel (V21) – werden möglichst energieeffiziente und regelmäßig gewartete Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt,

- werden Transportwege möglichst kurzgehalten,
- erfolgen notwendige Transporte nach Möglichkeit per Schiff,
- werden nach Möglichkeit Baustoffe verwendet, die mit energieeffizienten Verfahren hergestellt wurden.

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der erhöhte Deich wird mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, so dass er seine klimaökologischen Funktionen wieder erfüllen kann (WH1).

Die temporär baubedingt genutzten Flächen (WH2, WH4–WH7) werden – mit Ausnahme der Baustelleneinrichtungsfläche (WH3) – nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig beräumt und zwischengelagerter Boden wird wieder angedeckt. Durch Ansaat bzw. natürliche Vegetationsentwicklung werden sie wieder begrünt und auf den Kleilagerfläche Saline (WH6) werden auch wieder Einzelbäume gepflanzt, so dass diese Flächen ihre klimaökologischen Funktionen wieder erfüllen können.

Ersatzmaßnahmen: (vgl. Heft 11, Kap. 7.10.5, S. 498 und Kap. 14.6, S. 629–745)

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima sind nicht erheblich im Sinne des § 14 BNatSchG, Ersatzmaßnahmen daher nicht erforderlich.

Die geplanten und in Ziffer beschriebenen Maßnahmen der Kompensationsflächen Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald haben aber dennoch positive Wirkungen für das Klima. Zum einen tragen die verschiedenen Gewässer, nassen bis frischen Biotope des Offenlandes und die von Gehölzen dominierte Biotope unterschiedlicher Ausprägung mit ihren lokalklimatischen Funktionen und Wirkungen zu einer Stabilisierung des Mikroklimas im Raum Stade bei. Und zum anderen resultiert aus der mit den Maßnahmen verbundenen Moor- und Bodenregeneration eine langfristige CO2-Speicherung.

Auswirkungen auf das Klima:

(vgl. Heft 11, Kap. 7.10.5, S. 497 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima.

Wirkfaktoren	Umweltauswirkungen
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme ist auf den betroffenen Flächen mit einer vorübergehenden bzw. dauerhaften Veränderung ihrer lokalklimatischen Funktionen und Wirkungen verbunden. Sie führt dazu, dass die Luft tagsüber wärmer und trockener wird und es in Sommernächten zu einer fühlbaren Wärmeabstrahlung kommen kann. Diese Wirkungen bleiben aber aufgrund der ausgleichenden Wirkung der umliegenden Gewässer- und Freiflächen sowie der guten Durchlüftung auf die unmittelbare Umgebung der in Anspruch genommenen Flächen beschränkt. Fernwirkungen auf das Mikroklima im Raum Stade sind ebenso wenig zu erwarten wie Folgewirkungen für das Bioklima der umliegenden Wohn- und Erholungsnutzungen. Aufgrund der geringen Ausdehnung und der überwiegend geringen Höhe der Anlagen sind auch nur geringe Wirkungen auf die

	bodennahen Luftströmungen und Windfelder zu erwarten, die ebenfalls auf die unmittelbare Umgebung der geplanten Anlagen beschränkt bleiben.
stoffliche Emissionen	Vom geplanten Vorhaben gehen Beiträge zum globalen Klimawandel aus, die auf direkte und indirekte Emissionen klimawirksamer Gase zurückzuführen sind und nur eingeschränkt ermittelt werden können. Nach einer groben Schätzung kommt es durch die geplante Anlage und den Baubetrieb zu Treibhausgasemissionen in der Größenordnung von ca. 60.000–65.000 t CO_2, was etwa 0,0008 % des ab 2021 für Deutschland verbleibenden CO_2-Budgets entspricht.

II.3.10.10.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Klima

Tabelle 22: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Klima

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Keine	II Belastungsbereich	-
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	I Vorsorgebereich	Die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme ist auf den betroffenen Flächen mit einer vorübergehenden bzw. dauerhaften Veränderung ihrer lokalklimatischen Funktionen und Wirkungen verbunden. Sie führt dazu, dass die Luft tagsüber wärmer und trockener wird und es in Sommernächten zu einer fühlbaren Wärmeabstrahlung kommen kann. Diese Wirkungen bleiben aber aufgrund der ausgleichenden Wirkung der umliegenden Gewässer- und Freiflächen sowie der guten Durchlüftung auf die unmittelbare Umgebung der in Anspruch genommenen Flächen beschränkt. Fernwirkungen auf das Mikroklima im Raum Stade sind ebenso wenig zu erwarten wie Folgewirkungen für das Bioklima der umliegenden Wohn- und Erholungsnutzungen.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Aufgrund der geringen Ausdehnung und der überwiegend geringen Höhe der Anlagen sind auch nur geringe Wirkungen auf die bodennahen Luftströmungen und Windfelder zu erwarten, die ebenfalls auf die unmittelbare Umgebung der geplanten Anlagen beschränkt bleiben. Die Auswirkungen werden daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet.
stoffliche Emissionen	I Vorsorgebereich	Vom geplanten Vorhaben gehen Beiträge zum globalen Klimawandel aus, die auf direkte und indirekte Emissionen klimawirksamer Gase zurückzuführen sind und nur eingeschränkt ermittelt werden können. Nach einer groben Schätzung kommt es durch die geplante Anlage und den Baubetrieb zu Treibhausgasemissionen in der Größenordnung von ca. 60.000 bis 65.000 t CO_2, was etwa 0,0008 % des ab 2021 für Deutschland verbleibenden CO_2-Budgets entspricht. Die Auswirkungen werden daher nicht als erheb-liche Beeinträchtigung für das Schutzgut bewertet

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es ausschließlich zu Umweltauswirkungen im Vorsorgebereich kommt, die nicht als erheblich zu bewerten sind.

II.3.10.11 Schutzgut Landschaft

II.3.10.11.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Landschaft

Tabelle 23: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Landschaft

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.11, S. 499 ff.)
In einem Umkreis von rund 3 km um das Vorhaben sind zehn Landschaftsbildeinheiten (LBE) abgrenzbar, die wie folgt bewertet wurden: – LBE Nr. 1 „Grünland und Ackerbaugürtel zwischen Stade und Barnkrug“ hat eine mittlere Bedeutung, – LBE Nr. 2 „Siedlungsband zwischen Bützfleth und Wischhafen“ hat eine geringe Bedeutung, – LBE Nr. 3 „Bützflether Außendeich und Bützflether Süderelbe“ hat eine mittlere Bedeutung, – LBE Nr. 4 „Industriegebiete Bützfleth und Abbenfleth“ hat eine geringe Bedeutung,

- LBE Nr. 5 „Schwinge-Unterlauf mit Wöhrdener Außendeich“ hat eine mittlere Bedeutung,
- LBE Nr. 6 „Unterelbe zwischen Bassenfleth und Abbenfleth“ hat eine mittlere Bedeutung,
- LBE Nr. 7 „Schleswig-holsteinisches Elbeästuar“ hat eine sehr hoher Bedeutung,
- LBE Nr. 8 „Obstanbaugebiet zwischen Hollern, Twielenfleth, Bassenfleth und Melau“ hat eine geringe Bedeutung,
- LBE Nr. 9 „Unterelbe zwischen Cranz und Bassenfleth“ hat eine hohe Bedeutung,
- LBE Nr. 10 „Ortslage Hollern-Twielenfleth“ hat eine geringe Bedeutung.

Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)

Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist:

- mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen, von denen Störwirkungen ausgehen,
- mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen,
- mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen.

Vermeidungsmaßnahmen:

Spezifische Maßnahmen zum Schutz der Landschaft sind nicht vorgesehen, aber die Maßnahmen für die Schutzgüter des Naturhaushaltes dienen auch dem Erhalt ihrer Funktionen für die Landschaft.

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Der erhöhte Deich wird mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung wieder angesät, so dass seine Funktionen und visuellen Wirkungen für die betroffene Landschaftsbildeinheit wiederhergestellt werden (WH1).

Die temporär baubedingt genutzten Flächen (WH2, WH4–WH7) werden – mit Ausnahme der Baustelleneinrichtungsfläche (WH3) – nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig beräumt und zwischengelagerter Boden wird wieder angedeckt. Durch Ansaat bzw. natürliche Vegetationsentwicklung werden sie wieder begrünt und auf der Kleilagerfläche Saline (WH6) werden auch wieder Einzelbäume gepflanzt. Soweit sie einsehbar sind, können auch diese Flächen ihre Funktionen für die betroffenen Landschaftsbildeinheiten wieder erfüllen.

Ersatzmaßnahmen: (vgl. Heft 11, Kap. 14.6, S. 629–745)

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft sind nicht erheblich im Sinne des § 14 BNatSchG, Ersatzmaßnahmen daher nicht erforderlich (vgl. Het 11, Kap. 14.4, S. 610).

Die geplanten und in Ziffer II.3.10.4.1 beschriebenen Maßnahmen der Kompensationsflächen Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald haben aber dennoch positive Wirkungen für das Landschaftsbild, da sie es durch Schaffung bzw. Entwicklung naturraumtypischer Elemente, wie Gewässer, nasse bis frische Grünländer, Röhrichte, Moor und Orchideenwiese sowie verschiedene Gehölze bereichern und die landschaftsgebundene Erholung durch die

Errichtung eines Aussichtsturms auf der Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste fördern.

Auswirkungen auf die Landschaft: (vgl. Heft 11, Kap. 7.11.3, S. 515 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung Zerschneidung von Landschaftsräumen	Anlagebedingt kommt es im Bereich der geplanten Hafenanlagen zu einem vollständigen dauerhaften und im Bereich der geplanten Deicherhöhung zu einem vollständigen temporären Verlust der die visuelle Wirkung prägenden Vegetationsstrukturen der Ufer, des Deichvorlandes und des Deichgrünlandes, von dem die LBE Nr. 6 betroffen ist. Im Nahbereich (0–200 m) wird das bisherige Landschaftsbild außerdem bis auf wenige sichtverschattete Bereiche durch die geplanten Anlagen stark überprägt. Betroffen sind wiederum die LBE Nr. 6 sowie die LBE Nr. 3 und Nr. 4. Im Mittel- und im Fernbereich (200–3.000 m) ist das Vorhaben aus westlicher Richtung, also aus den LBE Nr. 1–3 durch die vorgelagerten Industrieanlagen und die Grüngürtel praktisch nicht einsehbar. Eine nahezu uneingeschränkte Sicht besteht jedoch aus nordöstlicher bis südöstlicher Richtung, wovon wiederum vorwiegend die LBE Nr. 6 betroffen ist. Die angrenzende LBE Nr. 7 ist aufgrund sichtverschattender Wald- und Gehölzstrukturen nur im nordöstlichen Bereich und nur im Fernbereich (1.500–3.000 m) betroffen, was die Wirkintensität weiter reduziert. Aufgrund der großräumigen industriellen Prägung der Umgebung des Vorhabenstandortes, z. T. mit großvolumigen und hohen technogenen Strukturen, treten die durch die Hafenanlagen entstehenden visuellen Wirkungen jedoch deutlich in den Hintergrund. Sie können eine subjektiv störende, jedoch keine signifikante Beeinträchtigung darstellen. Auf den baubedingt genutzten Flächen kommt es ebenfalls zu einem temporären Vegetationsverlust. Betroffen sind zum einen unmittelbar an die geplanten Anlagen angrenzende Arbeitsflächen im Deichvorland von Elbe und Schwinge, was zum Teil aus dem Nahbereich einsehbar ist. Als störend könnte die baubedingte Nutzung der Kleilagerflächen nördlich entlang der Schwinge empfunden werden, aber eine starke Veränderung gut einsehbarer bzw. prominenter Bereiche, die Störung von Sichtachsen oder die Inanspruchnahme touristisch genutzter Bereich ist nicht zu erwarten. Für die Baustelleneinrichtung auf dem Dow-Gelände, die Sandlagerung auf dem Gelände nördlich der AOS und die Kleilagerung im Bereich der ehemaligen Saline südlich der Schwinge sind Flächen vorgesehen, die weder öffentlich zugänglich sind, noch aufgrund sichtverschattender Gehölze, Industrieanlagen

	und Deiche von außen einsehbar sind. Für diese ist daher ebenfalls keine starke Veränderung gut einsehbarer bzw. prominenter Bereiche, keine Störung von Sichtachsen und keine Inanspruchnahme touristisch genutzter Bereiche zu erwarten (vgl. auch Heft 11x, Kap. 7, S. 24). Das Vorhabengebiet ist umgeben von großflächigen Industrieanlagen und in einem Landschaftsraum allgemeiner Bedeutung geplant, der durch Hochspannungsleitungen, Windenergieanlagen und Verkehrswege geprägt ist. Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme tritt daher in den Hintergrund und führt nicht zu einer signifikanten Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.
bau- und betriebsbedingte optische Emissionen	Durch den Baubetrieb kommt es auf den anlage- und baubedingt genutzten Flächen auch zu temporären optischen Wirkungen durch visuelle Beunruhigung, und Beleuchtung, die – wie vorstehend beschrieben – aufgrund von Sichtverschattungen nur teilweise einsehbar sind. Sie können zwar störend wirken, führend aber unter Berücksichtigung der zeitlichen Befristung nicht zu signifikanten Beeinträchtigungen der Landschaft und von Erholungsnutzungen. Auch durch den Betrieb der geplanten Anlagen entstehen visuelle Beunruhigungen und Lichtemissionen. Das Vorhabengebiet ist aber nahezu vollständig von beleuchteten Industrieanlagen umgeben, also in einen industriellen und von intensiver Beleuchtung geprägten Gesamtkontext eingebunden. Daher werden die vorhabenbedingten Störwirkungen durch zusätzliche Anlagen, große Schiffe sowie Beleuchtung stark relativiert und führen nicht zu signifikanten zusätzlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen	Durch den Baustellenbetrieb und insbesondere durch die schlagenden Rammungen kommt es nicht nur in der LBE Nr. 6 und inden nächstgelegenen, aber für die Erholungsnutzung nicht zugänglichen Landschaftsbildeinheiten Nr. 3 und Nr. 4, sondern auch in den entfernteren, aber für Erholungsnutzungen zugänglichen LBE Nr. 1, Nr. 2, Nr. 5, Nr. 8 und Nr. 10 sowie auf der schleswig-holsteinischen Seite (LBE Nr. 7) zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm, die jedoch aufgrund der zeitlichen Befristung nicht signifikant sind. Die durch den Betrieb von AVG und SHE zum Umschlag verflüssigter Gase einschließlich des damit verbundenen Schiffsbetriebes hervorgerufenen Geräuschimmissionen führen hingegen nicht zu signifikanten Lärmbeeinträchtigungen in den für Erholungsnutzungen zugänglichen Landschaftsbildeinheiten Nr. 1, Nr. 2, Nr. 5, Nr. 8 und Nr. 10 sowie Nr. 7. Auch bei einem FSRU-Betrieb am AVG sind keine signifikanten Beeinträchtigungen der Erholungsnutzungen in diesen Landschaftsbildeinheiten durch betriebsbedingten Lärm zu erwarten (vgl. Anhang 2 zur Synopse).

II.3.10.11.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Landschaft

Tabelle 24: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Landschaft

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Keine	II Belastungsbereich	-
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung Zerschneidung von Landschaftsräumen	I Vorsorgebereich	Anlagebedingt kommt es im Bereich der geplanten Hafenanlagen zu einem vollständigen dauerhaften und im Bereich der geplanten Deicherhöhung zu einem vollständigen temporären Verlust der die visuelle Wirkung prägenden Vegetationsstrukturen der Ufer, des Deichvorlandes und des Deichgrünlandes, von dem die LBE Nr. 6 betroffen ist. Im Nahbereich (0–200 m) wird das bisherige Landschaftsbild außerdem bis auf wenige sichtverschattete Bereiche durch die geplanten Anlagen stark überprägt. Betroffen sind wiederum die LBE Nr. 6 sowie die LBE Nr. 3 und Nr. 4. Im Mittel- und im Fernbereich (200 – 3.000 m) ist das Vorhaben aus westlicher Richtung, also aus den LBE Nr. 1–3 durch die vorgelagerten Industrieanlagen und die Grüngürtel praktisch nicht einsehbar. Eine nahezu uneingeschränkte Sicht besteht jedoch aus nordöstlicher bis südöstlicher Richtung, wovon wiederum vorwiegend die LBE Nr. 6 betroffen ist. Die angrenzende LBE Nr. 7 ist aufgrund sichtverschattender Wald- und Gehölzstrukturen nur im nordöstlichen Bereich und nur im Fernbereich (1.500–3.000 m) betroffen, was die Wirkintensität weiter reduziert. Aufgrund der großräumigen industriellen Prägung der Umgebung des Vorhabenstandortes, z. T. mit großvolumigen und hohen technogenen Strukturen, treten

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		die durch die Hafenanlagen entstehenden visuellen Wirkungen jedoch deutlich in den Hintergrund. Sie können subjektiv als störend, jedoch nicht als erhebliche Beeinträchtigung gewertet werden. Auf den baubedingt genutzten Flächen kommt es ebenfalls zu einem temporären Vegetationsverlust. Betroffen sind zum einen unmittelbar an die geplanten Anlagen angrenzende Arbeitsflächen im Deichvorland von Elbe und Schwinge, was zum Teil aus dem Nahbereich einsehbar ist. Als störend könnte die baubedingte Nutzung der Kleilagerflächen nördlich entlang der Schwinge empfunden werden, aber eine starke Veränderung gut einsehbarer bzw. prominenter Bereiche, die Störung von Sichtachsen oder die Inanspruchnahme touristisch genutzter Bereich ist nicht zu erwarten. Für die Baustelleneinrichtung auf dem Dow-Gelände, die Sandlagerung auf dem Gelände nördlich der AOS und die Kleilagerung im Bereich der ehemaligen Saline südlich der Schwinge sind Flächen vorgesehen, die weder öffentlich zugänglich sind noch aufgrund sichtverschattender Gehölze, Industrieanlagen und Deiche von außen einsehbar sind. Für diese ist daher ebenfalls keine starke Veränderung gut einsehbarer bzw. prominenter Bereiche, keine Störung von Sichtachsen und keine Inanspruchnahme touristisch genutzter Bereiche zu erwarten (vgl. auch Heft 11x, Kap. 7, S. 24). Das Vorhabengebiet ist umgeben von großflächigen Industrieanlagen und in einem Landschaftsraum allgemeiner Bedeutung geplant, der durch Hochspannungsleitungen, Windenergieanlagen und Verkehrswege geprägt ist. Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme tritt daher in den Hintergrund und führt nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gem. § 14 BNatSchG.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
bau- und betriebsbedingte optische Emissionen	I Vorsorgebereich	Durch den Baubetrieb kommt es auf den anlage- und baubedingt genutzten Flächen auch zu temporären optischen Wirkungen durch visuelle Beunruhigung, und Beleuchtung, die – wie vorstehend beschrieben – aufgrund von Sichtverschattungen nur teilweise einsehbar sind. Sie können zwar störend wirken, führend aber unter Berücksichtigung der zeitlichen Befristung nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaft und von Erholungsnutzungen. Auch durch den Betrieb der geplanten Anlagen entstehen visuelle Beunruhigungen und Lichtemissionen. Das Vorhabengebiet ist aber nahezu vollständig von beleuchteten Industrieanlagen umgeben, also in einen industriellen und von intensiver Beleuchtung geprägten Gesamtkontext eingebunden. Daher werden die vorhabenbedingten Störwirkungen durch zusätzliche Anlagen, große Schiffe sowie Beleuchtung stark relativiert und führen nicht zu erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung gem. § 14 BNatSchG für das Schutzgut Landschaftsbild bewertet.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen	I Vorsorgebereich	Durch den Baustellenbetrieb und insbesondere durch die schlagenden Rammungen kommt es nicht nur in der LBE Nr. 6 und in den nächstgelegenen aber für die Erholungsnutzung nicht zugänglichen Landschaftsbildeinheiten Nr. 3 und Nr. 4, sondern auch in den entfernteren aber für Erholungsnutzungen zugänglichen LBE Nr. 1, Nr. 2, Nr. 5, Nr. 8 und Nr. 10 sowie auf der schleswig-holsteinischen Seite (LBE Nr. 7) zu bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm, die jedoch aufgrund der zeitlichen Befristung nicht erheblich sind. Die durch den Betrieb von AVG und SHE zum Umschlag verflüssigter Gase einschließlich des damit verbundenen Schiffsbetriebes hervorgerufenen Geräuschimmissionen führen hingegen

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		nicht zu signifikanten Lärmbeeinträchtigungen in den für Erholungsnutzungen zugänglichen Landschaftsbildeinheiten Nr. 1, Nr. 2, Nr. 5, Nr. 8 und Nr. 10 sowie Nr. 7. Auch bei einem FSRU-Betrieb am AVG sind keine signifikanten Beeinträchtigungen der Erholungsnutzungen in diesen Landschaftsbildeinheiten durch betriebsbedingten Lärm zu erwarten (vgl. Anhang 2 zur Synopse). Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung gem. § 14 BNatSchG für das Schutzgut Landschaftsbild bewertet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es nur zu Umweltauswirkungen im Vorsorgebereich kommt, die nicht als erheblich zu bewerten sind.

II.3.10.12 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

II.3.10.12.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Tabelle 25: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen - Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Dachgüter

Ausgangszustand: (vgl. Heft 11, Kap. 7.12, S. 529 ff.)
Innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegen keine bekannten Bau-, Boden oder Naturdenkmäler. Innerhalb eines 200-m-Umkreises um die Planfeststellungsgrenzen befinden sich mit einem Wohnhaus am Stadersand 1a und dem Zollhaus am Stadersand 1b zwei Baudenkmäler aber keine bekannten Bodendenkmäler. Innerhalb eines 2.000-m-Umkreises um die Planfeststellungsgrenzen befinden sich weitere denkmalgeschützte Objekte, vorwiegend Wohn- und Wirtschaftsgebäude, Hofanlagen sowie eine Kirche mit Nebengebäuden und eine Schule. Sie liegen am Obstmarschenweg bzw. westlich davon sowie südlich des Vorhabens in Bassenfleth, Melau und Wöhrden und haben jeweils einen Abstand von mehr als 1.000 m zu den Planfeststellungsgrenzen. Innerhalb des 2.000-m-Betrachtungsraumes befinden sich keine Naturdenkmäler, jedoch erfüllen vier Elbe-Bracks östlich des Obstmarschenweges und ein Schwinge-Brack östlich von Melau nach Angaben im Landschaftsrahmenplan die Voraussetzungen für die Ausweisung als Naturdenkmal. Sie haben ebenfalls mehr als 1.000 m Abstand zu den Planfeststellungsgrenzen. Innerhalb des 2.000-m-Betrachtungsraumes befinden sich außerdem verschiedene ortsfeste Sachgüter. Dabei handelt es sich um

- bestehende und zum Teil unmittelbar angrenzende Hafen- und industrielle Anlagen einschließlich einer werkseigenen Abwasserreinigungsanlage,
- Wohngebäude, gewerbliche Anlagen und öffentliche Einrichtungen der umliegenden Ortschaften,
- Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen wie die Bundeswasserstraße Elbe mit den Leuchtfeuern Bützflether Sand und Stadersand, Gleisanlagen und das Straßennetz, Strom- und Rohrleitungstrassen,
- Küstenschutzanlagen wie die Deiche an Elbe und Schwinge, Uferbefestigungen und Buhnen, Sperrwerke in der Schwinge und der Bützflether Süderelbe,
- Freizeiteinrichtungen wie das Freibad in Bützfleth, der Sportboothafen an der Schwinge und die über den Obstmarschenweg bzw. durch Melau und Bassenfleth verlaufenden bedeutsamen Radwege,
- landwirtschaftliche Nutzflächen und Obstplantagen,
- öffentliche Grünflächen und private Hausgärten, Kleingartenanlagen etc. der umliegenden Ortschaften,
- außerhalb des 200-m-Umkreises um die Planfeststellungsgrenzen liegende Schiffswracks in der Elbe, die auch von kulturhistorischem Interesse sein könnten.

Minimierende Merkmale von Standort und Vorhaben:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.1, S. 180 f.)

Es handelt sich um einen vorbelasteten Standort, der für eine weitere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist:

- mit einem bestehenden Hafen und angrenzenden industriellen Anlagen,
- mit raumordnerischem Vorrang für den Seehafen und für hafenorientierte wirtschaftliche Einrichtungen,
- mit einem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Sondergebiet für den Hafen, der in Aussicht genommenen Planung für einen Industrieanleger und angrenzenden gewerblichen Bauflächen.

Vermeidungsmaßnahmen:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.2, S. 593 ff.; Heft 11w, S. 22 f.; Heft 11m/11n, S. 37 ff.)

Maßnahmen zum Schutz von denkmalgeschützten Objekten, bekannten Bodendenkmälern und potenziellen Naturdenkmälern sind aufgrund ihres Abstandes zu den Baumaßnahmen nicht erforderlich.

Sollten bei den Erdarbeiten und Baggerungen Hinweise auf bisher unbekannte Kulturgüter auftauchen, werden diese gemäß § 14 NDSchG unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege angezeigt, die Fundstelle wird bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert gelassen und vor Gefahren geschützt (V20).

Zum Schutz des Deiches und der Deichsicherheit werden Beeinträchtigungen angrenzender Abschnitte vermieden und die Deichbaumaßnahmen außerhalb der Sturmflutsaison (01.10–01.04.) ausgeführt (V 17).

Im Übrigen dienen insbesondere die Maßnahmen

- zur Beschränkung der Flächeninanspruchnahme und zum Schutz des Bodens (V16),
- zum Schutz vor Schadstoffeinträgen (V18),
- zum Schutz der Gewässer (V19) und
- zur Vermeidung von Belastungen und Sauerstoffmangelsituationen in der Elbe (V13)

auch dem Erhalt der Nutzbarkeit der entsprechenden Sachgüter, wie der landwirtschaftlichen Nutzflächen, Obstplantagen und Grünflächen, der Freizeiteinrichtungen etc.

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich:

(vgl. Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff.; Heft 11x, S. 41 f.; Heft 11mm/11n, S. 41 f.; Heft 11p/11q, S. 27 f.)

Maßnahmen zur Wiederherstellung und zum Ausgleich für das kulturelle Erbe sind nicht erforderlich.

Die geplanten Deichbaumaßnahmen dienen der langfristigen Erhaltung seiner Funktion unter Berücksichtigung der absehbaren Folgen des Klimawandels. Seine Funktion wird also nicht nur – unter Wiederansaat einer geeigneten Regiosaatgutmischung (WH1) – vollständig wiederhergestellt, sondern verbessert.

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird vollständig beräumt, aber die Befestigung der Fläche bleibt für nachfolgend geplante Nutzungen erhalten (WH3).

Auf der Sandlagerfläche (WH5) werden die vorhabenbedingten Fremdstoffe nur so weit zurückgebaut, dass eine vorhandene Senke für spätere Nutzungen an das Niveau der angrenzenden Industrieflächen angeglichen wird.

Alle übrigen baubedingt genutzten Flächen werden wieder weitestgehend in den Ausgangszustand versetzt. Dazu werden sie nach Abschluss der Baumaßnahmen vollständig beräumt, das ursprüngliche Geländerelief wiederhergestellt, zwischengelagerter Oberboden wieder angedeckt und die Flächen wieder mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung angesät oder der natürlichen Vegetationsentwicklung überlassen (WH2, WH4, WH5, WH6, WH7). Auf der Kleilagerfläche Saline werden auch wieder durch Schotter geprägte Teilflächen hergestellt und Einzelbäume gepflanzt (WH6).

Baubedingt genutzte Straßen und Wege werden – sofern erforderlich – nach Abschluss der Baumaßnahmen wiederhergestellt.

Ersatzmaßnahmen:

Ersatzmaßnahmen für das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht erforderlich.

Auswirkungen auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter:

(vgl. Heft 11, Kap. 7.12.3, S. 536 ff.)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten, minimierenden Merkmale von Standort und Vorhaben, der vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgenannten Maßnahmen zur Wiederherstellung des Deiches und der temporär genutzten Flächen führt das Vorhaben zu folgenden, nach Wirkfaktoren differenzierten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.

Wirkfaktoren	**Umweltauswirkungen**
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	Bestehende und potenzielle Kultur- und Naturdenkmäler sind aufgrund ihres Abstandes zu den geplanten Baumaßnahmen nicht von einer Flächennutzung betroffen. Der Landesschutzdeich wird fachgerecht erhöht und seine Standsicherheit durch die Kleilagerung in der Nähe des Deichfußes nicht gefährdet. Temporär genutzte Flächen werden wieder in ihren ursprünglichen Zustand bzw. in einen für die nachfolgend geplante Nutzung geeigneten Zustand versetzt.

baubedingte Erschütterungen	Aufgrund des Abstandes von mehr als 120 m zu den nächstgelegenen Gebäuden und von ca. 1.000 m zu den nächstgelegenen Wohngebäuden können nach dem vorliegenden Gutachten störende Erschütterungen für Bauwerke und menschliche Wohnnutzungen durch die baubedingten Rammungen ausgeschlossen werden. Infolge von baubedingten Rüttel- und Rammarbeiten sind zwar Setzungen des vorhandenen Landesschutzdeiches möglich, der aber im Verlaufe des Vorhabens erhöht wird. Beeinträchtigungen der Standsicherheit des Deiches sind nicht zu erwarten.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsänderungen und Sedimentverdriftungen	Durch die baubedingten Nassbaggerungen werden Sedimente mobilisiert, die mit der Strömung verdriften und sich an anderer Stelle wieder ablagern. Nach dem vorliegenden Gutachten kann es dadurch im Worst Case zu zusätzlichen Ablagerungen von wenigen Zentimetern kommen, wovon vorwiegend das anlagennahe westliche Ufer und weniger die Fahrrinne und das östliche Ufer der Elbe betroffen sind. Durch den Rücklauf von bis zu 3.750.000 m³/a Spülwasser von der Sandlagerfläche und die Ableitung von bis zu 30.000 m³/a Abtrocknungswasser von der Kleilagerfläche Saline über vorhandene Einleitstellen in die Elbe kommt es baubedingt nur jeweils zu temporären und räumlich eng begrenzten Strömungsänderungen mit geringfügigen Auswirkungen auf die Gewässersohle der Bundeswasserstraße. Eine signifikante Veränderung der Sedimentüberdeckung der Schiffswracks durch diese baubedingten Strömungsänderungen ist – auch unter Berücksichtigung der Distanz der Einleitung von der Sandlagerfläche zum nächstgelegenen Wrack – nicht zu befürchten. Auch die geplanten Anlagen führen zu lokalen Strömungsveränderungen, die dauerhaft aber so gering sind, dass auch sie keine signifikanten Veränderungen der Sedimentüberdeckung der Schiffswracks zur Folge haben werden. Die aus den anlagenbedingten Strömungsänderungen resultierenden Veränderungen des Sedimenttransportes sind so gering, dass signifikante Sohländerungen auf den Anlagenbereich begrenzt bleiben und nicht das Fahrwasser der Elbe betreffen. Da die geplanten Hafenanlagen wie eine Sedimentfalle wirken, sind Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich, die zwar eine betriebsbedingte Sedimentverdriftung zur Folge haben, die aber nach der vorliegenden Modellierung nur im Bereich der Hafenanlagen und ihrer direkten Umgebung zu einer erkennbaren Sohländerung führen. Eine unterhaltungsbedingt langfristig höhere Sedimentationstendenz im Bereich des Westufers nördlich des Nordhafens ist zwar nicht ausgeschlossen, aber die ermittelten morphologischen Änderungen spielen gegenüber der natürlichen morphologischen Dynamik der Tideelbe nach dem vorliegenden Gutachten eine untergeordnete Rolle.
Bau-, anlage- und betriebsbedingte	Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch die vorhandenen Hafen- und Industrieanlagen sind keine signifikanten zusätzlichen Beeinträchtigungen der Kulturgüter durch die bau-, anlage- und betriebsbedingten optischen Emissionen

optische Emissionen sowie anlagebedingte optische Fremdkörper	zu befürchten. Da sich die denkmalgeschützten Objekte nicht im Nahbereich der geplanten Anlagen befinden, wird ihre optische Wirkung durch die geplanten Anlagen nicht beeinträchtigt.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen	Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch die vorhandenen Hafen- und Industrieanlagen sind keine signifikanten zusätzlichen Beeinträchtigungen der Kultur- und Sachgüter bzw. ihrer Nutzbarkeit durch die bau- und betriebsbedingten akustischen Emissionen zu befürchten.
bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Da nach den vorliegenden Gutachten keine bau- oder betriebsbedingte signifikante Verschlechterung der Luftqualität zu prognostizieren ist und es aufgrund von ganzjährig günstigen Austauschbedingungen zu einer raschen Verdünnung der emittierten Luftschadstoffe kommt, sind auch keine signifikanten Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern durch diesen Wirkfaktor zu erwarten. Schädigungen von Kultur- und Sachgütern durch vorhabenbedingte Schadstoffeinträge in Wasser und Boden sind ebenfalls nicht zu befürchten.

II.3.10.12.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Tabelle 26: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Keine	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Keine	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Keine	II Belastungsbereich	-
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und -überformung	I Vorsorgebereich	Bestehende und potenzielle Kultur- und Naturdenkmäler sind aufgrund ihres Abstandes zu den geplanten Baumaßnahmen nicht von einer Flächennutzung betroffen. Der Landesschutzdeich wird fachgerecht erhöht und seine Standsicherheit durch die Kleilagerung in der Nähe des Deichfußes nicht gefährdet. Temporär genutzte Flächen werden wieder in ihren ursprünglichen Zustand bzw.

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		in einem für die nachfolgend geplante Nutzung geeigneten Zustand versetzt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ist nicht zu erwarten.
Baubedingte Erschütterungen	I Vorsorgebereich	Aufgrund des Abstandes von mehr als 120 m zu den nächstgelegenen Gebäuden und von ca. 1.000 m zu den nächstgelegenen Wohngebäuden können nach dem vorliegenden Gutachten störende Erschütterungen für Bauwerke und menschliche Wohnnutzungen durch die baubedingten Rammungen ausgeschlossen werden. Infolge von baubedingten Rüttel- und Rammarbeiten sind zwar Setzungen des vorhandenen Landesschutzdeiches möglich, der aber im Verlaufe des Vorhabens erhöht wird. Beeinträchtigungen der Standsicherheit des Deiches sind nicht zu erwarten. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ist nicht zu erwarten.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsänderungen und Sedimentverdriftungen	I Vorsorgebereich	Durch die baubedingten Nassbaggerungen werden Sedimente mobilisiert, die mit der Strömung verdriften und sich an anderer Stelle wieder ablagern. Nach dem vorliegenden Gutachten kann es dadurch im Worst Case zu zusätzlichen Ablagerungen von wenigen Zentimetern kommen, wovon vorwiegend das anlagennahe westliche Ufer und weniger die Fahrrinne und das östliche Ufer der Elbe betroffen sind. Durch den Rücklauf von bis zu 3.750.000 m³/a Spülwasser von der Sandlagerfläche und die Ableitung von bis zu 30.000 m³/a Abtrocknungswasser von der Kleilagerfläche Saline über vorhandene Einleitstellen in die Elbe kommt es baubedingt nur jeweils zu temporären und räumlich eng begrenzten Strömungsänderungen mit geringfügigen Auswirkungen auf die Gewässersohle der Bundeswasserstraße. Eine signifikante Veränderung der Sedimentüberdeckung der Schiffswracks durch diese baubedingten Strömungs-

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		änderungen ist – auch unter Berücksichtigung der Distanz der Einleitung von der Sandlagerfläche zum nächstgelegenen Wrack – nicht zu befürchten. Auch die geplanten Anlagen führen zu lokalen Strömungsveränderungen, die dauerhaft aber so gering sind, dass auch sie keine signifikanten Veränderungen der Sedimentüberdeckung der Schiffswracks zur Folge haben werden. Die aus den anlagenbedingten Strömungsänderungen resultierenden Veränderungen des Sedimenttransportes sind so gering, dass signifikante Sohländerungen auf den Anlagenbereich begrenzt bleiben und nicht das Fahrwasser der Elbe betreffen. Da die geplanten Hafenanlagen wie eine Sedimentfalle wirken, sind Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich, die zwar eine betriebsbedingte Sedimentverdriftung zur Folge haben, die aber nach der vorliegenden Modellierung nur im Bereich der Hafenanlagen und ihrer direkten Umgebung zu einer erkennbaren Sohländerung führen. Eine unterhaltungsbedingt langfristig höhere Sedimentationstendenz im Bereich des Westufers nördlich des Nordhafens ist zwar nicht ausgeschlossen, aber die ermittelten morphologischen Änderungen spielen gegenüber der natürlichen morphologischen Dynamik der Tideelbe nach dem vorliegenden Gutachten eine untergeordnete Rolle. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ist nicht zu erwarten.
Bau-, anlage- und betriebsbedingte optische Emissionen sowie anlagebedingte optische Fremdkörper	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch die vorhandenen Hafen- und Industrieanlagen sind keine signifikanten zusätzlichen Beeinträchtigungen der Kulturgüter durch die bau-, anlage- und betriebsbedingten optischen Emissionen zu befürchten. Da sich die denkmalgeschützten Objekte nicht im Nahbereich der geplanten Anlagen befinden, wird ihre optische Wirkung durch die geplanten Anlagen nicht beeinträchtigt. Die Auswirkungen

Wirkfaktoren	**Bewertung der Auswirkungen** (Wertstufen gemäß Rahmenskala Tab. 1)	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut eingestuft.
bau- und betriebsbedingte akustische Emissionen	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch die vorhandenen Hafen- und Industrieanlagen sind keine signifikanten zusätzlichen Beeinträchtigungen der Kultur- und Sachgüter bzw. ihrer Nutzbarkeit durch die bau- und betriebsbedingten akustischen Emissionen zu befürchten. Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut eingestuft.
Bau- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	I Vorsorgebereich	Da nach den vorliegenden Gutachten keine bau- oder betriebsbedingte erhebliche Verschlechterung der Luftqualität zu prognostizieren ist und es aufgrund von ganzjährig günstigen Austauschbedingungen zu einer raschen Verdünnung der emittierten Luftschadstoffe kommt, sind auch keine erheblichen Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern durch diesen Wirkfaktor zu erwarten. Schädigungen von Kultur- und Sachgütern durch vorhabenbedingte Schadstoffeinträge in Wasser und Boden sind ebenfalls nicht zu befürchten Die Auswirkungen werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut eingestuft.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es nur zu Umweltauswirkungen im Vorsorgebereich kommt, die nicht als erheblich zu bewerten sind.

II.3.10.13 Schutzgut Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

II.3.10.13.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG für das Schutzgut Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG als eigenständiges Schutzgut zu berücksichtigen. Damit kann der Gefahr entgegenwirkt werden, dass bei der Realisierung eines Vorhabens der Schutz eines Mediums nur auf Kosten eines anderen Mediums bewirkt werden kann. Medienübergreifende Wechselwirkungen, Summationswirkungen, Synergieeffekte und Verlagerungseffekte wurden geprüft, soweit dies unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit vertretbar gewesen ist. Im Rahmen der vorliegenden Darstellung sind Wechselwirkungen insbesondere

dadurch berücksichtigt worden, dass schutzgutübergreifende Wirkungsketten und synergetische Wirkungen Eingang in die Prüfung jedes Schutzgutes gefunden haben (vgl. Heft 11, Kap. 7.2 - 7.12).

Tabelle 27: Bedeutsame Wechselwirkungen

Bedeutsame Wechselwirkungen: (vgl. Heft 11, Kap. 7.13, S. 541 ff.)	
In Bezug auf die zu erwartenden Auswirkungen und die Ergebnisse der Erfassung und Bewertung der Bestandssituation sind vorliegend die folgenden bau-, anlagen- oder betriebsbedingten Wechselwirkungen von Bedeutung und wurden bei der Auswirkungsprognose berücksichtigt:	
bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und überformung	Sie wirkt sich durch Verlust von Freifläche nicht nur auf das Schutzgut Fläche aus, sondern bewirkt auch einen weitgehenden Verlust bzw. eine Veränderung der Bodenfunktionen, der Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen und infolgedessen einen Wert- und Funktionsverlust für die biologische Vielfalt. Veränderungen der Oberflächengestalt, der Böden und der Vegetationsdecke haben wiederum Folgewirkungen für die mikroklimatischen Funktionen, für den Landschaftswasserhaushalt durch Veränderungen von Versickerung, Verdunstung und Retention, für das Landschaftsbild sowie dessen Funktion für die menschliche Erholung und für die Funktion bzw. Nutzbarkeit von flächengebundenen Sachgütern. Davon können gegebenenfalls auch bestehende bzw. potenzielle Kultur- und Naturdenkmäler betroffen sein, was aber beim vorliegenden Vorhaben nicht der Fall ist. Auch Auswirkungen auf den Biotopverbund und die Unterbrechung von Wanderbeziehungen sind im vorliegenden Fall nicht zu befürchten.
bau-, anlage- und betriebsbedingte Strömungsveränderungen, Sedimentverdriftungen und Gewässertrübungen	Sie wirken sich direkt auf die Morphodynamik und Morphologie von Oberflächengewässern und gegebenenfalls auch auf deren Wasserqualität aus. Veränderungen der Morphodynamik und der Wasserqualität haben gegebenenfalls Folgewirkungen für die Sedimente am Gewässergrund und an den Ufern, für die Lebensraumfunktion von Wasser und Sedimenten für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt oder für Funktionen im Biotopverbund. Folgewirkungen für bestehende bzw. potenzielle Kultur- und Naturdenkmäler oder die Nutzbarkeit eines Oberflächengewässers für fischereiliche oder Erholungszwecke sind denkbar. Starke Strömungsänderungen könnten auch zu Veränderungen des Landschaftsbildes führen. Aufgrund der geringen Intensität und Reichweite der Veränderung sind aber diesbezüglich keine signifikanten vorhabenbedingten Wirkungen zu prognostizieren.
bau-, anlage- und betriebsbedingte akustische und optische Störwirkungen und Beunruhigungen	Sie wirken sich in erster Linie direkt auf Menschen, ihr Wohlbefinden, ihre Gesundheit und die Funktionen ihres Wohnumfeldes sowie auf entsprechend störungsempfindliche Tiere aus, die die gestörten Bereiche gegebenenfalls meiden. Sie beeinträchtigen gegebenenfalls auch die Landschaft und mindern die Qualität der Landschaftswahrnehmung direkt oder auch indirekt durch Verdrängung von typischen Tierarten, was

	Folgewirkungen für die Erholungsfunktion der Landschaft für den Menschen haben kann. Auch das Erleben von bestehenden bzw. potenziellen Kultur- und Naturdenkmäler oder die Qualität der Nutzbarkeit von Erholungseinrichtungen kann gegebenenfalls beeinträchtigt werden. Aufgrund der lokalen Begrenzung der Störwirkungen sind aber diesbezüglich keine signifikanten vorhabenbedingten Wirkungen zu prognostizieren.
bau-, anlage- und betriebsbedingte stoffliche Emissionen	Stoffliche Emissionen gelangen in erster Linie in die Luft, ins Wasser, in den Boden oder auf Flächen. Sie können die Luftqualität, die Wasserqualität und die Lebensraumfunktion von Gewässern, die Bodenqualität und die Bodenfunktionen und die Nutzbarkeit von Flächen beeinträchtigen. Über den Luft-, Wasser- und Bodenpfad können sie Folgewirkungen für Menschen, ihr Wohlbefinden, ihre Ernährung und ihre Gesundheit, für Tier und Pflanzen sowie deren Gesundheit und Reproduktion und damit auch für den Erhalt der biologischen Vielfalt haben. Sie können gegebenenfalls auch die Vegetation verändern oder zum Verlust typischer Tierarten führen und damit das Landschaftsbild verändern, was sich wiederum auf die Erholungsfunktion für den Menschen auswirken kann. Sie können sich gegebenenfalls über den Luft-, Wasser- und Bodenpfad auch auf bestehende bzw. potenzielle Kultur- und Naturdenkmäler oder ortsfeste Sachgüter wie Gebäude, Freizeiteinrichtungen, Grünanlagen oder landwirtschaftliche Nutzflächen, Obstplantagen oder Fischereigewässer auswirken. Aufgrund der vergleichsweise geringen Emissionen, der infolge der mikroklimatischen Bedingungen schnellen Durchmischung und raschen Verdünnung in der Luft wie auch im Wasser der Elbe sind aber keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten. Die emittierten Treibhausgase tragen jedoch in geringem Maße auch zum globalen Klimawandel bei, der auf die mikroklimatischen Bedingungen zurückwirken wird.

II.3.10.13.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG für das Schutzgut Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

In den betroffenen aquatischen und terrestrischen Lebensräumen der Elbe sind Fläche, Boden/Sediment, Wasser, Klima, Luft, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt durch eine Vielzahl von Wechselwirkungen miteinander vernetzt. Jeder Eingriff in eines dieser Schutzgüter kann durch Wechselwirkungen auch zu Auswirkungen auf die anderen Schutzgüter führen.

Da die Fläche und der Boden bzw. das Sediment vielfältige Grundfunktionen im Naturhaushalt wahrnehmen, entstehen durch Eingriffe in diese Schutzgüter stets Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern. So verhält es sich auch im vorliegenden Fall, da die vorhabenbedingte Veränderung der Gestalt bzw. Nutzung von Grundflächen eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG darstellt und die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen- und Tierwelt und ihre Biotope gleichermaßen betrifft.

Die zusammenfassende Darstellung unter Ziffer II.3.8.13.1 hat die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern dargestellt und aufgezeigt, welche bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens mehrere Schutzgüter betreffen. Im Übrigen wird auf die Beschreibung und Bewertung der Umwelt sowie Prognose der schutzgutbezogenen Umweltauswirkungen in Heft 11, Kapitel 7 verwiesen, die die wesentlichen Wechselwirkungen einschließt. Da fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für eine schutzgutübergreifende Bewertung nicht vorliegen, hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, ob es Hinweise dafür gibt, dass verstärkende oder verlagernde Effekte zu berücksichtigen wären, die durch die schutzgutbezogene Bewertung nach Maßgabe der Fachgesetze nicht erfasst worden wären. Zu solchen Effekten kommt es aber nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht, so dass die Folgenbewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung den ökosystemaren Ansatz im vorliegenden Fall hinreichend abbildet. Auch aus dem Beteiligungs- und Anhörungsverfahren haben sich keine Hinweise auf solche Effekte ergeben.

Aus den Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern folgt damit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Umweltauswirkung, die die Einzelbewertungen in einem neuen Licht erscheinen ließe oder sonst Aspekte aufzeigt, die zu einer anderen Bewertung nach den Maßstäben des § 25 Abs. 1 S. 1 UVPG führt.

II.3.10.14 Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

Die Antragstellerin hat eine Auswertung der Literatur und der Angaben des norddeutschen Klimamonitors für die Metropolregion Hamburg und der Projektionen des Norddeutschen Klimaatlasses vogenommen. Im Hinblick auf die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Kilmawandels wurden:

- die bereits erkennbaren Trends der Klimasignale (vgl. Heft 11, Kap. 7.10.2, S. 481 ff.) und
- die mögliche weitere Entwicklung der Klimasignale im 21. Jahrhundert (vgl. Heft 11, Kap. 7.10.3, S. 489 ff.) ermittelt sowie
- mögliche Klimawandelfolgen mit einem hohen Schadpotenzial identifiziert (vgl. Heft 11, Kap. 7.10.4, S. 496 ff.).

Tabelle 28: Klimabedingte Gefahren

Klimawandelbedingte Gefahren: (vgl. Heft 11, Kap. 5.5, S. 70 ff.)
Im Sinne eines Climate Proofings wurden auf dieser Basis unter Berücksichtigung entsprechender Checklisten die folgenden klimawandelbedingten Gefahren ermittelt (vgl. Heft 11, Kap. 5.5, S. 70 ff.): – zunehmende Intensität und Dauer von Hitzewellen, – zunehmende Intensität und Dauer von Trockenphasen/Dürren, – seltener werdende aber weiterhin mögliche extreme Kälte, – seltener werdender aber weiterhin möglicher Eisregen oder starker Schneefall, – wahrscheinlich zunehmende Starkregenereignisse, – zunehmende Gewitter-Ereignisse, – wahrscheinlich häufigere und intensivere Hagel-Ereignisse, – möglicherweise zunehmende Intensität und Häufigkeit von Stürmen, – voraussichtlicher Meeresspiegelanstieg um 61–110 cm bis Ende des Jahrhunderts, – möglicher verstärkter Oberwasserabfluss durch Starkregen-Ereignisse,

– möglicher verminderter Oberwasserabfluss durch Dürre-Ereignisse.
Maßnahmen zur Minimierung der Anfälligkeit des Vorhabens: (vgl. Heft 11, Tabelle 6, S. 71 ff)
Maßnahmen zur Minimierung der daraus resultierenden Anfälligkeit des Vorhabens bzw. der damit verbundenen Gefahren wurden entwickelt und in einer Tabelle (Heft 11, Tabelle 6, S. 71 ff) zusammengestellt. Die Maßnahmen betreffen sowohl die Anlagengestaltung und -erstellung als auch den zukünftigen Betrieb. Zu den vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen gehören insbesondere – hitzebeständige, aber auch frostsichere Baumaterialien und Bauweisen, – Berücksichtigung der aus Hitze bzw. Kälte, Eisgang, Eisstoß, Eisregen und starkem Schneefall sowie Stürmen resultierenden statischen Kräfte, – Eisbrecherdienst im Hafen, – ausreichende Querschnitte der Straßenentwässerung, – überflutungssichere Höherlegung elektrischer Anlagen, – leistungsfähige Blitzschutzanlagen, – Bemessung der Deicherhöhung unter Berücksichtigung der aktuellen Prognosen des Meeresspiegelanstiegs und Vorbereitung weiterer Deicherhöhungen, – verstärkte Kontrolle des Ansaat-Erfolges nach der Deicherhöhung bzw. des Zustandes der Deichvegetation, gegebenenfalls Bewässerung und Nachsaat bzw. Ausbesserung, – Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 50 km/h auf der Zufahrtstraße zum AVG und verstärkte Straßenzustandskontrollen, umgehende Schnee- und Hagelräumung, – Einbeziehung angrenzender Deich- bzw. Vegetationsflächen in das Brandwehr-Konzept, – Umschlagunterbrechungen bei Starkregen, Gewitter und Sturm, – regelmäßige Peilung der Hafentiefe und bei Bedarf zusätzliche Sohlsicherung oder zusätzliche Unterhaltungsmaßnahmen, – rechtzeitiges Ankern der Schiffe auf Reede in der Elbmündung bei zu geringem Oberwasserabfluss. Mit den vorgesehenen Maßnahmen können klima- bzw. wetterbedingte Unfallgefahren nicht vollständig ausgeschlossen werden, aber sie sind geeignet, eine signifikante Erhöhung von Unfallgefahren durch absehbare Klimawandelfolgen zu vermeiden. Die dennoch im Zusammenhang mit dem Klima verbleibenden anlagebedingten Unfallrisiken wurden nachstehend bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Überzeugung, dass der UVP-Bericht die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels gem. Anlage 4 Nr. 4 c) hh) UVPG zutreffend beschreibt, soweit solche Folgen für das hiesige Vorhaben von Bedeutung sind.

Soweit im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren vorgetragen worden ist, dass eine Auseinandersetzung mit dieser Anforderung unterblieben ist, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen als unzutreffend zurück. Die Antragstellerin hat Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber Folgen des Klimawandels so weit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Dem Prinzip der wirksamen Umweltvorsorge ist insoweit Rechnung getragen. Einwendungen im Hinblick auf einzelne Vorsorge- und Notfallmaßnahmen weist die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurück.

II.3.10.15 Risiken des Vorhabens infolge seiner Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Schwere Unfälle und Katastrophen sind im UVPG nicht genauer definiert, zur Orientierung können aber die Kriterien der Störfallverordnung für eine ernste Gefahr herangezogen werden. 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.

Schwere Unfälle und Katastrophen sind grundsätzlich sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase der geplanten Hafenanlagen denkbar.

Tabelle 29: Schwere Unfälle und Katastrophen

Schwere Unfälle und Katastrophen (einschließlich solcher als Folgen des Klimawandels)
Mögliche Unfall-Ursachen: (vgl. Heft 11, Kap. 5.6.2, S. 76 f.)
Unfälle können sehr vielfältige Ursachen haben, die auch über Wirkungsketten verbunden sein können oder durch Verkettung unglücklicher Umstände zeitgleich eintreten können. Dazu gehören insbesondere – Fehlbedienungen und Fehlfunktionen, Fehlplanungen und Fehlkonstruktionen, – Materialermüdung (wie Korrosion und Versprödung), – Ausfall von Anlagenteilen, der externen Energie- und Ressourcenversorgung oder der digitalen Vernetzung, – Ausfall von Schutzeinrichtungen, Versagen von Mess-, Regel- und Steuerungseinrichtungen, – Sabotage, – Naturgewalten wie Blitzschlag, Stürme und Überschwemmungen durch Sturmfluten, Hochwasser, Stark- und Dauerregenereignisse, deren Eintrittswahrscheinlichkeit sich möglicherweise durch den Klimawandel verändert, – Klimawandelfolgen wie der zunehmende Meeresspiegelanstieg und eine damit verbundene Zunahme des Tidehubs und der mit den Gezeiten in die küstennahen Bereiche eingetragenen Energie, – Erdbeben, die aber in der Region Stade nur mit einem geringen Risiko für Schadwirkungen verbunden sind und daher vernachlässigt werden können.
Mögliche Typen von schweren Unfällen oder Katastrophen: (vgl. Heft 11, Kap. 5.6.2, S. 76 ff.)
Im Zusammenhang mit den geplanten Anlagen, ihrem Bau und Betrieb können aufgrund der verschiedenen Ursachen die nachfolgend genannten Typen von Unfall- und Katastrophenereignissen auftreten. Darüber hinaus sind auch Sekundäreffekte von Unfällen zu berücksichtigen. Die Wirkfaktoren der verschiedenen Ereignis-Typen sind vielfach ähnlich und lassen sich daher zusammenfassen.

Ereignis-Typen	Beschreibung
Schiffskollisionen und Havarien	Schiffe könnten mit anderen Schiffen oder mit Anlagenteilen kollidieren. Das Risiko wird baubedingt im Vorhabenbereich und betriebsbedingt durch den Schiffsverkehr auf der Elbe von der Nordsee bis Stade-Bützfleth leicht erhöht. Nach konservativer Schätzung ist für ein LNG-Schiff statistisch nur alle 50 Jahre eine Havarie durch Maschinenausfall, alle 150 Jahre durch Kollision und alle 350 Jahre durch Grundberührung zu erwarten. Ähnliche Zahlen sind auch für andere Schiffstypen zutreffend. Betroffen sein könnten sowohl Schiffe, die den AVG oder die Südhafenerweiterung anlaufen oder verlassen, als auch Schiffe des durchgehenden Verkehrs auf der Elbe.
Brände und Explosionen	Sie sind sowohl auf den Löschköpfen als auch auf den Schiffen möglich. Erfahrungsgemäß sind Brände auf Hafenbetriebsflächen und im Hafen liegenden Schiffen sehr selten und treten seltener als alle 10 Jahre auf. Anlagenteile, Betriebsstoffe und Umschlaggüter können unterschiedlich brennbar sein und Explosionen setzen das Entstehen explosiver Gemische voraus. LNG als geplantes Umschlaggut ist weder explosiv noch entzündlich, aber die durch Regasifizierung unter Wärmeaufnahme aus der Umgebung entstehenden Dämpfe sind brennbar und können zu Lachbränden, zu Fackel- oder Freistrahlbränden oder zu Gaswolkenbränden führen. Sie können auch explosionsfähige Gas-Luft-Gemische bilden und eine Gaswolkenexplosion verursachen. Brände und Explosionen könnten in der Umgebung weitere Brände auslösen. Anhaltspunkte für mögliche Dominoeffekte zwischen der landseitigen LNG-Anlage oder dem FSRU am AVG und den benachbarten Betriebsbereichen im Industriepark Stade haben sich nicht ergeben. Soweit relevant, sind solche Effekte im immissionschutzrechtlichen Verfahren zu bewerten. Die Antragstellerin hat aber eine Auswertung eines Gutachtens der Inherent Solutions Consult GmbH & Co. KG (ISC 2021) zur Ermittlung möglicher Domino-Effekte zwischen dem geplanten LNG-Terminal Stade und den benachbarten Betriebsbereichen im Industriepark Stade vorgenommen und kommt zu dem Schluss, dass zwischen den betrachteten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Domino-Effektes erfüllen. Im Rahmen des Gutachtens wurden die relevanten Betriebsbereiche, Anlagen und Anlagenteile sowie die störfallrelevanten Stoffe und Szenarien abgeleitet und die Freisetzungen wurden auf Grundlage der Konventionen des KAS-18-Leitfadens berechnet, da die Szenarien im KAS-18 die Anforderungen der Vollzugshilfe zur Störfall-Verordnung (2004) erfüllen. Dabei wurden auch die im Bereich der Löschköpfe von AVG und SHE geplanten Anlagen zum

	LNG-Umschlag sowie die Rohrleitungen zum landseitigen Energie-Terminal der Hanseatic Energie Hub (HEH) berücksichtigt. Das Gutachten der ISC kommt zu dem Schluss, dass ein Domino-Effekt vernünftigerweise ausgeschlossen werden kann. Ein weiteres Gutachten von ISC (2021) zur Ermittlung von angemessenen Abständen zur Umsetzung von § 50 BImSchG empfiehlt anhand der untersuchten Szenarien für den LNG-Umschlag und den landseitigen Energie-Terminal 300 m als angemessenen Abstand und stellt fest, dass sich innerhalb dieses Abstands keine Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG befinden, keine Wohngebiete, öffentlichen Einrichtungen und Naturschutzgebiete, keine Natura-2000-Gebiete und keine wichtigen Verkehrswege im Sinne des Störfallrechts. Ein inzwischen für den FSRU-Betrieb am AVG vorliegendes Gutachten der ISC Inspection GmbH (2023) empfiehlt auf der Basis der unter Berücksichtigung der Grundsätze, Empfehlungen und Konventionen des KAS-18-Leitfadens abgeleiteten Störfallszenarien sowie den ermittelten daraus resultierenden Störfallauswirkungen einen angemessenen Abstand von 370 m. Auch in diesem Abstand befinden sich nach dem Gutachten von ISC Inspection keine Schutzobjekte im Sinne des § 50 BImSchG.
Landseitige Verkehrsunfälle	Sowohl durch den Zulieferverkehr für die Baustelle als auch durch betriebsbedingte An- und Abfahrten der Hafenanlagen erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Bereich Johann-Rathje-Köser-Straße, Bützflether Industriestraße, Obstmarschenweg (L 111) und Stader Elbstraße (L 110). Das hat auch eine leichte Erhöhung des Risikos für Verkehrsunfälle zur Folge.
Überflutung der Hafenbetriebsflächen	Insbesondere bei einem weiter und stärker steigenden Anstieg des Meeresspiegels könnten die Betriebsanlagen durch Hochwasser oder Sturmfluten überflutet werden. Auch Stark- oder Dauerregen-Ereignisse könnten zu einer Überschwemmung der Betriebsflächen führen.
Unfälle beim Be- und Entladen	Verschiedene Ursachen könnten im Rahmen des Güterumschlags zu um- oder herabstürzenden Gegenständen, zu sich unkontrolliert bewegenden Anlagen-, Maschinen- oder Ladungsteilen, zu Leckagen und der Freisetzung gasförmiger oder flüssiger Umschlaggüter, Kraftstoffe oder anderer Betriebsmittel führen.
Leckagen und andere unkontrollierte Freisetzungen	Leckagen, die zur unkontrollierten Freisetzung von flüssigen oder gasförmigen Stoffen führen, können viele verschiedene Ursachen haben und ein sehr unterschiedliches Ausmaß erreichen. Das Spektrum reicht von geringfügigen Emissionen durch Tröpfchenverluste bis zur kurzzeitigen Freisetzung großer Mengen. Je nach den Umständen des Einzelfalls, nach Ort und Art der freigesetzten Substanzen könnten sie auf eine direkt betroffene Fläche beschränkt bleiben oder sich über den Luft- Boden- oder Wasserpfad verbreiten. Dabei könnten auch brennbare oder explosionsfähige Gemische entstehen.

Sekundäreffekte von Unfällen	In Abhängigkeit von Art und Ausmaß des Unfalls könnten unterschiedliche Maßnahmen zur Begrenzung und Behebung der Unfallfolgen erforderlich werden, die ebenfalls zu den Wirkungen eines Unfall-Ereignisses beitragen würden.
Wirkfaktoren	**Beschreibung**
Mechanische Einwirkungen	durch Schiffe oder Schiffsteile, durch Kraftfahrzeuge, Baumaschinen und durch Teile von beschädigten Anlagen oder der Ladung, durch herabstürzende oder sich bei Unfällen unkontrolliert bewegende Teile, durch Trümmerwurf bei Explosionen, durch das Überflutungswasser bzw. mit dem Wasser fortgespülte Gegenstände, durch Rettungs-, Brandbekämpfungs-, Bergungs-, Aufräum- und Sanierungsmaßnahmen.
Stoffliche Emissionen	durch Freisetzung von gasförmigen, flüssigen oder festen Substanzen wie Ladung, Kraftstoffe und andere Betriebsmittel, insbesondere – flüssige Chemikalien wie Ethylendichlorid (= 1,2 Dichlorethan), Propylenoxid und Natronlauge, die auch jetzt bereits im Südhafen umgeschlagen werden und bei steigenden Mengen zukünftig auch über den LK II und den AVG umgeschlagen werden sollen, – tiefkalte verflüssigte Gase als Energieträger, zunächst LNG, aber perspektivisch auch andere Energieträger wie Wasserstoff oder Ammoniak, – aber auch nicht vorhersehbare Ladung anderer beteiligter Schiffe oder Kraftfahrzeuge, durch Abspülen von Verunreinigungen der Betriebsflächen oder durch gelagerte Betriebsmittel, die mit dem Überflutungswasser in Kontakt kommen, durch Rauch, Ruß, Staub und zurückbleibende Brandreste, bei Rettungs-, Bergungs-, Brandbekämpfungsmaßnahmen insbesondere durch Löschmittel wie Wasser, Schaum und Pulver, sowie bei Aufräum- und Sanierungsmaßnahmen, z. B. durch Reinigungsmittel.
Energetische Einwirkungen	durch Freisetzung tiefkalter verflüssigter Gase und den durch ihre Verdampfung verursachten Wärmeentzug aus der Umgebung, durch die Hitze oder Druckwellen von Bränden oder Explosionen.
Optische und akustische Beunruhigung	durch Rettungs-, Brandbekämpfungs-, Bergungs-, Aufräum- und Sanierungsmaßnahmen.

Maßnahmen zur Minimierung von Unfall-Risiken und -Folgen:

(vgl. Heft 11, Kap. 6.2, S. 181 ff.)

Das Ausbauziel der Deicherhöhung wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse zum Meeresspiegelanstieg nach dem IPCC-Sonderbericht festgelegt und eine weitere spätere Deicherhöhung wird durch ein wasserseitiges Bankett bzw. eine Zwischenberme bereits vorbereitet.

Im Sinne eines Climate Proofings wurden die klima- bzw. wetterbedingten Unfallgefahren ermittelt und es werden geeignete Maßnahmen zur Minimierung der anlage- und betriebsbedingten Gefährdung umgesetzt (vgl. Abschnitt II.3.10.14 und Heft 11, Kap. 5.5, S. 70 ff.).

Der AVG wird mit einer an den Meeresspiegelanstieg angepassten Höhe gestaltet und die Löschköpfe werden mit einer auch bei Schlechtwetter gut sichtbaren Beleuchtung, mit Fendern, die der Gefährdung angepasst sind, und mit einer Oberflächenentwässerung ausgestattet, die es erlaubt im Schadens- oder Brandfall belastetes Oberflächenwasser zurückzuhalten. Die Lagerung wassergefährdender Betriebsmittel und Kraftstoffe wird auf hochwassersichere Bereiche begrenzt.

Es wird eine spezielle Richtfeuerlinie für den sicheren Betrieb des AVG errichtet.

Der Schiffsverkehr auf der Elbe wird durch die WSV und im Hafen durch die Hafenmeisterei gesteuert und überwacht. Auf der Elbe und im Hafen werden Schlepper und revierkundige Lotsen eingesetzt.

Die aus den nautischen Simulationen resultierenden Empfehlungen sowohl hinsichtlich der Anlagengestaltung als auch bezüglich der beim Befahren der Elbe sowie bei den An- und Ablegemanövern zu berücksichtigenden Regeln (vgl. Heft 4 und Heft 12w) werden umgesetzt.

Auch die aus den Risikoanalysen zum Befahren der Elbe mit einem Qmax-Tanker resultierenden Empfehlungen für einen sicheren Schiffsverkehr (vgl. Hefte 10a und 10b) werden umgesetzt.

Von den Betreibern sind darüber hinaus Verkehrs- und Betriebssicherheitskonzepte sowie Brandschutzkonzepte zu erstellen. Es ist eine Risikobewertung nach dem ISPS-Code und der EG-Verordnung Nr. 725/2004 vorzunehmen und auf dieser Grundlage ein umfassender Plan zur Gefahrenabwehr aufzustellen und umzusetzen. Und es ist ein Beauftragter für Gefahrenabwehr zu benennen, der unter anderem sicherstellt, dass die Sicherheitsmaßnahmen regelmäßig überwacht und fortgeschrieben werden sowie das Personal entsprechend geschult wird.

Es wird eine ganzjährige Rufbereitschaft sichergestellt, die Hafenanlagen werden in den Katastrophenschutz-Plan des Landkreises Stade integriert und zur Öl-Wehr kann auch auf die Ausrüstung der Feuerwehr Stade-Bützfleth, der AOS und des NLWKN sowie auf das THW zurückgegriffen werden (vgl. auch Heft 11, Kap. 6.3, S. 189).

Umweltauswirkungen schwerer Unfälle oder Katastrophen:

(vgl. Heft 11, Kap. 5.6.2, S. 76 ff.)

Art und Ausmaß der Wirkungen der unterschiedlichen Typen von möglichen Ereignissen hängen von den jeweiligen Umständen des Einzelfalls ab.

In erster Linie wären von den Auswirkungen in der Regel der Bereich der Hafenanlagen und deren unmittelbare Umgebung betroffen, aber auch deutlich weiter reichende Auswirkungen sind nicht auszuschließen.

Nicht jedes entsprechende Ereignis würde zu einem schweren Unfall oder einer Katastrophe führen, aber die genannten Ereignis-Typen könnten das Ausmaß eines schweren Unfalls erreichen.

Da schwere Unfälle oder Katastrophen im Zusammenhang mit den geplanten Anlagen und ihrem Betrieb nicht vollständig ausgeschlossen werden können, werden nachfolgend die möglichen Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter aufgeführt. Ihre Empfindlichkeit gegenüber den möglichen Wirkungen der Ereignis-Typen ist unterschiedlich. Daher werden schutzgutspezifisch jeweils die besonders schwerwiegenden potenziellen Unfallfolgen benannt.

Schutzgüter	**potenzielle schwerwiegende Unfallfolgen**
Menschen (vgl. Heft 11, Kap. 7.2.4, S. 211 f.)	Mechanische, energetische und stoffliche Einwirkungen könnten zu schweren Verletzungen, gesundheitlichen Schäden und zum Tod von Menschen führen. Davon wären voraussichtlich in erster Linie Menschen in ihrem Arbeitsumfeld von Hafen, Schiffen und angrenzenden Industrieanlagen betroffen, aber bei Freisetzung größer Schadstoffmengen in die Luft und ungünstigen Wetterbedingungen könnten sie auch Wohngebiete und Naherholungsfunktionen im weiteren Umfeld betreffen.
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt (vgl. Heft 11, Kap. 7.5.4, S. 382 ff.)	Mechanische, energetische und stoffliche Einwirkungen könnten zur Schädigung und zum Verlust von Individuen, Vegetationsbeständen und Lebensräumen führen. Insbesondere Schadstoffeinträge in Wasser und Boden könnten zu länger anhaltenden Beeinträchtigungen führen, wenn die Stoffe nicht oder nur schwer abbaubar sein sollten. Bei Freisetzung einer größeren Menge von Mineralölkohlenwasserstoffen in der Elbe könnte es zu einer weitreichenden signifikanten und nachhaltigen Beeinträchtigung von Lebensräumen und von Organismen im und auf dem Wasser, am Gewässergrund, an den Ufern und im Deichvorland kommen.
Fläche (vgl. Heft 11, Kap. 7.6.4, S. 392 f.)	Mechanische Einwirkungen könnten zu einer temporären Veränderung oder Inanspruchnahme von Flächen führen. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass es unfallbedingt zu einer dauerhaften Inanspruchnahme, Überformung oder Versiegelung von Flächen kommen würde. Stoffliche Einträge wie Mineralölkohlenwasserstoffe könnten zu nachhaltigen Beeinträchtigungen führen, wenn die Substanzen nicht oder nur schwer abbaubar sind, im Boden bzw. Sediment verbleiben und Flächen zu einer Belastungsquelle für umgebende Räume machen.
Boden (vgl. Heft 11, Kap. 7.7.4, S. 420 ff.)	Von mechanischen Einwirkungen wären voraussichtlich in erster Linie Böden und Sedimente mit Bereich der geplanten Hafenanlagen sowie möglicherweise der angrenzenden Deiche, Hafen-, Industrie- und Gewerbeflächen betroffen, wo sie keine signifikanten zusätzlichen Wertminderungen verursachen würden. Von stofflichen Emissionen könnten über den Luft- oder Wasserpfad auch Böden und Sedimente in größerer Entfernung betroffen sein und bei schwer oder nicht abbaubaren Schadstoffen nachhaltig beeinträchtigt werden. Bei Freisetzung einer größeren Menge von Mineralölkohlenwasserstoffen in der Elbe könnte es zu einer weitreichenden signifikanten und nachhaltigen Beeinträchtigung von Sedimenten der

	Elbe und Böden des Deichvorlandes kommen und diese zur Quelle einer schleichenden Belastung von Wasser und Lebensräumen machen.
Wasser (vgl. Heft 11, Kap. 7.8.4, S. 459 ff.)	Mechanische Einwirkungen könnten zu temporären Beeinträchtigungen der Gewässersohle und der Uferstrukturen der Elbe oder Oberflächengewässern des Binnenlandes führen. Energetische Einwirkungen könnten zu temporären Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion von Oberflächengewässern führen. Größere Mengen stofflicher Einträge, insbesondere von schwer oder nicht abbaubaren Schadstoffen oder von Mineralölkohlenwasserstoffen könnten zu Beeinträchtigungen der Wasserqualität, des Stoffhaushaltes, der Wechselwirkungen mit Luft und Sedimenten sowie der Lebensraumfunktion der Elbe oder von Oberflächengewässern des Binnenlandes führen. Stoffliche Einträge ins Grundwasser würden durch die Schutzwirkung der Boden- bzw. Sedimentschichten verzögert, so dass im Schadenfall eine signifikante Beeinträchtigung durch Maßnahmen der Gefahrabwehr (wie Bodenaustausch) verhindert werden könnte.
Luft (vgl. Heft 11, Kap. 7.9.4, S. 470)	Temporäre unfallbedingte Beeinträchtigungen der örtlichen Luftqualität durch Freisetzung von Schadstoffen können nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der meist guten Austauschbedingungen würde es aber voraussichtlich schnell zu einer Verdünnung kommen, sodass nur zeitlich eng begrenzte Beeinträchtigungen zu befürchten sind.
Klima (vgl. Heft 11, Kap. 7.10.6, S. 499)	Unfallbedingte mechanische, energetische oder stoffliche Einwirkungen könnten zwar zu einer vorrübergehenden Veränderung der Oberflächengestalt und Vegetation von Flächen und damit ihrer klimatischen Funktionen führen, aber dauerhafte Beeinträchtigungen des lokalen Mikroklimas sind nicht zu befürchten. Außerdem könnte es unfallbedingt zu einer Freisetzung großer Mengen klimarelevanter Gase kommen, die zum globalen Klimawandel beitragen würden.
Landschaft (vgl. Heft 11, Kap. 7.11.4, S. 527 ff.)	Ein unfallbedingter dauerhafter Verlust von wertgebenden, naturnahen oder identitätsstiftenden Landschaftsbildelementen durch mechanische Einwirkungen ist nicht zu befürchten. Unfallbedingte stoffliche Emissionen in die Luft sowie optische und akustische Beunruhigungen könnten die Erlebbarkeit der Landschaft und damit deren Erholungsfunktion vorübergehend einschränken. Energetische Einwirkungen sowie größere stoffliche Emissionen könnten aber lokal zu sichtbaren Beeinträchtigungen der Vegetation oder von Tieren etwa durch Verölung führen und damit die Erholungsfunktion betroffener Landschaftsräume signifikant einschränken und längere Regenerationszeiten erfordern.
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	Von mechanischen und energetischen Einwirkungen wären gegebenenfalls voraussichtlich in erster Linie die geplanten oder bestehenden Hafenanlagen oder angrenzende Gebäude und

(vgl. Heft 11, Kap. 7.12.4, S. 539 f.)	Anlagen der umliegenden Industrie- und Gewerbegebiete, Verkehrsinfrastruktureinrichtungen oder Anlagen des Küstenschutzes betroffen. Aber auch Beeinträchtigungen von historischen Wracks oder Schäden an entfernteren Gebäuden können nicht ausgeschlossen werden. Stoffliche Emissionen könnten über den Luft- und Wasserpfad zu temporären Beeinträchtigungen der Nutzbarkeit von Verkehrsanlagen, öffentlichen und privaten Grünflächen, Erholungseinrichtungen, landwirtschaftlicher und gartenbaulicher Flächen oder der fischereilichen Nutzbarkeit von Gewässern führen.

Schwere Unfälle oder Katastrophen im Zusammenhang mit den planfestgestellten Anlagen und ihrem Betrieb können daher nicht gänzlich ausgeschlossen werden und könnten zu signifikanten Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG führen. Ein Risiko für derartige Schadensfälle ist aber bereits durch den bestehenden Hafenbetrieb, die Schifffahrt auf der Elbe und die umliegenden Industrieanlagen gegeben. Es wird durch die geplanten Anlagen lediglich leicht erhöht und zugleich durch die vorgesehenen und oben genannten betrieblichen Schutzkonzepte und weitere Maßnahmen zur Minimierung von Unfall-Risiken und Folgen minimiert, insbesondere durch die Umsetzung der Befahrensregeln entsprechend der Ergebnisse und Empfehlungen der nautischen Simulationen (Hefte 4 und 12w) und der Risikoanalysen zum Befahren der Elbe mit einem Qmax-Tanker (Hefte 10a und 10b) sowie durch die Umsetzung der von den Betreibern der Hafenanlagen zu erstellenden Verkehrs-, Betriebssicherheits- und Brandschutzkonzepte und der Gefahrenabwehrpläne.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Überzeugung, dass der UVP-Bericht die Anfälligkeit des Vorhabens für die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen gem. Anlage 4 Nr. 4 c) ii) UVPG zutreffend und in dem Umfang untersucht hat, in dem diese Risiken für das planfestgestellte Vorhaben relevant sind. Die Mehrheit der Risiken resultiert nicht aus den planfestgestellten Hafenanlagen und deren Bau, sondern aus dem Betrieb der LNG-Anlagen, der FSRU und ihrer Suprastukturen, die nicht Gegenstand dieser Planfeststellung ist. Sie sind in den entsprechenden Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG näher zu betrachten und zu regeln. Soweit im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren vorgetragen worden ist, dass eine Auseinandersetzung mit dieser Anforderung unterblieben ist, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen als unzutreffend zurück. Die Antragstellerin hat Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Risiken von schweren Unfällen und Katastrophen so weit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde als Ergebnis des Anhörungsverfahrens unter Beachtung umweltschützender Normen anderer Fachgesetze Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer I.4.1) verfügt, die Risiken im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Hafenanlagen weiter minimieren oder aussschließen.

Dem Prinzip der wirksamen Umweltvorsorge ist insoweit Rechnung getragen. Einwendungen im Hinblick auf einzelne Vorsorge- und Notfallmaßnahmen weist die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurück.

II.3.10.16 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG gelangt zu dem Prüfergebnis, dass Auswirkungen im Unzulässigkeitsbereich nicht zu besorgen sind.
Die nicht ausgleichbare Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Biotope (Schutzgut Pflanzen) ist als Umweltauswirkung im Zulässigkeitsgrenzbereich einzustufen. Die er-

forderliche Befreiung gem. § 67 BNatSchG wird mit diesem Beschluss erteilt. Auswirkungen im Belastungsbereich sind für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser zu erwarten. Diese Auswirkungen stellen eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 14 BNatSchG dar, die jedoch gem. § 15 BNatSchG ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Alle übrigen Auswirkungen werden dem Vorsorgebereich zugeordnet.
Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der geltenden Gesetze und nach einheitlichen Grundsätzen unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hat die begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 Abs.2 UVPG in ihrer Entscheidung für die Planfeststellung berücksichtigt. Denn das Prinzip der Umweltvorsorge ist mit der Feststellung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und den eingriffsmindernden Nebenbestimmungen dieses Beschlusses beachtet.

II.3.11 Belange von Naturschutz und Landespflege

II.3.11.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung

Die im Zusammenhang mit dem Neubau des AVG und der Südhafenerweiterung (SHE) geplanten Maßnahmen finden außerhalb von Schutzgebieten des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 statt, jedoch befinden sich die folgenden Gebiete in räumlicher Nähe zum Vorhaben:

- das FFH-Gebiet „Unterelbe“ (DE 2018-331) in ca. 200 m Entfernung;
- das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) in ca. 700 m Entfernung;
- das EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ (DE 2121-401) in ca. 3.000 m Entfernung und
- das EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe bis Wedel“ (DE 2323-402) in ca. 1.000 m Entfernung.

Da Beeinträchtigungen der genannten Schutzgebiete durch baubedingten Luftschall und Unterwasserschallemissionen sowie baubedingte Scheucheffekte nicht von vornherein ausgeschlossen werden konnten, hat die Antragstellerin für die o.g. Gebiete gesonderte Verträglichkeitsuntersuchungen vorgelegt. Die FFH-Verträglichkeit des Projekts ist in Heft 11, Kapitel 15 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung betrachtet worden.

Die Antragstellerin hat die relevanten Wirkfaktoren vollständig und zutreffend ermittelt. In den Auswirkungsprognosen für die wertgebenden Lebensraumtypen einschließlich ihrer charakteristischen Arten nach Anhang I der FFH-RL sowie für die Arten nach Anhang II der FHH-RL bzw. für die wertbestimmenden Brut- und Gastvogelarten nach Anhang I gemäß Art. 4 Abs. 1 VSchRL und Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 VSchRL wurden die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gemäß Heft 11, Anhang 7 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung berücksichtigt.

In Anlage 1 der Synopse zur Online-Konsultation hat die Antragstellerin ergänzend zu bau- und unterhaltungsbedingten Auswirkungen der Nassbaggerungen auf die Finte (Alosa fallax) vorgetragen und ein mögliches Zusammenwirken mit den Unterhaltungsbaggerungen in der Fahrrinne der Elbe betrachtet.

Soweit im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren vorgetragen worden ist, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Unterelbe durch bau- und betriebsbedingte Nassbaggerungen und die damit verbundene Sedimentmobilisierung und Nährstoff- bzw. Schadstoffeinträge nicht ausgeschlossen werden können, hat die Planfeststellungsbehörde diese Einwedungen als unbegründet bzw. nicht hinreichend begründet zu-

rückgewiesen. In der Prüfung der Auswirkungen auf die Finte hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass vorhabenbedingte Nassbaggerungen ausschließlich außerhalb des FFH-Gebietes und außerhalb des Hauptlaichgebietes der Finte stattfinden und dass auch die Unterhaltungsbaggerungen der WSV in der Elbe dort keinerlei Einschränkungen unterliegen. Baubedingte Sedimentmobilisierung sowie Schad- und Nährstoffeinträge in das FFH-Gebiet durch das hiesige Vorhaben überschreiten auch unter vorsorglicher Betrachtung nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG.

Mit Vermeidungsmaßnahme V4 hat die Antragstellerin Vorsorge getroffen, dass baubedingte Schallimmissionen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der o.g. Gebiete führen. Einwendungen, die die Wirksamkeit des Schutzkonzeptes der Vermeidungsmaßnahme V4 bezweifeln, hat die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Mit dem Einsatz von Vergrämungsmaßnahmen zugunsten des Schweinswals (V4) hat die Antragstellerin Forderungen aus dem Beteiligungs- und Anhörungsverfahren berücksichtigt.

Die Antragstellerin hat in ihrer Prüfung der Natura-2000-Verträglichkeit gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG im Ergebnis nachvollziehbar dargelegt, dass das Projekt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der FFH- oder EU-Vogelschutzgebiete in ihren für den Schutzzweck bzw. für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann.
Die Planfeststellungsbehörde folgt der gutachterlichen Feststellung und stellt fest, dass das Projekt gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG zulässig ist. Ein Abweichungsverfahren gem. § 34 Abs. 3 ff BNatSchG ist nicht erforderlich.

II.3.11.2 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 findet sich in Heft 11, Kapitel 16 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung.

Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wird zutreffend dargelegt, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG für die prüfrelevanten Arten bei Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gemäß Heft 11, Anhang 7 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung nicht erfüllt sind. Dieser Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde gefolgt. Soweit im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren eingewandt worden ist, dass bau-, anlage- und betriebsbedingte akustische und optische Störwirkungen artenschutzrechtliche Verbotstabstände auslösen, hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen mit Verweis auf die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zurückgewiesen.

II.3.11.3 Eingriffsregelung

II.3.11.3.1 Allgemeine naturschutzfachliche Optimierungsgebote und Planungsleitsätze

Das planfestgestellte Vorhaben 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.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), der sich in Heft 11, Kapitel 14, in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung 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 Ermittlungsintensität des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist ausreichend.

II.3.11.3.2 Vermeidungsmaßnahmen gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG

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

Um erhebliche Beeinträchtigungen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild durch das Bauvorhaben zu vermeiden, sieht der festgestellte Plan in Heft 11, Anhang 7 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung, umfassende Vorkehrungen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen vor.

II.3.11.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG

Trotz der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen führt das Vorhaben zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ergeben sich aus Heft 11. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen und die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in Kapitel 6.2 des LBP zusammenfassend dargestellt. Die Ausgestaltung der Maßnahmen ergibt sich aus der Maßnahmenkartei des Landschaftspflegerischen Begleitplanes in Heft 11, Anhang 7 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung (vgl. Ziffer I.2.1) und der vorgenommenen Planänderungen und -ergänzungen in den Kompensationsflächen gem. Heft 11t (vgl. Ziffer I.2.1).

Der festgestellte Plan sieht einen Ausgleich durch Wiederherstellungsmaßnahmen im Eingriffsbereich vor:

- WH1: Wiederherstellung des Deichgrünlandes,
- WH2: Wiederherstellung der Arbeitsbereiche am AVG,
- WH3: Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsfläche,
- WH4: Wiederherstellung der Kleimieten- und Kleilagerflächen an der Schwinge,
- WH5: Wiederherstellung der Sandlagerfläche nördlich der AOS,

- WH6: Wiederherstellung der Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge,
- WH7: Wiederherstellung der Ponton-Anlegerflächen.

Weiterhin sind in den folgenden Bereichen Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

- Kompensationsfläche Krautsand,
- Kompensationsfläche Schwinge-Wiesen,
- Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste,
- Kompensationsfläche Schwinger Hangwald.

Mit diesen Ersatzmaßnahmen werden nicht nur die verursachten erheblichen Beeinträchtigungen von Pflanzen und (geschützten) Biotopen kompensiert, sondern auch die erheblichen Beeinträchtigungen von Tieren und deren Lebensräumen, der biologischen Vielfalt, von Boden und Sedimenten sowie der Oberflächengewässer werden multifunktional kompensiert.

Die Ersatzmaßnahmen wurden unter besonderer Berücksichtigung der Schutz- und Erhaltungsziele der betroffenen Schutzgebiete (FFH-Gebiet „Schwingetal“, EU-VSG „Unterelbe“, NSG „Deinster Mühlenbach“ und „Steinbeck“ sowie LSG „Schwingetal“ und „Kehdinger Marsch“), des Managementplans für das FFH-Gebiet „Schwingetal“ sowie des integrierten Bewirtschaftungsplans Elbeästuar (IBP Elbe) und der zurzeit bestehenden Defizite im Gebiet entwickelt und mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um Entwicklungs- oder Wiederherstellungsmaßnahmen und damit um zusätzliche Maßnahmen.

Im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren sind Bedenken im Hinblick auf die Verlegung des Sielbauwerkes im Zusammenhang mit der Kompensationsfläche Krautsand vorgetragen worden. Befürchtet wurden insbesondere Auswirkungen auf den Wasserhaushalt angrenzender Flächen. Diese Bedenken sind gegenstandslos geworden, da die Antragstellerin ihren Plan geändert hat. Zu den befürchteten Auswirkungen auf angrenzende Flächen kommt es nicht, da das Sielbauwerk bestehen bleibt. Die geänderte Planung wird gem. Heft 11t festgestellt. Die Antragstellerin hat in Heft 11t eine Abstimmung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die geänderte Planung zugesagt. Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin gegenüber darüber hinaus mit Nebenbestimmmung I.4.1.7.4 Abstimmmungserfordernisse der landschaftspflegerischen Ausführungspläne näher bestimmt. Ebenfalls in Heft 11t berücksichtigt sind Flächen, die nicht für eine Kompensation zur Verfügung stehen und entfallen. Eine vollumfängliche Kompensation ist weiterhin weitergegeben.

Die abschließende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensationsmaßnahmen weist eine vollständige Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes aus.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter Ziffer II.3.13 dargelegt, dass die festgestellte Planung die Grundsätze des § 15 Abs. 3 BNatSchG beachtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin aufgegeben, die landschaftspflegerischen Maßnahmen gemäß landschaftspflegerischem Maßnahmenverzeichnis in Heft 11, Anhang 7 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung (vgl. Ziffer I.2.1) und der in Heft 11t vorgenommenen Planänderungen und -ergänzungen unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter Ziffer I.4.1.7 durchzuführen. Der Umweltbaubegleitung gemäß Maßnahmenblatt V12 kommt eine zentrale Bedeutung in der Umsetzung der Maßnahmen zu. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde

der Antragstellerin gem. Nebenbestimmung I.4.1.1.11 eine bodenkundliche Baubegleitung aufgegeben, die im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren gefordert worden ist. Nebenbestimmung I.4.1.7.3 dient der Abstimmung des Monitorings im Zusammenhang mit der Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme V13. Mit den Nebenbestimmungen I.4.1.7.4 bis I.4.1.7.6 hat die Planfeststellungsbehörde der Antragstellerin nähere Regelungen zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen aufgegeben. Die Nebenbestimmungen I.4.1.7.7 und folgende leiten sich aus den Bestimmungen bzw. Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ab.

II.3.11.4 Geschützte Teile von Natur und Landschaft – Besonders geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG

Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit § 24 Abs. 2 NNatSchG sind bestimmte Biotoptypen unter besonderen gesetzlichen Schutz gestellt. Danach ist es verboten, solche Biotope zu zerstören oder sonst erheblich zu beeinträchtigen. Mehrere Flächen erfüllen ausweislich des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) die entsprechenden Kriterien. Bau- und anlagebedingt werden 23,3 ha in Anspruch genommen:

Tabelle 30: Inanspruchnahme besonders geschützter Biotope

WWT	Tide-Weiden-Auwald	(LRT 91E0*, §)	6.900 m²
BAS	Sumpfiges Weiden-Auengebüsch	(§)	400 m²
BAZ	Sonstiges Weiden-Auengebüsch	(§)	3.600 m²
BAT	Tide-Weiden-Auengebüsch	(LRT 1130/91E0*, §)	15.100 m²
BE	Einzelstrauch	((LRT 1130), §)	900 m²
HBA	Allee/Baumreihe	(LRT 1130, §)	800 m²
HBE	Sonstiger Einzelbaum/Baumgruppe	(LRT 1130, §)	800 m²
KFS	Stark ausgebauter Flussabschnitt der Brackwasser-Ästuare	(LRT 1130)	272.100 m²
KPB	Brackmarschpriel	(LRT 1130, §)	200 m²
KRP	Schilfröhricht der Brackmarsch	(LRT 1130, §)	22.800 m²
KSA	Sandbank/-strand der Ästuare	(LRT 1130, §)	19.400 m²
KWB	Brackwasserwatt der Ästuare ohne Vegetation höherer Pflanzen	(LRT 1140, §)	48.700 m²
VERS	Schilfröhricht nährstoffreicher Stillgewässer	(§)	200 m²
NRS	Schilf-Landröhricht	(§)	9.000 m²
NSR	Sonstiger nährstoffreicher Sumpf	(§)	51.800 m²
GMS	Sonstiges mesophiles Grünland	(§)	41.850 m²
GNF	Seggen-, binsen- o. hochstaudenreicher Flutrasen.	(§)	10.500 m²

Da die entstehenden Beeinträchtigungen besonders geschützter Biotope nicht ausgeglichen werden können, kommt eine Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG nicht in Betracht. Die Zulassung bedarf einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG. Die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 67 Abs.1 Satz 1 BNatSchG liegen vor, da das Gesamtvorhaben durch überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses, wie in dieser Entscheidung insbesondere in Ziffer IV II.3.1umfassend dargelegt wird, gerechtfertigt ist.

Soweit im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren vorgetragen worden ist, dass die Darstellungen zum gesetzlichen Biotopschutz nicht ausreichend seien, weist die Planfeststellungsbehörde diese Bedenken zurück. Die Antragstellerin hat die in Anspruch genommen Flächen ermittelt. Soweit die zuständige Naturschutzbehörde ergänzende Unterlagen für das Verzeichnis gem. § 30 Abs. 7 BNatSchG in Verbindung mit § 14 Abs. 9

NNatSchG benötigt, wird der Antragstellerin mit Nebenbestimmung I.4.1.7.10 aufgegeben, diese Unterlagen auf Anforderung beizubringen.

II.3.11.5 Geschützte Teile von Natur und Landschaft - Schutzgebiete

Das planfestgestellte Vorhaben wird außerhalb geschützter Teile von Natur und Landschaft durchgeführt. Im Wirkraum indirekter Auswirkungen des Vorhabens befindet sich das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“. Einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht, da § 4 Abs. 25 NSG-VO die Hafenerweiterung freistellt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Natura-2000-Verträglichkeit unter Ziffer II.3.11.1 dieser Zulassung verwiesen.

II.3.12 Belange des Klimaschutzes

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit in Ihrer Abwägung zu berücksichtigen.[22] Die rechtliche Grundlage einer derartigen Berücksichtigung findet sich in Art. 20a GG i. V. m. § 13 Abs. 1 S. 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG). Die Regelungen in § 13 Abs. 1 S. 3 und Abs. 2 KSG betreffen Maßnahmen und Entscheidungen im direkten Zusammenhang mit Investitions- und Beschaffungsvorgängen und gelten nicht für einen Planfeststellungsbeschluss.[23]

Träger öffentlicher Aufgaben haben gem. § 13 Abs. 1 S. 1 KSG bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Bundes-Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Da hierbei im Rahmen der Anwendung des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG derzeit noch keine konkretisierten Vorgaben existieren, ist der Planfeststellungsbehörde ein gewisser Spielraum hinsichtlich der Abwägung eingeräumt. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG enthält dabei keine gesteigerte Beachtenspflicht und ist mithin nicht als Optimierungsgebot zu verstehen. Dem Klimaschutz kommt trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein unbedingter Vorrang gegenüber anderen Belangen zu.[24] Es dürfen dementsprechend keine überspannten Anforderungen an die Erfüllung der Berücksichtigungspflicht gestellt werden, sie verlangt von der Planfeststellungsbehörde vielmehr mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO_2-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des KSG ergeben.[25]

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima in Form von Treibhausgasen werden im UVP-Bericht grob quantifiziert und sind entsprechend dieser Ermittlungen als gering einzustufen (vgl. Heft 11, Kapitel 5.7.11 und 7.10.5).
Die im UVP-Bericht angestellten Ermittlungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ausreichend. Im Verfahren erhobene Einwände, die eine weitergehende Betrachtung und Bewertung der Treibhausgasemissionen fordern, greifen nicht durch § 13 KSG verlangt, dass eine auf die „konkrete Planungssituation“ bezogene Bewertung vorgenommen wird. Dies ist vorliegend geschehen. Vor- und nachgelagerte produktions- oder transportbedingte Emissionen sind nicht Bestandteil der vorhabenbedingten Emissionen. Ebenso sind zum Betrieb des landgebundenen LNG-Terminals bzw. der FSRU gehörende Emissionen nicht Gegenstand des hiesigen Planfeststellungsverfahrens. Hierzu gehört, wie bereits ausführlich unter Ziffer II.1.2 erläutert, allein die Errichtung der wasserseitigen Infrastruktur. Die Errichtung der Suprastruktur sowie der Betrieb von

[22] BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7/21.
[23] BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7/21.
[24] BVerwG, Urt. V. 23.06.2023, AZ.: 7. A 4/23; BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7/21; BVerfG, Beschl. v. 24.3.2021, Az. 1 BvR 2656/18.
[25] BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7/21.

landgebundenem LNG-Terminal und FSRU sind nicht Bestandteil des wasserrechtlichen Vorhabens.

In der Abwägung steht den ermittelten Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima das öffentliche Interesse an der Nutzung des öffentlichen Hafens gegenüber. Dem steht das Ziel gegenüber, mit dem beantragten Anleger für verflüssigte Gase eine Infrastruktur zu schaffen, die, neben der kurz- und mittelfristigen Einfuhr von fossilem LNG zur Sicherstellung der Gasversorgung in Deutschland, insbesondere langfristig zur Einfuhr von klimaneutral erzeugten Energieträgern dienen soll. So kann dieser Anleger daher die Erreichung von Klimaneutralität durch die Einfuhr klimaneutraler Gase beschleunigen.
Derzeit ist es noch nicht möglich, Deutschland allein mit der inländischen Produktion von klimaneutral erzeugten Kraftstoffen zu versorgen, da diese mit der Hilfe erneuerbarer Stromquellen erzeugt werden müssen. Regenerative Energien haben aktuell einen Anteil von 44% an der Stromversorgung des Bundes,[26] sie stehen daher nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung, um in erforderlichem Umfang ebenfalls der Produktion von klimaneutralen Energieträgern zu dienen.[27] Der Import von klimaneutral erzeugten Energieträgern ist somit integraler Bestandteil, um die Klimaneutralität in Deutschland voranzutreiben, da so bereits ein Beitrag zur Klimaneutralität geleistet werden kann, auch wenn der Ausbau der inländischen Infrastruktur noch nicht ausreicht. Auch langfristig gesehen bieten andere Standorte, wie z. B. Süd- und Westafrika oder Australien, bessere Produktionsbedingungen für eine effiziente und zuverlässige Herstellung von erneuerbaren Energien, die der Produktion von klimaneutralen Gasen dienen,[28] weshalb der Import dauerhaft bedeutsam bleiben wird. Neben einem großflächigen Ausbau der notwendigen Infrastruktur zur Erzeugung von klimaneutralen Energieträgern, ist daher auch der Import europaweiter und transkontinentaler Produktionen von großer Bedeutung. Der Hafen und die damit erweiterte Umschlagkapazität für verflüssigte Gase und flüssige Chemikalien können dementsprechend einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten und somit die kurzfristig baubedingten negativen Auswirkungen auf die Klimaschutzbelange auf ihren Lebenszyklus gesehen im Rahmen einer Gesamtbilanz langfristig ausgleichen.

Darüber hinaus wird den Klimaschutzbelangen, wie zuvor erläutert, kein unmittelbarer Vorrang eingeräumt. Es kann daher nach Prüfung des Einzelfalles gerechtfertigt sein, die für ein Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange im Ergebnis höher zu gewichten, als etwaige klimaschädliche Nachteile.[29] Vorliegend ist festzustellen, dass die konkret durch das antragsgegenständliche Gewässerausbauvorhaben durch Treibhausgase entstehenden nachteiligen Auswirkungen auf das globale Klima gering sind. Demgegenüber steht das durch den Gesetzgeber für das hiesige Vorhaben ausdrücklich in § 3 LNGG i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 4, Nrn. 3.1, 3.2 der Anlage zu § 2 LNGG normierte dringliche öffentliche Interesse, die Gasversorgung in Deutschland kurz- und mittelfristig durch den Import von LNG über eine FSRU sowie ein landgebundenes LNG-Terminal sicherzustellen. Langfristig dient der Anleger darüber hinaus als öffentlicher Hafen mit seinen zusätzlichen Umschlagkapazitäten der Einfuhr von klimaneutralen Gasen sowie flüssigen Chemikalien zur Versorgung der ansässigen Industrie.

[26] https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/faq-energiewende-2067498, zuletzt abgerufen am 11.07.2023.
[27] https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/wasserstoff-technologie-1732248, zuletzt abgerufen am 11.07.2023.
[28] https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/wasserstoff-technologie-1732248, zuletzt abgerufen am 11.07.2023.
[29] BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21; BVerfG, Beschl. v. 24.3.2021, Az. 1 BvR 2656/18.

Entsprechend der Gesetzesbegründung spricht für das Vorhaben gem. § 3 LNGG ein überragender öffentlicher Zweck, weshalb das so normierte überragende öffentliche Interesse mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen eingeht.[30] Zudem stellt der Gesetzgeber fest, dass das Vorhaben im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich ist.[31] Insbesondere auch vor dem Hintergrund der zuvor erläuterten langfristig positiven Auswirkungen des Anlegers durch den Import klimaneutral erzeugter Energieträger überwiegt daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vorliegend das dargelegte dringliche öffentliche Interesse die kurzfristigen anlagen- und baubedingten negativen Auswirkungen auf die Belange des Klimaschutzes.
Vor diesem Hintergrund überwiegen nach hiesiger Auffassung auch die dringlichen öffentlichen Interessen an der zeitlich begrenzten Nutzung des Anlegers für den Import von LNG zur kurzfristigen Sicherstellung der Gasversorgung in Deutschland gegenüber den durch diese Nutzung entstehenden negativen Auswirkungen auf das Klima. Darüber hinaus befristet der Gesetzgeber selbst in § 5 Abs. 1 Nr. 4; Abs. 2 LNGG den Betrieb der stationären und schwimmenden Anlagen mit verflüssigtem Erdgas und trägt damit dem Klimaschutzgebot seinerseits Rechnung.

II.3.13 Flächeninanspruchnahme, Belange der Landwirtschaft

Für Errichtung des AVG und die Südhafenerweiterung selbst werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Die Flächen gehören zur Bundeswasserstraße Elbe und befinden sich im Eigentum des Bundes. Auch für die Errichtung des temporären Schwimm-Anlegers am Kleilager Saline werden nur Flächen der Bundeswasserstraße Elbe überbaut. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurde beteiligt und hat im Zuge der Anhörung darauf hingewiesen, dass für das Überbauen und Nutzen rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten mit der WSV ein Nutzungsvertrag (vgl. Hinweis I.4.3.1.7) abzuschließen ist.
Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden außerdem notwendige Folgemaßnahmen gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG als auch Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG festgesetzt.
Für den Bau und die Nutzung der Sandlagerfläche, der Kleilagerflächen Schwinge, der Straßenanbindung sowie für die Wiederherrichtung und Erhöhung des Hauptdeiches werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Die Kleilagerfläche Saline wird auf 9,6 ha Fläche errichtet und für einen Zeitraum von drei Jahren genutzt. Nach Abschluss der Nutzung wird die Fläche gemäß Maßnahmenblatt WH6 der Landschaftspflegerischen Begleitplanung wieder in den Ausgangszustand versetzt.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG in den Kompensationsflächen Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald 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 225,9 ha.

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

[30] BT-Drs. 20/1742, S. 18.
[31] BT-Drs. 20/1742, S. 18.

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 Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Bremervörde - wurde beteiligt und hat Hinweise erteilt, aber auch mitgeteilt, dass keine Bedenken bestehen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Auswirkungen auf landwirtschaftliche Belange nicht von solchem Gewicht, dass sie der Feststellung der beantragten Planung entgegenstehen. Die dargestellte Inanspruchnahme betrifft keine besonderen Nutzungen. Die Beeinträchtigung durch Flächenentzug und die Extensivierung muss daher angesichts der für das Vorhaben sprechenden Belange hingenommen werden. Hinsichtlich der Einwendung benachbarter Eigentümer und Bewirtschafter wird auf Ziffer III.3 verwiesen. Die mit dem Vorhaben angestrebte Sicherung der Energieversorgung Deutschlands und die Entwicklung des Hafenstandortes Stade-Bützfleth verdient insoweit den Vorzug.

Die Verpflichtung zur Kompensation war von der Antragstellerin zu erfüllen. Das Naturschutzrecht räumt der Realkompensation den Vorrang ein. Soweit Eigentümer oder Bewirtschafter in den Kompensationsflächen einer Inanspruchnahme von Grundstücken widersprochen haben, hat die Antragstellerin auf die Nutzung dieser Flurstücke für Kompensationszwecke verzichtet. 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.

II.3.14 Belange des Tourismus, der Anwohner und der benachbarten Elbanlieger

Belange von Tourismus, Anwohnern und benachbarten Elbanliegern stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der AVG mit der Südhafenerweiterung soll direkt den Industrieanlagen der Dow und der AOS vorgelagert am Ufer der Elbe errichtet werden. Dieser Bereich ist durch den bereits existierenden Südhafen und die genannten Industrieanlagen geprägt. Eine touristische Nutzung findet hier nicht statt, direkte Anwohner gibt es ebenfalls nicht. Durch die Bauarbeiten, insbesondere durch den Baulärm, könnten die schutzwürdigen Belange der Anwohner und Touristen betroffen sein. Die Antragstellerin hat die Einhaltung der AVV-Baulärm mit ihren Antragsunterlagen (Heft 8a inkl. Ergänzung und Heft 8cx) nachgewiesen. Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebrachten Einwendungen betreffend eine falschen Zuordnung der Immissionsorte bleibt hier ohne Folgen, da die in Frage gestellten Immissionsorte auch die schärferen Immissionswerte für reine Wohngebiete einhalten. Für eine detailliertere Begründung wird auf Ziffer III.3.4 verwiesen.

Durch das Vorhaben sind Belange des Tourismus allenfalls durch bauzeitliche Einschränkungen der Sportschifffahrt im Bereich der Schwingemündung berührt. Da diesbezüglich im Anhörungsverfahren keine Einwendungen oder Stellungnahmen bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen sind, wird nicht von nachteiligen Auswirkungen auf den Tourismus ausgegangen.

Der AVG und die Südhafenerweiterung sollen unmittelbar vor den Betriebsstandorten der Dow und der AOS errichtet werden. Mit beiden Unternehmen ist das Vorhaben durch

die Antragstellerin abgestimmt und beide Unternehmen werden direkt über eine Erweiterung der Hafenkapazitäten an ihren Standorten und indirekt über eine mögliche direkte Erdgasversorgung vom Vorhaben profitieren. Somit sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Lage keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Elbeanlieger erkennbar.

II.3.15 Belange des Arbeitsschutzes

Belange des Arbeitsschutzes stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.
Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen des für den Arbeitsschutz zuständigen GAA Cuxhaven wurden berücksichtigt, die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer I.4.1.4 aufgenommen.

III. Stellungnahmen und Einwendungen

Die im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie die diesbezüglichen Erwiderungen der Antragstellerin werden nachfolgend im Wesentlichen wörtlich wiedergegeben. Ggf. gibt es zu den Stellungnahmen/Einwendungen interne Anmerkungen der Antragstellerin.

Sofern im Laufe des Verfahrens mehrere Stellungnahmen/Einwendungen von einer Stelle im Verfahren eingegangen sind, werden diese in chronologischer Reihenfolge je stellungnehmender bzw. einwendender Stelle abgebildet. Die Nummern der Stellungnahme oder Einwendung sind nach einem Zufallsprinzip entsprechend der Erfassung ggf. vom Vorhaben betroffener Träger öffentlicher Belange (A), Vereinigungen (B) oder privater Dritter (C) vergeben worden. Die Nummerierung startet jeweils mit der Zahl „1“; die verwendete Nummerierung lässt nicht auf die Zahl der Einwender oder auf die Bedeutung der Stellungnahme oder Einwendung schließen.

III.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

III.1.1 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen (A.1, A.48)

Stellungnahme **A.1** vom 01.07.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.1.1) Zu vertretende Belange der Bundeswehr stehen Ihrer Planung bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage nicht entgegen. Eine erneute Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis, einer Entscheidung bedarf es nicht.

Stellungnahme **A.48** vom 16.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(A.48.1) Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis, einer Entscheidung bedarf es nicht.

III.1.2 EWE NETZ GmbH (A.2)

Stellungnahme **A.2** vom 05.07.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.2) Im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH.

Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Sollten Anpassungen unserer Anlagen, wie z. B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder andere Betriebsarbeiten erforderlich werden, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.

Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und verweist auf die NB I.4.1.8.6.

III.1.3 Deutsche Telekom Technik GmbH (A.3, A.52)

Stellungnahme **A.3** vom 08.07.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.3) Im betroffenen Plangebiet sind Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind.

Sollte der weitere Verfahrensverlauf ergeben, dass Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen - konkret berührt sind, behalten wir uns vor, unsere Interessen wahrzunehmen und entsprechend auf das Verfahren einzuwirken.

Aus diesem Grunde bitten wir Sie um Beteiligung bei den weiteren Planungen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und verweist auf die NB I.4.1.8.6.

Stellungnahme **A.52** vom 26.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(A.52.1) Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Telekom Deutschland GmbH ist Betreiberin eines bundesweiten Telekommunikationsnetzes, über das Telekommunikationsdienstleistungen für die Öffentlichkeit erbracht werden. Sie hat Eigentum und Funktionsherrschaft über das Telekommunikationsnetz (TK-Netz) in der Bundesrepublik Deutschland im Wege der Ausgliederung gem. § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG von der Deutschen Telekom AG übernommen, deren 100%-ige Tochtergesellschaft sie ist. Die Ausgliederung wurde gem. § 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG mit Eintragung ins Handelsregister der Deutschen Telekom AG (HRB 6794, Amtsgericht Bonn) und der Telekom Deutschland GmbH (HRB 5919, Amtsgericht Bonn) wirksam. Mit Urkunde vom 18.03.2010 der Bundesnetzagentur wurde der Telekom Deutschland GmbH das Recht zur unentgeltlichen Nutzung von Verkehrswegen für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gem. § 125 Telekommunikationsgesetz (TKG) übertragen.

Zur o. a. Planung haben wir bereits mit Schreiben PTI **6 L 16-62025-817-010** vom **08.07.2022** Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt unverändert weiter.

Bei Planungsänderung bitten wir Sie uns erneut zu beteiligen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und verweist auf die NB I.4.1.8.6.

III.1.4 Unterhaltungsverband Kehdingen (A.4 und A.6)

Stellungnahme **A.4** vom 18.07.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.4.1) […] nach der ersten Durchsicht der Antragsunterlagen ist aufgefallen, dass die im Anhang 10 (Wassertechnischer Fachbeitrag zum LBP, Heft 11) unter 2.2 bearbeiteten Maßnahmen Teilgebiet Krautsand entgegen der Angabe der Fa. SWECO nicht mit uns abgestimmt worden sind. Um das laufende Verfahren nicht zu verzögern, erwarten wir eine umgehende Rücksprache zu der beabsichtigten Maßnahme mit dem UHV Kehdingen.
[…] im Nachgang zur [vorstehenden] Stellungnahme teile ich Ihnen mit, dass die geplante Verlegung des Deichsiels am Südlichen Sandloch rd. 500m prielaufwärts vom örtlichen WBV Krautsand und vom UHV Kehdingen nicht genehmigt wird. Zudem wäre hierfür eine Änderung des seinerzeitigen PFBeschlusses zur Vordeichung Krautsand erforderlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Hinweis: Der Unterhaltungsverband hat erklärt, die nebenstehenden Einwände in Gänze zurückzunehmen, wenn der in der **aktualisierten Stellungnahme A.6.** vom Unterhaltungsverband formulierte Alternativvorschlag Zustimmung findet und umgesetzt wird.

Die Planungen werden entsprechend geändert (siehe A.6). Die Vorhabenträgerin stimmt dem Vorschlag zu.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist gegenstandslos, da die Antragstellerin den Plan in Abstimmung mit dem Einwender (vgl. A.6) geändert hat. Die geänderte Planung wird gem. Heft 11t festgestellt. Im Übrigen wird der Antragstellerin mit NB I.4.1.7.7 aufgegeben, den Unterhaltungsverband Kehdingen in der Abstimmung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die geänderte Planung zu beteiligen.

Text Stellungnahme:
(A.4.2) Für die Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich des Landschaftsbildes bietet der UHV an, diesen Ausgleich in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde durch die Anlage von offenen Gewässern im Verbandsgebiet zu planen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Da durch das beantragte Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verursacht werden, sind diesbezüglich im vorliegenden Fall auch keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Einwendung ist unzutreffend, da der landschaftspflegerische Begleitplan keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausweist.

Stellungnahme **A.6** vom 11.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.6.1) […] unsere Einwände zum o.g. Vorhaben [*interne Anm.: siehe A.4*] nehmen wir in Gänze zurück, wenn folgender Vorschlag Zustimmung findet und umgesetzt wird. Wir möchten ausdrücklich betonen, dass uns nicht daran gelegen ist, irgendwelche Verfahren jeglicher Art zu behindern oder zu verzögern.

Änderung der umweltfachlichen Planungen zur Kompensationsfläche Krautsand K 01 - Herstellung eines Priels mit Tideeinfluss
Ausgehend von der Tideelbe wird die Wischhafener Süderelbe über die Tide beeinflusst. Der Altpriel Südliches Sandloch ist daran angeschlossen. Von diesem ist ein neuer tidebeeinflusster Priel in die Fläche Krautsand geplant. Der Priel ist mit einer Länge von 310 m geplant und soll mit einer Sohlbreite von 1 m und einer beidseitigen Böschungsneigung von 1:1,5 ausgebaut werden. Gegen Ausbauende läuft der Priel flach in einen Flachwasserbereich mit Rohbodeninseln aus (vgl. K 02). Die Sohltiefe des Priels ist auf Höhe von NHN +0,50m und liegt somit 2,0 m unter Geländeoberkante. Beim mittleren Tidehochwasser beträgt die Wassertiefe rd. 1,10 m. Die Breite der Wasserfläche des Priels beträgt dementsprechend 4,30 m. Der Flachwasserbereich (vgl. K 02) hat eine Länge von ca. 50 m und eine Breite von ca. 20 m. Mit dem Ausbau des Priels soll die Verstärkung bzw. Steuerung des Tideeinflusses im Teilgebiet Krautsand realisiert werden. Die Verstärkung soll sowohl in der Flächenausdehnung als auch bezüglich der Häufigkeit und Dauer der Tidebeeinflussung wirksam werden.
Zur Zeit wird der Tideeinfluss aus der Wischhafener Süderelbe in das Sandloch über ein Sielbauwerk im südlichen Sandloch gesteuert. Für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Neubau eines kleineren Sielbauwerkes (Doppelstauschütz) direkt im Eingangsbereich des neu angelegten Priels notwendig. Dieses Bauwerk wird für eine Sohlbreite von rund einem Meter ausgelegt und soll automatisiert werden, um mit dem

großen Sielbauwerk, das ebenfalls im Zuge der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen automatisiert werden soll, digital zu kommunizieren. Dadurch wird es möglich sein, die Wasserverhältnisse in der Kompensationsfläche kleinräumiger zu steuern um zum Beispiel Wasser länger und variabler in der Fläche zu halten, wenn dies aus biologischen Gründen erforderlich ist.
Die Detailplanung mit allen technischen Daten und Berechnungen erfolgt im Zuge der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP). Diese Planungen erfolgen in enger Zusammenarbeit mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen, dem Wasser- und Bodenverband Krautsand, den angrenzenden Flächeneigentümern sowie weiteren relevanten Institutionen. Zudem erfolgt eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.
Im Rahmen der Detailplanungen werden auch ggf notwendige Unterhaltungsmaßnahmen festgelegt, zum Beispiel wenn Erosions- und Sedimentationsprozesse den Priel zu einer Verlandung führen könnten. Menschliche Eingriffe sollen jedoch vermieden und der Priel soweit wie möglich der natürlichen Tidedynamik überlassen werden. Diese bietet zusätzlichen Raum und fördert das Erhaltungsziel des EU-VSG Unterelbe „Erhalt und Entwicklung von natürlichen Gewässerdynamik geprägten Standorten “ sowie das Erhaltungsziel des LSG Kehdinger Marsch „Schutz und Entwicklung naturnaher Ästuarbereiche “ (vgl. Kapitel 14.6.3.3).
Das sonstige feuchte Intensivgrünland (GIF; Wertstufe 2) wird mithilfe der Anlage des Brackwasserpriels eingedeichter Flächen (KPD; Wertstufe 5) auf einer Fläche von 2.700 m^2 um drei Wertstufen aufgewertet.
Abbildung 121: Neubau eines Sielbauwerkes im Eingangsbereich des neu anzulegenden Priels *[interne Anm.: siehe Akte]*

Erwiderung Antragstellerin:
Die Planungen wurden entsprechend geändert (siehe A.6). Die Vorhabenträgerin stimmt dem Vorschlag zu.

Abwägung PFB:
Die Einwendung A.4 ist gegenstandslos, da die Antragstellerin ihren Plan in Abstimmung mit dem Einwender geändert hat. Die geänderte Planung wird gem. Heft 11t festgestellt. Im Übrigen wird der Antragstellerin mit NB I.4.1.7.7 aufgegeben, den Unterhaltungsverband Kehdingen in der Abstimmung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die geänderte Planung zu beteiligen.

Text Stellungnahme:
(A.6.2) Für die Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich des Landschaftsbildes bietet der UHV an, diesen Ausgleich in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde durch die Anlage von offenen Gewässern im Verbandsgebiet zu planen.

[Interne Anm.: Der Stellungnahme ist die ursprüngliche Stellungnahme angehängt. Diese wird an dieser Stelle nicht erneut wiedergegeben, da sie bereits oben – unter A.4 – wiedergegeben wurde.]

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Da durch das beantragte Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verursacht werden, sind diesbezüglich im vorliegenden Fall auch keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Einwendung ist unzutreffend, da der landschaftspflegerische Begleitplan keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausweist.

III.1.5 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (A.5)

Stellungnahme **A.5** vom 11.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.5.1) Angrenzend zu ihrer geplanten Kompensationsfläche in Krautsand befinden sich Flächen im Eigentum des Landes Niedersachsen, die die NLStBV als Flächenpool für Kompensationsbelange für verschiedene Straßenbauvorhaben des Bundes vorsieht und vorhält.
Es wird das Ziel verfolgt, auf Grundlage des gegenwärtigen Zustandes einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung auf den Poolflächen Maßnahmen v.a. zur Optimierung von Brutvogellebensräumen und Rastvogelhabitaten zu planen und sukzessiv umzusetzen. Die Flächen sind derzeit durch ein Pachtverhältnis mit dem Amt für regionale Landesentwicklung gesichert (siehe beigefügten Plan *[interne Anm.: siehe Akte]*). Durch eine weitere Unterverpachtung ist die weitere landwirtschaftliche Nutzung geregelt. Die Flächen unterliegen überwiegend der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. **Mit der Verlegung des Sielbauwerkes prielaufwärts wird ein Graben auf unseren Pachtflächen zukünftig dem Tideeinfluß unterliegen. Wir möchten darauf hinweisen, dass es hierbei nicht zu Drainierungseffekten mit negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftbarkeit der Flächen führen darf.**
Wir würden es sehr begrüßen, wenn wir bei den weiteren Planungsabstimmungen zur Herstellung der Kompensationsmaßnahme mit eingebunden werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Planungen wurden geändert. Es erfolgt keine Verlegung des Sielbauwerkes.
Es wird zugesagt, die NLStBV bei den weiteren Planungen im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beteiligen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung A.4 ist in Teilen gegenstandslos, da die Antragstellerin ihren Plan geändert hat. Zu den genannten Auswirkungen kommt es nicht, da das Sielbauwerk bestehen bleibt. Die geänderte Planung wird gem. Heft 11t festgestellt. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einwendung insoweit, als die NLStBV in der Abstimmung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die geänderte Planung beteiligt wird. Auf NB I.4.1.7.4 wird verwiesen.

III.1.6 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN); Betriebsstelle Stade (A.7, A.10, A.15, A.25, A.36, A.41, A.45, A.47)

Stellungnahme **A.7** vom 11.08.2022 (**GB 3**) zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.7) Als Träger öffentlicher Belange nimmt der NLWKN grundsätzlich nur zu den von ihm unterhaltenen Anlagen, Gebäuden, Grundeigentum, landeseigenen Gewässern und Messstellen Stellung.

In diesem Fall ist der NLWKN durch die geplante Maßnahme nicht betroffen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Stellungnahme **A.10** vom 25.08.2022 (**GB 1**) zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.10.1) In Ihrem Schreiben vom 01.07.2022 haben Sie um Stellungnahme zur o.g. Baumaßnahme gebeten, dem ich hiermit nachkomme.

Das Land Niedersachsen ist Eigentümerin des Schwingesperrwerks, das sich ca. einen Kilometer oberhalb der Mündung der Schwinge in die Elbe befindet, sowie des Sperrwerks Abbenfleth, das sich ca. 200 Meter oberhalb der Mündung der Bützflether Süderelbe in die Elbe befindet. Die Eigentümerpflichten werden durch den Geschäftsbereich 1 der NLWKN-Betriebsstelle Stade (GB 1) wahrgenommen.

Seitens des GB 1 bestehen Bedenken, dass sich die Herstellung und der Betrieb der beantragten Maßnahme auf den Sedimenttransport in die Nebengewässer der Elbe auswirkt, was bei vergleichbaren Maßnahmen in der Elbe beobachtet wurde.

Ein Anstieg des Sedimenttransports in die Nebengewässer im Nahbereich der Maßnahme verursacht eine stärkere Sedimentation im Bereich der Sperrwerke. Das kann zu Funktionsbeeinträchtigungen und damit zur Beeinträchtigung der Sturmflut- und Deichsicherheit führen. Als Gegenmaßnahme müssten die Sperrwerke noch häufiger als jetzt schon gespült werden, wodurch sich der Unterhaltungsaufwand und damit auch die Kosten für den Anlagenbetreiber erhöhen.

Auf Grundlage der eingereichten Unterlagen können Änderungen von Strömung und Sedimenttransport und damit die Gefahr des Verschlickens bzw. Versandens nicht vollständig ausgeschlossen werden. Hier sollte von der Antragstellerin genauer dargelegt werden, welche Änderungen im Sedimenttransport in die Nebengewässer durch die Herstellung und den Betrieb der Maßnahme verursacht werden. Mehrkosten, die auf einen tatsächlich erhöhten Unterhaltungsaufwand durch die beantragte Maßnahme zurückzuführen sind, muss die Antragstellerin dem Betreiber der Sperrwerke erstatten.

Der Beginn und der Abschluss der Arbeiten sind mir rechtzeitig vorher anzuzeigen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf den Sedimenttransport durchgeführt.
In der Untersuchung wurde die geplante Unterhaltung der beantragten Maßnahme in einem Zeitraum von ca. einem Monat nachgestellt/simuliert. Den Ergebnissen ist zu entnehmen, dass durch die geplante Unterhaltung der beantragten Maßnahme von keinen negativen Auswirkungen auf den Sedimenttransport in die Nebengewässer der Elbe ausgegangen werden kann (Bericht "Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.3.1, S. 29 f.).
Für die Diskussion der Ergebnisse der Sedimentverdriftung wurden Bilanzquerschnitte im direkten Bereich der Maßnahme und auch im Bereich der Schwinge ausgewertet. Diese zeigen speziell in der Schwinge keine Änderungen des Sedimenttransports durch die Unterhaltung des (AvG-Anleger-) Hafenbeckens (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.3.2, S. 31 f.). Aus der Abb. 4.20 (Sedimentkonzentrationen entlang der Elbe) ist

zu entnehmen, dass sich während der Ebbphase einer mittleren Springflut eine erhöhte Sedimentkonzentration vom AvG elbabwärts bilden kann. Im westlichen ufernahen Bereich, der aber nicht bis an die Mündung der Bützflether Süderelbe heran reicht, können Sedimentkonzentrationen zwischen 100 g/m³ und 200 g/m³ auftreten (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.3.2, Abbildung 4.20, S. 34). Daraus ergibt sich, dass, wie im Bereich der Schwingemündung, von keiner maßgeblichen Änderung der Bilanz des Sedimenttransports ausgegangen werden kann; eine Beeinträchtigung der Sturmflut- und Deichsicherheit kann somit ausgeschlossen werden.
Zur Abschätzung der Sedimentverdriftung während der Bauphase wurden zwei Bauphasen definiert (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 5, Tabelle 5.1, S. 38). Die Ergebnisse der Abschätzungen der Isolinien für die Sedimentschwebstoffkonzentration für beide Bauphasen sind in Abbildung 5.4 und 5.5 dargestellt (Bericht "Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 5.3, Abbildung 5.4 und Abbildung 5.5, S. 45 f.). Die Untersuchungen zu den Änderungen der Strömungsverhältnisse durch den Bau des Anlegers für verflüssigte Gase zeigen, dass die untersuchten Änderungen der Strömungsverhältnisse lokal (1000 m) auf die Maßnahme begrenzt sind und in diesem Bereich 0,8 m/s nicht überschreiten; innerhalb der Fahrrinne wurden tiefengemittelte Strömungsänderungen von 0,05 m/s ermittelt (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Hydromorphologisches Gutachten“ (DHI, April 2022), Kap. 9, S. 105)“. Die Untersuchungen zur Sohländerung zeigen in der Fahrrinne der Elbe keine Änderung zwischen dem Ist- und Planzustand im Projektgebiet über die Zeitspanne von 16 Tagen (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Hydromorphologisches Gutachten“ (DHI, April 2022), Kap. 8.1.2, Abbildung 8.4, S. 96). Südlich von Pagensand sind sehr lokale Sedimentation von +0,05 bis +0,25 m/16 Tage aber auch sehr lokale Erosion von -0,05 bis -0,25 m/16 Tage (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Hydromorphologisches Gutachten“ (DHI, April 2022), Kap. 8.2.2, Abbildung 8.4, S. 96)

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bedenken des NLWKN Stade zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedenken des NLWKN hinsichtlich der Funktionssicherheit der Küstenschutzanlagen (Schwingesperrwerk und Sperrwerk Abbenfleth) zwar nicht als hinreichend begründet an, allerdings steht der Küstenschutz im öffentlichen Interesse. Somit sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch bislang nur zu befürchtende Auswirkungen auf den Küstenschutz in diesem Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.
Da die Antragstellerin im Rahmen der von ihr beigebrachten Gutachten (Heft 7, Heft 13w und Heft 15n) darlegen kann, dass vorhabenbedingte Auswirkungen auf die vorgenannten Sperrwerke nicht zu erwarten sind, wäre eine Beweislastumkehr zu Ungunsten der Antragstellerin hier nicht verhältnismäßig. Dies gilt umso mehr, als für eine möglicherweise auftretende Erhöhung der erforderlichen Spülintervalle an den Sperrwerken auch Dritte verantwortlich gemacht werden könnten. Hier sind z. B. die Unterhaltungstätigkeiten der WSV in Schwinge und Elbe sowie die Betreiber von Sportboothäfen zu nennen. Aus den genannten Gründen entscheidet die Planfeststellungsbehörde, dass die Antragstellerin für Mehrkosten im Rahmen der Sperrwerksunterhaltung nur aufzukommen hat, soweit der Nachweis des Anteils der erhöhten Aufwendungen sowie der daraus resultierenden erhöhten Kosten durch den NLWKN erbracht wird (Nebenbestimmung I.4.1.2.24).

Stellungnahme **A.15** vom 31.08.2022 (**GLD**) zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.15.1) Nach Prüfung der Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens im Zusammenhang mit dem Bau eines Anlegers für verflüssigte Gase bzw. der Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth besteht aus Sicht des GLD der Bst. Stade kein Anmerkungsbedarf. Zwar wurden im Rahmen der Prüfung verschiedene Unstimmigkeiten bzw. Fehler entdeckt, allerdings sind diese zumeist inhaltlicher Natur und hinsichtlich der Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der WRRL besteht kein Bedarf für Anmerkungen bzw. Korrekturen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde hat die Belange der WRRL unter Ziffer II.3.5 dieses Beschlusses gewürdigt, einer Entscheidung bedarf es an dieser Stelle nicht.

Stellungnahme **A.25** vom 17.11.2022 (**GB 3**) zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.25.1) zum 1. und 2. Änderungsantrag im Planfeststellungsverfahren "Anleger für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafen-Erweiterung (SHE) in Stade-Bützfleth" habe ich keine Anmerkungen. Der NLWKN ist als Träger öffentlicher Belange durch das Vorhaben nicht betroffen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Keine Entscheidung erforderlich.

Stellungnahme **A.36** vom 22.03.2023 (**GLD**) zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.36.1) Von Seiten des GLD der Bst. Stade sind hinsichtlich dem vorgelegten 3. und 4. Änderungsantrag bzw. dem 2. Antrag auf vorzeitigen Beginn des Planfeststellungsverfahrens für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafen-Erweiterung (SHE) in Stade-Bützfleth folgende Hinweise zu geben:

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.36.2) Im Rahmen des Monitorings der Vermeidungsmaßnahme 13 ist vorbehaltlich einer Feinabstimmung nach den Ergebnissen des Untersuchungsprogramms zunächst vorgesehen entlang der westlichen Grenze des Fahrwassers 10 Proben zu entnehmen

und diese mit 5 Proben aus der Mitte des Fahrwassers zu vergleichen. Aufgrund signifikanter Unterschiede hinsichtlich des Strömungs- und Sedimentationsverhaltens innerhalb des Fahrwassers im Vergleich zu mehr ufernahen Bereichen, wird dieser Vergleich aus hiesiger Sicht als unpassend eingeschätzt. Vielmehr sollten ufernahe Probenahmestellen unterhalb des Vorhabenbereichs mit vom Vorhaben unbeeinflussten, ufernahen Probenahmestellen oberhalb des Vorhabens (immer in Fließrichtung betrachtet) verglichen werden. In jedem Falle sollten die vom Vorhaben beeinflussten Probenahmestellen und die vom Vorhaben unbeeinflussten Probenahmestellen in morphologisch und hydrologisch vergleichbaren Gewässerabschnitten liegen. Der Vergleich der Schwebstoffgehalte im Fahrwasser mit den Schwebstoffgehalten von Bereichen außerhalb des Fahrwassers erscheint ungeeignet.

Erwiderung Antragstellerin:
Dem Wunsch des GLD nach einer ufernahen Beprobung und Schaffung einer Vergleichbarkeit von An- und Abstrom im Hinblick auf morphologisch und hydrologisch vergleichbare Verhältnisse wird entsprochen. Die Änderung wurde bei der Erstbeprobung bereits ad hoc berücksichtigt. Das vom NLWKN geforderte Monitoringprogramm wird entsprechend angepasst und die Feinabstimmung wird zeitnah vorgenommen. Die Prof. Burmeier Ingenieurgesellschaft wird das entsprechende Konzept, das sowohl das Monitoring in der Elbe als auch das Monitoring auf dem Kleilager umfasst, an die von der Planfeststellungsbehörde bezeichneten Behörden versenden. Diesem Monitoringprogramm werden auch die Entwürfe für die Tabellen zur Protokollierung der Ergebnisse beigefügt, und es werden schon erste Ergebnisse für das Kleilager eingetragen.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin ist der Einwendung gefolgt. Im Übrigen wird auf Nebenbestimmung I.4.1.7.3 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.36.3) Weiterhin wird unter der Vermeidungsmaßnahme 13 für die Überwachung des Sauerstoffgehaltes ein Grenzwert von 3 mg/l genannt, bei dessen Unterschreitung die Baggerarbeiten eingestellt werden sollen. Dieser Grenzwert wird seitens des GLD als zu niedrig erachtet und ist auf 4 mg/l zu erhöhen. In Anlage 7 der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) sind unter Punkt 2.1.2 gewässertypspezifische Anforderungen genannt welche zur Erreichung des guten Zustands bzw. des guten Potenzials gemäß Wasserrahmenrichtlinie einzuhalten sind. Für den Wasserkörper-Nr. 33003 „Elbe-West“, welcher dem Typ 22.3: „Ströme der Marschen“ zugeordnet ist und in unmittelbarer Nähe zu dem Vorhabenbereich liegt (bei Flutbedingungen direkt unterhalb), ist hier ein Grenzwert für den Sauerstoffgehalt von 4 mg/l angegeben. Bei Unterschreitung dieses Grenzwertes muss von nachteiligen Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten ausgegangen werden. Aus diesem Grund sollte der Grenzwert für die Überwachung des Sauerstoffgehaltes auf 4 mg/l erhöht werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Forderung wird entsprochen.
Der Sauerstoff-Grenzwert von 4 mg/l wird dem Monitoring zugrunde gelegt. Dabei wird weiterhin die 4-aus-5-Regel angewandt, wobei der 5. Wert dann 3,5 mg/l nicht unterschreiten darf.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin ist der Einwendung gefolgt. Der Sauerstoff-Grenzwert wird gemäß Nebenbestimmung I.4.1.7.6 auf den geforderten Wert von 4 mg/l erhöht.

Text Stellungnahme:
(A.36.4) Ergänzend weist der GLD der Bst. Stade hier darauf hin, dass das Vorhabengebiet unter Ebbbedingungen direkt unterhalb des Hauptlaichgebietes der Finte liegt und abgesetzter Laich sowie Fintenlarven somit in den Vorhabenbereich verdriftet werden. Zudem erstreckt sich die Trübungsfahne bei Flutbedingungen dann über große Teile des Fintenlaichgebietes. Die Hauptlaichzeit der Finte beginnt Ende April und endet Anfang Juni, wodurch die Baggerarbeiten auch in die Hauptlaichzeit der Finte fallen. Weiterhin fehlt in der Umweltfachlichen Unterlage Heft 11m/n unter Punkt 16 „Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag“ die Betrachtung der Finte als eine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. Nicht zuletzt aufgrund der oben beschriebenen Betroffenheit des Laichgebietes der Finten sind vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Finte anzunehmen und somit sollte auch eine Betrachtung der Finte im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags stattfinden.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Finte ist zwar eine Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie (RL 92/43/EWG), aber keine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie; sie ist weder eine besonders geschützte Art noch eine streng geschützte Art i.S.d. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG und unterliegt daher nicht dem besonderen Artenschutz nach § 44 Abs.1 BNatSchG. Eine artenschutzrechtliche Betrachtung ist nicht erforderlich.

Es ist im Übrigen nicht ausgeschlossen, dass bei den baubedingten Baggerungen auch Fintenlaichprodukte aus der Elbe entnommen werden. Da während der Laichzeit ausschließlich Baggerungen mit dem Tieflöffel erfolgen, ist der Umfang jedoch derart gering, dass keine Auswirkungen auf die Fintenpopulation zu befürchten sind. Durch die Baggerungen mobilisierte Sedimente können auch bis in das Fintenlaichgebiet driften; die baggerungsbedingt zu prognostizierende zusätzliche Gewässertrübung ist jedoch derart gering, dass keine Auswirkungen auf den Reproduktionserfolg der Finte zu befürchten sind. Ausführlichere Angaben zur Bewertung der Auswirkungen sind dem Anhang 1 zur Synopse zu entnehmen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist im Hinblick auf den besonderen Artenschutz unzutreffend, da die Finte keine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ist. Soweit vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Finte angesprochen sind, folgt die Planfeststellungsbehörde der Antragstellerin in ihrer fachlichen Einschätzung, dass die Nassbaggerungen keine erheblichen Auswirkungen auf die Fintenpopulation haben werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Stellungnahme **A.41** vom 27.04.2023 (**GLD**) zum 5. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.41.1) Gegen den 5. Änderungsantrag im Planfeststellungsverfahren "Anleger für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafen-Erweiterung (SHE) in Stade-Bützfleth“ sowie gegen eine Erteilung eines Vorzeitigen Maßnahmebeginns bestehen von hieraus keine Bedenken.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

Stellungnahme **A.45** vom 31.05.2023 (**GLD**) zum 6. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.45.1) Gegen den 6. Änderungsantrag im Planfeststellungsverfahren "Anleger für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafen-Erweiterung (SHE) in Stade-Bützfleth“ sowie gegen eine Erteilung eines Vorzeitigen Maßnahmebeginns bestehen von hieraus keine Bedenken.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

Stellungnahme **A.47** vom 09.06.2023 (**GB 1**) zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(A.47.1) Hiermit äußere ich mich für den GB 1 der NLWKN-Betriebsstelle Stade im Rahmen der o.g. Online-Konsultation.
Die für den GB 1 eingereichte Einwendung mit der lfd. Nr. A10.1 wurde seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Als Begründung wird auf die seitens der Vorhabenträgerin durchgeführten Untersuchungen verwiesen, die für einen Zeitraum von ca. einem Monat keine negativen Auswirkungen auf den Sedimenttransport in die Nebengewässer der Elbe zeigten.
Auch wenn die Untersuchungen auf umfangreichen Simulationen basieren, konnte bei vorangegangenen Vorhaben eine Zunahme des Sedimenttransports beobachtet werden, obwohl die zugehörigen Modelle dies nicht abbildeten. Hierzu verweise ich auf die Elbvertiefung, wo die entsprechenden Simulationen den sich tatsächlich einstellenden Sedimenttransport nicht umfassend vorhersagen konnten. Die in meiner Stellungnahme geäußerten Bedenken, insbesondere bezüglich eines durch die Maßnahme verursachten möglichen Mehraufwands bzw. –kosten, bleiben somit bestehen, weshalb ich um Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung bitten.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die im Rahmen der Onlinekonsultation vorgebrachten Bedenken des NLWKN Stade zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedenken des NLWKN hinsichtlich der Funktionssicherheit der Küstenschutzanlagen (Schwingesperrwerk und Sperrwerk Abbenfleth) zwar nicht als hinreichend begründet an, allerdings steht der Küstenschutz im öffentlichen Interesse. Somit sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch bislang nur zu befürchtende Auswirkungen auf den Küstenschutz in diesem Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.
Da die Antragstellerin im Rahmen der von ihr beigebrachten Gutachten (Heft 7, Heft 13w und Heft 15n) darlegen kann, dass vorhabenbedingte Auswirkungen auf die vorgenannten Sperrwerke nicht zu erwarten sind, wäre eine Beweislastumkehr zu Ungunsten der Antragstellerin hier nicht verhältnismäßig. Dies gilt umso mehr, als für eine möglicherweise auftretende Erhöhung der erforderlichen Spülintervalle an den Sperrwerken auch Dritte verantwortlich gemacht werden könnten. Hier sind z. B. die Unterhaltungstätigkeiten der WSV in Schwinge und Elbe sowie die Betreiber von Sportboothäfen zu nennen.
Aus den genannten Gründen entscheidet die Planfeststellungsbehörde, dass die Antragstellerin für Mehrkosten im Rahmen der Sperrwerksunterhaltung nur aufzukommen

hat, soweit der Nachweis des Anteils der erhöhten Aufwendungen sowie der daraus resultierenden erhöhten Kosten durch den NLWKN erbracht wird (Nebenbestimmung I.4.1.2.24).

III.1.7 Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg (ArL Lüneburg) (A.8, A.12)

Stellungnahme **A.8** vom 17.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.8.1) Nachfolgend beziehe ich für die Domänenverwaltung Stade im oben genannten Verfahren Stellung:

Angrenzend zu der in Rede stehenden Kompensationsmaßnahme auf Krautsand befinden sich landwirtschaftliche Flächen im Eigentum des Landes Niedersachsen. Bei Umsetzung und Ausführung Ihrer Planungen ist eine Beeinträchtigung der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung dieser Flächen auszuschließen. Hierbei sind insbesondere durch die Verlegung des Sielbauwerkes Überflutungen zu verhindern und weiterhin eine reibungslose Entwässerung dauerhaft zu gewährleisten, da die Flächen durch die geplante Verlegung künftig dem Tideeinfluss ausgesetzt würden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Planungen wurden geändert. Es erfolgt keine Verlegung des Sielbauwerkes.
Es wird zugesagt, das ArL Lüneburg bei den weiteren Planungen im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beteiligen.

Abwägung PFB:
Mit der durch den Unterhaltungsverband Kehdingen vorgeschlagenen Planänderung beantragt die Antragstellerin nun gemäß Heft 11 t die Kompensationsmaßnahme in der Weise auszuführen, dass das bestehende Siel im Südlichen Sandloch erhalten bleibt. Die Zulassung dieser Sielversetzung wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier unter A.8.1 vorgebrachten Einwendungen richten sich ausschließlich gegen diese Sielversetzung. Da diese Sielversetzung nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, werden die vorliegenden Einwendungen als gegenstandslos angesehen, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.
Darüber hinaus sagt die Antragstellerin hier bereits zu, das ArL Lüneburg bei der Erarbeitung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für diesen Bereich einzubinden. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.8.2) Ferner befinden sich Flussaufwärts hinter dem Sielbauwerk weitere Eigentumsflächen des Landes entlang des „Südlichen Sandlochs“. Trotz der Kompensationsmaßnahme ist zu gewährleisten, dass auch in diese Bereiche, wie im bisherigen Umfang, das Wasser der Wischhafener Süderelbe im angeschlossenen System reguliert werden kann. Für eben diese Flächen ist die aktuelle Nutzung des vorhandenen Bauwerkes zur Wasserregulierung von Bedeutung.

Ich bitte Sie, mich bei den weiteren Planungen Ihrer Maßnahme zu beteiligen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird beachtet.

Es wird zugesagt, das ArL Lüneburg bei den weiteren Planungen im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beteiligen.

Abwägung PFB:
Mit der durch den Unterhaltungsverband Kehdingen vorgeschlagenen Planänderung beantragt die Antragstellerin nun gemäß Heft 11 t die Kompensationsmaßnahme in der Weise auszuführen, dass das bestehende Siel im Südlichen Sandloch erhalten bleibt. Die Zulassung dieser Sielversetzung wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier unter A.8.2 vorgebrachten Einwendungen richten sich ausschließlich gegen diese Sielversetzung. Da diese Sielversetzung nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, werden die vorliegenden Einwendungen als gegenstandslos angesehen, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.
Darüber hinaus sagt die Antrgastellerin hier bereits zu, das ArL Lüneburg bei der Erarbeitung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für diesen Bereich einzubinden. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

Stellungnahme **A.12** vom 24.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.12.1) Nachfolgend möchte ich die Stellungnahme des Amtes für regionale Landesentwicklung Lüneburg, Geschäftsstelle Stade, vom 17.08.2022 wie folgt ergänzen:

Sofern die Notwendigkeit besteht, Eigentumsflächen und Wege des Landes Niedersachsen für die Maßnahmen in Anspruch zu nehmen (z. B. zur Überwegung), bitte ich Sie, die Domänenverwaltung rechtzeitig in diese Planungen einzubeziehen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(A.12.2) Ebenso wird in diesem Fall um ein vorheriges Beweissicherungsverfahren gebeten, um etwaige Schadensersatzansprüche im Nachhinein verlässlich regeln zu können.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Für den Fall, dass die Notwendigkeit besteht, Eigentumsflächen und Wege des Landes Niedersachsen in Anspruch zu nehmen, findet die Nebenbestimmung I.4.1.8.5 Anwendung.

III.1.8 Gemeinde Seestermühe (A.9)

Stellungnahme **A.9** vom 25.08.2022 mit Ergänzung Beschluss der Gemeindevertretung vom 15.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.9.1) Anliegend übersende ich Ihnen den Beschluss des Bau-, Planungs- und Wegeausschusses der Gemeinde Seestermühe sowie die Stellungnahme der Gemeinde Seestermühe zur weiteren Verwendung.

Die Gemeindevertretung tagt am 15.09.2022. Der Beschluss wird Ihnen dann nachgereicht. […]

[*interner Hinweis: Der Beschluss der Gemeindevertretung Seestermühe vom 15.09.2022 wurde mit Schreiben vom 23.09.2022 nachgereicht – der Beschluss ist mit dem Beschlussvorschlag des Bau-, Planungs- und Wegeausschusses der Gemeinde Seestermühe inhaltlich identisch.*]

Beglaubigter Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Bau- Planungs- und Wegeausschusses der Gemeinde Seestermühe vom 23.08.2022

Öffentlicher Teil:
6 Planfeststellungsverfahren für einen Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen- Erweiterung in Stade-Bützfleth
hier: Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Der Ausschussvorsitzende erläutert über den Sachverhalt. Die Amtsverwaltung wird gebeten, bei den Einwendungen die Möglichkeit eines Landstromanschlusses mit aufzunehmen.

Beschluss:
Der Bau,- Planungs- und Wegeausschuss empfiehlt der Gemeindevertretung folgenden Beschluss zu fassen:

Die Gemeindevertretung beschließt, die Einwendungen wie aus der Anlage ersichtlich gegen das Planfeststellungsverfahren für einen Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth zu beschließen.

Abstimmungsergebnis: 7 dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltungen

Die Richtigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt. Das Gremium war zum Zeitpunkt der Abstimmung beschlussfähig. Gleichzeitig wird bescheinigt, dass zur Sitzung unter Mitteilung der Tagesordnung rechtzeitig und ordnungsgemäß eingeladen wurde. Auf Grund des § 22 GO waren keine Gemeindevertreter/innen von den Beratungen und Abstimmungen ausgeschlossen. […]

Stellungnahme der Gemeinde Seestermühe zum Planfeststellungsverfahren für einen Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafenerweiterung in Stade-Bützfleth

Die Gemeinde Seestermühe begrüße ausdrücklich die Errichtung von Flüssiggasterminals in der Bundesrepublik Deutschland um die Abhängigkeit von russischen Gasimporten zu beenden.

Dennoch ist es der Gemeinde Seestermühe wichtig, folgende Aspekte bei den Planungen, des Baus und später im laufenden Betrieb zu berücksichtigen:

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(A.9.2) **Schiffssimulation**

Die Problematik des An- und Ablegens der Bemessungsschiffe wurde im Bericht detailliert dargestellt. 4 Schlepper mit jeweils 70t Pfahlzug sind nötig, damit reibungslose An- und Ablegemanöver gewährleistet sind. Sollte ein Schlepper ausfallen, könnte das gravierende Folgen für die Sicherheit im Unterelberaum nach sich ziehen.

Durch die abgeschlossene Maßnahme der Elbvertiefung hat der Verkehr mit großen Containerschiffen deutlich zugenommen. Auch ist das Zeitfenster der Passagen deutlich erweitert geworden. Unfälle, wie die Havarie der CSCL Indian Ocean im Jahr 2016 haben gezeigt, dass es nicht viel braucht, um in eine Katastrophe zu geraten.

Durch die künftigen An- und Ablegemanöver beim geplanten Flüssiggasterminal erhöht sich das Gefahrpotential im Unterelberaum deutlich. Aus diesem Grund fordert die Gemeinde Seestermühe einen Notfallschlepper im Unterelberaum zu stationieren, der unmittelbar bei Gefahrsituationen eingreifen und unterstützen kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Schlepper Fairplay 35 ist durch den Bund bereits als Notfallschlepper eingechartert und liegt 24/7 einsatzbereit im Hafen Stade Bützfleth.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Aussage der Antragstellerin zur Kenntnis. Ergänzend hierzu wird der Stellungnahme durch die Nebenbestimmung I.4.1.3.47 Rechnung getragen.
Aus der Stellungnahme ergeben sich keine Gründe, die eine Versagung der Zulassung rechtfertigen können.

Text Stellungnahme:
(A.9.3) **Sedimentverdriftung**

Durch die bereits erwähnte letzte Elbvertiefung hat die Verschlickung in weiten Bereichen der Elbnebenfahrwasser und der Nebenflüsse deutlich zugenommen. Leider wurden die Einwände der Gemeinde Seestermühe im damaligen Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt.

Durch die Neuanlegung eines weiteren Hafens mit einer Hafenbeckentiefe von 16,40 m verändern sich auch die Strömungsverhältnisse in den Bereichen Pagensand-Süd und Pagensander Nebenelbe. Die Gemeinde Seestermühe fordert, dass die Schiffbarkeit der Pagensander Nebenelbe mit Binnenfrachtschiffen, die im Unterelberaum verkehren, dauerhaft gewährleistet sein muss.

Ebenfalls sind die Nebenelben für die Naherholung eine wichtiges Revier. Deshalb muss die Passage für die Sportschifffahrt und für Ausflugsschiffe (z. B. Tidenkieker, Schwingeflair u.a.) ebenfalls dauerhaft gewährleistet sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Strömungsverhältnisse und Schiffbarkeit durchgeführt.
Die Untersuchungen zu den Änderungen der Strömungsverhältnisse durch den Bau des Anlegers für verflüssigte Gase zeigen, dass die untersuchten Änderungen der Strömungsverhältnisse lokal (1000m) auf die Maßnahme begrenzt sind und überschreiten in

diesem Bereich 0,8 m/s nicht; innerhalb der Fahrrinne wurden tiefengemittelte Strömungsänderungen von 0,05 m/s ermittelt (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Hydromorphologisches Gutachten (DHI, April 2022), Kap. 9, S. 105). Die Untersuchungen zur Sohländerung zeigen in der Fahrrinne der Elbe keine Änderung zwischen dem Ist- und Planzustand im Projektgebiet über die Zeitspanne von 16 Tagen (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Hydromorphologisches Gutachten“ (DHI, April 2022), Kap. 8.1.2, Abbildung 8.4, S. 96). Südlich von Pagensand sind sehr lokale Sedimentation von +0,05 bis +0,25 m/16 Tage aber auch sehr lokale Erosion von -0,05 bis -0,25 m/16 Tage festzustellen (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Hydromorphologisches Gutachten“ (DHI, April 2022), Kap. 8.2.2, Abbildung 8.4, S. 96).
Die Gewährleistung der Schiffbarkeit wird durch die Sohländerungen nicht eingeschränkt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an.
Die Antragstellerin hat in Heft 7, Heft 13w und Heft 15n der Antragsunterlagen glaubhaft dargelegt, dass erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf das Gemeindegebiet der Gemeinde Seestermühe und die Nebenelben auf dem dem Vorhaben gegenüberliegenden Elbufer nicht zu erwarten sind.

Text Stellungnahme:
(A.9.4) **<u>Emissions-Monitoring sowie ständige Betrachtung der Risikoanalvse</u>**

Auch, wenn die Einrichtung von sogenannten LNG Terminals für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger sowie Sicherstellung der Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft alternativlos ist, sollten eine kontinuierliche Überwachung der Emissionswerte durchgeführt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird aufgenommen.
Die Überwachung des LNG-Terminals ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Überwachung ist in einem eigenständigen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren, das für die Zulassung der Errichtung und des Betriebs des LNG-Terminals durchzuführen ist, zu regeln.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde verweist hier auf die beim GAA Lüneburg geführten Verfahren zur Genehmigung eines LNG-Landterminals und einer FSRU. Die Überwachung der Anlagen ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens zum Gewässerausbau.

Text Stellungnahme:
(A.9.5) Auch fordern wir die Fortschreibung der Risikoanalyse. Die Elbe ist eine sehr dynamische Seeschifffahrtsstraße von nationaler und internationaler Bedeutung. Die Entwicklung der Elbe mit den dazugehörigen Schiffsverkehren wird weiter zunehmen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Es wird darauf hingewiesen, dass die Fortschreibung der Risikoanalyse für die Bundeswasserstraße Elbe eine

Berücksichtigung aller vorhandenen und zukünftig noch hinzukommenden Schiffsverkehre bedeuten würde. Eine solche über das Vorhaben und seine Auswirkungen weit hinausgehende Analyse kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht der Antragstellerin auferlegt werden.

Text Stellungnahme:
(A.9.6) Weiterhin sind die Veränderungen, die im Zusammenhang mit dem Klimawandel stehen, zu berücksichtigen. Das können u.a. Starkwind- und Starkregenereignisse sein, die die Sicht u.a. einschränken können.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Die Wettervorhersagen und Starkregenwarnungen ermöglichen ein vorbereitetes und geplantes Vorgehen.

Abwägung PFB:
Um die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Elbe zu gewährleisten, wird die Elbe durch die WSV als Bundeswasserstraße betrieben. So wird z. B. bei Witterungsverhältnissen, die ein sicheres Befahren der Elbe oder ein Manövrieren auf der Elbe nicht mehr sicher zulassen (z. B. Sturm), die Fahrt auf der Bundeswasserstraße eingeschränkt. Ob diese Witterungsverhältnisse durch den Klimawandel bedingt auftreten oder nicht, ist hierfür nicht von Belang.
Aus der Stellungnahme ergeben sich keine Gründe, die eine Versagung der Zulassung rechtfertigen können.

Text Stellungnahme:
(A.9.7) **Herstellen eines Landstromanschlusses für die LNG-Tanker**

Weiterhin sind Emissionen der Schiffe, die während der Liegezeiten mit eigenen Motoren Strom erzeugen zu vermeiden. Durch die überwiegenden Westwinde werden die Abgase über die Elbe getragen und können zur Geruchsbelästigung führen. Zur Abhilfe sollte ein Landstromanschluss für die Schiffe vorgesehen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorbereitungen für einen solchen Anschluss werden getätigt.
Im Zuge der Immissionsprognose für Luftschadstoffe wurde konservativ davon ausgegangen, dass keinerlei Landstromversorgung vorliegt und entsprechend eine Energieversorgung der liegenden Schiffe vollständig über deren Hilfsdieselmotoren erfolgen muss. Als Luftschadstoffe entstehen dabei Stickstoffoxide, Schwefeloxide und Partikel. Die Immissionsprognose für die Gesamtemissionen des Anlegers zeigt, dass sich für all diese Schadstoffe im beurteilungsrelevanten Umfeld Immissionsgesamtzusatzbelastungen ergeben, die so gering sind, dass die Irrelevanzkriterien der TA Luft 2021 erfüllt werden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Zusage (Ziffer I.4.2.1.4) der Antragstellerin zur Kenntnis. Der Stellungnahme wurde damit nachgekommen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

III.1.9 Deichverband Kehdingen-Oste (A.11, A.27, A.35)

Stellungnahme **A.11** vom 29.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.11.1) Zunächst einmal begrüßen wir den Bau des AVG in Stade sehr. Der Hafenstandort Stade wird durch den Bau gestärkt und die Klimaneutralität vorangetrieben. Zu

den Planfeststellungsunterlagen nehmen wir vom Deichverband Kehdingen-Oste wie folgt Stellung:

(A.11.2) 1.) Zur Herstellung des neuen Schiffsanlegers sollen Teile des Kleibaggerguts vor Ort im Bereich der Schwinge und auf Krautsand am Ruthenstrom zwischengelagert werden. Das Material an der Schwinge ist für die vor Ort angedachte Deichnacherhöhung vorgesehen und das Material auf Krautsand allgemein für den Deichbau.
In den Unterlagen sind jedoch keine Angaben zu finden, wonach das Baggergut für den Wiedereinbau am Deich auch nach EAK 2002 (UEmpfehlung für Küstenschutzwerke 2002) als deichbaufähig eingestuft wird. Der Boden wird zwar vom Baugrundsachverständigen der Bodenart Klei zugeordnet, eine spezielle Aussage dazu wird aber an keinster Stelle durch Analysen getroffen, darüber hinaus sind Reifezeiten zur Reduzierung des Wassergehalts, Einbauvorgaben in Abhängigkeit vom geplanten Bodenabbau etc. nicht im Gutachten enthalten. Daher fordern wir, dass das Baugrundgutachten um die Analysen der Deichbaufähigkeit nach EAK zu ergänzen ist.
Die Sedimentuntersuchungen haben nach LAGA und ErsatzbaustoffV eine Erhöhung der Einbauklassen ergeben, wonach das belastete Material getrennt auszubauen und zu entsorgen ist. Die Untersuchungen nach GÜBAK erbrachten ebenfalls bei einem Großteil der Sedimente eine Einstufung, wonach eine Umlagerung im Gewässer nicht ohne Vorbehandlung durchgeführt werden kann. Eine Verwertung des Baggerguts zur Nacherhöhung der Deiche wurde allerdings nicht untersucht. Daher fordern wir hier eine Nachuntersuchung je nach zukünftiger Bestimmung des Baggerguts für den Deichbau und vor dem Einbau des Kleibodens auf den Deichen auch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung nach LAGA und ErsatzbaustoffV. Hierbei vor allem in Bezug auf die zukünftige Nutzung des Deiches als Weideland für Schafe.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen; nunmehr ist ein Kleilager auf dem ehemaligen Salinen-Gelände geplant. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert.

Die Untersuchungen nach EAK 2002 werden zurzeit durchgeführt; die ersten Ergebnisse wurden den verschiedenen TÖBs in der KW 23 übersandt. Die weiteren Untersuchungen werden bauablaufbedingt nach Ausbaggerung des Kleis durchgeführt und die Ergebnisse den TÖBs sofort nach Erhalt zur Verfügung gestellt. Die Vorhabenträgerin geht aber von einer vollständigen Verwertbarkeit des Kleibodens im Deichbau aus.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die vorgetragenen Forderungen zur Kenntnis und verweist auf die von der Antragstellerin zugesagten (vgl. Zusage I.4.2.1.2) Untersuchungen zur grundsätzlichen Eignung des zwischengelagerten Baggergutes für den Deichbau. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.11.3) 2.) Eine Zwischenlagerung des Aushubmaterials für eine anschließende Wiederverwendung im Deichbau begrüßen wir sehr, da allein für den Deichverband Kehdingen-Oste ein Volumendefizit von 3,0 Mio. m³ Kleiboden zur Anpassung der Deiche an den Klimawandel besteht. Eine Zwischenlagerung dieses Aushubmaterials im Bereich des Nordkehdinger Hauptdeiches wäre für uns allerdings wünschenswerter und sinnvoller, da auf Grund des derzeitigen sehr sandigen Abdeckmaterials auf den Deichen in Nordkehdingen, hier der größte Bedarf an „gutem“ Kleimaterial besteht. Der Südkehdinger Bereich zeichnet sich dagegen eher durch eine gute, mehr als ausreichende Abdeckschicht aus Kleiboden aus, sodass in diesem Bereich eher Füllmaterial in Form von Sand benötigt wird bzw. genügend Kleimaterial zur Verfügung steht. Ein Weitertransport

nach Nordkehdingen mit weit mehr als 80.000 LKW-Fahrten wäre ökologisch und wirtschaftlich eine deutlich höhere Belastung für die Natur und Anwohner als ein direkter Antransport mit temporärer Lagerung auf den naturschutzfachlichen wertvollen Flächen in Nordkehdingen.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.

Die Hinweise zu Transportstrecken und –mengen bei einer Verwendung des zwischengelagerten Kleibodens in Nordkehdingen nimmt die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis. Diesbezüglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der zwischengelagerte Kleiboden zwar für den Deichbau vorgesehen ist, allerdings von Seiten der Antragstellerin zu entscheiden ist, an wen und unter welchen Konditionen der Kleiboden zum Zwecke des Deichbaus abgegeben werden soll. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgt keine Zuweisung des Kleibodens an bestimmte Abnehmer oder Deichbaumaßnahmen.
Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist hier nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.11.4) Für die Transportstrecke vom Schiffsanleger zur Lagerfläche auf Krautsand sind widersprüchliche Aussagen in den Antragsunterlagen genannt worden. Im Erläuterungsbericht der technischen Maßnahme steht, dass lediglich die Deichüberfahrt von 3,0 auf 8,0 m verbreitert wird, während in den umweltfachlichen Unterlagen steht, dass die komplette Transportstrecke verbreitert werden soll. Sollte die komplette Transportstrecke verbreitert werden, melden wir hiermit gegenüber der Ausführung Bedenken an, da die Platzverhältnisse dies auf der Berme und dem Deichverteidigungsweg nicht hergeben und der Deichverteidigungsweg für diese Belastung nicht ausgelegt ist. Bei der Masse an Transporten könnte es unweigerlich zu Versackungen und Beeinträchtigungen beim Abfließen des Oberflächenwassers am Deichseitengraben durch die erhöhte Belastung an der Grabenoberkante kommen oder der Deichverteidigungsweg, die Deichberme oder -böschung beschädigt werden. Eine Verschlechterung der Entwässerungssituation muss daher zwingend ausgeschlossen werden.
Darüber hinaus befindet sich in diesem Bereich eine Gasleitung, welche vorab sondiert und gesichert werden muss.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die

Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier vorgebrachten Bedenken beziehen sich ausschließlich auf die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, werden die vorliegenden Bedenken als gegenstandslos angesehen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.11.5) Für die Nutzung des Deichverteidigungsweges ist daher mit uns ein privatrechtlicher Gestattungsvertag abzuschließen, der auch eine entsprechende Schadens- und Nutzungsregulierung enthält. Hierbei muss dem Deichverband die uneingeschränkte Nutzung des Deichverteidigungsweges auch während der Baumaßnahme gestattet sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier vorgebrachte Forderung bezieht sich ausschließlich auf die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, wird die vorliegende Forderung als gegenstandslos angesehen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.11.6) Darüber hinaus fordern wir im Vorfeld und nach dem Abschluss der Kleitransporte eine Beweissicherung der Wege an der Transportstrecke.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier vorgebrachte Forderung bezieht sich ausschließlich auf die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, wird die vorliegende Forderung als gegenstandslos angesehen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.11.7) Einer Einleitung des Porenwassers beim Kleilager auf Krautsand ins Grabensystem des Deichverteidigungsweges kann nicht zugestimmt werden, da das Grabensystem nur zur Abfuhr des Oberflächenwassers des Deiches bemessen wurde. Eine Fremdeinleitung ist nicht zulässig.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier vorgebrachten Bedenken beziehen sich ausschließlich auf die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, werden die vorliegenden Bedenken als gegenstandslos angesehen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.11.8) 3.) Die Entwässerung des Deichvorlandes am AVG, insbesondere im Bereich zwischen der Deich-Sturmpoller-Deichüberfahrt und dem Löschplatz (Schnitt C-C) und Schnitt A-A, ist nicht eindeutig geklärt. Ein ordnungsgemäßes Abfließen des Oberflächenwassers bzw. bei Hochwasser muss durch den Bau der Aufschüttung des Löschplatzes und der Spundwand auch zukünftig gegeben sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Am AVG werden die Füllbohlen der deichparallelen Wand bis unter Niedrigwasser abgesenkt. Damit ist eine Entwässerung zu jeder Zeit gegeben.
Auch die Entwässerung am Kleilager Schwinge wird bautechnisch sichergestellt. Das Lager wird so angelegt, dass eine Entwässerung jederzeit gewährleistet ist.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 eine Änderung der Konstruktion der Spundwände des AVG beantragt. Ein Teil dieser Änderung der Konstruktion ist es, dass die Füllbohlen der Anlegerwand bis unter den mittleren Niedrigwasserstand abgesenkt werden. Hierdurch wird der freie Abfluss von Oberflächenwasser und bei Hochwasser eindringenden Wassers sichergestellt.
Um Erosion an der hinter der Anlegerwand befindlichen Böschung durch das ein- und ausschwingende Wasser oder durch Wellenangriff zu vermeiden, hat die Antragstellerin mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 die Sicherung der Böschung in Teilen der nördlichen Flügelwand und der Anlegerwand beantragt.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Antragstellerin mit den genannten Planänderungen den hier vorgebrachten Forderungen hinreichend nachgekommen.

Text Stellungnahme:
(A.11.9) 4.) Die Zugangsmöglichkeit zu unserem Deich muss für den Deichverband und seine Bediensteten stets gewährleistet sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Zugangsmöglichkeit wird gewährleistet.

Abwägung PFB:
Die Forderung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde als berechtigt angesehen. Ihr wird durch die Nebenbestimmung I.4.1.2.2 Rechnung getragen.

Text Stellungnahme:
(A.11.10) 5.) Wir bitten hiermit um weitere Beteiligung im Genehmigungsprozess und um Einladung zu den Baubesprechungen bei denen der Deichbau berührt wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Der Deichverband Kehdingen-Oste wurde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange und als Träger der Deicherhaltung umfänglich beteiligt.
Die Möglichkeit, an den Baubesprechungen teilzunehmen, wird durch die Nebenbestimmung I.4.1.2.3 sichergestellt.

Stellungnahme **A.27** vom 30.11.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.27.1) Zu den Änderungen der Planfeststellungsunterlagen nehmen wir vom Deichverband Kehdingen-Oste wie folgt Stellung:

1.) Zur Herstellung des neuen Schiffsanlegers sollen Teile des Kleibaggerguts vor Ort im Bereich der Schwinge und jetzt neu im Bereich der ehemaligen Saline zwischengelagert werden. Das Material an der Schwinge ist für die vor Ort angedachte Deichnacherhöhung vorgesehen. Auch in den neuen Unterlagen sind noch keine Angaben zu finden, wonach das Baggergut für den Wiedereinbau am Deich auch nach EAK 2002 (*Empfehlung für Küstenschutzwerke 2002*) als deichbaufähig eingestuft wird. Der Boden wird zwar vom Baugrundsachverständigen der Bodenart Klei zugeordnet. Eine spezielle Aussage dazu wird aber an keinster Stelle durch Analysen getroffen. Darüber hinaus sind Reifezeiten zur Reduzierung des Wassergehalts, Einbauvorgaben in Abhängigkeit vom geplanten Bodenabbau etc. nicht im Gutachten enthalten. Daher fordern wir weiterhin, dass das Baugrundgutachten um die Analysen der Deichbaufähigkeit nach EAK zu ergänzen ist und der Boden, bevor das Gutachten und eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für die zukünftige Nutzung nicht vorliegen, nicht für den Deichbau freigegeben wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Untersuchungen nach EAK 2002 werden zurzeit durchgeführt; die ersten Ergebnisse wurden den verschiedenen TÖBs in der KW 23 übersandt. Die weiteren Untersuchungen werden bauablaufbedingt nach Ausbaggerung des Kleis durchgeführt und die Ergebnisse den TÖBs sofort nach Erhalt zur Verfügung Gestellt. Die Vorhabenträgerin geht aber von einer vollständigen Verwertbarkeit des Kleibodens im Deichbau aus.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die vorgetragenen Forderungen zur Kenntnis und verweist auf die von der Antragstellerin zugesagten (vgl. Zusage I.4.2.1.2) Untersuchungen zur grundsätzlichen Eignung des zwischengelagerten Baggergutes für den Deichbau. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.27.2) 2.) In Bezug auf Arbeiten am Deich in der Sturmflutzeit sind die Arbeiten äußerst sensibel an den Deichböschungen durchzuführen und auf das Nötigste zu beschränken. Die Arbeiten sind im Vorfelde mit uns, der Unteren Deichbehörde und der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Sollte die Grasnarbe hierbei zerstört werden, ist ein entsprechendes Konzept zur Aufrechterhaltung der Deichsicherheit vorzulegen und wie die Zeit bis zum Ende der Sturmflutsaison überbrückt werden kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde sieht die durch den Deichverband Kehdingen-Oste vorgebrachten Forderungen als hinreichend begründet an. Der Antragstellerin werden mit den Nebenbestimmungen Auflagen bzgl. der Durchführung von Arbeiten am Deich innerhalb der Sturmflutsaison (I.4.1.2.5), zum Bereithalten von Material zur Deichsicherung (I.4.1.2.9) und zur Aufstellung eines Konzeptes zur Aufrechterhaltung der Deichsicherheit (I.4.1.2.14) gemacht.

Text Stellungnahme:
(A.27.3) 3.) Ein ordnungsgemäßes Abfließen des Oberflächenwassers bzw. bei Hochwasser muss durch den Bau der Aufschüttung des Löschplatzes und der Spundwand, aber auch bei sämtlichen Bauzuständen, stets gegeben sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 eine Änderung der Konstruktion der Spundwände des AVG beantragt. Ein Teil dieser Änderung der Konstruktion ist es, dass die Füllbohlen der Anlegerwand bis unter den mittleren Niedrigwasserstand abgesenkt werden. Hierdurch wird der freie Abfluss von Oberflächenwasser und bei Hochwasser eindringenden Wassers sichergestellt.
Um Erosion an der hinter der Anlegerwand befindlichen Böschung durch das ein- und ausschwingende Wasser oder durch Wellenangriff zu vermeiden, hat die Antragstellerin mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 die Sicherung der Böschung in Teilen der nördlichen Flügelwand und der Anlegerwand beantragt.
Die Gewährleistung der bauzeitlichen Entwässerung sagt die Antragstellerin zu (vgl. Nebenbestimmung I.4.1.2.6).
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Antragstellerin mit den genannten Planänderungen und Zusagen den hier vorgebrachten Forderungen hinreichend nachgekommen.

Text Stellungnahme:
(A.27.4) 4.) Die Zugangsmöglichkeit zu unserem Deich muss für den Deichverband und seine Bediensteten stets gewährleistet sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Forderung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde als berechtigt angesehen. Ihr wird durch die Nebenbestimmung I.4.1.2.2 Rechnung getragen.

Text Stellungnahme:
(A.27.5) 5.) Für die Sturmflutsaison fordern wir einen Hochwasserschutzmaßnahmenplan, welcher eine Alarmierungsliste, die entsprechenden Kontaktnummern der örtlich beteiligten Personen und Institutionen enthält. Weiterhin muss in dieser Liste aufgeführt werden, welche Sicherungsmaßnahmen in Abhängigkeit von Wasserständen durchgeführt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Eine entsprechende Liste wird dem Deichverband zur Verfügung gestellt.

Abwägung PFB:
Die Forderung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde als berechtigt angesehen. Die Planfeststellungsbehörde gibt der Antragstellerin mit der Nebenbestimmung I.4.1.2.14 auf, eine entsprechende Liste zu erstellen und zu übergeben.

Stellungnahme **A.35** vom 22.03.2023 zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.35.1) Bzgl. des 3. und 4. Änderungsantrages haben wir vom Deichverband Kehdingen-Oste keine Anmerkungen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

III.1.10 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Uelzen (A.13, A.26)

Stellungnahme **A.13** vom 30.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.13.1) Im Rahmen des oben genannten Verfahrens nehmen wir aus landwirtschaftlicher Sicht Stellung zu den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen:

(A.13.2) **1. Zu den Unterlagen**

Der Erläuterungsbericht scheint abrupt nach 67 Seiten zu enden. Die Bauausführung wird mit lediglich ~3 Seiten abgehandelt.

Die Angaben zu den Böden beruhen auf Angaben aus der Bodenkarte BK50 bzw. auf deren Auswertekarten. Die BK50 mit ihren Auswertekarten stellt lediglich eine mittelmaßstäbige Bodenkarte dar und lässt nur überregionale und tendenzielle Aussagen zu (z. B. für Fragestellungen bei RROP). Flächenscharfe Aussagen auf Basis der BK50 sind fachlich unzulässig. Im Gegensatz dazu können auf Basis der amtlichen Bodenschätzungskarte BS5 z. B. bzgl. Bodenarten und Bodenwertzahlen flächenscharfe Aussagen getätigt werden. Diese Informationen blieben vom Antragsteller unberücksichtigt.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Die Einwendung ist nicht hinreichend begründet, inbesondere lässt die Landwirtschaftskammer Niedersachsen

offen, welche Folgen aus vermeintlichen Mängeln der Bestandserfassung erwachsen. Die BK 50 stellt jedenfalls für Umweltprüfungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine geeignete Planungsgrundlage dar. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(A.13.3) **2. Temporär genutzte Flächen**

Temporär genutzte Flächen (z. B. als Stellflächen, als Transportwege, als Sand- oder Kleilager o.ä.), die vor Maßnahmenbeginn einer landwirtschaftlichen Flächennutzung unterlagen und auf denen nach Maßnahmenende eine landwirtschaftliche Flächennutzung fortgeführt werden soll, sind entsprechend fachgerecht unter Einhaltung sämtlicher Vorgaben wiederherzurichten (u.a. sind ev. angelegte Verwallungen wieder zu entfernen). Hierzu ist vom Antragsteller darzustellen, welche Nutzungen vorlagen bzw. welche Nutzungen fortgeführt werden sollen. Als Basis kann hierzu auf Angaben des Servicezentrums Landentwicklung und Agrarförderung zurückgegriffen werden (SLA Niedersachsen).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Für alle landseitigen Flächen, die baubedingt temporär in Anspruch genommen werden, sind landschaftspflegerische Maßnahmen zur Wiederherstellung der Flächen vorgesehen (vgl. WH2 bis WH6 in Heft 11, Kap. 14.3, S. 607 ff., Anpassung von WH6 in Heft 11x/11y, Kap. 14.3, S. 41 f., Anpassung von WH5 in Heft 11m/11n, Kap. 14.3, S. 41 f. und Ergänzung von WH7 in Heft 11p/11q, Kap. 14.3, S. 27 f).
Während die Baustelleneinrichtungsfläche und die Sandlagerfläche in Abstimmung mit den Eigentümern in einem für die spätere gewerbliche Nutzung geeigneten Zustand wiederhergestellt werden (WH3 und WH5), ist auf den Flächen im Deichvorland an der Schwinge und Elbe (WH2, WH4 und WH7) sowie auf der Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge (WH6) eine Wiederherstellung der Flächen mit vollständigem Rückbau der Fremdstoffe, Rekonstruktion der ursprünglichen Geländegestalt unter Lockerung des Untergrundes und Wiederandeckung des Oberbodens sowie Ansaat mit einer geeigneten Regiosaatgutmischung vorgesehen. Auf der Kleilagerflächen Saline werden außerdem verloren gegangene Gehölze durch Neupflanzungen ersetzt.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat dargelegt, welche Wiederherstellungsmaßnahmen in den Eingriffsbereichen vorgesehen sind. Diese Maßnahmen hat die Einwenderin nicht in Frage gestellt. Unter A.26.1 hat die Einwenderin mitgeteilt, dass die Kleilagerflächen an der Schwinge nach Angaben aus der Agrarförderung landwirtschaftlich genutzt (Mähweiden, Wiesen) werden, alle übrigen baubedingt in Anspruch genommenen Flächen werden nicht landwirtschaftlich genutzt. Der Sachverhalt ist hinreichend aufgeklärt, die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(Noch A.13.3) Es gilt zu beachten, dass ev. bestehende Ansprüche auf Direktzahlungen gem. Förderrecht (GAP-Direktzahlungen-Verordnung / GAPDZV) durch die Maßnahme vorrübergehend wegfallen werden/könnten. Zudem ist sicherzustellen, dass die Flächen nach Abschluss der Maßnahme wieder förderfähig sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellung nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch A.13.3) Vor (Planung), während (Durchführung) und nach (Wiederherrichtung/ Rekultivierung) der Baumaßnahme sind die einschlägigen Vorgaben zu berücksichtigen nach:

- Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG),
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV),
- LAGA 20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen),
- LABO Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchV (Vollzugshilfe zu den Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden),
- DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten),
- DIN 19731 (Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial),
- DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben),
- Bodenkundliche Baubegleitung (BVB-Merkblatt, Band 2, 2013).

Erwiderung Antragstellerin:
Die rechtlichen Vorgaben werden berücksichtigt.

Abwägung PFB:
Die Berücksichtigung der genannten rechtlichen Vorgaben ist durch die Vermeidungsmaßnahme V16 und die bodenkundliche Baubegleitung gem. Nebenbestimmung I.4.1.1.11 gewährleistet. Der Forderung ist insoweit entsprochen.

Text Stellungnahme:
(A.13.4) Sollte auf landwirtschaftlich genutzte Flächen Bodenmaterial ausgebracht bzw. gelagert oder die landwirtschaftliche Flächennutzung zeitweise unterbunden werden, so bitten wir darum, im Vorfeld als landwirtschaftliche Fachbehörde beteiligt zu werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Antragstellerin hat umfassend dargelegt, welche Auswirkungen auf den Eingriffsflächen zu erwarten sind und welche Maßnahmen zur Wiederherstellung in den Eingriffsbereichen vorgesehen sind. Für die Kompensationsflächen ist ebenfalls dargelegt, welche Maßnahmen vorgesehen sind.

Text Stellungnahme:
(Noch A.13.4) Generell gilt es, mögliche Standortverschlechterungen gem. § 12 BBodSchV zu verhindern. Dieses gilt u.a. sowohl für mögliche Schadstoffbelastungen wie auch für Bodenschadverdichtungen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die rechtlichen Vorgaben werden berücksichtigt.

Abwägung PFB:
Die Berücksichtigung der genannten rechtlichen Vorgaben ist durch die Vermeidungsmaßnahme V16 und die bodenkundliche Baubegleitung gem. Nebenbestimmung I.4.1.1.11 gewährleistet. Der Forderung ist insoweit entsprochen.

Text Stellungnahme:
(A.13.5) Dazu sind bei Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen vom Antragsteller detaillierte Angaben zur Bauplanung, -ausführung sowie zur Wiederherrichtung beizubringen. Eine unabhängige und zertifizierte Bodenkundliche Baubegleitung ist zu beauftragen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
Eine entsprechende bodenkundliche Baubegleitung ist mit eingebunden.

Abwägung PFB:
Die Angaben sind den Maßnahmenblättern V16, WH4 und WH6 zu entnehmen. Die bodenkundliche Baubegleitung ist der Antragstellerin mit Nebenbestimmung I.4.1.1.11 aufgegeben. Einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus bedarf es nicht.

Text Stellungnahme:
(A.13.6) **3. Kompensationsflächen**
Als Kompensationsflächen sind umfangreiche Flächen auf Krautsand, in den Schwinge-Wiesen, im Schwingetalpolder Hagen-Deinste sowie im Schwinger Hangwald vorgesehen.

Um nicht den Rahmen einer TÖB-Stellungnahme zu verlassen, werden wir im Folgenden nicht im Detail auf die umfassend dargestellten Sachverhalte der Kompensationsmaßnahmen eingehen und möchten Folgendes anmerken:

Es sollen bestehende landwirtschaftliche Nutzungen (Mähweide, Wiese) auf aktuellem intensiven bis extensiven Feuchtgrünland im Rahmen der Kompensation u.a. in Nasswiesen und mesophiles Grünland mit angepasster Beweidung überführt werden. Dazu erfolgt ein der Vernässung dienendes, entsprechendes Wassermanagement mit Verfüllung von Gräben und Grüppen sowie mit Aufhebung der Funktion von Drainagen. Zusätzlich werden flächenhaft Blänken und Gewässer angelegt. Schlussendlich gehen diese Maßnahmen mit der Anhebung des Wasserstandes einher. Die vormaligen Ziele einer nachhaltigen Landwirtschaft werden verlassen und prioritär durch die Ziele eines möglichst nachhaltigen Naturschutzes verfolgt.

Eine landwirtschaftliche Boden- und Flächennutzung im eigentlichen Sinne findet im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen nicht mehr statt, naturschutzfachliche Belange treten dafür in den Vordergrund. Die Landwirtschaft stellt nur noch Ressourcen zur Verfügung (Boden sowie Dienstleistungen für die Landschaftspflege), die der Erreichung naturschutzfachlicher Ziele dienen (z. B. Offenhalten der Fläche durch extensivste Beweidung). Das Kriterium der betriebswirtschaftlichen Rentabilität für den betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb wird nicht näher betrachtet und das Risiko, die Flächen in einen nicht-förderfähigen Zustand übergleiten zu lassen (Agrarumwelt- und Klimamaßnahmen, GAP-Direktzahlungen-Verordnung und GAP-Konditionalitäten-Verordnung) möglicherweise leichtfertig hingenommen, so dass während der Umsetzung von A&E-Maßnahmen die Förderfähigkeit verloren gehen kann.

Die Ausgangslage stellt sich oftmals folgendermaßen dar (und findet sich möglicherweise in dem hier behandelten Verfahren wieder). Wir bitten darum, dieses entsprechend zu prüfen:

- In der Regel werden die landwirtschaftlich genutzten Maßnahmenflächen von dem Maßnahmenträger (öffentliche Hand) angekauft (gesichert) und an interessierte Bewirtschafter (zurück-) verpachtet.
- Der Maßnahmenträger überträgt mit der Verpachtung jegliches unternehmerische Risiko auf den Pächter als Bewirtschafter der Flächen.
- Die Pachtverträge enthalten entsprechend der naturschutzfachlichen Anforderungen gemäß der Maßnahmenkartei definierte Bewirtschaftungsauflagen und werden damit vom Erschwernisausgleich und von Agrar- und Umwelt-Förderprogrammen für das Dauergrünland weitestgehend ausgeschlossen.
- Nicht futterbaulich nutzbare Grünlandaufwüchse erzielen keinen geldwerten Vorteil, verursachen aber mitunter hohe Kosten, sind demnach unrentabel.
- Die futterbaulichen Nachteile der von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen betroffenen Grünlandflächen müssen in vielen Fällen durch eine - vom betroffenen Betrieb eigentlich unbeabsichtigte- Intensivierung sonstiger Betriebsflächen ausgeglichen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Landwirtschaftskammer zur Kenntnis und verweist auf ihre Ausführungen unter Ziffer II.3.13.

Text Stellungnahme:
(A.13.7) Vor dem Hintergrund des eben skizzierten Szenarios, das möglicherweise auch für dieses Verfahren zumindest ansatzweise zutrifft, möchten wir darum bitten, folgende Punkte bei Planung und Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen:

- Es ist darauf zu achten, dass der pachtende Betrieb keine Nachteile durch den Ausschluss von Ausgleichs- und EU-Förderprogrammen auf Einzelflächen oder auf Betriebsebene erfährt.
- Es muss sichergestellt werden, dass die Erbringung von Ökosystemleistungen durch die Betriebe (Ausgleichs- & Kompensationsmaßnahmen) finanziell ausgeglichen wird, um als ernstzunehmende alternative Einkommensquelle auch langfristig anerkannt zu werden.
- Der ortsübliche Pachtzins sollte entsprechend der zu beachtenden Bewirtschaftungsauflagen stark reduziert bzw. (bei besonders hohem Pächterrisiko wie sehr späte Mahd, Beweidung) aufgehoben werden.
- Die Kosten der Pflege durch Mahd und Entsorgung nicht futterbaulich nutzbarer Aufwüchse sollten im Rahmen von Dienstleistungsverträgen mit den Pächtern als Bewirtschafter abgegolten oder von Dritten als Auftragnehmer erledigt werden.
- In besonderen Fällen kann ein negativer Pachtzins vereinbart werden, um dem Bewirtschafter die wiederkehrenden Zusatzkosten pauschal zu vergüten.
- Bei Verpachtung sollten die betrieblichen Ziele der Pächter ein wesentliches Auswahlkriterium sein (z. B. Mutterkuh- oder Schafhaltung und ähnliche Ausrichtungen).

- Pacht- und Bewirtschaftungsverträge sind möglichst mittel- bis langfristig zu vereinbaren, um den Bewirtschaftern eine betriebliche Spezialisierung für die Flächenpflege zu ermöglichen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Landwirtschaftskammer zur Kenntnis und verweist auf ihre Ausführungen unter Ziffer II.3.13.

Text Stellungnahme:
(A.13.8) **4. Fazit**

Aus landwirtschaftlicher Sicht bestehen unsererseits keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme. Wir bitten jedoch darum, die von uns unter 2 (temporär genutzte Flächen) und 3 (Kompensationsflächen) genannten Punkte zu beachten und uns bei Bedarf als landwirtschaftliche Fachbehörde einzubinden, um unsere Unterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen anbieten zu können.

Erwiderung Antragstellerin:
Wir bedanken uns für die Hinweise und werden die Anregungen und Informationen aufnehmen. Bei Bedarf werden wir Ihr Angebot zur Unterstützung annehmen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme **A.26** vom 29.11.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.26.1) Im Rahmen des oben genannten Verfahrens nehmen wir aus landwirtschaftlicher Sicht Stellung zu den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen zum 1. und 2. Änderungsantrag. Die in unserer Stellungnahme vom 30.08.22 dargelegten Inhalte haben weiterhin Bestand.

Die für die Kleilagerung vorgesehenen Flächen (Kleilager Schwinge-Nord mit ~5 ha sowie Kleilager Schwinge-Süd mit ~21 ha) werden nach Angaben aus der Agrarförderung gem. SLA landwirtschaftlich genutzt (Mähweiden, Wiesen). Es ist sicherzustellen, dass eine landwirtschaftliche Nutzung nach Abschluss der Baumaßnahme bzw. nach Beseitigung der Haufenwerke ohne Beeinträchtigungen aus dem Vorhaben entsprechend fortgeführt werden kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Die genannten Kleilagerflächen werden zwar gegenwärtig zum Teil landwirtschaftlich genutzt, liegen aber in Bereichen, die im Flächennutzungsplan nicht als landwirtschaftliche Flächen, sondern als gewerbliche Bauflächen (Kleilager Saline) bzw. Sonderbauflächen mit Zweckbestimmung Hafen (Kleilager nördlich der Schwinge) ausgewiesen sind. Unabhängig von der geplanten vorhabensbedingten Nutzung ist daher zu erwarten, dass sie nicht dauerhaft in der landwirtschaftlichen Nutzung bleiben, zumal sie teilweise auch bereits gewerblich genutzt wurden. Dennoch ist geplant, die landwirtschaftliche Nutzbarkeit der Flächen durch die Wiederherstellungsmaßnahmen WH4 und WH6 so weit wie möglich wiederherzustellen. Vorgesehen ist, alle vorhabensbedingten Fremdstoffe zu

entfernen, Reliefveränderungen zurückzubauen, gegebenenfalls den Untergrund zu lockern, den Oberboden wieder anzudecken und die Flächen mit einer Regiosaatgutmischung wiederanzusäen.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat dargelegt, welche Wiederherstellungsmaßnahmen in den Eingriffsbereichen vorgesehen sind. Diese Maßnahmen hat die Einwenderin nicht in Frage gestellt. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in ihrer Einschätzung, dass die Maßnahmen WH4 und WH6 die landwirtschaftliche Nutzbarkeit der betroffenen Flächen wiederherstellen. Insoweit ist der Forderung dem Grunde nach entsprochen. Einer weitergehenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es nicht.

Text Stellungnahme:
(A.26.2) Dieses bezieht sich vor dem Hintergrund des besonders verdichtungsgefährdeten Standortes (Kleimarsch bzw. Kalk-Rohmarsch gem. BK50, LBEG) insbesonders auf das Unterlassen jeglicher Bodenschadverdichtungen besonders im Unterboden. Hierzu sind u.a. die Vorgaben nach DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) z. B. hinsichtlich des Einhaltens von Konsistenzbereichen beim Befahren und bei Bodenarbeiten zu beachten sowie die nach Nomogramm zulässigen Kontaktflächendrücke einzuhalten. Daraus folgt u.a., dass die von Baustellenfahrzeugen befahrenen Bereiche z. B. mit Lastverteilungsplatten/Baggermatratzen o.ä. ausgelegt werden.

Da der Oberboden abgeschoben werden soll und die Lagerung des Baggersedimentes direkt auf den Unterboden erfolgen soll, ergeben sich weitere Risiken bzgl. Bodenschadverdichtungen auf diesen stark verdichtungsgefährdeten Standorten besonders in größere Tiefen, die nach Abschluss der Maßnahme wahrscheinlich irreversibel sind. Es ist durch den Antragsteller konkret dazulegen, durch welche Maßnahmen dieser Gefahr entgegengewirkt wird.

Die beanspruchten Flächen sind vor zusätzlichen Schadstoffeinträgen infolge des Lagerns belasteten Materials oder des Eintrages von belastetem Abtrocknungswasser zu schützen. Dabei sollten die aktuell vorgefundenen Werte als Maßstab herangezogen werden und nicht nur die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden (Verschlechterungsgebot gem. Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG). Dieses erfordert eine entsprechende Bestandsaufnahme der gem. Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu untersuchenden Parameter (Schwermetalle und organische Schadstoffe) vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahme (Vorher-Nachher-Vergleich mit möglichen Folgemaßnahmen).

Aufgrund möglicher Gefährdungen sollte geprüft werden, ob nicht nur die >Z0-Lagerflächen, sondern auch die Z0-Mietenbereiche nach unten hin mit entsprechender Folie abgedichtet werden, zumal über das Abtrocknungswasser bei Fehlen jeglicher Abdichtung ein stetiger Eintrag möglicher Schadstoffe in den Boden erfolgt (Verschlechterungsgebot).

Erwiderung Antragstellerin:
Bei den im Gebiet vorkommenden Böden handelt es sich in der Tat um stark verdichtungsempfindliche Kleiböden. Zwar macht der NIBIS-Kartenserver für die geplanten Lagerflächen beiderseits der Schwinge keine Angaben, aber in erster Näherung ist anzunehmen, dass dort die gleichen Böden vorhanden sind bzw. ursprünglich waren, wie auf den angrenzenden Flächen. Allerdings ist davon auszugehen, dass die natürlichen Bodenverhältnisse bereits infolge der vorangegangenen Nutzungen durch die Saline sowie

Deichbau- und Straßenbaumaßnahmen etc. überprägt wurden, und sie bereits von Auflasten, Bodenumlagerung und -austausch betroffen waren. Dennoch sollen zusätzliche Bodenschäden so weit wie möglich vermieden werden, auch um die Flächen wieder in einem vergleichbaren Zustand an den Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigen übergeben zu können (vgl. A.26.1).
Die geplanten Fahrwege werden daher – wie in der Maßnahmen V16 dargestellt – unter Verwendung eines trennenden, lastverteilenden Geotextils mit Schotter (Schotteraufbau) befestigt. Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, weitere Flächen häufiger befahren zu müssen, werden diese zur Vermeidung und Minimierung von Schadverdichtungen alternativ durch das Auslegen lastverteilender Baggermatten quer zur Fahrtrichtung geschützt.
Schadstoffeinträge infolge der Sedimentlagerung werden durch das Nutzungskonzept vermieden, das eine fachgerechte Abdichtung der Lager- und Entwässerungseinrichtungen für belastete Sedimente vorsieht. Die kleinräumig differenzierte Untersuchung der zu baggernden Sedimente ermöglicht zudem eine getrennte Erfassung von belasteten Sedimenten, die nur bei Belastungen bis Z2 direkt auf den entsprechend fachgerecht vorbereiteten Flächen gelagert werden (vgl. V18).

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat in den Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Begleitplans umfassend dargelegt, welche bodenschützenden Maßnahmen vorgesehen sind. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde der Antragstellerin gem. Nebenbestimmung I.4.1.1.11 eine bodenkundliche Baubegleitung aufgegeben, die deren Umsetzung überwacht. Der Einwendung ist weitgehend entsprochen, einer weitergehenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es nicht.

Text Stellungnahme:
(noch A.26.2) Vor jeglichen Bodenarbeiten auf den beanspruchten landwirtschaftlich genutzten Flächen ist das mögliche Vorliegen potentiell sulfatsauren Bodenmaterials zu prüfen. Gem. Karte SSB50 (LBEG) ist das Vorhandensein sulfatsaurer Böden nicht auszuschließen (mögliche Einstufung in die Klasse GR_2B). Sollte dieses Material vorliegen, sind entsprechende Maßnahmen einzuplanen und durchzuführen (s. a. Geofakten 25 / LBEG). Ebenso wäre im Bedarfsfall eine abfallrechtliche Prüfung durchzuführen.

Auch ist auszuschließen, dass es sich beim zu lagernden Baggersediment um potentiell sulfatsaures Material handelt, besonders wenn nach unten hin keine Abdichtung erfolgen sollte (Gefährdung über den Eintrag in den Boden bei Z0-Lagerflächen). Vor diesem Hintergrund wäre auch die Eignung als Deichbaumaterial zu prüfen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der NIBIS-Kartenserver weist für das Umfeld der Kleilagerflächen „junges schwefelarmes, verbreitet kalkreicheres Material“ und „kalkfreies toniges Material; örtlich mit sulfatsaurem Material“ aus. Insofern kann das Vorkommen von sulfatsaurem Bodenmaterial nicht ausgeschlossen werden. Erkundungen vor Bodenarbeiten werden für derartige Flächen aber nur in begründeten Ausnahmefällen (z. B. schwarze Verfärbungen) empfohlen und sind daher nicht erforderlich. Da sich der Bodenabtrag auf den Kleilagerflächen überwiegend auf den durchlüfteten humosen Oberboden beschränkt, sind dabei keine Schäden durch Entstehung sulfatsaurer Oxidationsprodukte zu befürchten. Sollten beim Abtrag des Oberbodens organoleptisch auffällige Böden angetroffen werden, werden diese vorsorglich gesondert aufgenommen, gelagert und untersucht. Die Untersuchungen nach EAK 2002 werden zurzeit durchgeführt; die ersten Ergebnisse wurden den verschiedenen TÖBs in der KW 23 übersandt. Die weiteren Untersuchungen werden bauablaufbedingt nach Ausbaggerung des Kleis durchgeführt und die Ergebnisse den

TÖBs sofort nach Erhalt zur Verfügung gestellt. Die Vorhabenträgerin geht aber von einer vollständigen Verwertbarkeit des Kleibodens im Deichbau aus.

Abwägung PFB:
Der Einwendung ist weitgehend entsprochen.
Den Umgang mit evtl. festgestellten sulfatsauren Böden im Bereich des Untergrundes der Kleilagerfläche hat die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung hinreichend dargelegt. Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen beim Umgang mit angetroffenen sulfatsauren Böden ist durch die bodenkundliche Baubegleitung gem. Nebenbestimmung I.4.1.1.11 sichergestellt.
Der auf der Kleilagerfläche abgelagerte Boden wurde vor Beginn der Baggerarbeiten hinreichend beprobt und untersucht. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurde kein potentiell sulfatsaurer Boden erkundet (vgl. Hefte 6a, 6b, 6cn). Sollte entgegen der vorliegenden Untersuchungen auf der Lagerfläche sulfatsaurer Boden festgestellt werden, so ist der fachgerechte Umgang mit diesen Böden durch die bodenkundliche Baubegleitung sichergestellt.

Text Stellungnahme:
(A.26.3) Im LBP (S. 41) sowie im Maßnahmenblatt WH6 wird von „fachgerecht gelagertem Oberboden“ gesprochen. Bei einer geplanten Mietenhöhe der Verwallungen aus Oberboden von 5 m ist diese Aussage mehr als anzuzweifeln. Fachgerecht wäre eine Mietenhöhe von 2 m. Dbzgl. sind Alternativen zu nennen.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine Beschränkung der Bodenlagerung auf die Mietenhöhe von 2 m ist im Fall der Sedimentlagerflächen nicht möglich, da die randlichen Verwallungen weitere Funktionen erfüllen – sie dienen insbesondere auch dazu, Emissionen von den Lagerflächen in die Umgebung in Form von Licht, optischer Beunruhigung, Lärm oder Staub zu minimieren.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Bedenken der Landwirtschaftskammer bzgl. der Höhe der die Kleilagerflächen umschließenden Verwallungen zurück. Die Belange des Bodenschutzes müssen hier hinter den Immissionsschutz-Belangen zurückstehen. Die Verwallungen haben u.a. die Aufgabe, den Lärmschutz, den Lichtschutz und den Staubschutz sicherzustellen. Darüber hinaus sollen sie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes reduzieren und verhindern, dass Bodenmaterial vom Kleilager auf die Deiche verweht werden kann. Vor diesem Hintergrund ist die Errichtung von 5 m hohen Verwallungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde alternativlos.
Die Belange des Bodenschutzes müssen hier auch insbesondere aufgrund der zeitlichen Befristung des Kleilagers auf 3 Jahre zurücktreten. Die Antragstellerin hat sich verpflichtet, das Bodenlager nach Ablauf der Befristung in den ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen, worunter auch der Rückbau der Verwallungen und die flächige Verteilung des zuvor genutzten Oberbodens fällt.

Text Stellungnahme:
(A.26.4) Insgesamt zeigt sich anhand der Antragsunterlagen zum Themenbereich Boden, dass der Einsatz einer bodenkundlichen Baubegleitung bei Planung, Ausführung sowie bei der Wiederherrichtung der Flächen (Rekultivierung) unerlässlich ist. Daher sei hier nochmals auf die Beachtung und Einhaltung der DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) hingewiesen. Dazu s.a. unsere Aussage in unserer Stellungnahme vom 30.08.22, dass bei Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen vom Antragsteller detaillierte Angaben zur Bauplanung, -ausführung sowie zur Wiederherrichtung beizubringen sind und eine unabhängige und zertifizierte Bodenkundliche Baubegleitung zu beauftragen ist.

Wir bedanken uns und bitten um die Berücksichtigung unserer Hinweise (auch aus unserer Stellungnahme vom 30.08.22).

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Eine entsprechende bodenkundliche Baubegleitung wird beauftragt.

Abwägung PFB:
Der Forderung nach einer bodenkundlichen Baubegleitung ist mit Nebenbestimmung I.4.1.1.11 entsprochen.

III.1.11 Gemeinde Drochtersen (A.14, A.33)

Stellungnahme **A.14** vom 31.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.14.1) Die Gemeinde Drochtersen begrüßt aufgrund der Entwicklungen in der Energiewirtschaft die Planungen zur Erweiterung des Südhafens Stade (Bützfleth) und die Errichtung eines neuen Anlegers für verflüssigte Gase (sog. LNG-Terminal) und bedankt sich hiermit für die Möglichkeit, zum geplanten Vorhaben Stellung nehmen zu können.

(A.14.2) Im Zuge dieser Maßnahme ist auch die Hafenvertiefung in Bützfleth vorgesehen. Der dabei anfallende Klei- und Sandaushub soll in einem Volumen von ca. 1,25 Mio. m3 auf dem Gebiet der Gemeinde Drochtersen im Ortsteil Krautsand temporär abgelagert werden und soll in der Folge nach der erforderlichen Dehydrierung des Hafenaushubes der Deicherhöhung im näheren Umfeld der Lagerfläche dienen.

Der aus der Hafenvertiefung in Bützfleth gewonnene Klei soll mit Schuten zum vorhandenen Anleger in den gemeindeeigenen Hafen Am Ruthenstrom auf Krautsand und von dort auf LKWs verladen und zur temporären Lagerfläche verbracht werden

Die Gemeinde Drochtersen schließt sich der Stellungnahme des Deichverbandes Kehdingen-Oste dahingehend an, als dass auf Krautsand kein Bedarf zur Verbauung des Materials besteht und deshalb die Lagerung in Bereichen erfolgen soll, in denen das Material direkt benötigt wird (bspw. Nordkehdingen und SG Lühe/G Jork). Mit dem Landkreis Stade sind Lösungen, auch in Bereichen von Naturschutzgebieten, zu finden, um eine Lagerung temporär und verwendungsnah zu ermöglichen.

Sofern keine alternative Fläche im Landkreis Stade zum Tragen kommt, sind die nachfolgend aufgeführten Aspekte zu berücksichtigen:

Im Zuge der Durchführung dieses Projektes sind einige Aspekte bzgl. der bestehenden bzw. zu schaffenden Infrastruktur unter Wahrung der berechtigten Interessen der Gemeinde Drochtersen zu berücksichtigen, auf die wir nachfolgend im Wesentlichen eingehen wollen.

(A.14.3) Für die zu nutzende Hafenanlage und Straßen der Gemeinde Drochtersen Am Ruthenstrom auf Krautsand ist vor Aufnahme der Arbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Auftretende Schäden hat der Vorhabenträger auszugleichen. Eventuell notwendige Ertüchtigungen/Erweiterungen und/oder Anpassungen des Gefahrenabwehrplans (Stichwort: ISPS-Anlage) einschl. möglicher weiterer daraus entstehender Maßnahmen hat der Vorhabenträger auf eigene Kosten zu übernehmen. Für nähere Details sollte zwischen Vorhabenträger und Hafenbetreiber eine öffentlichrechtliche Vereinbarung geschlossen werden.

(A.14.4) Alle Nutzer der Hafenanlage (u.a. die Bootswerft Hatecke) haben vorrangig das Recht, die Hafenanlage wie bisher zu nutzen. Der Vorhabenträger hat die jeweiligen Nutzungstage rechtzeitig bei der Gemeinde Drochtersen in geeigneter Weise anzumelden.
Für nähere Details sollte zwischen Vorhabenträger und Hafenbetreiber eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen werden.

(A.14.5) Im Rahmen eines Erörterungstermins wurde vorgetragen, dass der Ruthenstrom im Bereich der Hafenanlage ausgebaggert werden muss, damit tideunabhängig der Hafen angelaufen werden kann. Dies wird grundsätzlich ebenfalls begrüßt. Diese Maßnahme muss jedoch zwingend die Statik der vorhandenen Spundwand zur landseitigen Hafenabsicherung berücksichtigen. Dabei sind auch die Belange der anderen Hafennutzer wie bspw. Bootswerft Hatecke und der hinterliegenden Wassersportvereine zu wahren. Durch eine Vertiefung des Ruthenstrom dürfen keine negativen Auswirkungen für die genannten Bereiche (z. B. durch Sog und Schwell) durch vorbeifahrende Schiffe entstehen. Dies ist auf Kosten des Vorhabenträgers gutachterlich zu begleiten.

(A.14.6) In unmittelbarer Nähe des geplanten Ablageortes befinden sich Wohnhäuser und Betriebe. In diesem Zusammenhang ist gutachterlich nachzuweisen, dass für die Anlieger keine negativen Staub-, Geruchs- und/oder Lärmbelastungen auftreten. Dies gilt auch für den Transportweg.

Das Ablagerungsmaterial sollte vorab auf Kontaminierung untersucht werden und die vorhandene Bodenqualität nicht verschlechtern. Kontaminiertes Material ist nicht in der Gemeinde Drochtersen anzulanden und zu lagern. Es ist auf einer Deponie außerhalb der Gemeinde Drochtersen zu entsorgen.
Noch festzulegende Mindestabstände zu bewohnten/genutzten Gebäuden sind einzuhalten.
Die Ablagerungsfläche sollte mit einem umlaufenden und am besten begrünten Damm versehen werden.
Ebenso ist eine Abdeckung zu prüfen, ggf. ist die Fläche zu begrünen.

(A.14.7) Der Weg von der Hafenanlage bis zum Ablageort ist Bestandteil des Elberadweges. Dieser Radweg hat überregionale Bedeutung und ist sehr stark frequentiert. Der Radverkehr ist für die Zeit des Umschlags umzuleiten. Die Umleitungsroute und die Beschilderung sind mit der Gemeinde Drochtersen abzustimmen. Voraussichtlich wird die Umleitung über den Rad-/Fußweg an der Kreisstraße K45 erfolgen. Dieser befindet sich in einem desolaten Zustand. Uns ist bekannt, dass dieser Rad-/Fußweg durch den Straßenbaulastträger (Landkreis Stade) in naher Zukunft ertüchtigt werden soll. Diese Ertüchtigung muss zwingend vor dem Beginn der o.g. Maßnahme durchgeführt werden. Das Zeitfenster des Umschlages ist klar zu begrenzen und eine Ampellösung sollte geprüft werden.

(A.14.8) Auf Seite 35 des Erläuterungsberichtes ist dargestellt, dass die Lagerung für eine Dauer von bis zu 5 Jahren vorgesehen ist. Anschließend werden die Flächen wieder geräumt. Über das Bodenmanagement ist sicherzustellen, dass das für den Deichbau nicht geeignete Material zeitnah wieder abgefahren wird. Der im Erläuterungsbericht genannte Zeitraum ist genau zu definieren (Beginn?) und festzulegen. Es darf nicht zu einer Überschreitung des Zeitraums kommen.

(A.14.9) Sollte das Material auf Krautsand gelagert und im Nordkehdinger Bereich oder einem anderen Ort außerhalb von Krautsands benötigt werden, so ist dieses Material auf dem Wasserweg zu transportieren.

(A.14.10) Alle genannten Punkte sind mit Zustimmung der Gemeinde Drochtersen vorzunehmen.

(A.14.11) Die angedachte Kleilagerfläche (Gemarkung Krautsand, Flur 18, Flurstück 180/10) ist derzeit im Flächennutzungsplan der Gemeinde Drochtersen teilweise als Mischgebietsfläche und teilweise als Sondergebietsfläche “Reiten, Sport, Spiel“ dargestellt. Mit Beschlüssen des Verwaltungsausschusses vom 02.11.2005 bzw. durch den Gemeinderat vom 14.02.2007 (erweiterter Planbereich) zur 1. Änderung des Flächennutzungsplans und des Gemeinderates vom 14.02.2007 zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 60 “Projekt Elbidyll“ (Sondergebiet Ferienhausgebiet), wurden die entsprechenden Voraussetzungen für die Bauleitplanverfahren beschlossen. Aufgrund der in den Planverfahren gewonnenen Erkenntnisse, dass u. a. auf dem Flurstück ein Wald (bzw. eine Waldfestsetzung) besteht und das Flurstück somit nicht mehr wie gewünscht nutzbar ist, wurden die Planungen nicht weiter verfolgt.

Die Ausführungen zur Flächennutzungs- und Bauleitplanung sind als Hinweise zu verstehen und durch die Genehmigungsbehörde zu bewerten.

Erwiderung Antragstellerin (zu A.14.1 bis A.14.2):
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier vorgebrachte Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, wird die vorliegende Stellungnahme als gegenstandslos angesehen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Stellungnahme **A.33** vom 05.12.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.33.1) Soweit sich die Stellungnahme der Gemeinde Drochtersen vom 31.08.2022 auf die seinerzeit vorgesehene Kleilagerfläche bezieht, nimmt die Gemeinde Drochtersen hiermit die Einwendungen zurück.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Kenntnis, dass die Gemeinde Drochtersen ihre Stellungnahme vom 31.08.2022 zurückzieht.

III.1.12 Landkreis Stade (A.16, A.28, A.37, A.40, A.42, A.44, A.46, A.49)

Stellungnahme **A.16** vom 30.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.16.1) Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme des Landkreises Stade zum o.g. Verfahren:
(A.16.2) Naturschutz:

1.FFH Prüfung

Die FFH Prüfung für das Vorhaben ergab, dass bei dem Vorhaben unter Berücksichtigung der beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes 03 „Unterelbe“ sowie des EU-Vogelschutzgebietes V 18 „Unterelbe“ ausgeschlossen werden können.

Daher wird hiermit seitens der unteren Naturschutzbehörde (UNB) **das Benehmen über die Verträglichkeit des Projektes mit dem Vogelschutzgebiet V18 „Unterelbe“ und dem FFH-Gebiet FFH03 „Unterelbe“gemäß § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verb. mit § 26 NAGBNatSchG hergestellt**.

Eine erhebliche Beeinträchtigung wird allerdings nur vermieden, wenn alle in der FFH-Verträglichkeitsstudie beschriebenen Maßnahmen zur Schadensvermeidung und Schadensminimierung vollumfänglich umgesetzt werden. Die Maßnahmen sind in den Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmung aufzunehmen.
Bei Änderungen der Maßnahmen zur Schadensvermeidung und -minimierung das Vorhaben einer erneuten Prüfung der Verträglichkeit zu unterziehen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der vorzeitige Beginn und die in Verbindung damit notwendigen Planänderungen erforderten auch Änderungen der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die Gegenstand der Hefte 11v/11w, 11x/11y, 11z und 11m/11n sind. Zum einen erfolgten Anpassungen der Maßnahmen zum Schutz von Werten und Funktionen auf den temporär genutzten Flächen bzw. in deren direkten Umfeld außerhalb der Natura-2000-Gebiete (V1, V3, V6, V10, V14, V15) und zum fachgerechten Umgang mit den zwischenzulagernden Sedimenten (V18). Zum anderen waren davon aber auch die Maßnahmen V4, V13 und V19 betroffen, die der Minimierung der Wirkungen der baubedingten schlagenden Rammungen und wasserseitigen Baggerungen dienen.
Da die Baggerungen und die Rammungen in die Natura-2000-Gebiete hineinwirken, die formulierten Ausschlusszeiten 2023 so nicht umgesetzt werden können und auch die alternativen Schlickvorhänge zur Minimierung der Sedimentverdriftung nicht realisierbar sind, wurden die Vermeidungsmaßnahmen so angepasst und ergänzt, dass dennoch die mit den formulierten Ausschlusszeiten angestrebten Umwelt-, Natur-, Arten- und Gebietsschutzziele erreicht und erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen vermieden werden (vgl. auch Heft 11m/11n).
Bezüglich der Gewässertrübung und der daraus möglicherweise resultierenden Sauerstoffzehrung wird ein gleichwertiger Schutz durch ein engmaschiges Monitoring der relevanten Stoffe und ein gestuftes Maßnahmenkonzept für den Fall kritischer Trübstoffbelastungen oder zu geringer Sauerstoffwerte gewährleistet (Heft 11m/11n, Kap. 14.2, S. 36 ff.). Bezüglich der möglichen Auswirkungen der Baggerungen während der Laichzeit auf die Finte wird auf Anhang 1 zur Synopse verwiesen.
Unter Berücksichtigung neuer Gutachten (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 5, S. 9 ff.) erfolgt nunmehr 2023 zur Minimierung der Auswirkungen des rammbedingten Unterwasserschalls in der Ausschlusszeit eine Kombination von Maßnahmen, die den Einsatz von Vergrämern (FanaGuard-System), Blasenschleiern, Beschränkungen der Rammenergie und

die Nutzung von Niederigwasserphasen einschließt. Zur Minimierung der Auswirkungen durch den Luftschall wird bzw. wurde bereits vor Beginn der Brutzeit mit den schlagenden Rammungen begonnen und kontinuierlich weitergerammt, was den lärmempfindlichen Arten ein frühzeitiges Ausweichen auf ungestörtere Bereiche ermöglicht.
Wie in Heft 11m/11n (Kap. 7, S. 23 ff.) ausgeführt, ist aufgrund der schlagenden Rammungen während der Brutzeit dennoch von einer temporären Zunahme der akustischen Störwirkungen insbesondere auf lärmempfindliche Vogelarten auszugehen. Aufgrund der frühzeitigen Vergrämung und der Möglichkeit auf ungestörtere Bereiche auszuweichen, der Beschränkung der Störwirkung auf die Brutzeit 2023 sowie der Tatsache, dass die Brutreviere/Lebensräume nicht nachhaltig geschädigt werden und spätestens im darauffolgenden Jahr wieder zur Verfügung stehen, sind gleichwohl auch weiterhin keine erheblichen Beeinträchtigungen der umliegenden Natura 2000-Gebiete zu prognostizieren (vgl. Heft 11m/11n Kap. 15, S. 55 ff.).
Im Übrigen führt der aus der 2. Planänderung resultierende Wechsel von der Kleilagerfläche Krautsand zur Kleilagerfläche Saline zu einer erheblichen Verringerung des Transportaufkommens für die Kleilagerung sowie einem größeren Abstand des neuen Kleilagers zu den Schutzgebieten des Netzes „Natura 2000“, woraus sich auch eine entsprechende Verminderung der damit verbundenen in die Schutzgebiete hineinreichenden Störwirkungen ergibt, wie in den dazu vorgelegten ergänzenden umwelt- und naturschutzfachlichen Unterlagen (Heft 11x/ 11y, Kap. 15 S. 52 f.) erläutert.
Daher ist eine erneute Prüfung der Verträglichkeit nicht erforderlich.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die genannten Änderungen der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen einer näheren Prüfung der FFH-Verträglichkeit unterzogen. Insoweit ist der Forderung entsprochen. Im Ergebnis folgt die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Einschätzung, dass erhebliche Beeinträchtigungen der umliegenden und indirekt betroffenen Natura 2000-Gebiete weiterhin ausgeschlossen werden können.

Text Stellungnahme:
(A.16.3) 2.Eingriffsregelung
Für die vorliegende Planung wird die Eingriffsregelung nach dem Modell des NIEDERSÄCHSISCHEN STÄDTETAG (2013) durchgeführt.

Erhebliche Beeinträchtigungen werden für die Schutzgüter Pflanzen und Biotope, Tiere, biologische Vielfalt; Boden und Sedimente sowie Oberflächengewässer erwartet. Anlagenbedingt werden ca. 15,7 ha Fläche an Land durch den AVG, die SHE etc. überbaut und versiegelt. Zusätzlich werden ca. 32,2 ha wasserseitige Flächen durch Abgrabungen zur Herstellung der Hafentiefe überformt. Gleichzeitig kommt es zur Herausnahme von Baggerflächen aus der Unterhaltung im Umfang von ca. 1,4 ha.

Die Gegenüberstellung der Flächenwerte im aktuellen Zustand und im prognostizierten Zustand (nach Abschluss des Bauvorhabens) zeigt einen eingriffsbedingten **Wertverlust in Höhe von 2.146.150 Werteinheiten**. Sofern biotoptypenbezogene Kompensationsmaßnahmen mit einem Aufwertungspotenzial von einer Wertstufe erreicht werden (und diese mit den Schutzgütern Boden und Oberflächengewässer kombiniert ausgeglichen werden), ergibt sich ein **Gesamtkompensationsflächenbedarf von 214,6 ha**.

Die Eingriffsbilanzierung ist für die UNB nachvollziehbar und plausibel. Der Eingriffsbilanzierung kann seitens der unteren Naturschutzbehörde so zugestimmt werden.

Es ist im Planfeststellungsbeschluss folgende Nebenbestimmungen aufzunehmen:

- Die Durchführung der Baumaßnahme, insbesondere die Umsetzung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (LBP Pkt. 14.2.1 Seite 593 – 607) sowie der

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, ist durch einen qualifizierten Umweltbaubegleiter zu begleiten. Der Nachweis der Beauftragung ist der UNB vor Baubeginn unaufgefordert vorzulegen.

- Abweichungen von den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die sich ggf. während der Bauausführung ergeben, sind einvernehmlich mit der unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vorher abzustimmen, zu dokumentieren und ggf. planerisch darzustellen.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine entsprechende qualifizierte Umweltbaubegleitung (UBB) wurde eingerichtet. Der Nachweis der Beauftragung wurde der UNB bereits vorgelegt. Die UBB übernimmt ggf. auch erforderliche Abstimmungen mit der UNB und der Planfeststellungsbehörde.
Soweit sich während der Bauausführung zeigt, dass Abweichungen von den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen erforderlich werden, wird dies mit der unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vorher abgestimmt, dokumentiert und ggf. planerisch dargestellt.

Abwägung PFB:
Die Hinweise zur Eingriffsbilanzierung werden zur Kenntnis genommen. Der Forderung nach einer Umweltbaubegleitung ist mit Maßnahmenblatt V12 der landschaftspflegerischen Begleitplanung entsprochen. Im Übrigen wird auf Nebenbestimmung I.4.1.7.2 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.16.4) 3. Biotopschutz
Gemäß den Angaben in Kapitel 14.6.8 des Landschaftspflegerischen Begleitplans bedarf es eine Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Verboten des § 30 BNatSchG, da ein Ausgleich der beeinträchtigten bzw. zerstörten Biotopschutzflächen im räumlichen Zusammenhang nicht möglich ist.

Für die ordnungsgemäße Prüfung des Befreiungsantrages ist eine eigenständig prüfbare Antragsunterlage zu erstellen. Diese muss folgendes beinhalten:

- Übersichtskarte mit erheblich beeinträchtigten geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG bzw. ggf. § 24 NAGBNatSchG
- Begründung für die erforderliche Beeinträchtigung/ Zerstörung der Biotopschutzflächen (ggf. Befreiungsgrund)
- Tabellarische Darstellung der erheblich beeinträchtigten/zerstörten Biotopschutzflächen inkl. Wertigkeit, Ausgleichsfaktor sowie aus dem Eingriff resultierender Flächenbedarf (§ 30 BNatSchG bzw. ggf. § 24 NAGBNatSchG-Flächen)
- Kontoführungsblätter der jeweiligen Poolflächen, aus denen hervorgeht, dass der Bedarf an Biotopschutzflächen durch den Bestand in den Kompensationsflächenpools gedeckt wird.

Ohne die Unterlagen kann die untere Naturschutzbehörde die Befreiung zum Biotopschutz nicht prüfen und muss der Planfeststellungsbehörde empfehlen, eine Befreiung nicht zu erteilen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Forderung nach einer eigenständig prüfbaren Antragsunterlage ist zurückzuweisen. Eine solche Unterlage ist nicht erforderlich, da dem NLWKN alle für die Erteilung der Befreiung benötigten Unterlagen vorliegen.

Abwägung PFB:
Der Planfeststellungsbehörde liegen ausreichende Angaben der Antragstellerin vor, um eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG prüfen zu können. Zur Prüfung selbst wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.11.4 verwiesen. Im Übrigen wird auf Nebenbestimmung I.4.1.7.10 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.16.5) 4. Kompensation
Zur Wiederherstellungsmaßnahme WH1 wird folgendes angeregt:

Statt einer 100% Gräser-Mischung mit lediglich ca. 8 Arten (Landschaftsrasen) zur Begrünung des neuen Deiches wird eine **Regiosaatmischung** mit Kräuteranteil vorgeschlagen. Dies hat folgenden Hintergrund:

Im Auftrag der Wasserbehörde Rivierenland wurden zwischen 2010 und 2014 insgesamt 1.200 Probeflächen auf den Deichen entlang von Maas, Rhein und Waal untersucht. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass sich artenreiches Grünland auf Deichen sehr wohl mit dem Hochwasserschutzbelangen vereinbaren lässt und diese eine gute Bodenbedeckung, eine gute Durchwurzelung und deshalb eine gute Narbenqualität haben.

Beim ersten Oldenburger Deichband kam es an den neueren Deichen immer wieder zu Fehlstellen in der Grasnarbe, die hauptsächlich aus gezüchteten Weidelgrassorten bestehen. Die neue Regiosaatmischung auf Grundlage der Kräuterausstattung von alten Deichen im Oldenburger Deichband (200 Jahre) wurde aus gebietsheimischen Saatgut mit 70 % Gräsern und 30 % Kräutern gemäß § 40 Bundesnaturschutzgesetz (Keine Blumenwiesenmischung) entwickelt und wurde entlang der Ochtum und auf Deichbermen an der Weser eingesät.

Es wird darauf hingewiesen, dass die genaue Saatgutmischung vor Bezug beim Hersteller mit der UNB abzustimmen ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anregung wird aufgenommen und eine Regiosaatmischung eingebracht. Die vorherige Abstimmung mit der UNB wird zugesagt.

Abwägung PFB:
Einer Nebenbestimmung zur Verwendung von Regiosaatgutmischungen zur Wiederherstellung des Deichgrünlandes bedarf es angesichts der Regelung des § 40 BNatSchG und der Vorgaben des Maßnahmenblattes WH1 nicht. Eine Abstimmung mit der UNB ist durch die Umweltbaubegleitung gem. Maßnahmenblatt V12 in Verbindung mit Nebenbestimmung I.4.1.7.2 gewährleistet.

Text Stellungnahme:
(A.16.6) Die Baustelleneinrichtungsfläche (WH3) wird für eine spätere gewerbliche Nutzung erhalten. Die Flächeninanspruchnahme wird in 14.5, Tabelle 89 unter K3 – Temporäre Flächennutzung und – Überformungen fälschlicherweise gelistet (BE-Fläche), da es eine dauerhafte Beanspruchung der Fläche darstellt. Die Fläche wurde als Gebüsch/Ruderalflur kartiert. Dies ist in der Bilanzierung zu berücksichtigen. Das an der Bützflether Süderelbe nach §30 BNatSchG geschützte Biotop, das sich laut Abb. 18 nicht im Bereich der BE-Fläche befindet, ist zu schonen. Es wird angeregt, die im Norden geplante BE-Flächenzufahrt an die Südkante zu verlegen, da hier bereits Verbindungswege bestehen und somit eine Beeinträchtigung der bestehenden Gebüsche vermieden werden kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Zwar unterscheidet Tabelle 89 nicht zwischen temporärer und dauerhafter, sondern zwischen anlage- und baubedingter Flächennutzung – entsprechend wurde die BE-Fläche der baubedingten direkten Flächeninanspruchnahme zugeordnet. Die dauerhafte Überformung dieser baubedingt genutzten Fläche wurde jedoch bei der Bilanzierung der Eingriffsfolgen berücksichtigt. Dies kann Tabelle 90 entnommen werden. Als prognostizierter zukünftiger Wert wird dort unter K3 sowohl für die baubedingte Flächeninanspruchnahme durch die BE- und die Kleilagerfläche als auch für die Flächenzufahrten der Wertfaktor 0 eingestellt.
Die angeregte Verlegung der BE-Flächenzufahrt an die Südkante ist logistisch nur sehr schwer möglich. Diese Zufahrt dient hauptsächlich als Verbindungsader zur Baustelle, die ständig benutzt werden wird. Sie dient sowohl dem Baupersonal als Zugang zu ihren Sozial- und Sanitäreinrichtungen, als auch der Material- und Verbrauchsstoffversorgung der Baustelle. Jedes Passieren über das DOW-Gelände wäre ein enormer Umweg, der zudem eine Sicherheitskontrolle erfordern würde. Die Zuwegung zur Baustelle erfolgt daher im Norden der BE-Fläche, vor den Bahnschienen der DOW. Eine bauvorbereitende Ortsbegehung unter naturschutzfachlicher Begleitung am 05.09.2022 hat aber gezeigt, dass der geschützte Weiden-Auwald der Flussufer (WWA) auf die Fläche zwischen dem Ufer der Bützflether Süderelbe und dem uferparallelen Weg beschränkt ist. Der Weg wird die Grenze der baubedingten Flächeninanspruchnahme bilden, so dass eine Beeinträchtigung des Biotops vermieden wird. Um dies sicherzustellen, wird zum Schutz des Auwaldes mit Baubeginn entlang des Weges ein stabiler Bauzaun gestellt, der eine ungewollte Ausweitung der Zufahrt oder der BE-Fläche in das Biotop verhindert.

Abwägung PFB:
Die Einwendung zur Bilanzierung ist nicht zutreffend, denn die Antragstellerin hat im Gegenteil die Inanspruchnahme als dauerhafte Flächenüberformung in der Bilanzierung berücksichtigt. Die Forderung nach einer Verlegung der Zufahrt wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(A.16.7) Im Übrigen verweise ich auf das Schreiben des UHV Kehdingen vom 18.07.22 zur Kompensationsfläche „Krautsand“ (Kapitel 14.6.3). Sollte sich hierdurch eine Änderung in der Kompensation bzw. in der Ausführungsplanung ergeben, ist die untere Naturschutzbehörde frühzeitig zu beteiligen.

Ich bitte im Planfeststellungsbeschluss folgende Nebenbestimmung aufzunehmen:

- Sämtliche Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen auf den Kompensationsflächen sind in Abstimmung mit der UNB durchzuführen. Gleiches gilt für Bewirtschaftungsvereinbarungen.
- Die zuständige Naturschutzbehörde erhält ein uneingeschränktes Betretungsrecht zur Kontrolle der Kompensationen

Erwiderung Antragstellerin:
Die Beteiligung der UNB wird zugesagt.

Die Nebenbestimmungen werden von der Vorhabenträgerin akzeptiert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der UNB und verweist auf Nebenbestimmung I.4.1.7.6.

Text Stellungnahme:
(A.16.8) 5. Artenschutz

Fledermäuse:
Im Kapitel 10 „Auswirkungen des Vorhabens auf besonders geschützte Arten“ wird in Bezug auf den Fledermausbestand im Untersuchungsgebiet darauf hingewiesen, dass eine Bedeutung der vom Vorhaben betroffenen Baumbestände als Winter- oder Zwischenquartier zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden kann. Auch im Zusammenhang mit der Bewertung der Kleilagerflächen an der Schwinge kann eine Nutzung als Sommer- sowie Winterquartier nicht ausgeschlossen werden; eine aktuelle Nutzung der auf der Fläche befindlichen Gebäuderest ist im Zuge der Umweltbaubegleitung abzuklären.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Der Forderung ist mit der Umweltbaubegleitung gem. Maßnahmenblatt V12 entsprochen.

Text Stellungnahme:
(A.16.9) Da es sich bei Fledermäusen um nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 Bundesnaturschutzgesetz streng geschützte Arten handelt, sind sowohl die erhebliche Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) als auch die Beseitigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) verboten. Kann nach Überprüfung durch die beauftragte Umweltbaubegleitung das Auslösen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht ausgeschlossen werden, ist vor Baubeginn eine artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu beantragen. Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert; dies ist unter Umständen nur durch vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sicherzustellen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis und verweist im Übrigen auf ihre Ausführungen unter Ziffer II.3.11.2.

Text Stellungnahme:
(noch A.16.9) Bei allen betroffenen FFH-Anhang IV Arten besteht gemäß Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG darüber hinaus die Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigungen in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Sollten die rechtlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme nicht gegen sein, kann ggf. auch eine Befreiung von den Verboten nach § 67 Abs. 2 BNatSchG in Aussicht gestellt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(noch A.16.9) Vögel:

Vor Durchführung der in Kapitel 10 aufgeführten Vergrämungsmaßnahmen für Avifauna vor Maßnahmenbeginn sicherzustellen ist, dass hierdurch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. Nr. 2 BNatSchG ausgelöst werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(Noch A.16.9) Die in Kapitel 14.2.1 *Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen* sind zwingend umzusetzen. Zum Schutz der Brutvögel (V8) ist zusätzlich im Zeitraum von Anfang März bis Ende September eine Umweltbaubegleitung durch einen entsprechenden Fachgutachter erforderlich. (siehe aufgeführte Nebenbestimmung unter Punkt Eingriffsregelung).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Maßnahmen werden – unter Berücksichtigung planänderungsbedingter Modifikationen – beachtet und umgesetzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen. Der Forderung nach einer Umweltbaubegleitung ist mit Maßnahmenblatt V12 entsprochen.

Text Stellungnahme:
(noch A.16.9) Aufgrund der Vielzahl an vorgesehenen Kontroll- und Erfassungsaufgaben, die nachgelagert noch von der UBB (V12) im Zusammenhang mit der Begleitung der Baumaßnahme vorgesehen sind, ist eine entsprechende fachliche und personelle Kapazität dauerhaft zu gewährleisten. Ich weise vorsorglich darauf hin, dass insbesondere in Hinblick auf mögliche – sich ggf. noch ergebende – Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG stets vor Maßnahmenbeginn eine entsprechende Ausnahme zu beantragen ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch A.16.9) Als artenschutzrechtliche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind folgende Nebenbestimmungen aufzunehmen:

- Fäll- und Rodungsarbeiten dürfen nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. durchgeführt werden.
- Vor dem Fällen oder Roden sind die Gehölze auf Nist- und Brutstätten zu untersuchen. Das Ergebnis ist der Naturschutzbehörde unaufgefordert vor der Fällung oder Rodung mitzuteilen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Gehölzfällungen auf den Sedimentlagerflächen und im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche erfolgten zwischen dem 01.10. und dem 28.02. nach einer Kontrolle der

Nist- und Brutstätten im Rahmen der Umweltbaubegleitung. Die Ergebnisse der Kontrollen wurden der Naturschutzbehörde zur Verfügung gestellt. Nur im Arbeitsbereich zur Herstellung des AVG erfolgten ausnahmsweise bereits ab dem 21.09. vorgezogene Gehölzfällungen unter Beachtung der im Zusammenhang mit dem vorzeitigen Beginn angepassten Vermeidungsmaßnahme V3 und einer entsprechenden sorgfältigen Kontrolle auf Nist- und Brutstätten (vgl. Heft 11v/11w, Kap. 14, S. 18).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Vermeidungsmaßnahme V3 und auf die Umweltbaubegleitung gem. Maßnahmenblatt V12, die die geforderten Nebenbestimmungen abdecken.

Text Stellungnahme:
(A.16.10) 6. Waldbetroffenheit
Ein Teilbereich des geplanten Kleidepots auf Krautsand ist im rechtlichen Sinne Wald nach NWaldG. Es besteht eine Wiederaufforstungsverpflichtung bis spätestens 31.12.2022. Daher ist für die Nutzung als Kleidepot für diesen Bereich eine Waldumwandlung zu erteilen. Die Prüfung auf Waldumwandlung kann erst erfolgen, wenn entsprechende Unterlagen (Waldkompensationsfaktor, Stellungnahme des Beratungsforstamtes, Kompensationsfläche) beigefügt werden.

Ohne die Unterlagen kann die untere Waldbehörde eine Waldumwandlung nicht prüfen und muss der Planfeststellungsbehörde empfehlen, eine Genehmigung zur Waldumwandlung zu versagen.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist gegenstandslos, da die Planung geändert wurde.

Text Stellungnahme:
(A.16.11) Eine Zustimmung zu den Planunterlagen zum Anleger verflüssigter Gase im Stade-Bützfleth kann nur erfolgen, wenn die Unterlagen zu den Punkten 3 und 6 nachgereicht werden.

Die UNB bittet um Aufnahme der oben angegebenen Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss und um Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses.

Weiter hat die genehmigende Behörde gemäß § 17 Absatz 6 nach Planfeststellungsbeschluss der unteren Naturschutzbehörde die Kompensationsflächen für das Kompensationsflächenverzeichnis zu übermitteln. Dies sollte möglichst in tabellarischer Form und zusätzlich als GIS-Shape erfolgen.

Erwiderung Antragstellerin:
Zu Punkt 3 (Biotopschutz) ist die Forderung nach einer eigenständig prüfbaren Antragsunterlage zurückzuweisen. Eine solche Unterlage ist nicht erforderlich, da dem NLWKN alle für die Erteilung der Befreiung benötigten Unterlagen vorliegen (siehe Ziff. A.16.4. dieser Synopse).
Bzgl. Punkt 6 wird auf Ziff. A.16.10. verwiesen.

Abwägung PFB:
Einer Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde bedarf es nicht. Zu den geforderten Nebenbestimmungen wird auf die Abwägung zu den geforderten Nebenbestimmungen verwiesen. Der Landkreis Stade erhält eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einwendung im Hinblick auf die Angaben für das Kompensationsflächenverzeichnis und verweist auf Nebenbestimmung I.4.1.7.10.

Text Stellungnahme:
(A.16.12) Umweltamt - Abteilung Wasserwirtschaft und Bodenschutz:

Die **untere Abfallbehörde** des Landkreises Stade ist nicht zuständig und wird daher keine Stellungnahme abgeben.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.16.13) Seitens der unteren Bodenschutzbehörde bestehen keine Bedenken. Für das Vorhaben und insbesondere für die Zwischenlagerung des Aushubs / des Bodens ist eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen. Die Beachtung und Anwendung der DIN 19639 und der DIN 19731 ist zu gewährleisten.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine bodenkundliche Baubegleitung wird vorgesehen und die Beachtung und Anwendung der DIN 19639 sowie der DIN 19731 gewährleistet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin die geforderte bodenkundliche Baubegleitung mit Nebenbestimmung I.4.1.1.11 aufgegeben.

Text Stellungnahme:
(A.16.14) Die untere Wasserbehörde des Landkreises Stade gibt folgende Stellungnahme ab:
(A.16.15) Grundwasserhaltungen für Gründungsmaßnahmen werden in den Antragsunterlagen nicht beschrieben. Grundsätzlich sind Grundwasserhaltungen nach Wasserrecht erlaubnispflichtig und wären, sofern sie erforderlich sind, in den Planfeststellungsbeschluss zu integrieren. Sollten Grundwasserhaltungen doch erforderlich sein, sind diese mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade abzustimmen.

Erwiderung Antragstellerin:
Grundwasserhaltungen sind nicht erforderlich.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind aber unbeachtlich, weil für das Vorhaben keine Grundwasserhaltungen erforderlich sind.

Text Stellungnahme:
(A.16.16) Zur Abwasserbeseitigung (ausgenommen Niederschlagswasserbeseitigung; diese wird unten thematisiert) nimmt die untere Wasserbehörde wie folgt Stellung.

Zuständig für die Entsorgung der häuslichen Abwässer ist der AZV Bützfleth/Assel. Hierfür sind folgende Auflagen aufzunehmen:

- Das anfallende häusliche Abwasser ist über den AZV Bützfleth/Assel entsorgen zu lassen. Dazu ist ein entsprechender Vertrag mit dem AZV abzuschließen. Eine Kopie des unterzeichneten Vertrages ist vor Inbetriebnahme vorzulegen.
- Es sind Planunterlagen (Lageplan, Konstruktionszeichnungen, Angaben über Größe der Grube, technische Ausrüstung usw.) vorzulegen.
- Die Sammelgrube (V> = 6 m3) ist mit einem Wasserstandsmelder (Schwimmschalter o. ä.) auszurüsten, der eine Warnmeldung an zentraler Stelle auslöst, wenn die Grube zu 90 % gefüllt ist.
- Es ist ein Betriebsbuch zu führen, in das die Abfuhrtermine und - menge des Abwassers und der monatliche Wasserverbrauch einzutragen sind. Das Betriebsbuch ist zu Kontrollzwecken dem Landkreis Stade, Umweltamt, auf Verlangen vorzulegen.

Erwiderung Antragstellerin:
Es gibt lediglich einen ISPS Wachcontainer mit einem Arbeitsplatz. Das anfallende Abwasser wird hierbei in einem unter dem Container platzierten Tank aufgefangen und kann abgepumpt werden. Hierfür wird ein Vertrag mit dem AZV geschlossen und ein entsprechendes Betriebsbuch geführt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Stellungnahme des Landkreises Stade und nimmt die Nebenbestimmungen unter Ziffer I.4.1.8 in den Planfeststellungsbeschluss auf.

Text Stellungnahme:
(A.16.17) Nach Prüfung der Planunterlagen ist keine abschließende Stellungnahme bezüglich der Niederschlagsentwässerung und der Oberflächengewässer möglich. Es fehlen wesentliche Planunterlagen und Beiträge, die nachzureichen sind. Im Einzelnen werden folgende Hinweise gegeben:
I. Einleitung von Niederschlagswasser (Heft 11: Umweltfachliche Unterlagen)

1) Abschnitt 2, S. 2 f.
Gegenstand des Antrags auf Planfeststellung sollen u.a. die Einleitung von Niederschlagswasser (NSW) sein. Hierzu fehlen Erläuterungstexte sowie ein Entwässerungslageplan, in denen die Niederschlagsentwässerung der versiegelten Flächen dargestellt ist. Blatt 16, in dem die versiegelten Flächen angegeben sind, ist nicht ausreichend.

Diese Unterlagen sind nachzureichen. Folgende Informationen müssen mindestens enthalten sein:

- Die Auflistung der befestigten Flächen (Blatt 16) ergänzen: Nummerierung der versiegelten Flächen, Lage der Straßeneinläufe und der daran angeschlossenen Leitungen, Lage der Einleitungsstelle/n (mit Nummerierung) bzw. Darstellung oder Beschreibung, wenn die Entwässerung anderweitig erfolgt,
- Menge des auf den verschiedenen Flächen anfallenden Niederschlagswassers,
- Beschreibung der Herkunft und Beschaffenheit des einzuleitenden Wassers,
- Bewertung der Notwendigkeit einer Regenwasserbehandlung mittels Bewertungsverfahren nach DWA-A 102-2.

2) Abschnitt 5.4.1.1, Seite 37, „Südhafenerweiterung“
Bzgl der Südhafenerweiterung ist eine randliche Aufkantung in Höhe von 5 cm und ein Sammelpfahl vorgesehen, damit anfallende Flüssigkeiten gesammelt und zu Tanks auf dem Werksgelände der DOW geleitet werden können. Die geplanten Abläufe und Rückhalteeinrichtungen auf den Plattformen sind so anzulegen, dass belastetes Wasser schadlos zurückgehalten wird und fachgerecht entsorgt werden kann.

3) Abschnitt 5.4.1.2, S. 43, „Auffangbecken“
Das anfallende NSW soll in zwei „Sammeltanks mit Schlammfängen“ (V=80 m³) unter der Verladeplattform gesammelt werden. Nach Blatt 3 und 5 sind dies augenscheinlich die Löschwasserrückhaltebecken (LRB). Von dort soll das NSW, sofern es nicht kontaminiert ist, in die Elbe eingeleitet werden.

Auf Seite 180 (Abschnitt 6.1 Heft 11) wird dies ebenso aufgegriffen.

Es fehlen Unterlagen zum Aufbau der LRB bzw. der „Sammeltanks mit Schlammfängen“. Hier ist noch ein Ölabscheider vorzusehen. Weiterhin fehlen Angaben darüber, wie der Schlammfang unterhalten und betrieben werden soll und wie und zu welchem Zeitpunkt die Kontrollen auf Kontamination erfolgen sollen, um über eine Einleitung in die Elbe zu entscheiden. Bei einer Einleitung darf der Parameter „Kohlenstoffe-Index“ nicht höher als 4 mg/l sein. Entsprechend aussagekräftige Unterlagen und Angaben sind nachzureichen.

4) Abschnitt 5.4.1.4, S. 49, „Straßenbau“
Die Straßenentwässerung soll in der Regel über den Straßenrand ins angrenzende Gelände erfolgen. Im Bereich des Wendeplatzes und des anschließenden Abschnitts bis zum AVG wird das NSW über Einläufe und eine Sammelleitung ins Deichvorland entwässert. Hier fehlen Lagepläne zur geplanten Ausführung und der Einleitstelle, s.a. Nachforderungen Ziffer I.1.

Erwiderung Antragstellerin:
Mit dem Antrag auf Planänderung vom 07.09.2022 wurden die Unterlagen ergänzt.

Die Einleitung des Niederschlagswassers erfolgt im Rahmen des Gemeingebrauchs (§ 25 Satz 3 Nr. 1 WHG i. V. m. § 32 Abs. 1 S. 2 NWG), so dass hierfür keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist. Daher sind insoweit keine zusätzlichen Unterlagen und Anträge erforderlich. Für den Umgang mit dem Niederschlagswasser, das infolge der Nutzung des Anlegers durch HEH anfällt, wird durch die HEH im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Zulassung des Betriebs der FSRU ein Erlaubnisantrag gestellt werden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an und weist die Einwendung hinsichtlich eines Erfordernisses einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung des Niederschlagswassers zurück.
Die Einleitung des Niederschlagswassers ist vom Gemeingebrauch gedeckt. Denn gemäß § 25 Satz 3 Nr. 1 WHG i. V. m. § 32 Abs. 1 S. 2 NWG ist das Einleiten von Niederschlagswasser, wenn es nicht durch gemeinsame Anlagen geschieht und das eingeleitete Niederschlagswasser nicht Stoffe enthält, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen, jedermann gestattet. Um stoffliche Einträge mit dem Niederschlagswasser zu minimieren, wird die Oberflächenbefestigung der Verladeplattformen mit einem Gefälle versehen, welches das Wasser zu Abläufen leitet über die es gesammelt und zu Sandfängen geleitet wird,

die einer mechanischen Reinigung vor der Ableitung in die Elbe dienen. Durch Schieber kann gegebenenfalls die Ableitung belasteten Wassers verhindert werden. Es ist somit weder ein freier Ablauf über die Kaikante, noch durch eine gemeinsame Anlage. Sobald eine Suprastruktur installiert ist, hat deren Betreiber die Möglichkeit und Verantwortung das Einleiten ggf. auch kontaminierten Niederschlagswassers über den Schieber zu kontrollieren. Entsprechend hat auch der Betreiber der Suprastuktur ab diesem Zeitpunkt, zudem auch Verunreinigung durch den Betrieb nicht mehr ausgeschlossen werden können, für die Einleitung eine Erlaubnis zu beantragen. Wie bisher am Südhafen wird auch weiterhin am Löschkopf 2 das Regenwasser in einem Pfahl gefasst und von dort mittels Pumpe in das Klärwerk der DOW geleitet. Eine diesbezüglich geänderte Vereinbarung mit DOW sowie eine ggf. abgeänderte Erlaubnis hat auch hier der Betreiber im Südhafen zu erwirken.
Ausweislich der festgestellten Planung des Wendeplatzes gemäß Anlage Blatt 4n, AVG Liegeplatz Schnitt A-A / 14.03.2023, erfolgt die Straßenentwässerung auch beim Wendeplatz und dem anschließenden Abschnitt bis zum AVG über den Straßenrand ins angrenzende Gelände. Die Anmerkung wird daher auch unter Hinweis auf den erlaubnisfreien Gemeingebrauch zurückgewiesen.
Die Hinweise werden, soweit sie die Einleitung von Niederschlagswasser bei Nutzung des AVG mit SHE durch die HEH betreffen, zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(A.16.18) II. Kleilagerfläche südlich von Krautsand (Heft 11, Abschnitt 5.4.2.4, S. 57 f.)

1) Das anfallende Abtrocknungs- und Oberflächenwasser soll zurückgehalten werden. Es fehlt eine Angabe, wo das Wasser aufgefangen wird, welches Speichervolumen zur Verfügung steht und was mit dem aufgefangenen Wasser im Weiteren geschehen soll. Hierzu sind weitere Angaben zu machen.
2) Auf den nicht mit Folie abgedeckten Lagerflächen für die unbelasteten Sedimente sollen Drainagen in den Untergrund gefräst werden, um das anfallende Wasser zu sammeln, zu untersuchen und je nach Zustand fachgerecht zu entsorgen oder in das vorhandene Entwässerungssystem und „ergänzende Gräben“ abzuleiten. Hierbei ist zu beachten, dass das aus dem Klei anfallende Wasser einen gewissen Salzgehalt haben wird, so dass eine Einleitung in ein Gewässer III. Ordnung nicht ohne weiteres möglich ist.
3) Bei der Herstellung von „ergänzenden Gräben“ sind Auswirkungen auf das nahegelegene Naturschutzgebiet nördlich der Süderstraße (Flurstück 248/12, Flur 18, Gem. Krautsand) zu untersuchen und zu bewerten.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist gegenstandslos. Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.16.19) III. Auswirkungen auf die Oberflächengewässer (Heft 11, Abschnitt 7.8.3.2)

Im Abschnitt 7.8.3.2 wird ausschließlich Bezug genommen auf die Elbe. Auswirkungen auf andere Oberflächengewässer, die durch die Entwässerung der Lagerflächen für Sand bzw. Klei in Anspruch genommen werden, werden nicht betrachtet (siehe auch Ziffer IV), was nachzuholen ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Mit dem ersten Antrag auf Planänderung vom 07.09.2022 wurden die Unterlagen um Angaben zur Entwässerung ergänzt und mit den nachfolgenden Planänderungsanträgen laufend aktualsiert. Nach der aktuellen Planung entwässert die Kleilagerfläche Saline über eine vorhandene, unter dem Deich verlaufende Leitung direkt in die Elbe, und das Rücklaufwasser von der Sandlagerfläche wird über den vorhandenen unter dem Deich verlaufenden Betriebswasserkanal RSH1 der AOS direkt in die Elbe abgeleitet.
Eine Einleitung von Abtrocknungs- oder Oberflächenwasser von der Sand- oder der Kleilagerfläche in binnendeichs liegende kleinere Oberflächengewässer ist nicht vorgesehen, so dass sich entsprechend auch keine Auswirkungen auf andere Oberflächengewässer ergeben.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend, Einleitungen in andere Oberflächengewässer sind nicht vorgesehen.

Text Stellungnahme:
(A.16.20) **IV. Verträglichkeit mit der Wasserrahmenrichtlinie (Heft 11, Abschnitt 11)**
Im Abschnitt 11 ab S. 557 ff. wird ausschließlich Bezug genommen auf die Elbe. Was fehlt, ist eine Betrachtung der Einleitung von den Lagerflächen für Sand und Klei. Hier entstehen zum einen Einleitungen durch das Entwässern der Sedimente. Zum anderen wird auch von diesen Flächen Niederschlagswasser eingeleitet. Für die binnendeichs gelegenen Lagerflächen werden hierfür vermutlich kleinere Oberflächengewässer in Anspruch genommen werden müssen. Die Prüfung der Verträglichkeit dieser Einleitungen mit der Wasserrahmenrichtlinie ist nachzureichen.

Erwiderung Antragstellerin:
Mit dem ersten Antrag auf Planänderung vom 07.09.2022 wurden die Unterlagen um Angaben zur Entwässerung ergänzt und mit den nachfolgenden Planänderungsanträgen laufend aktualisiert. Nach der aktuellen Planung entwässert die Kleilagerfläche Saline über eine vorhandene unter dem Deich verlaufende Leitung direkt in die Elbe und das Rücklaufwasser von der Sandlagerfläche wird über den vorhandenen unter dem Deich verlaufenden Betriebswasserkanal RSH1 der AOS direkt in die Elbe abgeleitet.
Eine Einleitung von Abtrocknungs- oder Oberflächenwasser von der Sand- oder der Kleilagerfläche in binnendeichs liegende Oberflächengewässer ist nicht vorgesehen, so dass sich entsprechend auch keine Auswirkungen auf diese ergeben, die im Rahmen der Untersuchung der Verträglichkeit mit der Wasserrahmenrichtlinie berücksichtigt werden müssten.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend, Einleitungen in andere Oberflächengewässer sind nicht vorgesehen.

Text Stellungnahme:
(A.16.21) **V. Kompensationsmaßnahme Krautsand (Heft 11, Abschnitt 14.6.3, S. 657)**
Die geplante Verlegung des „Deichsieles“ greift stark in die hydrologische Situation der landwirtschaftlichen Flächen und deren Be- und Entwässerung ein. Die Flächen westlich

der Maßnahmenfläche im Bereich des vorhandenen Siels werden einem anderen Be- und Entwässerungsregime zugeordnet.

Auf Luftbildern ist zu erkennen, dass westlich des Siels das Sandloch stark verlandet ist. Es besteht die Gefahr, dass nach Verlegung des Siels das Sandloch auf einer längeren Strecke verlandet. Dies führt zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand. Diese Punkte werden im wassertechnischen Fachbeitrag (SWECO GmbH (2022)) nicht berücksichtigt.

Hier ist eine enge Abstimmung mit den Eigentümern, dem Wasser- und Bodenverband Krautsand (WBV) sowie mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV) erforderlich. Ggf. sind entsprechende Vereinbarungen zu treffen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht, denn das Deichsiel wird nicht verlegt. Dem Hinweis wird gefolgt, eine Abstimmung mit den genannten Verbänden wird zeitnah erfolgen sowie eine weitere Beteiligung im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist in Teilen gegenstandslos, denn das Deichsiel wird nicht verlegt. Insoweit kommt es nicht zu den vorgetragenen Auswirkungen. Der Antragstellerin wird mit Nebenbestimmung I.4.1.7.4 aufgegeben, landschaftspflegerische Ausführungspläne (LAP) für die Kompensationsflächen aufzustellen. Der LAP für die Kompensationsfläche Krautsand ist mit den genannten Stellen abzustimmen.

Text Stellungnahme
Das Projekt könnte Auswirkungen auf das vom Bund geförderte Naturschutzgroßprojekt Krautsand des WWF haben, bei dem es u. a. um die Wiederanbindung von Gewässern an die Tide geht. Der WWF untersucht über sehr aufwändige Computermodellen, welche wasserbaulichen Maßnahmen welche Auswirkungen auf die Gewässer haben und wie ein Verlanden der wieder an die Tide angeschlossenen Gewässer vermieden werden kann. Vor diesem Hintergrund wird die Beteiligung des WWF (Beatrice Claus | Naturschutzgroßprojekt Krautsand | Projektleitung | WWF Deutschland | Sietwender Straße 91 | 21706 Drochtersen) empfohlen.

Erwiderung Antragstellerin:
Erste Abstimmungen mit dem WWF sowie der Unteren Naturschutzbehörde des LK Stade (UNB) und dem Unterhaltungsverband Kehdingen haben bereits stattgefunden, ein weiterer Austausch wurde vereinbart. Die UNB des Landkreises Stade hat den NLWKN mit Email vom 26.05.2023 (siehe auch A.44. in dieser Synopse) auf die möglichen und aus naturschutzfachlicher Sicht sinnvollen Synergien zwischen der Kompensationsmaßnahme Krautsand und dem vom WWF auf Krautsand (im Rahmen des Förderprogramms chanceNatur) geplanten Naturschutzgroßprojekt hingewiesen und in Absprache und Einvernehmen mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV18) um Aufnahme folgender Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss gebeten:
„*Auf den Neubau des Sielbauwerkes an der Kompensationsfläche kann verzichtet werden, wenn die Kompensationsfläche in die Maßnahmenumsetzung des Naturschutzgroßprojektes Krautsand des WWF eingeht (Projektabschnitt Grünland-Wasser-Landschaft) und die Entwässerung der umliegenden Flächen nachweislich dauerhaft gewährleistet ist. Voraussetzung für diese Nebenbestimmung ist die Genehmigung der Phase 2 des Naturschutzgroßprojektes*.“
Die Vorhabenträgerin stimmt dieser Nebenbestimmung inhaltlich zu. Die Formulierung obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des Landkreises zum Naturschutzgroßprojekt Krautsand des WWF zur Kenntnis. Der WWF hat sich im Anhörungsverfahren nicht geäußert. Zur Erwiderung der Antragstellerin und der dort genannten Email des Landkreises Stade vom 26.05.2023 wird auf die Abwägung der Planfeststellungsbehörde zu A.44.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.16.22) Die **untere Deichbehörde** des Landkreises Stade nimmt wie folgt Stellung.

(A.16.23) AVG-Anleger:
Aus den Unterlagen geht hervor, dass der Bereich zwischen der Spundwand und dem Deich nicht auf die Höhe der Spundwand aufgefüllt werden soll. Das würde im Sturmflutfall dazu führen, dass das Wasser sich zwischen Spundwand und Deich staut. Dadurch besteht die Gefahr, dass der Deichfuß vernässt und infolgedessen die Deichsicherheit gefährdet wird. Von daher bestehen gegen die Planungen in diesem Punkt starke Bedenken.

Der Bereich zwischen Spundwand und Deich müsste entweder aufgefüllt werden oder aber es muss eine funktionierende Entwässerung für diesen Bereich hergestellt werden. Für Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtung wäre danach dauerhaft der Antragsteller zuständig. In den Unterlagen ist kein Plan zu finden, in dem der Aufbau der Verladeplattform vollständig nachvollziehbar dargestellt ist. Dies wird von hier nachgefordert. Weiterhin wird die Höhe der Verladeplattform wird mit 7,50 m NHN angegeben. Nach der Erhöhung des Vorsorgemaßes von 0,5 m auf 1,0 m kann ein Bemessungswasserstand von 8,10 m NHN in diesem Bereich in den nächsten Jahrzehnten auftreten. Eine entsprechende Anpassung der Höhe der Verladeplattform erscheint sinnvoll, wenn diese nicht nach wenigen Jahren nach dem Bau erneut angepasst werden soll.

Des Weiteren ist keine genaue Darstellung des Deichverteidigungs- und Treibselräumweges, (z. B. der Aufbau der Wege) in den Unterlagen. Diese ist nachzureichen.

Erwiderung Antragstellerin:
Am AVG werden die Füllbohlen der deichparallelen Wand bis unter Niedrigwasser abgesenkt. Damit ist eine Entwässerung zu jeder Zeit gegeben.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 eine Änderung der Konstruktion der Spundwände des AVG beantragt. Ein Teil dieser Änderung der Konstruktion ist es, dass die Füllbohlen der Anlegerwand bis unter den mittleren Niedrigwasserstand abgesenkt werden. Hierdurch wird der freie Abfluss von Oberflächenwasser und bei Hochwasser eindringenden Wassers sichergestellt.
Um Erosion an der hinter der Anlegerwand befindlichen Böschung durch das ein- und ausschwingende Wasser oder durch Wellenangriff zu vermeiden, hat die Antragstellerin mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 die Sicherung der Böschung in Teilen der nördlichen Flügelwand und der Anlegerwand beantragt.
Eine Vernässung des Deichfußes kann durch die dargestellten Maßnahmen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vermieden werden.

Den Hinweis auf die Höhe der Verladeplattform im Bezug zum zukünftigen Bemessungswasserstand in der Elbe nimmt die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass das um 0,50 m erhöhte Vorsorgemaß zur

Berücksichtigung des Klimawandels aller Wahrscheinlichkeit nach erst in einigen Jahrzehnten und auch dann nur im Falle von sehr schweren Sturmfluten ausgeschöpft werden wird. Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde in der geplanten Höhe der Verladeplattform keine fehlerhafte Planung, welche das Versagen der Zulassung rechtfertigen würde, sondern vielmehr die der Antragstellerin einzuräumende planerische Freiheit.

Text Stellungnahme:
(A.16.24) Sandlagerfläche:

In den Unterlagen fehlen die Angaben und Pläne, wie die Ein- und Auslaufleitungen als Deichquerungen hergestellt werden sollen. Das Auflegen der Leitungen auf den Deich ist aus Deichsicherheitsgründen abzulehnen. Empfohlen wird eine Brücke über den Deich (lichte Höhe über den Deich: 2,0 m), so dass die Grasnarbe nicht geschädigt wird und die Deichunterhaltung weiterhin uneingeschränkt möglich ist. Des Weiteren ist vom Antragsteller sicherzustellen, dass es zu keinen Sandverwehungen auf den Deich kommt. Bei Winden und Stürmen überwiegend aus westlichen Richtungen kann es zu Sandablagerungen auf dem Deich kommen, die die Grasnarbe schädigen würden. Aus diesem Grunde, sind Vorkehrungen zu treffen, um Sandablagerungen auf dem Deich ausschließen zu können.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Unterlagen wurden entsprechend aktualisiert. Erste Gespräche mit dem DV Kehdingen Oste sowie der unteren Deichbehörde zu einer detaillierten Ausführungsplanung haben stattgefunden, weitere Abstimmungen folgen.

Abwägung PFB:
Mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 hat die Antragstellerin die Nutzung des bestehenden Regenhauptsammlers 1 mit der zugehörigen Deichquerung zum Zwecke der Rückführung des Spülwassers aus dem Sandlager zurück in die Elbe beantragt. Damit entfällt eine neu zu errichtende Deichquerung. Dies wertet die Planfeststellungsbehörde als positiv im Sinne der Deichsicherheit.
Die für den Zulauf in das Spülfeld erforderliche Spülleitung wird die Antragstellerin im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem örtlich zuständigen Träger der Deicherhaltung und der Unteren Deichbehörde abstimmen (vgl. Nebenbestimmung I.4.1.2.19) um eine Gefährdung der Deichsicherheit auszuschließen.

Zwischen dem Deich und dem Sandlager besteht an jeder Stelle ein Abstand von mindestens 250 m. Darüber hinaus plant die Antragstellerin, den Sand in das Sandlager einzuspülen, wodurch der Sand feucht und nicht windanfällig ist. Außerdem ist geplant, die Sandlagerfläche gegen Sandflug zu sichern.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist es nicht verhältnismäßig, der Antragstellerin eine permanente Befeuchtung des Sandes, das Aufstellen von Sandfangzäunen oder vergleichbare Maßnahmen aufzuerlegen. Dies gilt insbesondere, da die Planfeststellungsbehörde die Wahrscheinlichkeit einer Verwehung von derart großen Mengen Sandes, die geeignet wären eine Schädigung der Grasnarbe zu verursachen, über eine Entfernung von mindestens 250 m für so gering erachtet, dass sie die Auferlegung von Vermeidungsmaßnahmen als nicht verhältnismäßig erscheinen lässt.

Text Stellungnahme:
(A.16.25) Kleilagerflächen:

Vom Antragsteller ist sicherzustellen, dass es zu keinen Materialverwehungen auf den Deich kommt. Bei Winden und Stürmen überwiegend aus westlichen Richtungen kann es zu Verwehungen und anschließend zur Ablagerung des Materials auf dem Deich

kommen, was die Grasnarbe schädigen würden. Aus diesem Grunde, sind Vorkehrungen zu treffen, um Materialablagerungen auf dem Deich ausschließen zu können.

Erwiderung Antragstellerin:
Zur Minimierung der Staubbelastung durch Materialverwehungen werden alle Fahrwege mit Wasser benetzt. Weiterhin wird ein Wall um das Grundstück geschoben, der begrünt wird. Die Kleimiete wird nicht höher als der Wall und ebenfalls begrünt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde sieht die von der Antragstellerin in Rahmen der Erwiderung und auch bereits in den Antragsunterlagen beschriebenen Maßnahmen zur Staubreduktion als geeignet und hinreichend an, um Verwehungen von Bodenmaterial auf den an das Kleilager angrenzenden Hauptdeich auf ein nicht erhebliches Maß zu begrenzen. Die Maßnahmen derart weitreichend auszugestalten, dass Verwehungen auf den Hauptdeich ausgeschlossen werden können, wäre nicht verhältnismäßig.

Text Stellungnahme:
(noch A.16.25) Das Lagern von Klei zur späteren Verwendung für Deichbaumaßnahmen wird sehr positiv gesehen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass eine solch große Menge von Klei im Bereich von Südkehdingen aufgrund der sehr guten Kleiqualität und Kleistärke der dortigen Deiche nicht benötigt wird. Der Bedarf in Nordkehdingen und im Alten Land ist deutlich größer, so dass eine Lagerung des Kleis in Nordkehdingen und/oder südlich der Schwingemündung für den späteren Einbau vorteilhafter wäre.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert, ein Kleilager ist nunmehr südlich der Schwingemündung vorgesehen („Kleilager Saline“).

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.

Text Stellungnahme:
(noch A.16.25) Es gibt unterschiedliche Angaben im Erläuterungsbericht und in den umweltfachlichen Unterlagen zum Fahrtweg des Kleis vom Anleger am Ruthenstrom zur momentan vorgesehenen Kleilagerfläche. Im Erläuterungsbericht wird angegeben, dass lediglich die Deichüberfahrt am Ruthenstrom für den Transport von 3 m auf 8 m verbreitert werden soll. In den umweltfachlichen Unterlagen ist angegeben, dass der Deichverteidigungsweg auf einer Länge von 1.200 m von 3 m auf 8 m verbreitert werden soll. Gegen die Verbreiterung des Deichverteidigungsweges auf 8 m bestehen von hier aus starke Bedenken, da entweder der Deichfußentwässerungsgraben oder aber der Deichfuß überbaut werden müssten. Dies beeinträchtigt die Deichsicherheit.

Der Deichverband ist für sämtliche Schäden am Deich zu entschädigen. Dazu zählen neben dem eigentlichen Deichkörper auch die Deichverteidigungswege, die Deichentwässerungsgräben und, sofern vorhanden, die Treibselräumwege.

Die Klei-Lagerflächen auf den städtischen Flächen im Bereich des Deichschartes Stadersand für die Deicherhöhung zwischen Stadersand und dem LNG Terminal sind so

anzulegen, dass das Material nicht direkt an den Deich gelagert wird, damit die Grasnarbe nicht beschädigt wird. Weiterhin ist eine ausreichende Entwässerung der Lagerfläche zur Schwinge hin zu gewährleisten. Ein Vernässen des Deichfußes hinter der Lagerfläche durch die Entwässerung des Materials, durch Niederschlagswasser oder durch einstauendes Oberflächenwasser im Sturmflutfall muss verhindert werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Entwässerung am Kleilager Schwinge wird bautechnisch sichergestellt. Das Lager wird so angelegt, dass eine Entwässerung jederzeit gewährleistet ist und der Deich nicht beschädigt wird.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur ausreichenden Entwässerung des Kleilagers am Schwingedeich zur Kenntnis. Der Antragstellerin wird auferlegt, die Lagerflächen und die Mieten derart zu gestalten, dass anfallendes Oberflächenwasser unverzüglich und ohne Schäden zu verursachen frei abfließen kann (siehe Nebenbestimmung I.4.1.2.6).

Text Stellungnahme:
(A.16.26) Als Hinweise gibt der Landkreis Stade zudem noch Folgendes mit:

- Dem Deichverband Kehdingen – Oste ist ein Unbedenklichkeitsnachweis nach LAGA und der ErsatzbaustoffV für den Einbau des Kleis und des Sandes zum Einbau auf bzw. im Deich vorzulegen.
- Im Bereich der Kleianlieferung vom Ruthenstrom zur Lagerfläche liegt zwischen dem Deichverteidigungsgraben und dem Deichfußentwässerungsgraben eine Gasleitung der EWE.
- Der Deichverband und auch die Untere Deichbehörde sind zu den Baubesprechungen einzuladen.

Erwiderung Antragstellerin:
Hinweise sind zur Kenntnis genommen und werden beachtet bzw. umgesetzt.
Der Nachweis ist in Heft 6cn enthalten. Die Untersuchungen nach EAK 2002 werden zurzeit durchgeführt; die ersten Ergebnisse wurden den verschiedenen TÖBs in der KW 23 übersandt. Die weiteren Untersuchungen werden bauablaufbedingt nach Ausbaggerung des Kleis durchgeführt und die Ergebnisse den TÖBs sofort nach Erhalt zur Verfügung gestellt. Die Vorhabenträgerin geht aber von einer vollständigen Verwertbarkeit des Kleibodens im Deichbau aus.
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert, ein Kleilager ist nunmehr südlich der Schwingemündung vorgesehen („Kleilager Saline“).

Die angesprochenen zusätzlichen Untersuchungen der Schadstoffbelastungen auch der tiefer liegenden auszubauenden Sedimentschichten (Heft 6cn der Antragsunterlagen) haben zudem ergeben, dass eine Einstufung als >Z2 nach LAGA bzw. >BG-F3 nach ErsatzbaustoffV nur sehr vereinzelnd vorkommt (2 Proben).

Diese Areale werden gesondert ausgebaut und in der Schute nochmals beprobt. Nach dem Erhalt der Ergebnisse dieser Beprobung wird das Material entweder auf das Kleilager verbracht oder direkt auf einen LKW geladen und deponiert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und wird, soweit sie nicht bereits im Rahmen des 2. Antrages auf Planänderung vom 14.11.2022 Berücksichtigung gefunden haben, deren Berücksichtigung der Antragstellerin durch Nebenbestimmungen (siehe I.4.1.2.3) auferlegen.

Text Stellungnahme:
(A.16.27) Stellungnahme als Untere Wasserbehörde bezüglich §78 WHG
Die Kompensationsflächen an der Schwinge liegen im Überschwemmungsgebiet (ÜSG) der Schwinge. Durch die Kompensationsmaßnahmen darf kein Stauraum des ÜSG verloren gehen. Sollte dies doch der Fall sein, ist der Stauraumverlust orts- und zeitnah zu ersetzen. Es ist sicherzustellen, dass der Hochwasserabfluss durch die Maßnahmen nicht beeinträchtigt wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Dem Hinweis wird gefolgt. Die UWB wird im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung beteiligt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Unteren Wasserbehörde zur Kenntnis. Die Kompensationsflächen liegen tlw. in dem durch den NLWKN vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Schwinge. Die Schutzvorschriften der §§ 78 und 78a WHG sind durch die Antragstellerin einzuhalten. Auf Hinweis I.4.3.1.5 und Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.16.28) Von Seiten weiterer Fachämter bestehen keine Bedenken, Anmerkungen oder Hinweise. Um eine Durchschrift des Abwägungsergebnisses wird gebeten.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme **A.28** vom 30.11.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.28.1) Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme des Landkreises Stade zum o.g. Verfahren:

Raumordnung:
Die Nutzung des ehem. Salinen-Areals als Kleilagerstätte ist mit den Zielen der Raumordnung vereinbar, sofern es sich um eine temporäre Nutzung handelt. Das Landes-Raumordnungsprogramm legt für den Standort ein Vorranggebiet großtechnische Energieanlagen fest. Auch das Regionale Raumordnungsprogramm 2013 für den Landkreis Stade legt hier ein Vorranggebiet Großkraftwerk fest.

Es ist wichtig, dass die Kleilagerstätte als temporäre Zwischennutzung genehmigt wird, um nicht in Konflikt mit den Zielen der Raumordnung zu kommen. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass eine Verlängerung dieser Zwischennutzung über die beabsichtigten 36 Monate hinaus zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in Aussicht gestellt werden kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Nutzung des ehemaligen Salinen-Geländes für das Kleilager Saline ist nur temporär – für maximal 3 Jahre – vorgesehen. Anschließend wird die Fläche wiederhergestellt.

Abwägung PFB:
Der Forderung des Landkreises ist mit der Befristung der Nutzung der Kleilagerfläche entsprochen.

Text Stellungnahme:
(A.28.2) Naturschutz:
Naturschutzfachlich relevant war bei der ersten Planänderung die Planung einer Kleilagerfläche auf Krautsand. Diese Planung wurde durch die zweite Planänderung verworfen, sodass die Ausführungen sich auf die zweite Planänderung mit der Planung einer Kleilagerfläche auf dem ehemaligen Salinengelände an der Schwingemündung beziehen.

1.FFH Prüfung
Die FFH Prüfung für die 2. Änderung ergab, dass mit der 2. Planänderung, unter Berücksichtigung der beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes 03 „Unterelbe“ sowie des EU-Vogelschutzgebietes V 18 „Unterelbe“ ausgeschlossen werden können.

Daher wird hiermit seitens der unteren Naturschutzbehörde (UNB) **das Benehmen über die Verträglichkeit des Projektes, hier zweite Planänderung, mit dem Vogelschutzgebiet V18 „Unterelbe“ und dem FFH-Gebiet FFH03 „Unterelbe“ gemäß § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verb. mit § 26 NAGBNatSchG hergestellt**.

Die Aussagen zur FFH Prüfung des Gesamtvorhabens bleiben unberührt.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Prüfung der FFH-Verträglichkeit unter Ziffer II.3.11.1.

Text Stellungnahme:
(A.28.3) 2. Artenschutz
Der Aussage, dass für die 2. Planänderung sowie für das Gesamtvorhaben keine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatschG erforderlich ist, wird gefolgt.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre artenschutzrechtliche Prüfung unter Ziffer II.3.11.2

Text Stellungnahme:
(A.28.4) 3. Landespflegerischer Begleitplan
Zu den Vermeidungs- und Minimierungsarbeiten im LPB ist folgendes anzumerken:

V06: Die Ergebnisse der Kontrolle der Rückwanderung vom Teich des AOS Geländes sind der UNB mitzuteilen.

V 10: Vor Aufhängen der Nistkästen im Feuchtbiotopkomplex westlich der Kleilagerfläche ist sicherzustellen, dass dort die Populationsdichte des Stars so gering ist, dass durch die Maßnahme eine Erhöhung der Brutdichte möglich ist. Die Ergebnisse sind unaufgefordert der UNB vorzulegen.

Wiederherstellungsmaßnahme WH6: Für die Einsaat der Fläche im Anschluss an die Maßnahme ist eine **kräuterreiche** Regiosaatgut-Mischung des Ursprungsgebietes 1 zu nutzen.

In den Punkten, die nicht von der Planänderung erfasst sind, gilt die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 30.08.2022 uneingeschränkt weiter.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Ergebnisse der Kontrollen werden der UNB durch die UBB mitgeteilt.
Eine Kontrolle der Bäume vor der Fällung durch die UBB hat inzwischen ergeben, dass diese keinerlei Höhlen aufweisen. Es sind also keine potenziellen Nisthöhlen verlorengegangen und entsprechend müssen auch keine zusätzlichen Nistkästen aufgehängt werden.
Es wird zugesagt, eine kräuterreiche Regiosaatgutmischung anzusäen, beispielsweise die Grundmischung von SaatenZeller (mit 70 % Gräsern und 30 % Kräutern und Leguminosen) oder eine vergleichbare Mischung.

Abwägung PFB:
Die Forderungen sind im Maßnahmenblatt WH6 für die Wiederherstellung der Kleilagerfläche Saline berücksichtigt. Abstimmungen und Informationspflichten in der Umsetzung können der Umweltbaubegleitung gemäß Maßnahmenblatt V12 vorbehalten bleiben.

Text Stellungnahme:
(A.28.5) <u>Umweltamt - Abteilung Wasserwirtschaft und Bodenschutz:</u>
Die untere Wasserbehörde des Landkreises Stade gibt folgende Stellungnahme ab:

Es ist für alle Einleitungen sicherzustellen, dass keine Schwebstofffahnen in der Elbe entstehen. Hierzu sollte in der Einleiterlaubnis des NLWKN der Parameter „abfiltrierbare Stoffe“ aufgenommen und auf 50 mg/l begrenzt werden. In der Einleiterlaubnis sollten auch Maßnahmen zur behördlichen Überwachung aufgenommen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Dies wird durch die Absetzbecken gewährleistet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Stellungnahme des Landkreises Stade und nimmt die Nebenbestimmung unter Ziffer I.4.1.9 in den Planfeststellungsbeschluss auf.

Text Stellungnahme:
(noch A.28.5) Nach unserem Kenntnisstand werden zurzeit umfangreichen **Bodenproben** genommen und analysiert. Ergebnisse liegen dem Landkreis Stade noch nicht vor. Im Hinblick auf eine saubere Trennung von unbelasteten und belasteten Böden und die

Bewertung der Inhaltsstoffe des einzuleitenden Abtrockenwassers sollten diese Ergebnisse abgewartet und bewertet werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Ergebnisse der Bodenproben werden als Grundlage der Baggerung benutzt. Die Beprobung der obersten Bodenschichten ist in den Heften 6 a und 6 b enthalten.
Alle weiteren Ergebnisse sind im Heft 6cn enthalten.
Als Ergebnis dieser Untersuchungen kann zusammengefasst werden, dass eine Einstufung nach >Z2 nach LAGA bzw. >BG-F3 nach ErsatzbaustoffV nur sehr vereinzelnd vorkommt (2 Proben). Diese Areale werden gesondert ausgebaut und in der Schute nochmals beprobt. Nach dem Erhalt der Ergebnisse dieser Beprobung wird das Material entweder auf das Kleilager verbracht oder direkt auf einen LKW geladen und deponiert.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat mit dem 4. Änderungsantrag die Erkenntnisse der weiteren Bodenproben vorgelegt. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung liegen der Planfeststellungsbehörde mit den von der Antragstellerin genannten Heften 6a, 6b und 6cn ausreichend Nachweise vor. Die Planfeststellungsbehörde nimmt die daher unterdessen veralteten Hinweise zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(noch A.28.5) Auf dem **AVG Anleger soll Niederschlagswasser** über Sammeltanks mit Schlammfängen in die Elbe eingeleitet werden. Diese Einleitung ist nach Auffassung der unteren Wasserbehörde des Landkreises Stade erlaubnispflichtig. Es sind Angaben zu machen, welche Belastungen zu erwarten sind, damit entsprechende Überwachungsparameter festgelegt werden können.

Erwiderung Antragstellerin:
Es werden keine Belastungen erwartet. Im Havariefall wird das Becken zur Elbe abgeschiebert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an und weist die Einwendung hinsichtlich eines Erfordernisses einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung des Niederschlagswassers am AVG im Verantwortungsbereich der Antragstellerin zurück. Insoweit wird auf die Ausführungen unter A.16.17 verwiesen.

Sobald eine Suprastruktur installiert ist, hat deren Betreiber die Möglichkeit und Verantwortung, das Einleiten ggf. auch kontaminierten Niederschlagswassers (Havariefall) über den Schieber zu kontrollieren. Entsprechend hat auch der Betreiber der Suprastuktur ab diesem Zeitpunkt, zu dem auch Verunreinigungen durch den Betrieb nicht mehr ausgeschlossen werden können, für die Einleitung eine Erlaubnis zu beantragen.

Text Stellungnahme:
(noch A.28.5) Es sind weiterhin Angaben zu machen, wie die **Schiffsabwässer** ankommender Schiffe entsorgt werden sollen. Hierüber sind keinerlei Angaben vorhanden.

Erwiderung Antragstellerin:
Ein Anschluss für Schiffsabwässer ist nicht geplant. Diese werden mittels Tankschiff entsorgt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Soweit die Hafeninfrastruktur keine Entgegenahme von Schiffsabwässern vorsieht, ist die Einwendung unbeachtlich.

Text Stellungnahme:
(A.28.6) *Zum Sandlager*
Nach den Antragsunterlagen ist auf dem AOS-Gelände ein Sandlager geplant. Der Sand soll aus dem Baustellenbereich entnommen und über eine Leitung eingespült werden. Über eine Ablaufleitung, welche über den Deich geführt wird, wird das Abtrockenwasser über ein Absetzbecken in die Elbe eingeleitet.

In den Unterlagen fehlen Angaben zur konkreten Ausführung insbesondere hinsichtlich der folgenden Aspekte:

- Bemessung des Absetzbeckens unter Berücksichtigung des anfallenden Abtrockenwassers sowie des Niederschlagswassers und Einleitmengen, Angaben zum Betrieb (z. B. Entschlammung)
- Sicherung des außendeichs liegenden Absetzbeckens im Falle einer Sturmflut
- Leistungsfähigkeit der Pumpen
- Angaben und Berechnungen zur Größe und Bauweise des Absetzbeckens
- Darstellung der Maßnahmen, wie eine ausreichende Absetzung erzielt wird
- Maßnahmenkatalog zur Überwachung der Inhaltsstoffe im einzuleitenden Abtrockenwasser
- Angaben zur Abdichtung des Sandlagers sowie des Absetzbeckens einschl. eines Nachweises der Eignung der geplanten Materialien
- Angaben, wie „saubere“ und „verunreinigte“ Sande getrennt werden und wie die getrennte Ablagerung und ggf. die entspr. Behandlung der Abwässer erfolgt.

Zuständig für die Abwasserentsorgung ist in diesem Bereich die Hansestadt Stade. Gem. § 96 NWG ist die Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht auf den Nutzungsberechtigten durch die zuständige Wasserbehörde erforderlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Es wird nach den anerkannten Regeln der Technik aufgespült. Es wird lediglich das zur Verflüssigung des Sandes aus der Elbe entnommene Wasser wieder im Freigefälle zurückgeleitet.
Das Wasser wird durch Spüldeiche so lange auf dem Spülgelände umgeleitet, bis eine ausreichende Absetzung des Sandes erfolgt ist. Dies ist erfahrungsgemäß nach ca. 5 Minuten erreicht. Das im Deichvorland zusätzlich angelegte Absetzbecken wird entsprechend des zum Einsatz kommenden Hopperbaggers dimensioniert und mit aus Kleiboden hergestellten Spüldämmen gesichert.
Anhand der momentan durchgeführten Sedimentuntersuchungen kann zielgenau gebaggert und aufgespült werden, so dass – sollte es erforderlich sein – einzelne Bereiche nach unten hin mit einer PE-LD-Dichtungsbahn, UV-stabilisiert für mehrjährige Anwendung abgedichtet werden könnten.
Sämtliche Maßnahmen werden mit einer bereits beauftragten bodenkundlichen Baubegleitung (DIE PROF. BURMEIER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH) abgestimmt.

Abwägung PFB:
Mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 hat die Antragstellerin die Nutzung des bestehenden Regenhauptsammlers 1 mit der zugehörigen Deichquerung zum Zwecke der Rückführung des Spülwassers aus dem Sandlager zurück in die Elbe beantragt.

Mit dem genannten Antrag auf Planänderung wurde ebenfalls die Nutzung von zwei momentan nicht mehr genutzten Betonbecken der AOS (ehemals Standort Elektrolyseöfen) als Sandfang beantragt. Die Hinweise und Bedenken hinsichtlich des ursprünglich außendeichs geplanten Sandfanges sieht die Planfeststellungsbehörde, da dieser nicht länger durch die Antragstellerin beantragt wird, als nicht länger von Belang an.

Für das Rücklaufwasser aus dem Spülfeld gilt ein Katalog an Überwachungswerten deren Grenzwerte nicht überschritten werden dürfen (Nebenbestimmung I.4.1.9.4). Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der Eigenüberwachung durch die Antragstellerin sicherzustellen, der Umfang der Eigenüberwachung ist durch Nebenbestimmung I.4.1.9.5 der wasserrechtlichen Erlaubnis geregelt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung glaubhaft dargelegt, dass und in welcher Art und Weise eine Separierung möglicherweise belasteter Sande im Spülfeld möglich ist. Die Antragstellerin sagt zu, dass eine Separierung belasteter Sande und eine entsprechende Abdichtung in Abstimmung mit der bodenkundlichen Baubegleitung erfolgt (Zusage I.4.2.1.5).

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass es sich bei dem Rücklaufwasser aus dem Spülfeld nicht um Abwasser i. S. d. § § 54 Abs.1 WHG handelt. Damit ist eine Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht gem. § 96 NWG nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.28.7) *Zum Kleilager auf dem Uniper-Gelände*
Auf dem „Uniper-Gelände“ (ehem. Saline) ist ein großes Kleilager geplant. Hier soll das Abtrockenwasser über Absetzbecken in die Elbe geleitet werden.

In den Unterlagen fehlen Angaben zur konkreten Ausführung insbesondere hinsichtlich der folgenden Aspekte:

- Beschaffenheit des Untergrundes, Maßnahmen zur Abdichtung des Lagers sowie der Absetzbecken, Nachweis der Eignung der geplanten Materialien
- Bemessung des Absetzbeckens unter Berücksichtigung des anfallenden Abtrockenwassers sowie des Niederschlagswassers und Einleitmengen, Angaben zum Betrieb (z. B. Entschlammung)
- Leistungsfähigkeit der Pumpen
- Angaben und Berechnungen zur Größe und Bauweise des Absetzbeckens
- Darstellung der Maßnahmen, wie eine ausreichende Absetzung erzielt werden soll
- Maßnahmenkatalog zur Überwachung der Inhaltsstoffe im einzuleitenden Abtrockenwasser
- Sofern die Überwachungswerte der zu erteilenden Erlaubnis nicht eingehalten werden können, soll das Abwasser ordnungsgemäß entsorgt werden. Ein möglicher Entsorgungsweg ist für diesen Fall darzustellen.

Zuständig für die Abwasserentsorgung ist in diesem Bereich ebenfalls die Hansestadt Stade. Gem. § 96 NWG ist die Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht auf den Nutzungsberechtigten durch die zuständige Wasserbehörde erforderlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Im westlichen Bereich der Lagerfläche liegen sandige Auffüllungen, im restlichen Bereich stehen ca. 2 - 5 m starke, heterogen belastete Kleiböden an, die dem einzulagernden Material entsprechen. Die vorhandenen Böden sind außerdem mit Fremdstoffen wie Bauschutt, durchsetzt.

Durch die momentan durchgeführten Sedimentuntersuchungen kann zielgenau gebaggert werden und die Lagerflächen dort, wo nötig, nach unten hin mittels einer Kleischicht abgedichtet werden.
Die Absetzbecken werden entsprechend der erwarteten Abtrocknungswassermengen und eines Standardregenereignisses bemessen und mittels einer Kleischicht abgedichtet. Durch die erforderliche Beprobung des Rücklaufwassers verbleibt dieses ausreichend lange im Becken, damit sich Feinteile absetzen können. Die Becken werden mit handelsüblichen Tauchpumpen geleert und entwässern dann im Weiteren im Freigefälle über das vorhandene Entwässerungssystem, für das eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von 4.600 m³/d Wasser in die Elbe besteht. Über dieses vorhandene Entwässerungssystem wird auch das anfallende Oberflächenwasser wie auch schon vor der Maßnahme abgeleitet. Dieses ist in einer wasserrechtlichen Erlaubnis der Flächeneigentümerin Uniper geregelt. Diese Erlaubnis wird von NPorts zur Einleitung des Oberflächenwassers mit genutzt. Diesbezüglich hat NPorts mit Uniper einen Pachtvertrag geschlossen, der auch eine Gestattung der Benutzung der Uniper-Entwässerungsleitung durch NPorts umfasst. Sämtliche Maßnahmen werden mit einer bereits beauftragten bodenkundlichen Baubegleitung (die PROF. BURMEIERINGENIEURGESELLSCHAFT MBH) abgestimmt.

Abwägung PFB:
Mit dem 6. Antrag auf Planänderung vom 17.05.2023 hat die Antragstellerin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Sedimentationsbecken, die Untergrundabdichtung und das Untersuchungsregime des einzuleitenden Wassers im Bereich des Kleilagers Saline hinreichend umfangreich dargelegt.
Für das anfallende Abwasser gilt ein Katalog an Überwachungswerten, deren Grenzwerte nicht überschritten werden dürfen (Nebenbestimmung I.4.1.9.4). Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der Eigenüberwachung durch die Antragstellerin sicherzustellen, der Umfang der Eigenüberwachung ist durch Nebenbestimmung I.4.1.9.5 der wasserrechtlichen Erlaubnis geregelt.
Die Darlegung eines Entsorgungsweges für das nicht zur Einleitung zugelassene Abwasser ist nach Meinung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens noch nicht erforderlich. Vielmehr soll sichergestellt werden, dass grundsätzlich eine Alternative zur Einleitung besteht und diese bei der späteren Planung Berücksichtigung findet.
Die Planfeststellungsbehörde weist die Bedenken der Unteren Wasserbehörde aus den genannten Gründen zurück.

Text Stellungnahme:
(A.28.8) Zum Kleilager an der Schwinge
Weiterhin sind Kleilagerflächen an der Schwinge geplant. Es fehlen Angaben und Nachweise, inwieweit auch hier Abtrockenwasser anfallen kann und wie abschwemmende Sedimente zurückgehalten werden können. Dieses gilt auch für anfallendes Niederschlagswasser. Auch fehlen konkrete Darstellungen, wie im Fall einer Sturmflut die Entwässerung sichergestellt werden soll.

Erwiderung Antragstellerin:
In diesem Kleilager wird nur trocken ausgebauter Klei gelagert, so dass kein Abtrocknungswasser anfällt. Für die Entwässerung des Deichfusses wird gesorgt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur ausreichenden Entwässerung des Kleilagers am Schwingedeich zur Kenntnis. Der Antragstellerin wird auferlegt, die Lager-

flächen und die Mieten derart zu gestalten, dass anfallendes Oberflächenwasser unverzüglich und ohne Schäden zu verursachen frei abfließen kann (siehe Nebenbestimmung I.4.1.2.6).
Da hier kein bzw. nur unerhebliche Mengen an Abtrocknungswasser anfallen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein gesonderter Nachweis zur Ableitung von Abtrocknungswasser erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch A.28.8) Insgesamt ist festzustellen, dass die Antragsunterlagen nicht vollständig sind, so dass die oben angeführten Fragen offenbleiben. Daher kann von hier keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden. Wir bitten um entsprechende Ergänzung der Unterlagen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis und weist darauf hin, dass im Rahmen der unter Ziffer I.2.1 aufgeführten Anträge auf Planänderung eine Vervollständigung der Antragsunterlagen erfolgt ist.

Text Stellungnahme:
(A.28.9) Die **untere Deichbehörde** des Landkreises Stade nimmt wie folgt Stellung:

- Die Deichverbände sind für sämtliche Schäden, die am Deich (dazu zählen neben dem eigentlichen Deichkörper auch der Deichverteidigungsweg, die Deichentwässerungsgräben und sofern vorhanden die Treibselräumwege) zu entschädigen.
- In der Sturmflutzeit vom 1. Oktober bis zum 15. April eines jeden Jahres dürfen keine Arbeiten am Deich durchgeführt werden.
- Die Deichverbände müssen jederzeit den Deich (inkl. Deichverteidigungsweg, Treibselräumweg, Sturmflutschutzmauer) auch mit schwerem Gerät erreichen können.

Im Einzelnen wird wie folgt Stellung genommen:

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und berücksichtigt diese durch die Nebenbestimmungen I.4.1.2.10, I.4.1.2.5, I.4.1.2.2.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann der Antragstellerin kein umfassendes Bauverbot in dem Zeitraum vom 01.10. bis 14.04. jeden Jahres auferlegt werden. Dies gilt umso mehr, da das beantragte Vorhaben neben dem Küstenschutz im öffentlichen Interesse steht und dieses öffentliche Interesse insbesondere in der zügigen Umsetzung des Vorhabens liegt. Mit dem Ziel der Wahrung der Interessen des Küstenschutzes und der Antragstellerin regelt die Planfeststellungsbehörde, dass Arbeiten am Deich im Zeitraum vom 01.10. bis 01.04. jeden Jahres nach Zustimmung der Planfeststellungsbehörde und Anhörung des Trägers der Deicherhaltung möglich sind (siehe Nebenbestimmung I.4.1.2.5).

Text Stellungnahme:
(A.28.10) *Zu den Sandlagerflächen*
In den Unterlagen fehlen Angaben und Pläne, wie die Ein- und Auslaufleitungen im Bereich der erforderlichen Deichquerung hergestellt werden sollen. Ein Aufliegen der Leitungen auf dem Deich ist aus Deichsicherheitsgründen nicht möglich. Empfohlen wird die Herstellung einer Brücke über den Deich (lichte Höhe über den Deich 2 m), so dass die Grasnarbe nicht geschädigt wird und die Deichunterhaltung weiterhin uneingeschränkt möglich ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Deichquerung wird mit dem Deichverband besprochen und nach den Vorgaben ausgeführt.

Abwägung PFB:
Mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 hat die Antragstellerin die Nutzung des bestehenden Regenhauptsammlers 1 mit der zugehörigen Deichquerung zum Zwecke der Rückführung des Spülwassers aus dem Sandlager zurück in die Elbe beantragt. Damit entfällt eine neu zu errichtende Deichquerung. Dies wertet die Planfeststellungsbehörde als positiv im Sinne der Deichsicherheit.
Die für den Zulauf in das Spülfeld erforderliche Spülleitung wird die Antragstellerin im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem örtlich zuständigen Träger der Deicherhaltung und der Unteren Deichbehörde abstimmen (vgl. Nebenbestimmungen I.4.1.2.18 und I.4.1.2.19), um eine Gefährdung der Deichsicherheit auszuschließen.

Text Stellungnahme:
(Noch A.28.10) Bei Winden und Stürmen überwiegend aus westlichen Richtungen kann es zu Sandablagerungen auf dem Deich kommen. Diese beschädigen die Grasnarbe. Daher ist vom Antragsteller sicherzustellen, dass es zu keinen Sandverwehungen auf den Deich kommt.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Verwehung von Erdstoffen auf den Deich wird durch geeignete Maßnahmen vermieden, die randliche Verwallung und die Bodenmieten werden begrünt und alle Fahrwege bei Bedarf mit Wasser benetzt.

Abwägung PFB:
Zwischen dem Deich und dem Sandlager besteht an jeder Stelle ein Abstand von mindestens 250 m. Darüber hinaus plant die Antragstellerin, den Sand in das Sandlager einzuspülen, wodurch der Sand feucht und nicht windanfällig ist. Außerdem ist geplant, die Sandlagerfläche gegen Sandflug zu sichern.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist es nicht verhältnismäßig, der Antragstellerin eine permanente Befeuchtung des Sandes, das Aufstellen von Sandfangzäunen oder vergleichbare Maßnahmen aufzuerlegen. Dies gilt insbesondere, da die Planfeststellungsbehörde die Wahrscheinlichkeit einer Verwehung von derart großen Mengen Sandes, die geeignet wäre, eine Schädigung der Grasnarbe zu verursachen über eine Entfernung von mindestens 250 m für so gering erachtet, dass sie die Auferlegung von Vermeidungsmaßnahmen als nicht verhältnismäßig erscheinen lässt.

Text Stellungnahme:
(A.28.11) Zur Kleilagerung bzw.-entsorgung allgemein
Die Deichverbände können ausgebaggerten Klei nur abnehmen, wenn vom Vorhabenträger nachgewiesen wird, dass das Baggergut nach den „Empfehlungen für die Ausführung von Küstenschutzwerken“ (EAK 2002 des Ausschusses für Küstenschutzwerke

der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e.V. und der Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V.) als deichbaufähig eingestuft werden kann und wenn der Vorhabenträger eine Unbedenklichkeitsbescheinigung nach LAGA und Ersatzbaustoffverordnung vorlegen kann, nach der u. a. auch eine zukünftige Nutzung des Deiches als Weideland für Schafe möglich ist. Sofern diese Nachweise nicht vorgelegt werden können, ist das Baggergut anderweitig zu entsorgen. In den Unterlagen sind keine entsprechenden Angaben zu finden, so dass derzeit nicht abgeschätzt werden kann, ob und wenn ja, wieviel Klei von den Deichverbänden verwertet werden kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Untersuchungen nach EAK 2002 werden zurzeit durchgeführt, die ersten Ergebnisse wurden den verschiedenen TÖBs in der KW 23 2023 übersandt. Die weiteren Untersuchungen werden bauablaufbedingt nach Ausbaggerung des Kleis durchgeführt und die Ergebnisse den TÖBs sofort nach Erhalt zur Verfügung gestellt. Die Vorhabenträgerin geht von einer vollständigen Verwertbarkeit des Kleibodens im Deichbau aus.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den vorgebrachten Hinweis zur Kenntnis und verweist auf die von der Antragstellerin zugesagten (vgl. Zusage I.4.2.1.2) Untersuchungen zur grundsätzlichen Eignung des zwischengelagerten Baggergutes für den Deichbau. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.28.12) Zur Kleilagerung auf dem Uniper-Gelände
Das Deichschart, durch welches die Materialanlieferung erfolgen soll, ist bei Sturmflutvorhersage zu schließen. Des Weiteren ist das Deichschart außerhalb der Betriebszeiten grundsätzlich zu schließen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Forderung zur Kenntnis und nimmt diese als Nebenbestimmung (I.4.1.2.11) auf.

Text Stellungnahme:
(noch A.28.12) In den Unterlagen wird angegeben, dass die verschiedenen Kleilagerflächen mit einer 5 m hohen Umwallung zur Umgebung abgegrenzt werden. Die Rückhaltebecken werden nach den Plänen ebenfalls mit einer Verwallung versehen. Es ist sicherzustellen, dass sich zwischen den Verwallungen und dem Deich sowie der Hochwasserschutzwand kein Niederschlags- oder sonstiges Wasser stauen kann. Eine Entwässerung in diesen Bereichen ist sicherzustellen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.
Das Kleilager Saline wird so angelegt, dass eine Entwässerung des Deiches jederzeit gewährleistet ist und sich kein Wasser im Bereich des Deichfußes stauen kann.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 die Anlage von Entwässerungsgräben zwischen den die Kleilagerflächen umschließenden Verwal-

lungen und dem Hauptdeich bzw. der Hochwasserschutzwand beantragt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist bei fachgerechtem Bau der Entwässerungsgräben dem Hinweis der Unteren Deichbehörde ausreichend Rechnung getragen.

Text Stellungnahme:
(noch A.28.12) In den Antragsunterlagen sind keine Angaben zu der Entwässerungsleitung unter dem Deich enthalten. Bevor die Leitung zur Entwässerung wieder in Betrieb genommen werden kann, ist sie auf ihre Dichtheit zu überprüfen. Das Ergebnis dieser Dichtheitsprüfung ist dem Deichverband der I. Meile Altenlandes sowie der unteren Deichbehörde vorzulegen. Des Weiteren ist die Funktionsfähigkeit der Rückschlagklappe zu überprüfen. Auch dieses Ergebnis ist dem Deichverband der I. Meile Altenlandes und der unteren Deichbehörde vorzulegen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die technische Möglichkeit der Prüfung auf Dichtigkeit der Leitung wird mit dem Deichverband besprochen und nach der getroffenen Absprache durchgeführt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Forderung zur Kenntnis und nimmt diese als Nebenbestimmung (I.4.1.9.9) auf.

Text Stellungnahme:
(noch A.28.12) Es muss sichergestellt werden, dass es keine Materialumlagerungen durch Winde auf den Deich gibt, da sonst zum einen die Grasnarbe geschädigt werden kann und zum anderen das Gras nicht mehr für die Schafbeweidung zu nutzen ist. In diesem Fall wäre die Deichunterhaltung nicht mehr gewährleistet. Generell muss in Absprache mit dem Schäfer während des kompletten Lagerungszeitraumes gewährleistet sein, dass eine Deichunterhaltung mit Schafen möglich ist. Sollte dies nicht der Fall sein, ist der Antragsteller für die maschinelle Deichunterhaltung verantwortlich bzw. sind dem Deichverband der I. Meile Altenlandes die Kosten für den Mehraufwand der Deichunterhaltung zu erstatten.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Verwehung von Erdstoffen auf den Deich wird durch geeignete Maßnahmen vermieden, die randliche Verwallung und die Bodenmieten werden begrünt und alle Fahrwege bei Bedarf mit Wasser benetzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderung der Unteren Deichbehörde hinsichtlich der absoluten Verhinderung von Materialverwehungen vom Kleilager auf den Hauptdeich als unverhältnismäßig zurück.
Die Planfeststellungsbehörde sieht die von der Antragstellerin in Rahmen der Erwiderung und auch bereits in den Antragsunterlagen beschriebenen Maßnahmen zur Staubreduktion als geeignet und hinreichend an, um Verwehungen von Bodenmaterial auf den an das Kleilager angrenzenden Hauptdeich auf ein nicht erhebliches Maß zu begrenzen. Die Maßnahmen derart weitreichend auszugestalten, dass Verwehungen auf den Hauptdeich ausgeschlossen werden können, wäre nicht verhältnismäßig.
Die Unterhaltung des Hauptdeiches durch den Träger der Deicherhaltung wird durch die Nebenbestimmung I.4.1.2.13 sichergestellt.

Text Stellungnahme:
(A.28.13) Zur Kleilagerung im Bereich Stadersand
In den aktuell vorliegenden Unterlagen wird nun angegeben, dass auch direkt am Deichfuß zwischen dem Deichschart Stadersand und der Baustelle Material gelagert werden

soll. Auch in diesen Bereichen ist die permanente Entwässerung von Niederschlagswasser als auch von Wasser, welches durch Sturmfluten in den Bereich zwischen Deich und dem abgelagerten Material gelangt und Wasser, welches aus dem abgelagerten Material „ausblutet“, zu gewährleisten. Gleiches gilt weiterhin für die Materiallagerung im Bereich des Deichschartes Stadersand.

Von Seiten weiterer Fachämter bestehen keine Bedenken, Anmerkungen oder Hinweise. Um eine Durchschrift des Abwägungsergebnisses wird gebeten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
In diesem Kleilager wird nur trocken ausgebauter Klei gelagert, so dass kein Abtrocknungswasser anfällt. Auch im Bereich Stadersand wird das Kleilager so angelegt, dass eine Entwässerung des Deiches jederzeit gewährleistet ist und sich kein Wasser im Bereich des Deichfußes stauen kann.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur ausreichenden Entwässerung des Kleilagers am Schwingedeich zur Kenntnis. Der Antragstellerin wird auferlegt, die Lagerflächen und die Mieten derart zu gestalten, dass anfallendes Oberflächenwasser unverzüglich und ohne Schäden zu verursachen frei abfließen kann (siehe Nebenbestimmung I.4.1.2.6).
Da hier kein bzw. nur unerhebliche Mengen an Abtrocknungswasser anfallen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein gesonderter Nachweis zur Ableitung von Abtrocknungswasser erforderlich.

Stellungnahme **A.37** vom 28.03.2023 zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.37.1) Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme des Landkreises Stade zum o.g. Verfahren:

Untere Naturschutzbehörde:
Zum Schutz der Brutvögel ist die Vermeidungsmaßnahme V4 beschrieben. Die Vermeidungsmaßnahme muss vollumfänglich eingehalten und durch die Umweltbaubegleitung überwacht werden. Sollte durch die UBB trotz der Vermeidungsmaßnahme die Gefahr des Eintretens eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes gesehen werden, ist die untere Naturschutzbehörde des Landkreises unverzüglich zu unterrichten.
Ebenso sind die Vermeidungsmaßnahmen für Fische und Meeressäuger vollumfänglich durchzusetzen. Abweichungen sind zwingend mit der UNB zu besprechen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einhaltung der Vermeidungsmaßnahme V4 in der Fassung der 4. Planänderung (Heft 11m/11n) wird zugesagt und wie die der übrigen Vermeidungsmaßnahmen durch die Umweltbaubegleitung überwacht. Dies wird auch weiterhin wöchentlich dokumentiert und bei erkennbaren artenschutzrechtlichen Problemen umgehend Kontakt mit der unteren Naturschutzbehörde aufgenommen.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin ist verpflichtet ihr Vorhaben gemäß den planfestgestellten Planunterlagen, angepasst durch die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses, durchzuführen. Auf Nebenbestimmung I.4.1.1.2 wird hingewiesen. Überwachungen, Dokumentationen

und Abstimmungen mit der unteren Naturschutzbehörde sind Aufgaben der Umweltbaubegleitung gem. Maßnahmenblatt V12. Einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es nicht.

Text Stellungnahme:
(A.37.2) **Untere Wasserbehörde:**
Kleilager Saline - Änderungen gegenüber der bisherigen Planung.
Auf dem „Uniper-Gelände“, ehem. Saline, ist ein großes Kleilager geplant. Hier soll das Abtrockenwasser über Absetzbecken/Regenrückhaltebecken (RRB) nach einer Beprobung je nach Zustand in die Elbe geleitet werden.

Nach Prüfung des Antrags auf 3. und 4. Änderung der Planunterlagen des LNG-Terminals ist analog zu den Stellungnahmen aus September 2022 und zum 2. vorzeitigen Baubeginn keine endgültige Stellungnahme aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich. Für eine abschließende Beurteilung fehlen folgende Angaben / Ausführungen:

- Beschaffenheit des Untergrundes
- Maßnahmen zur Abdichtung des Lagers sowie der Absetzbecken
- Geplante Einleitmengen
- Leistungsfähigkeit der vorhandenen Leitung zur Ableitung in die Elbe
- Angaben, Berechnungen und zeichnerische Darstellungen zur Größe und Bauweise des Absetzbeckens/RRB
- Hydraulische Bemessung des Absetzbeckens/RRB und der Rohrleitungen unter Berücksichtigung des anfallenden Abtrockenwassers sowie des Niederschlagswassers. Aufgrund der Größe des Kleilagers ist mit erheblichen Wassermengen zu rechnen
- Betrachtung, was in einem außergewöhnlichen Starkregenereignis mit den Wässern in den RRB geschieht (wie z. B. Ein-/Überstau der Lagerflächen und der RRB), z. B. in Form von Überflutungsnachweisen. Zur Ermittlung der Niederschlagshöhen ist der neue Datensatz KOSTRA-DWD-2020 zu verwenden
- Darstellung der Maßnahmen, wie eine ausreichende Absetzung erzielt wird
- Aufstellen eines Betriebskonzepts mit Angaben zur Überwachung der Inhaltsstoffe, der absetzbaren Stoffen etc. im einzuleitenden Abtrockenwasser, Häufigkeit der Überprüfung, Art der Überwachungsmaßnahmen usw., Angaben zum Betrieb der Absetzbecken (z. B. Entschlammung). Die im Umweltbericht dargestellten Maßnahmen beziehen sich nur auf die Nassbaggerarbeiten
- Sofern die Überwachungswerte der zu erteilenden Erlaubnis nicht eingehalten werden können, soll das Abwasser ordnungsgemäß entsorgt werden. Ein möglicher Entsorgungsweg ist für diesen Fall darzustellen.

Zuständig für Abwasserentsorgung in diesem Bereich ist die Hansestadt Stade. Gemäß § 96 NWG ist die Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht auf den Nutzungsberechtigten durch die zuständige Wasserbehörde erforderlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderungen zu A.28.7 (Stellungnahme des LK Stade zur 1. und 2. Planänderung).

Abwägung PFB:
Mit dem 6. Antrag auf Planänderung vom 17.05.2023 hat die Antragstellerin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Sedimentationsbecken, die Untergrundabdichtung, geplante Einleitmengen und das Untersuchungsregime des einzuleitenden Wassers im Bereich des Kleilagers Saline hinreichend umfangreich dargelegt.

Für das anfallende Abwasser gilt ein Katalog an Überwachungswerten, deren Grenzwerte nicht überschritten werden dürfen (Nebenbestimmung I.4.1.9.4). Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der Eigenüberwachung durch die Antragstellerin sicherzustellen, der Umfang der Eigenüberwachung ist durch Nebenbestimmung I.4.1.9.5 der wasserrechtlichen Erlaubnis geregelt.
Eine Betrachtung von außergewöhnlichen Starkregenereignissen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier nicht erforderlich. Im Umkreis des Kleilagers befinden sich keine durch evtl. starkregenbedingte Überflutungen gefährdeten Anwohner. Durch die Einrichtung des Kleilagers entstehen keine Risiken, die nicht auch bereits ohne die Einrichtung des Kleilagers bestehen würden. Vielmehr werden im Bereich der Lagerfläche Polderstrukturen errichtet, die geeignet sind, im Starkregenfall als Retentionsraum zu dienen und das anfallende Niederschlagswasser kontrollierter abzuleiten. Hinzukommt, dass das Kleilager lediglich für einen Zeitraum von drei Jahren genehmigt wird. Die Wahrscheinlichkeit des Auftretens eines außergewöhnlichen Starkregenereignisses in diesem recht kurzen Zeitraum wird von der Planfeststellungsbehörde als dermaßen gering eingeschätzt, dass die Berücksichtigung eines solchen Starkregenereignisses bei der Dimensionierung des Entwässerungssystems als unverhältnismäßig angesehen wird.
Die Darlegung eines Entsorgungsweges für das nicht zur Einleitung zugelassene Abwasser ist nach Meinung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens noch nicht erforderlich. Vielmehr soll sichergestellt werden, dass grundsätzlich eine Alternative zur Einleitung besteht und diese bei der späteren Planung Berücksichtigung findet.
Die Planfeststellungsbehörde weist die Bedenken der Unteren Wasserbehörde aus den genannten Gründen zurück.

Text Stellungnahme:
(A.37.3) Sandlager:
Den Antragsunterlagen nach ist auf dem AOS- Gelände ein Sandlager geplant. Der Sand soll aus dem Baustellenbereich entnommen werden und über eine Leitung eingespült werden. Der Rücklauf und das Abtrockenwasser sollen über ein Absetzbecken geführt werden und an den vorhandenen RHS I angeschlossen werden.
Für die Einleitung des Oberflächenwassers aus dem RSH I in die Elbe hat der NLWKN eine Erlaubnis zugunsten der AOS/Prokon erteilt. Im Hinblick auf die zusätzliche Einleitung aus dem Sandlager ist zu prüfen, ob weitergehende Überwachungswerte festzulegen sind.

Aus Sicht des Landkreises Stade fehlen in den Unterlagen folgende Angaben und Baupläne:

- Bemessung des Absetzbeckens unter Berücksichtigung des anfallenden Abtrockenwassers sowie des Niederschlagswassers aus dem Bereich des Sandlagers
- Geplante Einleitmengen, Angaben zum Betrieb (z. B. Entschlammung)
- Aufgrund der Fläche des Sandlagers und des dort auch anfallenden Regenwassers ist mit erheblichen zusätzlichen Einleitmengen zu rechnen
- Größe/ Leistungsfähigkeit der vorhandenen Rohrleitung RHS I
- Angaben und Berechnungen zur Größe und Bauweise des Absetzbeckens
- Darstellung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der Einleitung hins. der Inhaltsstoffe im einzuleitenden Abtrocken-/Rücklaufwasser (z. B. absetzbare Stoffe, Trübung), Darstellung der Häufigkeit und Art der Überwachungsmaßnahmen usw. (Die im Umweltbericht dargestellten Maßnahmen beziehen sich nur auf die Nassbaggerarbeiten)

- Ist in dem Baggergut mit Verunreinigungen zu rechnen? Es fehlen Angaben dazu, wie „saubere“ und „verunreinigte“ Sande getrennt werden und wie die getrennte Ablagerung und ggf. die entspr. Behandlung der Abwässer erfolgt.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderungen zu A.28.6 (Stellungnahme des LK Stade zur 1. und 2. Planänderung).

Abwägung PFB:
Mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 hat die Antragstellerin die Nutzung des bestehenden Regenhauptsammlers 1 mit der zugehörigen Deichquerung zum Zwecke der Rückführung des Spülwassers aus dem Sandlager zurück in die Elbe beantragt. Mit dem genannten Antrag auf Planänderung wurde ebenfalls die Nutzung von zwei momentan nicht mehr genutzten Betonbecken der AOS (ehemals Standort Elektrolyseöfen) als Sandfang beantragt.

Für das Rücklaufwasser aus dem Spülfeld gilt ein Katalog an Überwachungswerten, deren Grenzwerte nicht überschritten werden dürfen (Nebenbestimmung I.4.1.9.4). Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der Eigenüberwachung durch die Antragstellerin sicherzustellen, der Umfang der Eigenüberwachung ist durch Nebenbestimmung I.4.1.9.5 der wasserrechtlichen Erlaubnis geregelt.

Die Menge des einzuleitenden Wassers ergibt sich aus den in den Antragsunterlagen durch die Antragstellerin gemachten Angaben. Bei einer Sandmenge von ca. 1,25 Mio. m³ und einem Sand-Wasser-Verhältnis von 1:3, werden max. 3,75 Mio. m³ Rücklaufwasser über den gesamten Zeitraum von ca. 3 Monaten anfallen. Dies entspricht einer durchschnittlichen Einleitung von max. ca. 0,482 m³/s. Dabei unberücksichtigt bleiben Versickerung und Verdunstung. Dass die im Spülfeld niedergehenden Niederschläge in einem höheren Maße abflusswirksam werden als sie es auf der ungenutzten Fläche ohnehin bereits werden, erwartet die Planfeststellungsbehörde nicht.

Eine Nachweisführung über die Absetzbecken erachtet die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Vielmehr werden der Antragstellerin Grenzwerte für die Einleitung vorgegeben, anhand derer sie die Anlagen auszulegen hat. Eine Dimensionierung der Absetzbecken erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung und ist nicht zwingend für die Zulassung der Einleitung.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung (zu A.28.6) glaubhaft dargelegt, dass und in welcher Art und Weise eine Separierung möglicherweise belasteter Sande im Spülfeld möglich ist. Die Antragstellerin sagt zu, dass eine Separierung belasteter Sande und eine entsprechende Abdichtung in Abstimmung mit der bodenkundlichen Baubegleitung erfolgt (Zusage I.4.2.1.5).

Text Stellungnahme:
(noch A.37.3) Nach unserem Kenntnisstand wurden umfangreiche Bodenproben genommen und labortechnisch analysiert. Die im Anhang 6cn dargestellten Ergebnisse sind laut des Berichtes nach wie vor nicht abschließend bearbeitet. Aus den Unterlagen geht auch nicht hervor, aus welchen Bodenschichten/ Tiefen die Untersuchungen stammen. Auf Seite 4 des Berichtes der Fa. HPC wird ausgeführt, dass das Material aufgrund stark unterschiedlicher Einbauklassen möglichst getrennt auszubauen und zu separieren sei, um dem Vermischungsverbot nach § 9a KrWG gerecht zu werden. In den Unterlagen zum Betrieb des Sandlagers sind hierzu keine Aussagen getroffen worden.

Erwiderung Antragstellerin:
Heft 6c wurde aktualisiert (siehe hierzu die Ausführungen unter B.2.30). Als Ergebnis dieser Untersuchungen kann zusammengefasst werden, dass eine Einstufung nach >Z2 nach LAGA bzw. >BG-F3 nach ErsatzbaustoffV nur sehr vereinzelt vorkommt (2 Proben). Diese Areale werden gesondert ausgebaut und in der Schute nochmals beprobt. Nach dem Erhalt der Ergebnisse dieser Beprobung wird das Material entweder auf das Kleilager verbracht oder direkt auf einen LKW geladen und deponiert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Unteren Wasserbehörde zur Kenntnis und weist darauf hin, dass sich die Aussagen bzgl. der getrennten Lagerung im Hinblick auf das Vermischungsverbot nach § 9a KrWG nicht auf das Material, welches auf das Sandlager verbracht werden soll, sondern auf das auf das Kleilager zu verbringende Material beziehen. Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Erkenntnisse vor, die einen getrennten Ausbau und eine getrennte Lagerung von Sand auf dem Sandlager erforderlich erscheinen lassen.

Text Stellungnahme:
(noch A.37.3) Die in diesem Antragsverfahren vorliegenden Ergebnisse können durch uns nicht bewertet werden. Die Ergebnisse der Bodenproben sind im Hinblick auf eine saubere Trennung von unbelasteten und belasteten Böden und des einzuleitenden Abtrocken-/ Rücklaufwassers zu bewerten.

Weiterhin sind Überwachungswerte in die wasserrechtliche Erlaubnis der Einleitung in die Elbe über den RHS I aufzunehmen.
Zur Vermeidung von Schwebstoffahnen sollte auch ein Wert für abfiltrierbare Stoffe = 50 ml/ aufgenommen werden.

Zuständig für die Abwasserentsorgung in diesem Bereich ist ebenfalls die Hansestadt Stade. Gemäß § 96 NWG ist die Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht auf den Nutzungsberechtigten durch die zuständige Wasserbehörde erforderlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderungen zu A.28.6 (Stellungnahme des LK Stade zur 1. und 2. Planänderung).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.
Für das Rücklaufwasser aus dem Spülfeld gilt ein Katalog an Überwachungswerten, deren Grenzwerte nicht überschritten werden dürfen (Nebenbestimmung I.4.1.9.4). Der empfohlene Grenzwert für die abfiltrierbaren Stoffe hat hier Eingang gefunden. Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der Eigenüberwachung durch die Antragstellerin sicherzustellen, der Umfang der Eigenüberwachung ist durch Nebenbestimmung I.4.1.9.5 der wasserrechtlichen Erlaubnis geregelt.
Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Antragsunterlagen als ausreichend.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass es sich bei dem Rücklaufwasser aus dem Spülfeld nicht um Abwasser i.S.d. § 54 Abs.1 WHG handelt. Damit ist eine Übertragung der Abwasserbeseitigungspflicht gem. § 96 NWG nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.37.4) Zusammenfassung:
Aufgrund der fehlenden Unterlagen ist keine endgültige Stellungnahme aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich. Es ist für alle Einleitungen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren sicherzustellen, dass keine Schwebstofffahnen in der Elbe entstehen. Hierzu ist der Parameter „abfiltrierbare Stoffe“ auf 50 ml/l zu begrenzen.

Die Ergebnisse der Bodenproben sind im Hinblick auf eine saubere Trennung von unbelasteten und belasteten Böden und des einzuleitenden Abtrocken-/ Rücklaufwassers zu bewerten und es sind Überwachungswerte in die wasserrechtlichen Erlaubnisse aufzunehmen. In den Einleiterlaubnissen sollten auch Maßnahmen zur Eigenüberwachung sowie zur behördlichen Überwachung aufgenommen werden.

Im Übrigen verweist die untere Wasserbehörde auf die Stellungnahme vom 30.11.2022 (Kleilager Schwinge, Niederschlagswasser AVG und Schiffsabwässer).

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Antragsunterlagen als ausreichend.
Für das Rücklaufwasser aus dem Spülfeld gilt ein Katalog an Überwachungswerten, deren Grenzwerte nicht überschritten werden dürfen (Nebenbestimmung I.4.1.9.4). Der empfohlene Grenzwert für die abfiltrierbaren Stoffe hat hier Eingang gefunden. Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der Eigenüberwachung durch die Antragstellerin sicherzustellen, der Umfang der Eigenüberwachung ist durch Nebenbestimmung I.4.1.9.5 der wasserrechtlichen Erlaubnis geregelt.

Text Stellungnahme:
(A.37.5) Untere Deichbehörde:
1. Kleilagerfläche Salinengelände
In den Unterlagen ist ein großer Bereich zur Lagerung von LAGA Z2-Material geplant. Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die Deichverbände für den Deichbau nur Material verwenden können, das aufgrund seiner Bodeneigenschaften und aufgrund seiner chemischen Zusammensetzung deichbaufähig ist. Dies muss auch noch nach einem längeren Lagerungszeitraum an der Luft gewährleistet sein. Sollten sich durch die Lagerung auf dem Salinengelände Veränderungen in der Zusammensetzung des Kleis ergeben, die dessen Verwendbarkeit im Deichbau verhindern (z. B. Mobilisierung von Schwermetallen durch Pyrit-Oxidation oder dgl.), sollte der Antragsteller auch nach Abschluss der Arbeiten und nach Ablauf von Pachtverträgen etc. für die Entsorgung des Materials verantwortlich bleiben. Die Deichverbände dürfen auf keinem Fall zur Entsorgung von chemisch veränderten und nicht mehr deichbaufähigen Kleis herangezogen werden können.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Siehe hierzu unsere Erwiderungen zu A.28.11 (Stellungnahme des LK Stade zur 1. und 2. Planänderung).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und weist darauf hin, dass sich das auf der Kleilagerfläche gelagerte Material im Eigentum der Antragstellerin befindet. Damit ist alleinig die Antragstellerin für die fachgerechte Entsorgung oder aber

Vermarktung als Baumaterial verantwortlich. Eine Verpflichtung der Träger der Deicherhaltung zur Übernahme des Bodens besteht nicht.

Text Stellungnahme:
(noch A.37.5) Den Antragsunterlagen nach wurde nicht untersucht, ob die enorme Auflast durch die Lagerung des Kleis Einfluss auf die Standsicherheit des Hauptdeiches entlang der Elbe und der Schwinge haben kann. Gleiches gilt hinsichtlich der geplanten Entwässerungsgräben entlang der Deichlinie. Die Standsicherheit des Deichbauwerkes ist jederzeit zu gewährleisten. Daher fordert die untere Deichbehörde des Landkreises Stade einen gutachterlichen Nachweis, dass die Standsicherheit des Hauptdeiches nicht gefährdet wird. Dieser Nachweis ist auch dem Deichverband der I. Meile Altenlandes vorzulegen. Sollte es durch die Auflast und eventuell damit einhergehenden Bodensetzungen und / oder durch die Entwässerungsgräben zu Schäden am Deichbauwerk kommen, sind diese auf Kosten des Genehmigungsinhabers unverzüglich zu beseitigen.

Erwiderung Antragstellerin:
Dies ist im Monitoringkonzept der bodenkundlichen Baubegleitung enthalten.

Abwägung PFB:
Der Küstenschutz und damit die Sicherheit von Eigentum und Gesundheit der Bevölkerung steht im übergeordneten öffentlichen Interesse und kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht hinter dem öffentlichen Interesse an einer sicheren Versorgung mit LNG zurückstehen. Aus diesem Grund sind die Interessen des Küstenschutzes hier unbedingt zu wahren und die Deichsicherheit jederzeit zu gewährleisten. Da, wie in der Stellungnahme ausgeführt, maßnahmenbedingte Setzungen mit Auswirkungen auf den Hauptdeich nicht ausgeschlossen werden können und sich aus § 5 NDG eine Verpflichtung des Trägers der Deicherhaltung zur Erhaltung des Deiches in einem wehrfähigen Zustand ergibt, wird im Rahmen der Nebenbestimmungen I.4.1.2.16 und I.4.1.2.17 durch die Planfeststellungsbehörde geregelt, dass die Antragstellerin den Hauptdeich im Bereich des Kleilagers jährlich zu vermessen hat und erforderlichenfalls Maßnahmen zur Erhaltung der Deichsicherheit im Einvernehmen mit dem Träger der Deicherhaltung zu ergreifen hat.

Text Stellungnahme:
(noch A.37.5) Es ist sicherzustellen, dass es im Lagerungszeitraum zu keinen Materialverlagerungen auf den Deich kommt, da dies zum einen die Grasnarbe schädigen würde und zum anderen die für die Deichunterhaltung zwingend erforderliche Schafbeweidung empfindlich stören könnte.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Verwehung von Erdstoffen auf den Deich wird durch geeignete Maßnahmen vermieden: Zur Minimierung der Staubbelastung durch Materialverwehungen werden alle Fahrwege mit Wasser benetzt. Weiterhin wird ein Wall um das Grundstück geschoben (randliche Verwallung), der begrünt wird. Die Kleibodenmieten werden nicht höher als der Wall und ebenfalls begrünt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde sieht die von der Antragstellerin in Rahmen der Erwiderung und auch bereits in den Antragsunterlagen beschriebenen Maßnahmen zur Staubreduktion als geeignet und hinreichend an, um Verwehungen von Bodenmaterial auf den an das Kleilager angrenzenden Hauptdeich auf ein nicht erhebliches Maß zu begrenzen. Die Maßnahmen derart weitreichend auszugestalten, dass Verwehungen auf den Hauptdeich ausgeschlossen werden können, wäre nicht verhältnismäßig.

Die Schafbeweidung des Hauptdeiches durch den vom Träger der Deicherhaltung beauftragte Schäfer wird durch die Nebenbestimmung I.4.1.2.13 sichergestellt.

Text Stellungnahme:
(A.37.6) 2. Sandlager
Im Erläuterungsbericht ist angegeben, dass die Leitung zum Aufspülen des Sand-Wasser-Gemisches auf dem Deich aufgeständert wird, im Bereich des Deichverteidigungsweges jedoch wieder auf den Boden geführt wird. Eine Rampe über dem Rohr soll dann die Befahrbarkeit des Deichverteidigungsweges gewährleisten. Das ist aus Deichsicherheitsgründen abzulehnen. Die Leitung muss in einer Höhe von mindestens 2 m über der Deichkrone und in gleichbleibender Höhe (bezogen auf NN) über eine Rohrbrücke bis über den Deichverteidigungsweg geführt werden, damit Fahrzeuge auf dem Deichverteidigungsweg unter der Rohrbrücke hindurchfahren können. Die Rohrleitung inklusive Aufständerung darf nur temporär während der Bauphase des Hafenbeckens AVG betrieben werden und ist nach Beendigung der Bauphase wieder zurückzubauen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderungen zu A.28.10 (Stellungnahme des LK Stade zur 1. und 2. Planänderung).

Abwägung PFB:
Der Küstenschutz und damit die Sicherheit von Eigentum und Gesundheit der Bevölkerung steht im übergeordneten öffentlichen Interesse und kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht hinter dem öffentlichen Interesse an einer sicheren Versorgung mit LNG zurückstehen. Aus diesem Grund sind die Interessen des Küstenschutzes hier unbedingt zu wahren und die Deichsicherheit jederzeit zu gewährleisten. Ein wichtiger Bestandteil der Aufrechterhaltung der Deichsicherheit ist die Deichverteidigung. Um die Deichverteidigung jederzeit zu ermöglichen, ist die freie Zuwegung zum Deich und eine uneingeschränkte Nutzung des Deichverteidigungsweges unbedingt erforderlich.
Aus diesem Grund folgt die Planfeststellungsbehörde der Unteren Deichbehörde (siehe Nebenbestimmungen I.4.1.2.18 und I.4.1.2.19).

Text Stellungnahme:
(A.37.7) 3. Allgemeine Angaben / Hinweise:

- In den Unterlagen fehlt die Darstellung für Schnitt C am AVG.
- Die Höhe der Arbeitsplattform wird 7,50 m NHN betragen. Der Bemessungswasserstand, nach dem auch die Deicherhöhung festgelegt wurde, beträgt an der Stelle jedoch 8,05 m NHN. Die Arbeitsplattform kann also bei einer sehr schweren Sturmflut überflutet werden.
- Sämtliche Arbeiten am Deich dürfen nur in der Zeit vom 15. April bis 30. September eines jeden Jahres durchgeführt werden.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die Deichverteidigungswege nach Rücksprache mit den Deichverbänden wieder in einen ordentlichen Zustand zu bringen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.
Im Rahmen des 3. und 4. Antrages auf Planänderung wurden keine den Schnitt C-C betreffenden Planänderungen beantragt, weshalb im Zuge der genannten Anträge kein überarbeiteter Schnitt C-C eingereicht wurde.

Den Hinweis auf die Höhe der Verladeplattform im Bezug zum zukünftigen Bemessungswasserstand in der Elbe nimmt die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass das um 0,50 m erhöhte Vorsorgemaß zur Berücksichtigung des Klimawandels aller Wahrscheinlichkeit nach erst in einigen Jahrzehnten und auch dann nur im Falle von sehr schweren Sturmfluten ausgeschöpft werden wird. Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde in der geplanten Höhe der Verladeplattform keine fehlerhafte Planung, welche das Versagen der Zulassung rechtfertigen würde, sondern vielmehr die der Antragstellerin einzuräumende planerische Freiheit.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann der Antragstellerin kein umfassendes Bauverbot in dem Zeitraum vom 01.10. bis 14.04. jeden Jahres auferlegt werden. Dies gilt umso mehr, da das beantragte Vorhaben neben dem Küstenschutz im öffentlichen Interesse steht und dieses öffentliche Interesse insbesondere in der zügigen Umsetzung des Vorhabens liegt. Mit dem Ziel der Wahrung der Interessen des Küstenschutzes und der Antragstellerin, regelt die Planfeststellungsbehörde, dass Arbeiten am Deich im Zeitraum vom 01.10. bis 01.04. jeden Jahres nach Zustimmung der Planfeststellungsbehörde und Anhörung des Trägers der Deicherhaltung möglich sind (siehe Nebenbestimmung I.4.1.2.5).

Text Stellungnahme:
(A.37.8) Untere Bodenschutzbehörde:
Für das Vorhaben und insbesondere für die Zwischenlagerung des Aushubs / des Bodens ist eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen. Die Beachtung und Anwendung der DIN 19639 und der DIN 19731 ist zu gewährleisten.

Die Bodenlager müssen vorab untersucht und bewertet werden, um sicherzustellen, dass sich durch die Zwischenlagerung bzw. den Sandeinbau keine nachteiligen Auswirkungen auf den Boden ergeben. Gegebenenfalls müssen die Flächen, auf denen Böden der Klasse Z1-Z2 abgelagert werden sollen, vorab abgedichtet bzw. gesichert werden.

Die bodenkundliche Baubegleitung hat Sorge dafür zu tragen, dass das entnommene Material anhand von Probenahmen entsprechend ihrer Belastung als geogen oder anthropogen belastet eingeordnet und entsprechend der Entsorgung oder der Zwischenlagerung zugeführt wird.

Ein Konzept zur bodenkundlichen Baubegleitung liegt der unteren Bodenschutzbehörde bisher noch nicht vor. Die Berichte der bodenkundlichen Baubegleitung sind der unteren Bodenschutzbehörde bitte wöchentlich vorzulegen.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine bodenkundliche Baubegleitung wird vorgesehen und die Beachtung und Anwendung der DIN 19639 sowie der DIN 19731 gewährleistet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Unteren Bodenschutzbehörde zur Kenntnis. Das Vorgehen im Rahmen der Ablagerung des anfallenden Bodens auf dem Sand- und Kleilager wird über entsprechende Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz (I.4.1.5) durch die Planfeststellungsbehörde geregelt und durch die von der Antragstellerin beauftragten bodenkundlichen Baubegleitung überwacht.

Text Stellungnahme:
(A.37.9) Von Seiten weiterer Fachämter bestehen keine Bedenken, Anmerkungen oder Hinweise. Um eine Durchschrift des Abwägungsergebnisses wird gebeten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Stellungnahme **A.40** vom 12.04.2023 zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.40.1) Untere Naturschutzbehörde:
Ich beziehe mich auf unser heute geführtes Telefonat.

Um späteren Unwägbarkeiten aus dem Wege zu gehen aber auch aus rechtlichen Gründen muss ich Sie darauf hinweisen, dass die im LBP für die Kompensation des Hafenbauvorhabens (AVG mit Südhafenerweiterung) in Stade Bützfleth vorgesehenen Flurstücke 27/6 (neu: Teilstück aus 27/10) sowie 30 (beide Flur 1, Gemarkung Deinste; s. Anlage) im Bereich Schwingepolder Hagen-Deinste, in einer Gesamtgröße von 20.979 m² bereits mit Kompensationsverpflichtungen für Bebauungspläne belegt sind und somit nicht für eine Anrechnung als Kompensationsfläche zur Verfügung stehen.

Dies ändert jedoch nichts am Gesamtkonzept des Kompensationsraumes Schwingetal Polder Hagen-Deinste, da sich die Ziele der bestehenden Kompensationsflächen mit dem Gesamtkonzept decken und die bisherige Kompensationsplanung für das LNG-Terminal bereits eine Überkompensation vorgesehen hat. Die Planung kann wie vorgesehen fortgeführt werden.
Rückfragen können gerne an mich gerichtet werden.
Anlage: Karte Polder Hagen [siehe in Original-Datei]

Erwiderung Antragstellerin:
Auf die Inanspruchnahme der genannten Flächen im Umfang von zusammen 20.979 m² für die Kompensationsmaßnahme „Schwingetal Polder Hagen-Deinste“ wird verzichtet und die Planung entsprechend angepasst.
Vorgesehen war es, das 6.520 m² große Flurstück 27/6, das gegenwärtig einen eingeschränkten naturschutzfachlichen Wert (Wertfaktor 2) hat, durch landschaftspflegerische Maßnahmen und Nutzungsauflagen so aufzuwerten, dass es im Zielzustand den Wertfaktor 5 erreicht. Mit der Herausnahme dieser Fläche aus der Ersatzmaßnahme reduziert sich deren Kompensationswert rechnerisch entsprechend um 19.560 Werteinheiten (WE).
Auch auf dem insgesamt 14.459 m² großen Flurstück 30 wurde durch die geplanten Maßnahmen im Zielzustand der Wertfaktor 5 angestrebt. Im Ausgangszustand haben 6.462 m² dieses Flurstücks den Wertfaktor 2 und 7.997 m² bereits den Wertfaktor 3. Daher reduziert sich mit Herausnahme dieser Fläche aus der Ersatzmaßnahme deren Kompensationswert rechnerisch entsprechend um weitere 35.380 WE.
Insgesamt ergibt sich demnach durch den Verzicht auf die Flurstückke 27/6 und 30 eine rechnerische Verminderung des Kompensationswertes der Kompensationsmaßnahme „Schwingetal Polder Hagen-Deinste“ um 54.940 WE.
Darüber hinaus stehen dort weitere Flächen im Umfang von zusammen 7.909 m² mit einem rechnerischen Kompensationswert von 23.727 WE nicht zur Verfügung (vgl. C.8.1.).
Der Kompensationswert aller geplanten Kompensationsflächen sinkt daher insgesamt von den in Heft 11 (Kap. 14.6.7, S. 745) ermittelten 2.338.100 WE auf 2.259.433 WE.

Dem steht unter Berücksichtigung der 1. - 6. Planänderungen ein Kompensationsbedarf von insgesamt 2.089.800 WE gegenüber (vgl. Heft 11p/11q, Kap. 14.5, S. 30 f.). Entsprechend verbleibt dennoch weiterhin ein Kompensationsüberschuss in Höhe von rund 169.630 WE.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat auf die Inanspruchnahme der genannten Flächen verzichtet und die Planung (Heft 11t) entsprechend angepasst. Eine vollumfängliche Kompensation ist gemäß der in Heft 11t aktualisierten Bilanzierung weiterhin gegeben.

Stellungnahme **A.42** vom 10.05.2023 zum 5. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.42.1)
Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme des Landkreises Stade zum o.g. Verfahren:

Untere Naturschutzbehörde:
Seitens der UNB bestehen keine Bedenken zu den Planänderungen und zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn, bei konsequenter Beachtung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen werden wie beschrieben beachtet bzw. umgesetzt.

Abwägung PFB:
Einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es nicht.

Text Stellungnahme:
(A.42.2) Untere Wasserbehörde:
Aus hiesiger Sicht werden die Themen „Oberflächengewässer", „Niederschlagsentwässerung" und ,,Abwasserentsorgung" von der 5. Planänderung nicht tangiert, so dass keine Bedenken gegen die 5. Planänderung und den 3. vorzeitigen Beginn bestehen.
Es wird auf die Stellungnahme vom 28.03.2023 verwiesen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.42.3) Untere Deichbehörde:
Gegen die 5. Planänderung und den 3. vorzeitigen Baubeginn bestehen aus Sicht der Unteren Deichbehörde keine Bedenken, wenn folgende Punkte in die Genehmigungen mit aufgenommen werden:

1. Nach Beendigung der Ablagerungsarbeiten ist das Deichvorland wieder in seinen ursprünglichen Zustand zu bringen. Das Höhenniveau muss wieder auf das Höhenniveau vor Beginn der Maßnahme gebracht werden. Der Treibselräumweg ist wiederherzustellen und anzusäen. Sollte die Ansaat so spät im Jahr erfolgen, dass das Gras nicht mehr ausreichend anwachsen kann, ist im darauffolgendem Frühjahr nachzusäen.

2. Das Deichschart darf durch den erhöhten Verkehr keinen Schaden nehmen. Nach Abschluss der Arbeiten ist das Deichschart auf seine Funktionsfähigkeit zu prüfen und wieder zu verschließen.

3. Der Deichverteidigungsweg ist nach Abschluss der Arbeiten ebenfalls wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 28.03.2023 verwiesen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Nebenbestimmungen sind zur Kenntnis genommen worden und werden beachtet bzw. umgesetzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die von der Unteren Deichbehörde vorgebrachten Hinweise und die Bitte um Aufnahme von Nebenbestimmungen zur Kenntnis. Die vorgebrachten Nebenbestimmungen dienen der Erhaltung der Deichsicherheit im Bereich des Kleilagers Saline und damit dem öffentlichen Interesse am Küstenschutz. Aus den genannten Gründen hat sich die Planfeststellungsbehörde entschlossen, der Bitte um Aufnahme der Nebenbestimmungen zu folgen (Nebenbestimmungen I.4.1.2.20, I.4.1.2.21, I.4.1.2.22 und I.4.1.2.23).

Text Stellungnahme:
(A.42.4) Untere Bodenschutzbehörde:
Es bestehen keine generellen Bedenken gegen die 5. Planänderung und den 3. Vorzeitigen Baubeginn. Die geplante Baumaßnahme für den Pontonanleger ist von der bodenkundlichen Baubegleitung zu überwachen.

Die Beachtung und Anwendung der DIN 19639 ist zu gewährleisten.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 28.03.2023 verwiesen.

Von Seiten weiterer Fachämter bestehen keine Bedenken, Anmerkungen oder Hinweise. Um eine Durchschrift des Abwägungsergebnisses wird gebeten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise sind zur Kenntnis genommen worden und werden beachtet bzw. umgesetzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Unteren Bodenschutzbehörde zur Kenntnis. Die Beachtung und Anwendung der DIN 19639 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die von der Antragstellerin beauftragte bodenkundliche Baubegleitung hinreichend gewährleistet.

Stellungnahme **A.44** vom 26.05.2023:

Text Stellungnahme:
(A.44.1) Untere Naturschutzbehörde:
Der WWF plant auf Krautsand ein Naturschutzgroßprojekt im Förderprogramm chance-Natur.

Hierbei kann es sinnvolle Synergien zwischen den Kompensationsleistungen und den Maßnahmen des WWF geben.
In Absprache und Einvernehmen mit dem Unterhaltungsverband Kehdingen (UHV18) bitte ich um Aufnahme folgender Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss:

Auf den Neubau des Sielbauwerkes an der Kompensationsfläche kann verzichtet werden, wenn die Kompensationsfläche in die Maßnahmenumsetzung des Naturschutzgroßprojektes Krautsand des WWF eingeht (Projektabschnitt Grünland-Wasser-Landschaft) und die Entwässerung der umliegenden Flächen nachweislich dauerhaft gewährleistet ist. Voraussetzung für diese Nebenbestimmung ist die Genehmigung der Phase 2 des Naturschutzgroßprojektes.

Sollten Rückfragen sein, können Sie mich gerne kontakten.

Erwiderung Antragstellerin:
Erste Abstimmungen mit dem WWF sowie der Unteren Naturschutzbehörde des LK Stade (UNB) und dem Unterhaltungsverband Kehdingen haben bereits stattgefunden, ein weiterer Austausch wurde vereinbart.

Die Vorhabenträgerin stimmt dieser Nebenbestimmung inhaltlich zu. Die Formulierung obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Abwägung PFB:
Der Landkreis Stade (UNB) fordert, auf die Realisierung der geänderten Planung in der Kompensationsfläche Krautsand zu verzichten, wenn die Kompensationsflächen in die Maßnahmenumsetzung des Naturschutzgroßprojektes Krautsand des WWF eingehen und die Entwässerung der umliegenden Flächen dauerhaft gewährleistet ist. Voraussetzung für die geforderte Nebenbestimmung soll die Genehmigung der Phase 2 des Naturschutzgroßprojektes sein.

Eine Genehmigung der Phase 2 des Naturschutzgroßprojektes liegt zum Zeitpunkt der Beschlussfassung nicht vor. Insoweit fehlt es ohnehin an der Voraussetzung, die der Landkreis setzt. Die vorgeschlagene Nebenbestimmung ist darüber hinaus weder ausreichend begründet noch hinreichend bestimmt. Ob und wann Genehmigungsunterlagen für die Planungen des WWF vorliegen, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht abzusehen. Insoweit ist auch kein Nachweis der Entwässerung der umliegenden Flächen abzusehen. Ein weitgehend unbestimmter Vorbehalt der Umsetzung gefährdet eine Umsetzung der Kompensation in angemessener Frist gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG, die Forderung wird daher zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin in Nebenbestimmung I.4.1.7.5 Umsetzungsfristen für die Kompensationsmaßnahmen aufgegeben. Innerhalb dieser Umsetzungsfrist ist es der Antragstellerin unbenommen, eine Planänderung oder –ergänzung für die Kompensationsmaßnahme Krautsand zu beantragen, die die Planungen des WWF im Naturschutzgroßprojekt Krautsand berücksichtigt. Auf den betreffenden Hinweis I.4.3.1.3 der Planfeststellungsbehörde wird verwiesen.

Stellungnahme **A.46** vom 02.06.2023 zum 6. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.46.1) Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme des Landkreises Stade zum o.g. Verfahren:
Untere Wasserbehörde:

Aus hiesiger Sicht werden die Themen „Oberflächengewässer“, „Niederschlagsentwässerung“ und „Abwasserentsorgung“ von der 6. Planänderung nicht tangiert, so dass keine Bedenken gegen die 6. Planänderung und den 4. vorzeitigen Beginn bestehen. Im Übrigen wird auf die hiesige Stellungnahme vom 28.03.2023 verwiesen.

Untere Deichbehörde:
Gegen die 6. Planänderung und den 4. vorzeitigen Baubeginn bestehen aus Sicht der Unteren Deichbehörde keine Bedenken. Im Übrigen wird auf die hiesige Stellungnahme vom 28.03.2023 und vom 10.05.2023 verwiesen.

Untere Bodenschutzbehörde:
Es bestehen keine Bedenken gegen die 6. Planänderung und den 4. vorzeitigen Baubeginn.
Im Übrigen wird auf die hiesige Stellungnahme vom 28.03.2023 und vom 10.05.2023 verwiesen.
Von Seiten weiterer Fachämter bestehen keine Bedenken, Anmerkungen oder Hinweise. Um eine Durchschrift des Abwägungsergebnisses wird gebeten.
Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Es bestehen keine Einwendungen, so dass keine Entscheidung erforderlich ist.

Stellungnahme **A.49** vom 23.06.2023 zur Online-Konsultation

Text Stellungnahme:
(A.49.1) Zur Online-Konsultation im Planfeststellungsverfahren „Anleger für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafen-Erweiterung (SHE) in Stade-Bützfleth“ möchte ich mitteilen, dass seitens der Unteren Wasserbehörde, der Unteren Deichbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde keine Hinweise zu den erörternden Inhalten gegeben werden.

Den Einwendungen des Naturschutzes wurde gefolgt. Die Einschätzung, dass die Unterlagen für eine Befreiung der § 30 Flächen ausreichen, liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde.

Aus der Raumordnung werden ebenfalls keine Hinweise hervorgebracht.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

III.1.13 Hansestadt Stade (A.17)

Stellungnahme **A.17** vom 31.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.17.1) Danke für die Beteiligung der Hansestadt Stade an o.g. Planfeststellungsverfahren.
(A.17.2) Nach Durchsicht der zur Verfügung stehenden Unterlagen gehen wir parallel zu Ihrer Annahme (Erläuterungsbericht S. 12) davon aus, dass sich die Beteiligung der Hansestadt Stade auf das städtebauliche Einvernehmen und die Baugenehmigung für das Kleilager und das Sandlager beschränken. Hierzu bitten wir um möglichst zeitnahe Zusendung des vollständigen Bauantrages (mind. 3 Papierversionen) für die genannten Bereiche Klei- und Sandlager im Gemeindegebiet der Hansestadt Stade.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine separate Baugenehmigung für das Klei- und Sandlager wird nicht erteilt. Ergänzende Unterlagen können der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt werden, soweit sie dies für erforderlich hält.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Hansestadt Stade wurde per E-Mail vom 08.03.2023 informiert, dass ein städtebauliches Einvernehmen nicht erforderlich ist. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.8.2 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.17.3) Im Rahmen der Vorabsprachen wurde festgelegt, dass die jeweils oberhalb der Hafenkante liegenden neuen Gebäude in den Zuständigkeitsbereich der Hansestadt Stade fallen. In diesem Zusammenhang beantragt der Antragsteller eine Genehmigung ohne Vorlage und Prüfung der statischen Unterlagen. Aus diesem Grund gehen wir davon aus, dass die Lastabtragungen in die jeweiligen Hafenbauwerke (Löschkopf 2 bzw. AVG 1) ausreichend berücksichtigt wurden.

Erwiderung Antragstellerin:
Sämtliche auf den Plattformen zu errichtenden Anlagen wurden statisch berücksichtigt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmung I.4.1.1.7.

Text Stellungnahme:
(A.17.4) Die im Rahmen des Genehmigungsantrages betrachteten umweltfachlichen Themen sind grundsätzlich durch das Gewerbeaufsichtsamt mit der entsprechenden Fachkenntnis im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade zu bewerten. Die Prüfung der Unterlagen seitens der Stadt erfolgt ausschließlich in Hinblick auf die Zulässigkeit gem. § 34 BauGB (Wahrung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen) sowie in Bezug auf die Wahrung der Planungshoheit der Stadt.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.17.5) Im Ergebnis des Schalltechnischen Gutachtens wird durch das geplante LNG-Terminal in Verbindung mit dem zusätzlichen Seehafenumschlagbetrieb am AVG-Anleger bewirkten Schallimmissionspegel ausreichend niedrig, damit das Erreichen des angestrebten Planungszieles nicht verunmöglicht wird.

Erwiderung Antragstellerin:
In der Geräuschimmissionsprognose (Müller-BBM Bericht Nr. M167526/01 vom 14.03.2022, Heft 8a der Antragsunterlagen) wird gezeigt, dass die durch den geplanten Betrieb der Anleger zu erwartenden Beurteilungspegel bei Seehafenumschlagsbetrieb um mindestens 28 dB tags und 10 dB nachts und bei sonstigem Betrieb um mindestens 29 dB tags und 12 dB nachts unterhalb der Immissionsrichtwerte der TA Lärm liegen. Die Immissionsorte liegen somit außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens. Eine Bestimmung der Vorbelastung ist nicht als erforderlich angesehen, da die Geräuschimmissionsbeiträge des Vorhabens nicht relevant zur Geräuschbelastung im Bereich der Wohngebiete beitragen werden. Ergänzend wird auf die Geräuschimmissionsprognose vom 09.11.2022 (Müller-BBM Bericht Nr. M167526/04, Anhang 4 zur Synopse) verwiesen, die für einzelne Immissionsorte zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln kommt und im Übrigen die vorstehenden Bewertungen bestätigt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Aussage der Hansestadt Stade bzgl. der ausreichend geringen vorhabenbedingten Schallimmissionen zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.17.6) Bauleitplanung Flächennutzungsplan
Im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stade ist der Bereich entsprechend der bestehenden Struktur als Grünland und Wasserfläche dargestellt. Bei dem Grünland handelt es sich vornehmlich um das Deichvorland mit der Uferkante, den Landesschutzdeich selbst sowie die potentielle landseitige Erweiterungsfläche für den Deich. Das Industriegebiet ist als Fläche für Industrielle und gewerbliche Anlagen dargestellt. Die Fläche für das Industriekraftwerk sowie die Hafenbereiche nördlich und südlich sind als Sondergebiete / Sonderbauflächen dargestellt. Im Bereich des geplanten Planfeststellungsverfahrens wurde bereits die Errichtung eines Hafenanlegers für Brennstoffe nachrichtlich übernommen und dargestellt.

Bauleitplanung Bebauungspläne
Teilbereiche des Planfeststellungsgebietes befinden sich innerhalb der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 321/1, 603 und 340/2. Dabei ist festzustellen, dass die genannten Bebauungspläne die entsprechenden Wasserflächen nur als nachrichtliche Darstellungen bzw. nur die bereits vorhandenen Hafenanlagen enthalten. Der abschließende Festsetzungskatalog des §9 BauGB enthält dabei keine Festsetzungen für eine bauliche Nutzung von Wasserflächen, so dass für die tatsächliche Neuerrichtung von Hafenanlagen ein Planfeststellungsverfahren mit entsprechenden Fachplanungen nötig ist. Die Nutzung und weitere nach § 9 BauGB mögliche Festsetzungen sind hier nur nachgelagert zur Errichtung der wasserseitigen Anlagen möglich. Insoweit kann es im Bereich des Hafens zu keinen Wiedersprüchen zu den bestehenden Bebauungsplänen kommen. Lagerflächen können grundsätzlich in Gewerbe- und Industriegebieten zugelassen werden.

Seitens der Hansestadt Stade bestehen aus planungsrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen das vorgesehene Planfeststellungsverfahren. Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes würden im Rahmen der nachrichtlichen Übernahme entsprechend ange-

passt werden. Zusammengefasst werden keine Gründe für die Nichterteilung des Gemeindlichen Einvernehmens erkannt. Für die weitere Abstimmung bezüglich Art und Form des Einvernehmens bitte ich um kurze Rückmeldung ihrerseits.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird als unbeachtlich zurückgewiesen. Sie datiert vom 31.08.2022 und bezog sich auf die Kleilagerfläche am Ruthenstrom, die nicht mehr Gegenstand der Planungen ist.

III.1.14 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) (A.18)

Stellungnahme **A.18** vom 01.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.18.1) Hydrogeologie
Das Planvorhaben betrifft in Teilen das WSG Stade Süd. Den Belangen des Grund- und Trinkwasserschutzes ist entsprechend Rechnung zu tragen.

Diese Stellungnahme des LBEG als Träger Öffentlicher Belange (TÖB) ersetzt nicht eine gegebenenfalls erforderliche Stellungnahme des Gewässerkundlichen Landesdienstes (GLD) mit den jeweiligen Dienststellen (NLWKN und LBEG).

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.18.2) Hinweise
Ob im Vorhabensgebiet eine Erlaubnis gem. § 7 BBergG oder eine Bewilligung gem. § 8 BBergG erteilt und/oder ein Bergwerkseigentum gem. §§ 9 und 149 BBergG verliehen bzw. aufrechterhalten wurde, können Sie dem NIBIS-Kartenserver entnehmen. Wir bitten Sie, den dort genannten Berechtigungsinhaber ggf. am Verfahren zu beteiligen. Rückfragen zu diesem Thema richten Sie bitte direkt an *(aus Datenschutzgründen gelöscht).*

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise sind zur Kenntnis genommen und werden beachtet bzw. umgesetzt. Entsprechende Erlaubnisse, Bewilligungen oder ein Bergwerkseigentum sind auf dem NIBIS-Kartenserver weder für die vom Vorhaben (Hafenanlagen und Baulogistikflächen einschließlich neuer Kleilagerfläche) noch für die von den Kompensationsmaßnahmen betroffenen Flächen ausgewiesen.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(A.18.3) In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange haben wir keine weiteren Hinweise oder Anregungen.

Die vorliegende Stellungnahme hat das Ziel, mögliche Konflikte gegenüber den raumplanerischen Belangen etc. ableiten und vorausschauend berücksichtigen zu können. Die Stellungnahme wurde auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes erstellt. Die verfügbare Datengrundlage ist weder als parzellenscharf zu interpretieren noch erhebt sie Anspruch auf Vollständigkeit. Die Stellungnahme ersetzt nicht etwaige nach weiteren Rechtsvorschriften und Normen erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder objektbezogene Untersuchungen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

III.1.15 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV); Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee (WSA Elbe-Nordsee) (A.19, A.30, A.38, A.43, A.53)

Stellungnahme **A.19** vom 01.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.19.1) Das geplante Vorhaben befindet sich im Bereich von ca. Strom-km 655,1 bis 657,4 am linken Ufer der Bundeswasserstraße Elbe direkt oberhalb des bestehenden Seehafens Stade-Bützfleth, bzw. es soll eine Erweiterung des bestehenden Anlegers Südhafen stattfinden. Die geringste Entfernung zur Fahrrinne beträgt etwa 160 m. Der AVG-Anleger erhält eine, in Fließrichtung betrachtet, quer- und längslaufende Spundwand als Schutz vor Anfahrungen. Der Abstand zwischen Kaimauer und Längsspundwand beträgt etwa 175 m, die Länge der Kaianlage misst ca. 575 m.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Darstellung des Vorhabens zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.19.2) Da eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, bzw. der Erhalt der Bundeswasserstraße Elbe als Verkehrsweg durch das Vorhaben nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine Beteiligung der WSV erforderlich und gemäß § 31 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) zu erteilen, die aufgrund der Konzentrationswirkung mittels dieser Stellungnahme durch die WSV in das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebracht wird. Die WSV behält sich vor, weitere Anträge auf Erteilung einer ssG, bzw. die Änderung und Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses zu fordern, wenn der Vorhabenträger weitere, nicht in den Planunterlagen ersichtliche Maßnahmen durchführen möchte, die sich auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auswirken können (beispielsweise temporäre Anleger, Einbringen oder Umlagern von Sedimenten in die Bundeswasserstraße Elbe, etc.).

Erwiderung Antragstellerin:
Eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) wurde mit dem Antrag auf Planfeststellung beantragt (s. 1.3 des Erläuterungsberichts).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der WSV zur Kenntnis. Sollten zu einem Zeitpunkt nach Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses bau- oder betriebsbedingt die Erteilung weiterer ssG erforderlich werden, sind diese bei der WSV zu beantragen.

Text Stellungnahme:
(A.19.3) Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis auf § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.19.4) Zusätzlich zur ssG ist in privatrechtlicher Hinsicht ein Nutzungsvertrag mit der WSV abzuschließen, der nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Ein Nutzungsvertrag ist für das Überbauen und Nutzen von bundeseigenen Flächen erforderlich. Dieser ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten mit der WSV zu vereinbaren und abzuschließen (siehe auch Absatz *Nutzungsvertrag* im weiteren Verlauf dieser Stellungnahme).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin ist in enger Abstimmung mit der WSV bezüglich des Abschlusses eines Nutzungsvertrages bzw. über einen Nachtrag zum bestehenden Nutzungsvertrag. Erste Gespräche haben stattgefunden, der Nutzungsvertrag wird abgeschlossen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der WSV und die diesbezüglichen Ausführungen der Antragstellerin zur Kenntnis und verweist auf den Hinweis I.4.3.1.7.

Text Stellungnahme:
(A.19.5) Zu den mir vorliegenden Unterlagen nehme ich nunmehr wie folgt Stellung und bitte um verbindliche Aufnahme in Ihren Beschluss:

Aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht gibt es keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Vorhaben. Die Errichtung eines Schutzbauwerkes zum Schutz vor Anfahrungen ist eine Bedingung für die Realisierung. Ferner sind die folgenden Nebenbestimmungen und Anmerkungen zu beachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.19.6) Nebenbestimmungen
Gelten sowohl für die Errichtung des AVG als auch für die Erweiterung des Südhafens (SHE), (im Folgenden zusammen als Anlage bezeichnet).

1. Bei der Errichtung, der Unterhaltung, der Wartung sowie beim Betrieb der Anlage sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
2. Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe- Nordsee (im Folgenden als Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt bezeichnet) sind Änderungen der Firmenanschrift, der Firmenbezeichnung und der Rechtsform des Unternehmens und gegebenenfalls die Eröffnung des Insolvenzverfahrens mit Angabe des Insolvenzverwalters mitzuteilen.
3. Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt nach Beendigung der Arbeiten zur Errichtung zu beantragen.
4. Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich anzuzeigen.
5. Werden durch die Anlage, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu beseitigen.
6. Die Anlage ist zu überwachen und in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
7. Ist die Genehmigung (Planfeststellungsbeschluss) durch Widerruf oder aus anderem Grunde erloschen, ist die Anlage auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes in einer gesetzten Frist ganz oder teilweise zu beseitigen und der frühere Zustand wiederherzustellen.
8. Der Genehmigungsinhaber (Antragstellerin) hat die Auflagen auf ihre Kosten zu erfüllen.
9. Es ist darauf zu achten, dass die Gewässersohle im Bereich der Anlage und der Zufahrt frei von Hindernissen ist.
10. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich zu benennen.
11. Die Bauverfahren für die Anlage sind mindestens 8 Wochen vorder Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmenmit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt abzustimmen.
12. Der Beginn der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt mindestens 6 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.
13. Baubehelfe, wie Spundwände, Rammpfähle oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen. Ein Abbrennen oder Abtrennen ist nicht zulässig.
14. Die Baustellenbeleuchtung ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.
15. Der Einsatz von sämtlichen Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.
16. Während der Zeiten, in denen die Arbeiten ruhen oder eingestellt sind, sind die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte an geeignete Liegestellen zu verholen.

17. Innerhalb des Überschwemmungsgebietes darf Material nur vorübergehend gelagert werden. Bei entsprechenden Wasserständen ist das Überschwemmungsgebiet von allen Baugeräten und gelagertem Material rechtzeitig zu räumen, so dass ein Ausschwimmen auf die Bundeswasserstraße Elbe ausgeschlossen wird.
18. Nach der Abnahme sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Baubestandszeichnungen/Einmessungspläne in 2 -facher Ausfertigung (Papier) sowie digital zu übergeben.
19. Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ist der für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.
20. Die Anlage ist bei Dunkelheit und schlechter Sicht blendfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist, den Schiffsverkehr allerdings nicht blendet (siehe auch die nachfolgende Nebenbestimmung).
21. An der Anlage dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.
22. Es dürfen an den schwimmenden Arbeitsgeräten außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.
23. Es dürfen keine Stoffe oder Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.
24. Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.
25. Die Anlage darf nur mit den vorgesehenen Fahrzeugen belegt werden (siehe Antragsunterlagen).
26. Die Fahrzeuge müssen so festgemacht werden können, dass sie innerhalb des zulässigen Bewegungsbereiches der Umschlagsanlagen bleiben.
27. In den noch zu erstellenden Alarmplan/Notfallplan ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee als sofort zu benachrichtigende Stelle mit aufzunehmen. Eine Abstimmung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt hat im Vorfelde zu erfolgen.
28. Es ist durch die Antragstellerin ein Vertäukonzept mit Kräfteberechnungen zu erstellen und dem WSA vorzulegen. Der in den Antragsunterlagen enthaltene Vertäuplan (Blatt 13) ist nicht ausreichend.
29. Die in den Antragsunterlagen enthaltene Risikoanalyse beinhaltet nur die Fahrt von der Deutschen Bucht bis zur Tonne 99. Durch die Antragstellerin ist ebenfalls eine Risikoanalyse/ein Sicherheitskonzept (Sperrbereiche, Sicherheitszonen, wasserseitiges Feuerlöschkonzept, Notschleppkonzept sind zu definieren) für den Hafenbereich zu erstellen. Dieses hat in Abstimmung mit dem WSA zu erfolgen.
30. Um die Belange der Maritimen Notfallversorgung zu berücksichtigen, hat die Antragstellerin das Havariekommando zu beteiligen. Das WSA ist darüber in Kenntnis zu setzen.
31. Die zur Anlage gehörenden Schiffsliegeplätze und die Zufahrten zu diesen sind mindestens einmal pro Jahresquartal zu peilen. Die Peilpläne sind dem Wasserstraßen-

und Schifffahrtsamt unaufgefordert vorzulegen. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt behält sich vor, das Intervall sowie den zu peilenden Bereich der Peilungen zu verändern (Insbesondere nach Fertigstellung der Sollsohle und Beginn der Unterhaltungsbaggerungen).

32. Während der Herstellung der Sollsohle sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt auf Anforderung Peilpläne die über den Bereich der Anlage hinausgehen vorzulegen. Das Intervall und den zu peilenden Bereich legt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt zu gegebener Zeit fest.
33. Die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich der Liegeplätze und in den Zufahrten ist vom Genehmigungsinhaber herzustellen und zu erhalten. Bagger- und Räumungsarbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vorgenommen werden. Baggerungen sind so durchzuführen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.
34. Die Köpfe der Schutzdalben sind 1,5 m hoch verkehrsgelb (RAL 1023) zu streichen.
35. Die Bemessung und Errichtung der Anlage ist entsprechend der geltenden Normen und den festgelegten Fahrzeuggrößen vorzunehmen.
36. Rechtzeitig vor Baubeginn sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt die geprüften Ausführungsunterlagen mitsamt dem unterzeichneten Prüfbericht eines Prüfingenieurs vorzulegen.
37. Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sind die Baubesprechungsprotokolle unaufgefordert zeitnah nach der regelmäßigen Baubesprechung vorzulegen. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt behält sich vor, an den Baubesprechungen teilzunehmen.
38. Sofern der WSV durch das Vorhaben Nachteile in der Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgabe entstehen, insbesondere durch eine Erschwernis oder einen erhöhten Unterhaltungsbedarf der Fahrrinne, hat die Antragstellerin der WSV diese Mehraufwendungen zu ersetzen.
39. Die Antragstellerin hat ihre Unterhaltungsbaggerungen temporär über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren messtechnisch zu überwachen. U.a. hat sie dabei Daten zur lokalen Trübung/Schwebstoffgehalt (Fokus: Quantifizierung Erhöhung durch das Lufteggen) und zur Sauerstoffzehrung (Fokus: Quantifizierung Verringerung Sauerstoffgehalt durch das Lufteggen) zu erfassen, Messungen mit Dichtesonden durchzuführen sowie die aus den Hafenbereichen Richtung Elbe mobilisierten Schwebstoffmengen zu bilanzieren (Kombination von ADCP- und Schwebstoffmessungen o. vgl.). Im Messkonzept sind auch Untersuchungen für die Entnahmestelle für Elbwasser der DOW vorzusehen. Die numerischen Modelle bzw. die Modellannahmen sind anhand der Messergebnisse zu prüfen.
40. Die Antragstellerin hat ein Messkonzept zu erarbeiten und mit der WSV abzustimmen. Im Rahmen der Ergebnisbewertung sind auch kumulative Wirkungen der fortlaufenden Unterhaltung darzustellen sowie alternative Methoden der Unterhaltung zu betrachten.
41. Es ist der Antragstellerin verboten, Überlaufbaggerungen durchzuführen, um den Sedimenteintrag während des Bagger- und Transportvorgangs zu minimieren.
42. Die Antragstellerin ist für die Ermittlung, Erkundung und ggf. Beseitigung möglicher Hindernisse, Wracks oder sonstiger Objekte (u.a. Munition) in den von ihr in Anspruch genommenen Bereichen (Hafenbereich und Zufahrt) selbst verantwortlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Nebenbestimmungen sind zur Kenntnis genommen worden und werden beachtet bzw. umgesetzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bitte um Aufnahme der Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Nebenbestimmungen teilweise unter Kapitel I.4.1.3 in den Planfeststellungsbeschluss auf.

Text Stellungnahme:
(A.19.7) Nutzungsvertrag
Für die bereits bestehenden Hafenanlagen in Bützfleth besteht ein entgeltpflichtiger Nutzungsvertrag. Diese Hafenanlagen werden zum einen umgebaut und erweitert und zum anderen wird ein neuer Anleger für verflüssigte Gase weiter in Richtung Hamburg errichtet. Für die Nutzung der bundeseigenen Flurstücke (Stade, Flur 27, Flurstück 1/12 und Bützfleth, Flur 24, Flurstück 23/6) zur Errichtung sämtlicher Hafenanlagen ist ein neuer entgeltpflichtiger Nutzungsvertrag bzw. Nachtrag zum bestehenden abzuschließen. Diese Hafenanlagen sind Scheinbestandteil der Bundeswasserstraße, sodass der Nutzer mit Abschluss des Nutzungsvertrages die Rückbauverpflichtung übernimmt.

Berücksichtigt werden müssen die bestehende Nutzungsverträge, die sich innerhalb dieser Planfeststellungsgrenze befinden. Es handelt sich um einen Nutzungsvertrag mit der DOW (Rohrbrücke mit Pumpstation und Auslaufbauwerk) sowie einen Vertrag mit der Hansestadt Stade (Schiffsanlegestelle).

Für die temporär genutzten Flächen während der Bauphase ist ebenfalls ein entgeltpflichtiger Nutzungsvertrag abzuschließen.

In der Anlage 19 a zu den Planfeststellungsunterlagen ist zusätzlich das Flurstück 98/9, Flur 26, Gemarkung Stade aufgelistet. Es handelt sich hier um die Bundeswasserstraße Schwinge. Es lässt sich nicht abschließend aus den Unterlagen erkennen, wofür dieses Flurstück genutzt werden soll. Entsprechend ist hier ggf. auch ein Nutzungsvertrag abzuschließen. Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sind entsprechende Unterlagen hierzu einzureichen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin ist in enger Abstimmung mit der WSV bezüglich des Abschlusses eines Nutzungsvertrages bzw. über einen Nachtrag zum bestehenden Nutzungsvertrag. Erste Gespräche haben stattgefunden, der Nutzungsvertrag wird abgeschlossen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der WSV und die diesbezüglichen Ausführungen der Antragstellerin zur Kenntnis und verweist auf den Hinweis I.4.3.1.7.

Text Stellungnahme:
(A.19.8) Erläuterungsbericht, *3.1 Anleger für verflüssigte Gase (AVG)*
Im Text dieses Punktes wird die Entfernung zum Fahrwasser beschrieben. Die Bezeichnung Fahrwasser ist nicht korrekt. Gemäß der Pläne ist die Entfernung zur Fahrrinne gemeint.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Anmerkung zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.19.9) Erläuterungsbericht, *4.1.8 Kleilager Schwinge*
Klei soll über den städtischen Anleger Stadersand angelandet werden. Aus den Unterlagen ist hierzu nichts ausreichend ersichtlich. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt behält sich vor, hierfür Unterlagen zur Prüfung nachzufordern. Ggf. sind Nutzungsvertrag (NV), strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) oder schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (SPG) erforderlich. Zur Genehmigungsfähigkeit kann zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden. Ggf. ist ein entsprechender Entscheidungsvorbehalt in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wenn bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses keine Klarheit besteht.

Erwiderung Antragstellerin:
Das Kleilager Schwinge wird nur mit Klei bedient, der trocken gewonnen wird. Eine Anlandung mit Schiffen ist nicht mehr vorgesehen. Der Transport auf das Kleilager erfolgte über die Straße.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde erachtet die von Seiten der WSV vorgebrachten Anmerkungen mit der Erwiderung der Antragstellerin als nicht mehr verfahrensrelevant.

Text Stellungnahme:
(A.19.10) Erläuterungsbericht, *4.1.9 Sandlager*
Für die erforderlichen Rohrleitungen, bzw. den Übergabepunkt sowie den Rücklauf des in die Elbe zurücklaufenden Wassers sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt weitere Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Aus den vorhandenen Unterlagen ist hierzu nichts ausreichend ersichtlich. Ggf. sind Nutzungsvertrag (NV), strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) oder schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (SPG) erforderlich. Zur Genehmigungsfähigkeit kann zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden. Ggf. ist ein entsprechender Entscheidungsvorbehalt in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wenn bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses keine Klarheit besteht.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin ist für diesen Bauabschnitt in enger Abstimmung mit der WSV. Alle erforderlichen Absprachen werden vor dem Bau des Sandlagers durchgeführt und etwaig erforderliche Nutzungsverträge mit der WSV abgestimmt.

Abwägung PFB:
Mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 hat die Antragstellerin die Nutzung des bestehenden Regenhauptsammlers 1 mit der zugehörigen Deichquerung zum Zwecke der Rückführung des Spülwassers aus dem Sandlager zurück in die Elbe beantragt. Mit dem genannten Antrag auf Planänderung wurde ebenfalls die Nutzung von zwei momentan nicht mehr genutzten Betonbecken der AOS (ehemals Standort Elektrolyseöfen) als Sandfang beantragt. Die ursprünglich für den Rücklauf des Spülwassers vom Sandlager vorgesehene Rohrleitung entfällt damit.

Die exakte räumliche Lage des Übergabepunktes zum Einspülen des Sandes in das Spülfeld, dessen Verankerung und Markierung, obliegt der Ausführungsplanung und wird im Detail nicht im Planfeststellungsbeschluss geregelt. Insofern wird auf die spätere Erteilung einer möglicherweise erforderlich werdenden ssG oder SPG durch die dafür zuständige WSV verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.19.11) Erläuterungsbericht, *5. Schifffahrt*
S. 43, 3. Absatz: …verläuft nun im Abstand von 160 m parallel zur Fahrwasserkante. Hier ist der Rand zur *Fahrrinne* gemeint.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Anmerkung zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.19.12) Erläuterungsbericht, *9. Sedimente (Baggergut)* sowie *10 Unterhaltung Hafensohle* und die damit zusammenhängende Gutachten/Anlagen
Im Erläuterungsbericht wird dargestellt, dass mit einer Ausbreitung von Sedimenten (hier: Schluff) von max. 18,6 km elbabwärts und 20,2 km elbaufwärts, vorwiegend am westlichen Elbufer, gerechnet werden muss.

Die dargestellte Zunahme der Sedimentkonzentration findet somit auch im Bereich zwischen Schwingemündung und Mühlenberger Loch statt, in dem zwischen dem 15.04. und 30.6. eines Jahres aufgrund der Anordnung A.II.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.04.2012 zur Fahrrinennenanpassung von Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe keine Baggertätigkeiten zum Schutz der Finte durchgeführt werden dürfen.

Der Argumentation des TdV im Erläuterungsbericht (Kap. 10) sowie des Gutachters in Heft 7 „Sedimentverdriftung“ kann seitens der WSV nicht gefolgt werden. Die Darstellung „In der Elbe nimmt die Sedimentkonzentration praktisch nicht zu, da das durch das Hafenbecken des AVG dem Wasserkörper der Elbe entnommene Sediment durch die Tätigkeit des Lufteggens dem Wasserkörper wieder zugeführt wird“ verkennt die Tatsachen. Wie im Erläuterungsbericht dargestellt, ist „anzumerken, dass das Hafenbecken des AVG sowie die anderen Becken als Sedimentfallen wirken, …“ (S. 53, Abs.2), d.h. sich die Sedimente ablagern. Für den AVG werden 10-20 cm in 29 simulierten Tagen berechnet (Heft 7, S. 29, 4.3.1). Nur durch die aktive Unterhaltung kommt es zu einer Mobilisierung und Verlagerung des Sediments in die Elbe. Auch erfolgt eine quasi-permanente Mobilisierung durch die Bearbeitung an 6h/d, sowohl in Flutstrom- wie auch in Ebbstromphasen.

Die geplanten Art der Unterhaltungsbaggerung (Egge mit Luftinjektion) wird seitens der WSV als kritisch angesehen, da die prognostizierten höheren Schwebstofffrachten sich in der Fahrrinne/dem Fahrwasser ablegen können und dadurch zu einem Mehraufwand der WSV-Unterhaltungsbaggerung führen. Auch zur Mobilisierung von Schadstoffen treffen die Unterlagen keine abschließende Aussage. Inwieweit diese Sedimentkonzentration auch erschwerend für die Regasifizierung/Nutzung von Elbwasser für Erwärmvorgänge sein kann, kann von hier nicht beurteilt werden.

Das Gutachten zu „Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ ist unzureichend, die zukünftige Unterhaltungssituation ist nicht ausreichend beschrieben worden. Die im Fachgutachten beschriebenen Modellansätze sind im Fachgutachten nicht nachvollziehbar abgebildet, die Bestimmung der Unterhaltungsmengen nicht nachvollziehbar und der langfristige Einfluss der Unterhaltung sehr stark vereinfach dargestellt. Die Effekte der konzentrierten Remobilisierung beim Lufteggen (insb. starke Erhöhung der lokalen Trübung,

Sauerstoffzehrung) werden nicht betrachtet. Die Ergebnisse sind größtenteils nicht unplausibel, der Weg dahin ist aber sehr vereinfacht und nicht immer nachvollziehbar beschrieben.

Es ist sicherzustellen, dass der WSV keine Nachteile entstehen, insbesondere kein Erschwernis für die WSV in ihrer hoheitlichen Unterhaltungstätigkeit erfolgt, bzw. durch den TdV auszugleichen ist. Hier ist festzuhalten, dass die Unterhaltungsbaggerungen vom TdV mindestens zwei Jahre messtechnisch überwacht werden müssen. U.a. sind dabei Daten zur lokalen Trübung/Schwebstoffgehalt (Fokus: Quantifizierung Erhöhung durch das Lufteggen) und zur Sauerstoffzehrung (Fokus: Quantifizierung Verringerung Sauerstoffgehalt durch das Lufteggen) zu erfassen, Messungen mit Dichtesonden durchzuführen sowie die aus den Hafenbereichen Richtung Elbe mobilisierten Schwebstoffmengen zu bilanzieren (Kombination von ADCP- und Schwebstoffmessungen o.vgl.). Im Messkonzept sind auch Untersuchungen für die Entnahmestelle für Elbwasser der DOW vorzusehen. Die numerischen Modelle bzw. die Modellannahmen sind anhand der Messergebnisse zu prüfen. Entsprechend ist vom TdV ein Messkonzept zu erarbeiten und mit der WSV unter Beteiligung der Oberbehörden (vorrangig BAW-DH) im Detail abzustimmen. Im Rahmen der Ergebnisbewertung sind auch kumulative Wirkungen der fortlaufenden Unterhaltung darzustellen sowie alternative Methoden der Unterhaltung zu betrachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Sedimentverdriftung durchgeführt.
Die Sedimentverdriftung sowie die Unterhaltung werden umfassend und fachgerecht beschrieben (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Hydromorphologisches Gutachten“ (DHI, April 2022) und Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022)). Das Fachgutachten „Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ ist als Fortsetzung des „Hydromorphologischen Gutachtens“ zu verstehen, entsprechende Stellen zum kalibrierten morpho-dynamischen Modell der Tideelbe wurden referenziert (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 3, Tabelle 3.1, S. 6).
Die Untersuchung der Sedimentverdriftung und Unterhaltung besteht aus zwei Teilen: (1) die Bauzeitliche Auswirkung und (2) die Auswirkung im Betrieb. Die bauzeitliche Sedimentverdriftung (infolge der Herstellung des Anlegers für verflüssigte Gase (AvG)) ist zeitlich begrenzt: (a) Erste Bauphase (22.01.2024 - 29.03.2024) mit Tieflöffelbagger und (b) Zweite Bauphase (18.11.2024 - 07.03.2025) mit Tieflöffelbagger und Hopperbagger. In der Untersuchung werden mittlere Sedimentkonzentrationen von 0,9 mg/l (für Schluff) angenommen, die sich auf die gesamte Fläche der Elbe mit der Entfernung 18 - 20 km flussauf- und -ab verteilen, sodass in der Bauphase eine maximale (aber über den Fließquerschnitt gemittelte) Sedimentationshöhe von 1 - 2 cm ermittelt wird (bei Annahme von niedrigen Strömungsgeschwindigkeiten) (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 5.3, S. 43ff.). Diese Werte beziehen sich nur auf die Zeit der Bauphase.
Für die Auswirkungen der Unterhaltung wurde ein validiertes hydromorphologisches numerisches Modell für die Wirksamkeit und Auswirkung des Lufteggens angewendet. Die Unterhaltung des fertiggestellten AvG-Anlegers inkl. des Hafenbeckens wird die Sedimentkonzentrationen nur im Bereich des Hafenbeckens ändern. Es muss mit einer Zunahme der Sedimentkonzentration im Nahbereich des Südhafens um 24 % und am AvG um 17 % gerechnet werden. In der Elbe nimmt die Sedimentkonzentration praktisch nicht zu. Während der Ebbphase einer mittleren Springflut kann eine erhöhte Sedimentkonzentration über eine Länge von ca. 11,5 km vom AvG elbabwärts verzeichnet werden,

die überwiegend unter 10 g/m³ liegen. Im westlichen ufernahen Bereich treten in einem Bereich von ca. 2,5 km Länge Sedimentkonzentrationen über 100 g/m³ auf, die bis 200 g/m³ erreichen können. Während der Flutphase einer mittleren Springflut kann einer erhöhte Sedimentkonzentration über eine Länge von ca. 18 km vom AvG elbaufwärts verzeichnet werden, die jedoch 10 g/m³ nicht überschreiten (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.3.2, S. 33 ff.). Die Untersuchungen zeigen, dass die Unterhaltung (Egge mit Luftinjektion) minimale Änderungen bis maximal 1 % der Sedimentkonzentration im Flussschlauch der Elbe ergeben (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.3.2, S. 32), und praktisch nicht feststellbar sind. Ein Mehraufwand der WSV-Unterhaltungsbaggerung in der Fahrrinne/dem Fahrwasser wird daher als unwahrscheinlich angesehen.
Bezüglich der Auswirkungen auf die Finte wird auf Anhang 1 zur Synopse verwiesen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Kritik an den von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten zur Sedimentverdriftung (Heft 7, Heft 13w und Heft 15n) als nicht hinreichend sachlich begründet zurück. Das bloße kritische Ansehen der Methodik der Unterhaltung der Hafensohle und die aus Sicht der WSV nicht hinreichende Darlegung der der Modellierung zugrundeliegenden Modellparameter wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde als nicht hinreichend angesehen, um die Ergebnisse der Gutachten zur Sedimentverdriftung grundsätzlich anzuzweifeln.
Hinsichtlich der Auswirkungen der im Rahmen der Gutachten zur Sedimentverdriftung prognostizierten unterhaltungsbedingten Schwebstoffkonzentrationen werden die Auswirkungen auf die von der WSV angeführten Finten, bzw. deren Laich und Larven, in den Antragsunterlagen (Heft 11 mit seinen Anhängen, Änderungen und Ergänzungen) hinreichend dargelegt und berücksichtigt. Hier sind auch die Belange der WRRL und sonstige naturschutzfachliche Belange berücksichtigt.
Ob und inwiefern aus der Unterhaltung der Hafenanlagen ein Mehraufwand bei der hoheitlichen Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe entsteht, kann weder durch die Planfeststellungsbehörde noch durch die Antragstellerin ausgeschlossen werden. Letztere sieht dies im Rahmen ihrer Erwiderung zwar als unwahrscheinlich an, kann dies aber nicht ausschließen.
Um der WSV die Möglichkeit zur Erfassung von Daten, deren Auswertung und einer Ableitung sich daraus evtl. ergebender Entschädigungsansprüche eines vorhabenbedingten Mehraufwandes auf Seiten der WSV zu geben, wird ein Monitoring der Unterhaltungstätigkeit (Nebenbestimmung I.4.1.3.31) durch die Planfeststellungsbehörde angeordnet. Soweit nach den Erkenntnissen des Monitorings erhöhte Aufwendungen für die hoheitliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe durch das WSA Elbe-Nordsee folgen, ist der auf die Unterhaltung der Hafenanlage zurückzuführende Anteil der erhöhten Kosten durch die Antragstellerin zu erstatten (Nebenbestimmung I.4.1.3.33).
Da multikausale Ursachen für ggf. erhöhte Aufwendungen der WSV bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe und ggf. daraus folgende Kosten zu erwarten sind, muss die vorgenannte Regelung unter der Bedingung gelten, dass und soweit der Nachweis des Anteils der erhöhten Aufwendungen sowie der daraus resultierenden erhöhten Kosten durch die WSV erbracht wird.

Stellungnahme **A.30** vom 30.11.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.30.1) Zum oben genannten Vorhaben gebe ich für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) folgende Stellungnahme ab:

Aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht gibt es keine grundsätzlichen Bedenken gegen den 1. und 2. Änderungsantrag des Vorhabens, wenn meine Stellungnahme vom 31.08.2022 mit dem Aktenzeichen 3116SB3-213.2-999-EI/LNG-Terminal Stade und das Folgende Beachtung findet:

Im Kapitel 9.3 „Kleilager Saline (alt: Ruthenstrom)“ wird auf Seite 55 die Tiefenhaltung der Schwinge durch die WSV erwähnt. Ein Anspruch eines Dritten, dass die WSV zu einem bestimmten Zeitpunkt eine bestimmte Tiefe vorhält, existiert nicht, vor allem wenn kein allgemeines Verkehrsbedürfnis besteht. Die Unterhaltung durch die WSV erfolgt im Zweijahresrhythmus bis zu einer maximalen Tiefe von MThw -5,50 m (NHN -3,75 m). Sollte durch den Antragssteller eine Vertiefung über MThw -6,00 m (NHN -4,25 m) hinaus geplant sein, würde diese als möglicher Gewässerausbau ohne allgemeinen Verkehrsbezug gem. § 68 WHG planfeststellungsbedürftig und als Folgemaßnahme in dieses Planfeststellungsverfahren aufzunehmen sein. Es sei darauf hingewiesen, dass ab einer Tiefe von MThw -6,00 m voraussichtlich umfangreiche Ufersicherungsmaßnahmen durchzuführen sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.30.2) In der Argumentation in Kapitel 10 „Unterhaltung Hafensohle“, nach der die „ermittelten akkumulierten Änderungen durch den Bau und die Unterhaltung von +/-0,2 m innerhalb der Bandbreite des dynamischen Sedimentations- und Erosionsgeschehens der Elbe von +/-0,3 m“ liegen, verwischt die Tatsache, dass diese Änderungen durch die Anlage induziert sind und im Zweifel auf das Sedimentationsgeschehen addiert werden müssen.

Erwiderung Antragstellerin:
Nach den Modellierungen und dem Gutachten der DHI WASY GmbH (Heft 7, S. 48) kommt es durch den Bau des AVG und die Unterhaltung mittels Lufteggen zu Sohländerungen. Dabei handelt es sich in den ufernahen Bereichen des Hauptarms der Elbe um eine „Abfolge von sedimentierten und erodierten kleinflächigen Bereichen, die als dynamisch und häufig wechselnd angesehen werden können. Gleiches kann auch für Bereiche in größerer Entfernung vom Hafen festgestellt werden (siehe Anhang, Abbildung A.5). Elbabwärts des Nordhafens ist ein größerer Sedimentationsbereich mit Höhen von bis zu 20 cm zu erkennen. Dies ist jedoch durch Bathymetrieunterschiede zwischen dem Istzustand und dem Planzustand in der Elbe begründet und nicht durch die Anlage des AvG.“
Zwar schließt die DHI WASY (S. 50) langfristig eine erhöhte Sedimentationstendenz im Bereich des Westufers nördlich des Nordhafens nicht aus, aber für die Flussachse der Elbe prognostiziert sie lediglich eine Zunahme der Sedimentation um bis zu 5 mm an einigen Stellen zwischen Elbe-km 640 und Elbe-km 675. Alle durch die Unterhaltung des AVG numerisch ermittelten morphologischen Änderungen spielen aber bei den Sohländerungen gegenüber der natürlichen morphologischen Dynamik der Tideelbe nach Einschätzung der DHI WASY (S. 50) eine untergeordnete Rolle.

Abwägung PFB:
Hinsichtlich der Auswirkungen der im Rahmen der Gutachten zur Sedimentverdriftung (Heft 7, Heft 13w und Heft 15n) prognostizierten unterhaltungsbedingten Schwebstoffkonzentrationen und Sedimentationsbereiche, werden die Auswirkungen auf die von der

WSV durchgeführte hoheitliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe weder durch die Planfeststellungsbehörde noch durch die Antragstellerin ausgeschlossen.
Um der WSV die Möglichkeit zur Erfassung von Daten, deren Auswertung und einer Ableitung sich daraus evtl. ergebender Entschädigungsansprüche eines vorhabenbedingten Mehraufwandes auf Seiten der WSV zu geben, wird ein Monitoring der Unterhaltungstätigkeit (Nebenbestimmung I.4.1.3.31) durch die Planfeststellungsbehörde angeordnet. Soweit nach den Erkenntnissen des Monitorings erhöhte Aufwendungen für die hoheitliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe durch das WSA Elbe-Nordsee folgen, ist der auf die Unterhaltung der Hafenanlage zurückzuführende Anteil der erhöhten Kosten durch die Antragstellerin zu erstatten (Nebenbestimmung I.4.1.3.33).

Text Stellungnahme:
(A.30.3) Unter Punkt 19.1 „AVG, SHE, Straßenanbindung und Deichbau“ ist die Bezeichnung „Seewasserstraße Elbe“ durch die Bezeichnung Bundeswasserstraße Elbe zu ersetzen.

Ich weise vorsorglich daraufhin, dass auch bei einem vorzeitigen Baubeginn die Auflagen meiner Stellungnahme vom 31.08.2022 vollumfänglich bestehen bleiben und die noch ausstehenden erforderlichen Unterlagen rechtzeitig vor Beginn unaufgefordert einzureichen sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Stellungnahme **A.38** vom 28.03.2023 zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.38.1) Zum oben genannten Vorhaben gebe ich folgende Stellungnahme ab:

Gegen den 3. Und 4. Änderungsantrag im Planfeststellungsverfahren "Anleger für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafen-Erweiterung (SHE) in Stade-Bützfleth" gibt es seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die folgend aufgeführten Punkte Beachtung finden und in Ihren Beschluss entsprechend aufgenommen werden.

(A.38.2) Grundsätzlich möchte ich darauf hinweisen, dass alle meine Stellungnahmen in den vorangehenden Beteiligungen des Verfahrens weiterhin zu beachten sind, soweit sie nicht durch diese Stellungnahme verändert werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.38.3) Es ergeben sich durch den 3. und 4. Änderungsantrag folgende Aspekte:

Die mit der vorliegenden 4. Planänderung erfolgenden weiteren Anpassungen der Vermeidungsmaßnahme V13, die sich auf neue Erkenntnissen und Empfehlungen aus zusätzlichen Untersuchungen zu den Wirkungen der baubedingten Nassbaggerungen (BIG 2023) ergeben, werden zur Kenntnis genommen.
Aus Sicht der WSV ist es auch vor dem Hintergrund der in den Unterlagen dargestellten neuen Erkenntnisse unerlässlich, dass in der für das Vorhaben geltenden Fintenschonzeit zwischen 1. April und 31. August die in Heft 11m+n unter Vermeidungsmaßnahme V13 dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen zwingend eingehalten werden.
Nur so kann davon ausgegangen werden, dass Auswirkungen auf die Anforderungen an die WSV-eigenen Schutzvorkehrungen zur Finte aus dem Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5m tiefgehende Containerschiffe vermieden werden.
Es wird im Übrigen davon ausgegangen, dass die WSV zu den in Vermeidungsmaßnahme V13 im zweiten Tiret genannten Fachbehörden zählt, mit denen das Monitoring abzustimmen ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vermeidungsmaßnahme V13 wird umgesetzt und die WSV in die Abstimmung des Monitorings einbezogen.
Ergänzend wird bezüglich der Schutzwirkung für die Finte auch auf die Erwiderung unter A.36.4 und die Beschränkung der Nassbaggerungen in deren Hauptlaichzeit auf Baggerungen mit dem Tieflöffel und entsprechend sehr geringer Wasserentnahme verwiesen. Nähere Erläuterungen zur Bewertung der Auswirkungen der Baggerungen auf die Finte sind dem Anhang 1 zur Synopse zu entnehmen.

Abwägung PFB:
Der Einwendung zur Vermeidungsmaßnahme V13 ist entsprochen. Die Antragstellerin ist gem. Nebenbestimmung I.4.1.7.1 zur Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen verpflichtet. Schutzvorkehrungen zur Finte aus dem Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe sind nicht berührt, da die baubedingten Baggermaßnahmen außerhalb des dort festgelegten Hauptlaichgebietes der Finte durchgeführt werden. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen. Der Forderung nach einer Beteiligung der WSV in der Abstimmung des Monitoringprogramms ist mit Nebenbestimmung I.4.1.7.3 entsprochen.

Text Stellungnahme:
(A.38.4) Die im Erläuterungsbericht Kap. 10, S. 62 beschriebene „Unterhaltung der Hafensohle im Bereich des Liegeplatzes des FSRU“ ist in der für das Vorhaben relevanten Zeit zwischen 1. April und 31. August den gleichen Bedingungen wie für die Bauphase (hier: Vermeidungsmaßnahme V13) unterzuordnen, da durch die beschriebene Vorratsbaggerung und damit konzentrierte Sedimentbearbeitung eine erhebliche Trübungswirkung in der Tideelbe nicht auszuschließen ist. Die beschriebene Unterhaltungsmaßnahme wäre somit voraussichtlich in der Lage, die Wirkung der Schutzvorkehrungen der WSV zur Finte aus dem Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe zu beeinträchtigen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Forderung wird als unbegründet zurückgewiesen. Diesbezüglich wird auch auf die Erwiderung unter B.4.2 verwiesen. Dort ist bereits dargelegt, dass die in Abständen erforderliche Wiederherstellung der planfestgestellten Hafensohle mit der gleichen Technik (Luftegge) wie die übrigen Unterhaltungsbaggerungen für den AVG erfolgen. Da während dieser Zeit der restliche Gesamtbereich des AVG nicht bearbeitet wird, wird

insgesamt nicht mehr Sediment als während der normalen Unterhaltung mobilisiert. Daher sind auch keine qualitativ oder quantitativ anderen Umweltauswirkungen als die in Heft 11 behandelten zu erwarten und keine zusätzlichen Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.
Nähere Erläuterungen zur Bewertung der Auswirkungen der Baggerungen auf die Finte sind dem Anhang 1 zur Synopse zu entnehmen.

Abwägung PFB:
Schutzvorkehrungen der WSV zur Finte aus dem Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe sind nicht berührt, da die baubedingten Baggermaßnahmen außerhalb des dort festgelegten Hauptlaichgebietes der Finte durchgeführt werden

Text Stellungnahme:
(A.38.5) Ich bitte um weitere Beteiligung im Verfahren.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

Stellungnahme **A.43** vom 10.05.2023 zum 5. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.43.1) Zum oben genannten Vorhaben gebe ich für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) folgende Stellungnahme ab:

Gegen den 5. Änderungsantrag im Planfeststellungsverfahren „Anleger für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafen-Erweiterung (SHE) in Stade-Bützfleth“ gibt es seitens der WSV keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die folgend aufgeführten Punkte Beachtung finden und in Ihren Beschluss entsprechend aufgenommen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die nachfolgenden Erwiderungen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.43.2) Grundsätzlich weise ich darauf hin, dass alle meine Stellungnahmen in den vorangehenden Beteiligungen des Vorhabens weiterhin zu beachten sind, soweit sie nicht durch diese Stellungnahme verändert werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.43.3) Wie bereits in der Stellungnahme zum 2. Vorzeitigen Beginn der Maßnahme vom 22.03.23 aufgeführt, ist es *„aus Sicht der WSV auch vor dem Hintergrund der in*

den Unterlagen dargestellten neuen Erkenntnisse unerlässlich, dass in der für das Vorhaben geltenden Fintenschonzeit zwischen 1. April und 31. August die in Heft 11m+n unter Vermeidungsmaßnahme V13 dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen zwingend eingehalten werden. Nur so kann davon ausgegangen werden, dass Auswirkungen auf die Anforderungen an die WSV-eigenen Schutzvorkehrungen zur Finte aus dem Planfeststellungsverfahren für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5m tiefgehende Containerschiffe vermieden werden."

Zu den zitierten Vermeidungsmaßnahmen V13 gehört v.a. ein umfangreiches Untersuchungsprogramm, anhand dessen die gewählten Baggerverfahren auf ihre Unbedenklichkeit überprüft werden. Darüber hinaus wird eine Baggerung während der Fintenlaichzeit vom 1.4. bis 31.8. ausgeschlossen.

Im neu vorgelegten Heft 11p/q „Umweltfachliche Unterlagen" S. 36 Absatz 2 ist nicht klar definiert, dass während der Fintenlaichzeit Baggerungen nicht durchgeführt werden dürfen.

Der Text ist dahingehend nicht eindeutig formuliert und suggeriert, dass durch modifizierte Vermeidungsmaßnahmen „baggerungsbedingte Sauerstoffmangelsituationen vermieden werden" mithin Baggerungen ggf. in der Fintenlaichzeit durchgeführt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Diesbezüglich wird auf die entsprechende Erwiderung unter A.38.3 und A.38.4 sowie auf ausführliche Erläuterungen zur Bewertung der Auswirkungen der Baggerungen auf die Finte im Anhang 1 zur Synopse verwiesen. Ergänzend wird Folgendes erwidert:
Die Vermeidungsmaßnahme V13 schließt Nassbaggerungen in der Elbe während der Fintenlaichzeit 2023 tatsächlich nicht mehr aus, stellt aber sicher, dass es in dieser Zeit nicht zu einem vorhabensbedingten Sauerstoffmangel oder einer übermäßigen Wassertrübung infolge der Mobilisierung von Schwebstoffen kommt. Zwei der baggerungsbedingten Wirkfaktoren, die im Verdacht stehen, Fintenlaichprodukte negativ zu beeinflussen, werden auf diese Weise vermieden.
Als weiterer möglicherweise relevanter Wirkfaktor ist die Entnahme von Laichprodukten mit dem Wasser bei der Baggerung zu nennen. Während der Fintenlaichzeit erfolgen jedoch ausschließlich Baggerungen mit dem Tieflöffel, die neben dem wassergesättigten Sediment nur wenig Wasser aus dem Wasserkörper der Elbe entnehmen. Die vorhabensbedingten Nassbaggerungen in der Fintenlaichzeit sind in dieser Hinsicht nicht mit der Nutzung von Elbwasser für das Wasserinjektionsverfahren bei den Unterhaltungsbaggerungen in der Elbe vergleichbar. Sie sind nicht geeignet, die Mortalitätsrate der Fintenpopulation signifikant negativ zu beeinflussen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird mit Verweis auf die Abwägung zu A.38.3 und A.38.4 zurückgewiesen. Baggerungen in der Laichzeit der Finte sind gem. Vermeidungsmaßnahme V13 nicht ausgeschlossen. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in ihrer fachlichen Bewertung der Auswirkungen der Nassbaggerungen auf die Finte und stellt fest, dass das Schutzkonzept der Vermeidungsmaßnahme V 13 in der geltenden Fassung gewährleistet, dass die Mortalitätsrate der Fintenpopulation durch die vorhabenbedingten Nassbaggerungen nicht signifikant negativ beeinflusst wird. Insoweit kann es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch bei dem Ergebnis der Umweltprüfungen bleiben.

Text Stellungnahme:
(A.43.4) Für die Errichtung des temporären Pontons zum Kleiumschlag ist grundsätzlich eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung erforderlich, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs mittels der folgenden Nebenbestimmungen sicherstellt. Ich bitte um entsprechende Aufnahme in Ihren Bescheid.

1. Bei der Errichtung, der Unterhaltung, der Wartung sowie beim Betrieb der Anlage sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
2. Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Wedel, Deichstraße 7-9, 22880 Wedel, Tel.: +49 4103 9314-0 zu beantragen.
3. Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich anzuzeigen.
4. Werden durch die Anlage, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu beseitigen.
5. Die Anlage ist zu überwachen und in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
6. Der Genehmigungsinhaber hat die Auflagen auf seine Kosten zu erfüllen.
7. Es ist darauf zu achten, dass die Gewässersohle im Bereich der Anlage und der Zufahrt frei von Hindernissen ist.
8. Die Bauverfahren für die Errichtung der Anlage sind mindestens 2 Wochen vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt abzustimmen.
9. Der Beginn der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt mindestens 2 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.
10. Baubehelfe, wie Spundwände, Rammpfähle oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen.
11. Die Baustellenbeleuchtung ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.
12. Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.
13. Während der Zeiten, in denen die Arbeiten ruhen oder eingestellt sind, sind die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte an geeignete Liegestellen zu verholen.
14. Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ist der für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.
15. Die Anlage ist bei Dunkelheit und schlechter Sicht blendfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist.
16. An der Anlage dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt genehmigten Schiff-

fahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.

17. Es dürfen an den schwimmenden Arbeitsgeräten außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.
18. Es dürfen keine Stoffe oder Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.
19. Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.
20. Die höchstzulässige Belastung der Anlage darf nicht überschritten werden.
21. Die schwimmende Anlage ist so zu errichten und zu verankern, dass sie und an ihr festgemachte Fahrzeuge durch Absunk und Schwell vorbeifahrender Fahrzeuge nicht beschädigt oder abgerissen werden können. Sie ist sicher für den gesamten Bereich der Wasserspiegelschwankungen zu befestigen.
22. Die Anlage darf mit einem Fahrzeug belegt werden.
23. Es darf nur solchen Fahrzeugen das Anlegen gestattet werden, für die die Abmessungen, die Stabilität, die Festigkeit der Anlage sowie die Wassertiefe ausreichen.
24. Die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich des Liegeplatzes und in den Zufahrten ist vom Genehmigungsinhaber herzustellen und zu erhalten. Bagger- und Räumungsarbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vorgenommen werden. Baggerungen sind so durchzuführen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.
25. Die Anlage ist bei Eisgefahr aus dem Gewässer und dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
26. Die Uferunterhaltung des WSA darf durch die Anlage nicht beeinträchtigt werden.
27. Sollte die Anlage feste Schifffahrtszeichen (Richtfeuerlinie) durch Bauart, Betrieb, Beleuchtung o.Ä. behindern oder beeinträchtigen, so hat der TdV die Anlage oder den Betrieb auf Weisung des WSA umgehend zu ändern.
28. Vor Errichtung der Anlage hat der TdV dem WSA sämtliche Unterlagen über die Anlage (Ponton Datenblatt, Unterlagen Verladebrücke (Pläne, Standfestigkeitsnachweise), Betonbalken (Auflager Brücke)) in prüffähiger Form einzureichen. Nach diesen erfolgt auch die Abnahme durch den Außenbezirk (siehe lfd. Nr. 2).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Nebenbestimmungen sind zur Kenntnis genommen worden und werden beachtet bzw. umgesetzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bitte um Aufnahme der Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Nebenbestimmungen teilweise unter Kap. I.4.1.3 in den Planfeststellungsbeschluss auf.

Text Stellungnahme:
(A.43.5) Für den zusätzlichen Pontonanleger in der Elbe ist der Abschluss eines Nutzungsvertrages erforderlich. Für den Abschluss des Nutzungsvertrags ist Kontakt mit *(aus Datenschutzgründen gelöscht).*

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen worden und beachtet bzw. umgesetzt. NPorts wird für den Abschluss eines Nutzungsvertrages rechtzeitig Kontakt *mit (aus Datenschutzgründen gelöscht)* aufnehmen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis und verweist auf den Hinweis I.4.3.1.7.

Text Stellungnahme:
(A.43.6) Ich bitte um weitere Beteiligung im Verfahren.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bitte zur Kenntnis und wird die WSV im laufenden Verfahren auch weiterhin beteiligen.

Stellungnahme **A.53** vom 27.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(A.53.1) Zum oben genannten Vorhaben gebe ich für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) folgende Stellungnahme ab:

Allgemeine Hinweise:
Die Belange der Baggerei und der Sedimentfrachten im Elbästuar sind von NPorts nicht ausreichend berücksichtigt und können so noch nicht durch die WSV akzeptiert werden.

Es wird die Forderung aufrecht erhalten, dass die Belange der WSV-Unterhaltungstätigkeit der Sache nach und monetär nicht beeinträchtigt werden dürfen bzw. Mehrkosten zu Lasten des TdV gehen. Dies ist im Beschluss klarzustellen und vorab vertraglich zwischen TdV und WSV zu regeln.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Sedimente im Hafen werden durch das Systemm Luftegge in Schwebe gehalten. Daher wird die Unterhaltungstätigkeit weder der Sache nach, noch monetär beeinträchtigt.

Die Vorhabenträgerin sagt ein Monitoring der Unterhaltungsbaggerung mit der Luftegge über einen Zeitraum von 2 Jahren zu. Der entsprechende Umfang soll die Annahmen, die im DHI Gutachten getroffen wurden, verifizieren.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis und die diesbezügliche Zusage der Antragstellerin zur Kenntnis. Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmungen I.4.1.3.31, I.4.1.3.32 und I.4.1.3.33.

Text Stellungnahme:
(A.53.2) Für den (aus Sicht der WSV derzeit nicht nachvollziehbaren) Fall, dass die Planfeststellungsbehörde eine Unterhaltung per Luftegge gestatten sollte, wird hilfsweise ein Nachweis zur tatsächlichen Unschädlichkeit der Luftegge für die Trübungssituation im Umfeld auf Basis eines geeigneten, noch abzustimmenden Monitorings gefordert.

Es wird an dieser Stelle u.a. auf die Argumente verwiesen, die der Gutachter selbst in Kapitel 5.2 auf S. 8 des Anhangs 1 zur Einwendungssynopse Finte anspricht:

- Es ist nicht auszuschließen, dass eine baggerungs- bzw. unterhaltungsbedingt erhöhte Gewässertrübung sich negativ auf die Entwicklung der Finteneier und -larven auswirkt.

- Baggerungs- bzw. unterhaltungsbedingt erhöhte Schwebstoffgehalte könnten zu einer vermehrten Sauerstoffzehrung führen und Sauerstoffmangelsituation fördern, die sich negativ auf die Entwicklung der Finteneier und -larven auswirken könnten.

Es ist zu begrüßen, dass NPorts überwiegend bestrebt ist, die (Ausbau-)Baggertätigkeiten außerhalb der Finten-Hauptlaichzeit und in schonender Weise durchzuführen. Bzgl. der Unterhaltungstätigkeit reicht dies nicht aus.

Abschließend kann die Auswirkung auf die Belange der Finte in Form von Rückkopplungen auf die Unterhaltungsbelange der WSV auch deshalb nicht bewertet werden, da die betreffende Erwiderung A 36.4 nicht vorgelegt wurde.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie in Anhang 1 zur Synopse dargestellt, ist nach den vorliegenden Untersuchungen von BIOCONSULT Schuchardt & Scholle GbR (2021) zwar einerseits nicht ausgeschlossen, dass sich eine baggerungsbedingt deutlich erhöhte Gewässertrübung oder vermehrte Sauerstoffzehrung negativ auf die Entwicklung von Finteneiern und -larven auswirken könnte, aber andererseits ist auch nach zehn Monitoringjahren kein direkter Zusammenhang erkennbar.
Die Unterhaltung der Hafensohle in Stade-Bützfleth erfolgt auch gegenwärtig bereits ganzjährig mit der Luftegge. Insofern sind die Auswirkungen dieses Maßnahmentyps bereits im Fintenmonitoring berücksichtigt.
Nach Angaben von BIOCONSULT Schuchardt & Scholle GbR (2021) schwanken die Fintenfangzahlen im Rahmen des WRRL-Fischmonitorings deutlich, aber in jüngerer Vergangenheit erreichten sie ein überwiegend hohes Niveau mit der höchsten Anzahl im Jahr 2017. Die Finte hat daher innerhalb des Monitoringzeitraums, wie auch die Qualitätskomponente „Fischfauna“ insgesamt in beiden Gewässerkörpern das gute ökologische Potenzial erreicht, unter Berücksichtigung der Einstufung als erheblich veränderte Gewässerkörper aufgrund spezifischer Gewässernutzung.
Die vorliegenden Modellierungen zeigen, dass sich die baggerungsbedingte Trübung auf das Hafenbecken und dessen unmittelbare Umgebung konzentriert, während in der Elbe nur eine geringfügige Zunahme der Gewässertrübung um maximal 1 % prognostiziert wird. Tatsächlich unterliegt der Schwebstoffgehalt in der Elbe starken räumlichen und zeitlichen Schwankungen. Für den Vorhabensbereich (ca. km 655) wird von der FGG Elbe ein Mittelwert von ca. 50 mg/l bei einer Schwankungsbreite von im Allgemeinen ca. 15 mg/l bis 115 mg/l angegeben (vgl. Heft 11, Kap. 7.8.2.1.2, S. 438 f.). Etwa 5 km flussabwärts werden auch Werte bis ca. 195 mg/l erreicht. Vor diesem Hintergrund entspricht eine unterhaltungsbedingte Zunahme um maximal 1 % nicht einer deutlich erhöhten Gewässertrübung, sondern ist als geringfügig und messtechnisch nicht nachweisbar einzuordnen. Eine möglicherweise baggerungsbedingt erhöhte Sauerstoffzehrung wird durch das Einblasen von Luft kompensiert. Durch die Unterhaltung mit der

Luftegge sind daher allenfalls geringfügige Auswirkungen auf die Gewässertrübung und die Sauerstoffsättigung in der Elbe zu erwarten. Da für die Unterhaltung mit der Luftegge zudem kein Wasser und damit auch keine Laichprodukte aus der Elbe entnommen werden, ist sie als vergleichsweise schonende Unterhaltungsmaßnahme für den Hafen Stade-Bützfleth einzustufen.
Darüber hinaus erfolgt die Unterhaltung außerhalb des Hauptlaichgebietes der Finte. In diesem Abschnitt der Elbe von Elb-km 655 bis km 660 unterliegt auch die Unterhaltungsbaggerung in der Fahrrinne keinen zeitlichen Restriktionen, und die WSV führt dort auch weiterhin Unterhaltungsbaggerungen während der Hauptlaichzeit der Finte durch.
Eine Verschlechterung der Bestandssituation der Finte bzw. generell der Qualitätskomponente Fischfauna im Sinne der WRRL ist daher durch die geplanten Unterhaltungsmaßnahmen ebensowenig zu befürchten, wie eine erhebliche Beeinträchtigung der Finte als Zielart der FFH-Gebiete „Unterelbe“ und „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“.

Abwägung PFB:
Der Einwendung wird im Hinblick auf das geforderte Monitoring gefolgt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen I.4.1.3.31, I.4.1.3.32 und I.4.1.3.33. Die Unterhaltungsbelange der WSV sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend gewürdigt. Im Übrigen wird auf Anhang 1 zur Synopse verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.53.3) Die WSV nimmt wie folgt Stellung zu den laufenden Nummern aus der Einwendungssynopse zum Planfeststellungsverfahren:

Laufende Nummer A.19.12: Der Stellungnahme der WSV ist bisher nicht ausreichend begegnet worden. Sie wird daher aufrechterhalten.

Zur bisherigen Stellungnahme wird daher wie folgt erläuternd ergänzt:
Die für die geplante Art der Unterhaltung per Luftegge geführte Argumentation ist nicht haltbar. Die Argumentation geht von einem Ist-Zustand ohne das Vorhaben aus, indem sie argumentiert, dass das der Elbe entnommene Sediment lediglich wieder zugeführt würde. Richtig wäre jedoch der Ansatz des durch das Vorhaben veränderten Zustandes zunächst ohne Unterhaltung. Hierauf wäre die Unterhaltungstätigkeit als Einfluss anzusetzen. Dieser wäre entsprechend zu bewerten.

Erwiderung Antragstellerin:
Dem wird widersprochen. Bei der Prognose und Bewertung des Vorhabens ist der Ausgangszustand ohne Vorhaben dem Zielzustand mit Vorhaben gegenüberzustellen. Der hier als Vergleichsbasis geforderte Zustand mit Anlagen aber ohne Unterhaltung ist irrelevant, da die geplante Hafenanlage ohne die notwendige Unterhaltung nicht funktionsfähig wäre.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme in Bezug auf die durch die WSV angezweifelte Richtigkeit der Prognose der unterhaltungsbedingten Auswirkungen des AVG auf den Schwebstoffhaushalt zurück.
Die Untersuchung des Vorhabens ist, um dessen Auswirkungen beurteilen zu können, grundsätzlich in einem Vergleich zwischen dem Zustand ohne das Vorhaben (Ist-Zustand) und mit dem Vorhaben inkl. der betriebsbedingten Auswirkungen (Prognose), durchzuführen.

Text Stellungnahme:
(noch A.53.3) Der Einsatz der Luftegge konterkariert darüber hinaus den derzeit in umfangreicher Befassung der Länder und des Bundes (u.a. Sedimentmanagementboard auf Sts-Ebene) angestrebten Ansatz einer Verhinderung der weiteren Anreicherung der anthropogen erzeugten Schwebstofffracht und der Minderung des Feinsedimentinventars in der Tideelbe. Vielmehr sollen Feinsedimente dem Kreislauf entnommen und vorzugsweise als Rohstoff zur Begegnung der Folgen des Klimawandels genutzt werden (u.a. Deichbau).

Erwiderung Antragstellerin:
Wie im vorgelegten Gutachten der DHI Wasy dargestellt, führt die Unterhaltungsbaggerung mit der Luftegge der Elbe lediglich die durch die Wirkung der Hafenanlagen als Sedimentfalle entnommen Schwebstoffe wieder zu. Sie führt nicht zu einer anthropogenen Anreicherung der Schwebstofffracht, da die Schwebstoffe vorher nur durch die anthropogene Fallenwirkung des Hafenbeckens aus der Schwebstofffracht entnommen wurden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis bzgl. der Länder- und Behördenübergreifenden Abstimmung eines gemeinsamen Vorgehens zum Sedimentmanagement in der Tideelbe zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die von der WSV angeführten Abstimmungen in einem ersten Schritt der Reduktion der anthropogen belasteten Feinsedimente in der Elbe dienen. Hierfür soll das anfallende Baggergut aus der Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe und der Hamburger Landeshäfen nicht länger nur im Rahmen der s.g. „Kreislaufbaggerei“ innerhalb des Ästuars umgelagert, sondern so weit in die Nordsee verbracht werden, dass ein Rücktransport in die Elbe nahezu ausgeschlossen werden kann. In einem zweiten Schritt soll das unbelastete Feinsediment (Schlick) der Elbe entnommen werden, um dieses Material z. B. im Deichbau zu nutzen.
Eine Verpflichtung, Feinsedimente aus der Elbe zu entnehmen, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Dies gilt umso mehr, da auch die Unterhaltung der Elbe und ihrer Nebengewässer (z. B. der Schwinge) nicht ausschließlich durch Hopperbagger, sondern auch im Wasserinjektionsverfahren erfolgt.

Text Stellungnahme:
(noch A.53.3) WSV-seitig kann der Argumentation des TdV nicht gefolgt werden. Der WSV sind keinerlei praktischen Feldversuche mit begleitenden Messungen zum „Lufteggen“ bekannt, was bereits in der Vergangenheit für den Industriehafen wiederholt kritisch angemerkt wurde.

Ebenso liegen für die Vergangenheit keine nachvollziehbar dokumentierten Darstellungen zu den Unterhaltungsbaggermengen vor, so wurden z. B. ergänzend zum Lufteggen in der Vergangenheit durchgeführte WI-Einsätze in Mengenansätzen nicht dargestellt. Die geschilderten Modellansätze wurden in der internen Diskussion mit der BAW für den Ausbau als ausreichend erachtet, dies auch im Hinblick auf die erforderliche zügige Umsetzung des Vorhabens. Im Rahmen der zukünftigen Unterhaltung sollte aber eine vertiefte messtechnische Betrachtung zum Verfahren der Luftinjektion erfolgen, um die Modellansätze für die Unterhaltung zu verifizieren. Ein entsprechendes Vorgehen ist aus Sicht der WSV für ein Vorhaben entsprechender Größenordnung, wie es hier vorliegt, angemessen. Es ist auch insofern besonders relevant, da von der WSV selber im Rahmen der Beweissicherung zur Fahrrinnenanpassung Messungen durchzuführen und zu bewerten sowie Schutzauflagen im Nahbereich zu beachten sind (Stichworte DOW, Finte, Verschlickung Randbereiche, etc.).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin sagt ein Monitoring der Unterhaltungsbaggerung mit der Luftegge über einen Zeitraum von 2 Jahren zu. Der entsprechende Umfang soll die Annahmen, die im DHI Gutachten getroffen wurden, verifizieren.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zu den bislang durch die Antragstellerin bei der Unterhaltung des bereits bestehenden Hafens in Stade-Bützfleth der WSV gegenüber nicht bilanzierten Baggermengen zur Kenntnis. Ebenfalls zur Kenntnis nimmt die Planfeststellungsbehörde die Zusage der Antragstellerin, ein Monitoring zur Quantifizierung der Baggermengen im AVG und im erweiterten Südhafen nach Abstimmung mit der WSV durchzuführen. Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmung I.4.1.3.31.

Text Stellungnahme:
(A.53.4) Laufende Nummer A.30.2: Die Stellungnahme wird aufrecht erhalten. Für die Anreicherung des Sedimentinventars der Tideelbe ist nicht die prognostizierte Zunahme der Sedimentation in der Flussachse maßgeblich, sondern der gesamte durch das Vorhaben beeinflusste Bereich der Tideelbe. Insofern bedeutet jegliche Zunahme der Sedimentation eine Beeinflussung der Unterhaltungslast der WSV, wie auch eine Verschlechterung des sedimentologischen Regimes insgesamt, mit Einflüssen auch über die Zuständigkeit der WSV hinaus (Flachwasserbereiche, Nebengewässer etc.). Die Argumentation des TdV beruht wie bei A.19.12. ausschließlich auf den bisherigen Modellrechnungen der DHI-Wasy. Es ist aus WSV-Sicht nicht gesichert, dass die Annahmen für die Unterhaltung mittels Lufteggen (vorrangiger Verbleib des Sedimentes im Hafenbereich) stimmig sind. Bei vergleichbaren Unterhaltungsmaßnahmen mit WI wären akkumulierte Effekte beispielsweise nicht auszuschließen.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie im vorgelegten Gutachten der DHI Wasy dargestellt, führt die vorhabenbedingte Unterhaltungsbaggerung der Elbe lediglich die durch die Wirkung als Sedimentfalle entnommenen Schwebstoffe wieder zu. Da es dabei nicht zu einer signifikanten Zunahme der Sedimentation in der Flussachse kommt, ist in der Folge weder eine direkte Erhöhung der Unterhaltungslast der WSV noch eine Verschlechterung des gesamten sedimentologischen Regimes zu prognostizieren. Auch für die außerhalb der Zuständigkeit der WSV liegenden Flachwasserbereiche und Nebenelben werden nur geringfügige vorhabensbedingte Sohländerungen prognostiziert, die gegenüber der natürlichen morphologischen Dynamik in der Tideelbe eine untergeordnete Rolle spielen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand der WSV als nicht hinreichend begründet zurück.
Die Antragstellerin hat mit ihren Antragsunterlagen die unterhaltungsbedingte Sedimentverdriftung (Heft 7, Heft 13w und Heft 15n) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend dargelegt.
Dies betrifft auch die im Rahmen der Stellungnahme vermuteten Auswirkungen außerhalb der Zuständigkeit der WSV. Auch erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht, wie die gewählte Unterhaltungsmethode (Luftegge) zu einer Erhöhung des Sedimentinventars der Elbe beitragen soll. Dies könnte nur der Fall sein, wenn durch das Vorhaben neue Sedimentquellen erschlossen würden. Dies ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall.
Um der WSV die Möglichkeit zur Erfassung von Daten, deren Auswertung und einer Ableitung sich daraus evtl. ergebender Entschädigungsansprüche eines vorhabenbe-

dingten Mehraufwandes auf Seiten der WSV zu geben, wird ein Monitoring der Unterhaltungstätigkeit (Nebenbestimmung I.4.1.3.31) durch die Planfeststellungsbehörde angeordnet. Soweit nach den Erkenntnissen des Monitorings erhöhte Aufwendungen für die hoheitliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe durch das WSA Elbe-Nordsee folgen, ist der auf die Unterhaltung der Hafenanlage zurückzuführende Anteil der erhöhten Kosten durch die Antragstellerin zu erstatten (Nebenbestimmung I.4.1.3.33).
Da multikausale Ursachen für ggf. erhöhte Aufwendungen der WSV bei der Unterhaltung de Bundeswasserstraße Elbe und ggf. daraus folgende Kosten zu erwarten sind, muss die vorgenannte Regelung unter der Bedingung gelten, dass und soweit der Nachweis des Anteils der erhöhten Aufwendungen sowie der daraus resultierenden erhöhten Kosten durch die WSV erbracht wird.

Text Stellungnahme:
(A.53.5) Laufende Nummer A.38.3: Die Ausführungen werden begrüßt. Die WSV bedankt sich für die Einbindung in die Abstimmung des Monitorings.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.53.6) Laufende Nummer A.38.4: Die Erläuterungen können nicht nachvollzogen werden, die Stellungnahme wird daher aufrecht erhalten. Die Unterhaltung per Luftegge ist insbesondere geeignet, die Trübungssituation im Gewässer negativ zu beeinträchtigen und die Laichsituation der geschützten Fischart Finte zu verschlechtern. Um dies zu verhindern, wurde im Planfeststellungsbeschluss für die Fahrrinnenanpassung der Tideelbe für 14,5m tiefgehende Containerschiffe (FAP Elbe) eine Anordnung getroffen, die die Einstellung von Hopperbagger- und Wasserinjektionstätigkeiten für den dort definierten Zeitraum untersagt.
Zwar würde die seitens der WSV nach Lektüre der AVG-Vorhabens-Unterlagen angenommene konzentrierte Bearbeitung verschärfend wirken, jedoch ist auch unabhängig davon, ob eine erhöhte Menge oder aber die gleiche Menge gegenüber der normalen Unterhaltungsbaggerung in Schwebe gebracht wird, eine Verschlechterung zu erwarten. Die Forderung nach einer Gültigkeit der gleichen Bedingungen wie für die Bauphase (hier: Vermeidungsmaßnahme V13) wird daher aufrecht erhalten, um die Wirkung der Schutzvorkehrungen der WSV zur Finte aus dem Planfeststellungsverfahren für die FAP Elbe nicht zu beschädigen oder unmöglich zu machen.

Die WSV steht dem TdV wie auch der Planfeststellungsbehörde selbstverständlich für erläuternde Fachgespräche zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie bereits unter Nr. A.53.2 ausgeführt, ist durch die geplanten Unterhaltungsbaggerungen (einschließlich der Unterhaltung der Sohle unter der FSRU) abgesehen vom Hafenbecken und von dessen unmittelbarer Umgebung in der Elbe nur eine geringfügige Zunahme der Gewässertrübung um maximal 1 % zu erwarten, sodass erhebliche Beeinträchtigungen der Fintenlaichprodukte durch diese Vorhabenswirkung ebensowenig zu befürchten sind wie eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials der betroffenen Oberflächenwasserkörper.
Die mit dem Planfeststellungsbeschluss für die FAP Elbe erfolgte Anordnung eines Verzichts auf Hopperbagger- und Wasserinjektionstätigkeiten in der Elbe in der Hauptlaich-

zeit der Finte (vom 01.04.–30.06.) bezieht sich auf das Hauptlaichgebiet der Finte zwischen dem Mühlenberger Loch und der Schwingemündung (ca. Elbe-km 635–655) und auf Typen von Baggerungsmaßnahmen, die durch die mit ihnen verbundene große Wasserentnahme zu einer direkten Schädigung von Laich und Larven führen. Die Unterhaltung mit der Luftegge ist dagegen nicht mit einer Wasserentnahme aus der Elbe verbunden und insofern deutlich schonender. Sie erfolgt zudem flussabwärts des Hauptlaichgebietes in einem Abschnitt der Elbe, in dem auch die WSV weiterhin während der Hauptlaichzeit der Finte Unterhaltungsbaggerungen ausführt, wie dem Monitoringbericht von BIOCONSULT SCHUCHARDT & SCHOLLE GBR (2021, S. 88 und S. 110 ff.) zu entnehmen ist.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der WSV zur Kenntnis und weist diese zurück.
Die Planfeststellungbehörde schließt sich der Antragstellerin in der von ihr im Rahmen der Erwiderung getätigten Aussagen vollumfänglich an.

III.1.16 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven (A.20, A.34, A.39)

Stellungnahme **A.20** vom 01.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.20.1) Die von Ihnen vorgelegten Planunterlagen habe ich zur Kenntnis genommen. Grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht, wenn die nachstehend aufgeführten Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden und der Inhalt der unter wichtigen Hinweise / Erläuterungen befindlichen Punkte zu den Belangen des Arbeits- und Umweltschutzes berücksichtigt werden.

Eingeschlossene Verfahren/Entscheidungen: immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die zeitweilige Abfalllagerung (hier: Baggergut, was nicht im Deichbau eingesetzt werden kann)

Die **schallschutztechnische Prüfung** und die **abfallrechtliche Prüfung** konnten noch nicht abgeschlossen werden. Das vorgelegte Gutachten des Sachverständigen zum Schallschutz ist noch nachzubessern und das Abfall- und Entwässerungskonzept für die Klei- und Sandsedimentmaterialien ist zu ergänzen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Geräuschimmissionsprognose wurde von Müller-BBM überarbeitet (Bericht Nr. M167526/04 vom 09.11.2022, Anhang 4 zur Synopse). Sie bestätigt die bisherigen Bewertungen und kommt dabei für einzelne Immissionsorte zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln. Zur weiteren Erläuterung liegt das überarbeitete Gutachten der Synopse als Anhang 4 bei. Das Sedimentmanagement für die Kleilagerflächen Saline und das Entwässerungskonzept für die Klei- sowie für die Sandlagerfläche wurden mit den vorgelegten Planänderungen ergänzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des GAA zur Kenntnis. Da sowohl das schallschutztechnische Gutachten durch die Antragstellerin überarbeitet und angepasst wurde (siehe Ziffer I.2.1 Heft 8a inkl. Ergänzung), als auch die Planungen zu den Lagerflächen für Klei und Sand überarbeitet wurden (2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022, 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023, 5. Antrag auf Planänderung vom 26.04.2023 und 6. Antrag auf Planänderung vom 17.05.2023), ist die Antragstellerin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Hinweisen des GAA ausreichend nachgekommen.

Text Stellungnahme:
(noch A.20.1) Ein **Auflagenvorbehalt** wurde jeweils formuliert. Bitte die **Antragstellerin** im Vorfeld der Planfeststellung darauf hinweisen und das **Einverständnis** einholen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin erklärt ihr Einverständnis mit dem vorgesehenen Auflagenvorbehalt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Antragstellerin hat ihr Einverständnis erklärt.

Text Stellungnahme:
(A.20.2) Um einen hinreichenden Immissionsschutz sicherzustellen, sind folgende Ergänzungen/Überarbeitungen der schalltechnischen Untersuchung von Müller BBM vom 21.03.2022 Bericht Nr. M167526/02 erforderlich:

a) Aktualisierung der baurechtlichen Einstufung gem. Baunutzungsverordnung für die Gebiete ohne gültige Bebauungspläne in denen Immissionsorte betrachtet wurden. Rücksprache mit der jeweils zuständigen Planungsbehörde und Dokumentation der Ergebnisse.
b) Darstellung der während der Berechnungen berücksichtigten Ausbreitungsparameter im Sinne von Nr. A.2.6, Spiegelstriche 11 und 12 der TA Lärm, insbesondere der Angaben zu den Ausbreitungsparametern wie Bodendämpfung, meteorologische Korrektur, Abschirmmaße usw.
c) Erläuterung und Dokumentation der angesetzten Beiwerte wie z. B. Meteorologie (C0), Bodenbeiwert G usw.
d) Berechnung der Immissionspegel mit dem Regelverfahren der DIN ISO 9613-2. Ggf. detaillierte Begründung für eine Abweichung davon.

Die o.g. noch offenen Punkte sind dem GAA Cuxhaven durch Berechnungen zeitnah nachzuweisen. Weiterhin bitte ich um Übergabe der in Anhang B dargestellten Teilpegeltabellen in Form von Excel-Dateien
Da eine abschließende Prüfung der Untersuchung und Beurteilung der schalltechnischen Situation ohne die o. a. Ergänzungen/Überarbeitungen nicht möglich ist, wurde ein Auflagenvorbehalt formuliert.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Geräuschimmissionsprognose wurde von Müller-BBM überarbeitet (Bericht Nr. M167526/04 vom 09.11.2022, Anhang 4 zur Synopse). Sie bestätigt die bisherigen Bewertungen und kommt dabei für einzelne Immissionsorte zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des GAA zur Kenntnis. Das schallschutztechnische Gutachten wurde durch die Antragstellerin in den im Rahmen der Stellungnahme genannten Punkten überarbeitet (siehe Ziffer I.2.1 Heft 8a inkl. Ergänzung). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Antragstellerin den Hinweisen des GAA ausreichend nachgekommen.

Text Stellungnahme:
(A.20.3) Zudem ist die Immissionsprognose vom 21.03.2022 von Müller BBM Bericht Nr. M151749/05 wie folgt zu ergänzen bzw. zu überarbeiten:

e) Die Immissionsprognose ist in Bezug auf die Berücksichtigung von Schwermetallen (z. B. Nickel und Vanadium) zu ergänzen.
f) Es ist die Begründung für die Quellmodellierung, insbesondere in Bezug auf die vertikale Positionierung und Ausdehnung der Quellen des Liege- und Manöverbetriebs der Schiffe, im Gutachten zu ergänzen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die entsprechenden Ergänzungen sind zwischenzeitig erfolgt. Das überarbeitete Gutachten mit der Nummer M151749/02 liegt als Anhang 3 der Synopse bei. Bezüglich der Staubinhaltsstoffe Nickel und Vanadium (als Leitgrößen), die aus den Schiffskraftstoffen freigesetzt werden können, kommt das überarbeitete Gutachten im Hinblick auf den Betrieb des landseitigen Energie-Terminals und des damit verbundenen Schiffsverkehrs zu dem Ergebnis, dass für Nickel in der partikelgebundenen Konzentration und Deposition sowie für Vanadium in der Deposition das jeweilige Irrelevanzkriterium unterschritten wird. Die Betrachtung der Gesamtbelastung für Vanadium in der partikelgebundenen Konzentration hat ergeben, dass der entsprechende Orientierungswert eingehalten wird. In Kumulation mit weiteren Tankschiffen für verflüssigte Gase am LK II, die nicht dem Energie-Terminal zuzurechnenen sind, ergibt sich für Nickel und Vanadium eine Überschreitung der Irrelevanzkriterien für die partikelgebundene Konzentration. Die Betrachtung der Gesamtbelastung zeigt jedoch, dass die Zielwerte eingehalten werden (vgl. S. 6 f des überarbeiteten Gutachtens in Anhang 3 zur Synopse).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des GAA zur Kenntnis. Die Immissionsprognose wurde durch die Antragstellerin in den im Rahmen der Stellungnahme genannten Punkten überarbeitet (siehe I.2.1 Heft 8a inkl. Ergänzung).
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Antragstellerin den Hinweisen des GAA ausreichend nachgekommen.

Text Stellungnahme:
(A.20.4) Die Genehmigungsfähigkeit kann bereits anhand der vorgelegten Gutachten beurteilt werden. Mit den Überarbeitungen der beiden Gutachten wird die Detailtiefe und die Nachvollziehbarkeit verbessert. In dem nachfolgenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren werden die Gutachten ebenfalls in der überarbeiteten Form vorgelegt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.20.5) Um die Übersendung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird gebeten.

Eine Kostennotiz wird zu gegebener Zeit nachgereicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sagt die Übersendung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zu.

Stellungnahme **A.34** vom 06.12.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.34.1) Die wesentlichen Inhalte zum 1. Änderungsantrags auf Planänderung sind:
Die Berücksichtigung der Standortentscheidung für ein FSRU am Standort Stade
Die im Zuge des Antrags auf Zulassung des vorzeitigen Beginns beabsichtigten Maßnahmen:

- Verbreiterung Deichverteidigungsweg
- Provisorische Deichüberfahrt
- Kleilagerfläche Ruthenstrom mit Ausbau Deichüberfahrt und Einleitung Abtrocknungswasser
- Vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (CEFMaßnahmen), diese sind:
- V9: Schutz von Flussregenpfeiffer und von Rastvögeln und
- V10: Schutz des Stars, Gartenrotschwanzes, Grauschnäppers und weiterer ungefährdeter Baumhöhlenbrüter.

Die wesentlichen Inhalte zum 2. Änderungsantrags auf Planänderung sind:
Änderung in den Hafenkonstruktionen AVG und SHE
Kleilagerung Saline südlich der Schwinge statt am Ruthenstrom.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die thematische Zusammenfassung des 1. und 2. Antrages auf Planänderung zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.34.2) Die von Ihnen vorgelegten Planunterlagen habe ich zur Kenntnis genommen. Grundsätzliche Bedenken gegen den vorzeitigen Maßnahmenbeginn mit den beantragten Teilmaßnahmen bestehen nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.34.3) Weiterhin möchte ich darauf hinweisen, dass die bestehenden Nebenbestimmungen weiterhin ihre Gültigkeit behalten und diese sind zu beachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis und bestätigt das Fortbestehen der Nebenbestimmungen.

Text Stellungnahme:
(A.34.4) Soweit für die Bauphase Regelungen zum Lärm getroffen werden sollen, wären diese seitens der Stadt Stade zu treffen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(A.34.5) Um die Übersendung einer Ausfertigung des Bescheides wird gebeten. Eine Kostennotiz wird zu gegebener Zeit nachgereicht.
Für Rückfragen stehen (*aus Datenschutzgründen gelöscht*) gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sagt die Übersendung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zu.

Stellungnahme **A.39** vom 30.03.2023 zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
Auch wenn die Fristen bereits verstrichen sind: der Vollständigkeit halber teile ich Ihnen kurz mit, dass zum 2. Vorzeitigen Maßnahmenbeginn und zur 3. und 4. Planänderung keine zusätzlichen Nebenbestimmungsvorschläge erforderlich sind. Die vorgelegten Nebenbestimmungsvorschläge (Stellungnahmen vom 01.09.2022 und vom 08.09.2022) erhalten wir aufrecht.

Grundsätzliche Bedenken gegen den vorzeitigen Maßnahmenbeginn mit den beantragten Teilmaßnahmen bestehen nicht. Aktuell sehe ich keine unüberwindbaren Hindernisse für das Planfeststellungsverfahren aus Sicht der von hier zu vertretenden Belange.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis und bestätigt das Fortbestehen der Nebenbestimmungen.

III.1.17 Gemeinde Hetlingen im Amt Geest und Marsch Südholstein (A.21)

Stellungnahme **A.21** vom 01.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.21.1) Die Gemeinde Hetlingen nimmt zum Planfeststellungsverfahren für einen Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth (Aktenzeichen 6 L 16-62025-817-010) wie folgt Stellung:

(A.21.2) Die Gemeinde Hetlingen meldet bei dem Bau Sicherheitsbedenken an.
Die Nähe zur Chemieindustrie (Dow) und Gaskraftwerk birgt bei einem Unglücksfall eine große Gefahr auch für die Gemeinden diesseits der Elbe.

Erwiderung Antragstellerin:
Vor dem Hintergrund der 12. BImSchV wurde für das Genehmigungsverfahren der HEH geprüft, ob bei einem Störfall die Gefahr von sog. Domino-Effekten zwischen dem Betriebsbereich des LNG-Terminals und den angrenzenden Betriebsbereichen im Industriepark Stade besteht und welche Auswirkungen ggf. zu erwarten sind.
Aufgrund der Untersuchungen, insbesondere aufgrund der Berechnungen und Bewertungen unter konservativen Annahmen kommt der Sachverständige zu dem Ergebnis, dass zwischen dem LNG-Terminal und den benachbarten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen der angrenzenden Betriebsbereiche keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Dominoeffektes erfüllen. Ein Dominoeffekt wird daher ausgeschlossen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme der Gemeinde Hetlingen als sachlich nicht hinreichend begründet zurück.
Ziel des hier beantragten Gewässerausbaus ist es nicht, eine störfallrelevante Anlage zu errichten, weshalb für das Planfeststellungsverfahren zum Gewässerausbau auch die Prüfung s.g. Dominoeffekte nicht relevant ist. Wie die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung darlegt, wurden im Rahmen des beim GAA Lüneburg durchgeführten Genehmigungsverfahrens für die Errichtung eines LNG-Landterminals durch die HEH möglicherweise bestehende Dominoeffekte geprüft und ausgeschlossen.
Die bloße Befürchtung eines möglicherweise durch das Vorhaben erhöhten Sicherheitsrisikos ist als Begründung nicht hinreichend.

Text Stellungnahme:
(A.21.3) Wir fordern bei einer Genehmigung auch auf Ausgleichsmaßnahmen auf unserer Seite vorzuschreiben.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Forderung wird als unbegründet zurückgewiesen, da auf der anderen Seite der Elbe keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes zu prognostizieren sind.

Abwägung PFB:
Die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung enthält eine fachlich tragfähige Konzeption, die den Anforderungen des § 15 BNatSchG genügt. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

III.1.18 Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen (A.22, A.50)

Stellungnahme **A.22** vom 31.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.22.1) Bezüglich des o. g. Antragsverfahrens haben wir die Antragsunterlagen gesichtet und müssen hierzu wie folgt Stellung nehmen.

(A.22.2) Bei der Planung der Ausgleichsmaßnahmen im Polder Hagen wurden unter anderem die Flurstücke 1/2 der Flur 1 in der Gemarkung Gr. Fredenbeck und 47/6, der Flur 1 in der Gemarkung Deinste überplant. Diese Flurstücke befinden sich im Besitz des Wasser- und Bodenverbandes Schwingewiesen, Polder Hagen. Mit dem Wasser- und Bodenverband wurden keine Verhandlungen über einen Verkauf der Flächen oder eine Veränderung (Verfüllung) des Gewässers geführt, so dass zunächst davon ausgegangen werden muss, dass die Flächen nicht für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin hat mehrfach versucht, Kontakt zu dem Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen aufzunehmen, um eine Einigung bezüglich der Eigentumsverhältnisse herbeizuführen.

Ergänzung der Erwiderung mit Endfassung der Synopse (Stand: 14.07.2023)
Am 15.06.2023 führte die Vorhabenträgerin mit Vertretern des Wasser- und Bodenverbands Schwingewiesen ein freundlich-konstruktives Gespräch, dessen Ergebnis nachstehend und in den folgenden Erwiderungen der Vorhabenträgerin aufgeführt werden. Die Vorhabenträgerin und der Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen sind darüber einig, dass die nebenstehend genannten Flurstücke beim Wasser- und Bodenverband verbleiben (siehe auch die Stellungnahme A.50).

Abwägung PFB:
Der Einwender hat in der Online-Konsultation mitgeteilt, dass einer Inanspruchnahme der o.g. Flurstücke nicht widersprochen wird, wenn gewährleistet ist, dass die Flurstücke im Eigentum des Wasser- und Bodenverbandes verbleiben. Insoweit ist die Einwendung gegenstandslos geworden. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.7 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.22.3) Die Planung sieht vor, dass der Entwässerungsgräben „Poldergraben B“ in Teilbereichen verfüllt wird. Dies würde der bestimmungsgemäßen Aufgabe des Grabens widersprechen und könnte nur durchgeführt werden, wenn die Aufgabe des Grabens nicht mehr erforderlich ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Durch die geplante Wiedervernässung, für die die Verfüllung des Grabens vorgesehen ist, ist die bestimmungsgemäße Aufgabe des Grabens nicht mehr erforderlich.

Ergänzung der Erwiderung mit Endfassung der Synopse (Stand: 14.07.2023)
Im Ergebnis des Gesprächs vom 15.06.2023 bleibt der „Poldergraben B“ jedoch als Mulde bestehen. Er wird seine Funktion damit teilweise behalten.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat der Einwendung mit einer Änderung ihrer Maßnahmenplanung in Heft 11t entsprochen. Im Übrigen wird auf die Beteiligung des Einwenders in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung verwiesen, die der Antragstellerin mit Nebenbestimmung I.4.1.7.4 aufgegeben ist.

Text Stellungnahme:
(noch A.22.3) Dies bedarf jedoch der Veränderung des Zuschnittes des Verbandsgebietes. Selbst bei einer Verkleinerung des Verbandsgebietes würden noch große Flächen durch nicht von der Planung betroffenen Gräben, Drainagen und das Schöpfwerk entwässert werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Ergänzung der Erwiderung mit Endfassung der Synopse (Stand: 14.07.2023)
Eine Veränderung des Zuschnittes ist nicht notwendig, da der Graben weiterhin in Besitz des Wasser- und Bodenverbands bleibt und seine Funktion, wenigstens teilweise, behält.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, einer Veränderung des Zuschnittes des Verbandsgebietes bedarf es nicht.

Text Stellungnahme:
(noch A.22.3) Ist das für eine Verfüllung eines Grabens erforderliche Plangenehmigungsverfahren Teil des laufenden Verfahrens und wird der Wasser- und Bodenverband als Grundeigentümer hierzu noch informiert, oder ist hierfür ein gesondertes Verfahren vorgesehen, welches durch den Wasser- und Bodenverband als Grundeigentümer beantragt werden müsste?

Erwiderung Antragstellerin:
Die geplante Maßnahme ist Teil des gesamten Kompensationskonzeptes und damit auch Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für den AVG.

Abwägung PFB:
Der Planfeststellungsbeschluss entscheidet abschließend über die Kompensation gem. § 15 BNatSchG. Der Antragstellerin ist mit Nebenbestimmung I.4.1.7.4 aufgegeben, einen landschaftpflegerischen Ausführungsplan für die Maßnahmenfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste aufzustellen und diesen mit dem Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen abzustimmen.

Text Stellungnahme:
(A.22.4) Die vorliegende Planung sieht zudem eine Vernässung der Flächen rund um das Schöpfwerk durch Zerstörung der vorhandenen Drainagen vor. Dieser Planung müssen wir in der derzeitigen Form aus mehreren Gründen ebenfalls widersprechen.
Zum einen, da eine Unterhaltung der Technik im Schöpfwerk eine Erreichbarkeit des Schöpfwerkes durch die beauftragten Firmen mit Straßenfahrzeugen erfordert. Diese Zuwegung ist derzeit ganzjährig (außer bei Winterhochwassern mit Überschwemmung des Schwingetals wie in diesem Februar) gegeben, würde aber durch eine Vernässung der Flächen nicht mehr jederzeit gewährleitet sein. Dadurch wäre eine Sicherstellung des bestimmungsgemäßen Betriebes des Schöpfwerkes nicht gegeben.
Weiterhin erfolgt die Unterhaltung des Poldergrabens maschinell. Durch die geplante Vernässung des Bereichs um das Schöpfwerk bis an die Steinbeck heran würde eine Befahrbarkeit der Seitenräume ggf. beeinträchtigt, so dass Mehraufwand bei der Unterhaltung entstehen kann (ggf. keine maschinelle Räumung möglich und händische Unterhaltung oder Sondergerät erforderlich). Dieser durch Umsetzung der Planung entstehende Mehraufwand ist vollständig und dauerhaft durch den Vorhabenträger zu übernehmen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Flächen rund um das Schöpfwerk werden nicht vernässt, der Zugang bleibt unverändert bestehen.
Im Rahmen der Erstellung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erfolgt eine detaillierte Maßnahmenplanung, an der auch der Wasser- und Bodenverband Schwingewiesen beteiligt wird.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend, da die Flächen um das Schöpfwerk nicht vernässt werden und die Zuwegung unverändert erhalten bleibt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter A.50 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.22.5) Zusätzlich würde eine Zerstörung der Drainagen auf den Flurstücken 6/1,2/2, 3 und 4 der Flur 1 der Gemarkung Deinste eine Ableitung der Drainagewässer aus den daran anschließenden Flurstücken in den Gemarkungen Deinste und Hagen (im Privatbesitz befindliche und landwirtschaftlich genutzte Flächen) unterbrechen und zu einer

Vernässung der Flächen und einer Einschränkung von deren Nutzbarkeit führen. Dies ist nicht akzeptabel und muss in der Planung berücksichtigt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die detaillierte Maßnahmenplanung stellt sicher, dass angrenzende private Flächen nicht negativ beeinträchtigt werden.

Abwägung PFB:
Der Einwendung ist entsprochen, auf die Ausführungen unter A.50 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.22.6) Bitte bestätigen Sie uns den fristgerechten Eingang unserer Einwendungen und halten Sie uns über das weitere Verfahren auf dem Laufenden.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme **A.50** vom 23.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
Im Rahmen der Online-Konsultation möchten wir Ihnen wie folgt zu den Erwiderungen auf unsere Einwendungen Rückmeldung geben.

Zu A.22.2 ff:
Es wurde weder telefonisch noch per Mail oder Brief versucht Kontakt mit dem Verbandsvorsteher, dessen Kontaktdaten auf der Seite des Landkreises Stade hinterlegt sind, aufzunehmen.

Zwischenzeitlich hat eine Besprechung zwischen N-Ports und dem WBV stattgefunden. Es hat eine grobe Einigung über die Nutzung der Flächen des Verbandes gegeben, die in der weiteren Planung detailliert ausgearbeitet werden soll.

Durch N-Ports wurde versichert, dass es durch die geplanten Maßnahmen (insbesondere der geplanten Verfassung) zu keiner Nutzungseinschränkung privater Flächen oder der Zuwegung zum Schöpfwerk kommen wird und insbesondere die Planung der Maßnahme N 03 Entfernung der vorhandenen Drainagen im Gebiet angepasst wird.

Sofern wir in die weiter Planung eingebunden werden, es zu keiner Verschlechterung der Zuwegung zum Schöpfwerk und der Nutzbarkeit der privaten Flächen kommt und es eine einvernehmliche Einigung über den Ausgleich für die noch zu planende / überplanende Nutzung der Verbandsflächen gibt, sehen wir unsere Einwendungen als berücksichtigt an.
Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin wird den WaBo Schwingewiesen in die Planung mit einbeziehen. Die Überarbeitung des Drainageplans wird zugesagt.

Abwägung PFB:
Der Einwender hat mitgeteilt, dass seine Einwendung zur Zuwegung zum Schöpfwerk und zur Nutzbarkeit angrenzender Flächen im Polder Hagen-Deinste berücksichtigt sind,

wenn eine Verschlechterung der derzeitigen Situation vermieden wird. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in der Auffassung, dass die Konkretisierung der Maßnahmenplanung in der nachfolgenden Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und deren Abstimmung hinreichend Gewähr bietet, dass die genannten Verschlechterungen vermieden werden. Insoweit ist der Einwendung in der Sache und durch die Beteiligung des Einwenders in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung entsprochen. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

III.1.19 Unterhaltungsverband Schwinge (A.23, A.51)

Stellungnahme **A.23** vom 31.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.23.1) Bezüglich des o. g. Antragsverfahrens haben wir die Antragsunterlagen gesichtet und müssen hierzu wie folgt Stellung nehmen.
Die im Bereich der Schwingewiesen und des Polders Hagen geplanten Ausgleichsmaßnamen führen für den Unterhaltungsverband Schwinge bei der Ausübung seiner Aufgabe zur Unterhaltung der Schwinge durch die Schaffung von Nebenarmen, Blänken, die Verfüllung der Grüppen und Grabenaufweitungen (Schwingewiesen bei Stade) zu Mehraufwendungen. Diese sind durch weitere Wege der Unterhaltungsfahrzeuge um die Maßnahmen und längere Auslegerlängen an den Unterhaltungsgeräten im Einmündungsbereich in die Schwinge begründet.
Die Verfüllung der Grüppen kann zudem die Befahrbarkeit der Flächen durch das Räumgerät und die Zuwegung einschränken, so dass in der Unterhaltungsperiode ggf. keine Befahrbarkeit gegeben ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Rahmen der Erstellung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erfolgt eine detaillierte Maßnahmenplanung unter Beteiligung des Unterhaltungsverbandes Schwinge.

Abwägung PFB:
Die Ausführungen des Unterhaltungsverbandes werden zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin mit Nebenbestimmung I.4.1.7.4 eine Abstimmung der betreffenden Landschaftspfegerischen Ausführungspläne mit dem Unterhaltungsverband Schwinge aufgegeben.

Text Stellungnahme:
(A.23.2) Weiterhin wurde die Auswirkung der veränderten Gewässerform auf den Sedimenttransport noch nicht betrachtet, so dass zu möglichen Auswirkungen auf die hierdurch bedingten Mehrleistungen bei der Unterhaltung noch keine Aussage getroffen werden kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Sedimentverdriftung durchgeführt.
Die Auswirkungen der (durch die geplante Maßnahme in Form von Hafenbecken und Anleger) veränderten Gewässerform auf den Sedimenttransport wurden durch die hydromorphologische Modellierung untersucht. Die Maßnahme kann durch lokale Strömungsänderungen zu einer Erhöhung der Schwebstoffkonzentration von 0,1 kg/m³ führen (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei StadeBützfleth, Hydromorphologisches Gutachten“ (DHI, April 2021), Kap. 8.1.1, S. 92 ff.).
Die folgenden Ausführungen sind daher als reine Information der Vorhabenträgerin zu verstehen.

Die Auswirkung der veränderten Gewässerform, durch die im Bereich der Schwingewiesen und des Polders Hagen geplanten Ausgleichsmaßnamen auf den Sedimenttransport wurden im Bericht nicht direkt beschrieben, sind aber im Modell des Planzustandes enthalten. Der Sedimenttransport wurde anhand von Bilanzquerschnitten auch im Bereich der Schwinge ausgewertet (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.3.2, S. 31 ff.). In der Schwinge ergaben sich keine Änderungen zum bisherigen Sedimenttransport. Somit kann keine maßgebliche Zunahme der Sedimentkonzentration während der Ebbphasen verzeichnet werden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin und verweist auf die genannten Unterlagen der Antragstellerin. Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die Untersuchungen der Antragstellerin keine Änderungen im Sedimenttransport ergeben haben. Insoweit ist nicht davon auszugehen, dass dem Unterhaltungsverband ein höherer Unterhaltungsaufwand entsteht.

Text Stellungnahme:
(A.23.3) Des Weiteren sieht die vorliegende Planung eine Vernässung der Flächen rund um das Schöpfwerk im Polder Hagen vor. Dieser Planung müssen wir widersprechen, da eine Unterhaltung der Technik im Schöpfwerk eine Erreichbarkeit des Schöpfwerkes durch die vertraglich gebundenen Techniker mit Straßenfahrzeugen erfordert. Diese Zuwegung ist derzeit gegeben, würde aber durch eine Vernässung der Flächen nicht mehr jederzeit gewährleitet sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Es sind keine Vernässungen der Flächen rund um das Schöpfwerk vorgesehen. Eine Zuwegung wird wie bisher möglich sein. Eine Detailplanung wird in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erfolgen. Dabei wird der Unterhaltungsverband Schwinge eingebunden.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend, da eine Vernässung der Flächen um das Schöpfwerk herum nicht vorgesehen ist und die vorhandene Zuwegung erhalten bleibt. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde der Antragstellerin mit Nebenbestimmung I.4.1.7.4 eine Abstimmung des Landschaftspfegerischen Ausführungsplanes für die Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste mit dem Unterhaltungsverband Schwinge aufgegeben.

Text Stellungnahme:
(noch A.23.3) 2. Die Unterhaltung der Schwinge erfolgt in dem Bereich des Polders Hagen von der Deinster Seite der Schwinge aus, so dass eine Vernässung der Flächen rund um das Schöpfwerk neben der Zufahrtsproblematik für die Techniker auch zu einer Beeinträchtigung der Befahrbarkeit mit dem Unterhaltungsgerät (Kettenbagger) und damit einer Einschränkung der Unterhaltung mit Mehrkosten für ggf. erforderliche Sondergeräte und zusätzliche Maschinentransporte entstehen können.

Die Entfernung der Verrohrung am Fangegraben des Polders Hagen (Maßnahme N 02) zerstört zwei Zuwegungen zur Schwinge die derzeit bei der Unterhaltung genutzt werden. Der Rückbau dieser Zufahrten führt bei der Unterhaltung ebenfalls zu längeren Wegen und damit Mehrkosten.
Da bei der Umsetzung der bisher nur rudimentär geplanten Ausgleichsmaßnahmen erhebliche Nachteile (Mehrkosten durch Mehraufwand und Sondermaßnahmen/-maschinen) entstehen können, melden wir hiermit Bedenken an, und weisen darauf hin, dass

die dem Unterhaltungsverband bzw. den beauftragten Unternehmern entstehenden Mehrkosten vollständig und dauerhaft durch den Antragssteller als Verursacher zu tragen sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Eventuell anfallende Mehrkosten werden von der Vorhabenträgerin getragen. Eine Detailplanung wird in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erfolgen. Dabei wird versucht, keine Beeinträchtigungen zu erzeugen. Der Unterhaltungsverband wird selbstverständlich eingebunden.

Ergänzung der Erwiderung mit Endfassung der Synopse (Stand: 14.07.2023)
Am 15.06.2023 führte die Vorhabenträgerin mit Vertretern des Unterhaltungsverbands Schwinge ein freundlich-konstruktives Gespräch. In dessen Ergebnis wird für die Unterhaltung der Schwinge ein fünf Meter breiter Räumstreifen entlang des Ufers der Schwinge freigehalten. Dies wird in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung berücksichtigt (siehe auch die Stellungnahme A.50).

Abwägung PFB:
Der Einwendung wird entsprochen. Die Antragstellerin sagt zu, im Bereich der Kompensationsmaßnahme Schwingetal Polder Hagen-Deinste für die Unterhaltung der Schwinge einen fünf Meter breiten Räumstreifen entlang des Ufers der Schwinge freizuhalten und dies in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(A.23.4) Bitte bestätigen Sie uns den Eingang unserer Stellungnahme durch eine E-Mail.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

Stellungnahme **A.51** vom 25.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(A.51.1) Im Folgenden möchten wir Ihnen im Rahmen der Online-Konsultation unsere Rückmeldung auf die Erwiderungen zu unseren Einwendungen im o. g. Planfeststellungsverfahren geben.

Zu Punkt 23.1:
Wir begrüßen es in die weitere Planung eingebunden zu werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(A.51.2) Zu 23.2:
Hier war mit unserer Einwendung die Sedimentsituation innerhalb der Schwinge (unser Verbandsgebiet), insbesondere im Bereich der Planung des neu herzustellenden „Altarmes“ und der Blänke und nicht im Bereich des Hafenbeckens gemeint.
Diese wurde in dem genannten Gutachten nicht betrachtet, ist für uns als unterhaltspflichtiger Verband aber für die Bewertung der geplanten Maßnahme im Hinblick auf unsere Unterhaltungspflicht und den erforderlichen Aufwand entscheidend.

Erwiderung Antragstellerin:
Da der geplante Altarm und das geplante Flachwasser mit Anschluss an die Schwinge (der Kompensationsmaßnahme Schwinge-Wiesen) nicht durchströmt werden, ist in erster Näherung zu erwarten, dass sie aufgrund der Strömungsberuhigung als Sedimentfallen wirken. Punktuelle Auswirkungen auf die Morphodynamik der Schwinge im jeweiligen Mündungsbereich sind dennoch nicht ausgeschlossen und hängen auch von der genauen Ausgestaltung der geplanten Gewässer ab, die erst in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung festgelegt wird.
Eventuell infolge dieser Kompensationsmaßnahme anfallende Mehrkosten bei der Unterhaltung der Schwinge werden gegebenenfalls von der Vorhabenträgerin getragen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einwendung. Der Antragstellerin wird auferlegt, die im Rahmen der Unterhaltung der Schwinge beim Unterhaltungsverband Schwinge anfallenden Mehrkosten zu tragen, sofern und soweit sie durch die Kompensationsmaßnahme Schwinge-Wiesen von der Antragstellerin verursacht wurden (vgl. Nebenbestimmung I.4.1.8.7).

Text Stellungnahme:
(A.51.3) Zu 23.3:
Die unter der Nummer N03 Entfernung der vorhandenen Drainagen im Gebiet beschriebenen Maßnahmen führen zu einer „Wiedervernässung über die Einstellung eines oberflächennahen Grundwasserspiegels“. Die Erwiderung auf unseren Einspruch negiert diese Aussage der Planantragsunterlagen. Hier ist eine Klärung erforderlich.

Da zwischenzeitlich ein Gespräch mit NPorts (*aus Datenschutzgründen gelöscht*) stattgefunden hat, in dem uns bestätigt wurde, dass die Planung der Ausgleichsmaßnahmen angepasst wird und es zu keiner Vernässung der Flächen rund um das Schöpfwerk kommen wird, sehen wir unsere Einwendung, bei einer Beteiligung des UHV an der weiteren Planung (siehe Erwiderung auf Einwendung 23.1) als berücksichtigt an.

Erwiderung Antragstellerin:
Die angestrebte Wiedervernässung über die Einstellung eines oberflächennahen Grundwasserspiegels zielt insbesondere auf die rund 300 m westlich des Schöpfwerks liegenden Flächen der Maßnahme N 05 zur Renaturierung und Entwicklung eines Niedermoors ab. Im Umfeld des Schöpfwerkes erfolgt im Bereich der Maßnahme N 06 (Grünlandextensierung durch Nutzungsauflagen) eine Vernässung nur so weit, wie dies ohne Beeinträchtigung angrenzender Flächen sowie der Flächen um das Schöpfwerk möglich ist. Die entsprechende Ausführungsplanung wird mit dem Unterhaltungsverband Schwinge abgestimmt.

Abwägung PFB:
Der Einwendung wird durch die Antragstellerin entsprochen. Auf die Ausführungen zu A. 23.3 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(noch A.51.3) Die Anerkennung zur Übernahme der trotz Anpassung der Ausgleichsmaßnahmen entstehenden Mehrkosten bei der Unterhaltung durch den Vorhabenträger begrüßen wir.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Eventuell infolge dieser Kompensationsmaßnahme anfallende Mehrkosten bei der Unterhaltung der Schwinge werden gegebenenfalls von der Vorhabenträgerin getragen.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde geht bei Berücksichtigung eines Räumstreifens in der Ausführungsplanung der Kompensationsfläche Schwingetal Polder Hagen-Deinste davon aus, dass dem Unterhaltungsverband ein unzumutbarer höherer Unterhaltungsaufwand nicht entsteht.

III.1.20 Stadtwerke Stade (A.24)

Stellungnahme **A.24** vom 15.09.2022 und 18.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(A.24.1) Hier schon vorab die Stellungnahmen unserer Sparte Strom:
Niederspannung:
Einwände bestehen nicht.
Mittelspannung:
Für die Versorgung muss ein Mittelspannungskabel (abhängig von der max. Leistung) vom Einspeisepunkt (UW) zum Anschlusspunkt verlegt werden, wenn wir eine Versorgung (wahrscheinlich Notversorgung) herstellen sollen. Des Weiteren muss vor Ort eine Transformatorenstation aufgestellt werden. Wir müssten in diesem Verfahren frühzeitig beteiligt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Hinweis: Verfristet, da erst am 15.09.2022 eingegangen
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
Die Anträge auf Versorgung werden ggf. frühzeitig gestellt.

Abwägung PFB:
Die Stellungnahme ist am 15.09.2023 verfristet eingegangen, weil die Einwendungsfrist am 01.09.2023 einschließlich ablief (vgl. unter Ziffer II.2.2). Im Übrigen wird der Hinweis zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(A.24.2) Hier noch die Stellungnahmen der offenen Sparten:
Gas:
Aus Sicht der Gasabteilung wäre der Weg der Versorgung sehr lang und sollte frühzeitig kommuniziert werden, falls ein Gasanschluss benötigt werden.
Wasser:
Aus Sicht der Wasserabteilung spricht nichts gegen die Versorgung.

Erwiderung Antragstellerin:
Hinweis: Verfristet, da erst am 15.09.2022 eingegangen
Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
Die Anträge auf Versorgung werden ggf. frühzeitig gestellt.

Abwägung PFB:
Die Stellungnahme ist am 15.09.2023 verfristet eingegangen, weil die Einwendungsfrist am 01.09.2023 einschließlich ablief (vgl. unter Ziffer II.2.2). Im Übrigen werden die Hinweise zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme **A.29** vom 30.11.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.29.1) Die Stadtwerke Stade GmbH geben zu dem oben genannten Verfahren nachstehende Stellungnahme zu den einzelnen Bereichen ab.

Gas:
Aus Sicht der Gasabteilung wäre der Weg der Versorgung sehr lang und sollte frühzeitig kommuniziert werden, falls ein Gasanschluss benötigt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Ein Anschluss an das Gasnetz wird nicht benötigt.

Text Stellungnahme:
(noch A.29.1) Wasser:
Aus Sicht der Wasserabteilung spricht nichts gegen die Versorgung.

Erwiderung Antragstellerin:
Ein entsprechender Antrag wird gestellt.

Text Stellungnahme:
(noch A.29.1) Niederspannung:
Einwände bestehen nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Ein entsprechender Antrag wird im Bedarfsfall gestellt.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch A.29.1) Mittelspannung:
Für die Versorgung muss ein Mittelspannungskabel (abhängig von der max. Leistung) vom Einspeisepunkt (UW) zum Anschlusspunkt verlegt werden, wenn wir eine Versorgung (wahrscheinlich Notversorgung) herstellen sollen. Des Weiteren muss vor Ort eine Transformatorenstation aufgestellt werden. Wir müssten in diesem Verfahren frühzeitig beteiligt werden.

Wir bitten um eine enge und zeitnahe Beteiligung an der weiteren Entwicklung des Verfahrens.

Bei Rückfragen zu den einzelnen Versorgungssparten wenden Sie sich bitte an unsere Netzmeister.
(aus Datenschutzgründen gelöscht)

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen gerne über die unten genannten Kontaktdaten zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

III.1.21 Deichverband der I. Meile Altenlandes (A.31)

Stellungnahme **A.31** vom 29.11.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.31.1) Zunächst einmal wird es vom Deichverband der I. Meile ausdrücklich begrüßt, dass die Lagerung des deichbaufähigen Materials, das bei der eingangs erwähnten Baumaßnahme anfällt, auf dem ehemaligen Salinengelände in Bassenfleth gelagert werden soll.

In den zur Stellungnahme zur Verfügung stehenden Unterlagen fehlen jedoch Angaben dazu, dass das gewonnene Baggergut nach EAK 2002 (Empfehlung für die Ausführung Küstenschutzwerken durch den Ausschuss für Küstenschutzwerke der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e.V. und der Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V.) als deichbaufähig und somit als für den Wiedereinbau im Deichbereich geeignet eingestuft wird. Daher fordert der Deichverband der I. Meile, dass das Baugrundgutachten um die Analysen nach EAK ergänzt wird, um die Eignung des Materials für den Deichbau vorab nachzuweisen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Untersuchungen nach EAK 2002 werden zurzeit durchgeführt, die ersten Ergebnisse wurden den verschiedenen TÖBs in der KW 23 übersandt. Die weiteren Untersuchungen werden bauablaufbedingt nach Ausbaggerung des Kleis durchgeführt und die Ergebnisse den TÖBs sofort nach Erhalt zur Verfügung gestellt. Die Vorhabenträgerin geht aber von einer vollständigen Verwertung des Kleibodens im Deichbau aus.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die vorgetragenen Forderungen zur Kenntnis und verweist auf die von der Antragstellerin zugesagten (vgl. Zusage I.4.2.1.2) Untersuchungen zur grundsätzlichen Eignung des zwischengelagerten Baggergutes für den Deichbau. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch A.31.1) Ebenfalls fehlen bislang Nachweise, dass das Material im Hinblick auf die Belastung für den Deichbau unbedenklich ist. Die Untersuchungen nach LAGA und ErsatzbaustoffV haben ja bereits eine Erhöhung der Einbauklassen ergeben. Eine Verwertung des Materials zum Deichbau war jedoch nicht Gegenstand der Untersuchungen. Daher fordert der Deichverband der I. Meile, dass dies nachgeholt wird. Ebenfalls fordert der Deichverband, dass Unbedenklichkeitsbescheinigungen nach LAGA und ErsatzbaustoffV nachgereicht werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Ausführungen unter B.2.30. Die Untersuchungen nach LAGA sind im Heft 6cn der Planänderung beigefügt. Als Ergebnis dieser Untersuchungen kann zusammengefasst werden, dass eine Einstufung nach >Z2 nach LAGA bzw. >BG-F3 nach ErsatzbaustoffV nur sehr vereinzelnt vorkommt (2 Proben). Diese Areale werden gesondert ausgebaut und in der Schute nochmals beprobt. Nach dem Erhalt der Ergebnisse dieser Beprobung wird das Material entweder auf das Kleilager verbracht oder direkt auf einen LKW geladen und deponiert.

Abwägung PFB:
Die Forderung des Deichverbandes der I. Meile Altenlandes wird als nicht hinreichend begründet zurückgewiesen.
Die Antragstellerin hat in den Antragsunterlagen (Hefte 6a, 6b und 6cn) LAGA-Untersuchungen des auf dem Kleilager abzulagernden Baggergutes beigebracht. Anhand der beigebrachten Untersuchungen erfolgt eine Separierung des Baggergutes nach den Einbauklassen nach LAGA und dem Ursprung der Belastung (natürlich oder anthropogen). Durch dieses Vorgehen befindet sich auf dem Kleilager nur Bodenmaterial, welches nach seiner stofflichen Belastung zum Deichbau genutzt werden kann.
Ergänzend hierzu wird auf die Nebenbestimmungen I.4.1.5.5 bis I.4.1.5.10 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(noch A.31.1) Der Deichverband der 1. Meile weist ausdrücklich darauf hin, dass nur deichbaufähiges und unbelastetes Material abgenommen wird. Sämtliches Baggergut, das für den Deichbau ungeeignet und/oder mit Schadstoffen belastet ist, hat der Antragsteller auf eigene Kosten zu entsorgen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und weist darauf hin, dass sich das auf der Kleilagerfläche gelagerte Material im Eigentum der Antragstellerin befindet. Damit ist alleinig die Antragstellerin für die fachgerechte Entsorgung oder aber Vermarktung als Baumaterial verantwortlich.

Text Stellungnahme:
(A.31.2) Bei der Entwässerung der Lagerfläche auf dem ehemaligen Salinengelände hat der Antragsteller unbedingt darauf zu achten, dass kein Wasser (Poren- und Niederschlagswasser) unmittelbar am Deichfuß verbleibt und somit der Deichkörper durchnässt wird, da dies die Standsicherheit gefährden könnte. Dies gilt insbesondere für den Raum zwischen den geplanten Verwallungen und dem Deichfuß. Die Gestaltung der Entwässerung ist im Vorwege mit dem Deichverband und der Unteren Deichbehörde abzustimmen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat mit dem 4. Antrag auf Planänderung vom 14.03.2023 die Anlage von Entwässerungsgräben zwischen den die Kleilagerflächen umschließenden Verwallungen und dem Hauptdeich bzw. der Hochwasserschutzwand beantragt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist bei fachgerechtem Bau der Entwässerungsgräben der Forderung des Deichverbandes der I. Meile Altenlandes ausreichend Rechnung getragen.

Text Stellungnahme:
(A.31.3) Die Rohrleitung unter dem Elbdeich hindurch, die für die Entwässerung herangezogen werden soll, ist vor Inbetriebnahme durch den Antragsteller auf ihre Dichtheit und die Rückschlagklappe auf ihre Funktionstüchtigkeit hin zu überprüfen. Die Ergebnisse sind dem Deichverband und der Unteren Deichbehörde mitzuteilen. Gegebenenfalls hat der Antragsteller die Rohrleitung und die Rückschlagklappe vor Inbetriebnahme der Entwässerung zu ertüchtigen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die technische Möglichkeit der Prüfung auf Dichtigkeit der Leitung wird mit dem Deichverband besprochen und nach der getroffenen Absprache durchgeführt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Forderung zur Kenntnis und nimmt diese als Nebenbestimmung (I.4.1.9.9) auf.

Text Stellungnahme:
(A.31.4) Der Antragsteller hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass kein Material durch Wind bzw. Sturm von der Lagerfläche auf den Deich verbracht wird. Dadurch würde zum einen die Grasnarbe geschädigt, zum anderen die Deichunterhaltung mittels Schafbeweidung verhindert werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Verwehung von Erdstoffen auf den Deich wird durch geeignete Maßnahmen vermieden, die randliche Verwallung und die Bodenmieten werden begrünt und alle Fahrwege bei Bedarf mit Wasser benetzt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderung der Unteren Deichbehörde hinsichtlich der absoluten Verhinderung von Materialverwehungen vom Kleilager auf den Hauptdeich als unverhältnismäßig zurück.
Die Planfeststellungsbehörde sieht die von der Antragstellerin in Rahmen der Erwiderung und auch bereits in den Antragsunterlagen beschriebenen Maßnahmen zur Staubreduktion als geeignet und hinreichend an, um Verwehungen von Bodenmaterial auf den an das Kleilager angrenzenden Hauptdeich auf ein nicht erhebliches Maß zu begrenzen. Die Maßnahmen derart weitreichend auszugestalten, dass Verwehungen auf den Hauptdeich ausgeschlossen werden können, wäre nicht verhältnismäßig.

Text Stellungnahme:
(noch A.31.4) Der Schäfer muss während der gesamten Maßnahme jederzeit mit seinen Tieren ungehinderten Zugang zum Deich haben. Sollte dies nicht möglich sein, hat der Antragsteller eine maschinelle Deichunterhaltung auf eigene Kosten zu veranlassen, oder den Deichverband für den Mehraufwand finanziell zu entschädigen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde sieht die Deicherhaltung i. S. d. § 5 Abs. 1 NDG im öffentlichen Interesse, weshalb diese dem Träger der Deicherhaltung nicht verunmöglicht werden darf. Die Unterhaltung des Hauptdeiches durch den Träger der Deicherhaltung wird durch die Nebenbestimmung I.4.1.2.13 sichergestellt.

Text Stellungnahme:
(A.31.5) Es ist durch den Antragsteller sicherzustellen, dass das Deichschott am Salinengelände, durch welches das Aushubmaterial angeliefert werden soll, außerhalb der Arbeitszeiten immer geschlossen bleibt. Ebenso ist das Tor geschlossen zu halten, sobald die Gefahr einer Sturmflut besteht. Der Antragsteller hat in eigener Verantwortung die Sturmflutvorhersagen zu beachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Forderung zur Kenntnis und nimmt diese als Nebenbestimmung (I.4.1.2.11) auf.

Text Stellungnahme:
(A.31.6) Sämtliche Schäden, die durch die vorgesehenen Arbeiten an Anlagen oder Einrichtungen des Deichverbandes entstehen, hat der Antragsteller zu beheben bzw. den Deichverband dafür zu entschädigen. Dies gilt insbesondere für den Treibselräumweg im Bereich des Deichschottes am ehemaligen Salinengelände, als auch das Schott selbst.

Die Befahrbarkeit des Treibselräumwegs muss für den Deichverband jederzeit, auch mit schwerem Gerät, ungehindert möglich sein.

Letztlich weist der Deichverband noch einmal auf die Bauverbotszeit vom 1. Oktober bis zum 15. April hin. In dieser Zeit sind keine Arbeiten im unmittelbaren Deichbereich gestattet.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und berücksichtigt diese durch die Nebenbestimmungen I.4.1.2.10, I.4.1.2.2 und I.4.1.2.5.

III.1.22 Lotsenbrüderschaft Elbe (A.32)

Stellungnahme **A.32** vom 02.12.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(A.32.1) In der obigen Sache habe ich zu dem Planfeststellungsverfahren für die Lotsenbrüderschaft Elbe nur eine Anmerkung:
Um eine sicher[e] Annäherung und ein sicheres Einlaufen der LNG Fahrzeuge in den neu zu bauenden Hafen sicher durchführen zu können, benötigt die Lotsenbrüderschaft Elbe ein Satelliten basiertes hochpräzises Positionierungssystem um die jeweiligen Annäherungsgeschwindigkeiten und die Drehgeschwindigkeiten mit Schiffsunabhängigen Systemen, die georeferenziert sind, aufzunehmen und darzustellen. Eine Antenne zur Darstellung der Referenzposition im GPS System und sogenannte PPU Sensorik ist zwingend erforderlich, um bei diesen geringen Sicherheitsmargen entsprechend arbeiten zu können.
Für das Terminal in Brunsbüttel sind entsprechende Einheiten bereits angeschafft worden.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Lotsenbrüderschaft Elbe zur Kenntnis. Da die Antragstellerin die Bereitstellung der geforderten Positionierungssysteme zusagt, ist hier keine weitergehende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich (Zusage I.4.2.1.3).

III.2 Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereinigungen

III.2.1 Deutsche Umwelthilfe (B.1, B.4, B.5, B.7, B.9)

Stellungnahme **B.1** vom 29.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(B1.1) Die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) plant, ab 2026 bis Ende 2043 ein landseitiges fossiles LNG-Terminal in Stade-Bützfleth zu betreiben. Dafür wäre neben den landseitigen Anlagen des LNG-Terminals zwingend die hier seitens der Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) beantragte Zulassung von Errichtung und Betrieb eines Anlegers für LNG-Tankschiffe in der Unterlebe sowie des erweiterten Südhafens erforderlich (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10). Das landseitige LNG-Terminal könnte ohne den Anleger für LNG-Tanker nicht betrieben werden und wäre funktionslos.

Gegen die von der NPorts beantragte Zulassung erheben wir hiermit als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umwelt- und Verbraucherschutzverband Einwendungen und beantragen, den seitens NPorts beantragten Planfeststellungsbeschluss für einen Anleger mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth zur Ermöglichung des von 2026 bis Ende 2043 beabsichtigten Betriebs eines landseitigen fossilen LNG-Terminals mit einer voraussichtlichen Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr nicht zu erlassen sowie - dementsprechend - auch keinen vorzeitigen Beginn für einzelne Maßnahmen zuzulassen.

Erwiderung Antragstellerin:
Dieser Antrag ist zurückzuweisen. Zur Begründung wird auf die nachstehenden Erwiderungen verwiesen.

Abwägung PFB:
Der Antrag der DUH wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan für den Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafenerweiterung in Stade-Bützfleth vom 08.06.2022, geändert mit Antrag vom 07.09.2022, 14.11.2022, 28.2.2023,14.03.2023, 26.04.2023 und 17.05.2023, gemäß §§ 68 ff. WHG, §§ 107 ff. NWG und § 1 NVwVfG i. V. m. mit §§ 72 ff. VwVfG mit den sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen und Nebenbestimmungen fest.

Text Stellungnahme:
(B.1.2) a) Ein Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für den fraglichen Anleger käme - sofern die sonstigen Zulassungsvoraussetzungen vorlägen - auf Grund maßgeblichen Klimaschutzrechts überhaupt nur dann in Betracht, wenn der Betrieb des Anlegers ausschließlich und verbindlich für den Umschlag klimaneutraler Gase, insbesondere von grünem Wasserstoff, beabsichtigt wäre und dadurch ein Beitrag zur Energiewende geleistet werden könnte.
Das aber ist ausweislich der Planfeststellungsunterlagen weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.
Der Anleger soll, im Gegenteil, den Betrieb eines landseitigen LNG-Terminals von 2026 bis Ende 2043 mit einer Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr und damit die Schaffung erheblicher fossiler Überkapazitäten ermöglichen.
Selbst langfristig ab 2044 kommt eine Umstellung auf Wasserstoff wegen dafür notwendiger anderer und teurer Techniken tatsächlich kaum in Betracht.
Der Anleger dient offensichtlich auch nicht der kurzfristigen Sicherstellung der Energieversorgung.
Dem beantragten Vorhaben fehlt nicht nur die Planrechtfertigung, es ist auch mit dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzgebot aus Art. 20a GG und dessen Konkretisierung im Klimaschutzgesetz nicht vereinbar.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist zurückzuweisen.
AVG und SHE dienen dem Umschlag verschiedener verflüssigter Gase, insbesondere synthetische klimaneutrale Gase wie Wasserstoff und Ammoniak. AVG und SHE sind damit durch die vorhandene chemische Industrie (insbesondere die DOW Deutschland Anlagengesellschaft mbH) nutzbar und bieten dieser weitere Umschlagmöglichkeiten (siehe hierzu ausführlich Heft 1 der Antragsunterlagen).

Zudem sollen AVG und SHE in einem Übergangszeitraum dem Umschlag verflüssigten Erdgases (LNG = Liquefied Natural Gas) dienen. Die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) plant, am Standort Stade-Bützfleth ein LNG-Terminal als stationäre landgebundene Anlagen zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases zu errichten und zu betreiben. Das Vorhaben ist im Anhang zum LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) in Ziff. 3.2 genannt.

Der Standort Stade ist darüber hinaus für die Errichtung und den Betrieb eines FSRU vorgesehen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Nr. 3.1 der Anlage zum LNGG). Dieses wird durch eine vom BMWK eingesetzte Taskforce geplant und von der HEH betrieben werden. Das FSRU, für das das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren bereits eingeleitet wurde, muss im vierten Quartal des Jahres 2023 betriebsbereit sein, um die Versorgungssicherheit mit Erdgas zu sichern.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Erläuterungen der Antragstellerin an, die Einwendung wird zurückgewiesen.

Darüber hinaus trägt das Argument, dass der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses aufgrund maßgeblichen Klimaschutzrechts nur dann in Betracht käme, wenn der Betrieb des Anlegers ausschließlich und verbindlich für den Umschlag klimaneutraler Gase beabsichtigt wäre, nicht.

Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lässt sich aus dem Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG, welcher die staatliche Verpflichtung zum Klimaschutz aus Art. 20a GG einfachgesetzlich umsetzt, keine Beschränkung auf die Planfeststellung allein klimaneutraler Straßenbauvorhaben ableiten.[32] Diese Schlussfolgerung lässt sich entsprechend auf andere Infrastrukturvorhaben übertragen. An großen Infrastrukturvorhaben besteht regelmäßig auch ein großes öffentliches Interesse, da sie für die Daseinsvorsorge von entsprechender Bedeutung sind. Das Erfordernis von Infrastruktur wird im Rahmen des Bundes-Klimaschutzgesetzes als solches nicht infrage gestellt.[33] Ein Verzicht auf die Planung und den Bau großer Infrastrukturvorhaben, die auch klimaschädliche Nachteile mit sich bringen können, ist im Klimaschutzgebot nicht enthalten.

Dabei ist zudem zu beachten, dass der Gesetzgeber selbst bereits die Klimaschutzbelange im Rahmen der Ausgestaltung des LNGG berücksichtigt hat, was sich insbesondere in der in § 5 Abs. 1 Nr. 4 LNGG normierten, befristeten Nutzungsmöglichkeit der stationären und schwimmenden Anlagen zum Umschlag verflüssigten Erdgases niederschlägt.[34] Ein Betrieb über das Jahr 2043 hinaus kann gem. § 5 Abs. 2 LNGG nur mit klimaneutralem Wasserstoff und Derivaten fortgeführt werden. Zudem wurden die Anforderungen an diese sog. „green-gas-readiness“ der stationären Anlagen mit Änderung des LNGG durch den Gesetzesbeschluss vom 07.07.2023 dahingehend verschärft,

[32] BVerwG Urt. v. 4.5.2022 – 9 A 7/21.
[33] BVerwG Urt. v. 4.5.2022 – 9 A 7/21.
[34] BT-Drs. 20/1742, S. 16.

dass eine Genehmigung nur unter dem Nachweis der Umrüstungsmöglichkeit auf den Umschlag klimaneutraler Gase ab 2044, dessen Kosten 15 Prozent der Kosten für die Errichtung der Anlage nicht übersteigen, erteilt werden kann.[35] So wird sichergestellt, dass die genehmigten Anlagen zu einem späteren Zeitpunkt kostengünstig und schnell umrüstbar sind, um eine klimaneutrale Nachnutzung zu gewährleisten.[36]

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde stehen die Belange des Klimaschutzes der Planrechtfertigung und damit der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht entgegen. Die zeitlich begrenzte Nutzung des Anlegers für den Umschlag von LNG zur Sicherstellung der Gasversorgung ist insbesondere vor dem Hintergrund des in § 3 LNGG normierten öffentlichen Interesses geboten. Darüber hinaus kann der Anleger langfristig durch die Einfuhr klimaneutral hergestellter Energieträger einen Beitrag zur Klimaneutralität leisten und dient als öffentlicher Hafen der Versorgung der ansässigen Industrie. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.1 und Ziffer II.3.12 wird ergänzend verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.3) b) Im Übrigen sind die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen der NPorts in hohem Maße defizitär.

Eine - auch nach zutreffender Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderliche - Gesamtbetrachtung der Klima- und Umweltauswirkungen des aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlussleitung bestehenden Gesamtprojektes fehlt überhaupt. Ein einheitlicher Sachverhalt wird stattdessen willkürlich und rechtswidrig aufgespalten, um die erheblichen negativen Klima- und Umweltauswirkungen vermeintlich kleiner erscheinen zu lassen.

Entgegen geltendem Recht werden Treibhausgasemissionen allein für Baustoffe und Errichtung des Anlegers, nicht aber für seinen Betrieb über die Zeit beziffert. Eine Ermittlung des mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundenen Energiebedarfs und der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen erfolgt (erst recht) nicht, ebenso wenig wie eine Ermittlung der Klima- und Umweltauswirkungen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland, des Transports des Gases nach Stade sowie des anschließenden Verbrauchs des Gases. Entlang der Lieferkette von Erdgas werden indes regelmäßig insbesondere auch extrem klimaschädliche Methanemissionen freigesetzt, Regasifizierung und Transport sind mit erheblichem Energiebedarf verbunden, die Gasgewinnung mittels Fracking verursacht weitere massive negative Umweltauswirkungen usw.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Zulassung der genannten Vorhaben, die eigenständige Vorhaben i.S.d. Fachplanungsrechts darstellen, in einem einheitlichen Gesamtverfahren ist nach dem deutschen Recht weder vorgesehen noch zulässig.
Das Zusammenwirken mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben oder Tätigkeiten wurde vorliegend nach Maßgabe der rechtlichen Anforderungen in der Umweltfachlichen Unterlage betrachtet (Heft 11, UVP-Bericht, Kap. 5.8).
Klima- und Umweltauswirkungen, die von den anderen künftigen und noch nicht zugelassenen Vorhaben ausgehen (z. B. dem landgebundenen LNG-Terminal), sind in den jeweiligen Zulassungsverfahren, die für diese Vorhaben durchzuführen sind, zu prüfen und zu bewerten. Dadurch wird sichergestellt, dass die auch die kumulativen Auswirkungen der Vorhaben betrachtet werden.

[35] BT-Drs. 20/7279, S. 6, BR-Drs. 307/23.
[36] BT.Drs. 207279, S. 9.

Darüber hinaus wurde das Zusammenwirken des vorliegend beantragten Vorhabens mit dem landgebundenen LNG-Terminal im UVP-Bericht ergänzend betrachtet (Heft 11 Kap. 5.8.3).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an, die Einwendung ist zurückzuweisen.

Im Übrigen greifen die Forderungen nach weitergehender Quantifizierung und Bewertung der Treibhausgasemissionen nicht durch und sind zurückzuweisen.

Im Rahmen des Berücksichtigungsgebots nach § 13 KSG sind nur Treibhausgasemissionen anhand der konkreten Planungssituation zu berücksichtigen. Zudem sind nur solche Emissionen in die Bewertung einzustellen, die mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden können.

Errichtung und Betrieb der schwimmenden sowie der landgebundenen Anlage sind nicht Bestandteil der vorliegend zugelassenen wasserseitigen Infrastruktur und mithin auch nicht Gegenstand des wasserrechtlichen Verfahrens.
Auf die Ausführungen unter Ziffer II.1.2, II.3.1 sowie II.3.12 wird ergänzend verwiesen. Herkunft und Verbrauch des importierten Gases sind mithin ebenfalls nicht Bestandteil der konkret vorhabenbezogenen Emissionen.[37] Ungeachtet dessen sind Treibhausgasemissionen aus der Gasgewinnung im Herkunftsland sowie der gesamten Lieferkette für die Planfeststellungsbehörde mangels ausreichender Datengrundlage nicht beurteilbar.

Text Stellungnahme:
(B.1.4) Darüber hinaus fehlt eine zutreffende störfallrechtliche (Gesamt)Betrachtung. Das gilt sowohl mit Blick auf die störfallrechtliche Gemengelage in Stade-Bützfleth mit großen Chemiebetrieben und atomaren Anlagen als auch mit Blick auf die benachbarten besonders schutzbedürftigen FFH- bzw. Naturschutzgebiete.

Erwiderung Antragstellerin:
Unfall- und Störfallrisiken wurden betrachtet (siehe Heft 11, UVP-Bericht, u.a. Ziff. 5.7.12, 6.3, 7.2.4, 13.4.12). Störfallrechtliche Risiken sind in den immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für das landseitige LNG-Terminal sowie für die FSRU abschließend zu beschreiben und zu bewerten. Werden die erforderlichen Unfallvermeidungs- und -minimierungsmaßnahmen getroffen, sind nach den der Vorhabenträgerin vorliegenden Informationen keine Konflikte zu erwarten, die nicht in den immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren gelöst werden können.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat zutreffend dargelegt, dass störfallrechtliche Risiken in den immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für die landseitige LNG-Anlage sowie für die FSRU (mit Energie-Terminal) abschließend zu beschreiben und zu bewerten sind. Die in diesem Vorhaben / dieser Entscheidung zu berücksichtigenden Risiken sind in den Unterlagen der Antragstellerin betrachtet. Insoweit leiden die eingereichten Unterlagen der Antragstellerin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht an den vorgetragenen Mängeln. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die Antragstellerin die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen in dem Umfang untersucht hat, in dem diese Risiken für das planfestgestellte Vorhaben relevant sind. Die Mehrheit der Risiken resultiert nicht aus den planfestgestellten Hafenanlagen und deren

[37] BVerwG Urt. v. 22.6.2023 – 7 A 9.22 OVG Berlin-Brandenburg Urt. v. 12.3.2020 – 11 A 7/18.

Bau, sondern aus dem Betrieb der LNG-Anlagen, der FSRU und ihrer Suprastukturen, die nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sind. Die Antragstellerin hat Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Risiken von schweren Unfällen und Katastrophen so weit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde als Ergebnis des Anhörungsverfahrens unter Beachtung umweltschützender Normen anderer Fachgesetze Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer I.4.1) verfügt, die Risiken im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Hafenanlagen weiter minimieren oder aussschließen.

Text Stellungnahme:
(B.1.5) Zudem würden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe bei Realisierung des Vorhabens erheblich gefährdet und das Havarierisiko maßgeblich erhöht. Beabsichtigt sind jährlich 120 Anfahrten von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern und 120 rückwärts erfolgende Abfahrten mit jeweils sodann zwingend erforderlichen 180°-Wendemanövern dieser Tanker direkt in der Fahrrinne sowie entsprechende Manöver mit 584 weiteren LNG-Tankschiffen verschiedener Größen. Das Fahrwasser der Unterelbe ist in dem Bereich Stade-Bützfleth einerseits (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentiert und andererseits lediglich 300 - 320 m breit.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine erhebliche Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist vorliegend nicht anzunehmen. Dementsprechend führt auch die WSV aus: „Aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht gibt es keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Vorhaben.“ (siehe A.19.5).
Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs wird nicht bereits durch jede Beeinflussung des Verkehrsablaufs beeinträchtigt; vielmehr müssen sachlich angemessene Einschränkungen z. B. durch Verkehrsführungsregelungen sowie Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen hingenommen werden (Peter/Ehlers, in: Seeaufgabengesetz, 5. Online-Aufl. 2021, § 1 Rn. 16; vgl. BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19, Rn. 182, juris: "Der Begriff der Leichtigkeit darf nicht zu eng ausgelegt werden; bloß unerhebliche Beeinträchtigungen sind unbeachtlich.").

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme hinsichtlich einer vorhabenbedingten Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Elbe zurück.
Wie bereits auch die Antragstellerin dargelegt hat, hat die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV im Rahmen des Verfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ihrerseits keine Bedenken bestehen. Vielmehr ist eben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch geeignete Schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen der WSV sicherzustellen. Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen sein. Diese Genehmigungen werden durch die WSV erteilt und dienen dem Zweck der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.
Die Einschätzung einer generellen Erhöhung des Havarierisikos, alleine auf Basis von Schiffsabmessungen und Fahrrinnenbreiten teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Antragstellerin hat im Rahmen von Modellierungen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen) nachgewiesen, dass die entsprechenden Bemessungsschiffe (hier: Q-Max Tankschiffe) die An- und Ablegemanöver, einschließlich des Rückwärtseindrehens in die Fahrrinne mit entsprechender Schlepperunterstützung, absolvieren können.

Text Stellungnahme:
(B.1.6) Für die für Anleger und Südhafen-Erweiterung erforderliche Elbvertiefung von derzeit 13,9 m auf 16,4 m in einem Bereich von 31,04 ha fielen 2,5 Mio. m^3 Baggergut an. Nach der Vertiefung würden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Das und die damit einhergehenden Freisetzungen gefährlicher Stoffe, insbesondere auch von Schwermetallen aus den Elbsedimenten, sind mit den Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar.
Hinzu kommt: Diese Elbvertiefung, jedenfalls aber der Verbleib des Baggerguts ist überhaupt nicht Gegenstand des eingereichten Planfeststellungsantrags. Ohne Elbvertiefung samt Baggerverklappung wäre der Anleger für LNG-Tankschiffe jedoch gar nicht anzufahren.
Im Einzelnen:

Erwiderung Antragstellerin:
Die Erreichbarkeit der Anleger am AVG und am Südhafen ist sichergestellt.
Die Unterhaltungsbaggerungen und deren Auswirkungen wurden in den Antragsunterlagen dargelegt und untersucht (siehe u.a. den Erläuterungsbericht, das Gutachten der DHI zur Sedimentverdriftung in Heft 7 sowie den WRRL-Fachbeitrag in Heft 11), mit dem Ergebnis, dass die Vorgaben der WRRL – insbesondere das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot – eingehalten werden. Nach einem weiteren Gutachten der DHI vom März 2023 (Heft 13w) ist bei Stationierung einer FSRU im Hafenbecken mit ähnlichen Sedimentationsneigungen zu rechnen wie ursprünglich (in Heft 7) prognostiziert. Da die Unterhaltung mit der gleichen Technik erfolgen wird und mit den gleichen Wirkungen verbunden ist, ergibt sich auch bei einem FSRU-Betrieb kein anderes Ergebnis.
Auch der Verbleib des Baggerguts wurde in den Antragsunterlagen dargelegt (Sand- und Kleilager, zu großen Teilen Weiterverwendung des Baggerguts für den Deichbau, zum Teil Deponierung des Baggerguts). Eine Verklappung des Baggerguts ist nicht vorgesehen. Die baubedingten Nassbaggerungen werden zudem durch ein engmaschiges Monitoring mit einem gestuften Handlungskonzept begleitet, die sicherstellen, dass es auch baubedingt nicht zu unzulässigen Belastungen kommt (vgl. Heft 11m/11n insbesondere Vermeidungsmaßnahme V13, sowie Heft 15n).

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend, die bau- und betriebsbedingten Nassbaggerungen sind in den Planunterlagen dargestellt. Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der WRRL hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer II.3.5 geprüft. Im Ergebnis ist eine Vereinbarkeit mit den Anforderungen der WRRL gegeben. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.7) 1. Bewältigung der Klimakrise und Sicherstellung der Energieversorgung dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Um jedem Missverständnis vorzubeugen: Die gegenwärtige Ausnahmesituation in Anbetracht des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine sowie das Gebot, Importe fossiler Energieträger aus Russland schnellstmöglich zu beenden, und die Notwendigkeit der Sicherstellung der Energieversorgung in Deutschland stehen außer Frage.

Verfassung und Unionsrecht und das Rechtsstaatsprinzip gelten allerdings auch in Krisenzeiten. Gerade in einem Ausnahmezustand muss die Exekutive mit Augenmaß agieren, auch in einem Ausnahmezustand ist sie an den Rahmen gebunden, den das Recht ihr vorgibt.

Rechtsgrundsätze, die ihrerseits als Reaktionen auf essentielle Krisen etabliert wurden, sind zu beachten. Das gilt insbesondere auch für das Klimaschutzrecht, das dem Schutz unserer Lebensgrundlagen dient. Die Erderhitzung schreitet unverändert und drastisch voran. Nicht zuletzt die extreme Hitzewelle und die Dürre in Europa im Sommer 2022 und die durch sie verursachten Waldbrände samt erforderlicher Evakuierungen von Ortschaften auch in Deutschland führen das ein weiteres Mal eindrücklich vor Augen.

Die Bewältigung der Klimakrise und die Sicherstellung der Energieversorgung müssen zusammengedacht werden. Eine mögliche Versorgungskrise darf nicht gegen die Klimakrise ausgespielt werden, erst recht darf eine mögliche Versorgungskrise nicht derart bewältigt werden, dass sie die Klimakrise weiter verschärft, indem fossile Infrastruktur neu geschaffen und über Jahrzehnte manifestiert wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Das Klimaschutzgebot hat keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, es ist insbesondere kein Optimierungsgebot. Im Einzelfall kann es daher gerechtfertigt sein, die für ein Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange im Ergebnis höher zu gewichten, als etwaige klimaschädliche Nachteile. Dies ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vorliegend der Fall, die vorgebrachte Einwendung vermag diese Abwägung nicht zu erschüttern. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.12 sowie B.1.2 wird ergänzend verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.8) Vorliegend geht es mit den Vorhaben eines landseitigen LNG-Terminals samt Anleger in Stade-Bützfleth überdies und vor allem gar nicht um die Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise:

2. Landseitiges LNG-Terminal und Anleger für LNG-Tankschiffe in Stade dienen nicht der Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise

Zwar ist es zutreffend, dass das landgebundene LNG-Terminal samt Gewässerausbauten in Stade-Bützfleth als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 4 Abs. 2 LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) in Nr. 3.2 der Anlage zum LNG-Beschleunigungsgesetz aufgeführt wird (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10, 13).

Das landseitige LNG-Terminal der HEH mit einer geplanten Regasifizierungskapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr soll tatsächlich aber erst ab 2026 bereitstehen, es soll sodann bis Ende 2043 mit LNG, also mit fossilem Erdgas, betrieben werden (vgl. Pressemitteilung der HEH v. 31. März 2022, Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 36 ff., Erläuterungsbericht, S. 9, sowie § 5 Abs. 1, Abs. 2 LNGG).

Der hier in Rede stehende Anleger mit Südhafen-Erweiterung trägt damit offensichtlich nicht zur kurzfristig notwendigen Sicherstellung der Energieversorgung in Deutschland bei. Überhaupt spielen landseitige LNG-Terminals in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases explizit keine Rolle (siehe den Brief des

Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu Kennziffer B.1.2 und B.1.3 – insbesondere: Der Standort Stade ist auch für die Errichtung und den Betrieb eines FSRU vorgesehen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Nr. 3.1 der Anlage zum LNGG).
Dieses wird durch eine vom BMWK eingesetzte Taskforce geplant und von der HEH betrieben werden. Das FSRU, für das das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren bereits eingeleitet wurde, muss im vierten Quartal des Jahres 2023 betriebsbereit sein, um die Versorgungssicherheit mit Erdgas zu sichern.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, der Einwand, dass das landseitige LNG-Terminal und Anleger für LNG-Tankschiffe in Stade nicht der Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise dienen, vermag die Planfeststellung des AVG mit SHE nicht zu erschüttern. Die Voraussetzung der Planrechtfertigung für die Errichtung des AVG und die SHE sind mehrfach begründet. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.1 wird verwiesen. Für die Planfeststellungsbehörde ist die gesetzliche Bedarfsfeststellung gemäß § 3 Satz 2 LNGG verbindlich, wonach zur Zielerreichung der Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas der Bedarf für die gegenständliche Hafeninfrastuktur auch insbesondere einzeln für die LNG Landanlage in Stade-Bützfleth begründet ist. Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass die Einwendung vom 22.08.2022 datiert und somit den 1. Änderungsantrag vom 07.09.2022 der Antragstellerin nicht berücksichtigt. Die Antragstellerin erweiterte darin ihren Antrag mit der Bedarfsbegründung des AVG mit SHE als Hafeninfrastuktur für die Errichtung und den Betrieb einer FSRU. Die FSRU wird ihren Betrieb im 4. Quartal 2023 aufnehmen und dient der kurzfristigen Versorgung mit LNG. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher auch der Erwiderung der Antragstellerin an.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.8) Das sehen übrigens sogar die NPorts als Antragstellerin und das NLWKN als Planfeststellungsbehörde selbst so. Denn das vorliegende wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren wird mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Das wiederum bedeutet nach § 4 Abs. 1 LNGG, dass die Zulassung des bzw. der konkreten Vorhaben, also von LNG-Terminal und Anleger
nicht „*geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden“*.

Erwiderung Antragstellerin:
Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die Einwenderin übersieht, dass § 4 Abs. 1 LNGG einen eingeschränkten Anwendungsbereich hat. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen der Voraussetzungen des § 4 LNGG darüber entscheiden wird, ob sie von einer UVP absehen kann bzw. muss.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Einwenderin zieht aus § 4 LNGG, der Regelung der Ausnahmen von der Umweltverträglichkeitsprüfung einen falschen Umkehrschluss. Die Anwendung des § 4 LNGG steht unter der Voraussetzung, dass eine – durch den Wegfall der Umweltverträglichkeitsprüfung beschleunigte - Zulassung des konkreten Vorhabens geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der

Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Dieser Anwendungsbereich war nicht eröffnet.
Planfestgestellt wird hier ein Vorhaben, welches konkret darauf abzielt, die hafenseitige Infrastruktur so rechtzeitig herzustellen, dass die HEH als erstes zum Winter 2023/2024 eine FSRU in Stade-Bützfleth in Betrieb nehmen kann, um die Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Die Planfeststellungbehörde geht davon aus, dass auch zum Winter 2023/2024 eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden ist. Ausführungen dazu unter Ziffer II.3.1. Das konkrete Vorhaben zielte zu keinem Zeitpunkt darauf ab, bereits innerhalb weniger Monate zum Winter 2022/2023 als Infrastuktur für eine LNG-Anlage errichtet und zugelassen zu sein. Bei Antragstellung konnte die Antragstellerin bereits einen UVP Bericht vorlegen. Das Zulassungsverfahren auch ohne Wegfall der Umweltverträglichkeitsprüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung sollte unter Heranziehung des Beschleunigungsinstruments der Zulassung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (§ 17 WHG) den zeitlichen Anforderungen des Vorhabens genügen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.8) Ob künftig in Stade neben dem landseitigen LNG-Terminal eine Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) geplant werden wird, ist nach den Planfeststellungsunterlagen vollständig offen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Die Planfeststellungsunterlagen für den hier fraglichen Anleger rekurrieren jedenfalls auf ein landseitiges LNG-Terminal: „Die FSRU ist keine zum gegenwärtigen Zeitpunkt hinreichend konkrete Nutzungsoption“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die theoretische Nutzbarkeit des hier geplanten Anlegers auch für eine FSRU wird zwar nebenbei behauptet (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14, 24), aber an keiner Stelle auch nur ansatzweise für die Praxis belegt.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu Kennziffer B.1.2 und B.1.3 – insbesondere: Der Standort Stade ist auch für die Errichtung und den Betrieb eines FSRU vorgesehen (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Nr. 3.1 der Anlage zum LNGG).
Dieses wird durch eine vom BMWK eingesetzte Taskforce geplant und von der HEH betrieben werden. Das FSRU, für das das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren bereits eingeleitet wurde, muss im vierten Quartal des Jahres 2023 betriebsbereit sein, um die Versorgungssicherheit mit Erdgas zu sichern.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass die Einwendung vom 22.08.2022 datiert und somit den 1. Änderungsantrag vom 07.09.2022 der Antragstellerin nicht berücksichtigt. Die Antragstellerin erweiterte darin ihren Antrag mit der Bedarfsbegründung des AVG mit SHE als Hafeninfrastuktur für die Errichtung und den Betrieb einer FSRU. Die FSRU wird ihren Betrieb im 4. Quartal 2023 aufnehmen und dient der kurzfristigen Versorgung mit LNG. Ausführungen dazu unter Ziffer II.1.2 und II.3.1. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher auch der Erwiderung der Antragstellerin an.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.8) Während es aufwändige (allerdings gleichwohl defizitäre, siehe dazu unten Ziffer 7.) nautische Simulationsanalysen uä für An- und Ablegermanöver von LNG-Tankschiffen in Bezug auf Anleger und landseitiges LNG-Terminal gibt, fehlt Entsprechendes überhaupt für einen Anleger, der bereits durch eine große FSRU „gefüllt“ ist. Dadurch aber entstünden grundlegend andere Bedingungen als diejenigen, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Die erforderlichen Gutachten sind mit der ersten und der vierten Planänderung eingereicht worden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis und weist den Einwand zurück.
Die Antragstellerin hat mit dem 1. Antrag auf Planänderung vom 07.09.2022 in Heft 12w eine Simulationsstudie zur Durchführung von An- und Ablegemanövern von LNG-Tankschiffen bei im AVG liegender FSRU vorgelegt.

Text Stellungnahme:
(B.1.9) 3. Fehlende Planrechtfertigung mangels Bedarfs
a) Die Planrechtfertigung ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns.

b) Entgegen der Darstellung der NPorts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 8) ist für das LNG-Terminal im Zeitpunkt der Antragstellung für den hier fraglichen Anleger tatsächlich kein separates immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren anhängig gewesen. Ein solches ist auch bis heute nicht öffentlich bekanntgemacht. Erst recht existiert keine Zulassungsentscheidung für das Terminal.

Erwiderung Antragstellerin:
Nach Kenntnis der Vorhabenträgerin ist für das landseitige LNG-Terminal ein immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren beim GAA Lüneburg anhängig. Das für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung zuständige Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg hat hierfür sogar bereits den vorzeitigen Beginn von ersten baugrundvorbereitenden Maßnahmen zugelassen (https://www.gewerbeaufsicht.niedersachsen.de/startseite/bekanntmachungen/luneburg_celle_cuxhaven/presseinformation-des-gaa-lueburg-218760.html?dtstart=1677625200).

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entscheidend für die Zulassung der Planfeststellung ist der Zeitpunkt der Zulassung. Sowohl für die LNG-Landanlage als auch für die FSRU liegen aktuell Anträge beim GAA vor. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.1.2 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.9) Die NPorts leitet die Planrechtfertigung für ihr Vorhaben eines Anlegers samt Südhafen-Erweiterung folglich allein aus Mitteilungen der HEH über eine bloße Realisierungsabsicht für ein landseitiges LNG-Terminal ab (siehe oben).
Bereits das ist zur Planrechtfertigung nicht ausreichend.

Erwiderung Antragstellerin:
Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die Einwenderin übersieht, dass das Vorhaben seine Planrechtfertigung nicht allein aus dem von der HEH geplanten landseitigen LNG-Terminal zieht (siehe B.1.2).

Zur Planrechtfertigung im Übrigen:
1.
Der von Russland geführte Angriffskrieg gegen die Ukraine hat u.a. auch in Deutschland insbesondere mit Blick auf die Sicherung der nationalen Energieversorgung durch Erdgas zu Veränderungen geführt. So ist am 01.06.2022 das LNGBeschleunigungsgesetz (LNGG) in Kraft getreten, das „*der Sicherung der nationalen Energieversorgung durch die zügige Einbindung verflüssigten Erdgases in das bestehende Fernleitungsnetz" dient* (§ 1 Abs. 1 LNGG). Zu diesem Zweck sieht das LNGG die Beschleunigung der Zulassung von Errichtung und Inbetriebnahme unter anderem von stationären schwimmenden wie auch stationären landgebundenen LNG-Anlagen – wie die von der HEH geplanten LNG-Anlagen – sowie der Gewässerausbauten, die für Errichtung und Betrieb dieser Anlagen erforderlich sind, mithilfe diverser Verfahrenserleichterungen vor (§§ 1 Abs. 2, 2 Abs. 1
Nr. 1, 2 und 4, 2 Abs. 2 LNGG i. V. m. Ziff. 3.1 und 3.2 der Anlage zum LNGG).

Für die Vorhaben nach § 2 Abs. 2 LNGG wird der Bedarf durch § 3 LNGG gesetzlich festgelegt. § 3 Sätze 1 und 2 LNGG lautet:

„*Die Vorhaben nach § 2 Abs. 2 sind für die sichere Gasversorgung Deutschlands besonders dringlich. Für diese Vorhaben wird die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der Bedarf zur Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas festgestellt."*

Damit wurde der Bedarf sowohl für das von der HEH geplante schwimmende FSRU als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 3.1 der Anlage zum LNGG als auch für das von der HEH geplante landgebundene LNG-Terminal als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 3.2 der Anlage zum LNGG und für die Gewässerausbauten i.S.d. §§ 67 ff. WHG i. V. m. §§ 107 ff. NWG als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 LNGG, die für die Errichtung und den Betrieb der von der HEH geplanten LNG- Infrastrukturen erforderlich sind – und damit auch für den mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgenden Gewässerausbau, gesetzlich festgestellt.

Denn ohne den Neubau des AVG sowie den Umbau und die Erweiterung des SHE bestünde am Standort Stade keine ausreichende Hafeninfrastruktur, um das per Schiff angelieferte LNG in die LNG-Anlagen der HEH einspeisen zu können. Der mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgende Gewässerausbau ist daher für die Errichtung und den Betrieb des von der HEH geplanten FSRU wie auch des von der HEH geplanten LNG- Terminals erforderlich.

Dies gilt umso mehr, als der durch den Krieg potenziell bedingte teilweise oder vollständige Wegfall der russischen Gaslieferungen, die bisher ca. 68% der deutschen Gasversorgung ausmachten (s. RAMBOLL DEUTSCHLAND GMBH (2021), Bedarfsanalyse, 2.4.4 S. 32, Heft 1 der Antragsunterlagen), zu einem deutlich erhöhten Erfordernis von LNG-Importen sowie der hierfür erforderlichen Infrastruktur – wie LNG-Terminals, Anbindungsleitungen sowie der entsprechenden Hafeninfrastruktur –und damit einhergehend auch zu einer entsprechend höheren LNG-bezogenen Auslastung der geplanten AVG- und SHE-Anlagen führt.

Damit ist der mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgende Gewässerausbau von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung des § 3 LNGG umfasst.

2.
Zudem ist regelmäßig davon auszugehen, dass eine beschleunigte Zulassung der im LNGG explizit benannten Vorhaben dazu geeignet wäre, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Denn laut Gesetzesbegründung ist von einem relevanten Beitrag regelmäßig auszugehen, wenn über die konkrete Anlage mehr als nur geringfügig LNG eingespeist werden kann und soll sowie die Gasmangellage weiterhin vorliegt oder weiter droht. Indiz für eine Gasmangellage ist eine Gaswarnstufe nach dem Notfallplan Gas nach der Verordnung (EU) 2017/1938 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2017 über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Gasversorgung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 994/2010 (SoS-VO), solange diese nicht zwischenzeitlich durch andere neu hinzugekommene sichere Bezugsquellen dauerhaft weggefallen ist. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat aufgrund der unsicheren Gasversorgungssituation am 30. März 2022 die „Frühwarnstufe“ (1. Stufe) und am 23. Juni 2022 die „Alarmstufe“ (2. Stufe) des Notfallplans Gas in Deutschland ausgerufen (vgl. die Informationen auf der Homepage der BNetzA, abrufbar unter https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Versorgungssicherheit/aktuelle_gasversorgung/HintergrundFAQ/start.html (zuletzt abgerufen am 30.03.2023)). Eine „Gasmangellage“ im Sinne des LNGG dürfte damit jedenfalls aktuell vorliegen.
Ergänzend wird auf die Ausführungen des BVerwG verwiesen, wonach dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 20 f.).

3.
Die zunächst drohende und sich nunmehr realisierende Versorgungskrise hat sich in diversen gesetzgeberischen Wertungen und Festlegungen niedergeschlagen.

Neben den bereits zitierten Wertungen im LNGG seien hier erwähnt:

- Die neu eingeführten Füllstandvorgaben für Gasspeicher durch das Gasspeichergesetz und die daraus resultierenden §§ 35a ff. EnWG (insbesondere § 35b EnWG)
- Das Energiesicherungsgesetz und die daraus unter anderem folgenden Regelungen in § 35h EnWG zur regulierten Stilllegung von Gasspeichern als kritische Infrastruktur. In der Gesetzesbegründung ist hierzu ausgeführt (siehe https://dserver.bundestag.de/btd/20/015/2001501.pdf, S. 21):

„Der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine hat die ohnehin angespannte Lage auf den Energiemärkten drastisch verschärft. Um die Energieversorgungssicherheit in Deutschland zu gewährleisten, sind die Krisenvorsorge und die Instrumente der Krisenbewältigung zu stärken. Im Krisenfall muss die schnelle Handlungsfähigkeit gewährleistet bleiben. Deshalb soll, zusätzlich zu den weiteren Maßnahmen zur Krisenvorsorge, die die Abhängigkeit von fossilen Importen aus Russland reduzieren, die Energieversorgung diversifizieren, den Ausbau der erneuerbaren Energien beschleunigen und die erforderlichen Infrastrukturen ausbauen, auch das Energiesicherungsgesetz 1975 aktualisiert werden.“

4.
Der Bedarf für den AVG und die SHE ist jedoch nicht allein auf die im Juni 2022 eingeführte gesetzliche Bedarfsfeststellung nach § 3 LNGG und die vorstehenden Erwägungen gestützt. Vielmehr bestand schon vor In-Kraft-Treten des LNGG und besteht auch

weiterhin unabhängig vom LNGG und den darin benannten Vorhaben für die hier gegenständliche Planung eine eigenständige Planrechtfertigung (siehe die ausführliche Bedarfsanalyse der RAMBOLL DEUTSCHLAND GMBH (2021) in Heft 1), die jedoch noch von der Fortsetzung der Gasversorgung durch Russland ausging und nur die klimaschutzbezogenen Restriktionen – d.h. das Erfordernis der Verringerung fossiler Energieträger – nicht aber die durch den Ukraine-Krieg potenziell bedingten Restriktionen einbeziehen konnte:
Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2045 treibhausgasneutral zu werden.

Zurzeit stammen noch rund 80 % der insgesamt verbrauchten Primärenergie aus Kohle, Mineralöl, Erdgas und Kernkraftwerken. Fossiles Erdgas lieferte bis vor Kurzem etwa ein Viertel der in Deutschland verbrauchten Primärenergie und zeichnet sich im Vergleich zu Kohle und Öl durch eine höhere Energieeffizienz aus. Der bestehende Bedarf wird bisher überwiegend durch leitungsgebundenen Import vor allem aus Russland (68 %), Norwegen (16,4 %) und den Niederlanden (14,2 %) gedeckt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Import aus den Niederlanden durch Förderumstellungen deutlich zurückgehen wird, und auch bei den Importen aus Norwegen wird ein Rückgang erwartet. Die Lieferungen von Russland waren vor dem von Russland geführten Angriffskrieg bereits stark von politischen Entwicklungen abhängig. Das Angebot von verflüssigtem Erdgas (LNG) vor allem aus Australien, den USA und dem Nahen Osten ist hingegen in den letzten Jahren gestiegen.

Grundlage einer erfolgreichen Energiewende sind neben der sektorübergreifenden Umsetzung von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die weitere Zunahme der Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien und eine signifikante Erhöhung des Stromanteils am Primärenergieverbrauch sowie eine Verringerung fossiler Energieträger.

Gase als Energieträger werden aber auch zukünftig von Bedeutung sein für Industrie, Gewerbe, Handel, Haushalte, Verkehr (insbesondere Schwerlast- und Schiffsverkehr) und für den hoch flexiblen wetterunabhängigen Stromerzeugungsbedarf zur Netzstabilisierung.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planrechtfertigung ist gegeben. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragsstellerin an. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.1 wird zudem verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.10) c) Darüber hinaus wird auch energiewirtschaftlich kein Bedarf für landseitiges LNG-Terminal und Anleger begründet:

aa) Die so genannte „Bedarfsanalyse“ der NPorts stützt sich vielmehr auf veraltete Unterlagen und Annahmen, so unter anderem maßgeblich auf den Koalitionsvertrag der vorhergehenden Bundesregierung vom März 2018, wonach, „Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur [zu] machen“ sei, sowie auf einen im Mai 2021 durch die Fraktionen der Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU) / Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU) und Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) angenommenen Antrag, in dem begrüßt werde, „Investitionen in Terminals und Verteilinfrastruktur für LNG-Versorgung zu fördern“ (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9).

Im Übrigen zeigt die so genannte „Bedarfsanalyse“ selbst interessanterweise große Produktionspotenziale etwa von synthetischem Wasserstoff aus erneuerbaren Energien auf (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9). Außerdem könne der Rückgang der Förderung kon-

ventioneller und fossiler Gase mittelfristig durch den Ausbau der Netzeinspeisung biogener Gase sowie den Ausbau der inländischen Wasserstoffwirtschaft kompensiert werden (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 31).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.9.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planrechtfertigung ist gegeben. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.1 wird verwiesen. Die Ausführungen zur Planrechtfertigung lassen erkennen, dass die Antragstellerin für die Errichtung des AVG mit SHE sogar unterschiedliche Bedarfe darlegen kann. Die Ausführungen der Antragstellerin im Erläuterungsbericht Kap 2 und in der Bedarfsanalyse des Heft 1 widersprechen sich dabei nicht, weil die Bedarfe sich als kurz-, mittel- und langfristige Bedarfe beschreiben lassen, die hintereinander oder nebeneinander bestehen.

Text Stellungnahme:
(B.1.11) bb) Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass der Bedarf für das landseitige LNG-Terminal und den Anleger in Stade seitens NPorts nicht konkret und mit Zahlen hinterlegt begründet, sondern durch Verweis auf das LNG-Beschleunigungsgesetz behauptet wird: „*Für die Vorhaben nach § 2 Abs. 2 LNGG wird der Bedarf durch § 3 LNGG gesetzlich festgelegt. (...) Damit wurde der Bedarf – sowohl für das von der HEH geplante landgebundene LNG-Terminal als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 3.2 der Anlage zum LNGG – als auch für die Gewässerausbauten i.S.d. §§ 67 ff. WHG i. V. m. §§ 107 ff. NWG als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 LNGG, die für die Errichtung und den Betrieb dieses von der HEH geplanten LNG-Terminals erforderlich sind – und damit auch für den mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgenden Gewässerausbau, gesetzlich festgestellt.*“
(vgl. Erläuterungsbericht, S. 13)
Das genügt den rechtlichen Anforderungen zur Planrechtfertigung für einen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss nicht:

cc) Zwar kann sich die Planrechtfertigung grundsätzlich aus einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung ergeben. Das gilt allerdings und notwendig dann nicht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung unzutreffend ist, es also für das Vorhaben tatsächlich keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte (vgl. bereits BVerfG, Beschl. v. 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94, NVwZ 1996, 261).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.9

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planrechtfertigung ist gegeben, die vorgebrachte Einwendung vermag sie nicht zu erschüttern Für die Planrechtfertigung reicht eine belastbare Prognose der Bedarfe aus. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte, an den von der Antragstellerin prognostizierten Bedarfen zu zweifeln. Für die Planfeststellungsbehörde ist außerdem die gesetzliche Bedarfsfeststellung des § 3 LNGG verbindlich. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.1 wird verwiesen.
Die Einwenderin weist auf eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur gesetzlichen Bedarfsfestlegung im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hin. Das Bundesverfassungsgericht entschied dort, dass die gesetzliche Bedarfsfestlegung keinen Verstoß gegen das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG darstellt, wenn eine endgültige Entscheidung über die Festlegung des

Bedarfs erst im Rahmen der Verwaltungsentscheidung stattfindet, so dass eine Gemeinde ihre Belange noch rechtzeitig geltend machen kann. Zur Rechtmäßigkeit des Verfahrens und der Beteiligung der Gemeinde Hansestadt Stade wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.2.2 sowie auf die Stellungnahme der Hansestadt Stade unter Ziffer III.1.13 verwiesen. Die Gemeinde hat im Rahmen ihres Selbstverwaltungsrechts keine Belange gegen die gesetzliche Bedarfsfeststellung des § 3 LNGG geltend gemacht. Die endgültige Entscheidung ist nach Beteiligung im Rahmen dieser Zulassungsentscheidung gefallen. Insoweit liegen der Planfeststellungsbehörde auch diesbezüglich keine Anhaltspunkte vor, an der Verbindlichkeit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung zu zweifeln.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) Das aber versucht die NPorts hier:
(1) Zwar wird in dem LNG-Beschleunigungsgesetz der (Eil)Bedarf für zahlreiche LNG-Vorhaben behauptet, er wird aber nicht unterlegt. Das LNG-Beschleunigungsgesetz benennt an keiner Stelle konkrete Zahlen. Die Regasifizierungskapazitäten der vom LNG-Beschleunigungsgesetz umfassten 12 LNG-Terminals gehen mit über 70 Milliarden Kubikmetern pro Jahr tatsächlich deutlich über die zu ersetzenden Lieferungen russischen Erdgases hinaus, Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.2

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) Es fehlt nach wie vor ein Energie-Gesamtkonzept der Bundesregierung oder Landesregierung, das unter Einhaltung der Klimaschutzziele und Ausschöpfung der vorhandenen Potentiale zur Energieeinsparung darlegt, ob und in welchem Umfang konkret LNG-Terminals in Deutschland trotz aller Anstrengungen nötig sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.9

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) Das gilt nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf LNG-Terminals, die - wie hier - überhaupt erst in einigen Jahren betrieben werden sollen. Landseitige LNG-Terminals spielen in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases dementsprechend explizit keine Rolle (siehe den Brief des Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.2

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) Verhält es sich aber so, gibt es keine valide Grundlage einer konkreten energiewirtschaftlichen Notwendigkeit, erst recht nicht für einen Betrieb erst ab 2026 und bis Ende 2043.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.9

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) Die von der - übrigens landeseigenen NPorts beabsichtigte - Vorgehensweise ist vielmehr geeignet, erhebliche fossile Überkapazitäten zu schaffen und die Energiewende zu blockieren. Der bloße Verweis der NPorts auf die Bedarfsfeststellung im LNG-Beschleunigungsgesetz geht daher fehl.

Erwiderung Antragstellerin:
AVG mit SHE schaffen ein Infrastrukturangebot für verschiedene Nutzungen – siehe B.1.2. Die konkrete Nutzung sowie die Dauer der jeweiligen Nutzung ist nicht Gegenstand des Vorhabens.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Antragstellerin. Die konkrete Nutzung sowie die Dauer der jeweiligen Nutzung ist nicht Gegenstand des Vorhabens. Hinsichtich des Einwandes der Schaffung fossiler Überkapazitäten und der Blockade einer Energiewende sei auf die Ausführungen zu den Belangen des Klimaschutzes, § 13 KSG unter Ziffer II.3.12 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) (2) Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat am 8. April 2022 ein Gutachten mit dem Titel „Energieversorgung in Deutschland auch ohne Erdgas aus Russland gesichert“ veröffentlicht. Darin heißt es wörtlich:

„Zwar reicht das zusätzliche Angebot nicht aus, um die gesamten bisherigen russischen Erdgasimporte zu ersetzen, in Kombination mit einem rückläufigen Erdgasverbrauch kann die deut-sche Energieversorgung gesichert werden. Der Bau von LNG-Importterminals an der Küste ist aufgrund der langen Bauzeiten und dem mittelfristig stark rückläufigen Erdgasbedarf nicht sinnvoll und es bestehen erhebliche Verlustgefahren (sogenannte stranded investments).“

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. AVG mit SHE schaffen ein Infrastrukturangebot für verschiedene Nutzungen – siehe B.1.2. Die konkrete Nutzung sowie die Dauer der jeweiligen Nutzung ist nicht Gegenstand des Vorhabens.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) Weiterhin sind die meisten der verfügbaren Energie-Einsparpotentiale nach wie vor nicht umgesetzt. Insgesamt, so analysiert das DIW-Gutachten, könnten bis zu 24 Milliarden Kubikmeter Erdgas kurzfristig eingespart werden. DIW bezieht sich dabei auf einen Erdgasverbrauch von 85 Milliarden Kubikmeter in 2020, also auf Vorkrisenniveau.

Diese Potentiale sind zu einem Großteil weiterhin nicht gehoben. Ihre Betrachtung müsste jedoch ebenfalls in ein Gesamt-Energiekonzept einfließen, um die Notwendigkeit von LNG-Terminals sachlich bewerten zu können.

Sollten die Potentiale umgesetzt werden, könnte der Großteil des aus Russland importierten Erdgases durch Einsparungen substituiert werden: Deutschland bezog im April 2022 ca. 35 Prozent seines Gesamtverbrauchs aus Russland - auf Basis der Zahlen aus dem Gutachten des DIW entspricht dies ca. 30 Milliarden Kubikmeter - bei einem o.g. Einsparpotential von ca. 24 Milliarden Kubikmeter.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.11) Eine europaweite Analyse des Instituts Artelys bestätigt Vorstehendes. Danach sind bereits mit Blick auf 2025 in Europa keine zusätzlichen LNG-Terminals *selbst bei vollständigem Wegfall aller russischen Lieferungen* notwendig, solange entsprechend in den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz investiert wird (siehe https://www.artelys.com/wp-content/uploads/2022/05/Ar-telys-Russian-gas-phase-out-Briefing -note.pdf).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Siehe B.1.9

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die vorherigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter B.1.11 wird verwiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(B.1.12) 4. Schaffung fossiler Überkapazitäten widerspricht Art. 20a GG und Klimaschutzgesetz
a) Das Bundesverfassungsgericht sieht in Art. 20a GG explizit ein Klimaschutzgebot (Beschl. v. 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 u.a., Rn. 197 ff.). Dieses zielt, so das Gericht, auf die Einhaltung einer Temperaturschwelle, bei der die durch Menschen verursachte Erhitzung der Erde angehalten werden soll, also auf die Begrenzung der Erhitzung der Erde auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau.

Um die Erderhitzung bei dieser verfassungsrechtlich maßgeblichen Temperaturschwelle anzuhalten, muss eine weitere Anreicherung der Treibhausgaskonzentration in der Erdatmosphäre über diese Schwelle hinaus verhindert werden. Geboten sind daher vor allem Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 198; vgl. bereits BVerfGE 118, 79, 110).

Der Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten (Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 193, auch unter Verweis auf Appel, Staatliche Zukunfts- und Entwicklungsvorsorge, 2005, S. 535 m.w.N.).

Verhindert werden muss demnach eine zu kurzsichtige und damit einseitige Verteilung von Freiheit und Reduktionslasten zulasten der Zukunft.

Das verlangt, dass das knappe Restbudget an Treibhausgasen hinreichend schonend aufgezehrt und so Zeit gewonnen wird, rechtzeitig erforderliche Transformationen einzuleiten, welche die Freiheitseinbußen durch die verfassungsrechtlich unausweichliche Reduktion von Treibhausgasemissionen und Treibhausgas-relevantem Freiheitsgebrauch lindern, indem sieTreibhausgas-neutrale Verhaltensalternativen verfügbar machen (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 194).

b) Das Klimaschutzgesetz konkretisiert Art. 20a GG einfachgesetzlich. Gemäß § 3 Abs. 2 KSG muss bis zum Jahr 2045 Treibhausgasneutralität in Deutschland erreicht sein.

Bereits bis 2030 müssen die Jahresemissionsmengen des Sektors der Energiewirtschaft im Vergleich zu heute zudem mehr als halbiert werden, und zwar von 257 Mio. t CO_2-Äquivalente in 2022 auf 108 Mio. t CO2-Äquivalente in 2030 (vgl. § 4 i. V. m. Anlage 2 KSG).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.12) c) Diese Anforderungen werden durch den beantragten Planfeststellungsbeschluss in hohem Maße konterkariert. Das LNG-Terminal samt Anleger in Stade soll bis Ende 2043 mit fossilem Erdgas betrieben werden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Das ist kein „Übergangszeitraum“ (so aber Erläuterungsbericht, S. 8), sondern eine Manifestation fossiler Infrastruktur über nahezu 20 Jahre und bis nahezu zu dem Zeitpunkt, an dem bereits Treibhausgasneutralität erreicht sein muss.
Mit Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses würde gegen Art. 20a GG und die verbindlichen Ziele und Vorgaben des Klimaschutzgesetzes verstoßen werden, die verfassungsrechtlich gebotene rechtzeitige Transformation würde maßgeblich blockiert.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist zurückzuweisen. Mit Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses würde kein Verstoß gegen Art. 20a GG und die Ziele des KSG erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde muss bei ihrer Abwägungsentscheidung nach Art. 20a GG

i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zwar die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit berücksichtigen. Diese Berücksichtigungspflicht ist jedoch sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen. Aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG folgt insbesondere keine gesteigerte Beachtenspflicht; die Vorschrift ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen. Ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten (siehe zu Vorstehendem BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7/21, Leitsätze 4 - 6, Rz. 62, 69, 83 ff.).
Die Auswirkungen der beantragten Hafenanlagen und der zu ihrem Bau erforderlichen Maßnahmen auf das Klima wurden bereits in Heft 11, Kapitel 7.10.5 behandelt. AVG mit SHE schaffen ein Infrastrukturangebot für verschiedene Nutzungen – siehe B.1.2 und B.1.9. Der Hafenbetrieb ist Gegenstand gesonderter Verfahren. Auswirkungen auf das Klima, die von diesen noch nicht zugelassenen Vorhaben ausgehen, sind in den jeweiligen Zulassungsverfahren, die für diese Vorhaben durchzuführen sind, zu prüfen und zu bewerten.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an, die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wenngleich Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen entsprechend Art. 20a GG seitens des Staates geboten sein mögen, lässt sich aus dem Klimaschutzgebot kein Verbot nicht-klimaneutraler Infrastrukturvorhaben ableiten.

Treibhausgasneutralität bedeutet im Übrigen nicht, dass keine Treibhausgase mehr emittiert werden dürfen, es soll vielmehr langfristig eine „Netto-Treibhausgasneutralität“ im Sinne eines Gleichgewichts zwischen den anthropogenen Emissionen von Treibhausgasen aus Quellen und dem Abbau solcher Gase durch Senken angestrebt werden.[38]

Darüber hinaus wird verkannt, dass der Anleger langfristig durch die Möglichkeit des Umschlages auch klimaneutraler Energieträger einen Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen leisten kann.

Zudem befristet der Gesetzgeber selbst in § 5 Abs. 1 Nr. 4; Abs. 2 LNGG den Betrieb der stationären und schwimmenden Anlagen mit verflüssigtem Erdgas und trägt damit dem Klimaschutzgebot seinerseits Rechnung. Weitergehend wird auf die Ausführungen zu B.1.2 und B 1.12 sowie unter Ziffer II.3.12 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.13) 5. Unzulässige Aufspaltung eines einheitlichen Sachverhalts: LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline sind ein Gesamtprojekt; fehlerhafte öffentliche Bekanntmachung; fehlende Gesamtermittlung von Klima- und Umweltauswirkungen schließt gesetzeskonforme UVP aus
a) Der EuGH hat klargestellt, dass der Zweck der UVP-Richtlinie nicht durch die Aufteilung von Projekten umgangen werden darf. Wenn mehrere Projekte zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne von Art. 2 Abs. 1 UVP-Richtlinie haben können, müssen ihre Auswirkungen auf die Umwelt insgesamt geprüft werden.

[38] BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

Insbesondere müssen Projekte dann gemeinsam betrachtet werden, wenn sie miteinander verknüpft sind, aufeinander folgen oder sich ihre Umweltauswirkungen überschneiden (siehe EuGH, Urt. v. 10. Dezember 2009, Rs. C-205/08, Rn. 53 - Alpe Adria; EuGH, Urt. v. 25. Juli 2008, Rs. C-142/07, Rn. 44 - Ecologistas en Acción-CODA).

Um eine Umgehung der Unionsvorschriften durch eine Aufsplittung von Projekten, die zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben könnten, zu verhindern, müssen außerdem die kumulativen Wirkungen solcher in sachlichem und zeitlichem Zusammenhang stehender Projekte berücksichtigt werden (EuGH, Urt. v. 21. März 2013, Rs. C- 244/12, Rn. 21 - Salzburger Flughafen).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Zulassung der genannten Vorhaben, die eigenständige Vorhaben i.S.d. Fachplanungsrechts darstellen, in einem einheitlichen Gesamtverfahren ist nach dem deutschen Recht weder vorgesehen noch zulässig.
Das Zusammenwirken mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben oder Tätigkeiten wurde vorliegend nach Maßgabe der rechtlichen Anforderungen in der Umweltfachlichen Unterlage betrachtet (Heft 11, UVP-Bericht, Kap. 5.8).
Klima- und Umweltauswirkungen, die von den anderen künftigen und noch nicht zugelassenen Vorhaben ausgehen (z. B. dem landgebundenen LNG-Terminal), sind in den jeweiligen Zulassungsverfahren, die für diese Vorhaben durchzuführen sind, zu prüfen und zu bewerten. Dadurch wird sichergestellt, dass die auch die kumulativen Auswirkungen der Vorhaben betrachtet werden.
Darüber hinaus wurde das Zusammenwirken des vorliegend beantragten Vorhabens mit dem landgebundenen LNG-Terminal im UVP-Bericht ergänzend betrachtet (Heft 11 Kap. 5.8.3).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin und weist die Einwendung zurück. Das planfestgestellte Vorhaben ist ein eigenständiges Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts. Insoweit hat die Antragstellerin einen UVP-Bericht erarbeitet, der die Umweltauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens beschreibt. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der UVP-Bericht den rechtlichen Anforderungen genügt und dass die inhaltliche und fachliche Ausgestaltung des UVP-Berichtes der Planfeststellungsbehörde eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung ermöglicht. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin auch in ihrer Auffassung, dass das Zusammenwirken mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben oder Tätigkeiten nach Maßgabe der rechtlichen Anforderungen betrachtet wurde.

Text Stellungnahme:
(B.1.14) b) LNG-Terminal und Anleger und Anschlusspipeline stehen unstrittig in einem notwendigen räumlichen und funktionalen Zusammenhang.

Daraus folgt die zutreffende Auffassung unter anderem der hier wasserrechtlichen Planfeststellungsbehörde, wonach ausdrücklich *„landseitige und seeseitige Anlagenteile als 1 Gesamtprojekt zu beurteilen [sind]. Wegen des räumlichen und funktionalen Zusammenhangs der land- und seeseitigen Projektkomponenten ist ein gemeinsamer UVP-Bericht zu erstellen, der dann Grundlage zweier Umweltverträglichkeitsprüfungen in den möglichst zu koordinierenden Genehmigungsverfahren sein soll.“* (siehe Vermerk des NLWKN vom 1. März 2022 in Zusammenhang mit dem LNG-Anleger in Wilhelmshaven).

Weder gibt es hier jedoch einen solchen gemeinsamen UVP-Bericht noch koordinierte Genehmigungsverfahren.

Erwiderung Antragstellerin:
Mit dem vorliegend beantragten Vorhaben „AVG mit SHE“ sollen Hafenanlagen errichtet werden, die für verschiedene Nutzungsoptionen zur Verfügung stehen. Die Vorhaben „LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline“ stellen jeweils eigenständige Vorhaben i. S. d. Fachplanungsrechts dar, deren Zulassung in einem einheitlichen Gesamtverfahren nach dem deutschen Recht weder vorgesehen noch zulässig ist.

Vorliegend ist kein gemeinsamer UVP-Bericht zu erstellen. Denn die Erstellung eines gemeinsamen UVP-Berichts ist rechtlich nicht vorgegeben, sondern fakultativ.
Ergänzend wird auf vorstehende Erwiderung verwiesen.

Abwägung PFB:
Die hier zitierte Äußerung des NLWKN bezieht sich nicht auf das planfestgestellte Vorhaben AVG/SHE Stade. In einem gemeinsam durchgeführten Scopingverfahren des Gewerbeaufsichtsamtes Lüneburg für die LNG-Landanlage und des NLWKN für den AVG Stade ist in der Scoping-Unterlage vielmehr unmissverständlich darauf hingewiesen worden, dass eigenständige UVP-Berichte erstellt werden. Dies ist von der Einwenderin mit Stellungnahme vom 23.11.2020 im Scopingverfahren auch nicht beanstandet worden. Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Antragsstellerin an. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.15) c) In der öffentlichen Bekanntmachung wird zudem besonders und wiederholt die angebliche Eigenständigkeit von Terminal, Anleger und Anschlusspipeline fettgedruckt betont, es wird der Eindruck vermittelt, es stünden allein die isolierten Auswirkungen des Anlegers samt Südhafenerweiterung in Rede (vgl. Gemeinsame ortsübliche Bekanntmachung der Hansestadt Stade, Samtgemeinde Fredenbeck und Gemeinde Drochtersen v. 16. Juni 2022). Das ist - siehe soeben - unzutreffend.

Die öffentliche Bekanntmachung erfüllt die *notwendige Anstoßfunktion* nicht, indem sie versucht als alleinigen Einwendungsgegenstand den Anleger samt Südhafenerweiterung erscheinen zu lassen und eine auf das tatsächlich zu beurteilende Gesamtprojekt bezogene Öffentlichkeit auszuschließen. Die notwendige Anstoßfunktion der öffentlichen Bekanntmachung ist durch das LNG-Beschleunigungsgesetz nicht abgeschafft worden (vgl. § 10 LNGG). Das hiesige Verfahren leidet damit auch bereits an einem ergebnisrelevanten formellen Fehler.

Erwiderung Antragstellerin:
Die öffentliche Bekanntmachung entspricht den rechtlichen Vorgaben. Der Fettdruck dient dazu den Einwendern verdeutlichen, dass die Vorhaben „LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline“ jeweils eigenständige Vorhaben i.S.d. Fachplanungsrechts darstellen, deren Zulassung in einem einheitlichen Gesamtverfahren nach dem deutschen Recht weder vorgesehen noch zulässig ist, und dass daher auch die Einwendungen, die spezifisch auf diese weiteren Vorhaben bezogen sind, in den jeweiligen Verfahren zu erheben sind. Hierdurch wird nicht ausgeschlossen, dass im vorliegenden Planfeststellungsverfahren auch Einwendungen in Bezug auf kumulative Auswirkungen und Betrachtungen erhoben werden können.
Überdies veranschaulicht die erhobene Einwendung, dass die notwendige Anstoßfunktion erfüllt wird.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an. Die öffentliche Bekanntmachung entspricht den rechtlichen Vorgaben und erfüllt die notwendige Anstoßfunktion. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.16) d) Der vorlegte UVP-Bericht (Heft 11) versucht zwar anfänglich die Einhaltung der UVP-Vorgaben zu suggerieren, wenn es dort heißt, dass in den umwelt- und naturschutzfachlichen Unterlagen „bereits eine Vorschau auch auf die voraussichtlichen Auswirkungen des Hafenbetriebs auf die Umwelt“ erfolge und „außerdem die Errichtung und der Betrieb des Energie-Terminals als potenziell zusammenwirkendes Vorhaben berücksichtigt“ würden (vgl. Heft 11, S. 3).
Tatsächlich stimmt das aber gar nicht:

e) Auswirkungen auf das globale Klima
aa) Nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf die Klimaauswirkungen gibt es im UVP-Bericht vielmehr allein folgende pauschale Passage ohne jede Aussagekraft zu den Klimaauswirkungen des Gesamtprojekts: „*Vom geplanten Vorhaben gehen auch Beiträge zum globalen Klimawandel aus, die auf direkte und indirekte Emissionen klimawirksamer Gase zurückzuführen sind. Ihr Umfang hängt von vielen Faktoren ab, die zurzeit noch nicht oder nur bedingt bestimmt werden können. Dazu gehören die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe, die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung, Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung sowie Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie der Schiffsemissionen.*“ (vgl. Heft 11, S. 498 f.)

Immerhin, aber eben ausschließlich mit Blick auf die Baustoffe und die Errichtung des Anlegers werden sodann Treibhausgasemissionen benannt: „*Nach einer groben Abschätzung (siehe Kap. 5.7.11) ergibt sich allein für die eingesetzte Baustoffe (ohne Anlieferung) sowie den baubedingten Fahrzeug- und Maschineneinsatz in der Summe Beitrag zu den Treibhausgasemissionen in der Größenordnung von ca. 60.000 - 65.000 t CO_2.*
Um die Pariser Klimaziele zu erreichen und den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen, darf Deutschland nach Angaben der Helmholtz Klima Initiative ab 2021 nur noch ca. 7,8 Gigatonnen (= 7.800.000.000 t) CO_2 ausstoßen. Für die Baustoffe und den Baubetrieb des geplanten Vorhabens werden also etwa 0,0008 % des mit Stand 2021 für Deutschland verbleibenden CO_2-Budgets in Anspruch genommen.“ (Heft 11, S. 499 f.)

Unmittelbar weiter heißt es im UVP-Bericht: „*Dem gegenüber steht das Ziel, über die geplanten Hafenanlagen klimaneutral erzeugte Energieträger zu importieren, um in Deutschland den Ausstoß von CO_2 durch Verbrauch von fossilen Energieträgern verringern zu können.*“ (Heft 11, S. 499)

Erwiderung Antragstellerin:
Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima wurden dargestellt. Siehe im Übrigen B.1.2

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an, die Auswirkungen des vorliegenden Vorhabens wurden hinreichend dargestellt, die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen zu B.1.2, B.1.3 sowie B.1.12 und unter Ziffer II.3.12 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.16) Das ist schlichtweg unzutreffend, siehe oben. Der UVP-Bericht ist nicht nur unvollständig, weil er die Gesamtauswirkungen entgegen dem verbindlichen Recht außer Betracht lässt. Er geht mit Blick auf eine Abwägung klimaschutzfachlich zudem überhaupt von einer unzutreffenden Projektgrundlage aus.

Der Anleger soll dazu dienen, von 2026 bis Ende 2043 den Verbrauch fossiler Energieträger zu ermöglichen und zu manifestieren. Eine Umstellung auf klimaneutrale Gase ist weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.

Im Übrigen ist sogar langfristig, also ab 2044, eine Umrüstung auf Wasserstoff kaum vorstellbar. Erdgas wird bei -160 °C flüssig, Wasserstoff erst bei -253 °C. Die Differenz beträgt noch einmal 90 °C. Es ist folglich eine ganz andere Technik mit weitaus höheren Anforderungen notwendig. Eine Umrüstung eines LNG-Terminals mit seiner Regasifizierungseinrichtung auf den extrem kalten Flüssigwasserstoff ist deshalb unrealistisch,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.2

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.2, B.1.3 sowie B.1.12 und unter Ziffer II.3.12 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.17) Eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG und damit eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist auf Grundlage des vorgelegten UVP-Berichts ausgeschlossen. Spätestens nach dem Altrip-Urteil des EuGH (Urteil vom 7. November 2013 – Rs. C-72/12, NVwZ 2014,49) reicht bereits die „bloße“ Mangelhaftigkeit einer UVP für die Fehlerhaftigkeit der Entscheidung insgesamt aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Der UVP-Bericht entspricht den rechtlichen Anforderungen. Eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen und eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Planfeststellungsbehörde (falls nach § 4 LNGG nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde noch erforderlich) sind nicht ausgeschlossen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde hat die erforderliche Bewertung gemäß § 25 UVPG vorgenommen und verweist insoweit auf ihre Ausführungen unter Ziffer II.3.10 dieses Beschlusses. Der vorgelegte UVP-Bericht in Heft 11 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung genügt den Anforderungen des § 16 UVPG in Verbindung mit Anlage 4 UVPG. Die inhaltliche und fachliche Ausgestaltung des UVP-Berichtes hat der Planfeststellungsbehörde eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung ermöglicht.

Text Stellungnahme:
(B.1.18) bb) Erforderlich wäre tatsächlich zunächst das Folgende:
Die Vorgaben des Art. 5 Abs. 1 der UVP-Richtlinie 2014/52/EU werden in Anhang IV der Richtlinien konkretisiert. Mit Blick auf die möglichen Auswirkungen eines Vorhabens auf das globale Klima verlangt Anhang IV insbesondere:

- gemäß Ziffer 1 c) „eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Projekts (insbesondere von Produktionsprozessen), z. B. Energiebedarf...“;

- gemäß Ziffer 4 „eine Beschreibung der von dem Projekt möglicherweise erheblich beeinträchtigten Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1: ... Klima (z. B. Treibhausgasemissionen, anpassungsrelevante Auswirkungen)“;
- gemäß Ziffer 5 S. 1 „eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge
- lit. f) der Auswirkung des Projekts auf das Klima (z. B. Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen)

Durch die Formulierung „Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen“ ist klar, dass sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Ermittlung und Beschreibung der klimarelevanten Emissionen - immer bezogen auf das Gesamtprojekt aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline - verlangt wird. Das gilt wiederum sowohl für direkte als auch für indirekte, für unmittelbare und mittelbare Emissionen.

Zu ermitteln und zu bewerten wären folglich
- die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe,
- die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung,
- Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung,
- Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie
- der Schiffsemissionen,
- der mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundene Energiebedarf und
- der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen,
- die Treibhausgasemissionen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland sowie entlang der gesamten Lieferkette und des anschließenden Verbrauchs des Gases.

Eine ordnungsgemäße Ermittlung der Auswirkungen des Gesamtprojekts auf den Klimawandel führte zu dem Ergebnis, dass es sich nicht um einen Beitrag zum Klimaschutz und auch nicht um einen „Übergang“ handelt. Mit den geplanten Hafenanlagen werden entgegen der Auffassung der NPorts (vgl Erläuterungsbericht, S. 16) keine Infrastrukturen geschaffen, die den Weg zur treibhausgasneutralen Gesellschaft sicherstellen, sondern Infrastrukturen, die diesem Weg genau entgegenwirken und einen Übergang blockieren.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima wurden dargestellt. Siehe im Übrigen B.1.2

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen des vorliegenden Vorhabens wurden hinreichend dargestellt.

Im Rahmen des Berücksichtigungsgebots nach § 13 KSG sind nur Treibhausgasemissionen anhand der konkreten Planungssituation zu berücksichtigen. Zudem sind nur solche Emissionen in die Bewertung einzustellen, die mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden können.

Emissionen aus vorgelagerten Produktionsprozessen sind nicht Bestandteil des hiesigen Verfahrens und daher auch nicht zu berücksichtigen.[39] Ungeachtet dessen können konkret Emissionen hinsichtlich der Produktion von Baustoffen mangels hinreichender

[39] OVG Berlin-Brandenburg Urt. v. 12.3.2020 – 11 A 7/18.

Kenntnis hinsichtlich einzelner Produktionsprozesse, zur Produktion verwendeter Energieträger sowie Emissionen der gegebenenfalls verwendeten Vorprodukte nicht bewertet werden.[40] Darüber hinaus ist zu beachten, dass abschließende Aussagen zur Herkunft der Baustoffe sowie den konkreten Transportwegen erst aufgrund der Ausführungsplanung getroffen werden können, die nicht Gegenstand des festzustellenden Plans ist.

Die dem Betrieb und der Errichtung der LNG-Anlagen sowie der Anschlusspipeline zuzuordnenden Emissionen sind nicht Gegenstand des wasserrechtlichen Verfahrens und dementsprechend auch nicht zu berücksichtigen. Auf die Ausführungen unter B.1.2, B.1.3 sowie zu Ziffer II.3.12 wird ergänzend verweisen.

Text Stellungnahme:
(B.1.19) f) Anfälligkeit des Gesamtprojektes in Bezug auf den Klimawandel

Gemäß Anhang IV Ziffer 5 S. 1 der UVP-Richtlinie ist eine Beschreibung der „Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel“ erforderlich. Der vorgelegte UVP-Bericht ist auch insoweit in hohem Maße defizitär:

Erwiderung Antragstellerin:
Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die Anfälligkeit in Bezug auf den Klimawandel wurde dargestellt (siehe Heft 11, Kap. 5.5).

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels im UVP-Bericht in Heft 11, Kapitel 5.5 untersucht. Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Überzeugung, dass der UVP-Bericht die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels gem. Anlage 4 Nr. 4 c) hh UVPG zutreffend beschreibt. Die Antragstellerin hat Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber Folgen des Klimawandels soweit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Dem Prinzip der wirksamen Umweltvorsorge ist insoweit Rechnung getragen. Die Einwendung wird zurückgewiesen

Text Stellungnahme:
(B.1.20) aa) Das gilt bereits deshalb, weil die Ausführungen sich auch hier wiederum nur auf den Anleger beziehen, nicht aber auf das Gesamtprojekt. Anlege- und Ablegemanöver von LNG-Tankschiffen werden beispielsweise ebenso wenig betrachtet wie die Besonderheiten des Regasifizierungsvorgangs, der anschließenden Speicherung usw.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.1.3

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück und verweist auf ihre Ausführungen zu B.1.3.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.20) bb) Mit Blick auf die betrachteten Auswirkungen des Klimawandels wird zwar immerhin angenommen, dass Starkregenereignisse wahrscheinlich zunehmen. Als „Gegenmaßnahme“ wird indes allein eine „Umschlagsunterbrechung“ genannt (Heft 11,

[40] BVerwG Beschl. v. 18.2.2021 – 4 B 25.20.

S. 72). Eine solche ist technisch aber gar nicht plötzlich und nicht zu jedem Zeitpunkt möglich,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine Unterbrechung des Umschlags ist jederzeit auch kurzfristig möglich, zudem erlauben die Wettervorhersagen und Starkregenwarnungen tatsächlich ein vorbereitetes und geplantes Vorgehen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück, da die Einwendung nicht darlegt, welche Umstände eine Umschlagsunterbrechung verhindern.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.20) Überdies geht mit Starkregenereignissen regelmäßig eine erhebliche Verschlechterung der Sichtverhältnisse usw. einher. Was bedeutet das für die Anlege- und Ablegemanöver, die jedenfalls zu einem maßgeblichen Teil auf Sicht gefahren müssen? Diese und ähnliche Fragen bleiben vollständig unbetrachtet.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie in Heft 11, Kap. 6.1 (S. 184) ausgeführt, ist das Befahren des Elbe Reviers mit den Qmax-LNG-Tankschiffen nur zulässig, wenn eine stetige Windstärke von 6 Bft am Messgerät A und am Messgerät in Brunsbüttel nicht überschritten wird und die Sichtweite im gesamten Revier mindestens 2.000 m beträgt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück.
Wie die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung darlegt, ist das Befahren der Bundeswasserstraße Elbe bei Sichtweiten unter 2.000 m nicht zulässig, die Überwachung erfolgt durch die WSV.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.20) Sturmereignisse sollen nur „statische Berücksichtigung“ finden (Heft 11, S. 73). Das mag für das Bauwerk des Anlegers gelten. Für dessen Betrieb, also die An- und Ablegemanöver der LNG-Tankschiffe sowie den Umschlag spielen offensichtlich auch andere Faktoren eine Rolle, die nicht statisch zu bewältigen sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Aus dem vorstehenden ergibt sich auch, dass keine An- und Ablegemanöver bei Windstärken > 6 Bft erfolgen werden. Sturmpoller ermöglichen zudem eine ausreichende Vertäuung der Schiffe im Hafen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück.
Im Falle eines Sturmes ist das Befahren der gesamten Bundeswasserstraße Elbe nicht zulässig (> 6 Bft), Schiffe, die beabsichtigen den AVG anzulaufen, verbleiben in diesem Fall auf Reede in der Deutschen Bucht, Schiffe die vom AVG ablegen wollen verbleiben festgemacht an den Sturmpollern im AVG.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.20) Sturmfluten und Überflutungen werden zunächst überhaupt nicht betrachtet (vgl. Heft 11, Tabelle, S. 72 ff.). Später heißt es dann aber: „*Selbst die Plattform des AVG liegt auf lange Sicht an der Grenze der Gefährdung durch sehr schwere Sturmflu-*

ten. Außerdem könnten bei hohen Sturmfluten größere Wellen die vor dem Deich liegenden Betriebsanlagen überspülen. ... Abhängig von den Umständen des Einzelfalls kann auch eine solche Überflutung das Ausmaß eines schweren Unfalls im Sinne des UVPG erreichen, insbesondere wenn es zu Folgeschäden an den Einrichtungen für den Güterumschlag (z. B. den geplanten Rohrleitungen) kommt.“ (vgl. Heft 11, S. 81)

Erwiderung Antragstellerin:
Sturmfluten und Überflutungen werden in Heft 11 Tabelle 6 (S. 71 ff.) im Zusammenhang mit den Klimasignalen und Trends Sturm, Meeresspiegelanstieg und verstärkter Oberwasserabfluss behandelt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.20) Dass „die mit einer durch Hochwasser bedingten Überflutung verbundenen Risiken durch eine rechtzeitige Räumung der gefährdeten Flächen minimiert werden“ könnten (vgl. Heft 11, S. 81), mag sein, ist aber schwerlich ausreichend, um die Auswirkungen solcher Ereignisse zu bewerten und ihnen zu begegnen.

Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil Sturmfluten und Überschwemmungen extremer und häufiger werden. Ihre Auswirkungen sind bekanntlich bereits jetzt nicht nur auf der Nordsee, sondern entlang der Elbe sogar bis Hamburg und noch weiter elbaufwärts deutlich spürbar.

Der geplante LNG-Terminalstandort liegt tatsächlich in einem Bereich, der unmittelbar und erheblich von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen sein wird, und zwar auch bereits bis 2043,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Da auf den Ladeplattformen keine Umschlaggüter gelagert werden, können sie nicht durch Überflutung in die Umwelt ausgetragen werden. Die rechtzeitige Unterbrechung des Umschlagbetriebs verhindert zudem Fehlfunktionen oder einen Ausfall von Bedien- und Steuerelementen sowie eine Unfallgefahr für Betriebspersonal.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück.
Zwar liegt der AVG nicht im hochwassergeschützten Bereich und kann bei einer sehr schweren Sturmflut überflutet werden, allerdings gehen für diesen Fall vom AVG selbst keine Gefährdungen aus. Auf der Ladeplattform werden keine Güter gelagert und die Sturmflutvorhersagen von dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und NLWKN ermöglichen einen mindestens zwölfstündigen Vorlauf für entsprechende Sicherungsarbeiten am AVG, um z. B. Rohrleitungen abzuschiebern und zu entleeren oder Personal zu evakuieren.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.20) cc) Es widerspricht schlicht den wissenschaftlichen Erkenntnissen, wenn es im UVP-Bericht heißt: „*Der Klimawandel macht sich bisher vorwiegend als Anstieg der durchschnittlichen Lufttemperatur und in Verbindung damit durch ein Zunehmen der Sommer- und heißen Tagen sowie ein Abnehmen der Frost- und Eistage bemerkbar. In Bezug auf Niederschlagssummen, Wind und Sturm sind bisher keine eindeutigen Trends feststellbar.*“ (vgl. Heft 11, S. 574)

Erwiderung Antragstellerin:
Mit dieser Aussage werden in der allgemein verständlichen Zusammenfassung im Zusammenhang mit dem Schutzgut Klima die bereits erkennbaren Trends der Klimasignale kurz zusammengefasst. Da der verstärkte Meeresspiegelanstieg zwar eine Klimawandelfolge ist, aber nicht das Schutzgut Klima beschreibt, wird er an dieser Stelle nicht berücksichtigt, aber in Heft 11, Kap. 7.10.4 (S. 496 ff.) behandelt.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.20) Der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) hat am 25. September 2019 seinen „Sonderbericht über die Ozeane und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima" (Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate - SROCC) veröffentlicht. Die Erkenntnisse aus dem SROCC zeigen für die Messperiode 1993- 2015 einen deutlich schneller ansteigenden Meeresspiegel, als noch im letzten insoweit einschlägigen Bericht des IPCC aus 2013 als mittlerer Anstieg angenommen worden war.

Für die zukünftige Entwicklung würde selbst bei weltweit erfolgreichen Klimaschutzbemühungen und der Reduzierung des globalen Temperaturanstiegs auf weniger als 2 °C im niedrigsten Emissionsszenario, der mittlere globale Meeresspiegel bis Ende des Jahrhunderts um 28 bis 57 cm steigen. Im höchsten Emissionsszenario („Weiter-wie-bisher-Szenario“), auf dem sich die derzeitigen Entwicklungen von Treibhausgasemissionen bewegen, entwickelt sich der mittlere globale Meeresspiegelanstieg bis zum Jahr 2100 auf 55 bis 140 cm. Gegenüber dem Bericht des IPCC aus 2013 ergibt sich demnach eine Änderung um ca. 20 cm nach oben (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), SROCC, 2019, Tab. 4.3, 4.5)

Die Häufigkeit von Extremereignissen, die historisch seltene Hochwasserereignisse darstellen, steigt. Bereits kleine Änderungen im mittleren Meeresspiegel können die Frequenz und Stärke von Hochwasserereignissen erhöhen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-48).

Auf Grund des Meeresspiegelanstiegs verändert sich darüber hinaus in der Deutschen Bucht und in den Ästuaren die Tidedynamik. Daraus resultieren veränderte Sedimenttransporte und morphologische Veränderungen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-69). Die Nordseeregion wird sehr wahrscheinlich ein oder das Gebiet mit dem höchsten Zuwachs der Extremwasserstände in Europa sein.

Der Anstieg des mittleren Meeresspiegels in der Nordsee führt in den Flussmündungen zu einer stärkeren Anhebung des mittleren Tidehochwassers als des mittleren Tideniedrigwassers. Der Tidehub nimmt zu und die Form der Tidekurve verändert sich. Die Flutstromgeschwindigkeiten nehmen in den meisten Bereichen stärker zu als die Ebbestromgeschwindigkeiten.
All das wird auch auf die Verhältnisse in der Unterelbe zurückwirken, Beweis: Sachverständigengutachten,

In einem, wie hier, vom Klimawandel unmittelbar betroffenen Bereich sind Maßnahmen zur Anpassung an erhöhte Pegelstände, an geänderte Sedimenttransporte und Tidedynamiken sowie häufigere und extreme Sturmfluten geboten, nicht hingegen „Verschärfungsmaßnahmen“ durch zusätzliche Sedimentbewegungen durch weitere und kontinuierlich erforderliche Ausbaggerungen für die Zufahrt zum Anleger und die dortige Liegewanne.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Folgen des Klimawandels einschließlich des Meeresspiegelanstiegs für die Unterelbe werden in Heft 11, Kap. 7.8.2.3 behandelt

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zu den Folgen des Klimawandels zur Kenntnis. Soweit es das Vorhaben der Antragstellerin betrifft, sind die Folgen des Klimawandels geprüft und es wurden Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber Folgen des Klimawandels soweit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Dem Prinzip der wirksamen Umweltvorsorge ist insoweit Rechnung getragen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.21) 6. Un- und Störfallrisiken sowie Schutzobjekte unzureichend betrachtet; gesetzeskonforme UVP auch deswegen ausgeschlossen; angebliche FFH-Verträglichkeit tatsächlich nicht gegeben; Kompensationsflächenplanung mangelhaft

a) Bei LNG handelt es sich um einen „gefährlichen Stoff“ im Sinne des Störfallrechts. „Gefährliche Stoffe“ sind danach „explosive Stoffe“ und „entzündbare Gase“; „verflüssigte entzündbare Gase und Erdgas“ sind zudem so genannte „namentlich aufgeführte gefährliche Stoffe“ (vgl. Ziffern 1.2.1, 1.2.2 und 2.1. der „Stoffliste“ der Störfallverordnung).

Bei LNG besteht die Gefahr einer Entzündung des Gases bei der Verflüssigung oder der Vergasung im LNG-Terminal sowie bei Austritt der tiefkalten Flüssigkeit aus ihrem Transport- oder Lagerbehälter. Das Gas nach Regasifizierung des LNG ist darüber hinaus explosiv.

Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, dabei bildet sich eine entzündbare Wolke. Entzündet sich diese Wolke, würde sie Richtung Austrittsquelle zurückbrennen und dort gegebenenfalls zu weiteren Reaktionen führen, Beweis: Sachverständigengutachten.

Im UVP-Bericht heißt es demgegenüber (lediglich): „*Bei Austritt ins Wasser verdampft LNG allerdings aufgrund der hohen Wärmeleitfähigkeit des Wassers schneller.*“ (Heft 11, S. 78)
Das Szenario des Zurückbrennens zur Austrittsquelle ist offenbar von vornherein unberücksichtigt geblieben. Das ist fehlerhaft.
Entsprechendes gilt beispielsweise für die fehlende Betrachtung der Havarie eines LNG-Tankers mit einem anderen Schiff, insbesondere auch mit einem Gefahrguttransport im engen Fahrwasser der Unterelbe unter den dortigen realen Bedingungen.

Betrachtet wurden (immerhin) Lachenbrände (pool fire) bei denen der Dampf oberhalb einer LNG-Lache am Boden verbrennt; Fackel- oder Freistrahlbrände (Jet fire), die bei einer Freisetzung des LNG unter hohem Druck im Strahl entstehen können; Gaswolkenbrände (VCF, vapor cloud fire), bei denen das Gas-Luft-Gemisch schnell durch die Fortpflanzung der Flamme durch die Gas-Wolke verbrennt (vgl. Heft 11, S. 79).
Ist das Gas-Luft-Gemisch explosiv, kann es bei Entzündung auch zu einer Gaswolkenexplosion (VCE, vapor cloud explosion) kommen, bei der nicht nur Hitze freigesetzt wird, sondern auch eine Druckwelle entsteht.

b) Der UVP-Bericht stellt sodann fest: „*In der Folge von Bränden und Explosionen können in der Umgebung weitere Brände ausgelöst und umliegende Anlagen geschädigt*

oder zerstört werden. Während des Umschlagbetriebs könnte LNG durch ein Abreißen der Ladearme freigesetzt werden. ... Eine Freisetzung ist aber auch durch ein Leck in der von den Löschköpfen zum landseitigen Terminal führenden Rohrleitungen denkbar. Ein solches Leck in der Rohrleitung wurde von ISC (2021b, S. 13 ff.) im Gutachten zur Ermittlung von angemessenen Abständen zu schutzbedürftigen Gebieten als relevantes Szenario berücksichtigt. Anhand der untersuchten Szenarien für den LNG-Umschlag und den landseitigen Energie-Terminal werden in dem Gutachten 300 m als angemessener Abstand empfohlen. Des Weiteren wird festgestellt, dass sich innerhalb dieses Abstands keine Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG befinden, keine Wohngebiete, öffentlichen Einrichtungen und Naturschutzgebiete, keine Natura-2000-Gebiete und keine wichtigen Verkehrswege im Sinne des Störfallrechts.“ (vgl. Heft 11, S. 79)

aa) Zunächst wird bestritten, dass ein Abstand von lediglich 300 m in Anbetracht der erheblichen Dimension von Anleger, Tankschiffen und Terminal störfallrechtlich als angemessener Abstand anzusehen ist, Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.1.4

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück und verweist zur Begründung auf ihre Abwägung zu B.1.4.

Text Stellungnahme:
(B.1.22) bb) Unabhängig davon ist es schlicht unzutreffend, dass sich innerhalb dieses Abstands keine zu betrachtenden Schutzobjekte befänden:

(1) Tatsächlich befinden sich östlich und in einer Entfernung von weniger als 300 m zum Anleger mit dem FFH-Gebiet „Unterelbe“ und dem Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ sehr wohl und gerade maßgebliche Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG. Bemerkenswerter Weise stellte das seinerzeit nicht nur die „Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020 (dort S. 31) fest, auch der jetzige UVP-Bericht sagt an anderer Stelle im Rahmen der FFH-Verträglichkeit selbst und zutreffend: „*FFH-Gebiet „Unterelbe“ (DE 2018-331), in ca. 200 m Entfernung* (vgl. Heft 11, S. 588)
Das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ als Teil des FFH-Gebiets „Unterelbe“ liegt im Ästuarbereich der Unterelbe. Auf ungenutzten Flächen, entlang der Gewässerränder und im überwiegend naturnah ausgebildeten Uferbereich der Elbe haben sich zum Teil großflächige Röhrichte ausgebildet, denen hier zum Teil ausgedehnte Wattflächen vorgelagert sind. Das Elbeästuar ist ein einzigartiger und dynamischer Lebensraum von herausragender internationaler Bedeutung für alle ästuartypischen Lebensräume, Pflanzen und Tiere. Weite Teile des Elbeästuars sind ein international und national bedeutendes Refugium für eine Vielzahl hochspezialisierter Brut- und Gastvogelarten, die hier ideale Fortpflanzungs- und Rastbedingungen vorfinden. Dazu gehören als wertbestimmende Arten Flussseeschwalbe, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Lachseeschwalbe, Nonnengans, Rohrdommel, Rohrweihe, Säbelschnäpler, Singschwan, Sumpfohreule, Tüpfelsumpfhuhn, Wachtelkönig, Weißsterniges Blaukehlchen, Weißstorch, Wiesenweihe, Zwergschwan.

Daneben stellen insbesondere die Elbe und der Ostemündungsbereich wichtige Lebens- bzw. Teillebensräume für gefährdete Fischarten dar, wie z. B. Schnäpel, Finte, Atlantischer Lachs, Fluss- und Meerneunauge sowie Meerforelle. Außerdem kommen Schierlings-Wasserfenchel und Fischotter vor (vgl. insgesamt die NSG-Verordnung).

Auf der schleswig-holsteinischen Seite befindet sich zudem das Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“.

Ein Störfall beispielsweise infolge eines Lecks in den Rohrleitungen oder eine Havarie eines 345 m langen LNG-Tankschiffs hätten gravierende Auswirkungen auf diese Gebiete, die dortigen Lebensraumtypen und wertbestimmenden Arten, Beweis: Sachverständigengutachten.

Es ist daher zutreffend, wenn der UVP-Bericht ausführt, dass zusammenfassend festzustellen sei, dass erhebliche Auswirkungen infolge von Havarien möglich seien; es ist indes unzutreffend, wenn es weiter heißt, dass aber das Risiko für derartige Unfälle „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61). Tatsächlich würde dieses Risiko durch 240 An- und Abfahrten von Q-Max-LNG-Tankern und 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe erheblich erhöht, siehe dazu ausführlich sogleich Ziffer 7.

Ein Un- oder Störfall zur Brutzeit würde beispielsweise den Bestand der genannten Vogelarten in dem Gebiet und damit die Erhaltungsziele für das Gebiet erheblich beeinträchtigen oder vernichten. Die Ausblendung dieser Auswirkungen unter anderem wegen einer angeblich nur „leichten Erhöhung“ des Havarieriskos ist mit dem europäischen und nationalen FFH-Recht nicht vereinbar. Im Ergebnis kann in Anbetracht einer in hohem Maße defizitären Prüfungsgrundlage eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen und Zielarten der FFH- und Vogelschutzgebiete nicht ausgeschlossen werden (so aber Heft 11, S. 178, 588). Eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende UVP ist auch wegen unzureichender Ermittlungen in naturschutzfachlicher Hinsicht ausgeschlossen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Siehe im Übrigen B.1.4

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die von diesem Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die genannten Schutzobjekte in Heft 11 dargelegt. Zu den störfallrechtlichen Risiken verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen zu B.1.4. Auswirkungen auf die genannten Schutzobjekte sind in den immissionsschutzrechtlichen Verfahren zu prüfen. Die Planfeststellungsbehörde hat eine Umweltverträglichkeitsprüfung unter Ziffer II.3.10 gemäß den gesetzlichen Anforderungen durchgeführt. In ihrer FFH-Verträglichkeitsprüfung unter Ziffer II.3.11.1 hat sie festgestellt, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Natura-2000 Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht zu erwarten sind. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die Antragstellerin in ihrem UVP-Bericht die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen in dem Umfang untersucht hat, in dem diese Risiken für das planfestgestellte Vorhaben relevant sind. Die Mehrheit der Risiken resultiert nicht aus den planfestgestellten Hafenanlagen und deren Bau, sondern aus dem Betrieb der LNG-Anlagen, der FSRU und ihrer Suprastukturen, die nicht Gegenstand dieser Planfeststellung ist. Sie sind in den entsprechenden Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG näher zu betrachten und zu regeln. Die Antragstellerin hat Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Risiken von schweren Unfällen und Katastrophen so weit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde als Ergebnis des Anhörungsverfahrens unter Beachtung umweltschützender Normen anderer Fachgesetze Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer I.4.1) verfügt, die Risiken im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Hafenanlagen weiter minimieren oder aussschließen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.23) (2) Dass die (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentierte Bundeswasserstraße Elbe kein wichtiger Verkehrsweg sein soll und deshalb ebenfalls als Schutzobjekt nicht betrachtet wurde, erstaunt sehr und ist rechtswidrig.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Siehe im Übrigen B.1.4

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand als nicht hinreichend begründet zurück, da die Einwendung nicht darlegt, inwiefern die Bundeswasserstraße Elbe als hoch frequentiert mit Gefahrguttransporten anzusehen ist.

Text Stellungnahme:
(B.1.24) cc) Vollständig unerwähnt ist, dass sich südlich des beabsichtigten Standorts und jenseits der Schwingemündung atomare Anlagen befinden, nämlich das (zwar nicht mehr in Betrieb befindliche) Atomkraftwerk Stade sowie insbesondere das Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle. Der Betrieb dieses Lagers ist bis 2046 genehmigt.

Etwa bei Havarien auf der Elbe kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Auswirkungen bis in den Bereich des atomaren Lagers reichen, das gilt nicht nur, aber insbesondere auch für den Fall einer Gaswolkenexplosion, Beweis: Sachverständigengutachten.

Im Rahmen der atomrechtlichen Schadensvorsorge, so wie sie seit der Kalkar-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts unverändert gilt (vgl. BVerfG, Beschl. v. 8. August 1978 - 2 BvL 8/77, BVerfGE 49, 89, 143), sind auch prognostische Einschätzungen über künftige Entwicklungen und Geschehensabläufe einzustellen. Das heißt, Gefahren und Risiken durch Störwirkungen von außen bzw. von Dritten müssen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik „praktisch ausgeschlossen“ erscheinen.
Das wiederum bedeutet, dass bei der Beurteilung von Schadenswahrscheinlichkeiten nicht allein auf das ingenieurmäßige Erfahrungswissen zurückgegriffen werden darf, sondern Schutzmaßnahmen auch anhand bloß theoretischer Überlegungen und Berechnungen in Betracht zu ziehen sind, um Risiken auf Grund noch bestehender Unsicherheiten oder Wissenslücken zuverlässig auszuschließen. Unsicherheiten bei der Risikoermittlung und -bewertung sind nach Maßgabe des sich daraus ergebenden Besorgnispotenzials durch hinreichend konservative Annahmen Rechnung zu tragen.

Auch wenn hier das vorhandene atomare Lager nicht direkt an den beabsichtigten Standort angrenzt, so wären nach den soeben dargestellten Grundsätzen jedenfalls die Auswirkungen einer Havarie von LNG-Tankschiffen auf der Elbe auf das atomare Lager in die Betrachtungen miteinzubeziehen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Siehe im Übrigen B.1.4

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.4 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.25) dd) Unmittelbar südlich von dem geplanten LNG-Terminal und Anleger befindet sich schließlich das Chemiewerk der Firma Dow. Dabei handelt es sich um einen Störfallbetrieb der „oberen Klasse“ im Sinne des Störfallrechts. Der Betrieb unterliegt den erweiterten Pflichten der Störfall-Verordnung (Information nach §§ 8a und 11 der Störfall-

Verordnung für die Öffentlichkeit“ u.a. der Firma Dow Deutschland Anlagengesellschaft bmH). Auf dem Anlagengelände werden kennzeichnungspflichtige Gefahrenstoffe gelagert. Gehandhabte gefährliche Stoffe sind Chlor, Propylen, Propylenoxid, Phosgen und Salzsäuregas.

Chlor kann Brand verursachen oder verstärken, es führt zu Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht Haut-, Augen- und Atemwegsreizungen. Chlor ist überdies als sehr giftig für Wasserorganismen eingestuft. Bei Propylen handelt es sich um ein „extrem entzündbares Gas“. Propylenoxid ist ebenfalls „extrem entzündbar“, zudem giftig bei Hautkontakt oder Einatmen; es verursacht Hautreizungen und schwere Augenreizungen; es kann die Atemwege reizen, genetische Defekte verursachen und Krebs erzeugen. Phosgen verursacht Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden. Salzsäuregas ist giftig beim Einatmen; es verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden.

Nördlich des geplanten Standorts befindet sich die Oxidfabrik der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), ebenfalls ein Störfallbetrieb der „oberen Klasse“. In der weiteren Umgebung sind weitere Störfallbetriebe der „oberen Klasse“ angesiedelt.

Im UVP-Bericht heißt es dazu, dass auch untersucht worden sei, „*ob es zwischen den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen des Energie-Terminals einschließlich des Umschlags an AVG und LK II und den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen der benachbarten Betriebsbereiche der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), der Buss Terminal Stade GmbH & Co. KG und der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH zu Dominoeffekten kommen könnte. Den Berechnungen wurden die Anlagenteile zugrunde gelegt, die die größte zusammenhängende Stoffmenge enthalten oder bei denen aufgrund der Betriebsbedingungen die größten Auswirkungen zu erwarten sind. Berücksichtigt wurde unter anderem auch die Freisetzung von LNG aus den Verbindungsleitungen zwischen den Löschköpfen von AVG und LK II mit dem landseitigen Energie-Terminal. Im Gutachten konnte gezeigt werden, dass zwischen betrachteten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Dominoeffektes erfüllten. Ein Dominoeffekt wird daher vernünftigerweise ausgeschlossen (vgl. ISC 2021a, S. 24 und S. 41 f.).*“ (Heft 11, S. 79)

Diese Schlussfolgerung geht bereits deshalb fehl, weil bestimmte Szenarien wie beispielsweise das Zurückbrennen zur Austrittsquelle und die damit einhergehenden Folgen oder die Folgen einer Havarie nicht mit Blick auf Dominoeffekte zu den Chemiebetrieben betrachtet worden sind, Beweis: Sachverständigengutachten.

Vorstehendes ist umso erstaunlicher, weil die Besonderheit am Standort Stade gerade darin besteht, dass es sich bei der Elbe um ein stark befahrenes Revier handelt und der geplante Liegeplatz sich weit flussaufwärts befindet. Es gibt weltweit zurzeit keinen Liegeplatz zum Laden bzw. Löschen verflüssigter Gase, auf den die eben genannten Kriterien zutreffen (siehe auch nachfolgende Erläuterungen unter Punkt 7.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Siehe im Übrigen B.1.4

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Abwägung zu B.1.4. Störfallrechtliche Risiken sind in den immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren abschließend zu beschreiben und zu bewerten. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(B.1.26) c) Laut Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) müssen Maßnahmen zur geschuldeten landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes an Ort und Stelle des Eingriffs ansetzen, da anderenfalls die Anforderungen verfehlt werden, welche die Rechtsprechung an eine solche Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes richtet. Auf Bützflether Gebiet sind keine Ausgleichsmaßnahmen in Form von Kompensationsflächen für den Verlust von Fläche durch das hier beantragte Projekt angedacht. Auch kleinräumig vorhandene Potenziale werden nicht genutzt wie die Grünachse zwischen dem Industriegebiet und dem (Wohn-)Ort Bützfleth. Für Baustelleneinrichtungen oder Lager vorübergehend genutzte Flächen werden nicht wiederhergestellt oder sogar aufgewertet mit dem Hinweis auf übergeordnete Planungen, die hier Industrienutzungen vorsehen.

Erwiderung Antragstellerin:
Das Kompensationskonzept entspricht den rechtlichen Anforderungen. Die Einwenderin suggeriert einen Vorrang von Ausgleichs- gegenüber Ersatzmaßnahmen, den es im BNatSchG nicht gibt.

Abwägung PFB:
Maßnahmen zur landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sind nicht erforderlich, da der Landschaftspflegerische Begleitplan keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG festgestellt hat. Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.26) Auch wird die Inanspruchnahme deshalb nicht als wesentliche Beeinträchtigung gewertet und findet damit keinen Niederschlag bei der Berechnung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Eine entsprechende Berücksichtigung und Berechnung ist aber erforderlich, da bei der Ausweisung der Industrieflächen in den übergeordneten Planungen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung noch keine Anwendung erfuhr. Kompensationsflächen müssen laut BNatSchG jedoch zumindest in einem sachlich-funktionellem Zusammenhang mit dem Eingriff stehen; die beeinträchtigten Funktionen müssen gleichartig wiederhergestellt werden. Während ein Ausgleich nicht am Ort des Eingriffs erfolgen muss, muss er sich zumindest jedoch auch dort auswirken. Gerade dieses letzte Kriterium ist im Falle der vorgesehen Ausgleichsflächen jedoch nicht gegeben. Die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen liegen in anderen naturräumlichen Zusammenhängen und können für die verdrängten Arten (Flora wie Fauna) kein Ersatzlebensraum darstellen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Inanspruchnahme dieser Flächen wird zwar im Sinne des UVPG nicht als erheblich bewertet, aber sie wurden dennoch bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfes im Sinne der Eingriffsregelung berücksichtigt. Sofern sie nicht wiederhergestellt werden, wurde dabei ein dauerhafter vollständiger Verlust der Werte und Funktionen angenommen. Das Kompensationskonzept entspricht den rechtlichen Anforderungen. Die Einwenderin suggeriert einen Vorrang von Ausgleichs- gegenüber Ersatzmaßnahmen, den es im BNatSchG nicht gibt. § 15 Abs. 2 BNatSchG stellt unterschiedliche Anforderungen an Ausgleich und Ersatz: *„Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.“*

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG ermittelt und Ausgleichsmaßnahmen durch Wiederherstellung in den Eingriffsbereichen sowie Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung genügt den rechtlichen Anforderungen. Die Einwendung trifft nicht zu und wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.26) Ein rein rechnerischer bilanzieller Ausgleich/Ersatz verkennt die Bedeutung der Lebensraumvernetzung.

Erwiderung Antragstellerin:
Das Kompensationskonzept entspricht den rechtlichen Anforderungen. Die Notwendig von Kompensationsmaßnahmen, die über den biotopwertbezogen rechnerisch ermittelten Bedarf hinausgehen, wurde geprüft.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin und weist die Einwendung zurück.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.26) Die Ausgleichs-/Ersatzflächen befinden sich in Natura 2000 – Gebieten, die schon im derzeitigen Zustand eine sehr hohe Wertigkeit besitzen. Die Ausgleichsmaßnahmen haben Veränderungen des derzeitigen Zustands zum Ziel, ohne dass belegt wird, dass dadurch eine tatsächliche höhere Lebensraumqualität entsteht, die auch den aus dem Vorhabengebiet verdrängten Arten nützt,

Erwiderung Antragstellerin:
Die Kompensationsflächen sind aufwertungsfähig und werden durch die gewählten Kompensationsmaßnahmen ökologisch aufgewertet.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die Aufwertungsfähigkeit der Kompensationsflächen in Heft 11, Kapitel 14.6 eingehend dargelegt. Die Einwendung ist unbeachtlich, da sie nicht hinreichend begründet ist.

Text Stellungnahme:
(B.1.27) Gleichzeitig werden durch das Vorhaben Gebiete mit teils sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz und die Erhaltung der biologischen Vielfalt irreversibel zerstört (Bützflether Außendeich, Bützflether Sand). Auf den benannten Gebieten brüteten im Jahr 2020 unter anderem Baumpieper, Gartenrotschwanz und Gartengrasmücke – allesamt Vogelarten mit erhöhter Bedeutung für den Artenschutz. Darüber hinaus sind bauzeitliche Beeinträchtigungen auch der Lebensraumfunktion weiterer wertgebender Brut- und Rastvögel wie u.a. Reiher- und Stockente und verschiedener Fledermausarten zu erwarten.

Der UVP-Bericht stuft diese Verluste jedoch nicht als erheblich im Sinne des UVPG ein, da die betroffenen Flächen innerhalb eines gültigen Bebauungsplans liegen und damit „unabhängig vom geplanten Vorhaben ein weitgehender Wert- und Funktionsverlust auf einer deutlich größeren Fläche des Gebietes zu erwarten“ sei (Heft 11, S. 381). Diese Aussage ist weder fachlich noch rechtlich haltbar,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Die methodische Herangehensweise entspricht den Empfehlungen einschlägiger Leitfäden und Fachveröffentlichungen. Gemäß European Commission (2017: Environmental Impact Assessment of Projects. Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU) ist die Grundlage der UVP ein Basisszenario, das den aktuellen Zustand der Umwelt und deren wahrscheinliche Entwicklung ohne Durchführung des Projektes beschreibt (vgl. dort S. 24 und S. 34 ff.). Auch Balla et al. (2018: Überblick zum Stand der fachlich-methodischen Berücksichtigung des Klimawandels in der UVP (UBA-FB 002554/ANH,3) weisen auf die Notwendigkeit hin, im UVP-Bericht nicht nur den aktuellen, sondern auch den zukünftigen Zustand der Umwelt zu beschreiben, soweit dies für die Prognose und Bewertung der Auswirkungen relevant ist. Zu berücksichtigen sind sowohl Entwicklungen infolge des Klimawandels also auch solche infolge einer veränderten Landnutzung. Als mögliche Grundlagen dafür führen sie ausdrücklich Bebauungs-, Flächennutzungs-, Regional- und Landesentwicklungspläne an (vgl. dort S. 46 ff.).

Abwägung PFB:
Im Bereich des 365 ha großen Gebietes Bützflether Außendeich und Bützflether Sand kommt es laut Heft 11, S. 381 im Umfang von ca. 4,14 ha zur Inanspruchnahme einer Fläche für die Baustelleneinrichtung mit Zufahrt, die aber nur etwa zur Hälfte innerhalb des im LRP ausgewiesenen Gebietes mit besonderer Bedeutung liegt. Die Antragstellerin hat die Flächeninanspruchnahmen in den benannten Gebieten nach Maßgabe der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, des besonderen Artenschutzes und des gesetzlichen Biotopschutzes eingehend geprüft. Insoweit ist der Planfeststellungsbehörde eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 3 nach Maßgabe der geltenden Gesetze möglich. Auf die Umweltverträglichkeitsprüfung der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer II.3.10 wird verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.28) Aus den Unterlagen folgt, dass Grundlagen des UVP-Berichts fehlerhaft bzw. unvollständig ermittelt und beschrieben worden sind. Damit ist auch aus naturschutzfachlicher Sicht eine ordnungsgemäße UVP von vornherein ausgeschlossen.

Erwiderung Antragstellerin:
Der UVP-Bericht wie auch das Kompensationskonzept entsprechen den rechtlichen Anforderungen und stehen einer ordnungsgemäßen UVP nicht im Wege.

Abwägung PFB:
Der UVP-Bericht der Antragstellerin genügt den Anforderungen des § 16 UVPG i. V. m. Anlage 4 UVPG. Auf die Umweltverträglichkeitsprüfung der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer II.3.10 dieses Beschlusses wird verwiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen den Unterlagen im Gegenteil die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen in ausreichender Aktualität zu Grunde, so dass auf dieser Grundlage eine Entscheidung ergehen kann. Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.29) 7. Gefährdung des Schiffsverkehrs durch LNG-Anleger und dessen Betrieb; erheblich erhöhte Havarierisiken und deren Umweltfolgen in hohem Maße defizitär bzw. gar nicht betrachtet

Die Deutsche Bucht ist eines der am stärksten befahrenen Reviere der Welt, mit einem großen Verkehrsaufkommen zum Hamburger Hafen. Bei der Elbe handelt es sich dementsprechend um eine stark befahrene Bundeswasserstraße.

Der geplante Anleger befände sich weit, nämlich 60 km, flussaufwärts. Der geplante Anleger befände sich zudem genau in dem Bereich, in dem Richtungsänderungen der Schifffahrt nötig sind („Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020, S. 104). Die Unterelbe verändert dort ihren Verlauf, sie „knickt ab“.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, darf es keine massiven Einschnitte in den Verkehrsablauf geben, wenn die LNG-Tankschiffe die Deutsche Bucht und die Elbe befahren. Das kann nicht gewährleistet werden:

a) Beabsichtigt sind 240 An- und Abfahrten im Jahr mit erforderlichen 180°-Wendemanövern von 345 m langen LNG-Tankschiffen und 584 An- und Abfahrten von LNG-Schiffen verschiedener Größe mit entsprechenden Manövern (vgl. Erläuterungsbericht, S. 55).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs wird nicht bereits durch jede Beeinflussung des Verkehrsablaufs beeinträchtigt; vielmehr müssen sachlich angemessene Einschränkungen z. B. durch Verkehrsführungsregelungen sowie Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen hingenommen werden (*Peter/Ehlers*, in: Seeaufgabengesetz, 5. Online-Aufl. 2021, § 1 Rn. 16; vgl. BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19, Rn. 182, juris: "*Der Begriff der Leichtigkeit darf nicht zu eng ausgelegt werden; bloß unerhebliche Beeinträchtigungen sind unbeachtlich*.").

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis und weist die Stellungnahme hinsichtlich einer vorhabenbedingten Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Elbe zurück.
Wie bereits auch die Antragstellerin dargelegt hat, hat die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV im Rahmen des Verfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ihrerseits keine Bedenken bestehen. Vielmehr ist eben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch geeignete schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen der WSV sicherzustellen. Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen sein. Diese Genehmigungen werden durch die WSV erteilt und dienen dem Zweck der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.
Die Einschätzung einer generellen Erhöhung des Havarierisikos allein auf Basis von Schiffsabmessungen und Fahrrinnenbreiten teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Antragstellerin hat im Rahmen von Modellierungen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen) nachgewiesen, dass die entsprechenden Bemessungsschiffe (hier: Q-Max Tankschiffe) die An- und Ablegemanöver, einschließlich des Rückwärtseindrehens in die Fahrrinne mit entsprechender Schlepperunterstützung, absolvieren können.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.29) Dafür steht nur eine Trassenbreite von 300 - 320 m zur Verfügung (vgl. Heft 10a, S. 28).

Erwiderung Antragstellerin:
Es steht das gesamte Fahrwasser zur Verfügung.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.29) Die Fahrrinne hat eine Tiefe 13,9 m, direkt angrenzend an die Fahrrinne bestehen Tiefen von lediglich um die 6,5 m bis zu 0,7 m bzw. teilweise gibt es sogar trockenfallende Bereiche (vgl. Heft 0, Bl. 20, Seekarte).

Es gibt - aus guten Gründen - weltweit keinen Standort, der auch nur ansatzweise vergleichbare nautische Bedingungen aufweist (vgl. auch Heft 10a, S. 1).

Erwiderung Antragstellerin:
Die Gebiete mit geringer Tiefe liegen außerhalb des Fahrwassers.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde weist ihrerseits auf den mittleren Tidehub im Bereich des Vorhabens (Pegel Grauerort) von ca. 3,10 m hin (Gezeitenkalender 2023; Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), 2022). Auch das Auftreten von Mindertiefen außerhalb des durch die WSV zu unterhaltenden Fahrwassers ist kein vorhabenspezifischer Sachverhalt, sondern liegt vielmehr in der natürlichen Gewässermorphologie begründet.
Inwiefern weltweit ein Hafen unter vergleichbaren nautischen Bedingungen besteht, kann die Planfeststellungsbehörde nicht beurteilen. Allerdings vermag die Planfeststellungsbehörde auch das Fehlen eines vergleichbaren Standortes nicht als Versagensgrund anerkennen.

Text Stellungnahme
(noch B.1.29) b) Zur Ausführung kommen soll für den Anleger die Variante 3. Sie biete mit Längs- und Querwand einen guten Schutz für die Gas-Tanker. Mit einem Abstand von 160 m zum Fahrwasser sei die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs noch ausreichend gegeben. Das rückwärtige Auslaufen aus dem Hafen sei durch umfassende Versuchsläufe getestet und „für gut befunden“ worden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 23). Beim Auslaufen aus dem Hafen sei rückwärtiges Manövrieren erforderlich. Das rückwärtige Auslaufen und Drehen im Elbstrom ließe sich aber zügig „in einem tolerierbaren Zeitfenster“ durchführen, ohne dass der Schiffsverkehr übermäßig behindert werde (vgl. Erläuterungsbericht, S. 44).

c) Tatsächlich findet sich aber nirgendwo der Zeitbedarf für die 240 An- und Abfahrten mit Wendemanövern im Fahrwasser von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern sowie für die 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe mit ihren jeweiligen Wendemanövern im Fahrwasser. Ein „tolerierbares Zeitfenster“ besteht tatsächlich nicht, Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Die durchschnittliche Zeit für die Ablegemanöver der Simulationsuntersuchung, vom Ablegen bis zum kursgerechten Liegen, betrug durchschnittlich 18 Minuten. Für die Koordinierung des Verkehrs im Fahrwasser stellt das kein Problem dar.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bedenken der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis und weist die Stellungnahme hinsichtlich einer vorhabenbedingten Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Elbe zurück.

Die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV hat im Rahmen des Verfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ihrerseits keine Bedenken bestehen. Die ebenfalls verfahrensbeteiligte Lotsenbrüderschaft Elbe, deren Mitglieder für die tatsächliche Durchführung der An- und Ablegemanöver verantwortlich sind, hat bzgl. einer möglichen Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt ebenfalls keine Bedenken geäußert. Vielmehr ist eben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch geeignete schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen der WSV sicherzustellen. Der von der Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung genannte Zeitraum für das Ablegemanöver sieht die Planfeststellungsbehörde als unbedenklich an.

Text Stellungnahme:
(B.1.30) d) Die Abstandsangabe von 160 m ist zudem unzutreffend. Tatsächlich ragen zwei der im Zusammenhang mit dem Anleger geplanten Bauwerke nicht nur näher als 160 m an das Fahrwasser heran, sie ragen sogar über den Tonnenstrich hinaus und in das Fahrwasser hinein (vgl. die Abbildungen Erläuterungsbericht, S. 10, sowie Heft 0 Bl. 2, Bl. 3).

Die Folgen, dass diese Bauwerke durch LNG-Tankschiffe bei Ein- und Ausfahren oder durch den vorbeifahrenden Schiffsverkehr gerammt werden, sind überhaupt außer Acht geblieben.

In der „Nautischen Simulationsanalyse“ werden die Bauwerke des Anlegers bezeichnenderweise nur unvollständig dargestellt, insbesondere fehlen dort die über den Tonnenstrich ragenden Bauten (vgl. Heft 4, Abb. 5 ff.). Zugleich zeigt die Nautische Simulationsanalyse in Abb. 9 aber eindrücklich, wie aufwändig auch nur eine einzige rückwärtige Ausfahrt eines LNG-Tankschiffs und mit wie vielen einzelnen Manöverschritten direkt im Fahrwasser sie verbunden wäre.
Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.1.29.
Die Aussage, dass die geplanten Bauwerke über den Tonnenstrich hinaus in das Fahrwasser ragen, ist falsch. Durch die Verlegung der Tonne 101 auf die von der WSV genannte Position ergibt sich ein Abstand von ca. 77m zum Tonnenstrich und 160m zur für die Großschifffahrt relevanten Trasse.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Deutschen Umwelthilfe zur vermeintlich unzutreffenden Darstellung der Abstände des AVG zum Fahrwasser und zur Komplexität des Ablegemanövers zur Kenntnis und weist die Bedenken der Deutschen Umwelthilfe zurück.
Die Antragstellerin hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Erwiderung glaubhaft dargelegt, dass die im Antrag auf Planfeststellung gemachten Angaben zum Abstand der Hafenanlagen zum Fahrwasser korrekt sind. Auch kann die Planfeststellungsbehörde der Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe in Bezug auf das Fehlen von Anlagenteilen in der nautischen Simulationsstudie nicht folgen. Im Rahmen der Simulationsstudie sind An- und Ablegemanöver simuliert worden, wobei im Modell nur die hierfür relevanten Anlagenteile zu berücksichtigen sind. Kann z. B. ausgeschlossen werden, dass ein Anlagenteil von einem der manöverbeteiligten Schiffe berührt werden kann, da es z. B. zu tief unter Wasser liegt, muss dieses nicht bei der Simulation berücksichtigt werden.
Die Komplexität des Ablegemanövers mit Rückwärtseindrehen bei beschränkten Platzverhältnissen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unstrittig. Allerdings ist alleine diese Komplexität kein Versagensgrund, sondern erfordert vielmehr ein erhöhtes Maß an Planung und Umsicht bei den Beteiligten. Dass die Manöver grundsätzlich sicher

durchgeführt werden können, hat die Antragstellerin nachgewiesen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen).

Text Stellungnahme:
(B.1.31) e) Die Nautische Simulationsanalyse ist zudem weiter defizitär:

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.1.29.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.31) Alle Simulationsläufe wurden nur am Tag bei guter Sicht gefahren. Auf Simulationen mit verminderter Sicht oder bei Dunkelheit wurde verzichtet (Heft 4, S. 20). Das bildet die Realität in Norddeutschland und auf der Elbe schlechterdings nicht ab.

Erwiderung Antragstellerin:
Es gibt nachts oder bei Dunkelheit keine relevanten Einschränkungen für die Durchführung der Manöver. Es gilt eine Beschränkung für das Befahren des Reviers mit Gefahrgutschiffen bei Sichtweiten unter 2000 m.

Abwägung PFB:
Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist hier kein Mangel in den Antragsunterlagen festzustellen.
Um die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Elbe zu gewährleisten, wird die Elbe durch die WSV als Bundeswasserstraße betrieben. So wird z. B. bei Witterungsverhältnissen, die ein sicheres Befahren der Elbe oder ein Manövrieren auf der Elbe nicht mehr sicher zulassen (z. B. Sturm, schlechte Sicht), die Fahrt auf der Bundeswasserstraße eingeschränkt. Eine solche Einschränkung für den gesamten Verkehr oder für einzelne Schiffsklassen (z. B. Begrenzung des Tiefganges, Gefahrgutschiffe) hat regelmäßig zur Folge, dass Schiffe in der deutschen Bucht auf Reede liegen und auf die Erlaubnis zum Befahren der Elbe warten müssen. Im Falle des AVG muss beispielsweise ein gelöschter LNG-Tanker ggf. bis zur Freigabe des Auslaufmanövers im AVG verbleiben.
Die Antragstellerin hat die Durchführbarkeit der relevanten Manöver bei hierfür bereits kritischen Wetterbedingungen durch Computersimulationen ausreichend nachgewiesen. Die Modellierung von Manövern für Witterungsbedingungen, bei denen das Manövrieren ohnehin als unzulässig (keine Freigabe durch WSV) oder aus nautischen Gründen als undurchführbar eingestuft wird, ist hier nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.31) Einschränkungen wie z. B. maximale Geschwindigkeiten bei Ein- und Auslaufen, maximale Drehraten (RoT) oder sonstiges wurden im Zuge der Studie ausdrücklich nicht berücksichtigt (vgl. Heft 4, S. 22).

Verhält es sich aber so, kann weder der Zeitbedarf für Wendemanöver usw. beurteilt und ins Verhältnis zur Blockade des auf der Elbe durchlaufenden Schiffverkehrs gesetzt werden, noch kann eine valide Aussage über An- und Abfahrten insbesondere auch bei nicht idealen Wetterbedingungen getroffen werden.

f) Die Nautische Simulationsanalyse gesteht bereits selbst zu: „*Es zeigte sich in allen Läufen, dass aufgrund des geringen Manöverraumes, frühzeitige Reaktionen auf ungewünschte Bewegungstendenzen erforderlich sind und wenig Spielraum für Fehlerkorrekturen vorhanden ist.*“ (Heft 4, S. 37)

Erwiderung Antragstellerin:
Die Manöver erfolgen grundsätzlich mit der situationsangepassten Geschwindigkeit bzw. Drehrate.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die von der Deutschen Umwelthilfe bzgl. der Aussagekraft der nautischen Simulationsstudien vorgebrachten Bedenken zurück.
Einschränkungen für Geschwindigkeiten oder Drehzahlraten im Rahmen der Simulationsstudie erachtet die Planfeststellungsbehörde nicht als zwingend erforderlich. Die An- und Ablegemanöver werden von der jeweiligen Schiffsführung mit Unterstützung durch Lotsen und Schlepper durchgeführt. Hierbei wird die Schiffsführung die Drehraten und Geschwindigkeiten an die jeweilige Situation anpassen müssen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.31) Trotz Zugrundelegung theoretischer „Idealbedingungen“ ergibt sich aus der „Laufliste“ der Nautischen Simulationsanalyse (Heft 4, S. 25) vor allem aber tatsächlich, dass ein maßgeblicher Anteil der Simulationsläufe als „nicht sicheres Manöver/Kollision“ und „kritisches Manöver ohne Reserven“ bewertet wurde, und zwar für alle drei Bemessungsschiffe. In 40 Prozent (!) der - unter unvollständigen/unzureichenden/die Realität nicht abbildenden Bedingungen, siehe oben - durchgeführten Simulationsläufen ist danach keine ausreichende Sicherheit für An- und Abfahrt gegeben.

Und: Wenn in einem ersten Simulationslauf kein sicheres An- und Ablegen möglich war, wurde teils für den zweiten Simulationslauf die Windstärke reduziert (vgl. Heft 4, z. B. S. 30, 31). In der Praxis lässt sich die Windstärke nicht reduzieren.

Erwiderung Antragstellerin:
Hier handelt es sich bei der DUH um ein falsches Verständnis der Aufgabenstellung an den Fachgutachter. Die Simulationsuntersuchung diente der Ermittlung von Grenzbereichen, nicht der Durchführung von Manövern unter Idealbedingungen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe in Bezug auf die Realitätsferne der nautischen Simulationsstudie und fehlende Sicherheit bei den An- und Ablegemanövern zurück.
Wie die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung bereits darlegt, ist das Ziel der nautischen Simulationsstudien nicht, darzulegen, dass die simulierten Manöver jederzeit und unter allen äußeren Bedingungen durchgeführt werden können. Ziel der Simulationen ist es vielmehr, die Grenzen aufzuzeigen, innerhalb derer die Manöver sicher durchgeführt werden können. Hierzu ist es zwangsläufig erforderlich, dass ein wesentlicher Teil der Simulationsläufe als nicht durchführbar oder zu unsicher eingestuft wird. Auch die Anpassung der Modellparameter muss zwangsläufig solange erfolgen, bis eine sichere Durchführung der Manöver simuliert wird. Nur so kann festgestellt werden, unter welchen Bedingungen (z. B. Wind, Strömung, fehlende Schlepper) die Durchführung der Manöver zugelassen werden kann.

Text Stellungnahme:
(B.1.32) g) Die Anwendung der Empfehlungen der SIGTTO bezüglich des sicheren Anlaufens des Hafens insbesondere bezüglich „One Way Traffic“ und „Escort Towing“ wären für den Standort Stade nicht möglich (vgl. Heft 10a, S. 1).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.1.29.

Die Empfehlungen der SIGTTO werden durch den Einsatz der Radarberatung auf der Elbe aufgehoben.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Antragstellerin in dem von ihr im Rahmen des Verfahrens beigebrachten Heft 10a gutachterlich bescheinigt bekommt, dass sowohl die Deutsche Bucht, als auch die Elbe sicher durch ein Q-Max Tankschiff befahren werden können.

Text Stellungnahme:
(B.1.33) h) Betrachtet worden sind übrigens vor allem die An- und Ablegemanöver als solche, nicht deren Rückwirkungen auf den durchlaufenden Schiffsverkehr. Das ist umso bemerkenswerter, weil § 25 SeeSchStrO die Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser klar wie folgt regelt:

„Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die in das Fahrwasser einlaufen, das Fahrwasser queren, im Fahrwasser drehen, ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.“

Anders ausgedrückt, zum und vom Anleger ein- und auslaufende LNG-Tankschiffe müssen Vorfahrt gewähren und dürfen nicht blockieren oder auch nur behindern.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.1.29.
Die Verkehrsregeln werden eingehalten. Deren Überwachung erfolgt durch die Verkehrszentrale. Der Verkehrsfluss wird entsprechend koordiniert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde setzt die Einhaltung der SeeSchStrO durch die den AVG anlaufende Schifffahrt als selbstverständlich voraus. Dass daraus ein Versagensgrund für das beantragte Vorhaben entsteht, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

Text Stellungnahme:
(B.1.34) i) Die Annahme, dass das Risiko für Unfälle auf der Unterelbe „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61), ist vor diesem Hintergrund schlechterdings nicht haltbar. Der auf dieser Annahme basierende UVP-Bericht ist auch insofern grundlegend defizitär und blendet wahrscheinliche durch Havarien verursachte Umweltfolgen aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.1.29.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde setzt die Einhaltung der SeeSchStrO durch die den AVG anlaufende Schifffahrt als selbstverständlich voraus. Dass sich dabei ein mehr als nur leicht erhöhtes Havarierisiko für die Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Elbe ergibt, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

Text Stellungnahme:
(B.1.35) 8. Keine Zufahrtsmöglichkeit für LNG-Tankschiffe zum Anleger; Elbvertiefung wäre mit Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar

a) Gegenstand des Planfeststellungsantrags sind explizit „nur“ Hafenanlagen, Richtfeuer, Sektorenfeuer, Erdarbeiten, Straßenanbindung, Deichbau, Sandaufspülung inkl. Spülwasserrückleitung, Klei- und Sandzwischenlagerung, Einleitung Niederschlagswasser, bauliche Gründung Löschwasserentnahme, Unterhaltung Hafensohle, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die erforderliche Elbvertiefung im Zufahrtsbereich auf 16,4 m wird zwar verschiedentlich erwähnt, so unter anderem auch im UVP-Bericht, tatsächlich ist diese aber gar nicht, siehe soeben, beantragt.

Erwiderung Antragstellerin:
Die für die Errichtung des AVG und die für die SHE erforderlichen Baggerungen und die damit verbundenen Umweltauswirkungen sind in den Planunterlagen dargestellt und vom Planfeststellungsantrag umfasst.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend und wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an. Zur Klarstellung hat die Antragstellerin mit ihrem 1. Änderungsantrag den Erläuterunsbericht an dieser Stelle ergänzt (blau).

Text Stellungnahme:
(B.1.36) Jedenfalls fehlt es an einem Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen des Baggerguts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11 f.). Ein solcher Antrag ist betreffend den Anleger in Wilhelmshaven bereits mit Blick auf eine Baggergutmenge von „lediglich“ 880.000 m^3 gestellt worden. Für die hier in Rede stehende Menge von 2,5 Mio. m^3 Baggergut müsste dessen Ablagerung „erst recht“ geklärt werden. Tatsächlich wird sie, offenbar mangels geeigneter und umweltschutzfachlich vertretbarer Bereiche in der Nordsee, einfach ausgeklammert. Vor diesem Hintergrund scheidet eine Elbvertiefung aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine Verklappung des Baggerguts ist in den Antragsunterlagen nicht beschrieben, da sie nicht vorgesehen ist. Das Baggergut wird zu Lagerflächen verbracht; die diesbezüglich erforderlichen Ausführungen und Darstellungen sind in den Planunterlagen enthalten.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend und wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.37) Der Anleger wäre damit für LNG-Tankschiffe nicht erreichbar und damit in der Sache funktionslos, es handelte sich um eine „Vorratsplanung“ für den Fall einer Elbvertiefung.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Erreichbarkeit des Anlegers wird durch die beantragten Maßnahmen sichergestellt. Eine Funktionslosigkeit des Anlegers ist damit ausgeschlossen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend und wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.38) b) Rein vorsorglich sei in diesem Zusammenhang auf Folgendes hingewiesen:

Die Wasserrahmen-Richtlinie 2000/60/EG (WRRL) enthält in Art. 4 Abs. 1 lit. a) iv WRRL das Umweltziel eines Phasing-Out für bestimmte Schadstoffe, unter anderem für Quecksilber, Cadmium und Blei. Die Phasing-Out-Verpflichtung sieht vor, die Verschmutzung durch diese und andere prioritäre Stoffe schrittweise zu reduzieren und die Einleitungen, Emissionen und Verluste prioritärer gefährlicher Stoffe zu beenden oder schrittweise einzustellen.

Der UVP-Bericht führt insofern aus: „*Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist die Phasing-Out-Verpflichtung derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert. Für die Emissionsbegrenzung fehlt es bisher an einer Regelung, die den Anforderungen aus Art. 16 Abs. 6 WRRL genügt. Die Phasing-Out-Verpflichtung für die Begrenzung der Freisetzung von prioritären Stoffen in die Gewässer beschränkt sich vielmehr auf die Festlegung der jeweils geltenden UQN. Weitergehende Maßnahmen sind vom europäischen Richtliniengeber bisher bewusst nicht festgelegt worden (BVerwG, Urteil vom 02.11.2017, 7 C 25/15, juris Rn. 53).*“ (Heft 11, S. 1136 f., siehe auch S. 1167 f.)

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.38) Das ist eine unzutreffende Wiedergabe der Rechtsprechung. In dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts geht es um die Frage der Festsetzung von Emissionsgrenzwerten für (prioritär) gefährliche Stoffe im Sinne der WRRL im Hinblick auf die punktuelle Einleitung in Gewässer. Das Bundesverwaltungsgericht hat judiziert, dass es *für die Emissionsbegrenzung von Punktquellen* bisher an einem den Anforderungen des Art. 16 Abs. 6 WRRL genügenden Vorschlag der Kommission fehle (vgl. BVerwG, Urt. v. 2. November 2017 - 7 C 25/15, NVwZ 2018, 986 Rn. 53).

Erwiderung Antragstellerin:
Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Die Rechtsprechung ist zutreffend wiedergegeben worden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unzutreffend zurück

Text Stellungnahme:
(noch B.1.38) Die Phasing-Out-Verpflichtung gilt auch mit Blick auf diffuse Quellen. Vorliegend geht es aber um solche diffusen Einträge von prioritären (gefährlichen) Stoffen durch Initial- und Unterhaltungsbaggerungen: „*Nach der Vertiefung werden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Der Tideeinfluss sorgt für einen ständigen Austausch von Sedimenten zwischen Hafenbecken und Elbe. Durch die Verringerung der Strömung im Hafen fehlt die Schleppkraft und die Teilchen setzen sich auf der Sohle ab. Um dem entge-*

genzuwirken, werden durch den Einsatz einer vom Schlepper gezogenen Egge mit Luftinjektion die Sedimente aufgewirbelt und unterstützt durch den Lufteintrag in Schwebe gehalten.“ (Erläuterungsbericht, S. 32)

Erwiderung Antragstellerin:
Dies Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(noch B.1.38) Auf die diffusen Einträge ist die Rechtsprechung zu Einleitungen aus Punktquellen gerade nicht, jedenfalls direkt übertragbar.

Der UVP-Bericht verhält sich dazu gleichwohl nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Diese Einwendung ist zurückzuweisen. In einer Entscheidung zur BAB 20 (BVerwG, Urt. v. 24.2.2021 – 9 A 8/20 – Rn. 83 – 85, zitiert nach Beck-online). zitiert das BVerwG die im UVP-Bericht im Übrigen korrekt zitierte Entscheidung des BVerwG vom 2.11.2017 und übernimmt diese ohne weitere Differenzierung auf die dort behandelte Thematik des Reifenabriebs.

(Rn. 83)
d) Die Kritik der Kl. an Vorgaben zur Straßenentwässerung im Planfeststellungsbeschluss ist vom Bekl. aufgegriffen worden. Er hat dem Vorhabenträger in der mündlichen Verhandlung vom 6. und 7.11.2018 die Einhaltung der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten in der neuesten Fassung (RiStWag 2016) sowie zusätzlich den Ersatz der den Regenrückhaltebecken vorgeschalteten Absetzbecken durch Retentionsbodenfilteranlagen aufgegeben. Die Prüfung, welche Verbesserungen diese Anordnungen bewirken, ist Gegenstand einer nach dem Urteil des Senats im Parallelverfahren vor einem Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu erarbeitenden Ergänzung des wasserrechtlichen Fachbeitrags.

(Rn. 84)
Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb und Fahrbahnmarkierungen, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, sind nach geltender Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (RL 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt, ABlEG L 164, 19) noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel.

(Rn. 85)
Ohne Erfolg bleibt die Kritik, eine eigenständige Prüfung des Eintrags von prioritären Stoffen in Oberflächenwasserkörper sei unterblieben. Der Wasserfachbeitrag enthält vielmehr die bewertungsrelevanten Angaben und Prognosen für sämtliche Stoffe, die für die Einstufung des chemischen Zustands der Oberflächengewässer nach § OGEWV § 6 OGewV maßgeblich sind. Eine darüber hinausgehende Verpflichtung besteht nicht. Die so genannte Phasing-Out-Verpflichtung für prioritäre Stoffe nach Art. EWG_RL_2000_60 Artikel 4 EWG_RL_2000_60 Artikel 4 Absatz I Buchst. a Nr. iv iVm Art. EWG_RL_2000_60 Artikel 16 EWG_RL_2000_60 Artikel 16 Absatz VIII 1 WRRL ist derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert, so dass zwingende Vorgaben zur

schrittweisen Verringerung nicht bestehen, und die subsidiäre Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Ergreifung eigener Maßnahmen nach Art. EWG_RL_2000_60 Artikel 16 EWG_RL_2000_60 Artikel 16 Absatz VIII 2 WRRL ist mangels Unbedingtheit und hinreichender Bestimmtheit im Erlaubnisverfahren nicht unmittelbar anwendbar (BVerwG, NVwZ 2018, NVWZ Jahr 2018 Seite 986 = Buchholz 445.41 § 27 WHG 2010 Nr. 3 Rn. 53 ff.).

e) […neuer Gesichtspunkt …]

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unzutreffend zurück.

Text Stellungnahme:
(B.1.39) Der UVP-Bericht lässt insoweit übrigens auch die Auswirkungen der Ablagerung von 2,5 Mio. m^3 Baggergut in der Nordsee außer Acht.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine Ablagerung/ Verklappung des Baggerguts in der Nordsee ist nicht vorgesehen. Daher sind hierzu keine Ausführungen erforderlich.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unzutreffend zurück.

Text Stellungnahme:
(B.1.40) c) Maßgeblich ist insoweit überdies, dass der EuGH in seiner Entscheidung zur Weservertiefung (Urt. v. 1. Juli 2015 – C 461/13, NVwZ 2015, 1041) klargestellt hat, dass die Pflichten aus der WRRL für alle Einzelgenehmigungen gelten. Der EuGH hat weiter klargestellt, dass sowohl das Verschlechterungsverbot (Art. 4 Abs. 1 lit. a) i WRRL) als auch das Verbesserungsgebot in jedem Einzelfall gelten.

Gegen das Verbesserungsgebot wird nach Auffassung des EuGH bereits dann verstoßen, wenn durch eine Maßnahme *die Einhaltung des vorgegebenen Ziels gefährdet* wird. Nach der WRRL kommt dabei insbesondere auch Schwermetallen eine besondere Bedeutung zu.

Die maßgeblichen Werte etwa für Quecksilber werden in den Gewässern flächendeckend nicht eingehalten. Im Sediment der Elbe sind viele Schwermetalle, unter anderem Quecksilber, Cadmium und Blei, abgelagert. Diese würden durch die beabsichtigten Bau- und (kontinuierlichen) Ausbaggerungsarbeiten mobilisiert, Beweis: Sachverständigengutachten.

Das heißt die Konzentration dieser Stoffe im Elbwasser würde kontinuierlich bis Ende 2043 (immer wieder) erhöht, so dass ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot tatsächlich nicht auszuschließen ist. Jedenfalls würde die Erreichung des - nicht disponiblen – guten chemischen Zustandes maßgeblich erschwert, es würde gegen das Verbesserungsgebot verstoßen,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Mitgliedstaaten der EU sind vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme verpflichtet, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben u.a. dann zu versagen, wenn es die Erreichung eines *guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers*

zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt (sog. Verbesserungsgebot) *gefährdet* (EuGH, Urt. v. 01.07.2015 – C-461/13, Leitsatz 1). Dabei ist auf den allgemeinen ordnungsrechtlichen Wahrscheinlichkeitsmaßstab abzustellen (BVerwG, Urt. v. 02.11.2017 – 7 C 25/15, juris, Rn. 58). Die bloße Möglichkeit, dass das Ziel nicht fristgerecht erreicht wird, reicht für eine Gefährdung nicht aus (*Berendes*, WHG Kurzkommentar, 2. Aufl 2018, § 27 Rn. 15).

In Bezug auf das Verbesserungsgebot ist bei der Zulassung eines Vorhabens in einem erheblich veränderten Gewässer daher zu prüfen, ob die Erreichung eines guten ökologischen Potenzials und chemischen Zustandes innerhalb der Frist dauerhaft verhindert oder jedenfalls substantiell erschwert wird (*Breuer/Gärditz*, Öffentliches und privates Wasserrecht, 4. Aufl. 2017, 1. Kap. Rn. 165 m.w.N.). Dies – d.h. eine Verhinderung, Verzögerung oder substantielle Erschwerung der Zielerreichung – erfolgt durch das geplante Vorhaben nicht.

Das Vorhaben steht den Maßnahmen des Belastungstyps „Stoffeinträge“ nicht entgegen. Es kommt durch die Baggerarbeiten zwar im Bereich des Vorhabens bzw. der Baggerungen zu temporären Freisetzungen von Schadstoffen; die freigesetzten Mengen sind jedoch so gering, dass es zu keiner messbaren Erhöhung der Konzentrationen kommt. Ein Großteil der Schadstoffe wird zudem mit dem Sediment aus dem Gewässersystem der Elbe entfernt. Dementsprechend kommt es zu keinerlei Verstößen gegen das Verschlechterungsverbot.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat in ihrer Prüfung der Verträglichkeit mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie nachvollziehbar dargelegt, dass es zu keinen Verstößen gegen das Verschlechterungsverbot kommt. Die Einwendung wird als nicht hinreichend begründet zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.41) Die Ausführungen des UVP-Berichts, wonach das Vorhaben nicht die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Zustands sowie des guten chemischen Zustands verhindere oder verzögere und dem Verbesserungsgebot somit nicht entgegenstehe (Heft 11, S. 1137, 1168), sind dementsprechend unzutreffend. Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil die Erreichung des guten ökologischen Potenzials sowie des guten chemischen Zustands bereits bis zum Jahr 2027 erreicht sein muss.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie vorstehend (B.1.40) beschrieben, kommt es nicht zu einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat in ihrer Prüfung der Verträglichkeit mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie nachvollziehbar dargelegt, dass es zu keinen Verstößen gegen das Verschlechterungsverbot oder das Verbesserungsgebot kommt. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.1.42) Der UVP-Bericht lässt schließlich auch außer Acht, dass 2,5 Mio. m^3 Baggergut irgendwo abgelagert werden müssen. Tatsächlich dürfte - unabhängig von den Umweltauswirkungen von Verklappungen - eine Verklappung in der Nordsee nicht möglich sein, da keine dort keine geeigneten und umweltfachlich vertretbaren Bereiche mehr zur Verfügung stehen, Beweis: Sachverständigengutachten.

Ohne Ablagerungsmöglichkeit kommt eine Elbvertiefung nicht in Betracht.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine Ablagerung/ Verklappung des Baggerguts in der Nordsee ist nicht vorgesehen. Daher sind hierzu im UVP-Bericht keine Ausführungen erforderlich.
Die für die Errichtung des AVG und die für die SHE erforderlichen Baggerungen sind in den Planunterlagen dargestellt und vom Planfeststellungsantrag umfasst. Das Baggergut wird zu Lagerflächen verbracht; die diesbezüglich erforderlichen Ausführungen und Darstellungen sind in den Planunterlagen enthalten.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unzutreffend zurück.

Stellungnahme **B.4** vom 26.10.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(B.4.1) In dem o.g. Ursprungs-Planfeststellungsverfahren konnten bis einschließlich 1.9.2022 Einwendungen erhoben werden. Die ausgelegten Unterlagen waren dabei seinerzeit ausdrücklich auf ein landseitiges LNG-Terminal ausgerichtet (vgl. etwa den seinerzeitigen Erläuterungsbericht, S. 9). Unmittelbar nach Ablauf des genannten Zeitpunktes stellte die Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) dann auf einmal am 7.9.2022 einen Planänderungsantrag betreffend einen Anleger für eine Floating Storage and Regasification Unit (FSRU).

Damit geht eine grundlegende Änderung unter anderem der nautischen und umwelt- und störfallrechtlichen Beurteilungsgrundlagen mit Blick auf Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe, der vorhandenen Wohngebiete in der Umgebung, vorhandene Chemieanlagen und unmittelbar benachbarte Schutzgebiete einher.

Eine Auslegung der Änderungsunterlagen mit entsprechender Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme erfolgte gleichwohl nicht, die Änderungsunterlagen wurden uns überhaupt erst auf Nachfrage am 13.10.2022 zur Verfügung gestellt, eine Gelegenheit zu erneuten Einwendungen wurde uns nicht gegeben.

Eine solche Vorgehens- bzw. Umgangsweise ist nicht nur rechtsstaatlich bedenklich (siehe § 73 Abs. 8 VwVfG), sie ist darüber hinaus geeignet, das Vertrauen der Zivilgesellschaft in das Handeln der staatlichen Organe im Allgemeinen und im Konkreten in Bezug auf die - unstrittig notwendige - Sicherstellung der Energieversorgungssicherheit zu erschüttern. Denn für ein solches Vertrauen bedarf es der Transparenz und der Einbeziehung der Zivilgesellschaft in die tatsächlichen Planungen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hintergründe für die beantragte Planänderung sind in den Unterlagen erläutert. Über Beteiligungserfordernisse hat NPorts als Vorhabenträgerin nicht zu entscheiden. Bereits in den ursprünglichen Planunterlagen war der Hinweis enthalten, dass AVG und SHE ohne bauliche Änderungen auch für eine FSRU geeignet sind. Dies spiegelt sich auch in der Planänderung wider.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie ist unbegründet. Die Einwenderin wurde ordnungsgemäß beteiligt. Auf die Ausführungen zum rechtmäßigen Ablauf des Planfeststel-

lungsverfahrens unter Ziffer II.2.2 wird verwiesen. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde der Einwenderin auf ihren Antrag vom 06.10.2022 gemäß Umweltinformationsgesetz am 13.10.2022 Informationen zur Verfügung gestellt.

Text Stellungnahme:
(B.4.2) Obgleich Sie uns zwar keine Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben haben, erlauben wir uns hiermit die folgenden Anmerkungen:

1. Ausweislich des Planänderungsantrags der NPorts sei es erforderlich, „zur Instandhaltung der Hafensohle die FSRU alle 26 Wochen vom Liegeplatz zu schleppen, um mit der Luftegge eine Vorratsbaggerung im Schiffsliegebereich durchzuführen“. Der übrige Bereich werde wie geplant mit der Egge auf Tiefe gehalten. Hierzu werde gerade ein neues Gutachten erstellt. Es werde als (Heft 13w) hinzugefügt (vgl. Änderungsantrag, S. 38).

Tatsächlich fehlt in den uns übersandten Unterlagen dieses Gutachten, ein „Heft 13w“ ist nicht enthalten, möglicherweise ist es gar nicht existent. Dann aber hätte mangels ausreichender Unterlagen auch gar kein Antrag auf Planänderung gestellt (und auch kein vorzeitiger Beginn zugelassen) werden dürfen.

Erwiderung Antragstellerin:
Das Heft 13w wurde von der Vorhabenträgerin nachgereicht. Danach behalten die Aussagen des Heftes 5 ihre Gültigkeit. Die in Heft 13w beurteilten Maßnahmen betreffen nicht die für die Zulassung des vorzeitigen Beginns beantragten Maßnahmen. Eine positive Prognose der Zulassungsfähigkeit war nach Auffassung von NPorts gleichwohl möglich.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Antragstellerin an.

Text Stellungnahme:
(B.4.3) Unabhängig davon gehen mit regelmäßigen „Vorratsbaggerungen“ in jedem Fall zusätzliche, bislang aber nicht quantifizierte und qualifizierte Umwelteinwirkungen in naturschutzfachlicher Hinsicht einher. Auch kommt es zur Freisetzung von in den Sedimenten gebundenen Schadstoffen usw. und damit zu Auswirkungen auf die Gewässerqualität und zu Anreicherungen in der Nahrungskette usw.

Erwiderung Antragstellerin:
Durch die FSRU ergeben sich nach der vorliegenden Planänderung keine grundsätzlichen Änderungen im Hinblick auf die Unterhaltung der Hafensohle. Zwar wird der Liegeplatz der FSRU nur ca. alle 26 Wochen unterhalten, sodass dabei im entsprechenden Bereich in größerem Umfang Sedimente mobilisiert werden müssen, die aber keine signifikant andere Zusammensetzung haben. Die Unterhaltung soll außerdem auch in diesem Bereich mit der Luftegge erfolgen, so dass die mobilisierten Sedimente in gleicher Weise mobilisiert werden, wie im übrigen Hafen und, wie im Gutachten der DHI (Heft 7) gezeigt, überwiegend im Hafenbecken verbleiben werden. Der AVG wird, bis auf die durch das FSRU abgedeckte Grundfläche täglich mit der Luftegge unterhalten. Die Fläche des FSRU beträgt ca. 14.000 m² und damit ca. 5% der gesamt zu unterhaltenden Hafenfläche des AVG. Nachdem das FSRU verholt wurde, wird das abgesetzte Sediment lagenweise mit der Luftegge mobilisiert. Da während dieser Zeit der restliche Gesamtbereich des AVG nicht bearbeitet wird, wird insgesamt nicht mehr Sediment als während der normalen Unterhaltung mobilisiert. Es wird lediglich wieder die planfestgestellte Hafensohle hergestellt, es findet keine Vorratsbaggerung statt. Qualitativ oder

quantitativ andere Umwelteinwirkungen als die in Heft 11 behandelt sind daher nicht zu erwarten.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in ihrer Einschätzung, dass sich durch die FSRU keine signifikanten Änderungen im Hinblick auf die Unterhaltung der Hafensohle ergeben. Insoweit kann auch ausgeschlossen werden, dass sich andere oder zusätzliche Umweltauswirkungen ergeben. Die Einwendung wird als unzutreffend zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.4.4) Das regelmäßige Verholen der FSRU hat zudem Auswirkungen für die Durchgängigkeit des Schiffsverkehrs auf der Elbe, ohne dass es dazu Aussagen gibt.

Das Verholen der FSRU führt schließlich zu zusätzlichen Havarierisiken, die in den uns übersandten Unterlagen ebenfalls nicht betrachtet worden sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Zur Unterhaltung des AVG wird das leere FSRU ca. alle 26 Wochen verholt, um unterhalb des Schiffes ggf. aufgesandete Bereiche wieder auf planfestgestellte Hafentiefe zu bringen. Das FSRU wird in Absprache mit dem WSA und der dazugehörigen Revierzentrale während entsprechender freier Slots aus dem Hafen verholt und auf Reede bzw. im Südhafen an die Kaikante gelegt. Bezogen auf die Gesamtzahl der Schiffsbewegungen handelt es sich hierbei nicht um eine signifikante Erhöhung des Havarierisikos.
An- bzw. Ablegemanöver mit LNG-Tankern gleicher Abmessungen (wie die FSRU) wurden in der Simulationsstudie 081 (siehe Heft 4 der Planunterlagen) durchgeführt und für sicher befunden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bedenken der Deutschen Umwelthilfe zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation der Antragstellerin an und weist die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich eines erhöhten Havarierisikos zurück.

Text Stellungnahme:
(B.4.5) 2. Gegenüber den ursprünglichen Planunterlagen soll „die flussseitige Schutzwand am nördlichen Ende nunmehr um ca. 15 m Richtung Fahrwasser aufgeklappt“ werden (vgl. „5 Heft 12w Abschlussbericht“).

Es fehlt in den jetzt übersandten Unterlagen jedoch jegliche Betrachtung dieser Änderung auf den Schiffsverkehr in der Elbe. Bereits die bisherigen Planungen des Anlegers waren mit dem maßgeblichen Seeschifffahrtsrecht nicht vereinbar (siehe insoweit die Einwendungen der DUH vom 29.8.2022). Das gilt nunmehr erst recht. Der für Ausweich- und Wendemanöver im engen Fahrwasser der Unterelbe zur Verfügung stehende Raum sowohl für LNG-Tanker als auch mit Blick auf den übrigen Schiffsverkehr wird nochmals weiter eingeschränkt, bereits die bisher geplanten Bauwerke ragten sogar über den Tonnenstrich hinaus, ohne dass dies betrachtet worden wäre.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Aussage, dass die geplanten Bauwerke über den Tonnenstrich hinaus in das Fahrwasser ragen, ist falsch. Durch die Verlegung der Tonne 101 auf die von der WSV genannte Position ergibt sich ein Abstand von ca. 77m zum Tonnenstrich und 160m zur für die Großschifffahrt relevanten Trasse.

Für das bei den Ablegemanövern der LNG-Tanker notwendige rückwärtige Eindrehen in das Fahrwasser stellt die bauliche Veränderung (i.e. Verschiebung des nördlichen Endes der Schutzwand um ca. 15m) keine Einschränkung, sondern eine Erleichterung des Manövers dar.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Deutschen Umwelthilfe zur fehlenden Berücksichtigung der geänderten Planung bei der Untersuchung des Ablegemanövers zur Kenntnis und weist die Bedenken der Deutschen Umwelthilfe zurück.
Die Antragstellerin legt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde glaubhaft dar, dass die geänderte Planung der flussseitigen Schutzwand zu einer Erleichterung der Ablegemanöver führt.
Dass die Umplanung zu einer relevanten Beeinträchtigung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs führt, kann die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Geringfügigkeit der Umplanung nicht erkennen. Dies gilt umso mehr, da auch die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV diesbezüglich in ihrer Stellungnahme keine Bedenken angemeldet hat.

Text Stellungnahme:
(B.4.6) 3. a) Das jetzt übersandte „3 Heft 11w“ trägt die Bezeichnung „Heft 11w: Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum Antrag auf Planänderung“ und datiert vom 7.9.2022.

Tatsächlich bezieht sich die Unterlage aber allein auf den Antrag auf Zulassung des vorzeitigen Beginns für den Anleger (vgl. S. 2 der Anlage Heft 11w), das heißt, auf Maßnahmen zur Errichtung des Anlegers. Mit der Planänderung ergeben sich jedoch grundlegende Änderungen für den Betrieb des Anlegers (siehe soeben).

Erwiderung Antragstellerin:
Das Heft 11w ist inhaltlich identisch mit dem Heft 11v und hat die aus dem vorzeitigen Beginn resultierenden Planänderungen und die infolgedessen notwendigen Konkretisierungen und Ergänzungen zum Heft 11 zum Gegenstand. Signifikante Änderungen der hafenbetriebsbedingten Umweltwirkungen sind aufgrund der Planänderung nicht zu prognostizieren. Das gilt insbesondere auch im Hinblick auf die modifizierte Unterhaltung der Hafensohle (siehe B.4.3.).

Abwägung PFB:
Die Buchstabenergänzungen mit einem 2. Buchstaben bei Heft 11 v+w kommt dadurch zustande, dass diese Unterlagen inhaltsgleich für Anträge auf vorzeitigen Beginn genutzt wurden und der 2. Buchstabe der Zuordnung zu diesen Anträgen dient. Die Einwendung ist unzutreffend.

Text Stellungnahme:
(noch B.4.6) Die Auswirkungen des Betriebs des Anlegers, erst recht mit FSRU, wurden nicht betrachtet.

Erwiderung Antragstellerin:
Der Betrieb der FSRU ist Gegenstand des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Nach Kenntnis der Vorhabenträgerin wurde die zuständige Genehmigungsbehörde von der Planfeststellungsbehörde insbesondere zur Prognose der voraussichtlichen Zulassungsfähigkeit beteiligt. Ergänzend wird in Erwiderung auf nebenstehenden Einwand auf die Erläuterungen in Anhang 2 zur Synopse verwiesen (Naturschutzfachliche Erläuterungen zur Erwiderung auf Stellungnahmen und Einwendungen bezüglich eines FSRU-Betriebes am AVG): Darin wird erläutert, dass das Zusammenwirken der

Bautätigkeiten für den Anleger (AVG/SHE) und die FSRU keine signifikanten zusätzlichen oder anderen Umweltauswirkungen zur Folge hat. Zudem sind beim FSRU-Betrieb hinsichtlich der Hafenunterhaltung keine signifikanten zusätzlichen oder anderen Umweltwirkungen als beim im Heft 11 berücksichtigten Umschlag-Betrieb für das landseitige Energie-Terminal zu prognostizieren. Ein betriebsbedingtes Zusammenwirken des in Heft 11 betrachteten Umschlag-Szenarios für den Betrieb des landseitigen Energie-Terminals mit dem nunmehr geplanten FSRU-Betrieb ist ausgeschlossen. Für den FSRU-Betrieb sind im Vergleich mit dem in Heft 11 berücksichtigten Betrieb für das landseitige Energie-Terminal keine signifikanten zusätzlichen oder anderen Umweltwirkungen zu prognostizieren (für nähere Erläuterungen siehe Anhang 2).

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens ermittelt und in den Umweltprüfungen berücksichtigt. Der Betrieb der FSRU ist, wie der Betrieb der landgebundenen LNG-Anlage, Gegenstand eines immissionsschutzrechtlichen Zulassungsverfahrens. Die Einwendung ist unbegründet bzw. unzutreffend und wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.4.7) b) Mit Blick auf den anfallenden Sand und Klei werden im Planänderungsantrag überdies nur „Zwischenlagerungsmöglichkeiten“ benannt bzw. angedeutet. Wo die erheblichen Sand- und Kleimengen endgültig konkret hin verbracht werden sollen bzw. können, wird nicht gesagt, geschweige denn gibt es entsprechende Nachweise über die gesicherte „Abnahme“ des umfangreichen Materials.
Die Planung ist auch insoweit folglich (wie bereits in Bezug allein auf ein landseitiges Terminal) unvollständig.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Baggerung und der Verbleib des Baggergutes sind im Planfeststellungsantrag beschrieben (siehe Erläuterungsbericht zur 1. Planänderung und Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung, jeweils Punkt 9): Der Klei ist für die Nutzung bei Deicherhöhungen durch die Deichverbände vorgesehen, der Sand dient der weiteren Verwendung als Baugrund.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die Planfeststellung liegt mit den unter Ziffer I.2 genannten Unterlagen eine vollständige Planung vor. Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens ist nicht die Gewinnung von Sand und Klei. Dieses Material fällt bei der Baggerung der Zufahrt und des Hafenbeckens zur Errichtung des AVG mit SHE an. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zur Errichtung des AVG mit SHE ist die Planung einer Zwischenlagerung des anfallenden Sandes und Kleis ausreichend. Die Antragstellerin erhält auf ihren Antrag hin befristete Genehmigungen zur Zwischenlagerung. Genehmigungen für im Anschluss erfolgende Verwertung oder Verbringung sind von ihr in gesonderten Verfahren zu beantragen.

Text Stellungnahme:
(B.4.8) 4. Schließlich kommt der nunmehr beigefügten Nautischen Simulationsanalyse („5 Heft 12w“ mit „6 Heft 12w“), die An- und Abfahrten von LNG-Tankern bei einem mit einer FSRU „gefüllten“ Anleger abbilden soll, ebenso wenig wie der „alten“ Nautischen Simulationsanalyse, die ein An- und Ablegen ohne FSRU betraf, keine Aussagekraft zu oder - anders herum - ihr kommt durchaus Aussagekraft zu und zwar insofern, als kein hinreichend sicheres An- und Ablegen von LNG-Tankern am Anleger und einer dort befindlichen FSRU möglich ist:

- Beabsichtigt waren eigentlich 32 Simulationsläufe. Tatsächlich wurden entgegen den Behauptungen des Antragstellers dann sogar nicht nur lediglich 16, sondern sogar nur 12 Läufe durchgeführt (vgl. „5 Heft 12w“, S. 25). Fünf Läufe waren ausschließlich Referenzläufe.
- Selbst von den 12 nicht unter realen Bedingungen (dazu sogleich) durchgeführten Simulationsläufen wurden 50 Prozent (!) mit „Kollision mit FSRU oder Schutzwand/Dalben“, „nicht hinreichend sicheren Manövern“, „nicht ausreichenden Reserven“ bewertet.
- (Insbesondere) für die übrigen 50 Prozent gilt:

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe in Bezug auf die fehlende Sicherheit bei den An- und Ablegemanövern zurück.
Ziel der nautischen Simulationsstudien ist es nicht, darzulegen, dass die simulierten Manöver jederzeit und unter allen äußeren Bedingungen durchgeführt werden können. Ziel der Simulationen ist es vielmehr, die Grenzen aufzuzeigen, innerhalb derer die Manöver sicher durchgeführt werden können. Hierzu ist es zwangsläufig erforderlich, dass ein wesentlicher Teil der Simulationsläufe als nicht durchführbar oder zu unsicher eingestuft wird.
Text Stellungnahme:
(noch B.4.8)

- Das in den Simulationen offenbar verwendete 3D-Sichtmodell (vgl. „5 Heft 12“ und „6 Heft 12w“) entspricht nicht dem Konstruktionsgrundriss, es bildet die tatsächlich beabsichtigten baulichen Anlagen im und in unmittelbarer Nähe des Elbfahrwassers nicht vollständig ab.

Erwiderung Antragstellerin:
Das 3D Sichtmodell wurde auf Basis der vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Konstruktionszeichnung erstellt und entspricht diesem in den Abmessungen. Der Grad der Umsetzung der Konstruktionszeichnung in ein 3D Sichtmodell erfolgte in einem für Simulationsstudien ausreichenden Maße.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Bedenken der Deutschen Umwelthilfe zurück. Die Planfeststellungsbehörde kann der Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe in Bezug auf das Fehlen von Anlagenteilen in der nautischen Simulationsstudie nicht folgen. Im Rahmen der Simulationsstudie sind An- und Ablegemanöver simuliert worden, wobei im Modell nur die hierfür relevanten Anlagenteile zu berücksichtigen sind. Kann z. B. ausgeschlossen werden, dass ein Anlagenteil von einem der manöverbeteiligten Schiffe berührt werden kann, da es z. B. zu tief unter Wasser liegt, muss dieses nicht bei der Simulation berücksichtigt werden.

Text Stellungnahme:
(noch B.4.8)

- Das in den Simulationen verwendete Bemessungsschiff hat eine Länge von lediglich 297,5 m, die tatsächlich für 240 An- und Abfahrten vorgesehenen Q-Max-Tanker haben eine Länge von 345 m.

Erwiderung Antragstellerin:
Anläufe mit dem LNG Tanker Type Q-Max an die FSRU sind zur Zeit nicht vorgesehen und wurden in dieser Simulationsstudie nicht untersucht.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Deutschen Umwelthilfe bzgl. des zur Simulation der An- und Ablegemanöver genutzten Schiffsmodells zur Kenntnis.
Die Antragstellerin teilt im Rahmen ihrer Erwiderung mit, dass nicht vorgesehen ist, die FSRU mittels 345 m langen Q-Max Tankschiffen, sondern mit lediglich maximal 297,5 m langen Tankschiffen zu beliefern. Damit ist es auch nicht erforderlich, die Simulation der An- und Ablegemanöver mit einem Q-Max Tankschiff durchzuführen.

Text Stellungnahme:
(noch B.4.8)

- Alle Simulationsläufe wurden nur am Tag bei guter Sicht gefahren. Auf Simulationen mit verminderter Sicht oder bei Dunkelheit wurde verzichtet. Das bildet die Realität in Norddeutschland und auf der Elbe schlechterdings nicht ab.

Erwiderung Antragstellerin:
Es gibt nachts oder bei Dunkelheit keine relevanten Einschränkungen für die Durchführung der Manöver. Es gilt eine Beschränkung für das Befahren des Reviers mit Gefahrgutschiffen bei Sichtweiten unter 2000 m.

Abwägung PFB:
Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist hier kein Mangel in den Antragsunterlagen festzustellen.
Um die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Elbe zu gewährleisten, wird die Elbe durch die WSV als Bundeswasserstraße betrieben. So wird z. B. bei Witterungsverhältnissen, die ein sicheres Befahren der Elbe oder ein Manövrieren auf der Elbe nicht mehr sicher zulassen (z. B. Sturm, schlechte Sicht), die Fahrt auf der Bundeswasserstraße eingeschränkt. Eine solche Einschränkung für den gesamten Verkehr oder für einzelne Schiffsklassen (z. B. Begrenzung des Tiefganges, Gefahrgutschiffe) hat regelmäßig zur Folge, dass Schiffe in der deutschen Bucht auf Reede liegen und auf die Erlaubnis zum Befahren der Elbe warten müssen. Im Falle des AVG muss beispielsweise ein gelöschter LNG-Tanker ggf. bis zur Freigabe des Auslaufmanövers im AVG verbleiben.
Die Antragstellerin hat die Durchführbarkeit der relevanten Manöver bei hierfür bereits kritischen Wetterbedingungen durch Computersimulationen ausreichend nachgewiesen. Die Modellierung von Manövern bei Witterungsbedingungen, bei denen das Manövrieren ohnehin als unzulässig (keine Freigabe durch WSV) oder als aus nautischen Gründen undurchführbar eingestuft wird, ist hier nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch B.4.8)

- Einschränkungen wie z. B. maximale Geschwindigkeiten bei Ein- und Auslaufen, maximale Drehraten (RoT) oder sonstiges wurden nicht berücksichtigt.

Erwiderung Antragstellerin:
Etwaige Einschränkungen wie z. B. seitens der Betreiber der LNG-Tanker waren zum damaligen Zeitpunkt und sind bis heute nicht bekannt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die von der Deutschen Umwelthilfe bzgl. der Aussagekraft der nautischen Simulationsstudien vorgebrachten Bedenken zurück.

Einschränkungen für Geschwindigkeiten oder Drehzahlraten im Rahmen der Simulationsstudie erachtet die Planfeststellungsbehörde nicht als zwingend erforderlich. Die An- und Ablegemanöver werden von der jeweiligen Schiffsführung mit Unterstützung durch Lotsen und Schlepper durchgeführt. Hierbei wird die Schiffsführung die Drehraten und Geschwindigkeiten an die jeweilige Situation anpassen müssen.

Text Stellungnahme:
(noch B.4.8)

- Nachdem sich in zwei Simulationsläufen gezeigt, hatte, dass sich diese „auf Grund des starken Windeinflusses und des damit notwendigen hohen Einsatzes der Schlepper als kritisch bis nicht sicher“ erwiesen, wurde die Windstärke für alle weiteren Läufe kurzerhand um 1 Bft reduziert. Das ist in der Praxis schlechterdings nicht möglich, und geht auch und insbesondere in Hinblick auf die zunehmend zu erwarteten Wetterextreme in Folge der sich weiter verstärkenden Klimakrise fehl.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Sinne einer Grenzwertuntersuchung wurde auf diese Weise ein Grenzwert ermittelt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe in Bezug auf die Realitätsferne der nautischen Simulationsstudie zurück.
Wie die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung bereits darlegt, ist das Ziel der nautischen Simulationsstudien nicht, darzulegen, dass die simulierten Manöver jederzeit und unter allen äußeren Bedingungen durchgeführt werden können. Ziel der Simulationen ist es vielmehr, die Grenzen aufzuzeigen, innerhalb derer die Manöver sicher durchgeführt werden können. Hierfür muss die Anpassung der Modellparameter zwangsläufig solange erfolgen, bis eine sichere Durchführung der Manöver simuliert wird. Nur so kann festgestellt werden, unter welchen Bedingungen (z. B. Wind, Strömung, fehlende Schlepper) die Durchführung der Manöver zugelassen werden kann.

Text Stellungnahme:
(noch B.4.8)

- Bei allen Simulationsläufen wurde eine komplett vom übrigen Schiffsverkehr freie Elbe zugrunde gelegt. Gleichwohl wird stets angenommen, dass für das Eindrehen ins Fahrwasser ausreichend Manövrierraum vorhanden sei. Das ist mit der Realität der hochfrequentierten Unterelbe nicht vereinbar und folglich auch deshalb nicht aussagekräftig.
- Es sollen fünf (!) Assistenzschlepper erforderlich sein, welche im Südhafen vorgehalten werden. Selbst bei „starker Nutzung von Schleppern waren aber bei bestimmten Windverhältnissen keine Reserven mehr vorhanden, so dass die Sicherheit von Manövern als „grenzwertig“ eingestuft wurde.

Erwiderung Antragstellerin:
Es wurden 6 Auslauf-Wendemanöver gefahren mit einer durchschnittlichen Dauer von 18 min. Dies stellt keine signifikante Beeinträchtigung der Koordination des Verkehrs auf der Elbe dar.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bedenken der Deutschen Umwelthilfe bzgl. der Realitätsferne der nautischen Simulationsstudie und der Anzahl der erforderlichen Assistenzschlepper zur Kenntnis und weist diese zurück.

Die Durchführung der Simulationsstudie unter Außerachtlassung von passierendem Schiffsverkehr bildet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sehr wohl die Realität ab. Insbesondere das Ablegemanöver mit rückwärtigem Eindrehen in die Fahrrinne erfordert ein hohes Maß an Koordination und Planung, um gerade keinen zusätzlichen Schiffsverkehr im Bereich des Manövers zu haben. Hierfür ist mit der Revierzentrale der WSV der geeignete Zeitpunkt für das Ablegemanöver abzustimmen.
Dass zur sicheren Durchführung der An- und Ablegemanöver fünf Assintenzschlepper erforderlich sind, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Versagensgrund, sondern spiegelt lediglich die Komplexität bei gleichzeitiger Machbarkeit der Manöver wieder.

Stellungnahme **B.5** vom 26.01.2023 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(B.5.1) 1. Das bis zum 1.9.2022 laufende Ursprungs-Planfeststellungsverfahren der landeseigenen Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) war ausdrücklich allein auf ein landseitiges LNG-Terminal ausgerichtet (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).
Eine 1. Planänderung erfolgte aber schon kurze Zeit später am 7.9.2022. Die NPorts beantragte nun auf einmal die zusätzliche Nutzung der Hafeninfrastruktur des Anlegers für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafenerweiterung (SHE) für Errichtung und Betrieb einer FSRU mit erforderlicher Suprastruktur.
Erst auf Hinweis der DUH, dass es sich dabei um eine grundlegende Änderung unter anderem der nautischen und umwelt- und störfallrechtlichen Beurteilungsgrundlagen mit Blick auf Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe, der vorhandenen Wohngebiete in der Umgebung, vorhandene Chemieanlagen und unmittelbar benachbarte Schutzgebiete handele und daher eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend erforderlich sei, haben Sie diese nunmehr betreffend den 1. Planänderungsantrag immerhin nachträglich veranlasst.
Es wird diesseits dabei davon ausgegangen, dass es nur einen 1. Planänderungsantrag vom 7.9.2022 gibt und die Angabe von zwei Daten (7.9.2022 und 16.9.2022) in Ihrer öffentlichen Bekanntmachung vom 17.11.2022 versehentlich erfolgte. Andernfalls wird um Mitteilung gebeten.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Rahmen der Auslegung der Unterlagen zur 1. und 2. Planänderung wurden die ursprünglichen Unterlagen sowie in einem Extra-Ordner die beiden Planänderungsanträge jeweils mit zugehörigem Erläuterungsbericht und den Bekanntmachungstexten ausgelegt. Für die Änderungsanträge wurden ZIP-Ordner in das UVP-Portal hochgeladen. Zudem ist im ersten, erläuternden Dokument zur Auslegung erklärt, wie welche Unterlagen herunterzuladen sind und wo was zu finden ist.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an.

Text Stellungnahme:
(B.5.2) 2. Zugleich mit der Öffentlichkeitsbeteiligung für den 1. Änderungsantrag führen Sie jetzt eine Öffentlichkeitsbeteiligung für einen zwischenzeitlich bereits 2. Änderungsantrag der NPorts durch.
Mit diesem 2. Änderungsantrag werden gegenüber der ursprünglichen Planung und dem 1. Änderungsantrag unter anderem Änderungen in den Hafenkonstruktionen von AVG und SHE beantragt. Der NPorts ist anscheinend erst im November 2022 aufgefallen, dass die bisher geplante Konstruktion des AVG untauglich wäre, wenn nicht nur LNG-

Tanker dort anlegen sollen, sondern der Anleger bereits mit einer (durch den 1. Änderungsantrag) beabsichtigten FSRU „gefüllt“ wäre.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Konstruktion des Hafens ist nur technisch geändert worden, da der Bauablauf optimiert worden ist. Die Abmessungen des Hafens sind gleich geblieben.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an. Grundsätzlich steht es der Antragstellerin frei, im Laufe des Hauptsacheverfahrens ihre Planungen zu ändern. Ein Änderungsantrag lässt daher nicht zwingend den Rückschluss zu, dass die Planungen zuvor unvollständig waren.

Text Stellungnahme:
(B.5.3) 3. Trotz der zwei Änderungsanträge, die zu wesentlichen Änderungen, anderen bzw. zusätzlichen Umwelt-, Störfall- und nautischen Auswirkungen und Bewertungen und Notwendigkeiten der Planrechtfertigung führen, ist der Erläuterungsbericht vom 8.6.2022 bislang in keiner Weise überarbeitet bzw. angepasst worden. Ausgelegen hat nach Ihrer Bekanntmachung vom 17.11.2022 vielmehr allein der „alte“ Erläuterungsbericht vom 8.6.2022.
Dieser bildet das jetzt tatsächlich beantragte Vorhaben jedoch allenfalls partiell ab. Auf dieser veralteten Planungsgrundlage kommt der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses, der den 1. und 2. Änderungsantrag umfasst, von vornherein nicht in Betracht.
Und: Eine Planrechtfertigung für das jetzt insgesamt beabsichtigte Vorhaben von einem Anleger für ein landseitiges LNG-Terminal und eine FSRU fehlt. Die Nennung eines landseitigen Terminals und einer FSRU am Standort Stade-Bützfleth in der Anlage zum LNGG begründet allein eine gesetzliche Standortentscheidung. Aus dem LNGG folgt kein Freibrief für jeglichen Betrieb und damit auch nicht für jeglichen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss. Erforderlich ist vielmehr jeweils im Einzelfall eine Gesamtschau mit dem Gesetzeszweck in § 1 LNGG sowie dem übrigen einschlägigen Recht, insbesondere dem Klimaschutzrecht.
Erst auf einer solchen Antragsgrundlage könnte sodann das planerische Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist insgesamt zurückzuweisen.
Die Einwände betreffend die Auslegung sind unzutreffend. Im Rahmen der Auslegung wurden die ursprünglichen Unterlagen sowie in einem Extra-Ordner die beiden Planänderungsanträge jeweils mit zugehörigem Erläuterungsbericht und den Bekanntmachungstexten ausgelegt. Für die Änderungsanträge wurden ZIP-Ordner in das UVP-Portal hochgeladen. Zudem ist im ersten, erläuternden Dokument zur Auslegung erklärt, wie welche Unterlagen herunterzuladen sind und wo welche Unterlage zu finden ist.
Die Planrechtfertigung ist weiterhin gegeben, insoweit verweisen wir auf die Ausführungen unter B.1.2. und B.1.12. Dabei weisen wir darauf hin, dass sich der Bedarf für den AVG mit SHE neben der Möglichkeit zum LNG-Import auch aus den Umschlagsmöglichkeiten für andere verflüssigte Gase ableitet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück.
Die Einwände betreffend die Auslegung und die Veröffentlichung der Unterlagen im Internet sind unzutreffend. Im Rahmen der Auslegung wurden die ursprünglichen Unterlagen sowie in einem Extra-Ordner die beiden Planänderungsanträge jeweils mit zugehö-

rigem Erläuterungsbericht in den betroffenen Gemeinden ausgelegt. Für die Veröffentlichung der Unterlagen im Internet gem. § 10 Abs. 2 LNGG i. V. m. § 3 Abs. 1 PlanSiG wurden die Änderungsanträge jeweils als ZIP-Ordner in das UVP-Portal hochgeladen. Zudem wurde im ersten, erläuternden Dokument zur Veröffentlichung im Internet erklärt, wie welche Unterlagen herunterzuladen sind und wo welche Unterlage zu finden ist. Im ZIP-Ordner zum 1. Änderungsantrag war der Erläuterungsbericht in der ersten PDF-Datei „1. Antrag auf Planänderung AVG“ und im ZIP-Ordner zum 2. Änderungsantrag in der ersten PDF-Datei „2. Antrag auf Planänderung AVG.SHE“ enthalten. Die Erläuterungsberichte waren somit uneingeschränkt zugänglich und konnten eingesehen werden. Durch entsprechende Bildschirmausdrucke kann nachgewiesen werden, welche Dateien zum maßgeblichen Zeitpunkt im Internet zur Verfügung standen. Es trifft somit nicht zu, dass lediglich der „alte“ Erläuterungsbericht vom 08.06.2022 ausgelegen hat bzw. veröffentlicht wurde. In den ausgelegten/veröffentlichten Unterlagen wurde der aktuelle Stand des Vorhabens abgebildet. Die Auslegung und die Veröffentlichung im Internet erfolgten nach ordnungsgemäßer ortsüblicher Bekanntmachung.
Zu den weiteren Einwänden ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass die unter Ziffer I.2 genannten Planunterlagen alle für die Zulassungsentscheidung erforderlichen Auswirkungen und Bewertungen enthalten. Die Planrechtfertigung ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gegeben. Auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.5.4) 4. Die Einwendungen der DUH, die wir mit Schreiben vom 29.8.2022 und vom 26.10.2022 geltend gemacht haben, sind auch in den jetzt ausgelegten Antragsänderungsunterlagen nicht abgearbeitet worden.
Das gilt nicht nur, aber insbesondere auch mit Blick auf die erheblichen Klimaauswirkungen des Vorhabens und die Unvereinbarkeit mit Art. 20a GG, den verbindlichen (sektorspezifischen) Reduktionszielen der §§ 3, 4 KSG in Verbindung mit Anlage 2 des KSG sowie § 13 KSG.
Zwar ist jetzt eine „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 2. Antrag auf Planänderung“ mit Datum vom 14.11.2022 vorgelegt worden (vgl. 24_Heft 11x). Die Unterlage unterscheidet sich tatsächlich unter anderem in Bezug auf die Ermittlung der Klimawirkungen jedoch in keiner Weise von der im Sommer ausgelegten und in hohem Maße defizitären Umwelt- und Klimabetrachtung.
Unsere ausführlichen Einwendungen vom 29.8.2022 zum Ursprungs-Planfeststellungsverfahren und vom 26.10.2022 zum 1. Änderungsantrag haben daher unverändert Bestand, auf sie wird hiermit vollen Umfangs Bezug genommen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderungen zur Stellungnahme der DUH unter B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen unter B.1.2, B.1.3, B.1.7, B.1.12, B.1.16 sowie B.1.18 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.5.5) 5. a) Gegenüber den ursprünglichen Planunterlagen soll „die flussseitige Schutzwand am nördlichen Ende um ca. 15 m Richtung Fahrwasser aufgeklappt“ werden (vgl. „5 Heft 12w Abschlussbericht“ des 1. Änderungsantrags).
Es fehlt in den jetzt übersandten Unterlagen unverändert jegliche Betrachtung dieser Änderung auf den Schiffsverkehr in der Elbe. Bereits die bisherigen Planungen des Anlegers waren mit dem maßgeblichen Seeschifffahrtsrecht nicht vereinbar (siehe insoweit die Einwendungen der DUH vom 29.8.2022). Das gilt nunmehr erst recht. Der für Aus-

weich- und Wendemanöver im engen Fahrwasser der Unterelbe zur Verfügung stehende Raum sowohl für LNG-Tanker als auch mit Blick auf den übrigen Schiffsverkehr wird nochmals weiter eingeschränkt, bereits die bisher geplanten Bauwerke ragten sogar über den Tonnenstrich hinaus, ohne dass dies betrachtet worden wäre.

Erwiderung Antragstellerin:
Die um 15° geänderte Schutzwand war Grundlage der nautischen Simulation und ist insoweit einbezogen worden. Die Bauwerke ragen nicht über den Tonnenstrich hinaus.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Deutschen Umwelthilfe zur fehlenden Berücksichtigung der geänderten Planung zur Kenntnis und weist die Bedenken der Deutschen Umwelthilfe zurück.
Die Antragstellerin legt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde glaubhaft dar, dass die geänderte Planung der flussseitigen Schutzwand zu einer Erleichterung der Ablegemanöver führt.
Dass die Umplanung zu einer relevanten Beeinträchtigung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs führt, kann die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Geringfügigkeit der Umplanung nicht sehen. Dies gilt umso mehr, da auch die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV diesbezüglich in ihrer Stellungnahme keine Bedenken angemeldet hat.

Text Stellungnahme:
(noch B.5.5) (b) Gegenüber dem ursprünglichen Grundriss, der nur einen LNG-Tanker im Anleger vorsah und keine FSRU, sollen im Rahmen des 2. Änderungsantrages die Ausmaße des Anlegers vergrößert
werden, und zwar wie folgt:

- Bisher waren vom Land aus in die Elbe hineinragende Maße von 190,0 m (links) bzw. 178,05 m (rechts) vorgesehen (vgl. AVG Grundriss Bl. 3).
- Die Maße sollen nun verlängert werden auf 201,90 m (links) bzw. 193,60 m (rechts) (vgl. 05_AVG-Stade-Planänderung, 06_AVG-Stade-Planänderung Bl. 3x).

Dabei fällt auf, dass, trotzdem das Anlegerbauwerk nun größer werden und folglich (noch) weiter in die Elbe hineinragen soll, der Abstand vom nördlichen Bauwerk zur Fahrrinne ausweislich der Unterlagen für den 2. Änderungsantrag angeblich unverändert 160 m betragen soll (vgl. 05_AVGStade-Planänderung, 06_AVG-Stade-Planänderung Bl. 3x).
Das kann nicht sein. Dieser Abstand müsste tatsächlich in dem Maße geringer werden, in dem das Anlegerbauwerk größer wird und weiter in die Elbe hineinragt.
Das wiederum hätte nochmals erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des übrigen Schiffsverkehrs auf der bei Stade-Bützfleth ohnehin schon sehr engen Unterelbe, auf die Möglichkeit sicherer Ausweichmanöver sowie auf die rückwärts erfolgenden LNG-Tankerausfahrten aus dem Anleger samt aufwendiger 180°-Wendungen mitten im Fahrwasser, Havarierisken usw.
Mangels offenbar unzutreffender Unterlagen ist all das jedoch überhaupt nicht betrachtet worden. Es fehlt auch insofern bereits an korrekten und wesentlichen Antragsunterlagen.
Die Sicherheit der nautischen Prozesse (An- und Abfahrten, weitere Manöver) der FSRU und der LNG-Tanker in Zusammenschau mit dem übrigen Schiffsverkehr auf der Unterelbe ist weiterhin nicht belegt und mithin nicht hinreichend sicher gewährleistet.
c) Es fehlen ferner unter anderem Havariekonzepte in Bezug auf LNG, ein Schlepperkonzept und ein Anti-Terrorkonzept für die FSRU und die LNG-Tanker

Erwiderung Antragstellerin:
Die geänderte Anlage war Grundlage der Simulation. Ein Schleppkonzept wurde im Rahmen der Simulation erarbeitet und wird in die WPGs integriert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwände der Deutschen Umwelthilfe als unzutreffend zurück.
Zwar sind die Maße in Heft 0 Blatt 3 des Antrages auf Planfeststellung und in Heft 0x Blatt 3x des 2. Antrages auf Planänderung voneinander abweichend, allerdings führt dies nicht zu einer Reduktion des Abstandes der zum AVG gehörigen Anlagen zur Fahrrinne der Elbe.
Im ursprünglichen Planfeststellungsantrag wurde in Heft 0 Blatt 3 der Abstand zwischen der Anlegerwand und der die Rückverankerung der elbseitig den Anleger begrenzenden Spundwand sichernden Dalbenreihe bemaßt. Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin eine geänderte Bauweise der den Anleger umgebenden Spundwände, womit u.a. auch die Rückverankerung der elbseitigen Spundwand und folglich auch die sie schützende Dalbenreihe entfällt. Die Bemaßung in Heft 0x Blatt 3x bezieht sich dann auch eindeutig nicht mehr auf die innerhalb des Anlegers befindliche Dalbenreihe, sondern auf die Spundwand selbst, welche 11 m weiter in Richtung Elbe angeordnet ist als die ursprüngliche Dalbenreihe. Allerdings verändert sich die Lage der Spundwand zwischen Heft 0 Blatt 3 und Heft 0x Blatt 3x nicht, womit sich folglich auch nicht der Abstand zwischen Spundwand und Fahrrinne reduziert.
Das Fehlen von Schlepper-, Havarie-, und Anti-Terrorkonzept für die FSRU und LNG-Tanker ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls kein Versagensgrund. Das Schlepperkonzept ist ein Ergebnis der durchgeführten nautischen Simulationsstudien und ist erst für den Hafenbetrieb erforderlich. Auch ein noch aufzustellendes Havariekonzept ist nicht zwingend zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits vorzulegen. Ergänzend wird hierzu auf die Nebenbestimmung I.4.1.3.1 verwiesen. Ein Anti-Terrorkonzept zum Schutz der FSRU und der die FSRU oder das ebenfalls im Genehmigungsverfahren befindliche Landterminal beliefernden LNG-Tankschiffe, sind Bestandteil der Genehmigungsverfahren für die beiden Anlagen (FSRU und Landterminal) nach dem BImSchG.

Text Stellungnahme:
(B.5.6) 6. Die schiffbare Wassertiefe der Elbe wurde aktuell vom 1. Dezember 2022 an zunächst bis zum 30. November 2023 um einen Meter eingeschränkt. Ein Konzept, wie beladene LNG-Tanker mit erheblichen Tiefgängen gleichwohl und sicher bis nach Stade Bützfleth gelangen könnten, ist nicht vorgelegt.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Tiefgänge der LNG Carrier sind beladen mit max 12,3 Metern angegeben, damit waren sie schon vor der Fahrrinnenanpassung als „tideunabhängig“ zu betrachten.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand der Deutschen Umwelthilfe zurück.
Gemäß Heft 10a der Antragsunterlagen weist das Bemessungsschiff einen maximalen Tiefgang in beladenem Zustand von 12,30 m in Süßwasser auf. Die schiffbare Wassertiefe der Seewasserstraße Elbe wurde zwar in dem Zeitraum vom 01.12.2022 bis 30.11.2023 durch die WSV um einen Meter reduziert, allerdings bedeutet diese Reduktion von einem Ausgangswert von 14,50 m auf 13,50 m nicht, dass die Bemessungsschiffe mit einem Tiefgang von 12,30 m den AVG nicht erreichen können. Ein Konzept ist diesbezüglich nicht erforderlich.

Stellungnahme **B.7 vom 24.03.2023** zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(B.7.1) 1. Die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) hat seit Anfang Juni 2022 nunmehr fünf Anträge gestellt - den ursprünglichen Planfeststellungsantrag sowie zwischenzeitlich bereits vier (!) Änderungsanträge.
Das zeigt zum einen, dass selbst nach der Verfahrens- oder Vorgehensweise der Vorhabenträgerin NPorts offenbar kein beschleunigter Bedarf existiert, und zum anderen, dass das Vorhaben in der Unterelbe in hohem Maße derart unklar, komplex und risikobehaftet ist, dass eine beschleunigte Zulassung auf Grundlage der LNGG schlicht nicht in Betracht kommt.
Die diversen Planänderungsanträge der NPorts sind überdies maßgebliche Reaktionen auf erfolgte Einwendungen unter anderem der DUH, die eindrücklich zeigen, auf welch lückenhafter Datengrundlage die NPorts ein Vorhaben zugunsten künftiger Störfallbetriebe der oberen Kategorie und zugunsten eines mit grundlegenden und erheblichen nautischen Risiken verbundenen Anlegerbetriebs plant und verwirklichen will und auf welch lückenhafter Datengrundlage der NLWKN seinerseits nicht nur das Verfahren im Juni 2022 eröffnet, sondern auch noch den vorzeitigen Baubeginn zugelassen hat.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist zurückzuweisen. Aufgrund des akuten Bedarfs für den beantragten Anleger mit Südhafenerweiterung mit dem Ziel der Fertigstellung im Winter 2023 besteht ein derart hoher Zeitdruck und ein entsprechendes Beschleunigungsbedürfnis, dass mit den für den Anleger erforderlichen Arbeiten auf Grundlage einer Zulassung des vorzeitigen Beginns bereits begonnen werden musste, um den Zeitplan einzuhalten. Im Zuge dieser Arbeiten wurde deutlich, dass Änderungen der Planung erforderlich sind; diese Änderungen konnten daher erst im Zuge von Planänderungen in das Verfahren eingebracht werden. In Verfahren die – anders als das vorliegende Verfahren – nicht unter einem derart hohen Zeitdruck stehen, zeigt sich das Erfordernis entsprechender Änderungen in der Regel erst im Zuge der Bauausführung. Ergänzend wird mit den Änderungen auch Forderungen der TöB, die im Rahmen der Beteiligungsverfahren vorgebracht wurden, Rechnung getragen (siehe z. B. den Erläuterungsbericht zur 4. Planänderung, S. 31). Die betreffenden Forderungen stellten jedoch die Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens und damit auch die für die Zulassung des vorzeitigen Beginns erforderliche positive Prognose nicht infrage.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Einwand, dass allein die Anzahl von mehreren Änderungsanträgen aufzeige, dass ein Vorhaben unklar, komplex und risikobehaftet sei und keine beschleunigte Zulassung in Betracht komme, wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.
Planfeststellungspflichtige Vorhaben berühren regelmäßig vielfältige und zahlreiche öffentliche und private Belange, die für oder gegen die Verwirklichung sprechen, abgewogen werden müssen oder die nach besonderen Regelungen, etwa Nebenbestimmungen, verlangen. Das Planfeststellungsverfahren ermöglicht es, über ein solch komplexes Vorhaben einheitlich zu entscheiden. Gemäß § 69 Abs. 2 WHG besteht für ein solch komplexes Vorhaben grundsätzlich die Möglichkeit der Zulassung eines vorzeitiger Beginns. Grundsätzlich steht es der Antragstellerin auch frei, im Laufe des Hauptsacheverfahrens ihre Planungen zu ändern. Ein Änderungsantrag lässt daher nicht zwingend Rückschlüsse auf Unklarheiten eines Vorhabens zu. Für die Erstellung der Prognose gemäß §§ 69 Abs. 2, 17 Abs. 1 Nr. 1 WHG müssen der Planfeststellungsbehörde die entscheidungserheblichen Unterlagen vorgelegt werden. Die maßgeblichen Unterlagen für die im Laufe des Verfahrens beantragten Entscheidungen zur Zulassung vorzeitigen Maßnahmebeginns wurden vorgelegt.

Text Stellungnahme:
(B.7.2) Mit dem nunmehr vierten Änderungsantrag wird offenbar, dass eine positive Prognose über die Planfeststellungsfähigkeit mangels hinreichender Beurteilungsgrundlage nicht möglich war und ist. Eine solche ist für § 17 WHG aber zwingend erforderlich, selbst § 7 Abs. 1 S. 3 LNGG ändert daran nichts.
Die erfolgte Zulassung des vorzeitigen Beginns ist daher zu widerrufen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist zurückzuweisen.
Die für eine Zulassung des vorzeitigen Beginns nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 WHG notwendige positive Prognose, dass mit einer Entscheidung zugunsten des Benutzers gerechnet werden kann, war zum maßgeblichen Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung über die Zulassung des vorzeitigen Beginns möglich und ist dies nach wie vor. Der NLWKN hat diese positive Prognose zu Recht als gegeben erachtet. Dies schließt nachfolgende Planänderungen nicht aus. Wie sich auch aus § 73 Abs. 8 VwVfG ergibt, hat der Vorhabenträger die Möglichkeit, das Vorhaben durch Planänderungen zu modifizieren – dies gilt auch nach Erteilung einer Zulassung des vorzeitigen Beginns. Soweit die Planänderungen auch die vorzeitig zugelassenen Maßnahmen betrafen, wurde dies mittels einer von NPorts beantragten und durch den NLWKN nach Prüfung zugelassenen Änderung sowie eines teilweisen Widerrufs der Zulassung des vorzeitigen Beginns berücksichtigt.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an. Ein Widerruf der Zulassungen des vorzeitigen Beginns ist unbegründet. Auf das Erlöschen der Zulassungen des vorzeitigen Beginns unter Ziffer I.3.1 wird hingewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.7.3) Es wird hiermit beantragt, uns über die insoweit eingeleiteten Schritte durch den NLWKN zu informieren sowie uns gemäß Nds. UIG Einsicht in sämtliche Unterlagen in Bezug auf den Vorgang und die Kontrolle betreffend die Zulassung und Ausführung des vorzeitigen Beginns möglichst in elektronischer Form zu gewähren.

Erwiderung Antragstellerin:
Sofern und soweit die Voraussetzungen des § 3 Niedersächsischen Umweltinformationsgesetz (NUIG) erfüllt sind, kann dem Antrag stattgegeben werden.
Der Anspruch auf Zugang ist jedoch teilweise abzulehnen, da durch das Bekanntgeben z.T. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zugänglich gemacht würden (§ 3 Satz 2 NUIG i. V. m. § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UIG).

Abwägung PFB:
Dem Antrag vom 24.03.2023 wurde stattgegeben und die angeforderten Informationen am 17.04.2023 zur Verfügung gestellt.

Text Stellungnahme:
(B.7.4) In Anbetracht aktueller Erkenntnisse und nunmehr auch aktueller Aussagen der BMWK würde, wenn an dem Vorhaben gleichwohl seitens der NPorts festgehalten werden sollte, im Übrigen ein fünfter Planänderungsantrag erforderlich werden:

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Bezüglich der Planrechtfertigung und den Bedarf für das Vorhaben AVG mit SHE verweisen wir auf unsere Ausführungen unter B.1.2. und B.1.9.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter B.1.2 und B.1.9 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(noch B.7.4) Das Energiewirtschaftliche Institut Köln (EWI) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) mit Datum vom 27. Januar 2023 eine Analyse zum künftigen Gasbedarf vorgelegt. *Danach ist unter anderem das geplante landseitige LNG-Terminal in Stade zur Absicherung des deutschen und europäischen Gasbedarfs ausdrücklich nicht notwendig.*
Der zuständige Staatssekretär im BMWK, Patrick Graichen, bestätigt das explizit, so beispielsweise zuletzt im Rahmen der von Europe Calling am 16. März 2023 veranstalteten Diskussion „Die LNG-Frage".

Verhält es sich aber so, besteht nicht nur kein beschleunigter Bedarf für das landseitige LNGTerminal, es besteht vielmehr überhaupt kein Bedarf. Dass Stade als Standort für ein landseitiges LNG-Terminal noch in der Anlage zu § 2 LNGG steht, ändert daran nichts. Denn die Anlage zu § 2 LNGG benennt lediglich nach Auffassung des Gesetzgebers geeignete Standorte. Auch aus § 3 LNGG ergibt sich nichts Anderes. Ausweislich der Gesetzesbegründung zu § 3 LNGG entsteht vielmehr explizit
„keine Verpflichtung zur Realisierung der Vorhaben durch die Aufnahme in die Anlage [des LNGG]. Es handelt sich lediglich um eine Verfahrenserleichterung." (vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18).

Erwiderung Antragstellerin:
Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) am 03.03.2023 einen Bericht veröffentlicht zu den Planungen und Kapazitäten der schwimmenden und festen Flüssigerdgasterminals. Die Planung und der Aufbau einer eigenen LNG-Infrastruktur sind unmittelbare Folge des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und die damit ausgelöste Energiekrise. Ziel ist es, über den Aufbau einer eigenen LNG-Infrastruktur in Deutschland einseitige Abhängigkeiten zu überwinden und auch die Vorsorge und Resilienz zu stärken. Diesen Prinzipen folgt die Planung der LNG-Infrastrukturen (vgl. *BMWK*, Pressemitteilung vom 03.03.2023, abrufbar unter: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/03/20230303-bmwk-legt-bericht-zu-planungen-und-kapazitaeten-der-schwimmenden-und-festen-lng-terminals-vor.html zuletzt abgerufen am 30.03.2023). In dem Bericht bekräftigt das BMWK die Realisierung des Standortes Stade-Bützfleth aus Gründen der Versorgungssicherheit, aber vor allem auch aus Gründen einer für die Zukunft aufgestellten und resilienten Energieinfrastruktur, die sich am Vorsorgeprinzip orientiert, Risiken einpreist, flexibel ist und in Europäischer Solidarität gedacht wird.
Überdies ist weiterhin zu beachten, dass der LNG-Import am Standort Stade-Bützfleth nur *eine* Umschlagsmöglichkeit am AVG mit SHE darstellt (siehe hierzu unsere Ausführungen oben unter B.1.2).

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat den Bedarf für den AVG mit SHE aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung des § 3 LNGG abgeleitet aber auch in der konkreten Bedarfssituation am Standort Stade-Bützfleth begründet gesehen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an und verweist auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter II.3.1.

Der Einwand, dass das BMWK im März 2023 explizit bestätigt habe, dass das geplante landseitige LNG-Terminal in Stade zur Absicherung des deutschen und europäischen Gasbedarfs ausdrücklich nicht notwendig sei, wird als gegenstandslos zurückgewiesen.

Der Planfeststellungsbehörde liegt ein aktuelleres Schreiben des damals zuständigen Staatssekretärs im BMWK, Patrick Graichen, vom 24.04.2023 vor, worin gegenüber der Staatsekretärin des Niedersächsischen Umweltministeriums, Anka Dobslaw, aufgeklärt wird, dass sich die noch andauernde krisenhafte Situation nicht maßgeblich verändert habe. Auch der Präsident der Bundesnetzagentur, Klaus Müller, wird zitiert mit der Aussage, dass man bei einem kalten Winter 2023/2024 noch froh sein werde über ausreichende Versorgungsstrukturen.[41]

Der Einwand, wonach der Gesetzgeber mit dem LNGG nur geeignete Standorte benennen, aber keine gesetzliche Planrechtrechtfertigung vorlegen wollte, mit dem Verweis auf die Gesetzesbegründung zu § 3 LNGG (Zitat: „keine Verpflichtung zur Realisierung der Vorhaben durch die Aufnahme in die Anlage [des LNGG]; es handelt sich lediglich um eine Verfahrenserleichterung. (vgl. BT-Drs. 20/1742, S.18)“) überzeugt nicht. Denn der zitierten Gesetzesbegründung geht der Satz voraus: „Damit liegt die Planrechtfertigung vor.“ Den Einwand, § 3 LNGG vermittle für das vorliegende Vorhaben keine uneingeschränkte Planrechtfertigung, weist die Planfeststellungsbehörde somit zurück. Die gesetzliche Bedarfsfestlegung ist für die Antragstellerin und die Planfeststellungsbehörde verbindlich. Anhaltspunkte für eine Verfassungswidrigkeit des LNGG bestehen nicht.

Text Stellungnahme:
(noch B.7.4) Mit anderen Worten, der jetzt von der NPorts geplante Anleger zum Anlanden von LNG-Tankern für ein landseitiges LNG-Terminal ist bereits wegen mangelnden Bedarfs für ein landseitiges LNG-Terminal überdimensioniert und mit entsprechend unverhältnismäßigen Umweltbeeinträchtigungen und Eingriffen in Natur und Landschaft und die Gewässerqualität der Unterelbe verbunden.

Das wiederum bedeutet, dass für den hier beantragten Anleger kein Bedarf und mithin keine Planrechtfertigung besteht, das gilt sowohl mit Blick auf die konkrete Dimensionierung als auch überhaupt:

Erwiderung Antragstellerin:
Unabhängig von der Bedeutung des AVG mit SHE für LNG-Importe stellt das BMWK auch klar, dass der Standort Stade-Bützfleth green-ready konzipiert wird, d.h. vorgerüstet wird für einen späteren Betrieb mit Wasserstoffderivaten, insbesondere Ammoniak (verstärkte Fundamente, Beschichtung/Stahl). Die Planrechtfertigung und der Bedarf für den AVG mit SHE leiten sich deshalb nicht (allein) aus Nr. 3.2 der Anlage zum LNGG i. V. m. § 2 LNGG ab, sondern bestehen darüber hinaus auch hinsichtlich der weiteren Umschlagmöglichkeiten für verflüssigte Gase, die bereits vor Beginn des Ukrainekrieges Anstoß zur Planung des Vorhabens gaben.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat den Bedarf für den AVG mit SHE aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung des § 3 LNGG abgeleitet, aber auch in der konkreten Bedarfssituation am Standort Stade-Bützfleth begründet gesehen.
Das Argument, das Vorhaben sei überdimensioniert, weil kein Bedarf für eine LNG-Landanlage bestünde, erschüttert weder die Planrechtfertigung, noch die nachvollziehbare Berücksichtigung der ausgewählten Planungsvarianten durch die Antragstellerin. Allein die Aussage, dass der Anleger überdimensioniert sei, ist keine ausreichende Begründung für eine der nicht ausgewählten Varianten. Die Planfeststellungsbehörde

[41] Mitteilung des BMWK, Graichen, an Nds. Umweltministerium, Dobslaw, vom 24.04.2023.

schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an und verweist auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer II.3.1. und zu den Planungsalterantiven unter Ziffer II.3.2.

Text Stellungnahme:
(B.7.5) 3. Denn es besteht auch für eine FSRU in Stade in Anbetracht der seit Sommer 2022 ergriffenen Maßnahmen sowie in Anbetracht der seitdem erlangten Erkenntnisse und der aktuellen Ist-Zahlen unter anderem des BMKW betreffend die Gewährleistung der Energieversorgung in Deutschland kein Bedarf.
Feststeht heute, dass tatsächlich keine Gasmangellage besteht und erst recht keine „Krise der Gasversorgung", beides droht auch nicht. Es gibt keine Versorgungslücke, es gibt noch nicht einmal temporäre Gasnetzengpässe. Selbst die vollständige Einstellung der Gaslieferung über die Pipeline NordStream 1 im Spätsommer 2022 konnte kompensiert werden, und zwar sogar ohne jeglichen Betrieb auch nur irgendeiner FSRU. Der Gasbedarf ist zum einen gesunken, zum anderen importierte und importiert Deutschland tatsächlich in erheblichem Umfang Gas aus dem europäischen Ausland, Beweis: Sachverständigengutachten.

Aus den Ist-Zahlen des BMWK ergeben sich erhebliche Gas-Überkapazitäten infolge von LNG-Vorhaben, siehe dazu nur
https://table.media/climate/analyse/wirtschaftsministerium-prognostiziert-ueberkapazitaeten-beilng-terminals/.

Auch beispielsweise Agora Energiewende geht aktuell davon aus, dass die LNG-Szenarien der Bundesregierung das Risiko von Überkapazitäten mit Minderauslastung der Terminals bereits ab Mitte des Jahrzehnts und damit zugleich das Risiko erheblicher Fehlinvestitionen bergen (vgl. Agora Energiewende, Stellungnahme NEP Gas 2022 - 2032, Januar 2023). Zugleich ergeben sowohl die Zahlen des BMWK als auch die Analyse von Agora Energiewende, dass unverändert konstante Gas-Importe über bestehende Wege aus dem europäischen Ausland nach Deutschland erfolgen,
Beweis: Sachverständiges Zeugnis der Studienverfasser*innen der Agora Energiewende sowie entsprechend instruierter Mitarbeiter*innen des BMWK.

Zu entsprechenden Ergebnissen kommen Kemfert et al. in ihren aktuellen Berechnungen für das Deutsche Institut für Wirtschaft, vgl. *DIW aktuell Nr. 86 vom 22. Februar 2023*.
Höhne et. al (New Climate Institute) stellen ebenfalls klar fest, dass die *„Pläne für deutsche Flüssigerdgas-Terminals massiv überdimensioniert"* sind. Danach wären überhaupt allenfalls drei FSRUs vorsorglich erforderlich, um etwaig auftretende Versorgungslücken sicher schließen zu können. Die Studie ist abrufbar unter
https://newclimate.org/resources/publications/plane-fur-deutsche-flussigerdgas-terminals-sindmassiv-uberdimensioniert.

Mit dem bereits genehmigten Betrieb der FSRU Esperanza in Wilhelmshaven (jährliche Kapazität von 7,5 Mrd. Kubikmeter), dem Betrieb der FSRU Neptune in Lubmin (jährliche Kapazität von angeblich 5,2 Mrd. Kubikmeter) und dem bevorstehenden Betrieb der FSRU Gannet in Brunsbüttel (jährliche Kapazität von zunächst 3,5 Mrd. Kubikmeter) stehen aber bereits vorsorglich drei FSRUs als Back-Ups in erheblichem Umfang zur Verfügung.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Bezüglich der Planrechtfertigung und des Bedarfs für das Vorhaben AVG mit SHE verweisen wir auf unsere vorstehenden Ausführungen unter B.7.4 sowie auf die Ausführungen unter B.1.2. und B.1.9. Zudem wird auf die Ausführungen des BVerwG verwiesen, wonach dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 20 f.).
Ergänzend weisen wir darauf hin, dass sich der Bedarf für den AVG mit SHE neben der Möglichkeit zum LNG-Import auch aus den Umschlagsmöglichkeiten für andere verflüssigte Gase ableitet.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Die Planfeststellungsbehörde hat den Bedarf für den AVG mit SHE aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung des § 3 LNGG abgeleitet, aber auch in der konkreten Bedarfssituation am Standort Stade-Bützfleth begründet gesehen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an und verweist auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer II.3.1.
Text Stellungnahme:
(B.7.6) 4. Es fehlt auch im März 2023 unverändert jegliche Betrachtung der unmittelbaren und mittelbaren Klimawirkungen, die mit Errichtung und Betrieb des Anlegers und der Erweiterung des Südhafens verbunden wären. Die dem NLWKN nach § 13 KSG obliegende materiell-rechtliche Berücksichtigung ist weiterhin unmöglich.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung ist zurückzuweisen.
Die Auswirkungen der beantragten Hafenanlagen und der zu ihrem Bau erforderlichen Maßnahmen auf das Klima wurden bereits in Heft 11, Kapitel 7.10.5 behandelt. Der Hafenbetrieb ist Gegenstand gesonderter Verfahren. Auswirkungen auf das Klima, die von diesen noch nicht zugelassenen Vorhaben ausgehen, sind in den jeweiligen Zulassungsverfahren, die für diese Vorhaben durchzuführen sind, zu prüfen und zu bewerten.
Ergänzend verweisen wir auf unsere Ausführungen unter B.1.2, B.1.3., B.1.9 und B.1.12.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen unter B.1.2, B.1.3, B.1.7, B.1.12, B.1.16 sowie B.1.18 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.7.7) 5. Unsere ausführlichen Einwendungen vom 29.8.2022 zum Ursprungs-Planfeststellungsverfahren, vom 26.10.2022 zum 1. Änderungsantrag sowie vom 26. Januar 2023 zum 1. + 2. Änderungsantrag haben unverändert Bestand, auf sie wird hiermit vollen Umfangs Bezug genommen.
Die dort unter anderem ausführlich dargestellten massiven Defizite der nautischen Simulationsanalysen werden auch im Rahmen der diversen Planänderungsunterlagen nicht nur nicht behoben, sondern bis heute ignoriert.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und weist die Einwendung bzgl. der Unvollständigkeit der Unterlagen zurück.
Zur weiteren Begründung wird auf die Abwägungen zu B.2.32, B.2.33 und B.2.34 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Stellungnahme **B.9** vom 08.05.2023 zum 5. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(B.9.1) 1. Die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) hat seit Anfang Juni 2022 nunmehr sogar schon sechs (!) Anträge gestellt - den ursprünglichen Planfeststellungsantrag sowie zwischenzeitlich bereits fünf (!) Änderungsanträge.

Das zeigt zum einen, dass selbst nach der Verfahrens- oder Vorgehensweise der Vorhabenträgerin NPorts kein beschleunigter Bedarf existiert, und zum anderen, dass das Vorhaben in der Unterelbe in hohem Maße derart unklar, komplex und risikobehaftet ist, dass eine beschleunigte Zulassung auf Grundlage der LNGG schlicht nicht in Betracht kommt.

Die diversen Planänderungsanträge der NPorts sind überdies maßgebliche Reaktionen auf erfolgte Einwendungen unter anderem der DUH, die eindrücklich zeigen, auf welch lückenhafter Datengrundlage die NPorts ein Vorhaben zugunsten künftiger Störfallbetriebe der oberen Kategorie und zugunsten eines mit grundlegenden und erheblichen nautischen Risiken verbundenen Anlegerbetriebs plant und verwirklichen will und auf welch lückenhafter Datengrundlage der NLWKN seinerseits nicht nur das Verfahren im Juni 2022 eröffnet, sondern auch noch den vorzeitigen Baubeginn zugelassen hat.

„Deutschlandgeschwindigkeit“ bedeutet offenbar für die NPorts fehler- und lückenhafte Planung und für den NLWKN lückenhafte Prüfung von Antragsunterlagen.

Mit dem nunmehr fünften Änderungsantrag wird offenbar, dass eine positive Prognose über die Planfeststellungsfähigkeit mangels hinreichender Beurteilungsgrundlage nicht möglich war und ist. Eine solche ist für § 17 WHG aber zwingend erforderlich, selbst § 7 Abs. 1 S. 3 LNGG ändert daran nichts.
Die erfolgte Zulassung des vorzeitigen Beginns ist daher jetzt endlich zu widerrufen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.7.1 und B.7.2.

Abwägung PFB:
Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter B.7.1 und B.7.2 wird verwiesen.
Text Stellungnahme:
(B.9.2) Es wird hiermit erneut beantragt, uns über die insoweit eingeleiteten Schritte durch den NLWKN zu informieren sowie uns gemäß Nds. UIG Einsicht in sämtliche Unterlagen in Bezug auf den Vorgang und die Kontrolle betreffend die Zulassung und Ausführung des vorzeitigen Beginns möglichst in elektronischer Form zu gewähren.

Dieser UIG-Antrag wurde bereits im Rahmen der Einwendungen zum dritten und vierten Änderungsantrag gestellt, ist bis heute aber nicht von Ihnen erfüllt worden. Die maßgeblichen Fristen sind längst abgelaufen.
Bitte übersenden Sie uns unmittelbar nun die begehrten Unterlagen.

Erwiderung Antragstellerin:
Sofern und soweit die Voraussetzungen des § 3 Niedersächsischen Umweltinformationsgesetz (NUIG) erfüllt sind, ist dem Antrag stattzugeben.
Der Anspruch auf Zugang ist jedoch abzulehnen, sofern ein Ablehnungstatbestand zum Schutz öffentlicher Belange (§ 8 UIG) oder zum Schutz sonstiger Belange (§ 9 UIG) erfüllt ist, § 3 Satz 2 NUIG.

Abwägung PFB:
Dem Antrag vom 08.05.2023 wurde stattgegeben und die angeforderten Informationen am 24.05.2023 zur Verfügung gestellt.

Text Stellungnahme:
(B.9.3) 2. In Anbetracht aktueller Erkenntnisse und nunmehr auch aktueller Aussagen der BMWK würde, wenn an dem Vorhaben gleichwohl seitens der NPorts festgehalten werden sollte, im Übrigen ein sechster Planänderungsantrag erforderlich werden:
Das Energiewirtschaftliche Institut Köln (EWI) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) mit Datum vom 27. Januar 2023 eine Analyse zum künftigen Gasbedarf vorgelegt. *Danach ist unter anderem das geplante landseitige LNG-Terminal in Stade zur Absicherung des deutschen und europäischen Gasbedarfs ausdrücklich nicht notwendig.*
Der zuständige Staatssekretär im BMWK, Patrick Graichen, bestätigt das explizit, so beispielsweise zuletzt im Rahmen der von Europe Calling am 16. März 2023 veranstalteten Diskussion „Die LNG-Frage“,
Beweis: Zeugnis StS Graichen, zu laden über das BMWK.
Verhält es sich aber so, besteht nicht nur kein beschleunigter Bedarf für das landseitige LNGTerminal, erst besteht vielmehr überhaupt kein Bedarf. Dass Stade als Standort für ein landseitiges LNG-Terminal noch in der Anlage zu § 2 LNGG steht, ändert daran nichts. Denn die Anlage zu § 2 LNGG benennt lediglich nach Auffassung des Gesetzgebers geeignete Standorte. Auch aus § 3 LNGG ergibt sich nichts anderes. Ausweislich der Gesetzesbegründung zu § 3 LNGG entsteht vielmehr explizit
„keine Verpflichtung zur Realisierung der Vorhaben durch die Aufnahme in die Anlage [des LNGG]. Es handelt sich lediglich um eine Verfahrenserleichterung.“ (vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18).
Mit anderen Worten, der jetzt von der NPorts geplante Anleger zum Anlegen von LNG-Tankern für ein landseitiges LNG-Terminal ist bereits wegen mangelnden Bedarfs für ein landseitiges LNG-Terminal überdimensioniert und mit entsprechend unverhältnismäßigen Umweltbeeinträchtigungen und Eingriffen in Natur und Landschaft und die Gewässerqualität der Unterelbe verbunden.
Das wiederum bedeutet, dass für den hier beantragten Anleger kein Bedarf und mithin keine Planrechtfertigung besteht, das gilt sowohl mit Blick auf die konkrete Dimensionierung als auch überhaupt:

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.7.4.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter B.7.4 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.9.4) 3. Denn es besteht auch für eine FSRU in Stade in Anbetracht der seit Sommer 2022 ergriffenen Maßnahmen sowie in Anbetracht der seitdem erlangten Erkenntnisse und der aktuellen Ist-Zahlen unter anderem des BMKW betreffend die Gewährleistung der Energieversorgung in Deutschland kein Bedarf.

Feststeht heute, dass tatsächlich keine Gasmangellage besteht und erst recht keine „Krise der Gasversorgung“, beides droht auch nicht. Es gibt keine Versorgungslücke, es gibt noch nicht einmal temporäre Gasnetzengpässe. Selbst die vollständige Einstellung der Gaslieferung über die Pipeline NordStream 1 im Spätsommer 2022 konnte kompensiert werden, und zwar sogar ohne jeglichen Betrieb auch nur irgendeiner FSRU. Der Gasbedarf ist zum einen gesunken, zum anderen importierte und importiert Deutschland tatsächlich in erheblichem Umfang Gas aus dem europäischen Ausland.

Dazu ist im Einzelnen bereits im Rahmen der Einwendungen zu diversen Änderungsanträgen der NPorts ausführlich und unter Beweisantritt Stellung genommen worden.
Bezeichnenderweise tut die NPorts aber immer noch so, als bestünde eine unklare Situation wie im Frühjahr 2022. Das ist aber im Mai 2023 nicht der Fall. Die Planfeststellungsunterlagen sind veraltet. Der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses auf veralteter Grundlage kommt nicht in Betracht bzw. wäre von vornherein rechtswidrig.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.7.5.
In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen des BVerwG verwiesen, wonach dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 20 f.).

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter B.7.5 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.9.5) 4. Es fehlt auch im Mai 2023 unverändert jegliche Betrachtung der unmittelbaren und mittelbaren Klimawirkungen, die mit Errichtung und Betrieb des Anlegers und der Erweiterung des Südhafens verbunden wären. Die dem NLWKN nach § 13 KSG obliegende materiell-rechtliche Berücksichtigung ist weiterhin unmöglich.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.7.6., B.1.2, B.1.3., B.1.9. und B.1.12.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen unter B.1.2, B.1.3, B.1.7, B.1.12, B.1.16 sowie B.1.18 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.9.6) 5. Es fehlen unverändert unter anderem Havariekonzepte in Bezug auf LNG, ein Schlepperkonzept und ein Anti-Terrorkonzept für die FSRU und die LNG-Tanker.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.5.5 und B.6.8.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Fehlen von Schlepper-, Havarie-, und Anti-Terrorkonzept für die FSRU und LNG-Tanker ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Versagensgrund. Das Schlepperkonzept ist ein Ergebnis der durchgeführten nautischen Simulationsstudien und ist erst für den Hafenbetrieb erforderlich. Auch ein noch aufzustellendes Havariekonzept ist nicht zwingend zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits vorzulegen. Ergänzend wird hierzu auf die Nebenbestimmung I.4.1.3.1

verwiesen. Ein Anti-Terrorkonzept zum Schutz der FSRU und der die FSRU oder das ebenfalls im Genehmigungsverfahren befindliche Landterminal beliefernden LNG-Tankschiffe, sind Bestandteil der Genehmigungsverfahren für die beiden Anlagen (FSRU und Landterminal) nach dem BImSchG.

Text Stellungnahme:
(B.9.7) 6. Für die für Anleger und Südhafen-Erweiterung erforderliche Elbvertiefung fallen erhebliche Mengen Baggergut an. Die NPorts weiß bereits jetzt nicht, wo das Baggergut gelagert werden soll, weshalb jetzt nochmals „neue“ Kleinlagerflächen beantragt worden sind. Eine Befassung mit der Unterbringung des Baggerguts aus Unterhaltungsbaggerungen gibt es erst gar nicht.
Während die NPorts nach immer neuen Flächen für die Baggergutlagerung sucht, versäumt sie es unverändert, die mit der Ausbaggerung einhergehenden Freisetzungen gefährlicher Stoffe, insbesondere auch von Schwermetallen aus den Elbsedimenten, auch nur zu prüfen. Das ist den Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar.
Der NLKWN duldet offenbar ohne weiteres eine rechtswidrige Vorgehensweise, obwohl die Freisetzung von Schwermetallen sehr wahrscheinlich mit erheblichen negativen Auswirkungen auf die benachbarten FFH- und Vogelschutzgebiete unter anderem durch Anreicherungen in der Nahrungskette verbunden sind. Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Es wurden mit dem Planänderungsantrag keine neuen Lagerflächen für Baggergut gesucht oder beantragt. Die Einwendung ist insofern nicht nachvollziehbar.
Ergänzend wird auf die Erwiderung zu B.2.48 verwiesen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist unzutreffend, da die Antragstellerin sowohl den Verbleib des baubedingt anfallenden Baggergutes, als auch die betriebsbedingten Unterhaltungsbaggerungen beschrieben hat. Die Antragstellerin hat die Umweltauswirkungen dieser Baggerungen erfasst und in den Umweltprüfungen berücksichtigt. Andere oder weitere Flächen für die Baggergutablagerung sind nicht beantragt und werden auch nicht benötigt. In der Folge kommt es auch nicht zu den befürchteten Auswirkungen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.9.8) 7. Die dort unter anderem in den bisherigen Einwendungen ausführlich dargestellten massiven Defizite der nautischen Simulationsanalysen werden auch im Rahmen der diversen Planänderungsunterlagen nicht nur nicht behoben, sondern bis heute ignoriert.

Entsprechendes gilt für die ausführlichen Einwendungen der DUH mit Blick auf die naturschutzfachlichen Auswirkungen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.6.10, B.6.11, B.6.13 und B.6.14.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und weist die Einwendung bzgl. der Unvollständigkeit der Unterlagen zurück.
Zur weiteren Begründung wird auf die Abwägungen zu B.1.29, B.1.30 und B.1.31 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.9.9) 8. Die schiffbare Wassertiefe der Elbe wurde aktuell vom 1. Dezember 2022 an zunächst bis zum 30. November 2023 um einen Meter eingeschränkt. Ein Konzept, wie beladene LNG-Tanker mit erheblichen Tiefgängen gleichwohl und sicher bis nach Stade Bützfleth gelangen könnten, ist nicht vorgelegt. Die NPorts ignoriert dies in ihren diversen Änderungsanträgen vollständig. Die Unterlagen sind deshalb nicht nur veraltet, es wird auch ein tatsächlich unmögliches Vorhaben beantragt.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.5.6 und B.6.9.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand der Deutschen Umwelthilfe zurück.
Gemäß Heft 10a der Antragsunterlagen weist das Bemessungsschiff einen maximalen Tiefgang in beladenem Zustand von 12,30 m in Süßwasser auf. Die schiffbare Wassertiefe der Seewasserstraße Elbe wurde zwar in dem Zeitraum vom 01.12.2022 bis 30.11.2023 durch die WSV um einen Meter reduziert, allerdings bedeutet diese Reduktion von einem Ausgangswert von 14,50 m auf 13,50 m nicht, dass die Bemessungsschiffe mit einem Tiefgang von 12,30 m den AVG nicht erreichen können.

Text Stellungnahme:
(B.9.10) Auf die bisherigen Einwendungen wird verwiesen.
Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

III.2.2 BUND (B.2, B.6, B.8, B.10, B.11)

Stellungnahme **B.2** vom 01.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Erwiderung Antragstellerin:
[Interne Anm.: Die BUND-Stellungnahme entspricht weitestgehend wortgleich der DUH-Stellungnahme (B.1). Soweit die BUND-Stellungnahme ergänzende oder abweichende Ausführungen enthält, wird nachstehend mittels einer internen Anmerkung darauf verwiesen. Hinsichtlich der Teile der Einwendung, die identisch mit der DUH-Stellungnahme sind, wird bei der Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die DUH-Stellungnahme verwiesen.]

Text Stellungnahme:
(B.2.1) Die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) plant, ab 2026 bis Ende 2043 ein landseitiges fossiles LNG-Terminal in Stade-Bützfleth zu betreiben. Dafür wäre neben den landseitigen Anlagen des LNG-Terminals (nicht Gegenstand
dieses Verfahrens) zwingend die hier seitens der Niedersachsen Ports GmbH Et Co.KG (NPorts) beantragte Zulassung von Errichtung und Betrieb eines Anlegers für LNG-Tankschiffe in der Unterelbe sowie eine Erweiterung des Südhafens erforderlich (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10). Ohne den Anleger für LNGTanker könnte das landseitige LNG-Terminal nicht betrieben werden und wäre funktionslos.
Gegen die von der NPorts beantragte Zulassung erheben wir hiermit als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umweltverband Einwendungen und beantragen, den seitens NPorts beantragten Planfeststellungsbeschluss für einen Anleger mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth zur Ermöglichung des von 2026 bis Ende 2043 beabsichtigten Betriebs eines landseitigen fossilen LNG-Terminals mit einer voraussichtlichen

Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr nicht zu erlassen sowie - dementsprechend - auch keinen vorzeitigen Beginn für einzelne Maßnahmen zuzulassen.
Aus folgenden Gründen:

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Der Antrag des BUND wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.1 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.2) a) Ein Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für den fraglichen Anleger käme - sofern die sonstigen Zulassungsvoraussetzungen vorlägen - auf Grund maßgeblichen Klimaschutzrechts überhaupt nur dann in Betracht, wenn der Betrieb des Anlegers ausschließlich und verbindlich für den Umschlag klimaneutraler Gase, insbesondere von grünem Wasserstoff, beabsichtigt wäre und dadurch ein Beitrag zur Energiewende geleistet werden könnte.

Das aber ist ausweislich der Planfeststellungsunterlagen weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.

Im Gegenteil: Der Anleger soll den Betrieb eines landseitigen LNG-Terminals von 2026 bis Ende 2043 mit einer Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr und damit die Schaffung erheblicher fossiler Überkapazitäten ermöglichen.

Selbst langfristig ab 2044 kommt eine Umstellung auf Wasserstoff wegen dafür notwendiger anderer und teurer Techniken tatsächlich kaum in Betracht.

Der Anleger dient offensichtlich auch nicht der kurzfristigen Sicherstellung der Energieversorgung.

Dem beantragten Vorhaben fehlt nicht nur die Planrechtfertigung, es ist auch mit dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzgebot aus Art. 20a GG und dessen Konkretisierung im Klimaschutzgesetz nicht vereinbar.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.2 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.3) b) Im Übrigen sind die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen der NPorts in hohem Maße defizitär.

Eine - auch nach zutreffender Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderliche - Gesamtbetrachtung der Klima- und Umweltauswirkungen des aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlussleitung bestehenden Gesamtprojektes fehlt überhaupt. Ein einheitlicher Sachverhalt wird stattdessen willkürlich und rechtswidrig aufgespalten, um die erheblichen negativen Klima- und Umweltauswirkungen vermeintlich kleiner erscheinen zu lassen.

Entgegen geltendem Recht werden Treibhausgasemissionen allein für Baustoffe und Errichtung des Anlegers, nicht aber für seinen Betrieb über die Zeit beziffert. Eine Ermittlung des mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundenen Energiebedarfs und der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen erfolgt (erst recht) nicht, ebenso wenig wie eine Ermittlung der Klima- und Umweltauswirkungen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland, des Transports des Gases nach Stade sowie des anschließenden Verbrauchs des Gases. Entlang der Lieferkette von Erdgas werden indes regelmäßig insbesondere auch extrem klimaschädliche Methanemissionen freigesetzt, Regasifizierung und Transport sind mit erheblichem Energiebedarf verbunden, die Gasgewinnung mittels Fracking verursacht weitere massive negative Umweltauswirkungen usw.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.3 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.4) Darüber hinaus fehlt eine zutreffende störfallrechtliche (Gesamt)Betrachtung. Das gilt sowohl mit Blick auf die störfallrechtliche Gemengelage in Stade-Bützfleth mit großen Chemiebetrieben und atomaren Anlagen als auch mit Blick auf die benachbarten besonders schutzbedürftigen FFH- bzw. Naturschutzgebiete.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, auf die Abwägung zu B.1.4 unter Ziffer III.2.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.5) Die vorgesehenen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sind in benachbarten Natura 2000-Gebieten vorgesehen, die bereits zur Meldung eine besonders hohe Wertigkeit für Flora und Fauna aufwiesen.
Es ist nicht dargestellt, zu welchen auch nachhaltig negativen Veränderungen die vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen führen können oder ob es sich dabei um Sowieso-Maßnahmen für das Gebiet handelt.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine wesentliche Grundlage für die Konzeption der auf den vier Kompensationsflächen (Krautsand, Schwinge-Wiesen, Schwingetal Polder Hagen-Deinste und Schwinger Hangwald) geplanten Maßnahmen waren die Erhaltungsziele und Managementpläne für die jeweiligen Natura 2000-Gebiete (siehe Heft 11, Kap. 14.6.1.3, S. 634–642). Die in den entsprechenden Gebietsverordnungen und Managementplänen formulierten Ziele umfassen neben der Erhaltung auch die Entwicklung oder Wiederherstellung verschiedener Werte und Funktionen. Insofern bestehen auch in den Schutzgebieten noch Defizite und Entwicklungspotenziale, die zur Kompensation der Eingriffe genutzt werden.
Die Vereinbarkeit der geplanten Kompensationsmaßnahmen mit den Schutzgebietszielen wird in Heft 11 für jede der vier Kompensationsflächen in einem gesonderten Kapitel belegt (Krautsand: Kap. 14.6.3.3, S. 663 f., Schwinge-Wiesen: Kap. 14.6.4.3, S. 682 f., Schwingetal Polder Hangen-Deinste: Kap. 14.6.5.3, S. 715 ff., Schwinger Hangwald:

Kap. 14.6.6.3, S. 740 f.). Dort ist auch dargelegt, dass es sich nicht um Sowieso-Maßnahmen für das jeweilige Gebiet handelt, sondern um zusätzliche Maßnahmen, die für die Kompensation herangezogen werden können.

Abwägung PFB:
Die Landschaftspflegerische Begleitplanung hat die Vereinbarkeit der einzelnen Kompensationsmaßnahmen mit den jeweiligen Schutzgebietszielen untersucht. Das landschaftspflegerische Aufwertungspotenzial ist jeweils ermittelt worden und bildet die Grundlage der Maßnahmenkonzeption. Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um Entwicklungs- oder Wiederherstellungsmaßnahmen und damit um zusätzliche Maßnahmen. Die Maßnahmen sind mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Einwendung ist unbegründet und wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.6) Zudem würden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe bei Realisierung des Vorhabens erheblich gefährdet und das Havarierisiko maßgeblich erhöht. Beabsichtigt sind jährlich 120 Anfahrten von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern und 120 rückwärts erfolgende Abfahrten mit jeweils sodann zwingend erforderlichen 180°-Wendemanövern dieser Tanker direkt in der Fahrrinne sowie entsprechende Manöver mit 584 weiteren LNG-Tankschiffen verschiedener Größen. Das Fahrwasser der Unterelbe ist in dem Bereich Stade-Bützfleth einerseits (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentiert und andererseits lediglich 300 - 320 m breit.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme hinsichtlich einer vorhabenbedingten Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Elbe zurück.
Wie bereits auch die Antragstellerin dargelegt hat, wurde von der für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständigen WSV im Rahmen des Verfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ihrerseits keine Bedenken bestehen. Vielmehr ist eben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch geeignete schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen der WSV sicherzustellen. Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen sein. Diese Genehmigungen werden durch die WSV erteilt und dienen dem Zweck der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.
Die Einschätzung einer generellen Erhöhung des Havarierisikos, alleine auf Basis von Schiffsabmessungen und Fahrrinnenbreiten, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Antragstellerin hat im Rahmen von Modellierungen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen) nachgewiesen, dass die entsprechenden Bemessungsschiffe (hier: Q-Max Tankschiffe) die An- und Ablegemanöver, einschließlich des Rückwärtseindrehens in die Fahrrinne mit entsprechender Schlepperunterstützung absolvieren können.

Text Stellungnahme:
(B.2.7) Für die für Anleger und Südhafen-Erweiterung erforderliche Elbvertiefung von derzeit 13,9 m auf 16,4 m in einem Bereich von 31,04 ha fielen 2,5 Mio. m^3 Baggergut an. Nach der Vertiefung würden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Das und die damit einhergehenden Freisetzungen gefährlicher Stoffe, insbesondere auch von Schwermetallen aus den Elbsedimenten, sind mit den Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar.

Hinzu kommt: Diese Elbvertiefung, jedenfalls aber der Verbleib des Baggerguts ist überhaupt nicht Gegenstand des eingereichten Planfeststellungsantrags. Ohne Elbvertiefung samt Baggerverklappung wäre der Anleger für LNG-Tankschiffe jedoch gar nicht anzufahren. Im Einzelnen:

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, auf die Abwägung zur DUH-Stellungnahme B.1.6 unter Ziffer III.2.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.8) 1. Abwendung der Klimakrise und Sicherstellung der Energieversorgung dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden
Die Abwendung einer weltweiten Klimakrise mit gravierenden irreversiblen Folgen für Mensch und Natur muss bei allen Entscheidungen im Vordergrund stehen. Die gegenwärtige Ausnahmesituation in Anbetracht des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine sowie das Gebot, Importe fossiler Energieträger aus Russland schnellstmöglich zu beenden und die Notwendigkeit die Energieversorgung in Deutschland zu sichern, stehen außer Frage. Gerade in solchen Krisenzeiten muss die Exekutive mit Augenmaß agieren, auch in einem Ausnahmezustand ist sie an den Rahmen gebunden, den das Recht ihr vorgibt (Verfassung, Unionsrecht und das Rechtsstaatsprinzip).

Rechtsgrundsätze, die ihrerseits als Reaktionen auf essentielle Krisen etabliert wurden, sind zu beachten. Das gilt insbesondere auch für das Klimaschutzrecht, das dem Schutz unserer Lebensgrundlagen dient. Die Erderhitzung schreitet unverändert und drastisch voran. Nicht zuletzt die extreme Hitzewelle und die Dürre in Europa im Sommer 2022 und die durch sie verursachten Waldbrände samt erforderlicher Evakuierungen von Ortschaften auch in Deutschland führen das ein weiteres Mal eindrücklich vor Augen.

Die Bewältigung der Klimakrise und die Sicherstellung der Energieversorgung müssen zusammengedacht werden. Eine mögliche Versorgungskrise darf die Klimakrise nicht weiter verschärfen, indem fossile Infrastruktur neu geschaffen und über Jahrzehnte manifestiert wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.7 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.9) Vorliegend geht es mit den Vorhaben eines landseitigen LNG-Terminals samt Anleger in Stade-Bützfleth überdies und vor allem gar nicht um die Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise:
2. Landseitiges LNG-Terminal und Anleger für LNG-Tankschiffe in Stade dienen nicht der Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise

Zwar ist es zutreffend, dass das landgebundene LNG-Terminal samt Gewässerausbauten in Stade-Bützfleth als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 4 Abs. 2 LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) in Nr. 3.2 der Anlage zum LNG-Beschleunigungsgesetz aufgeführt wird (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10, 13).

Das landseitige LNG-Terminal der HEH mit einer geplanten Regasifizierungskapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr soll allerdings erst ab 2026 bereitstehen und dann bis Ende 2043 mit LNG, also mit fossilem Erdgas, betrieben werden (vgl. Pressemitteilung der HEH v. 31. März 2022, Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 36 ff., Erläuterungsbericht, S. 9, sowie § 5 Abs. 1, Abs. 2 LNGG).

Der geplante Anleger mit Südhafen-Erweiterung trägt damit offensichtlich nicht zur kurzfristig notwendigen Sicherstellung der Energieversorgung in Deutschland bei. Überhaupt spielen landseitige LNG-Terminals in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases explizit keine Rolle (siehe den Brief des Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Das sehen übrigens sogar die NPorts als Antragstellerin und das NLWKN als Planfeststellungsbehörde selbst so. Denn das vorliegende wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren wird *mit Umweltverträglichkeitsprüfung* durchgeführt. Das wiederum bedeutet nach § 4 Abs. 1 LNGG, dass die Zulassung der konkreten Vorhaben, also von LNG-Terminal und Anleger *nicht „geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden“.*
Ob künftig in Stade neben dem landseitigen LNG-Terminal eine Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) geplant werden wird, ist nach den Planfeststellungsunterlagen vollständig offen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Die Planfeststellungsunterlagen für den hier fraglichen Anleger rekurrieren jedenfalls auf ein landseitiges LNG-Terminal: „*Die FSRU ist keine zum gegenwärtigen Zeitpunkt hinreichend konkrete Nutzungsoption*“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die theoretische Nutzbarkeit des hier geplanten Anlegers auch für eine FSRU wird zwar nebenbei behauptet (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14, 24), aber an keiner Stelle auch nur ansatzweise für die Praxis belegt. Während es aufwändige (allerdings gleichwohl defizitäre, siehe dazu unten Ziffer 7.) nautische Simulationsanalysen für An- und Ablegermanöver von LNG-Tankschiffen in Bezug auf Anleger und landseitiges LNG-Terminal gibt, fehlt Entsprechendes überhaupt für einen Anleger, der bereits durch eine große FSRU besetzt ist. Dadurch aber entstünden grundlegend andere Bedin-gungen als diejenigen, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Wird die Nutzung einer FSRU ernsthaft erwogen, so hätten entsprechende Unterlagen beigefügt werden müssen. Insoweit sind die vorliegenden Unterlagen unvollständig und nicht bewertbar, was zu einem Versagen der Planfeststellung führen muss.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.8 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.10) 3. Fehlende Planrechtfertigung mangels Bedarfs

a) Die Planrechtfertigung ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns.
b) Entgegen der Darstellung der NPorts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 8) ist für das LNG-Terminal im Zeitpunkt der Antragstellung für den hier fraglichen Anleger tatsächlich kein separates immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren anhängig gewesen. Erst recht existiert keine Zulassungsentscheidung für das Terminal.

Die NPorts leitet die Planrechtfertigung für ihr Vorhaben eines Anlegers samt Südhafen-Erweiterung folglich allein aus Mitteilungen der HEH über eine bloße Realisierungsabsicht für ein landseitiges LNG-Terminal ab (siehe oben).

Laut aktuellen Zeitungsmeldungen ist HEH „derzeit auf der Suche nach fixen Großkunden, die auch die zukünftige Entwicklung des Terminals begleiten sollen." (STADER TAGEBLATT v. 27.08.2022). Damit wird offensichtlich auch der bisher durch den Investor nachzuweisende Bedarf aktuell nicht belegt werden können.
Bereits das ist zur Planrechtfertigung nicht ausreichend.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.9 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.11) c) Darüber hinaus wird auch energiewirtschaftlich kein Bedarf für landseitiges LNG-Terminal und Anleger begründet:

aa) Die so genannte „*Bedarfsanalyse*“ der NPorts stützt sich vielmehr auf veraltete Unterlagen und Annahmen, so unter anderem maßgeblich auf den Koalitionsvertrag der vorhergehenden Bundesregierung vom März 2018, wonach, „*Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur [zu] machen*“ sei, sowie auf einen im Mai 2021 durch die Fraktionen der Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU) / Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU) und Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) angenommenen Antrag, in dem begrüßt werde, „*Investitionen in Terminals und Verteilinfrastruktur für LNG-Versorgung zu fördern*“ (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9).

Im Übrigen zeigt die so genannte „*Bedarfsanalyse*“ selbst interessanterweise große Produktionspotenziale etwa von synthetischem Wasserstoff aus erneuerbaren Energien auf (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9). Außerdem könne der Rückgang der Förderung konventioneller und fossiler Gase mittelfristig durch den Ausbau der Netzeinspeisung biogener Gase sowie den Ausbau der inländischen Wasserstoffwirtschaft kompensiert werden (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 31).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.10 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.12) bb) Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass der Bedarf für das landseitige LNG-Terminal und den Anleger in Stade seitens NPorts nicht konkret und mit Zahlen hinterlegt begründet, sondern durch Verweis auf das LNG-Beschleunigungsgesetz behauptet wird: „*Für die Vorhaben nach § 2 Abs. 2 LNGG wird der Bedarf durch § 3 LNGG gesetzlich festgelegt. (...) Damit wurde der Bedarf – sowohl für das von der HEH geplante landgebundene LNG-Terminal als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 3.2 der Anlage zum LNGG – als auch für die Gewässerausbauten i.S.d. §§ 67 ff. WHG i. V. m. §§ 107 ff. NWG als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 LNGG, die für die Errichtung und den Betrieb dieses von der HEH geplanten LNG-Terminals erforderlich sind – und damit auch für den mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgenden Gewässerausbau, gesetzlich festgestellt.*“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 13)

Das genügt den rechtlichen Anforderungen zur Planrechtfertigung für einen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss nicht:
cc) Zwar kann sich die Planrechtfertigung grundsätzlich aus einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung ergeben. Das gilt allerdings und notwendig dann nicht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung unzutreffend ist, es also für das Vorhaben tatsächlich keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte (vgl. bereits BVerfG, Beschl. v. 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94, NVwZ 1996, 261).
Es wäre nämlich nicht nur rechtswidrig, sondern sogar verfassungswidrig, dass LNG-Beschleunigungsgesetz so auszulegen, als ob es der Sache nach bereits endgültig über die Durchführung sämtlicher der in seiner Anlage aufgeführten LNG-Vorhaben entschieden hätte (vgl. zu entsprechenden Regelungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz BVerfG, Beschl. v. 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94, NVwZ 1996, 261).

Das aber versucht die NPorts hier:
(1) Zwar wird in dem LNG-Beschleunigungsgesetz der (Eil)Bedarf für zahlreiche LNG-Vorhaben behauptet, er wird aber nicht unterlegt. Das LNG-Beschleunigungsgesetz benennt an keiner Stelle konkrete Zahlen. Die Regasifizierungskapazitäten der vom LNG-Beschleunigungsgesetz umfassten 12 LNG-Terminals gehen mit über 70 Milliarden Kubikmetern pro Jahr tatsächlich deutlich über die zu ersetzenden Lieferungen russischen Erdgases hinaus.

Es fehlt nach wie vor ein Energie-Gesamtkonzept der Bundesregierung oder Landesregierung, das unter Einhaltung der Klimaschutzziele und Ausschöpfung der vorhandenen Potentiale zur Energieeinsparung darlegt, ob und in welchem Umfang konkret LNG-Terminals in Deutschland trotz aller Anstrengungen nötig sind. Das gilt nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf LNG-Terminals, die - wie hier - überhaupt erst in einigen Jahren betrieben werden sollen. Landseitige LNG-Terminals spielen in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases dementsprechend explizit keine Rolle (siehe den Brief des Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Verhält es sich aber so, gibt es keine valide Grundlage einer konkreten energiewirtschaftlichen Notwendigkeit, erst recht nicht für einen Betrieb erst ab 2026 und bis Ende 2043. Die von der - übrigens landeseigenen NPorts beabsichtigte - Vorgehensweise ist vielmehr geeignet, erhebliche fossile Überkapazitäten zu schaffen und die Energiewende zu blockieren. Der bloße Verweis der NPorts auf die Bedarfsfeststellung im LNG-Beschleunigungsgesetz geht daher fehl.

(2) Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat am 8. April 2022 ein Gutachten mit dem Titel „Energieversorgung in Deutschland auch ohne Erdgas aus Russland gesichert“ veröffentlicht. Darin heißt es wörtlich:

„Zwar reicht das zusätzliche Angebot nicht aus, um die gesamten bisherigen russischen Erdgasimporte zu ersetzen, in Kombination mit einem rückläufigen Erdgasverbrauch kann die deutsche Energieversorgung gesichert werden. Der Bau von LNG-Importterminals an der Küste ist aufgrund der langen Bauzeiten und dem mittelfristig stark rückläufigen Erdgasbedarf nicht sinnvoll und es bestehen erhebliche Verlustgefahren (sogenannte stranded investments).“

Weiterhin sind die meisten der verfügbaren Energie-Einsparpotentiale nach wie vor nicht umgesetzt. Insgesamt, so analysiert das DIW-Gutachten, könnten bis zu 24 Milliarden Kubikmeter Erdgas kurzfristig eingespart werden. DIW bezieht sich dabei auf einen Erdgasverbrauch von 85 Milliarden Kubikmeter in 2020, also auf Vorkrisenniveau.

Diese Potentiale sind zu einem Großteil weiterhin nicht gehoben. Ihre Betrachtung müsste jedoch ebenfalls in ein Gesamt-Energiekonzept einfließen, um die Notwendigkeit von LNG-Terminals sachlich bewerten zu können.

Sollten die Potentiale umgesetzt werden, könnte der Großteil des aus Russland importierten Erdgases durch Einsparungen substituiert werden: Deutschland bezog im April 2022 ca. 35 Prozent seines Gesamtverbrauchs aus Russland - auf Basis der Zahlen aus dem Gutachten des DIW entspricht dies ca. 30 Milliarden Kubikmeter - bei einem o.g. Einsparpotential von ca. 24 Milliarden Kubikmeter

Eine europaweite Analyse des Instituts Artelys bestätigt Vorstehendes. Danach sind bereits mit Blick auf 2025 in Europa keine zusätzlichen LNG-Terminals *selbst bei vollständigem Wegfall aller russischen Lieferungen* notwendig, solange entsprechend in den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz investiert wird (siehe https://www.artelys.com/wp-content/uploads/2022/05/Ar-telys-Russian-gas-phase-out-Briefing -note.pdf).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.11 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.13) 4. Schaffung fossiler Überkapazitäten widerspricht Art. 20a GG und Klimaschutzgesetz
a) Das Bundesverfassungsgericht sieht in Art. 20a GG explizit ein *Klimaschutzgebot* (Beschl. v. 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 u.a., Rn. 197 ff.). Dieses zielt, so das Gericht, auf die Einhaltung einer Temperaturschwelle, bei der die durch Menschen verursachte Erhitzung der Erde auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden soll.
Um die Erderhitzung bei dieser verfassungsrechtlich maßgeblichen Temperaturschwelle anzuhalten, muss eine weitere Anreicherung der Treibhausgaskonzentration in der Erdatmosphäre über diese Schwelle hinaus verhindert werden. Geboten sind daher *vor allem Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen* (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 198; vgl. bereits BVerfGE 118, 79, 110).

Der Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten (Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 193, auch unter Verweis auf Appel, Staatliche Zukunfts- und Entwicklungsvorsorge, 2005, S. 535 m.w.N.).

Verhindert werden muss demnach eine zu kurzsichtige und damit einseitige Verteilung von Freiheit und Reduktionslasten zulasten der Zukunft.

Das verlangt, dass das knappe Restbudget an Treibhausgasen hinreichend schonend aufgezehrt und so Zeit gewonnen wird, *rechtzeitig erforderliche Transformationen einzuleiten*, welche die Freiheitseinbußen durch die verfassungsrechtlich unausweichliche Reduktion von Treibhausgasemissionen und Treibhausgas-relevantem Freiheitsgebrauch lindern, indem sieTreibhausgas-neutrale Verhaltensalternativen verfügbar machen (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 194).

b) Das Klimaschutzgesetz konkretisiert Art. 20a GG einfachgesetzlich. Gemäß § 3 Abs. 2 KSG muss *bis zum Jahr 2045* Treibhausgasneutralität in Deutschland erreicht sein und bis 2030 müssen die Jahresemissionsmengen der der Energiewirtschaft im Vergleich zu heute zudem mehr als halbiert werden, und zwar von 257 Mio. t CO2-Äquivalente in 2022 auf 108 Mio. t CO2-Äquivalente in 2030 (vgl. § 4 i. V. m. Anlage 2 KSG).
c) Diese Anforderungen werden durch den beantragten Planfeststellungs-beschluss in hohem Maße konterkariert. Das LNG-Terminal samt Anleger in Stade soll bis Ende 2043 mit fossilem Erdgas betrieben werden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Das ist kein „Übergangszeitraum“ (so aber Erläuterungsbericht, S. 8), sondern eine Manifestation fossiler Infrastruktur über nahezu 20 Jahre und bis nahezu zu dem Zeitpunkt, an dem bereits Treibhausgasneutralität erreicht sein muss.

Mit Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses würde gegen Art. 20a GG und die verbindlichen Ziele und Vorgaben des Klimaschutzgesetzes verstoßen werden, die verfassungsrechtlich gebotene rechtzeitige Transformation würde maßgeblich blockiert.

Der Ausbau des Hafens speziell für den Bau eines landseitigen LNG-Terminals für den Umschlag und die Lagerung fossilen Flüssiggases schafft somit die Voraussetzung für einen Verstoß gegen Art. 20a GG und Klimaschutzgesetz.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.12 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.14) 5. Unzulässige Aufspaltung eines einheitlichen Sachverhalts: LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline sind ein Gesamtprojekt: fehlerhafte öffentliche Bekanntmachung: fehlende Gesamtermittlung von Klima- und Umweltauswirkungen schließt gesetzeskonforme UVP aus

a) Der EuGH hat klargestellt, dass der Zweck der UVP-Richtlinie nicht durch die Aufteilung von Projekten umgangen werden darf. Wenn mehrere Projekte zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne von Art. 2 Abs. 1 UVP-Richtlinie haben können, müssen ihre Auswirkungen auf die Umwelt insgesamt geprüft werden.

Insbesondere müssen Projekte dann gemeinsam betrachtet werden, wenn sie miteinander verknüpft sind, aufeinander folgen oder sich ihre Umweltauswirkungen überschneiden (siehe EuGH, Urt. v. 10. Dezember 2009, Rs. C-205/08, Rn. 53 - Alpe Adria; EuGH, Urt. v. 25. Juli 2008, Rs. C-142/07, Rn. 44 - Ecologistas en Acción-CODA).

Um eine Umgehung der Unionsvorschriften durch eine Aufsplittung von Projekten, die zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben könnten, zu verhindern, müssen außerdem die kumulativen Wirkungen solcher in sachlichem und zeitlichem Zusammenhang stehender Projekte berücksichtigt werden (EuGH, Urt. v. 21. März 2013, Rs. C- 244/12, Rn. 21 - Salzburger Flughafen).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.13 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.15) b) LNG-Terminal und Anleger und Anschlusspipeline stehen unstrittig in einem notwendigen räumlichen und funktionalen Zusammenhang.
Daraus folgt die zutreffende Auffassung unter anderem der hier wasserrechtlichen Planfeststellungsbehörde, wonach ausdrücklich „*landseitige und seeseitige Anlagenteile als 1 Gesamtprojekt zu beurteilen [sind]. Wegen des räumlichen und funktionalen Zusammenhangs der land- und seeseitigen Projektkomponenten ist ein gemeinsamer UVP-Bericht zu erstellen, der dann Grundlage zweier Umweltverträglichkeitsprüfungen in den möglichst zu koordinierenden Genehmigungsverfahren sein soll.*“ (siehe Vermerk des NLWKN vom 1. März 2022 in Zusammenhang mit dem LNG-Anleger in Wilhelmshaven). Weder gibt es hier jedoch einen solchen gemeinsamen UVP-Bericht noch koordinierte Genehmigungsverfahren.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.14 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.16) c) In der öffentlichen Bekanntmachung wird zudem besonders und wiederholt die angebliche Eigenständigkeit von Terminal, Anleger und Anschlusspipeline fettgedruckt betont, es wird der Eindruck vermittelt, es stünden allein die isolierten Auswirkungen des Anlegers samt Südhafenerweiterung in Rede (vgl. Gemeinsame ortsübliche Bekanntmachung der Hansestadt Stade, Samtgemeinde Fredenbeck und Gemeinde Drochtersen v. 16. Juni 2022). Das ist - siehe soeben - unzutreffend.

Die öffentliche Bekanntmachung erfüllt die *notwendige Anstoßfunktion* nicht, indem sie versucht als alleinigen Einwendungsgegenstand den Anleger samt Südhafenerweiterung erscheinen zu lassen und eine auf das tatsächlich zu beurteilende Gesamtprojekt bezogene Öffentlichkeit auszuschließen. Die notwendige Anstoßfunktion der öffentlichen Bekanntmachung ist durch das LNG-Beschleunigungsgesetz nicht abgeschafft worden (vgl. § 10 LNGG). Das hiesige Verfahren leidet damit auch bereits an einem ergebnisrelevanten formellen Fehler.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.15 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.17) d) Der vorlegte UVP-Bericht (Heft 11) versucht zwar anfänglich die Einhaltung der UVP-Vorgaben zu suggerieren, wenn es dort heißt, dass in den umwelt- und naturschutzfachlichen Unterlagen *„bereits eine Vorschau auch auf die voraussichtlichen Auswirkungen des Hafenbetriebs auf die Umwelt“ erfolge und „außerdem die Errichtung und der Betrieb des Energie-Terminals als potenziell zusammenwirkendes Vorhaben berücksichtigt“* würden (vgl. Heft 11, S. 3).

Faktisch stimmt das nicht:
e) Auswirkungen auf das globale Klima
aa) Nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf die Klimaauswirkungen gibt es im UVP-Bericht vielmehr allein folgende pauschale Passage ohne jede Aussagekraft zu den Klimaauswirkungen des Gesamtprojekts:
„Vom geplanten Vorhaben gehen auch Beiträge zum globalen Klimawandel aus, die auf direkte und indirekte Emissionen klimawirksamer Gase zurückzuführen sind. Ihr Umfang hängt von vielen Faktoren ab, die zurzeit noch nicht oder nur bedingt bestimmt werden können. Dazu gehören die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe, die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung, Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung sowie Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie der Schiffsemissionen.“ (vgl. Heft 11, S. 498 f.)

Immerhin, aber eben ausschließlich mit Blick auf die Baustoffe und die Errichtung des Anlegers werden sodann Treibhausgasemissionen benannt: „*Nach einer groben Abschätzung (siehe Kap. 5.7.11) ergibt sich allein für die eingesetzte Baustoffe (ohne Anlieferung) sowie den baubedingten Fahrzeug- und Maschineneinsatz in der Summe Beitrag zu den Treibhausgasemissionen in der Größenordnung von ca. 60.000 - 65.000 t CO2. Um die Pariser Klimaziele zu erreichen und den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen, darf Deutschland nach Angaben der Helmholtz Klima Initiative ab 2021 nur noch ca. 7,8 Gigatonnen (= 7.800.000.000 t) CO2 ausstoßen. Für die Baustoffe und den Baubetrieb des geplanten Vorhabens werden also etwa 0,0008 % des mit Stand 2021 für Deutschland verbleibenden CO2-Budgets in Anspruch genommen.*“ (Heft 11, S. 499 f.)

Unmittelbar weiter heißt es im UVP-Bericht: „*Dem gegenüber steht das Ziel, über die geplanten Hafenanlagen klimaneutral erzeugte Energieträger zu importieren, um in Deutschland den Ausstoß von CO2 durch Verbrauch von fossilen Energieträgern verringern zu können.*“ (Heft 11, S. 499)
Das ist schlichtweg unzutreffend, siehe oben. Der UVP-Bericht ist nicht nur unvollständig, weil er die Gesamtauswirkungen entgegen dem verbindlichen Recht außer Betracht lässt. Er geht mit Blick auf eine Abwägung klimaschutzfachlich zudem überhaupt von einer unzutreffenden Projektgrundlage aus.

Der Anleger soll dazu dienen, von 2026 bis Ende 2043 den Verbrauch fossiler Energieträger zu ermöglichen und zu manifestieren. Eine Umstellung auf klimaneutrale Gase ist weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.

Im Übrigen ist sogar langfristig, also ab 2044, eine Umrüstung auf Wasserstoff kaum vorstellbar. Erdgas wird bei -160 °C flüssig, Wasserstoff erst bei -253 °C. Die Differenz beträgt noch einmal 90 °C. Es ist folglich eine ganz andere Technik mit weitaus höheren Anforderungen notwendig. Eine Umrüstung eines LNG-Terminals mit seiner Regasifizierungseinrichtung auf den extrem kalten Flüssigwasserstoff ist deshalb unrealistisch.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.16 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.18) Eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG und damit eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist auf Grundlage des vorgelegten UVP-Berichts
ausgeschlossen. Spätestens nach dem Altrip-Urteil des EuGH (Urteil vom 7. November 2013 - Rs. C-72/12, NVwZ 2014,49) reicht bereits die „bloße" Mangelhaftigkeit einer UVP für die Fehlerhaftigkeit der Entscheidung insgesamt aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.17 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.19) bb) Erforderlich wäre tatsächlich zunächst das Folgende:

Die Vorgaben des Art. 5 Abs. 1 der UVP-Richtlinie 2014/52/EU werden in Anhang IV der Richtlinien konkretisiert. Mit Blick auf die möglichen Auswirkungen eines Vorhabens auf das globale Klima verlangt Anhang IV insbesondere:

- gemäß Ziffer 1 c) „eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Projekts (insbesondere von Produktionsprozessen), z. B. Energiebedarf...“;
- gemäß Ziffer 4 „eine Beschreibung der von dem Projekt möglicherweise erheblich beeinträchtigten Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1: ... Klima (z. B. Treibhausgasemissionen, anpassungsrelevante Auswirkungen)“;
- gemäß Ziffer 5 S. 1 „eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge
- lit. f) der Auswirkung des Projekts auf das Klima (z. B. Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen)

Durch die Formulierung „Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen“ ist klar, dass sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Ermittlung und Beschreibung der klimarelevanten Emissionen - immer bezogen auf das Gesamtprojekt aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline - verlangt wird. Das gilt wiederum sowohl für direkte als auch für indirekte, für unmittelbare und mittelbare Emissionen.

Zu ermitteln und zu bewerten wären folglich

- die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe,
- die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung,

- Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung,
- Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie der Schiffsemissionen,
- der mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundene Energiebedarf und
- der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen,
- die Treibhausgasemissionen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland sowie entlang der gesamten Lieferkette und des anschließenden Verbrauchs des Gases.

Eine ordnungsgemäße Ermittlung der Auswirkungen des Gesamtprojekts auf den Klimawandel führte zu dem Ergebnis, dass es sich nicht um einen Beitrag zum Klimaschutz und auch nicht um einen „Übergang“ handelt. Mit den geplanten Hafenanlagen werden entgegen der Auffassung der NPorts (vgl Erläuterungsbericht, S. 16) keine Infrastrukturen geschaffen, die den Weg zur treibhausgasneutralen Gesellschaft sicherstellen, sondern Infrastrukturen, die diesem Weg genau entgegenwirken und einen Übergang blockieren.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.18 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.20) **f) Anfälligkeit des Gesamtprojektes in Bezug auf den Klimawandel**

Gemäß Anhang IV Ziffer 5 S. 1 der UVP-Richtlinie ist eine Beschreibung der „Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel“ erforderlich. Der vorgelegte UVP-Bericht ist auch insoweit in hohem Maße defizitär:

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.19 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.21) aa) Das gilt bereits deshalb, weil die Ausführungen sich auch hier wiederum nur auf den Anleger beziehen, nicht aber auf das Gesamtprojekt. Anlege- und Ablegemanöver von LNG-Tankschiffen werden beispielsweise ebenso wenig betrachtet wie die Besonderheiten des Regasifizierungsvorgangs, der anschließenden Speicherung usw.

bb) Mit Blick auf die betrachteten Auswirkungen des Klimawandels wird zwar immerhin angenommen, dass Starkregenereignisse wahrscheinlich zunehmen. Als „Gegenmaßnahme“ wird indes allein eine „Umschlagsunterbrechung“ genannt (Heft 11, S. 72). Eine solche ist technisch aber gar nicht plötzlich und nicht zu jedem Zeitpunkt möglich.

Überdies geht mit Starkregenereignissen regelmäßig eine erhebliche Verschlechterung der Sichtverhältnisse usw. einher. Was bedeutet das für die Anlege- und Ablegemanöver, die jedenfalls zu einem maßgeblichen Teil auf Sicht gefahren müssen? Diese und ähnliche Fragen bleiben vollständig unbetrachtet.

Sturmereignisse sollen nur „statische Berücksichtigung“ finden (Heft 11, S. 73). Das mag für das Bauwerk des Anlegers gelten. Für dessen Betrieb, also die An- und Ablegemanöver der LNG-Tankschiffe sowie den Umschlag spielen offensichtlich auch andere Faktoren eine Rolle, die nicht statisch zu bewältigen sind.

Sturmfluten und Überflutungen werden zunächst überhaupt nicht betrachtet (vgl. Heft 11, Tabelle, S. 72 ff.). Später heißt es dann aber: „*Selbst die Plattform des AVG liegt auf lange Sicht an der Grenze der Gefährdung durch sehr schwere Sturmfluten. Außerdem könnten bei hohen Sturmfluten größere Wellen die vor dem Deich liegenden Betriebsanlagen überspülen. ... Abhängig von den Umständen des Einzelfalls kann auch eine solche Überflutung das Ausmaß eines schweren Unfalls im Sinne des UVPG erreichen, insbesondere wenn es zu Folgeschäden an den Einrichtungen für den Güterumschlag (z. B. den geplanten Rohrleitungen) kommt.*“ (vgl. Heft 11, S. 81)
Dass „*die mit einer durch Hochwasser bedingten Überflutung verbundenen Risiken durch eine rechtzeitige Räumung der gefährdeten Flächen minimiert werden*“ könnten (vgl. Heft 11, S. 81), mag sein, ist aber schwerlich ausreichend, um die Auswirkungen solcher Ereignisse zu bewerten und ihnen zu begegnen.

Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil Sturmfluten und Überschwemmungen extremer und häufiger werden. Ihre Auswirkungen sind bekanntlich bereits jetzt nicht nur auf der Nordsee, sondern entlang der Elbe sogar bis Hamburg und noch weiter elbaufwärts deutlich spürbar.

Der geplante LNG-Terminalstandort liegt tatsächlich in einem Bereich, der unmittelbar und erheblich von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen sein wird, und zwar auch bereits bis 2043.

cc) Es widerspricht schlicht den wissenschaftlichen Erkenntnissen, wenn es im UVP-Bericht heißt: „*Der Klimawandel macht sich bisher vorwiegend als Anstieg der durchschnittlichen Lufttemperatur und in Verbindung damit durch ein Zunehmen der Sommer- und heißen Tagen sowie ein Abnehmen der Frost- und Eistage bemerkbar. In Bezug auf Niederschlagssummen, Wind und Sturm sind bisher keine eindeutigen Trends feststellbar.*“ (vgl. Heft 11, S. 574)

Der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) hat am 25. September 2019 seinen „Sonderbericht über die Ozeane und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima" (Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate - SROCC) veröffentlicht. Die Erkenntnisse aus dem SROCC zeigen für die Messperiode 1993-2015 einen deutlich schneller ansteigenden Meeresspiegel, als noch im letzten insoweit einschlägigen Bericht des IPCC aus 2013 als mittlerer Anstieg angenommen worden war.

Für die zukünftige Entwicklung würde selbst bei weltweit erfolgreichen Klimaschutzbemühungen und der Reduzierung des globalen Temperaturanstiegs auf weniger als 2 °C im niedrigsten Emissionsszenario, der mittlere globale Meeresspiegel bis Ende des Jahrhunderts um 28 bis 57 cm steigen. Im höchsten Emissionsszenario („Weiter-wie-bisher-Szenario“), auf dem sich die derzeitigen Entwicklungen von Treibhausgasemissionen bewegen, entwickelt sich der mittlere globale Meeresspiegelanstieg bis zum Jahr 2100 auf 55 bis 140 cm. Gegenüber dem Bericht des IPCC aus 2013 ergibt sich demnach eine Änderung um ca. 20 cm nach oben (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), SROCC, 2019, Tab. 4.3, 4.5).

Die Häufigkeit von Extremereignissen, die historisch seltene Hochwasserereignisse darstellen, steigt. Bereits kleine Änderungen im mittleren Meeresspiegel können die Frequenz und Stärke von Hochwasserereignissen erhöhen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-48).

Auf Grund des Meeresspiegelanstiegs verändert sich darüber hinaus in der Deutschen Bucht und in den Ästuaren die Tidedynamik. Daraus resultieren veränderte Sedimenttransporte und morphologische Veränderungen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-69). Die Nordseeregion wird sehr wahrscheinlich ein oder das Gebiet mit dem höchsten Zuwachs der Extremwasserstände in Europa sein.

Der Anstieg des mittleren Meeresspiegels in der Nordsee führt in den Flussmündungen zu einer stärkeren Anhebung des mittleren Tidehochwassers als des mittleren Tideniedrigwassers. Der Tidehub nimmt zu und die Form der Tidekurve verändert sich. Die Flutstromgeschwindigkeiten nehmen in den meisten Bereichen stärker zu als die Ebbestromgeschwindigkeiten.
All das wird auch auf die Verhältnisse in der Unterelbe zurückwirken.

In einem, wie hier, vom Klimawandel unmittelbar betroffenen Bereich sind Maßnahmen zur Anpassung an erhöhte Pegelstände, an geänderte Sedimenttransporte und Tidedynamiken sowie häufigere und extreme Sturmfluten geboten, nicht hingegen „Verschärfungsmaßnahmen“ durch zusätzliche Sedimentbewegungen durch weitere und kontinuierlich erforderliche Ausbaggerungen für die Zufahrt zum Anleger und die dortige Liegewanne.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.20 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.22) 6. Un- und Störfallrisiken sowie Schutzobjekte unzureichend betrachtet; gesetzeskonforme UVP auch deswegen ausgeschlossen; angebliche FFH-Verträglichkeit tatsächlich nicht gegeben; Kompensationsflächenplanung mangelhaft

a) Bei LNG handelt es sich um einen „gefährlichen Stoff“ im Sinne des Störfallrechts. „Gefährliche Stoffe“ sind danach „explosive Stoffe“ und „entzündbare Gase“; „verflüssigte entzündbare Gase und Erdgas“ sind zudem so genannte „namentlich aufgeführte gefährliche Stoffe“ (vgl. Ziffern 1.2.1, 1.2.2 und 2.1. der „Stoffliste“ der Störfallverordnung).

Bei LNG besteht die Gefahr einer Entzündung des Gases bei der Verflüssigung oder der Vergasung im LNG-Terminal sowie bei Austritt der tiefkalten Flüssigkeit aus ihrem Transport- oder Lagerbehälter. Das Gas nach Regasifizierung des LNG ist darüber hinaus explosiv.

Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, dabei bildet sich eine entzündbare Wolke. Entzündet sich diese Wolke, würde sie Richtung Austrittsquelle zurückbrennen und dort gegebenenfalls zu weiteren Reaktionen führen.

Im UVP-Bericht heißt es demgegenüber (lediglich): „*Bei Austritt ins Wasser verdampft LNG allerdings aufgrund der hohen Wärmeleitfähigkeit des Wassers schneller.*“ (Heft 11, S. 78)

Das Szenario des Zurückbrennens zur Austrittsquelle ist offenbar von vornherein unberücksichtigt geblieben. Das ist fehlerhaft.

Entsprechendes gilt beispielsweise für die fehlende Betrachtung der Havarie eines LNG-Tankers mit einem anderen Schiff, insbesondere auch mit einem Gefahrguttransport im engen Fahrwasser der Unterelbe unter den dortigen realen Bedingungen.

Betrachtet wurden (immerhin) Lachenbrände (pool fire) bei denen der Dampf oberhalb einer LNG-Lache am Boden verbrennt; Fackel- oder Freistrahlbrände (Jet fire), die bei einer Freisetzung des LNG unter hohem Druck im Strahl entstehen können; Gaswolkenbrände (VCF, vapor cloud fire), bei denen das Gas-Luft-Gemisch schnell durch die Fortpflanzung der Flamme durch die Gas-Wolke verbrennt (vgl. Heft 11, S. 79).
Ist das Gas-Luft-Gemisch explosiv, kann es bei Entzündung auch zu einer Gaswolkenexplosion (VCE, vapor cloud explosion) kommen, bei der nicht nur Hitze freigesetzt wird, sondern auch eine Druckwelle entsteht.

b) Der UVP-Bericht stellt sodann fest: „*In der Folge von Bränden und Explosionen können in der Umgebung weitere Brände ausgelöst und umliegende Anlagen geschädigt oder zerstört werden. Während des Umschlagbetriebs könnte LNG durch ein Abreißen der Ladearme freigesetzt werden. ... Eine Freisetzung ist aber auch durch ein Leck in der von den Löschköpfen zum landseitigen Terminal führenden Rohrleitungen denkbar. Ein solches Leck in der Rohrleitung wurde von ISC (2021b, S. 13 ff.) im Gutachten zur Ermittlung von angemessenen Abständen zu schutzbedürftigen Gebieten als relevantes Szenario berücksichtigt. Anhand der untersuchten Szenarien für den LNG-Umschlag und den landseitigen Energie-Terminal werden in dem Gutachten 300 m als angemessener Abstand empfohlen. Des Weiteren wird festgestellt, dass sich innerhalb dieses Abstands keine Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG befinden, keine Wohngebiete, öffentlichen Einrichtungen und Naturschutzgebiete, keine Natura-2000-Gebiete und keine wichtigen Verkehrswege im Sinne des Störfallrechts.*“ (vgl. Heft 11, S. 79)

aa) Zunächst wird bestritten, dass ein Abstand von lediglich 300 m in Anbetracht der erheblichen Dimension von Anleger, Tankschiffen und Terminal störfallrechtlich als angemessener Abstand anzusehen ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.21 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.23) bb) Unabhängig davon ist es schlicht unzutreffend, dass sich innerhalb dieses Abstands keine zu betrachtenden Schutzobjekte befänden:

(1) Tatsächlich befinden sich östlich und in einer Entfernung von weniger als 300 m zum Anleger mit dem FFH-Gebiet „Unterelbe“ und dem Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ sehr wohl und gerade maßgebliche Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG. Bemerkenswerter Weise stellte das seinerzeit nicht nur die „Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020 (dort S. 31) fest, auch der jetzige UVP-Bericht sagt an anderer Stelle im Rahmen der FFH-Verträglichkeit selbst und zutreffend: „*FFH-Gebiet „Unterelbe“ (DE 2018-331), in ca. 200 m Entfernung* (vgl. Heft 11, S. 588)
Das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ als Teil des FFH-Gebiets „Unterelbe“ liegt im Ästuarbereich der Unterelbe. Auf ungenutzten Flächen, entlang der Gewässerränder

und im überwiegend naturnah ausgebildeten Uferbereich der Elbe haben sich zum Teil großflächige Röhrichte ausgebildet, denen hier zum Teil ausgedehnte Wattflächen vorgelagert sind. Das Elbeästuar ist ein einzigartiger und dynamischer Lebensraum von herausragender internationaler Bedeutung für alle ästuartypischen Lebensräume, Pflanzen und Tiere. Weite Teile des Elbeästuars sind ein international und national bedeutendes Refugium für eine Vielzahl hochspezialisierter Brut- und Gastvogelarten, die hier ideale Fortpflanzungs- und Rastbedingungen vorfinden. Dazu gehören als wertbestimmende Arten Flussseeschwalbe, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Lachseeschwalbe, Nonnengans, Rohrdommel, Rohrweihe, Säbelschnäpler, Singschwan, Sumpfohreule, Tüpfelsumpfhuhn, Wachtelkönig, Weißsterniges Blaukehlchen, Weißstorch, Wiesenweihe, Zwergschwan.

Daneben stellen insbesondere die Elbe und der Ostemündungsbereich wichtige Lebens- bzw. Teillebensräume für gefährdete Fischarten dar, wie z. B. Schnäpel, Finte, Atlantischer Lachs, Fluss- und Meerneunauge sowie Meerforelle. Außerdem kommen Schierlings-Wasserfenchel und Fischotter vor (vgl. insgesamt die NSG-Verordnung).

Auf der schleswig-holsteinischen Seite befindet sich zudem das Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“.

Ein Störfall beispielsweise infolge eines Lecks in den Rohrleitungen oder eine Havarie eines 345 m langen LNG-Tankschiffs hätten gravierende Auswirkungen auf diese Gebiete, die dortigen Lebensraumtypen und wertbestimmenden Arten.

Es ist daher zutreffend, wenn der UVP-Bericht ausführt, dass zusammenfassend festzustellen sei, dass erhebliche Auswirkungen infolge von Havarien möglich seien; es ist indes unzutreffend, wenn es weiter heißt, dass aber das Risiko für derartige Unfälle „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61). Tatsächlich würde dieses Risiko durch 240 An- und Abfahrten von Q-Max-LNG-Tankern und 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe erheblich erhöht, siehe dazu ausführlich sogleich Ziffer 7.

Ein Un- oder Störfall zur Brutzeit würde beispielsweise den Bestand der genannten Vogelarten in dem Gebiet und damit die Erhaltungsziele für das Gebiet erheblich beeinträchtigen oder vernichten. Die Ausblendung dieser Auswirkungen unter anderem wegen einer angeblich nur „leichten Erhöhung“ des Havarieriskos ist mit dem europäischen und nationalen FFH-Recht nicht vereinbar. Im Ergebnis kann in Anbetracht einer in hohem Maße defizitären Prüfungsgrundlage eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen und Zielarten der FFH- und Vogelschutzgebiete nicht ausgeschlossen werden (so aber Heft 11, S. 178, 588). Eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende UVP ist auch wegen unzureichender Ermittlungen in naturschutzfachlicher Hinsicht ausgeschlossen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.22 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.24) (2) Dass die (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentierte Bundeswasserstraße Elbe kein wichtiger Verkehrsweg sein soll und deshalb ebenfalls als Schutzobjekt nicht betrachtet wurde, erstaunt sehr und ist rechtswidrig.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.23 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.25) cc) Vollständig unerwähnt ist, dass sich südlich des beabsichtigten Standorts und jenseits der Schwingemündung atomare Anlagen befinden, nämlich das (zwar nicht mehr in Betrieb befindliche) Atomkraftwerk Stade sowie insbesondere das Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle. Der Betrieb dieses Lagers ist bis 2046 genehmigt.

Etwa bei Havarien auf der Elbe kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Auswirkungen bis in den Bereich des atomaren Lagers reichen, das gilt nicht nur, aber insbesondere auch für den Fall einer Gaswolkenexplosion.

Im Rahmen der atomrechtlichen Schadensvorsorge, so wie sie seit der Kalkar-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts unverändert gilt (vgl. BVerfG, Beschl. v. 8. August 1978 - 2 BvL 8/77, BVerfGE 49, 89, 143), sind auch prognostische Einschätzungen über künftige Entwicklungen und Geschehensabläufe einzustellen. Das heißt, Gefahren und Risiken durch Störwirkungen von außen bzw. von Dritten müssen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik „praktisch ausgeschlossen“ erscheinen.

Das wiederum bedeutet, dass bei der Beurteilung von Schadenswahrscheinlichkeiten nicht allein auf das ingenieurmäßige Erfahrungswissen zurückgegriffen werden darf, sondern Schutzmaßnahmen auch anhand bloß theoretischer Überlegungen und Berechnungen in Betracht zu ziehen sind, um Risiken auf Grund noch bestehender Unsicherheiten oder Wissenslücken zuverlässig auszuschließen. Unsicherheiten bei der Risikoermittlung und -bewertung sind nach Maßgabe des sich daraus ergebenden Besorgnispotenzials durch hinreichend konservative Annahmen Rechnung zu tragen.

Auch wenn hier das vorhandene atomare Lager nicht direkt an den beabsichtigten Standort angrenzt, so wären nach den soeben dargestellten Grundsätzen jedenfalls die Auswirkungen einer Havarie von LNG-Tankschiffen auf der Elbe auf das atomare Lager in die Betrachtungen miteinzubeziehen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.24 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.26) dd) Unmittelbar südlich von dem geplanten LNG-Terminal und Anleger befindet sich schließlich das Chemiewerk der Firma Dow. Dabei handelt es sich um einen Störfallbetrieb der „oberen Klasse“ im Sinne des Störfallrechts. Der Betrieb unterliegt den erweiterten Pflichten der Störfall-Verordnung (Information nach §§ 8a und 11 der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“ u.a. der Firma Dow Deutschland Anlagengesellschaft

bmH). Auf dem Anlagengelände werden kennzeichnungspflichtige Gefahrenstoffe gelagert. Gehandhabte gefährliche Stoffe sind Chlor, Propylen, Propylenoxid, Phosgen und Salzsäuregas.

Chlor kann Brand verursachen oder verstärken, es führt zu Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht Haut-, Augen- und Atemwegsreizungen. Chlor ist überdies als sehr giftig für Wasserorganismen eingestuft. Bei Propylen handelt es sich um ein „extrem entzündbares Gas“. Propylenoxid ist ebenfalls „extrem entzündbar“, zudem giftig bei Hautkontakt oder Einatmen; es verursacht Hautreizungen und schwere Augenreizungen; es kann die Atemwege reizen, genetische Defekte verursachen und Krebs erzeugen. Phosgen verursacht Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden. Salzsäuregas ist giftig beim Einatmen; es verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden.

Nördlich des geplanten Standorts befindet sich die Oxidfabrik der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), ebenfalls ein Störfallbetrieb der „oberen Klasse“. In der weiteren Umgebung sind weitere Störfallbetriebe der „oberen Klasse“ angesiedelt.

Im UVP-Bericht heißt es dazu, dass auch untersucht worden sei, „*ob es zwischen den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen des Energie-Terminals einschließlich des Umschlags an AVG und LK II und den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen der benachbarten Betriebsbereiche der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), der Buss Terminal Stade GmbH & Co. KG und der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH zu Dominoeffekten kommen könnte. Den Berechnungen wurden die Anlagenteile zugrunde gelegt, die die größte zusammenhängende Stoffmenge enthalten oder bei denen aufgrund der Betriebsbedingungen die größten Auswirkungen zu erwarten sind. Berücksichtigt wurde unter anderem auch die Freisetzung von LNG aus den Verbindungsleitungen zwischen den Löschköpfen von AVG und LK II mit dem landseitigen Energie-Terminal. Im Gutachten konnte gezeigt werden, dass zwischen betrachteten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Dominoeffektes erfüllten. Ein Dominoeffekt wird daher vernünftigerweise ausgeschlossen (vgl. ISC 2021a, S. 24 und S. 41 f.).*“ (Heft 11, S. 79)
Diese Schlussfolgerung geht bereits deshalb fehl, weil bestimmte Szenarien wie beispielsweise das Zurückbrennen zur Austrittsquelle und die damit einhergehenden Folgen oder die Folgen einer Havarie nicht mit Blick auf Dominoeffekte zu den Chemiebetrieben betrachtet worden sind.

Vorstehendes ist umso erstaunlicher, weil die Besonderheit am Standort Stade gerade darin besteht, dass es sich bei der Elbe um ein stark befahrenes Revier handelt und der geplante Liegeplatz sich weit flussaufwärts befindet. Es gibt weltweit zurzeit keinen Liegeplatz zum Laden bzw. Löschen verflüssigter Gase, auf den die eben genannten Kriterien zutreffen (siehe auch nachfolgende Erläuterungen unter Punkt 7.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.25 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.27) c) Laut Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) müssen Maßnahmen zur geschuldeten landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes an Ort und Stelle des Eingriffs ansetzen, da anderenfalls die Anforderungen verfehlt werden, welche die Rechtsprechung an eine solche Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes richtet.
Auf Bützflether Gebiet sind keine Ausgleichsmaßnahmen in Form von Kompensationsflächen für den Verlust von Fläche durch das hier beantragte Projekt angedacht. Auch kleinräumig vorhandene Potenziale werden nicht genutzt wie die Grünachse zwischen dem Industriegebiet und dem (Wohn-)Ort Bützfleth. Für Baustelleneinrichtungen oder Lager vorübergehend genutzte Flächen werden nicht wiederhergestellt oder sogar aufgewertet mit dem Hinweis auf übergeordnete Planungen, die hier Industrienutzungen vorsehen. Auch wird die Inanspruchnahme deshalb nicht als wesentliche Beeinträchtigung gewertet und findet damit keinen Niederschlag bei der Berechnung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Eine entsprechende Berücksichtigung und Berechnung ist aber erforderlich, da bei der Ausweisung der Industrieflächen in den übergeordneten Planungen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung noch keine Anwendung erfuhr.

Kompensationsflächen müssen laut BNatSchG jedoch zumindest in einem sachlich-funktionellem Zusammenhang mit dem Eingriff stehen; die beeinträchtigten Funktionen müssen gleichartig wiederhergestellt werden. Während ein Ausgleich nicht am Ort des Eingriffs erfolgen muss, muss er sich zumindest jedoch auch dort auswirken. Gerade dieses letzte Kriterium ist im Falle der vorgesehen Ausgleichsflächen jedoch nicht gegeben. Die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen liegen in anderen naturräumlichen Zusammenhängen und können für die verdrängten Arten (Flora wie Fauna) kein Ersatzlebensraum darstellen.

Ein rein rechnerischer bilanzieller Ausgleich/Ersatz verkennt die Bedeutung der Lebensraumvernetzung. Die Ausgleichs-/Ersatzflächen befinden sich in Natura 2000 – Gebieten, die schon im derzeitigen Zustand eine sehr hohe Wertigkeit besitzen. Die Ausgleichsmaßnahmen haben Veränderungen des derzeitigen Zustands zum Ziel, ohne dass belegt wird, dass dadurch eine tatsächliche höhere Lebensraumqualität entsteht, die auch den aus dem Vorhabengebiet verdrängten Arten nützt.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.26 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.28) Gleichzeitig werden durch das Vorhaben Gebiete mit teils sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz und die Erhaltung der biologischen Vielfalt irreversibel zerstört (Bützflether Außendeich, Bützflether Sand). Auf den benannten Gebieten brüteten im Jahr 2020 unter anderem Baumpieper, Gartenrotschwanz und Gartengrasmücke – allesamt Vogelarten mit erhöhter Bedeutung für den Artenschutz. Darüber hinaus sind bauzeitliche Beeinträchtigungen auch der Lebensraumfunktion weiterer wertgebender Brut- und Rastvögel wie u.a. Reiher- und Stockente und verschiedener Fledermausarten zu erwarten.

Der UVP-Bericht stuft diese Verluste jedoch nicht als erheblich im Sinne des UVPG ein, da die betroffenen Flächen innerhalb eines gültigen Bebauungsplans liegen und damit *„unabhängig vom geplanten Vorhaben ein weitgehender Wert- und Funktionsverlust auf*

einer deutlich größeren Fläche des Gebietes zu erwarten" sei (Heft 11, S. 381). Diese Aussage ist weder fachlich noch rechtlich haltbar.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.27 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.29) Aus den Unterlagen folgt, dass Grundlagen des UVP-Berichts fehlerhaft bzw. unvollständig ermittelt und beschrieben worden sind. Damit ist auch aus naturschutzfachlicher Sicht eine ordnungsgemäße UVP von vornherein ausgeschlossen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.28 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.30) d) Die Untersuchungen zu den Schadstoffbelastungen sind nicht repräsentativ, so dass eine tatsächlich höhere Schadstoffbelastung der Sedimente nicht ausgeschlossen werden. Die 55 Proben für Schadstoffanalysen wurden 0,5 - 1,0 Metern unter Sedimentoberkante genommen und nachfolgend an verschiedenen bereits beprobten Stellen noch mal aus Schichten in einer Tiefe von bis zu 3 Metern. Die anstehende Wassersäule an den Probenahmepunkten lag bei 1,54 m - 13,42 Metern (Heft 6a, Zusammenfassung). Da für die Liegewannen und die Zufahrt Wassertiefen von NN -16,4 m hergestellt werden sollen, befindet sich ein Großteil der zu baggernden Sedimente unterhalb der 3 Meter Sedimentschicht, die beprobt wurde.

Die Gutachter schreiben selbst: „*Die Ergebnisse dieser zusätzlichen Sedimentanalysen der INGENIEURGESELLSCHAFT DR. MICHAEL BEUSE MBH (2022) bestätigen Art, Ausmas und räumliche Variabilitat der von HPC AG (2021) für den Vorhabensbereich festgestellt Belastungen. Die Zusammenstellung der Ergebnisse in Tabelle 20 macht auch deutlich, dass von den oberflächennahen Belastungen nicht auf die der tieferen Schichten geschlossen werden kann. Sie können gleich, geringer, aber auch höher sein als in den oberflächennahen Sedimenten...*" (ARSU, Heft 11)
Ein Teil der heute nachgewiesenen Schadstoffe stammt aus dem vorherigen Jahrhundert. Bis in die 90iger Jahre war das Elbwasser mit Schadstoffen hoch belastet, die sich an Schwebstoffe angeheftet und in den strömungsberuhigten Bereichen abgelagert haben. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Schadstoffe in tieferen Sedimentschichten auch im Vorhabengebiet eingelagert sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Beprobung der obersten Bodenschichten ist in den Heften 6 a und 6 b enthalten. Die Vorhabenträgerin hatte zudem Untersuchungen der Schadstoffbelastungen auch der tiefer liegenden auszubauenden Sedimentschichten im Rahmen der Baugrunduntersuchungen veranlasst. Deren Ergebnisse sind im Heft 6cn enthalten. Als Ergebnis dieser Untersuchungen kann zusammengefasst werden, dass eine Einstufung nach >Z2 nach LAGA bzw. >BG-F3 nach ErsatzbaustoffV nur sehr vereinzelnt vorkommt (2 Proben).

Diese Areale werden gesondert ausgebaut und in der Schute nochmals beprobt. Nach dem Erhalt der Ergebnisse dieser Beprobung wird das Material entweder auf das Kleilager verbracht oder direkt auf einen LKW geladen und deponiert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des BUND bzgl. der nicht ausreichenden Untersuchungen des auszubauenden Baggergutes zur Kenntnis und weist den Einwand zurück.
Mit Datum vom 23.03.2023 hat die Antragstellerin ergänzende Untersuchungen des anstehenden Bodens im Bereich des AVG vorgelegt (Heft 6cn). Mit Vorlage dieser Untersuchungen wurden alle verfahrensrelevanten Bodenschichten erkundet und untersucht.

Text Stellungnahme:
(B.2.31) e) Es besteht ein hohes Risiko durch das Kleilager am Ruthenstrom für eine Kontamination des Gewässersystems auf Krautsand durch Sickerwasser oder das im Rahmen der Entwässerung der Sedimente entstehende und ablaufende Wasser. Eine Kontamination des Tränkewassers für das Weidevieh kann nicht ausgeschlossen werden.
Die Untersuchungen zu den Schadstoffbelastungen nach GÜBACK, LAGA und ErsatzbaustoffV von 55 Proben haben ergeben, dass nur ein kleiner Teil der Sedimente so niedrige Belastungen aufweist, dass diese uneingeschränkt
verwertet werden können (Heft 6a, S. 16).
Nach GÜBACK sind dies nur 16 Prozent (Heft 11, S. 134). Diese Prozentzahl angewendet auf die 2,5 Mio. Kubikmeter Baggergut ergeben 0,4 Mio. Kubikmeter unbelastete Sedimente und 2,1 Mio. Kubikmeter belastete
Sedimente. Werden nur die Schwermetalle und organischen Schadstoffe berücksichtigt, sind es immer noch nur 33% des Baggerguts, welches keine zu hohen Werte aufweist. 67 Prozent und damit 1,675 Mio. Kubikmeter Baggergut sind mit gesundheitsgefährden Schadstoffen belastet.

Gemäß den Beschreibungen in den Unterlagen sollen belastete Sedimente auf dem Kleilager Ruthenstrom getrennt werden. Austretendes Wasser wird über das vorhandene Entwässerungssystem und ergänzte Gräben abgeleitet. Eine Folienunterlage und eine gesonderte untersuchungsbegleitete Abführung von Sicker- und Oberflächenwasser, ggfls. mit fachgerechter Entsorgung aus den Bereichen der belasteten Sedimente soll Schadstoffeinträge in benachbarte Bereiche verhindern.

Die Betrachtung des Verhältnisses von belasteten zu unbelasteten Sedimenten legt nahe, dass der überwiegende Anteil des austretenden Wassers belastet sein wird und auf keinen Fall in das bestehende Entwässerungssystem, welcher Lebensraum vieler Tiere und Pflanzen ist und vom Vieh als Tränkewasser genutzt wird, gelangen darf. Anders als in den Unterlagen signalisiert wird, muss für das austretende Wasser aus dem überwiegenden Teil der Sedimente eine Lösung gefunden werden. (Es fehlen hier u.a. an Angaben zu den Mengen und den zu erwartenden Belastungen des austretenden Wassers).

Ohne eine Lösung für die Entsorgung des belasteten Wassers ist die Anlage eines Kleilagers auf einer Fläche, an die landwirtschaftlich genutzte Flächen angrenzen, nicht zu verantworten.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung angepasst und eine vorhabensbedingte Kontamination des Gewässersystems auf Krautsand und des dortigen Tränkewassers ist

ausgeschlossen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin die Gestaltung der nunmehr geplanten Kleilagerfläche Saline südlich der Schwinge und das geforderte Betriebskonzept mit den Planänderungen bereits weiter konkretisiert (vgl. Kleilagerflächenplan Blatt Nr. 15as).
Die gemäß der Vermeidungsmaßnahme V18 zum Schutz vor Schadstoffeinträgen umzusetzenden Maßnahmen (wie Lagerung belasteter Sedimente auf abgedichteten Flächen, gesonderte Erfassung des Abtrocknungs- und Oberflächenwassers in Rückhaltebecken, so dass es nicht unkontrolliert ausgetragen werden kann) sowie eine engmaschige bodenkundliche Baubegleitung durch einen vereidigten Sachverständigen für Gefährdungsabschätzung stellen sicher, dass auch im Bereich der nunmehr geplanten Kleilagerfläche Saline eine Kontamination des Gewässersystems oder von Tränkewasser ausgeschlossen ist.
Die oben (B.2.30.) angesprochenen zusätzlichen Untersuchungen der Schadstoffbelastungen auch der tiefer liegenden auszubauenden Sedimentschichten (Heft 6cn) haben zudem ergeben, dass eine Einstufung als >Z2 nach LAGA bzw. >BG-F3 nach ErsatzbaustoffV nur sehr vereinzelnt vorkommt (2 Proben). Diese Areale werden gesondert ausgebaut und in der Schute nochmals beprobt. Nach dem Erhalt der Ergebnisse dieser Beprobung wird das Material entweder auf das Kleilager verbracht oder direkt auf einen LKW geladen und deponiert.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier vorgebrachte Einwendung richtet sich ausschließlich gegen die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, wird die vorliegende Einwendung als gegenstandslos angesehen, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(B.2.32) 7. Gefährdung des Schiffsverkehrs durch LNG-Anleger und dessen Betrieb; erheblich erhöhte Havarierisiken und deren Umweltfolgen in hohem Maße defizitär bzw. gar nicht betrachtet

Die Deutsche Bucht ist eines der am stärksten befahrenen Reviere der Welt, mit einem großen Verkehrsaufkommen zum Hamburger Hafen. Bei der Elbe handelt es sich dementsprechend um eine stark befahrene Bundeswasserstraße.

Der geplante Anleger befände sich weit, nämlich 60 km, flussaufwärts. Der geplante Anleger befände sich zudem genau in dem Bereich, in dem Richtungsänderungen der Schifffahrt nötig sind („Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020, S. 104). Die Unterelbe verändert dort ihren Verlauf, sie „knickt ab“.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, darf es keine massiven Einschnitte in den Verkehrsablauf geben, wenn die LNG-Tankschiffe die Deutsche Bucht und die Elbe befahren. Das kann nicht gewährleistet werden:

a) Beabsichtigt sind 240 An- und Abfahrten im Jahr mit erforderlichen 180°-Wendemanövern von 345 m langen LNG-Tankschiffen und 584 An- und Abfahrten von LNG-Schiffen verschiedener Größe mit entsprechenden Manövern (vgl. Erläuterungsbericht, S. 55).

Dafür steht nur eine Trassenbreite von 300 - 320 m zur Verfügung (vgl. Heft 10a, S. 28).

Die Fahrrinne hat eine Tiefe 13,9 m, direkt angrenzend an die Fahrrinne bestehen Tiefen von lediglich um die 6,5 m bis zu 0,7 m bzw. teilweise gibt es sogar trockenfallende Bereiche (vgl. Heft 0, Bl. 20, Seekarte).

Es gibt - aus guten Gründen - weltweit keinen Standort, der auch nur ansatzweise vergleichbare nautische Bedingungen aufweist (vgl. auch Heft 10a, S. 1).

b) Zur Ausführung kommen soll für den Anleger die Variante 3. Sie biete mit Längs- und Querwand einen guten Schutz für die Gas-Tanker. Mit einem Abstand von 160 m zum Fahrwasser sei die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs noch ausreichend gegeben. Das rückwärtige Auslaufen aus dem Hafen sei durch umfassende Versuchsläufe getestet und „*für gut befunden*“ worden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 23). Beim Auslaufen aus dem Hafen sei rückwärtiges Manövrieren erforderlich. Das rückwärtige Auslaufen und Drehen im Elbstrom ließe sich aber zügig „*in einem tolerierbaren Zeitfenster*“ durchführen, ohne dass der Schiffsverkehr übermäßig behindert werde (vgl. Erläuterungsbericht, S. 44).

c) Tatsächlich findet sich aber nirgendwo der Zeitbedarf für die 240 An- und Abfahrten mit Wendemanövern im Fahrwasser von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern sowie für die 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe mit ihren jeweiligen Wendemanövern im Fahrwasser. Ein „tolerierbares Zeitfenster“ besteht tatsächlich nicht,

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des BUND zur Kenntnis und weist die Stellungnahme hinsichtlich einer vorhabenbedingten Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Elbe und der Unvollständigkeit der Antragsunterlagen zurück.
Wie bereits auch die Antragstellerin dargelegt hat, wurde von der für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV im Rahmen des Verfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ihrerseits keine Bedenken bestehen. Vielmehr ist eben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch geeignete Schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen der WSV sicherzustellen. Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen sein. Diese Genehmigungen werden durch die WSV erteilt und dienen dem Zweck der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.
Die ebenfalls verfahrensbeteiligte Lotsenbrüderschaft Elbe, deren Mitglieder für die tatsächliche Durchführung der An- und Ablegemanöver verantwortlich sind, hat bzgl. einer möglichen Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt ebenfalls keine Bedenken geäußert.
Die Einschätzung einer generellen Erhöhung des Havarierisikos, alleine auf Basis von Schiffsabmessungen und Fahrrinnenbreiten teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Antragstellerin hat im Rahmen von Modellierungen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen) nachgewiesen, dass die entsprechenden Bemessungsschiffe (hier: Q-Max Tankschiffe) die An- und Ablegemanöver, einschließlich des Rückwärtseindrehens in die Fahrrinne mit entsprechender Schlepperunterstützung absolvieren können.

Text Stellungnahme:
(B.2.33) d) Die Abstandsangabe von 160 m ist zudem unzutreffend. Tatsächlich ragen zwei der im Zusammenhang mit dem Anleger geplanten Bauwerke nicht nur näher als 160 m an das Fahrwasser heran, sie ragen sogar über den Tonnenstrich hinaus und in das Fahrwasser hinein (vgl. die Abbildungen Erläuterungsbericht, S. 10, sowie Heft 0 Bl. 2, Bl. 3).

Die Folgen, dass diese Bauwerke durch LNG-Tankschiffe bei Ein- und Ausfahren oder durch den vorbeifahrenden Schiffsverkehr gerammt werden, sind überhaupt außer Acht geblieben.

In der „Nautischen Simulationsanalyse“ werden die Bauwerke des Anlegers bezeichnenderweise nur unvollständig dargestellt, insbesondere fehlen dort die über den Tonnenstrich ragenden Bauten (vgl. Heft 4, Abb. 5 ff.). Zugleich zeigt die Nautische Simulationsanalyse in Abb. 9 aber eindrücklich, wie aufwändig auch nur eine einzige rückwärtige Ausfahrt eines LNG-Tankschiffs und mit wie vielen einzelnen Manöverschritten direkt im Fahrwasser sie verbunden wäre.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.
Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des BUND zur vermeintlich unzutreffenden Darstellung der Abstände des AVG zum Fahrwasser und zur Komplexität des Ablegemanövers zur Kenntnis und weist die Bedenken des BUND zurück.
Die Antragstellerin hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Erwiderung glaubhaft dargelegt, dass die im Antrag auf Planfeststellung gemachten Angaben zum Abstand der Hafenanlagen zum Fahrwasser korrekt sind. Auch kann die Planfeststellungsbehörde der Stellungnahme des BUND in Bezug auf das Fehlen von Anlagenteilen in der nautischen Simulationsstudie nicht folgen. Im Rahmen der Simulationsstudie sind An- und Ablegemanöver simuliert worden, wobei im Modell nur die hierfür relevanten Anlagenteile zu berücksichtigen sind. Kann z. B. ausgeschlossen werden, dass ein Anlagenteil von einem der manöverbeteiligten Schiffe berührt werden kann, da es z. B. zu tief unter Wasser liegt, muss dieses nicht bei der Simulation berücksichtigt werden.
Die Komplexität des Ablegemanövers mit Rückwärtseindrehen bei beschränkten Platzverhältnissen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unstrittig. Allerdings ist alleine diese Komplexität kein Versagensgrund, sondern erfordert vielmehr ein erhöhtes Maß an Planung und Umsicht bei den Beteiligten. Dass die Manöver grundsätzlich sicher durchgeführt werden können, hat die Antragstellerin nachgewiesen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen).

Text Stellungnahme:
(B.2.34) e) Die Nautische Simulationsanalyse ist zudem weiter defizitär:

Alle Simulationsläufe wurden nur am Tag bei guter Sicht gefahren. Auf Simulationen mit verminderter Sicht oder bei Dunkelheit wurde verzichtet (Heft 4, S. 20). Das bildet die Realität in Norddeutschland und auf der Elbe schlechterdings nicht ab.

Einschränkungen wie z. B. maximale Geschwindigkeiten bei Ein- und Auslaufen, maximale Drehraten (RoT) oder sonstiges wurden im Zuge der Studie ausdrücklich nicht berücksichtigt (vgl. Heft 4, S. 22).

Verhält es sich aber so, kann weder der Zeitbedarf für Wendemanöver usw. beurteilt und ins Verhältnis zur Blockade des auf der Elbe durchlaufenden Schiffverkehrs gesetzt

werden, noch kann eine valide Aussage über An- und Abfahrten insbesondere auch bei nicht idealen Wetterbedingungen getroffen werden.

f) Die Nautische Simulationsanalyse gesteht bereits selbst zu: „*Es zeigte sich in allen Läufen, dass aufgrund des geringen Manöverraumes, frühzeitige Reaktionen auf ungewünschte Bewegungstendenzen erforderlich sind und wenig Spielraum für Fehlerkorrekturen vorhanden ist.*“ (Heft 4, S. 37)

Trotz Zugrundelegung theoretischer „Idealbedingungen“ ergibt sich aus der „Laufliste“ der Nautischen Simulationsanalyse (Heft 4, S. 25) vor allem aber tatsächlich, dass ein maßgeblicher Anteil der Simulationsläufe als „nicht sicheres Manöver/Kollision“ und „kritisches Manöver ohne Reserven“ bewertet wurde, und zwar für alle drei Bemessungsschiffe. In 40 Prozent (!) der - unter unvollständigen/unzureichenden/die Realität nicht abbildenden Bedingungen, siehe oben - durchgeführten Simulationsläufen ist danach keine ausreichende Sicherheit für An- und Abfahrt gegeben.

Und: Wenn in einem ersten Simulationslauf kein sicheres An- und Ablegen möglich war, wurde teils für den zweiten Simulationslauf die Windstärke reduziert (vgl. Heft 4, z. B. S. 30, 31). In der Praxis lässt sich die Windstärke nicht reduzieren.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist hier kein Mangel an den Antragsunterlagen festzustellen.
Um die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Elbe zu gewährleisten, wird die Elbe durch die WSV als Bundeswasserstraße betrieben. So wird z. B. bei Witterungsverhältnissen, die ein sicheres Befahren der Elbe oder ein Manövrieren auf der Elbe nicht mehr gefahrlos zulassen (z. B. Sturm, schlechte Sicht) die Fahrt auf der Bundeswasserstraße eingeschränkt. Eine solche Einschränkung für den gesamten Verkehr oder für einzelne Schiffsklassen (z. B. Begrenzung des Tiefganges, Gefahrgutschiffe), hat regelmäßig zur Folge, dass Schiffe in der deutschen Bucht auf Reede liegen und auf die Erlaubnis zum Befahren der Elbe warten müssen. Im Falle des AVG muss beispielsweise ein gelöschter LNG-Tanker ggf. bis zur Freigabe des Auslaufmanövers im AVG verbleiben.
Die Antragstellerin hat die Durchführbarkeit der relevanten Manöver bei hierfür bereits kritischen Wetterbedingungen durch Computersimulationen ausreichend nachgewiesen. Die Modellierung von Manövern bei Witterungsbedingungen, bei denen das Manövrieren ohnehin als unzulässig (keine Freigabe durch WSV) oder als aus nautischen Gründen undurchführbar eingestuft wird, ist hier nicht erforderlich.

Einschränkungen für Geschwindigkeiten oder Drehzahlraten im Rahmen der Simulationsstudie erachtet die Planfeststellungsbehörde nicht als zwingend erforderlich. Die An- und Ablegemanöver werden von der jeweiligen Schiffsführung mit Unterstützung durch Lotsen und Schlepper durchgeführt. Hierbei wird die Schiffsführung die Drehraten und Geschwindigkeiten an die jeweilige Situation anpassen müssen.

Wie die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung bereits darlegt, ist das Ziel der nautischen Simulationsstudien nicht, darzulegen, dass die simulierten Manöver jederzeit und unter allen äußeren Bedingungen durchgeführt werden können. Ziel der Simulationen ist es vielmehr, die Grenzen aufzuzeigen, innerhalb derer die Manöver sicher durchgeführt werden können. Hierzu ist es zwangsläufig erforderlich, dass ein wesentlicher Teil der Simulationsläufe als nicht durchführbar oder zu unsicher eingestuft wird. Auch

die Anpassung der Modellparameter muss zwangsläufig solange erfolgen, bis eine sichere Durchführung der Manöver simuliert wird. Nur so kann festgestellt werden, unter welchen Bedingungen (z. B. Wind, Strömung, fehlende Schlepper) die Durchführung der Manöver zugelassen werden kann.

Text Stellungnahme:
(B.2.35) g) Die Anwendung der Empfehlungen der SIGTTO bezüglich des sicheren Anlaufens des Hafens insbesondere bezüglich „One Way Traffic“ und „Escort Towing“ wären für den Standort Stade nicht möglich (vgl. Heft 10a, S. 1).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis des BUND zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Antragstellerin in dem von ihr im Rahmen des Verfahrens beigebrachten Heft 10a gutachterlich bestätigt bekommt, dass sowohl die Deutsche Bucht als auch die Elbe sicher durch ein Q-Max Tankschiff befahren werden können.

Text Stellungnahme:
(B.2.36) h) Betrachtet worden sind übrigens vor allem die An- und Ablegemanöver als solche, nicht deren Rückwirkungen auf den durchlaufenden Schiffsverkehr. Das ist umso bemerkenswerter, weil § 25 SeeSchStrO die Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser klar wie folgt regelt:

„Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die in das Fahrwasser einlaufen, das Fahrwasser queren, im Fahrwasser drehen, ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.“

Anders ausgedrückt, zum und vom Anleger ein- und auslaufende LNG-Tankschiffe müssen Vorfahrt gewähren und dürfen nicht blockieren oder auch nur behindern.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis des BUND zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde setzt die Einhaltung der SeeSchStrO durch die den AVG anlaufende Schifffahrt als selbstverständlich voraus. Dass daraus ein Versagensgrund für das beantragte Vorhaben entsteht, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

Text Stellungnahme:
(B.2.37) i) Die Annahme, dass das Risiko für Unfälle auf der Unterelbe „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61), ist vor diesem Hintergrund schlechterdings nicht haltbar. Der auf dieser Annahme basierende UVP-Bericht ist auch insofern grundlegend defizitär und blendet wahrscheinliche durch Havarien verursachte Umweltfolgen aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.34 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.38) 8. Keine Zufahrtsmöglichkeit für LNG-Tankschiffe zum Anleger; Elbvertiefung wäre mit Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar

a) Gegenstand des Planfeststellungsantrags sind explizit „nur“ Hafenanlagen, Richtfeuer, Sektorenfeuer, Erdarbeiten, Straßenanbindung, Deichbau, Sandaufspülung inkl. Spülwasserrückleitung, Klei- und Sandzwischenlagerung, Einleitung Niederschlagswasser, bauliche Gründung Löschwasserentnahme, Unterhaltung Hafensohle, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die erforderliche Elbvertiefung im Zufahrtsbereich auf 16,4 m wird zwar verschiedentlich erwähnt, so unter anderem auch im UVP-Bericht, tatsächlich ist diese aber gar nicht, siehe soeben, beantragt.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.
Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.35 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.39) Jedenfalls fehlt es an einem Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen des Baggerguts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11 f.). Ein solcher Antrag ist betreffend den Anleger in Wilhelmshaven bereits mit Blick auf eine Baggergutmenge von „lediglich“ 880.000 m^3 gestellt worden. Für die hier in Rede stehende Menge von 2,5 Mio. m^3 Baggergut müsste dessen Ablagerung „erst recht“ geklärt werden. Tatsächlich wird sie, offenbar mangels geeigneter und umweltschutzfachlich vertretbarer Bereiche in der Nordsee, einfach ausgeklammert. Vor diesem Hintergrund scheidet eine Elbvertiefung aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.36 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.40) Der Anleger wäre damit für LNG-Tankschiffe nicht erreichbar und damit in der Sache funktionslos, es handelte sich um eine „Vorratsplanung“ für den Fall einer Elbvertiefung.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.37 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.41) b) Rein vorsorglich sei in diesem Zusammenhang auf Folgendes hingewiesen:

Die Wasserrahmen-Richtlinie 2000/60/EG (WRRL) enthält in Art. 4 Abs. 1 lit. a) iv WRRL das Umweltziel eines Phasing-Out für bestimmte Schadstoffe, unter anderem für Quecksilber, Cadmium und Blei. Die Phasing-Out-Verpflichtung sieht vor, die Verschmutzung durch diese und andere prioritäre Stoffe schrittweise zu reduzieren und die Einleitungen, Emissionen und Verluste prioritärer gefährlicher Stoffe zu beenden oder schrittweise einzustellen.
Der UVP-Bericht führt insofern aus: *„Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist die Phasing-Out-Verpflichtung derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert. Für die Emissionsbegrenzung fehlt es bisher an einer Regelung, die den Anforderungen aus Art. 16 Abs. 6 WRRL genügt. Die Phasing-Out-Ver-pflichtung für die Begrenzung der Freisetzung von prioritären Stoffen in die Gewässer beschränkt sich vielmehr auf die Festlegung der jeweils geltenden UQN. Weitergehende Maßnahmen sind vom europäischen Richtliniengeber bisher bewusst nicht festgelegt worden (BVerwG, Urteil vom 02.11.2017, 7 C 25/15, juris Rn. 53).“* (Heft 11, S. 1136 f., siehe auch S. 1167 f.)

Das ist eine unzutreffende Wiedergabe der Rechtsprechung. In dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts geht es um die Frage der Festsetzung von Emissionsgrenzwerten für (prioritär) gefährliche Stoffe im Sinne der WRRL im Hinblick auf die punktuelle Einleitung in Gewässer. Das Bundesverwaltungsgericht hat judiziert, dass es *für die Emissionsbegrenzung von Punktquellen* bisher an einem den Anforderungen des Art. 16 Abs. 6 WRRL genügenden Vorschlag der Kommission fehle (vgl. BVerwG, Urt. v. 2. November 2017 - 7 C 25/15, NVwZ 2018, 986 Rn. 53).

Die Phasing-Out-Verpflichtung gilt auch mit Blick auf diffuse Quellen. Vorliegend geht es aber um solche diffusen Einträge von prioritären (gefährlichen) Stoffen durch Initial- und Unterhaltungsbaggerungen:
„Nach der Vertiefung werden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Der Tideeinfluss sorgt für einen ständigen Austausch von Sedimenten zwischen Hafenbecken und Elbe. Durch die Verringerung der Strömung im Hafen fehlt die Schleppkraft und die Teilchen setzen sich auf der Sohle ab. Um dem entgegenzuwirken, werden durch den Einsatz einer vom Schlepper gezogenen Egge mit Luftinjektion die Sedimente aufgewirbelt und unterstützt durch den Lufteintrag in Schwebe gehalten.“ (Erläuterungsbericht, S. 32)

Auf die diffusen Einträge ist die Rechtsprechung zu Einleitungen aus Punktquellen gerade nicht, jedenfalls direkt übertragbar.
Der UVP-Bericht verhält sich dazu gleichwohl nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.38 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.42) Der UVP-Bericht lässt insoweit übrigens auch die Auswirkungen der Ablagerung von 2,5 Mio. m3 Baggergut in der Nordsee außer Acht.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.39 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.43) c) Maßgeblich ist insoweit überdies, dass der EuGH in seiner Entscheidung zur Weservertiefung (Urt. v. 1. Juli 2015 – C 461/13, NVwZ 2015, 1041) klargestellt hat, dass die Pflichten aus der WRRL für alle Einzelgenehmigungen gelten. Der EuGH hat weiter klargestellt, dass sowohl das Verschlechterungsverbot (Art. 4 Abs. 1 lit. a) i WRRL) als auch das Verbesserungsgebot in jedem Einzelfall gelten.

Gegen das Verbesserungsgebot wird nach Auffassung des EuGH bereits dann verstoßen, wenn durch eine Maßnahme *die Einhaltung des vorgegebenen Ziels gefährdet* wird. Nach der WRRL kommt dabei insbesondere auch Schwermetallen eine besondere Bedeutung zu.

Die maßgeblichen Werte etwa für Quecksilber werden in den Gewässern flächendeckend nicht eingehalten. Im Sediment der Elbe sind viele Schwermetalle, unter anderem Quecksilber, Cadmium und Blei, abgelagert. Diese würden durch die beabsichtigten Bau- und (kontinuierlichen) Ausbaggerungsarbeiten mobilisiert.

Das heißt die Konzentration dieser Stoffe im Elbwasser würde kontinuierlich bis Ende 2043 (immer wieder) erhöht, so dass ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot tatsächlich nicht auszuschließen ist. Jedenfalls würde die Erreichung des - nicht disponiblen – guten chemischen Zustandes maßgeblich erschwert, es würde gegen das Verbesserungsgebot verstoßen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.40 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.44) Die Ausführungen des UVP-Berichts, wonach das Vorhaben nicht die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Zustands sowie des guten chemischen Zustands verhindere oder verzögere und dem Verbesserungsgebot somit nicht entgegenstehe (Heft 11, S. 1137, 1168), sind dementsprechend unzutreffend. Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil die Erreichung des guten ökologischen Potenzials sowie des guten chemischen Zustands bereits bis zum Jahr 2027 erreicht sein muss.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.41 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.45) Der UVP-Bericht lässt schließlich auch außer Acht, dass 2,5 Mio. m^3 Baggergut irgendwo abgelagert werden müssen. Tatsächlich dürfte - unabhängig von den Umweltauswirkungen von Verklappungen - eine Verklappung in der Nordsee nicht möglich sein,

da keine dort keine geeigneten und umweltfachlich vertretbaren Bereiche mehr zur Verfügung stehen.
Ohne Ablagerungsmöglichkeit kommt eine Elbvertiefung nicht in Betrach

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.42 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.46) **9. Fehlende Natura 2000-Verträglichkeit**
Wie bereits oben unter Ziffer 6 dargelegt, stellt das antragsgegenständliche Vorhaben allein aufgrund der damit eingehenden Störfallrisiken eine erhebliche Beeinträchtigung für die umgebenden Natura 2000-Gebiete dar.

Erwiderung Antragstellerin:
Das Vorhaben führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen für die umgebenden Natura 2000-Gebiete.
Abwägung PFB:
Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Die Antragstellerin hat die FFH-Verträglichkeit des Projekts in Heft 11, Kapitel 15 in der Fassung der vorgenommenen Anpassungen der 1. - 6. Planänderung geprüft. Auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer II.3.11.1. wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.47) a) Beurteilung der Wirkfaktoren
aa) Das FFH-Gebiet Unterelbe liegt in ca. 200 m Entfernung zum Vorhabenstandort (S. 754, Heft 11).
In der Beschreibung der „Wirkfaktoren mit Betrachtungsrelevanz für die Natura 2000-Gebiete" (Tabelle 118, Heft 11) heißt es, für den Wirkfaktor „*temporäre Flächennutzung und -Überformung [...] und baubedingter Sedimentmobilisation*":

(siehe auch Kap. 5.7.5.1) In Bezug auf den Schluff ergeben sich dabei Reichweiten von max. 18,6 km flussab und 20,2 km flussaufwärts des geplanten Vorhabens (Herstellung Schwimmtiefe) bzw. von 18 km flussabwärts und 19,9 km flussaufwärts (Herstellung Hafentiefe). Dabei werden Sedimentationshöhen von < 1 cm erreicht. Für den Sand ergibt sich eine Reichweite von 1,3 km flussab- und 1,4 km flussaufwärts des geplanten Vorhabens mit Sedimentationshöhen bis zu 2-3 cm (Herstellung Schwimmtiefe). Bei Herstellung der Hafentiefe werden auf gleicher Reichweite im Worst Case bis zu 4 cm Sand abgelagert.
Vor dem Hintergrund der hydrologischen und morphologischen Entwicklungen in der Tideelbe Weilbeer et al. (2021), die Sedimentationen für den Bereich Juelssand mit bis zu knapp 0,8 cm/d aufzeigen, werden die durch die Baggerungen baubedingten Ablagerungen als nicht erheblich eingestuft (vgl. Ausführungen in Kap. 73.3.6.3).
Die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen liegen außerhalb der NATURA 2000 Flächen.
Der Wirkfaktor ist daher nicht relevant und wird nicht weiter berücksichtigt.

Der Sedimentdrift tritt unzweifelhaft baubedingt auf und wird direkt in das FFH-Gebiet Unterelbe hinein, dies sogar über mehrere Kilometer hinweg. Eine Ablagerung von bis zu 4 cm Sand muss als baubedingte Flächeninanspruchnahme gewertet werden. Eine

Betrachtung möglicher Auswirkungen auf das FFH-Gebiet mit seinen Lebensraumtypen und wertgebenden Arten ist daher zwingend. Dies muss insbesondere vor dem
durch die vergangenen Elbvertiefungen bereits schlechten Zustand des Gebietes erfolgen. Anderenfalls muss davon ausgegangen werden, dass eine FFH-Verträglichkeit vorliegend nicht hergestellt werden kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Die durch die Baggerungen hervorgerufene Sedimentation des Feinmaterials liegt deutlich unterhalb der bestehenden natürlichen morphologischen Änderungen in der Elbe (siehe auch Weilbeer et al (2021)).

In Bezug auf den Sand ergibt sich als Worst Case eine Sedimentation von 4 cm bei Herstellung der Hafentiefe. Gemäß DHI 2022 (Heft 7) ist jedoch zu erwarten, dass sich die Sedimentfahne vorwiegend am westlichen Elbufer ausbreitet und dass daher auch dort mit der stärksten Sedimentation zu rechnen ist. In Flussmitte und am Ostufer treten im Vergleich zum Westufer 10-fach geringere Sedimentkonzentrationen auf. Das FFH-Gebiet „Unterelbe“ reicht aber im betreffenden Abschnitt nicht bis an das niedersächsische Flussufer heran, so dass die verstärkte Sedimentation vorwiegend außerhalb des FFH-Gebietes auftreten wird.
Die mit der Begleitung und Überwachung des Sedimentmanagements beauftragte Prof. Burmeier Ingenieurgesellschaft mbH (BIG) hat zudem auf der Grundlage der Ergebnisse der Anfang 2023 abgeschlossenen Erkundungsbohrungen durch die Grundbauingenieure Steinfeld und Partner sowie eigener Untersuchungen und Beobachtungen bei der Herstellung der Schwimmtiefe eine gutachterliche Neubewertung der zu prognostizierenden Sedimentverdriftung und der potenziellen Sauerstoffzehrung bei den Nassbaggerarbeiten vorgenommen (Heft 15n). Danach ist eine deutlich geringere Trübung und Sedimentverdriftung sowie eine geringere Sauerstoffzehrung zu erwarten als ursprünglich von der DHI prognostiziert und in Heft 11 berücksichtigt. Zudem werden die Nassbaggerarbeiten durch ein engmaschiges Monitoring mit einem gestuften Handlungskonzept begleitet, das sicherstellt, dass es nicht zu unzulässigen Belastungen kommt (vgl. geänderte Vermeidungsmaßnahme V 13 in Heft 11m/11n).
Bezüglich der Auswirkungen der Baggerungen auf die FFH-Art Finte (Alosa fallax) wird auf Anhang 1 zur Synopse verwiesen.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die baubedingte Sedimentmobilisation in ihren Unterlagen betrachtet. Soweit Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Unterelbe“ befürchtet werden, folgt die Planfeststellungsbehörde der Antragstellerin in ihrer gutachterlichen Einschätzung, dass Einträge in das FFH-Gebiet auch unter vorsorglicher Betrachtung nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG überschreiten

Text Stellungnahme:
(B.2.48) bb) Schadstoffeinträge durch Sedimentmobilisierung sollen nach Angabe in Tabelle 118 nicht weiter betrachtet werden, da diese nur temporär und gering seien und es rasch zu einer starken Verdünnung komme. Das Ausmaß der Schadstoffmobilisierung durch die geplanten Baggerarbeiten wird jedoch an keiner Stelle konkret benannt. Wie bereits oben dargelegt, lagert im Sediment der Elbe nach wie vor eine hohe Schadstofffracht. Mit Blick auf die nur sehr geringe Entfernung zum FFH-Gebiet Unterelbe, müssen die Auswirkungen
insbesondere auf die wertgebenden Arten sowie die charakteristischen Arten der LRT dennoch betrachtet werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie in den Kapiteln 17.5.2.1.1 und 17.6.2.1.1 (Heft 11, S. 1117 und 1155) ausgeführt, kommt es durch die baubedingte Sedimentmobilisierung infolge der Baggerungen zu keiner erheblichen/messbaren Erhöhung der Nährstoffkonzentrationen (Phosphor, Stickstoff) im OWK Elbe-West und im OWP Übergangsgewässer. Auch kleinräumig kommt es nicht zu relevanten Auswirkungen der zusätzlichen Nährstofffreisetzungen, da die Konzentrationen rasch verdünnt werden.

Zudem wird die baubedingte Freisetzung von Schadstoffen gemäß Anlage 8 OGewV mit folgendem Ergebnis betrachtet (Heft 11, Kap. 17.5.2.4 und 17.6.2.4, S. 1131, 1132 und 1663): Während der Baggerarbeiten kommt es im unmittelbaren Nahbereich zu temporären Freisetzungen von Schadstoffen. Diese sind jedoch so gering, dass Konzentrationserhöhungen der Schadstoffe lediglich in unmittelbarer Nähe der Baggerungen theoretisch möglich erscheinen. Aufgrund des sehr hohen Elbabflusses sind durch Vermischung bereits auf Höhe des Vorhabens abseits der Baggerflächen keine messbaren Konzentrationserhöhungen mehr zu erwarten. Da die Schadstoffe nur zeitlich begrenzt während der Baggerarbeiten freigesetzt werden, ist bei Unterbrechungen auch im Bereich der Arbeiten unmittelbar von keinerlei messbaren Konzentrationserhöhungen auszugehen.
Die repräsentativen Messstellen Grauer Ort (Tideelbe) und Seemannshöft (Elbe-West) liegen 30 bzw. 4 km vom Vorhaben entfernt. An beiden Messstellen sind aufgrund der geringen Einträge und der bereits unmittelbar außerhalb des Arbeitsbereichs stattfindenden Verdünnung, die bereits dort zu nicht messbaren Konzentrationserhöhungen führt, ebenfalls messbare Konzentrationserhöhungen auszuschließen.
Zudem werden die Nassbaggerarbeiten durch ein engmaschiges Monitoring mit einem gestuften Handlungskonzept begleitet, das sicherstellt, dass es nicht zu unzulässigen Belastungen kommt (vgl. geänderte Vermeidungsmaßnahme V 13 in Heft 11m/11n).
Dementsprechend kommt es für die wertgebenden und charakteristischen Arten zu keinerlei Verstößen gegen das Verschlechterungsverbot. Bezüglich der Auswirkungen der Baggerungen auf die FFH-Art Finte (*Alosa fallax*) wird auch auf Anhang 1 zur Synopse verwiesen.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass Schadstoffeinträge durch baubedingte Sedimentmobilisierung zeitlich begrenzt während der Baggerarbeiten zu erwarten sind und dass Einträge in das FFH-Gebiet auch unter vorsorglicher Betrachtung nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG überschreiten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.49) Wir weisen an dieser Stelle zudem darauf hin, dass bezogen auf die wertgebenden Arten Beeinträchtigungen nicht nur innerhalb des FFH-Gebietes von Bedeutung sind, sondern auch solche, die sich außerhalb auf diese
Arten des Gebietes auswirken können. Entsprechende Betrachtungen sind daher erforderlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Bei der Auswirkungsprognose wurde schon berücksichtigt, dass es über den Wasser- und den Luftpfad funktionale Zusammenhänge und Wechselwirkungen über die Grenzen der Schutzgebiete hinaus gibt. Die außerhalb der FFH-Gebiete liegenden Vorhabenflächen sind aber bereits einer Vorbelastung durch Industrie, Hafenbetrieb und Schifffahrt ausgesetzt und erfüllen keine besonderen Funktionen für die wertgebenden Arten der Schutzgebiete.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Forderungen nach weitergehenden Betrachtungen weist die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurück.

Text Stellungnahme:
(B.2.50) cc) Wirkfaktor „Gewässertrübung und Sedimentmobilisierung"
Hierzu heißt es in Tabelle 118:
Die erhöhte Schwebstoffkonzentration und damit einhergehende
Sauerstoffzehrung kann zu einer Beeinträchtigung der Fischfauna sowie des Makrozoobenthos führen, die für einige wertgebende Vogelarten als Nahrungsquelle dienen. Als schadensbegrenzende Maßnahme erfolgt keine baubedingte Baggerung im Zeitraum 01.04. bis 31.08. {Vermeidungsmaßnahme V13). Zudem stehen im Umfeld des Planvorhabens weiterhin genügend Nahrungsressourcen zur Verfügung, sodass erhebliche Beeinträchtigungen auf die wertgebenden Brut- und Rastvögel ausgeschlossen werden können. Der Wirkfaktor ist daher nicht relevant und wird nicht weiter berücksichtigt.

Es ist davon auszugehen, dass im Umfeld vorkommenden Nahrungsressourcen bereits durch andere Individuen in Anspruch genommen werden. Die pauschal behauptete Verfügbarkeit wird jedenfalls nicht belegt
und trägt ohne nähere Betrachtung an dieser Stelle daher nicht. Daraus folgt, dass erhebliche Beeinträchtigungen wertgebender Brut- und Rastvögel nicht ausgeschlossen werden können und somit einer näheren Betrachtung in der FFH-VS bedürfen.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie in Heft 11, Kapitel 7.3.3.5.3 auf S. 299 und Kapitel 7.3.3.6.4 auf Seite 304 erläutert, ist die durch die baubedingte Sedimentmobilisierung hervorgerufene Beeinträchtigung in Bezug auf Fischfauna und Makrozoobenthos nicht erheblich. Gemeinschaften, die in Regionen mit natürlicherweise hoher Sedimentation und Erosion vorkommen, sind an eine entsprechende Sedimentdynamik angepasst und daher weniger empfindlich gegenüber zusätzlicher Sedimentation. Die durch das Vorhaben verursachte Sedimentmobilisierung liegt zudem in ihrer Gesamtheit innerhalb der Bandbreite der bestehenden Dynamik und stärkere Ablagerungen erfolgen gemäß der Verdriftungsmodellierung überwiegend außerhalb des FFH-Gebietes am westlichen Elbufer. Die am östlichen Ufer vorhandenen geeigneteren Nahrungs-, Aufwuchs- und Laichhabitate der Fische sind hiervon kaum betroffen.
Von der verstärkten zusätzlichen Sedimentation sind lediglich kleinere Bereiche und diese auch nur zeitlich begrenzt betroffen. Der Großteil der Watt- und Schlickflächen wird nicht oder nur in geringem Maße beeinträchtigt, darunter auch die zum VSG gehörenden Flächen. Sie können von Brut- und Rastvögeln weiterhin uneingeschränkt zur Nahrungssuche genutzt werden. Nach der Herstellung der Hafentiefe erlangen auch die von verstärkter Sedimentation betroffenen Bereiche ihre ursprüngliche Qualität zurück.

Eine gutachterliche Neubewertung der zu prognostizierenden Sedimentverdriftung und der potenziellen Sauerstoffzehrung durch BIG (2023, Heft 15n) auf der Basis neuer Daten und Erkenntnisse (vgl. Nr. B.2.48.) hat zudem ergeben, dass eine noch deutlich geringere Trübung und Sedimentverdriftung sowie eine geringere Sauerstoffzehrung zu erwarten als
ursprünglich von der DHI (Heft 7) prognostiziert und in Heft 11 berücksichtigt. Darüber hinaus werden die Nassbaggerarbeiten durch ein engmaschiges Monitoring mit einem gestuften Handlungskonzept begleitet, das sicherstellt, dass es nicht zu unzulässigen Belastungen kommt (vgl. geänderte Vermeidungsmaßnahme V 13 in Heft 11m/11n).

Abwägung PFB:
Die Vermeidungsmaßnahme V 13 in der geltenden Fassung beinhaltet ein Schutzkonzept, das nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erwarten lässt, dass erhebliche Beeinträchtigungen wertgebender Brut- und Rastvögel durch baubedingte Sedimentmoblisation im Gegenteil ausgeschlossen werden können. Baubedingte Sediment-, Schad- und Nährstoffeinträge in das FFH-Gebiet sind zeitlich begrenzt und überschreiten auch unter vorsorglicher Betrachtung nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(noch B.2.50) Der Verweis auf Maßnahme V 13 (Vermeidung von Baggerarbeiten vom 1.4.-31.8.) mit Blick auf wertgebende Vogelarten insbesondere des Vogelschutzgebietes Unterelbe ist an dieser Stelle fraglich. Ausweislich des Maßnahmenblattes VI3 erfolgt die Maßnahme lediglich mit Blick auf die Laichzeit der Finte sowie aufgrund hoher Wassertemperaturen und geringer Sauerstoffkonzentration der Elbe in diesem Zeitraum. Ein Bezug zu wertgebenden Vogelarten wird an der Stelle nicht hergestellt und ist auch ansonsten nicht ersichtlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Auch wenn bei der Maßnahme V13 in Heft 11 nicht ausdrücklich auf die Brutvögel abgestellt wird, hat sie dennoch indirekt auch für die Brutvögel eine Vermeidungswirkung, da sie in der für diese besonders empfindlichen Zeit der Jungenaufzucht vorhabenbedingte Gewässertrübungen minimiert und Sauerstoffmangelsituationen vermeidet, die sich negativ auf die Nahrungsverfügbarkeit für die Arten auswirken könnte, die ihre Nahrung (z. B. Fische oder Makrozoobenthos) aus der Elbe gewinnen. Die Maßnahme V 13 wurde zwar infolge des vorzeitigen Beginns und der damit verbundenen Planänderungen angepasst, stellt aber unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse (vgl. BIG 2023, Heft 15n) und durch ein engmaschiges Monitoring mit einem gestuften Handlungskonzept weiterhin sicher, dass es durch die Nassbaggerungen nicht zu unzulässigen Gewässertrübungen oder Sauerstoffmangelsituationen kommt (vgl. Heft 11m/11n).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in ihrer Auffassung, dass Vermeidungsmaßnahme V 13 in der geltenden Fassung auch eine Vermeidungswirkung im Hinblick auf Nahrungsverfügbarkeit und -erreichbarkeit für Brutvögel entfaltet. Die Vermeidungsmaßnahme stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sicher, dass baubedingte Sediment-, Schad- und Nährstoffeinträge auch unter vorsorglicher Betrachtung nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG überschreiten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.51) dd) Strömungsveränderungen und Folgewirkungen durch veränderte Gewässermorphologie
Zu diesem anlagebedingten Wirkfaktor heißt es in Tabelle 118, der Wirkfaktor sei nicht relevant und werde nicht weiter betrachtet, da die Änderungen nicht großräumig seien, sondern sich auf den Nahbereich der Anlage beschränkten. Hierzu wird auf Kapitel 57.6.2 verwiesen. In Kapitel 5.7.6.2.1 wird in Abbildung 29 die Reichweite der Strömungsdifferenz dargestellt:
Abbildung 29: Modellierte Strömungsdifferenzen zwischen Plan- und Istzustand in einer normalen Ebb- und Flutphase *[interne Anm.: Abbildung siehe Akte]*

Ein Abgleich mit den Grenzen des FFH-Gebietes Unterelbe ergibt, dass die Strömungsdifferenzen sich auch auf der Fläche des FFH-Gebietes auswirken (Auszug aus den niedersächsischen Umweltkarten, Abruf 29.08.2022,

dargestellt nur niedersächsisches Gebiet, FFH-Gebiet Unterelbe schraffiert dargestellt):
[interne Anm.: Abbildung siehe Akte]

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in Abbildung 32 für eine „Ebb- und Flutphase einer seltenen Sturmflut".

Aus dem Vorgenannten erschließt sich nicht, weshalb eine Betrachtung der Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Unterelbe nicht erforderlich sein soll. Ohne weitere Betrachtung kann eine FFH-Verträglichkeit auch an dieser Stelle nicht sichergestellt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Vorhabenbedingte Änderungen von Wasserspiegel, Wassertemperatur, und Salzgehalt wirken nur lokal im Hafenbereich und sind von geringer Intensität. Durch den geplanten AVG und die SHE kommt es jedoch anlagebedingt zu Änderungen der Strömungsgeschwindigkeit, die zu Änderungen der Schwebstoffgehalte und Morphologie führen könnten.
Eine Änderung von Schwebstoffgehalten im FFH-Gebiet ist nach der vorliegenden Modellierung jedoch nicht zu erwarten.
Im hydrodynamischen Normalfall kommt es zwar zu kleinräumigen Sohländerungen im FFH-Gebiet „Unterelbe“, aber aufgrund der Kleinräumigkeit dieser Auswirkungen (Kap. 5.7.6.2.2) im Vergleich zur Gesamtgröße des FFH-Gebietes können nachteilige Auswirkungen ausgeschlossen werden. Zudem handelt es sich bei der Tideelbe um einen hochdynamischen Lebensraum und die hier zu erwartenden Sohländerungen liegen im Bereich der Spannweite der bestehenden Morphodynamik.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist insoweit begründet, als das FFH-Gebiet „Unterelbe“ von Strömungsveränderungen und Folgewirkungen durch veränderte Gewässermorphologie betroffen ist. Die Planfeststellungsbehörde folgt jedoch der gutachterlichen Einschätzung, dass die anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens auch unter vorsorglicher Betrachtung nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG überschreiten. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.52) ee) Auf S. 763 heißt es, dass Auswirkungen auf die nicht in Tabelle 119 benannten Gebiete ohne vertiefende Untersuchung ausgeschlossen werden könnten. Verkannt wird dabei, wie wir bereits oben unter Ziffer 6 dargelegt haben, dass Auswirkungen möglicher Störfälle oder Unfälle, die angesichts der extrem beengten räumlichen Gegebenheiten mit einiger Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, völlig außer Acht gelassen wurden.
Insofern trägt diese Aussage nicht und es müssen zumindest Auswirkungen durch Störfälle/Unfälle auch mit Blick auf die im entsprechenden Wirkradius vorhandenen Natura 2000-Gebiete betrachtet werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Im betreffenden Kapitel 15.3 von Heft 11 werden die „Wirkfaktoren des Vorhabens mit Relevanz für Natura 2000-Gebiete“ ermittelt und daraus abgeleitet, welche Gebiete betroffen sein könnten. Grundlage für diese Ermittlung sind nach den anerkannten fachlichen Standards die technischen Merkmale des Vorhabens und die daraus abzuleitenden Wirkprozesse und zu erwartenden Wirkfaktoren. Empfohlen wird dabei zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren zu unterscheiden. Mögliche unfallbedingte Risiken und deren mögliche Wirkfaktoren werden hingegen in den Leitfäden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht thematisiert (vgl. z. B. BMVBW (2004: Leitfaden zur

FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau) und KIfL, Cochet Consult & Trüper Gondesen Partner (2004: Gutachten zum Leitfaden für FFH-Verträglichkeitsprüfungen im Bundesfernstraßenbau). Insofern entspricht das Vorgehen und die in Heft 11 getroffene Einschätzung den einschlägigen fachlichen Standards.

Siehe im Übrigen die Erwiderung zu B.1.4.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Ein Risiko für Unfälle ist bereits durch den bestehenden Hafenbetrieb, die Schifffahrt auf der Elbe und die umliegenden Industrieanlagen gegeben. Es wird durch die geplanten Anlagen lediglich leicht erhöht und zugleich durch die vorgesehenen betrieblichen Schutzkonzepte und weitere Maßnahmen zur Minimierung von Unfall-Risiken und deren Folgen minimiert. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die Antragstellerin die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen in dem Umfang betrachtet hat, in dem diese Risiken für das planfestgestellte Vorhaben relevant sind. Die Mehrheit der Risiken resultiert nicht aus den planfestgestellten Hafenanlagen und deren Bau, sondern aus dem Betrieb der LNG-Anlagen, der FSRU und ihrer Suprastukturen, die nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sind. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde als Ergebnis des Anhörungsverfahrens unter Beachtung umweltschützender Normen anderer Fachgesetze Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer I.4.1) verfügt, die Risiken im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Hafenanlagen weiter minimieren oder aussschließen.Im Übrigen wird auf die Abwägung zu B.1.4. unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.53) b) Summationswirkungen
Es ist nicht ersichtlich, weshalb mit Blick auf die in Tabelle 120 benannten Vorhaben, insbesondere die „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe" lediglich „baubedingte akustische Emissionen“ und „baubedingte
optische Emissionen" relevant sein sollen. Was ist mit Sedimentdrift und Schadstoffeintrag durch Sedimentbewegung?

Erwiderung Antragstellerin:
In Kapitel 15.6.7 „Kumulative Wirkungen mit anderen Projekten“ wird beschrieben, dass die Modellierungen zu den anlagebedingten hydromorphologischen Wirkungen der Hafenbaumaßnahmen auf die Elbe durch DHI WASY GMBH (2022a, 2022b) auch die Fahrrinnenanpassung berücksichtigen (vgl. Kap. 5.7.5 und 5.7.6). Das mögliche Zusammenwirken beider Vorhaben geht also bereits in die Auswirkungsprognosen für das hier zu bewertende Vorhaben ein.

Schadstoffeinträge wurden bereits unter Punkt B.2.48. betrachtet.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat zutreffend erwidert, dass die Modellierungen zu den anlagebedingten hydromorphologischen Wirkungen des Vorhabens die hydromorphologischen-Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe als Vorbelastung berücksichtigt haben. Baubedingte Sedimentmobilisierung, Schad- und Nährstoffeinträge in das FFH-Gebiet durch das hiesige Vorhaben sind zeitlich begrenzt und überschreiten auch unter vorsorglicher Betrachtung nicht die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG. Im Zusammenwirken mit Unterhaltungsbaggerungen der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe, die als Vorbelastung zu berücksichtigen sind, ist die Planfeststellungsbehörde mit der Antragstellerin der Auffassung, dass die baubedingte Sedimentmobilisierung gering ist und sich die Änderungen innerhalb der Schwankungsbreite vorhandener Sedimentkonzentrationen bewegen. Daüber hinaus ist

zu berücksichtigen, dass das baubegleitende Monitoring- und Maßnahmenkonzept der Vemeidungsmaßnahme V13 die Auswirkungen überwacht und minimiert. Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Schwelle der Erheblichkeit gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG auch im Zusammenwirken mit den Unterhaltungsbaggerungen der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe nicht überschritten wird. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.54) c) FFH-Gebiet Unterelbe
aa) In Abbildung 135 wird die Lage des LRT 1140 und nicht des im Text an der Stelle behandelten LRT 1130 dargestellt.
Weiterhin wird nicht begründet, weshalb lediglich ein Wirkradius von 13 km betrachtet wird, obwohl Auswirkungen des Vorhabens (s. oben) bis in 20 km Entfernung zu erwarten sind.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Abbildung 135 gehört zum Kapitel 15.6.1 „Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie“ und ist aus Versehen ins Unterkapitel des LRT 1130 gerutscht.
In der Abbildung 135 ist weiterhin nur die Reichweite des relevanten Wirkfaktors „Unterwasserschall“ dargestellt, welcher eingangs in Kapitel 15.3 nach Prüfung der vorhabensbedingten Wirkfaktoren als einzig relevanter Wirkfaktor ermittelt wurde.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist zutreffend, aus der Richtigstellung ergeben sich keine Konsequenzen für das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Text Stellungnahme:
(B.2.55) bb) Wertgebende Arten des FFH-Gebiets
(1) Auf den Seiten 780 ff. wird ausgeführt, dass sich Unterwasserschall negativ auf wertgebende Fischarten auswirken könne. Gleichwohl wird auf S. 782 das Fazit gezogen, dass aufgrund der zeitlichen Begrenzung (keine Rammarbeiten vom 1.3.-15.6.), der schallmindernden Maßnahmen wie Vibrationsrammen und schwächeres Anrammen sowie der hohen Mobilität der Fische, durch die diese die Störquelle meiden könnten, „signifikant negative Beeinträchtigungen" auszuschließen seien.
Dies ist so nicht nachvollziehbar. Es wird nicht dargelegt, bis in welche Entfernung sich die relevanten Schallpegel ausbreiten. Auch ist angesichts der umfangreichen Baumaßnahmen zu erwarten, dass es über einen längeren Zeitraum zu Beeinträchtigungen durch Unterwasserschall kommt. Aus dem wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren für den Anleger des LNG-Terminals (FSRU) in Wilhelmshaven ist bekannt, dass der Unterwasserschall sich in relevanter Intensität über mehrere Kilometer ausbreitet. Da vorliegend nicht dargelegt wird, ob und inwieweit die betroffenen Fische die Möglichkeit haben, den verlärmten Bereich tatsächlich zu meiden ohne zuvor bereits Beeinträchtigungen erlitten zu haben und da für einen nennenswerten Zeitraum die Lebensraumeignung eines wesentlichen Teils der beiden FFH-Gebiete in der Elbe für die jeweils wertgebenden Arten nur eingeschränkt gegeben ist, kann nicht davon ausgegangen werden, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen wertgebender Fischarten kommt.

Erwiderung Antragstellerin:
Der vorzeitige Beginn und die in Verbindung damit notwendigen Planänderungen erforderten auch Änderungen der Vermeidungsmaßnahme V4, die zum Schutz von Fischen, marinen Säugern und Brutvögel in der Zeit vom 01.03.–15.06. einen Verzicht auf schlagende Rammungen vorsieht (vgl. Heft 11, Kap. 14.2.1, S. 594). Da die formulierte Ausschlusszeit 2023 wegen der Gasmangellage und der daraus resultierenden Notwendig-

keit einer konzentrierten Bauausführung nicht umgesetzt werden kann, wurde die Maßnahme V4 so angepasst und ergänzt, dass dennoch die mit den formulierten Ausschlusszeiten angestrebten Umwelt-, Natur-, Arten- und Gebietsschutzziele erreicht und erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen vermieden werden (vgl. Heft 11m/11n).
Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Messung des rammbedingten Unterwasserschalls von ITAP (2023) und daraus resultierender Empfehlungen (vgl. Heft 14z und Heft 11m/11n, Kap. 5, S. 9 ff.) wird 2023 nunmehr zur Minimierung der Auswirkungen des rammbedingten Unterwasserschalls in der Ausschlusszeit eine Kombination von Maßnahmen umgesetzt, die den Einsatz von Vergrämern (FanaGuard-System), Blasenschleiern, Beschränkungen der Rammenergie und die Nutzung von Niederigwasserphasen einschließt tachten (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 14.2, S. 36 f.).

Die Ergebnisse der Unterwasserschallprognose von Müller-BBM als Worst Case der Schallemisionen sind in Heft 11, Kap. 5.7.7.2 beschrieben und in Abb. 41 graphisch dargestellt. Nur im direkten Nahbereich der Schallquelle kommt es demnach zu Schallpegeln > 160 dB. Eine Aktualisierung der Prognose durch ITAP (Heft 14z) unter Berücksichtigung der Pläneränderungen und der Ausführungsplanung hat ergeben, dass lediglich bei der Rammung der großen Dalben mit 1,82 m Durchmesser und einer maximalen Rammenergie von 280 kJ eine Überschreitung des 160 dB Lärmschutzwertes für den Einzelereignispegel (SEL) um 0,6 dB zu prognostizieren ist. Diese Überschreitung wird entsprechend der geänderten Vermeidungsmaßnahme V4 durch Beschränkung der Rammenergie auf maximal 230 kJ vermieden.

Wie in Heft 11, Kap. 15.6.5 ausgeführt, können im unmittelbaren Umfeld der Schallquelle lokal begrenzte Verhaltensänderungen wie Meidungen sowie negative Auswirkungen des Schalls auf Territorialabgrenzung und Partnerwerbung oder andere, von einer akustischen Kommunikation abhängenden Verhaltensweise durch die Lärmemissionen nicht ausgeschlossen werden. Nach den Messungen von ITAP (2023, Heft 14z) bestehen im Vorhabensbereich aber bereits Hintergrundschallwerte von ca. 150 dB, sodass davon auszugehen ist, dass die vorkommenden Arten an Unterwasserlärm gewöhnt sind.

Fische sind zudem hochmobil und der Einsatz eines Vergrämers ermöglicht es den Tieren, vor Beginn einer schlagenden Rammung auf weniger gestörte Bereiche auszuweichen, sodass physische Schädigungen vermieden werden. Durch die zeitliche Beschränkung der lärmintensiven Rammarbeitenauf die Tagphase mit zusätzlichen logistisch bedingten Unterbrechungen verbleiben außerdem regelmäßig Zeitfenster, in denen sie den vorhabensbedingt gestörten Bereich passieren können. Erhebliche Beeinträchtigungen durch die vorübergehenden baubedingten Meidungsreaktionen sind daher nicht zu befürchten.

Abwägung PFB:
Die Vermeidungsmaßnahme V4 in der geltenden Fassung sieht ein mehrstufiges Schutzkonzept vor, das sicherstellt, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG kommt. Auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind nicht erfüllt. Die Antragstellerin ist der Einwendung in der Weise gefolgt, dass nunmehr auch Vergrämungsmaßnahmen Bestandteil des Schutzkonzeptes sind.
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung im Übrigen zurück.

Text Stellungnahme:
(B.2.56) (2) Die unter (1) genannten Bedenken gelten auch und besonders mit Blick auf die wertgebenden Arten des LRT 1140, zu denen auch der äußerst lärmempfindliche Schweinswal zählt. Zwar werden auf S. 782 f. mehrere
Maßnahmen benannt, die eine Beeinträchtigung auch von Schweinswalen verhindern sollen. Auf Basis dieser Maßnahmen kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass

dennoch erhebliche Beeinträchtigungen des Schweinswals, sowohl als charakteristische als auch als wertgebende Art eintreten.
So wird nicht dargelegt, dass das Ramp-up-Verfahren bei Aufenthalt von Schweinswalen in der näheren Umgebung des Vorhabenstandortes
tatsächlich ausreicht, um die Schweinswale ohne Beeinträchtigung oder gar Hörverluste und damit Verlust des Orientierungssinns das Gebiet rechtzeitig verlassen zu lassen. Bei anderen Vorhaben mit Betroffenheit von Schweinswalen werden als erster Schritt regelmäßig Vergrämungsmaßnahmen, z. B. mittels Seal scarer, durchgeführt.
Darüber hinaus wird nicht dargelegt, ob bzw. inwieweit die Schweinswale den verlärmten Bereich rechtzeitig und ungehindert verlassen können. Dies ist angesichts der vielfältigen Nutzung der Elbe von besonderer Bedeutung. Insofern trägt die Behauptung auf S. 783 f., dass durch die Störwirkung keine Wanderungshindernisse gegeben sein, nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Der vorzeitige Beginn und die in Verbindung damit notwendigen Planänderungen erforderten auch eine Anpassung der Vermeidungsmaßnahme V4, die zum Schutz von marinen Säugern, Fischen und Brutvögel in der Zeit vom 01.03.–15.06. einen Verzicht auf schlagende Rammungen vorsieht (vgl. Heft 11, Kap. 14.2.1, S. 594). Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Messung des rammbedingten Unterwasserschalls durch ITAP (2023) und daraus resultierender Empfehlungen (vgl. Heft 14z und Heft 11m/11n, Kap. 5, S. 9 ff.) wird 2023 stattdessen eine Kombination von Maßnahmen umgesetzt, die den Einsatz von Vergrämern (FanaGuard-System), Blasenschleiern, Beschränkungen der Rammenergie und die Nutzung von Niederigwasserphasen einschließt (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 14.2, S. 36 f.). Mit diesen Maßnahmen wird eine Überschreitung der Lärmschutzwerte nach dem Schallschutzkonzept des BMU von 160 dB für die Einzelereignispegel (SEL) bzw. 190 dB Spitzenpegel in 750 m Entfernung vermieden und physische Schädigung werden durch Vergrämung ausgeschlossen.

Auch wenn nach den Messungen von ITAP (2023, Heft 14z) im Vorhabensbereich bereits ohne die vorhabensbedingten Rammarbeiten Hintergrundschallwerte von ca. 150 dB bestehen, können trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, zusätzliche Stör- und Vertreibungswirkungen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Davon sind aber nur einzelne Tiere betroffen, da das Vorhabengebiet nicht zum Hauptverbreitungs- oder Reproduktionsgebiet des Schweinswals gehört, sondern nur gelegentlich von wenigen Tieren durchwandert wird. Eine signifikante baubedingte Barrierewirkung auf durchwandernde Individuen wird durch die Beschränkung der Rammungen auf die Tagphase mit zusätzlichen logistisch bedingten Unterbrechungen und die ergänzenden Schallschutzmaßnahmen aber vermieden. Auf Wanderhindernisse durch die bestehenden Nutzungen hat das Vorhaben keinen signifikanten Einfluss.

Abwägung PFB:
Die Vermeidungsmaßnahme V4 in der geltenden Fassung sieht ein mehrstufiges Schutzkonzept vor, das sicherstellt, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG kommt. Auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind nicht erfüllt. Die Antragstellerin ist der Einwendung in der Weise gefolgt, dass nunmehr auch Vergrämungsmaßnahmen Bestandteil des Schutzkonzeptes sind.
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung im Übrigen zurück.

Text Stellungnahme:
(noch B.2.56) Die Aussage des Schallschutzkonzeptes wird auf S. 783 unvollständig wiedergegeben. Anders als angegeben eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes dann anzunehmen, wenn die Lärmgrenzwerte auf 10% der Gebietsfläche überschritten werden. Dabei ist nicht nur das antragsgegenständliche Vorhaben sondern

auch Auswirkungen weiterer Vorhaben in den Blick zu nehmen. Da durch die Rammarbeiten für den Anleger bereits 7,2 % der Fläche des FFH-Gebietes „Unterelbe" verlärmt werden (S. 783) kann ohne weitere Prüfung nicht davon ausgegangen werden, dass der Wert von 10 % sicher unterschritten wird.
Die Schlussfolgerung, dass keine erhebliche Beeinträchtigungen von Schweinswalen zu erwarten seien, ist aufgrund des Vorgenannten nicht nachvollziehbar.

Erwiderung Antragstellerin:
Kumulative Wirkungen sind in Heft 11 im Kapitel 15.6.7 betrachtet worden.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat das Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept) in Ermangelung geeigneter Bewertungsmaßstäbe für die Ästuare hilfsweise angewandt und festgestellt, dass die Verlärmung 7,2 % der Fläche des FFH-Gebietes Unterelbe betrifft und insoweit unter dem Schwellenwert des Schallschutzkonzeptes von 10 % bleibt. Die kumulative Betrachtung von Störradien ist gemäß Schallschutzkonzept auf gleichzeitige Fundamentgründungen anderer Windkraftanlagen beschränkt. Im vorliegenden Fall ist eine Überlagerung von Störradien durch gleichzeitige Rammungen anderer Vorhaben nicht anzunehmen und im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren auch nicht vorgetragen worden. Konkrete Vorhaben hat auch der Einwender nicht benannt. Insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen.
Text Stellungnahme:
(B.2.57) (3) Bezogen auf die auf S. 784 benannten Störungen von Seehunden wird nicht erläutert, wieso die dargestellten Auswirkungen nicht erheblich sein sollen. Dass „negative Auswirkungen auf den Seehundbestand der Nordsee" nicht zu erwarten seien, lässt keine Rückschlüsse auf die Auswirkungen als wertgebende Art des FFH-Gebietes „Unterelbe" zu. Bezugspunkt muss hier, anders als im Artenschutzreeht, nicht die Population insgesamt, sondern der Bestand des FFH-Gebietes sein. Gleiches gilt auch für die Kegelrobbe.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Seehunde in der Elbe sind dem Seehundbestand der Nordsee zuzuordnen da davon auszugehen ist, dass die Tiere aus der Nordsee und der Elbmündung in die Elbe wandern. Die dem Vorhaben nächstgelegenen Liegeplätze befinden sich nicht im FFH-Gebiet „Unterelbe“, sondern auf den gegenüberliegenden Wattflächen des Steinloch (vgl. Kap. 7.3.2.6). Sie werden als Ruheplatz aber nicht für die Jungenaufzucht genutzt. Sie werden vor allem in den Monaten März und April aufgesucht. Wie in Heft 11m/11n erläutert, erforderten der vorzeitige Beginn und die in Verbindung damit notwendigen Planänderungen auch eine Anpassung der Vermeidungsmaßnahme V4, die nunmehr 2023 schlagende Rammungen auch in den Monaten März und April zulässt, sofern kontinuierliche in diese Zeit hinein- und weitergerammt wird (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 14.2, S. 36 f.). Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass die hochmobilen Tiere 2023 während der schlagenden Rammungen vorübergehend stärker auf andere Ruheplätze ausweichen. Nach Abschluss der Rammungen ist der vorherige Zustand und die Funktion als Ruheplatz für die Seehund jedoch unmittelbar wiederhergestellt. Diese vorübergehende Störung führt daher nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Art (vgl. Heft 11m/11n, Kap. 15, S. 56).

Wie in Kap. 7.3.3.7 und 15.6.5 von Heft 11 beschrieben, sind zwar störungsbedingte bauzeitliche Meidungsreaktionen einzelner Tiere möglich, aber schallbedingte physischen Verletzungen von Seehunden können auch unter Berücksichtigung der Planänderungen ebenso ausgeschlossen werden wie erhebliche Auswirkungen auf die Seehundvorkommen der FFH-Gebiete.

Da Kegelrobben im Bereich der Tideelbe nur gelegentlich und vereinzelt vorkommen sind auch für diese Art erhebliche negative Auswirkungen nicht zu befürchten.

Abwägung PFB:.
Der Maßstab der FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt sich gem. § 34 Abs. 1 S. 2 BNatSchG aus dem besonderen Schutzzweck der NSG-VO „Elbe und Inseln“. In Anlage 2 der Verordnung sind Seehund und Kegelrobbe nicht aufgeführt. Die Einwendung, dass es sich beim Seehund um eine wertgebende Art des FFH-Gebietes handelt, trifft für den Vorhabenort bzw. für den angrenzenden Geltungsbereich der NSG-VO nicht zu. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.2.58) cc) Keine Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Unterelbe"
Das Fazit in Kapitel 15.6.8, dass für das FFH-Gebiet keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten seien, können wir nicht teilen. Unsere vorstehend gemachten Ausführungen machen deutlich, dass sich die
Schlussfolgerung der Gutachter*innen auf eine Reihe von nicht belegten Annahmen stützt und daher nicht tragfähig ist. Auf Basis der vorgelegten Unterlagen kann eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes in seinen für den Erhaltungszustand maßgeblichen Bestandteilen daher nicht ausgeschlossen werden. Die Erweiterung des Anlegers Stade-Bützfleth ist daher habitatschutzrechtlich nicht genehmigungsfähig.

Erwiderung Antragstellerin:
Auf Basis der vorherigen Erläuterungen halten wir weiterhin an unserer Bewertung in Bezug auf die FFH-Verträglichkeit des Gebietes fest.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde hat die vorstehenden Einwendungen zurückgewiesen und gelangt im Gegenteil zu der Auffassung, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in seinen für den Erhaltungszustand maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden können.

Text Stellungnahme:
(B.2.59) d) FFH-Gebiet „Schleswigholsteinisches Elbeästur und angrenzende Flächen"
Eine Vielzahl unserer zum FFH-Gebiet „Unterelbe" gemachten Anmerkungen gelten, sofern sie LRT und wertgebende Arten, die in beiden Gebieten Vorkommen betreffen, gleichermaßen und werden daher an dieser Stelle nicht wiederholt.

Erwiderung Antragstellerin:
Die vorherigen Erläuterungen für das FFH-Gebiet „Unterelbe“ gelten analog auch für das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbeästur und angrenzende Flächen“.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung mit Verweis auf die vorstehenden Ausführungen zurück.

Text Stellungnahme:
(B.2.60) e) EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe”
aa) Mit Blick auf die in Abbildung 141 dargestellten Schallpegel und die Betroffenheit wertgebender Arten wird verkannt, dass nicht nur (aktuell) nachgewiesene Brutvorkommen zu berücksichtigen sind, sondern dass die Lebensraumeignung geeigneter Habitate für die wertgebenden Arten dauerhaft erhalten werden muss. Entsprechende Ausführungen fehlen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die vom Vorhaben ausgehenden Wirkfaktoren führen – unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen einschließlich der Modifikationen für den vorzeitigen Beginn – zu keiner dauerhaften Veränderung der Lebensraumeignung besiedelter sowie mgl. potenziell geeigneter Habitate im VSG.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in ihrer Auffassung, dass dauerhafte Veränderungen der Lebensraumeignung geeigneter Habitate für die wertgebenden Vogelarten des EU-Vogelschutzgebietes „Unterelbe“ nicht zu besorgen sind. Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Erhebliche Beeinträchtigungen gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG für das EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ sind nicht zu besorgen.

Text Stellungnahme:
(B.2.61) bb) Scheuchwirkungen auf Rastvögel werden auf S. 841 als nicht relevant eingestuft, da die Umgebung bereits durch zahlreiche andere Aktivitäten beeinträchtigt sei. Bei dieser Schlussfolgerung wird verkannt, dass derartige „Vorbelastungen" habitatschutzrechtlich dennoch relevant sind. Je höher die Vorbelastung eines Gebietes ist, desto relevanter sind weitere Beeinträchtigungen, da diese sehr schnell dazu führen können, dass wertgebende Arten im Ergebnis erheblich beeinträchtigt werden.
Insofern ist auch die Schlussfolgerung in Kapitel 15.8.5 bzgl. der „Vorbelastung im Raum" unzutreffend. Vielmehr müssen kumulative Wirkungen von Störreizen gerade mit Blick auf die bereits bestehenden umfangreichen Störungen besonders sorgfältig betrachtet werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Störreize und Scheuchwirkungen wurden bereits ausreichend betrachtet. Aufgrund der Vorbelastung durch den bestehenden Schiffsverkehr auf der Elbe ist bezüglich der Scheuchwirkungen zudem von Gewöhnungseffekten auszugehen. Anlagebedingte optische Störungen durch zusätzliche Kulisseneffekte, die signifikant über die Vorbelastungen durch die bestehenden Hafen- und Industrieanlagen hinausgehen, sind nicht zu erwarten.
Baubedingte optische Störreize wirken nicht dauerhaft und reichen nicht maßgeblich in das VSG hinein. Bedeutende Rastflächen liegen vor allem innerhalb des VSG, wo sie ihre Funktion weiterhin uneingeschränkt erfüllen können.

Abwägung PFB:
Die Hinweise zur Berücksichtigung von Vorbelastungen in der gebietsschutzrechtlichen Prüfung werden zur Kenntnis genommen. Tatsächlich hat die Antragstellerin Stör- bzw. Scheuchwirkungen auf Rastvögel mit der gebotenen Sorgfalt geprüft. Im Ergebnis folgt die Planfeststellungsbehörde der Antragstellerin und weist die Einwendung als nicht hinreichend begründet zurück. Erhebliche Beeinträchtigungen gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG sind für das EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ nicht zu besorgen.

Text Stellungnahme:
(B.2.62) cc) Auf S. 841 heißt es, die Rastvögel würden durch „optische Störwirkungen aus den Flächen vergrämt und zum Ausweichen auf Flächen gleichartiger Habitatqualität in der Umgebung veranlasst". Es wird jedoch in keiner Weise dargelegt, ob oder in welchem Umfang für die einzelnen betroffenen Arten derartige Flächen erstens tatsächlich in der näheren Umgebung vorhanden sind und zweitens dass diese Flächen noch verfügbar, d.h. nicht bereits durch andere Individuen der betroffenen Arten besetzt sind und somit nicht mehr zur Verfügung stehen. Ohne eine derartige Prüfung kann nicht

davon ausgegangen werden, dass andere Flächen von den betroffenen Rastvögeln tatsächlich genutzt werden können. Die Verträglichkeit des Vorhabens für Rastvögel bleibt mithin fraglich.

Erwiderung Antragstellerin:
Rastvögel sind hoch mobil, wechseln häufig zwischen ihren verschiedenen Rast- und Nahrungsflächen hin und her und sind im Bereich der Unterelbe nicht an einzelne Flächen gebunden. Bedeutsame Rastvorkommen im Umfeld des Vorhabens gab es für Schwarzkopf-, Mantel-, Lach- und Sturmmöwe, welche gegenüber optischen Störwirkungen weniger empfindlich sind. Nach Beendigung der Bautätigkeiten erfüllen diese Rastflächen ihre Funktion in gleicher Weise, was durch ergänzende Maßnahmen (V9) unterstützt wird. Für die genannten und weitere Rastvogelarten befinden sich bedeutsame Rasthabitate aber vor allem innerhalb der VSG, beispielsweise im NSG Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland, die während der Bauphase weiterhin aufgesucht werden können.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde folgt der Antragstellerin in ihrer fachlichen Einschätzung, dass baubedingte optische Störwirkungen zeitlich begrenzt sind und die Eignung der Rastflächen in den EU-Vogelschutzgebieten nach Abschluß der Bauarbeiten wieder zur Verfügung stehen. Erhebliche Beeinträchtigungen gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG sind für das EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ nicht zu besorgen.

Text Stellungnahme:
(B.2.63) f) EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe Wedel“
Die bereits oben für das VSG „Unterelbe" benannten Mängel gelten auch hier.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe Ausführungen oben zum VSG ‚Unterelbe‘.
Zu ergänzen ist, dass die nächstgelegenen bedeutenden Rastflächen dieses VSG auf dem Bishorster Sand auf der von der Elbe abgewandten Seite bzw. in mind. 1 km Entfernung von der Fahrrinne und > 3km Entfernung vom Vorhaben liegen. Als größter Störradius für Rastvögel wird aber von. GARNIEL et al. (2007) 500 m für rastende Weißwangengänse angegeben. Vorhabenbedingte Scheucheffekte durch optische Störreize wie vertikale Anlagen, Schiffsverkehr, Baubetrieb etc. können daher keine Auswirkungen auf bedeutende Rasthabitate des VSG haben.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde hat die vorstehenden Einwendungen zum EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ zurückgewiesen. Nichts anderes gilt für die vermeintlichen Mängel der Verträglichkeitsprüfung für das hier genannte EU-Vogelschutzgebiet.

Text Stellungnahme:
(B.2.64) 10. Keine Vereinbarkeit mit Artenschutzrecht
Zahlreiche, bereits zum Habitatschutz angesprochene Mängel setzen sich auch im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag fort und werden daher im Folgenden nur punktuell aufgegriffen.

a) Brutvögel, Rast- und Gastvögel
Auf Grundlage der nur unzureichenden Angaben (s.o.) zu Ausweichmöglichkeiten sowie zu den Auswirkungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Störungsverbot eintritt. Beispielsweise wird für den Baumpieper ausgeführt, dass dieser in angrenzende, weniger gestörte Bereiche ausweichen könne. Belegt wird dies nicht.
Gleiches gilt für das Blaukehlchen, den Feldschwirl, die Gartengrasmücke, den Gartenrotschwanz, den Gelbspötter, den Grauschnäpper, den Kuckuck, die Nachtigall, den

Schilfrohrsänger, den Star, den Stieglitz, den Wiesenpieper, die Gilde der Gehölzfreibrüter sowie die Gilde der Vogelarten der Fließ- und Stillgewässer und ihrer Ufer.

Erwiderung Antragstellerin:
Es kann ausgeschlossen werden, dass das Störungsverbot eintritt.
Für Star, Gartenrotschwanz, Grauschnäppers und weitere ungefährdete Baumhöhlenbrüter sind entsprechend CEF-Maßnahmen vorgesehen.
In Bezug auf die betroffenen Offenland- und Röhrichtbrüter sind entlang der Elbe und im Binnenland u. a. auch entlang der Gräben weiträumig und großflächig Habitate in gleichartiger Qualität vorhanden, zudem werden für diese Artengruppe über Kompensationsmaßnahmen langfristig neue Habitate geschaffen. Eine Neubesiedlung derartiger Flächen kann daher sicher prognostiziert werden.
Für Stieglitz und Gartengrasmücke als Gehölzfreibrüter sind wenige Reviere betroffen. Für das betreffende Messtischblatt bewegen sich die Angaben zur lokalen Population für den Stieglitz zwischen acht und 20 Brutpaaren und für die Gartengrasmücke um die 21 bis 50 Brutpaare, sodass die Population auch bei Umsetzung des Vorhabens weiterhin als stabil angesehen wird. Zudem ist nicht auszuschließen, dass sich in den Gehölzbeständen am Bützflether Außendeich oder in den Siedlungsflächen noch freie Nistplätze befinden.
Der Kuckuck nimmt als Brutschmarotzer eine Sonderstellung ein, dessen Wirte verschiedene Habitate besiedeln, sodass auch hier eine Verschlechterung der lokalen Population auszuschließen ist.
Abwägung PFB:
Die Einwendung ist nicht hinreichend begründet und wird zurückgewiesen. Die Antragstellerin hat einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgelegt, dessen fachliche und inhaltliche Ausgestaltung den rechtlichen Anforderungen genügt. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erfüllt.

Text Stellungnahme:
(noch B.2.64) Nicht berücksichtigt wird dabei für die genannten Arten(gruppen) der Beschluss des BVerwG vom 6.3.2014 (9 C 6/12 -, juris, Rn. 61), in dem es heißt, dass das Störungsverbot nicht ohne weiteres durch das Ausweichen einer Art bzw. einer Revierverschiebung begründet werden kann. Vielmehr ist der Nachweis zu erbringen, dass der Naturraum in der unmittelbaren Umgebung genügend geeignete Flächen für eine Revierverschiebung
bietet und mögliche Ausweichlebensräume nicht bereits durch die Art besiedelt sind. Um einen solchen Nachweis erbringen zu können, sind entsprechende Kartierungen in den jeweils betroffenen Gebieten für die genannten Arten erforderlich. Dies ist vorliegend nicht erfolgt. Es ist daher davon auszugehen, dass für eine Reihe der genannten Artengruppen das Störungsverbot verwirklich werden wird.

Erwiderung Antragstellerin:
In Bezug auf die Rastvögel siehe Ausführungen zum VSG ‚Unterelbe'.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis auf den Beschluss des BVerwG zur Kenntnis. Die Einwendung wird als nicht hinreichend begründet zurückgewiesen. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erfüllt.

Text Stellungnahme:
(noch B.2.64) Ferner steht zu befürchten, dass damit einhergehend, für den Fall, dass begonnene Bruten bzw. geschlüpfte Jungvögel aufgrund der Störungen verlassen werden, für diese zusätzlich das Tötungsverbot erfüllt werden kann.

Auf Basis der vorgelegten Unterlagen steht der Genehmigung damit das Eintreten artenschutzrechtlicher Zugriffsverbote entgegen.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine Tötung wird durch diverse Vermeidungsmaßnahmen vermieden, insbesondere durch den Baubeginn außerhalb der Brutzeit sowie Vergrämungsmaßnahmen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird als nicht hinreichend begründet zurückgewiesen. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erfüllt.

Text Stellungnahme:
(B.2.65) b) Schweinswal
Wie bereits oben mit Blick auf das FFH-Gebiet „Unterelbe" dargelegt, sind die für den Schweinswal vorgesehenen Maßnahmen unzureichend und in der Reichweite ihrer Wirkung teils fraglich. Das Tötungsrisiko kann daher für den Schweinswal auf dieser Grundlage nicht ausgeschlossen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.2.56.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück. Mit der Umsetzung der Vermeidungsmaßname V4 kann ein Tötungsrisiko für den Schweinswal im Gegenteil ausgeschlossen werden.

Stellungnahme **B.6** vom 30.01.2023 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(B.6.1) Sehr geehrte Damen und Herren,
der BUND dankt Ihnen für die Möglichkeit sich zum 1. + 2. Änderungsantrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen-Erweiterung“ in Stade-Bützfleth zu äußern.

Die BUND Kreisgruppe Stade nimmt zu o. g. Vorhaben Stellung und macht nachfolgende Einwendungen geltend. Die Stellungnahme wird aufgrund von §10 Buchstabe f Satz 2 der „Satzung für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e. V. (Teil A)“ auch im Namen des BUND Landesverbandes Niedersachsen e. V. abgegeben.

Text Stellungnahme:
(B.6.2) Die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) plant, *ab 2026 bis Ende 2043* ein landseitiges fossiles LNG-Terminal in Stade-Bützfleth zu betreiben. Dafür wäre neben den landseitigen Anlagen des LNG-Terminals (nicht Gegenstand dieses Verfahrens) zwingend die hier seitens der Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) beantragte Zulassung von Errichtung und Betrieb eines Anlegers für LNG-Tankschiffe in der Unterelbe

sowie eine Erweiterung des Südhafens erforderlich. Ohne den Anleger für LNG-Tanker könnte das landseitige LNG-Terminal nicht betrieben werden und wäre funktionslos.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu B.1.1.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(B.6.3) Gegen die von der NPorts beantragte Zulassung sowie die jetzt mit dem ersten und zweiten Änderungsantrag vorgelegten Änderungen und Ergänzungen erheben wir hiermit als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umweltverband Einwendungen und beantragen, den seitens NPorts beantragten Planfeststellungsbeschluss für einen Anleger mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth zur Ermöglichung des von 2026 bis Ende 2043 beabsichtigten Betriebs eines landseitigen fossilen LNG-Terminals mit einer voraussichtlichen Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr nicht zu erlassen sowie – dementsprechend - auch keinen vorzeitigen Beginn für einzelne Maßnahmen zuzulassen.
Die mit unserer Stellungnahme vom 1. September 2022 vorgetragenen Bedenken erhalten wir in vollem Umfang aufrecht und sind damit Bestandteil auch dieser Stellungnahme. Im Einzelnen kritisieren wir:

Erwiderung Antragstellerin:
Dieser Antrag ist zurückzuweisen. Zur Begründung wird auf die nachstehenden Erwiderungen verwiesen.

Abwägung PFB:
Dem Antrag wurde nicht stattgegeben. Ein Widerruf der Zulassungen des vorzeitigen Beginns ist unbegründet. Auf das Erlöschen der Zulassungen des vorzeitigen Beginns unter Ziffer I.3.1 wird hingewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.6.4) 1. Das bis zum 1.9.2022 laufende Ursprungs-Planfeststellungsverfahren der landeseigenen Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) war ausdrücklich allein auf ein landseitiges LNG-Terminal ausgerichtet (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Eine 1. Planänderung erfolgte aber schon kurze Zeit später am 7.9.2022. Die NPorts beantragte nun auf einmal die zusätzliche Nutzung der Hafeninfrastruktur des Anlegers für verflüssigte Gase (AVG) mit Südhafenerweiterung (SHE) für Errichtung und Betrieb einer FSRU mit erforderlicher Suprastruktur. Mit diesem Antrag erfolgte eine grundlegende Änderung unter anderem der nautischen, umwelt- und störfallrechtlichen Beurteilungsgrundlagen im Hinblick auf Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe, der vorhandenen Wohngebiete in der Umgebung, vorhandene Chemieanlagen und unmittelbar benachbarte Schutzgebiete. Damit wurde eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend erforderlich, die nunmehr betreffend den 1. Planänderungsantrag nachträglich veranlasst wurde. Wir gehen davon aus, dass es nur einen 1. Planänderungsantrag vom 7.9.2022 gibt und keinen weiteren mit Datum vom 16.9.2022, wie in Ihrer öffentlichen Bekanntmachung vom 17.11.2022 dargestellt. Andernfalls wird um Mitteilung gebeten.

Erwiderung Antragstellerin:
siehe B.5.1

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin unter B.5.1 der Ziffer III.2.1 an.

Text Stellungnahme:
(B.6.5) 2. Zugleich mit der Öffentlichkeitsbeteiligung für den 1. Änderungsantrag wird zeitgleich eine Öffentlichkeitsbeteiligung für einen bereits vorliegenden 2. Änderungsantrag der NPorts erfolgen. Mit diesem 2. Änderungsantrag werden gegenüber der ursprünglichen Planung und dem 1. Änderungsantrag unter anderem Änderungen in den Hafenkonstruktionen von AVG und SHE beantragt. Diese sollen es ermöglichen, dass nicht nur LNG-Tanker dort anlegen sollen, sondern am Anleger bereits der (durch den 1. Änderungsantrag beabsichtigten) FSRU besetzt ist. Der NPorts ist anscheinend erst im November 2022 aufgefallen, dass die bisher geplante Konstruktion des AVG untauglich war.

Erwiderung Antragstellerin:
siehe B.5.2

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter unter B.5.1 der Ziffer III.2.1 verwiesen.
Text Stellungnahme:
(B.6.6) 3. Trotz der zwei Änderungsanträge, die zu wesentlichen Änderungen, anderen bzw. zusätzlichen Umwelt-, Störfall- und nautischen Auswirkungen und Bewertungen und Notwendigkeiten der Planrechtfertigung führen, ist der Erläuterungsbericht vom 8.6.2022 bislang in keiner Weise überarbeitet bzw. angepasst worden. Ausgelegen hat nach der Bekanntmachung vom 17.11.2022 vielmehr allein der „alte“ Erläuterungsbericht vom 8.6.2022. Dieser bildet das jetzt tatsächlich beantragte Vorhaben allenfalls partiell ab. Auf dieser überholten Planungsgrundlage kann der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses, der den 1. und 2. Änderungsantrag umfasst, nicht erfolgen.

Die Planrechtfertigung für einen Anleger für ein landseitiges LNG-Terminal und eine FSRU als Gesamtvorhaben fehlt. Die Nennung eines landseitigen Terminals und einer FSRU am Standort Stade-Bützfleth in der Anlage zum LNGG begründet allein eine *gesetzliche Standortentscheidung*. Aus dem LNGG folgt kein Freibrief für jeglichen Betrieb und damit auch nicht für jeglichen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss. Erforderlich ist vielmehr jeweils im Einzelfall eine Gesamtschau mit dem Gesetzeszweck in § 1 LNGG sowie dem übrigen einschlägigen Recht, insbesondere dem Klimaschutzrecht. Erst auf einer solchen Antragsgrundlage könnte sodann das planerische Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
siehe B.5.3

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Zur Begründung wird auf die Abwägung der Planfeststellungsbehörde zu Ziffer B.5.3 zur Stellungnahme des BUND unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.6.7) 4. Die Einwendungen der Umweltverbände, so auch der des BUND vom 1.9.2022, sind in den jetzt ausgelegten Antragsänderungsunterlagen nicht abgearbeitet worden. Auch wenn jetzt „Umwelt- und naturschutzfachliche Unterlagen zum 2. Antrag

auf Planänderung“ mit Datum vom 14.11.2022 vorgelegt wurden (vgl. 24_Heft 11x), werden aber die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes (Reduktionsziele der §§ 3, 4 KSG in Verbindung mit Anlage 2 des KSG sowie § 13 KSG) nicht ansatzweise erfüllt. Die erheblichen Klimaauswirkungen des Vorhabens und die Unvereinbarkeit mit Art. 20a GG,

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderungen zu den Stellungnahmen der Verbände unter B.1., B.2. und B.3.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.2, B.1.3, B.1.7, B.1.12, B.1.16 sowie B.1.18 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.6.8) 5. a) Gegenüber den ursprünglichen Planunterlagen soll „die flussseitige Schutzwand am nördlichen Ende um ca. 15 m Richtung Fahrwasser aufgeklappt“ werden (vgl. „5 Heft 12w Abschlussbericht“ des 1. Änderungsantrags). Die damit ggf. verbundenen Auswirkungen auf den Schiffsverkehr in der Elbe werden nicht dargestellt. Es wird bezweifelt, dass die Planungen des Anlegers waren mit dem Seeschifffahrtsrecht vereinbar sind. Der Raum für Ausweich- und Wendemanöver im an dieser Stelle engen Fahrwasser der Unterelbe wird für LNG-Tanker für den übrigen Schiffsverkehr nochmals weiter eingeschränkt. Die jetzt geplanten Bauwerke ragen noch deutlicher über den Tonnenstrich hinaus, ohne dass dargestellt wird, welche zusätzlichen Risiken damit verbunden wären.

Erwiderung Antragstellerin:
Die um 15° geänderte Schutzwand war Grundlage der nautischen Simulation und ist insoweit einbezogen worden. Die Bauwerke ragen nicht über den Tonnenstrich hinaus.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des BUND zur fehlenden Berücksichtigung der geänderten Planung zur Kenntnis und weist die Bedenken des BUND zurück. Die Antragstellerin legt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde glaubhaft dar, dass die geänderte Planung der flussseitigen Schutzwand zu einer Erleichterung der Ablegemanöver führt.
Dass die Umplanung zu einer relevanten Beeinträchtigung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs führt, kann die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Geringfügigkeit der Umplanung nicht erkennen. Dies gilt umso mehr, da auch die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV diesbezüglich in ihrer Stellungnahme keine Bedenken angemeldet hat.

Text Stellungnahme:
(noch B.6.8) b) Gegenüber dem ursprünglichen Grundriss, der nur einen LNG-Tanker im Anleger vorsah und keine FSRU, sollen im Rahmen des 2. Änderungsantrages die Ausmaße der Anlegers vergrößert werden (vgl. 05_AVG-Stade-Planänderung, 06_AVG-Stade-Planänderung Bl. 3x). Obwohl das Anlegerbauwerk nun größer werden und folglich (noch) weiter in die Elbe hineinragen soll, soll der Abstand vom nördlichen Bauwerk zur Fahrrinne ausweislich der Unterlagen für den 2. Änderungsantrag angeblich unverändert 160 m bleiben (vgl. 05_AVG-Stade-Planänderung, 06_AVG-Stade-Planänderung Bl. 3x). Diese Darstellungen sind nicht schlüssig. Der Abstand zur Fahrrinne müsste tatsächlich in dem Maße geringer werden, in dem das Anlegerbauwerk größer wird und weiter in die Elbe hineinragt. Konsequenzen für die Sicherheit und Leichtigkeit des übrigen Schiffsverkehrs auf der bei Stade-Bützfleth ohnehin schon sehr engen Unterelbe

werden nicht betrachtet. Die Möglichkeiten für sichere Ausweichmanöver oder die rückwärts aus dem Anleger ausfahrenden LNG-Tanker mit anschließender aufwendiger 180°-Wendung mitten im Fahrwasser und die damit möglichen Havarie-Risiken usw. werden nicht schlüssig dargestellt. Die Sicherheit der An- und Abfahrten sowie weitere Manöver der FSRU und der LNG-Tanker in Verbindung mit dem übrigen Schiffsverkehr auf der Unterelbe ist weiterhin nicht belegt und nicht hinreichend sicher gewährleistet. Es fehlen Havarie-Konzepte in Bezug auf LNG, ein Schlepperkonzept und ein Anti-Terrorkonzept für die FSRU und die LNG-Tanker.

Erwiderung Antragstellerin:
Die geänderte Anlage war Grundlage der Simulation. Ein Schleppkonzept wurde im Rahmen der Simulation erarbeitet und wird in die WPGs integriert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwände des BUND als unzutreffend zurück.
Zwar sind die Maße in Heft 0 Blatt 3 des Antrages auf Planfeststellung und in Heft 0x Blatt 3x des 2. Antrages auf Planänderung voneinander abweichend. Allerdings führt dies nicht zu einer Reduktion des Abstandes der zum AVG gehörigen Anlagen zur Fahrrinne der Elbe.
Im ursprünglichen Planfeststellungsantrag wurde in Heft 0 Blatt 3 der Abstand zwischen der Anlegerwand und der, die Rückverankerung der elbseitig den Anleger begrenzenden Spundwand, sichernden Dalbenreihe bemaßt. Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin eine geänderte Bauweise der den Anleger umgebenden Spundwände, womit u.a. auch die Rückverankerung der elbseitigen Spundwand und folglich auch die sie schützende Dalbenreihe entfällt. Die Bemaßung in Heft 0x Blatt 3x bezieht sich dann auch eindeutig nicht mehr auf die innerhalb des Anlegers befindliche Dalbenreihe, sondern auf die Spundwand selbst, welche 11 m weiter in Richtung Elbe angeordnet ist als die ursprüngliche Dalbenreihe. Allerdings verändert sich die Lage der Spundwand zwischen Heft 0 Blatt 3 und Heft 0x Blatt 3x nicht, womit sich folglich auch nicht der Abstand zwischen Spundwand und Fahrrinne reduziert.
Das Fehlen von Schlepper-, Havarie-, und Anti-Terrorkonzept für die FSRU und LNG-Tanker ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls kein Versagensgrund. Das Schlepperkonzept ist ein Ergebnis der durchgeführten nautischen Simulationsstudien und ist erst für den Hafenbetrieb erforderlich. Auch ein noch aufzustellendes Havariekonzept ist nicht zwingend zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits vorzulegen. Ergänzend wird hierzu auf die Nebenvbestimmung I.4.1.3.1 verwiesen. Ein Anti-Terrorkonzept zum Schutz der FSRU und der die FSRU oder das ebenfalls im Genehmigungsverfahren befindliche Landterminal beliefernden LNG-Tankschiffe, sind Bestandteil der Genehmigungsverfahren für die beiden Anlagen (FSRU und Landterminal) nach dem BImSchG.

Text Stellungnahme:
(B.6.9) 6. Die schiffbare Wassertiefe der Elbe wurde aktuell durch die Bekanntmachung für Seefahrer 291/22 vom 1. Dezember 2022 an, zunächst bis zum 30. November 2023, auf gesamter Länge von Strom-km 755,3 bis Stromkm 638,9 auf den Stand wie er vor der Vertiefung gegeben war, um einen Meter eingeschränkt. Ob diese Einschränkung in den nächsten Jahren zurückgenommen werden kann, ist völlig offen. Ein Konzept, wie beladene LNG-Tanker mit erheblichen Tiefgängen gleichwohl und sicher bis nach Stade Bützfleth gelangen könnten, ist nicht vorgelegt. Die letzte Elbvertiefung ist damit praktisch für gescheitert erklärt worden. Daraus ergibt sich für das vorliegende Verfahren:

Erwiderung Antragstellerin:
Die Tiefgänge der LNG Carrier sind beladen mit max 12,3 Metern angegeben, damit waren sie schon vor der Fahrrinnenanpassung als „tideunabhängig“ zu betrachten.

Die LNG Carrier sind in Abmessungen und Volumen kleiner als die sonst auf der Elbe verkehrenden Fahrzeuge. Damit ist die Befahrbarkeit des Fahrwassers nachgewiesen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand des BUND zurück.
Gemäß Heft 10a der Antragsunterlagen weist das Bemessungsschiff einen maximalen Tiefgang in beladenem Zustand von 12,30 m in Süßwasser auf. Die schiffbare Wassertiefe der Seewasserstraße Elbe wurde zwar in dem Zeitraum vom 01.12.2022 bis 30.11.2023 durch die WSV um einen Meter reduziert, allerdings bedeutet diese Reduktion von einem Ausgangswert von 14,50 m auf 13,50 m nicht, dass die Bemessungsschiffe mit einem Tiefgang von 12,30 m den AVG nicht erreichen können. Ein Konzept ist diesbezüglich nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch B.6.9) a) Alle Dokumente zur Planfeststellung gehen von unrichtigen Zahlen und Annahmen aus, was die hydromorphologischen Gegebenheiten in und an der Elbe betrifft. So treffen insbesondere Strömungsgeschwindigkeiten und schiffbare Tiefen auf ganzer Länge des Flusses nicht mehr zu. Die aus den Daten vor der Vertiefung abgeleiteten Modellrechungen sind daher falsch und unzutreffend. Ob die gegenwärtige Hydromorphologie des Flusses das geplante Vorhaben begünstigt muss klar verneint werden.

b) Dazu einige wenige Anmerkungen zu den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen, zu denen wir uns ausdrücklich weiteren Vortrag vorbehalten.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Strömungsverhältnisse und Schiffbarkeit durchgeführt. Der Stand der Datenlage kann Tabelle 3.1 (DHI 2022) entnommen werden.
Die durchgeführten Untersuchungen basieren auf der zum Zeitpunkt der Durchführung zur Verfügung stehenden Datengrundlage. Diese umfasst die Einbeziehung der Elbvertiefung in das verwendete numerische Modell und die damit durchgeführten Simulationen der Strömungsverhältnisse. Aus Tabelle 3.1 (DHI 2022) kann der Stand der verwendeten Daten entnommen werden. Generell ist in einem dynamischen Tidegewässer mit Unterschieden zwischen planfestgestellten Sohllagen und gemessenen Sohllagen zu rechnen. Der Einbezug planfestgestellter Sohllagen in die numerische Simulation ist insofern korrekt, da die planfestgestellten Solltiefen durch Unterhaltung
wiederherzustellen sind. Da keine permanente gleichzeitige Unterhaltung des Modellbereichs in derRealität erfolgt, können Sohllagen generell abweichen.

Abwägung PFB:
Die Stellungnahme des BUND wird als nicht sachgerecht begründet zurückgewiesen.
Die alleinige Behauptung, dass die den Modellierungen zugrundeliegenden Parameter nicht der Realität entsprechen, rechtfertigt nicht das Versagen der Zulassung des Vorhabens. Vielmehr hat die Antragstellerin glaubhaft dargelegt, dass für die Modellierungen die zum Zeitpunkt der Modellerstellung aktuellen und auch noch immer als aktuell anzusehenden Modellparameter eingesetzt wurden.

Text Stellungnahme:
(B.6.10) Zu Heft 4
Die nautische Simulationsstudie zur An- und Ablegesituation hat bei den drei untersuchten Schiffstypen erhebliche Risiken aufgezeigt. Diese sind im Wesentlichen abhängig von der Windstärke und Windrichtung sowie die Gezeitensituation, wobei sich die zu-

grundeliegenden Strömungsgeschwindigkeiten nach der Elbvertiefung nicht mehr anwenden lassen. Erstaunlicherweise ist es dem Verfasser dieser Stellungnahme schlicht unmöglich aktuelle Strömungswerte einzusehen.

Die Simulation zeigt jedoch eindeutig, dass es bei allen drei untersuchten Schiffstypen Q-Max (2 Propeller, 2 Ruder, kein Bugstrahlruder), Q-LNG (1 Propeller, 1 Ruder, kein Bugstrahlruder) und Global Energy (2 Propeller, 2 Ruder und 1 Bugstrahlruder) häufig zu kritischen Situationen oder gar zu Kollisionen gekommen ist. Für den Betrieb ist dabei zu berücksichtigen, dass sich der Schiffsverkehr nicht nach Modellrechnungen sondern nach den real vor Ort vorhandenen Wetter- und Strömungssituationen richtet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Modellannahme eines störungsfreien Verkehrs auf der Elbe in der Realität nicht immer gegeben sein wird. D.h., dass die LNG-Schiffe durchaus bei ungünstigen Wind- und/oder Strömungsverhältnissen in Stade eintreffen können und werden. Dem muss durch entsprechende Schlepperassistenz, wie später noch in der Risikoanalyse ausgeführt, mit entsprechendem Pfahlzug Rechnung getragen werden. Unserer Ansicht nach ist diese Schlepperassistenz bereits ab Kugelbake notwendig, wobei es 4 Schlepper sein sollten, deren Pfahlzug 120 Tonnen nicht unterschreiten sollte, um jederzeit ein Aufstoppen der LNG-Schiffe gewährleisten zu können. Den unter dem Punkt 9 gegebenen Empfehlungen ist unbedingt zu folgen.

Erwiderung Antragstellerin:
Es sind diesbezüglich keine Kollisionen bekannt. Die Fahrt auf der Elbe findet bereits jetzt mit größeren Fahrzeugen ohne Schlepperbegleitung statt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme des BUND als sachlich nicht hinreichend begründet zurück. Schon jetzt wird der Hamburger Hafen über die Elbe von Schiffen angelaufen, die hinsichtlich ihrer Abmessungen ein Q-Max Tankschiff deutlich übertreffen. Auch diese Schiffe passieren die Elbe ohne Schlepperunterstützung.
In Heft 10a der Antragsunterlagen wird durch die Antragstellerin dargelegt, dass ein Befahren der Elbe ohne Schlepperunterstützung auch durch Q-Max Tankschiffe möglich ist.

Text Stellungnahme:
(B.6.11) Zu Heft 5
Hydromorphologische Daten, welche nicht den Zustand **nach** der letzten Elbvertiefung berücksichtigen, sind nicht valide für Prognosen in die Zukunft. Nach der Bekanntmachung für Seefahrer 291/22 vom 1.11.2022 beträgt die Solltiefe unterhalb Wedel bis zur Elbmündung in die Nordsee nicht -17,3 bis -18,95 mNHN sondern lediglich -14,4 bis -15,8 SKN.
Dies betrifft alle Aussagen zur Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, den nautischen Sicherheitsanforderungen bezüglich Geschwindigkeit und Abstände zu Ufern, Unterwasserböschungen und anderen Schiffen, sowie der Strömungsgeschwindigkeit der Elbe selbst.
Mögliche Tauchtiefen der LNG-Schiffe sind daher abzusenken und die daraus resultierenden Erfordernisse sind neu zu modellieren.
Der Sedimenttransport ist ebenfalls völlig neu zu bewerten, wie die anhaltende Diskussion um Verklappstellen für Elbsedimente am Neuen Lüchtergrund, vor Scharhörn, bei Tonne E3 und möglicherweise in der AWZ beweist. Fünfzehn Baggerschiffe und Bodenbearbeitungsgeräte, die Mitte Januar 2023 auf der Elbe und im Hamburger Hafen im Einsatz sind, sprechen eine überdeutliche Sprache. Die in Heft 5 wiedergegebene Zusammenfassung gibt die Realität nicht wieder, Schlussfolgerungen können somit nicht gezogen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Tiefgänge der LNG Carrier sind beladen mit max 12,3 Metern angegeben, damit waren sie schon vor der Fahrrinnenanpassung als „tideunabhängig“ zu betrachten.

Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Strömungsverhältnisse und Schiffbarkeit durchgeführt. Der Stand der Datenlage kann Tabelle 3.1 (DHI 2022) entnommen werden.
Die durchgeführten Untersuchungen basieren auf den zur Zeit der Durchführung zur Verfügung stehenden Datengrundlage. Diese umfasst die Einbeziehung der Elbvertiefung in das verwendete Computermodell und die damit durchgeführten Simulationen der morphologischen Änderungen. AusTabelle 3.1 (DHI 2022) kann der Stand der verwendeten Daten entnommen werden. Der Sedimenttransport respektive die bauzeitliche Sedimentverdriftung, welche durch die durchgeführte Simulation erfasst wurde, stellt heraus, dass die Sedimentkonzentration innerhalb der Elbe praktischnicht zunimmt und Sohländerungen aus Prozessen der natürlichen morphodynamischen eine übergeordnete Rolle spielen (vgl. DHI 2022 Kap.7.1). Generell ist in einem dynamischen Tidegewässer mit Unterschieden zwischen planfestgestellten Sohllagen und gemessenen Sohllagenzu rechnen. Der Einbezug planfestgestellter Sohllagen in die numerische Simulation ist insofern korrekt, da die planfestgestellten Solltiefen durch Unterhaltung wiederherzustellen sind. Da keine permanente gleichzeitige Unterhaltung des Modellbereichs in der Realität erfolgt, können Sohllagen generell Abweichen.
Der Verweis auf die Bekanntmachung für Seefahrer 291/22 vom 01.11.2022 verwendet die vertikalen Bezüge mNHN und SKN. Der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GWDS) folgend ist für mNHN ein lokal gültiger Differenzbetrag im Bereich der Tideelbe von z. B. 1,93 m bei Cranz und 2,01 m bei Cuxhaven Steubenhöft für die Umrechnung der Tiefen auf SKN anzusetzen, so dass die
Abweichungen zur planfestgestellten Sohle einen Betrag von ca. 1 m aufweisen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise und Bedenken des BUND zur Kenntnis und weist diese zurück.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Antragstellerin an, dass in einem dynamischen Tidegewässer mit Unterschieden zwischen planfestgestellten Sohllagen und gemessenen Sohllagen zu rechnen ist. Die Abbildung einer dauerhaft gültigen Gewässersohle ist insbesondere in Tideästuaren nicht möglich, da sich Verschiebungen in der Sohllage mit jeder Tide ergeben können. Der Einbezug planfestgestellter Sohllagen in die numerische Simulation ist insofern korrekt, da die planfestgestellten Solltiefen durch Unterhaltung wiederherzustellen sind. Da keine permanente gleichzeitige Unterhaltung des Modellbereichs in der Realität erfolgt, können Sohllagen generell abweichen.
Der Verweis auf die Bekanntmachung für Seefahrer 291/22 vom 01.11.2022 verwendet die vertikalen Bezüge mNHN und Seekartennull (SKN). Der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) folgend ist für mNHN ein lokal gültiger Differenzbetrag im Bereich der Tideelbe von z. B. 1,93 m bei Cranz und 2,01 m bei Cuxhaven Steubenhöft für die Umrechnung der Tiefen auf SKN anzusetzen, so dass die Abweichungen zur planfestgestellten Sohle einen Betrag von ca. 1 m aufweisen. Folglich ist unbenommen der Bekanntmachung für Seefahrer vom 01.11.2022 das Befahren der Elbe mit 12,30 m tief laufenden Q-Max Tankschiffen möglich.

Text Stellungnahme:
(B.6.12) Zu Heft 6a
Die Sedimentanalyse des Elbsediments zeichnet ein verheerendes Bild. Die Belastung der Sedimente mit Schadstoffen ist so erheblich, dass für weite Teile der erforderlichen

Vertiefungsarbeiten sowohl nach den GÜBAK (gemeinsame Übergangsbestimmungen für Baggergut Küste)
– wichtiger Einschub: die GÜBAK wurden Anfang der 2000er-Jahre aufgestellt, da die vorher gültigen Handlungsanweisungen HABAB = Handlungsanweisung Baggergut Binnenland und HABAK = Handlungsanweisung Baggergut Küste die erforderlichen Schadstoffwerte nicht einhalten konnten. Die GÜBAK sind seit mindestens 10 Jahren zur Überarbeitung fällig und in endgültige Anweisungen umzusetzen. Dies umso mehr da ab 2027 die Bestimmungen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie WRRL und der Meeresstrategierichtlinie MSRL umzusetzen und einzuhalten sind. Das Augenmerk ist dabei nicht nur auf die „klassischen" Schadstoffe wie Schwermetalle und polizyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) zu richten, sondern es sind auch die Werte für Nitrat und Phosphat einzuhalten.-
und auch nach der LAGA (Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) sowie der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) werden die Schadstoffwerte in weiten Bereichen die erforderlichen Werte für eine Verbringung im Ökosystem Elbe oder Nordsee nicht einhalten und an Land deponiert werden müssen.
Dies lässt auch die laufenden Unterhaltungsbaggerungen und die gegenwärtigen Versuche, die für die letzte Elbvertiefung vorgegebenen Solltiefen herzustellen, in einem völlig neuen Licht erscheinen. Es stellt sich die Frage, warum im Bereich Stade hoch belastete Sedimente - je näher am Fahrwasser, desto höher belastet - festgestellt werden, das aus der Elbe und dem Hamburger Hafen in die Nordsee verbrachte Material jedoch vollständig vorgegebene Schadstoffwerte einhalten oder sogar unterschreiten soll.
Den Empfehlungen unter Punkt 7 ist in jedem Fall zu folgen.
Für die Aufschlüsselung der Proben in Heft 6b sind jeweils eigenständige Deponierungs- und/oder Verwertungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Ausführungen unter B.2.30. Die Sedimente wurden vor der Baggerung untersucht, die Verwertung des Bodens wird anhand der Untersuchungen durchgeführt. Als Ergebnis dieser Untersuchungen kann zusammengefasst werden, dass eine Einstufung nach >Z2 nach LAGA bzw. >BG-F3 nach ErsatzbaustoffV nur sehr vereinzelnt vorkommt (2 Proben). Diese Areale werden gesondert ausgebaut und in der Schute nochmals beprobt. Nach dem Erhalt der Ergebnisse dieser Beprobung wird das Material entweder auf das Kleilager verbracht oder direkt auf einen LKW geladen und deponiert.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des BUND zur Kenntnis.
Mit den Heften 6a, 6b und 6cn hat die Antragstellerin umfangreiche und detaillierte Untersuchungen des Baggergutes in das Verfahren eingebracht. Auf Basis dieser Untersuchungen und der Nebenbestimmungen I.4.1.5.5 bis I.4.1.5.9 erfolgt eine Separierung des Baggergutes mit anschließender Zwischenlagerung auf dem Kleilager Saline oder einer fachgerechten Entsorgung.
Ob und inwiefern von den vorhabenbedingten Sedimentuntersuchungen Rückschlüsse auf die Aussagekraft der im Rahmen der Fahrrinnenanpassung der Elbe durchgeführten Sedimentuntersuchungen möglich sind, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu beurteilen.

Text Stellungnahme:
(B.6.13) Heft 10a
Besondere Aufmerksamkeit verdient die Projektzusammenfassung auf Seite 1 von Heft 10a:

- Es wurde nur das Q-Max LNG-Schiff modelliert. Daraus ergibt sich automatisch ein Befahrensverbot für Q-LNG-Schiffe und von Q-Max abweichende Bauarten.

- Es ist festzuhalten, dass es weltweit keine vergleichbare nautische Situation gibt, mit einem LNG-Anleger, der sich rund 90 km im Hinterland befindet.
- Beim Befahren der Q-Max darf es keine Störungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in der Deutschen Bucht und der Elbe bis Hamburg geben.
- Die Empfehlungen der SIGGTO können nicht angewendet werden, es sind speziell auf die Elbe abgestimmte Anweisungen für „One Way Traffic und „Escort Towing“ zu entwickeln.
- Ein Befahrensrisiko lässt sich nicht vermeiden, sondern lediglich reduzieren.

Erwiderung Antragstellerin:
Vorerst sind auch nur entsprechende Anläufe geplant. Neue Schiffsgrößen oder Typen werden vor Erstanlauf erneut simuliert. Die Befahrensgenehmigung für die Elbe wird durch die WSV unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Parameter ausgestellt. 13 Meter Tiefgang werden von keinem LNG Tanker erreicht.
Q-Max sind weltweit größten LNG-Schiffe und insofern das „worst case“ Szenario. Die Besonderheit der Q-Max ist die Doppelauslegung von Ruder / Propeller / Maschine. Die Ergebnisse der Studie sind auf alle kleineren LNG-Schiffe mit der gleichen Antriebskonfiguration problemlos anzuwenden.
Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis des BUND zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass mit dem Nachweis der Erreichbarkeit des AVG mit einem Q-Max Tankschiff grundsätzlich die Erreichbarkeit des AVG sichergestellt ist. Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen und dabei auch die Befahrbarkeit der Bundeswasserstraße nachzuweisen sein.

Text Stellungnahme:
(noch B.6.13) Es wurde bereits ausgeführt, dass sich die Strömungsverhältnisse der Elbe durch die letzte Vertiefung massiv verändert haben und daher die Modellierung in Heft 10a nur unzureichend zutreffend ist. Das Risiko ist erheblich höher einzuschätzen. Da bis heute LNG-Schiffe nur zu einem kleinen Teil mit Bugstrahlrudern ausgerüstet sind, ist nur Schiffen mit Bugstrahler ein Befahren der Elbe zu gestatten. Folgt man der Risikoanalyse und der nautischen Simulation sind dies lediglich die Q-Max-Schiffe.

Erwiderung Antragstellerin:
Wenn wir den Bereich von der Elbmündung bis zur Tonne 99 betrachten, ist es irrelevant, ob ein Bugstrahler vorhanden ist oder nicht, denn auf Grund der Geschwindigkeit der LNG-Tanker in dem Revierabschnitt ist die Wirkung der Bugstrahler gleich null. Erst ab Geschwindigkeiten <4kn ist mit einem Effekt durch den Einsatz eines Bugstrahlers zu rechnen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis des BUND zur Kenntnis. Ob und wann ein Schiff die Elbe befahren darf, wird nicht im Rahmen dieses Verfahrens entschieden. Hier ist lediglich ausschlaggebend, dass der AVG grundsätzlich von LNG-Tankschiffen erreicht werden kann. Dies ist mit den Untersuchungen des Heftes 10a nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen.
Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen und dabei auch die Befahrbarkeit der Bundeswasserstraße nachzuweisen sein.

Text Stellungnahme:
(noch B.6.13) Durch die Bekanntmachung für Seefahrer 291/22 wird die Tauchtiefe eingeschränkt. Geht man von der erforderlichen Kielfreiheit von 10% des Tiefgangs aus, so ergibt sich ein zulässiger Tiefgang von maximal 13 Metern, der eingehalten werden muss. Nach Konstruktion erfüllt ein Q-Max-Schiff diese Vorgabe, aus der Risikoanalyse geht jedoch nicht hervor, ob und in welchem Umfang der Einfluss von Wind, der Ruderlage und durch Squat berücksichtigt worden ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Nach der Bekanntmachung für Seefahrer 291/22 vom 01.11.2022 beträgt die Solltiefe unterhalb Wedel bis zur Elbmündung in die Nordsee nicht -17,3 bis -18,95 mNHN sondern lediglich -14,4 bis -15,8 SKN (LAT).
Der maximale Tiefgang der Q-Max und anderer LNG-Tanker liegt bei 12,20 m -12,50 m. Gemäß Planung sollen die LNG Schiffe direkt nach den tideabhängigen Schiffen für Hamburg in das Revier einlaufen, also bei Flutstrom und 1 Std. vor Hochwasser an der Tonne 99 sein. Zu der Kartentiefe von mind. 14,4m kann z. B. eine Tidenhöhe von 3m hinzugerechnet werden, was dann eine Wassertiefe von 17,3 m und eine Kielfreiheit von 4,8 m ergibt. Somit haben sie während des gesamten Fahrtverlaufes genügend Wasser unter dem Kiel und genügend Kielfreiheit verbleibt.
Nach Barrass ist mit Squat bei einem Verhältnis von Wassertiefe zu Tiefgang < 1,4 zu rechnen. Die Q-Max Schiffe laufen mit dem Flutstrom Richtung Stade/Bützfleth. Bei einer Wassertiefe von 17,30 m (s.o.) und einer Geschwindigkeit von 10-12 kn Fahrt durch das Wasser ist deshalb nur mit einem geringem Squat von geschätzt max. 0,5 m zu rechnen. Das beladene LNG Tankschiff verfügt über ein GM von ca. 4 m. Darüber hinaus werden die Kursänderungen durch den Lotsen so durchgeführt, dass der LNG-Tanker langsam auf den neuen Kurs einschwenkt. Deswegen kommt es bei Kursänderungen nur zu einer minimalen Krängung von im Normalfall max. 1° (Tiefgangszunahme 0,47 m).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis des BUND zur Kenntnis und verweist zur Aufklärung auf die Erwiderung der Antragstellerin.

Text Stellungnahme:
(B.6.14) Heft 10b
Es wird lediglich auf eine mögliche Begegnung zweier LNG-Schiffe zwischen Altenbrucher Bogen und Brunsbüttel abgestellt. Ob und in welchem Umfang eine Begegnung mit anderen Schiffen (kleinere Tankschiffe, Passagierschiffe), die eine Begegnung zulassen, untersucht worden ist, erschließt sich nicht. Hingewiesen sei auf die abnehmende Fahrwasserbreite ab Brunsbüttel elbaufwärts.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Fahrzeuge sind mit Lotsen besetzt. Auch aktuell werden größere Fahrzeuge als die erwarteten LNG Carrier auf der Elber sicher und ohne Schlepperbegleitung kollisionsfrei. Diese Passagesituation wurde auf Grund der vorgegebenen Aufgabenstellung untersucht, da das auslaufende LNG-Schiff bei Stauwasser den Liegeplatz verlässt und das einkommende LNG-Schiff tideabhängig fährt. Unter den gewählten Voraussetzungen kommt es dann zu einer Passage im Bereich Altenbrucher Bogen.

Generell gilt, dass die LNG-Schiffe ab einer Länge 220 m bzw. einer Breite ab 32 m gemäß Bekanntmachung zu § 2 Abs. 1 Nr. 10 SeeSchStrO als außergewöhnlich große Fahrzeuge geführt werden. Insofern gelten alle diese Kategorie betreffenden Gebote und Verbote für das LNG-Schiff.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des BUND zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an, wonach die Passage zweier sich begegnender LNG-Tankschiffe sich bzgl. des Ortes der Passage genau vorhersagen lässt.
Für die nicht vorhersehbaren und somit nicht modellierten Begegnungsfälle gilt die SeeSchStrO, welche bei ihrer Einhaltung eine sichere Fahrt auch mit LNG-Tankschiffen auf der Elbe gewährleistet. Die Modellierung von sämtlichen möglichen Begegnungsszenarien ist damit nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch B.6.14) Das Havarierisiko ist nicht allein von der reinen Schiffsgröße abhängig, sondern von einer Vielzahl von Risikofaktoren wie Ausbildung der Schiffsbesatzung, Sprachkenntnissen, Wetterverhältnissen, Strömungs- und Schiffsgeschwindigkeiten, technischen Ausfällen und einer Vielzahl weiterer Faktoren.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Rahmen der schifffahrtspolizeilichen Genehmigung werden Limits und Einlaufzeiten in das Revier für LNG Schiffe festgelegt. Insofern erfolgt der Anlauf unter definierten Wetterverhältnissen, Strömungs- und Schiffsgeschwindigkeiten.

Die Anforderungen bezüglich der Qualifikation (umfasst Sprachkenntnisse) der LNG-Schiffe liegen branchenintern deutlich über dem Durchschnitt (z. B. die SIGTTO LNG and LPG Experience Matrix). Das Trainingsbudget liegt im Bereich der LNG-Schifffahrt höher als in allen anderen Bereichen. Nicht anders ist es zu erklären, dass es bis heute noch zu keinem nennenswerten Unfall mit einem LNG-Tanker gekommen ist.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Feststellung des BUND zur Kenntnis und schließt sich dessen Einschätzung an.

Text Stellungnahme:
(noch B.6.14) Somit erscheint ein Befahren der Elbe mit großen LNG-Schiffen nicht geboten. Die Mindestanforderung ist ab Einfahrt in die Elbe eine feste Schleppverbindung an Bug und Heck mit Schleppern, die jederzeit ein sicheres Aufstoppen der LNGSchiffe gewährleisten können. Ohne dass wir eine schiffstechnische Überprüfung vorgenommen haben (die zur Festlegung der Assistenz erforderlich sein wird) gehen wir von 4 Schleppern mit jeweils mindestens 120 Tonnen Pfahlzug aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Dieser Punkt ist aus nautischer Sicht nicht nachvollziehbar.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme des BUND als sachlich nicht hinreichend begründet zurück. Schon jetzt wird der Hamburger Hafen über die Elbe von Schiffen angelaufen, die hinsichtlich ihrer Abmessungen ein Q-Max Tankschiff deutlich übertreffen. Auch diese Schiffe passieren die Elbe ohne Schlepperunterstützung.
Auch wird in Heft 10a der Antragsunterlagen durch die Antragstellerin dargelegt, dass ein Befahren der Elbe ohne Schlepperunterstützung auch durch Q-Max Tankschiffe möglich ist.

Text Stellungnahme:
(B.6.15) 7. Ökologische Risiken und Kompensationsmaßnahmen

In unserer Stellungnahme vom 1.9.2022 sind wir bereits ausführlich auf unsere grundsätzlichen Bedenken und die unzureichenden Ausführungen zur Kompensation der Eingriffe durch die Hafenplanung eingegangen. Es stellt sich heraus, dass die überarbeiteten Unterlagen darauf nicht eingehen und damit diese Bedenken und die Kritik in vollem Umfang bestehen bleiben.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderungen zur BUND-Stellungnahme unter B.2. bzw. zur DUH-Stellungnahme unter B.1.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück. Auf die Abwägung zur BUND-Stellungnahme unter B.2. bzw. zur DUH-Stellungnahme unter B.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.6.16) 8. Kleilager Stadersand
Auf der ehemaligen Fläche der AKZO-Saline soll nun ein Bodenlager mit geeigneten Aushubmaterialien aus dem Hafenbau eingerichtet werden. Es fehlen konkrete Hinweise, wie der Schadstoffgehalt kontinuierlich und sicher bestimmt werden soll. In der Regel sind die im ufernahen Bereich sedimentierten Feinstoffe stärker belastet als diejenigen aus dem Bereich der Fahrrinne. Es wird bezweifelt, dass die geltenden Richtwerte für ein Bodenlager eingehalten werden können.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich auf der ehemaligen AKZO-Fläche inzwischen ein wertvoller Bereich für Wiesenbrüter entwickelt hat und auch regelmäßig Rastvögel beobachtet werden. Es wird dargestellt, dass vor Beginn der Ablagerungen Bereiche mit Röhrichten und auch kleine Wasserflächen beseitigt werden müssen. Es handelt sich dabei um typische Lebensräume des Ästuars, die gerade im Bereich des Industriegebietes Stade-Bützfleth/Stadersand zu schützen wären. Auch eine nur temporäre Nutzung von etwa zwei Jahren für die Trocknung bis zur Verwendung im Deichbau führt zu einer totalen Zerstörung. Es ist nicht erkennbar, wie dieser Eingriff und Verlust an Lebensraum ausgeglichen werden soll.
Schließlich befindet sich in unmittelbarer Nähe Wohnbebauung, die vor allem vor einer Verdriftung von Schadstoffen im Verlauf der Trocknung zu schützen wäre. Hierzu fehlen konkrete Angaben.

Erwiderung Antragstellerin:
Inzwischen liegen die Ergebnisse weiterer Schadstoffuntersuchungen für die unterschiedlichen Schichten der abzutragenden Sedimente vor. Diese erlauben eine gezielte Vorsortierung der zu baggernden Sedimente. Das Bodenmanagement sieht vor, dass Kleisedimente, die nach den Voruntersuchungen möglicherweise aufgrund ihrer Belastungen nicht für den Deichbau verwendet werden können, auf Schuten zwischengelagert und beprobt werden. Nach Auswertung der Proben, werden die Sedimente dann je nach Eignung entweder von den Schuten entladen und mit Lkws zum Kleilager gebracht oder einer ordnungsgemäßen und fachgerechten Entsorgung zugeführt. Das Bodenmanagement wird durch einen Sachverständigen begleitet und überwacht.
Die von der Kleilagerung betroffenen Flächen sind im Flächennutzungsplan als gewerbliche Bauflächen ausgewiesen und wurden in der Vergangenheit auch als solche genutzt. Nach Aufgabe dieser Nutzungen haben die Flächen wieder mittlere Werte für Natur und Landschaft entwickelt, daher kann davon ausgegangen werden, dass sich auch nach einer erneuten Nutzung und Rekultivierung dieser vorbelasteten Flächen wieder ähnliche Werte und Funktionen entwickeln können. Dennoch wird vorsorglich von einer

Wertminderung um eine Wertstufe ausgegangen. Das entsprechende Wertdefizit wird durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert.
Die Verwehung von Schadstoffen im Verlauf der Trocknung wird durch geeignete Maßnahmen, insbesondere durch eine randliche Verwallung und Begrünung sowie bei Bedarf durch Benetzung der Fahrwege mit Wasser, vermieden.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Bedenken des BUND im Hinblick auf die Beaufschlagung der Kleilagerfläche als unbegründet zurück.
Mit den Heften 6a, 6b und 6cn hat die Antragstellerin umfangreiche und detaillierte Untersuchungen des Baggergutes in das Verfahren eingebracht. Auf Basis dieser Untersuchugen und der Nebenbestimmungen I.4.1.5.5 bis I.4.1.5.9 erfolgt eine Separierung des Baggergutes mit anschließender Zwischenlagerung auf dem Kleilager Saline oder eine fachgerechte Entsorgung.
Soweit der BUND auf die Inanspruchnahme der Kleilagerflächen, deren naturschutzfachliche Eignung und die Bewältigung der Eingriffsfolgen Bezug nimmt, wird auf Heft 11 in der geltenden Fassung verwiesen. Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(B.6.17) Der Bau eines Anlegers für verflüssigte Gase, d.h. Liquified Natural Gas = LNG, in Stade-Bützfleth muss nach Auswertung der vorliegenden Dokumente zur Planfeststellung abgelehnt werden.

Erwiderung Antragsstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück.

Stellungnahme **B.8** vom 27.03.2023 zum 3. und 4. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(B.8.1) der BUND nimmt zu den Änderungsanträgen wie folgt Stellung:

1. Die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) hat seit Anfang Juni 2022 nunmehr fünf Anträge gestellt - den ursprünglichen Planfeststellungsantrag sowie zwischenzeitlich bereits vier (!) Änderungsanträge.
Das zeigt, dass das Vorhaben in der Unterelbe in hohem Maße derart unklar, komplex und risikobehaftet ist, dass eine beschleunigte Zulassung auf Grundlage der LNGG schlicht nicht in Betracht kommen kann.
Die diversen Planänderungsanträge zeigen, auf welch lückenhafter und unvollständiger Datengrundlage die NPorts ein Vorhaben zugunsten künftiger Störfallbetriebe der oberen Kategorie und zugunsten eines mit grundlegenden und erheblichen nautischen Risiken verbundenen Anlegerbetriebs plant und verwirklichen will. ZU kritisieren ist, dass der NLWKN seinerseits nicht nur das Verfahren im Juni 2022 eröffnet, sondern auch noch den vorzeitigen Baubeginn zugelassen hat, obwohl die Datengrundlage offensichtlich unvollständig war.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.7.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter B.7.1 unter Ziffer III.2.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.8.2) Die jetzt vorliegenden Änderungsanträge zeigen, dass eine positive Prognose über die Planfeststellungsfähigkeit mangels hinreichender Beurteilungsgrundlage nicht möglich war und fortgesetzt nicht gegeben ist. Eine sichere Beurteilungsgrundlage ist für § 17 WHG aber zwingend erforderlich, selbst § 7 Abs. 1 S. 3 LNGG ändert daran nichts.
Die erfolgte Zulassung des vorzeitigen Beginns ist daher umgehend zu widerrufen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.7.2

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter B.7.2 unter Ziffer III.2.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.8.3) 2. In Anbetracht neuer veröffentlichter Erkenntnisse und aktueller Aussagen des BMWK würde, wenn an dem Vorhaben gleichwohl seitens der NPorts festgehalten werden sollte, ein weiterer Planänderungsantrag erforderlich werden, denn:
Das Energiewirtschaftliche Institut Köln (EWI) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) mit Datum vom 27. Januar 2023 eine Analyse zum künftigen Gasbedarf vorgelegt. *Danach ist unter anderem das geplante landseitige LNG-Terminal in Stade zur Absicherung des deutschen und europäischen Gasbedarfs ausdrücklich nicht notwendig.* Der zuständige Staatssekretär im BMWK, Patrick Graichen, hat dies explizit, zuletzt im Rahmen der von Europe Calling am 16. März 2023 veranstalteten Diskussion „Die LNG-Frage“ bestätigt.
Wenn die Analyse des EWI für den Gasbedarf und die Aussage des Staatssekretärs im BMWK richtig sind, besteht kein beschleunigter Bedarf für das landseitige LNG-Terminal. Dass Stade als Standort für ein landseitiges LNG-Terminal noch in der Anlage zu § 2 LNGG steht, ändert daran nichts. Denn die Anlage zu § 2 LNGG benennt lediglich nach Auffassung des Gesetzgebers geeignete Standorte. Auch aus § 3 LNGG ergibt sich nichts Anderes, denn ausweislich der Gesetzesbegründung zu § 3 LNGG entsteht vielmehr explizit „*keine Verpflichtung zur Realisierung der Vorhaben durch die Aufnahme in die Anlage [des LNGG]. Es handelt sich lediglich um eine Verfahrenserleichterung.*“ (vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18). In der Konsequenz ist der jetzt von der NPorts geplante Anleger zum Anlanden von LNG-Tankern für ein landseitiges LNG-Terminal bereits wegen mangelnden Bedarfs für ein landseitiges LNG-Terminal überdimensioniert und mit entsprechend unverhältnismäßigen Umweltbeeinträchtigungen und Eingriffen in Natur und Landschaft und die Gewässerqualität der Unterelbe verbunden. Damit ist für den hier beantragten Anleger kein Bedarf und mithin keine Planrechtfertigung zu begründen, das gilt sowohl mit Blick auf die konkret beantragte Dimensionierung als auch grundsätzlich.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.7.4

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter B.7.4 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.8.4) 3. Damit besteht auch für eine FSRU in Stade in Anbetracht der seit Sommer 2022 ergriffenen Maßnahmen sowie in Anbetracht der seitdem erlangten Erkenntnisse - unter anderem des BMKW - und der aktuellen Ist-Zahlen für die Gewährleistung der Energieversorgung in Deutschland kein Bedarf.
Tatsächlich besteht keine Gasmangellage und erst recht keine „Krise der Gasversorgung“, beides droht auch nicht. Es gibt auch keine Versorgungslücke und noch nicht einmal temporäre Gasnetzengpässe. Selbst die vollständige Einstellung der Gaslieferung über die Pipeline NordStream 1 im Spätsommer 2022 konnte kompensiert werden, und zwar sogar ohne jeglichen Betrieb auch nur irgendeiner FSRU. Der Gasbedarf ist zum einen gesunken, zum anderen importierte und importiert Deutschland tatsächlich in erheblichem Umfang Gas aus dem europäischen Ausland. Aus den Ist-Zahlen des BMWK ergeben sich erhebliche Gas-Überkapazitäten.
Auch Agora Energiewende geht aktuell davon aus, dass die LNGSzenarien der Bundesregierung das Risiko von Überkapazitäten mit Minderauslastung der Terminals etwa ab Mitte des Jahrzehnts bergen. Das Risiko von erheblichen Fehlinvestitionen ist damit gegeben (vgl. Agora Energiewende, Stellungnahme NEP Gas 2022 - 2032, Januar 2023). Denn die Zahlen des BMWK und die Analyse von Agora Energiewende zeigen, dass unverändert konstante Gas-Importe über bestehende Wege aus dem europäischen Ausland nach Deutschland erfolgen. Auch aktuelle Berechnungen von Kempfert für das Deutsche Institut für Wirtschaft kommen zu entsprechenden Ergebnissen (vgl. *DIW aktuell Nr. 86 vom 22. Februar 2023*). Höhne et. al (New Climate Institute) stellen ebenfalls klar fest, dass die „*Pläne für deutsche Flüssigerdgas-Terminals massiv überdimensioniert*“ sind und allenfalls drei FSRUs vorsorglich erforderlich seien, um etwaig auftretende Versorgungslücken sicher schließen zu können.
Mit der FSRU Esperanza in Wilhelmshaven (7,5 Mrd. Kubikmeter/Jahr), der FSRU Neptune in Lubmin (ca. 5,2 Mrd. Kubikmeter/Jahr) und demnächst der FSRU Gannet in Brunsbüttel (3,5 Mrd. Kubikmeter/Jahr) stehen drei FSRUs als Back-Ups in erheblichem Umfang zur Verfügung. Weitere Kapazitäten sind nicht begründbar.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe B.7.5.
In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen des BVerwG verwiesen, wonach dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 20 f.).

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter B.7.5 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.8.5) 4. Nach wie vor fehlt unverändert eine Betrachtung der unmittelbaren und mittelbaren Klimawirkungen, die mit Errichtung und Betrieb des Anlegers und der Erweiterung des Südhafens verbunden wären. Damit ist dem NLWKN die nach § 13 KSG obliegende materiell-rechtliche Berücksichtigung unmöglich. Schon aus diesem Grund kann eine Genehmigung nicht erteilt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter B.7.6 sowie ergänzend auf die Ausführungen unter B.1.2, B.1.3., B.1.9 und B.1.12.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.2, B.1.3, B.1.7, B.1.12, B.1.16 sowie B.1.18 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.8.6) 5. Mit Zusendung des 3. Und 4. Änderungsantrags wird einmal mehr deutlich, dass aufgrund des beschleunigten Verfahrens die notwendigen vorlaufenden sorgfältigen Untersuchungen zum Standort nicht ausreichend waren. Der Wechsel von einem Vibrationsrammverfahren zu einem Impulsrammverfahren für das Einbringen der Tragrohre für die Liegewand zeigt dies deutlich. Die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt (Schallausbreitung und Schädigung der Wasserlebewesen) wird über Analogieschlüsse bewertet, ohne dass verlässliche Daten ausgewertet wurden.

Erwiderung Antragstellerin:
Für die Ermittlung der Auswirkungen durch baubedingten Luft- und Unterwasserschall wurden in den umweltfachlichen Unterlagen (Heft 11) die maximalen Schalllastfälle als maßgeblich herangezogen. Wie den dafür vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen (Heft 8b) zu entnehmen ist, handelt es sich dabei um die Impulsrammungen der großen Tragrohre, die auch schon nach der ursprünglichen Planung erforderlich waren. Geändert hat sich im weiteren Verlauf lediglich der Umfang der schlagenden Rammungen aber nicht deren maximale Schallemissionen. Sie konnten einerseits durch Verringerung der zu rammenden Pfähle reduziert werden. Andererseits hat sich bei der Bauausführung gezeigt, dass das weniger schallintensive Vibrationsverfahren in geringerem Umfang eingesetzt werden kann als geplant, wodurch sich die Anzahl der schlagenden Rammungen wieder erhöht. Die nunmehr zusätzlich vorgelegten Untersuchungen zum Unterwasserschall (Heft 14z) betrachten hingegen nicht nur den maximalen Lastfall, sondern das Spektrum der unterschiedlichen Lastfälle in Abhängigkeit von Wassertiefe, Rohrdurchmesser und Rammenergie und ermöglichen so eine differenziertere Wirkungsanalyse und einen entsprechend gezielteren Einsatz von Minimierungsmaßnahmen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Die Antragstellerin hat die Änderungen des Bauverfahrens nachvollziehbar begründet. Die Auswirkungen sind im UVP-Bericht dargestellt und bewertet.

Text Stellungnahme:
(B.8.7) 6. Unsere ausführlichen Einwendungen vom 29.8.2022 zum Ursprungs-Planfeststellungsverfahren und vom 30. Januar 2023 zum 1. + 2. Änderungsantrag haben unverändert Bestand, auf sie wird hiermit vollen Umfangs Bezug genommen. Die dort unter anderem ausführlich dargestellten massiven Defizite der nautischen Simulationsanalysen werden auch im Rahmen der diversen Planänderungsunterlagen nicht nur nicht behoben, sondern bis heute ignoriert.
Der BUND bekräftigt erneut seine Auffassung nach der Auswertung auch der nun vorliegenden 3. und 4. Änderungsanträge die Ablehnung einer Planfeststellung für den geplanten Anleger für verflüssigte Gase und die Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth.

Erwiderung der Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und weist die Einwendung bzgl. der Unvollständigkeit der Unterlagen zurück.

Zur weiteren Begründung wird auf die Abwägungen zu B.2.32, B.2.33 und B.2.34 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Stellungnahme **B.10** vom 08.05.2023 zum 5. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(B.10.1) der BUND dankt Ihnen für die Möglichkeit sich zum 5. Änderungsantrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen-Erweiterung“ in Stade-Bützfleth zu äußern.

Die BUND Kreisgruppe Stade nimmt zu o. g. Vorhaben Stellung und macht nachfolgende Einwendungen geltend. Die Stellungnahme wird aufgrund von §10 Buchstabe f Satz 2 der „Satzung für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e. V. (Teil A)“ auch im Namen des BUND Landesverbandes Niedersachsen e. V. abgegeben.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

Text Stellungnahme:
(B.10.2) Unsere ausführlichen Einwendungen vom 29.8.2022 zum Ursprungs-Planfeststellungsverfahren, vom 30. Januar 2023 zum 1. + 2. Änderungsantrag sowie zum 3. und 4. Änderungsantrag haben unverändert Bestand, auf sie wird hiermit vollen Umfangs Bezug genommen.
Die dort unter anderem ausführlich dargestellten massiven Defizite der nautischen Simulationsanalysen werden auch im Rahmen der diversen Planänderungsunterlagen nicht nur nicht behoben, sondern bis heute ignoriert.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.6.9 bis B.6.11, B.6.13 und B.6.14.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis und weist die Einwendung bzgl. der Unvollständigkeit der Unterlagen zurück.
Zur weiteren Begründung wird auf die Abwägungen zu B.2.32, B.2.33 und B.2.34 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.10.3) Der BUND nimmt zum 5. Änderungsantrag wie folgt Stellung:
1.
Die landeseigene Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) hat seit Anfang Juni 2022 nunmehr sechs Anträge gestellt - den ursprünglichen Planfeststellungsantrag sowie zwischenzeitlich bereits fünf (!) Änderungsanträge.
Das zeigt erneut, dass das Vorhaben in der Unterelbe in hohem Maße derart unklar, komplex und risikobehaftet ist, dass eine beschleunigte Zulassung auf Grundlage der LNGG schlicht nicht in Betracht kommen kann.
Auch die nun beantragte 5. Änderung des Planfeststellungsverfahrens zeigt, auf welch lückenhafter und unvollständiger Datengrundlage die NPorts das Vorhaben realisieren will. Das Verfahren hätte vom NLWKN auf Basis einer unvollständigen und lückenhaften

Datengrundlage im Juni 2022 nicht eröffnet und ein vorzeitiger Baubeginn nicht zugelassen werden dürfen.
Die erfolgte Zulassung des vorzeitigen Beginns ist daher umgehend zu widerrufen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.7.1 und B.7.2.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen zu B.7.1 und B.7.2 unter Ziffer III.2.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.10.4) 2.
Mit dem nun vorgelegten 5. Änderungsantrag wird der Bau eines Pontonanlegers am Elbufer vor dem ehemaligen Gelände der Norddeutschen Saline beantragt, da der Transport allein über den Saline-Anleger in vorgesehener Menge nicht ausreicht und „aufgrund der starken Elbströmung und den beengten Verhältnissen in der Schwinge schwieriger, als zuvor vermutet“ sei (Unterstreichung durch BUND).
Dieser 5. Änderungsantrag macht besonders deutlich, dass die Planung aufgrund des rechtlich nicht zu rechtfertigenden Zeitdrucks fehlerhaft blieb.

Der temporäre Bau eines Pontons mit entsprechenden Zufahrten und Rampen ist ein weiterer Eingriff in das Elbufer, der durch eine zeitlich besser koordinierte Planung, ohne LNGG im Hintergrund, hätte vermieden werden können.

Der erhöhte Zeitdruck kann jedenfalls nicht mit einer drohenden Versorgungslücke oder erhöhtem Gasbedarf begründet werden. Dazu hat der BUND in seiner Stellungnahme zum 3. und 4. Änderungsantrag ausführlicher Stellung genommen, die vollumfänglich bestehen bleibt.
Für eine FSRU in Stade besteht in Anbetracht der seit Sommer 2022 ergriffenen Maßnahmen sowie in Anbetracht der seitdem erlangten Erkenntnisse - unter anderem des BMKW - und der aktuellen Ist-Zahlen für die Gewährleistung der Energieversorgung in Deutschland kein Bedarf. Der Zeitdruck und der nunmehr damit begründete Bau eines Pontonanlegers mit weiteren Eingriffen in das Elbufer sind somit nicht zurechtfertigen und unzulässig.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.7.4. und B.7.5.
In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen des BVerwG verwiesen, wonach dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 20 f.).

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Änderungsantrag lässt keineswegs den Rückschluss zu, dass die Planungen zuvor fehlerhaft waren. Grundsätzlich steht es der Antragstellerin frei, aufgrund verschiedener Intentionen im Laufe des Hauptsacheverfahrens ihre Planungen zu ändern. Die Genehmigung für den Schwimmpontonanleger konnte im Rahmen der Planfeststellung erteilt werden. Die Antragstellerin hat auch die Errichtung des schwimmenden Pontons einer eingehenden Prüfung unterzogen. Auf die Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Ziffer II.3.11.3. wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.10.5) 3.
Auch wenn der Pontonanleger nicht innerhalb des Natura 2000 Gebietes liegt, so haben der Bau und der temporäre Betrieb dennoch erhebliche Auswirkungen auf die Flora und Fauna des Elbufers.
Die Uferbereiche der seit Jahren stillgelegten und zurückgebauten Betriebe AKZO-Saline, Ölkraftwerk Schilling oder auch des AKW Stade haben sich zu Ruhezonen für Jungfische und auch für den Zug des mittlerweile im Bestand gefährdeten Stints entwickeln können.
Die Auswirkungen des Pontonbaus auf diesen Lebensraum wurden nicht untersucht und nicht bewertet.
Auch Vermeidungsmaßnahmen wurden nicht geprüft.

Es wird nur pauschal behauptet, dass durch die 5. Planänderung die zusätzlichen Emissionen vernachlässigbar gering seien und nicht zu signifikanten zusätzlichen oder anderen Auswirkungen des Gesamtvorhabens führen würden. Ein Nachweis wird dafür nicht erbracht.
Damit ist auch die Schlussfolgerung „Es (das Gesamtvorhaben) ist daher auch weiterhin mit den Schutz- und Erhaltungszielen des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ verträglich.“ Nicht haltbar und das Vorhaben rechtswidrig.

4.
Allein die Wiederherstellung des Zustands vor Bau des Pontons ist nicht ausreichend für die Sicherung der Lebensräume am Elbufer und die Vermeidung von Schädigungen und Störungen von geschützten Arten. Die nicht erfolgte Erfassung der im Bereich des Pontons lebenden Arten ist bereits ein Planungsfehler, der zur Verweigerung eines Planfeststellungsbeschlusses führen muss.

Erwiderung Antragstellerin:
Für den schwimmenden Pontonanleger wird lediglich ein Ponton, der mit eigenen hydraulisch absenkbaren Absetzbeinen auf Position gehalten wird, für wenige Monate an das Elbufer gelegt und mit einer temporären Zufahrt versehen. Anschließend wird er vollständig zurückgebaut, so dass keine erheblichen Wirkungen auf Flora und Fauna des Elbufers verbleiben.
Die vorhabensbedingte Störung der Uferbereiche durch den Ponton, die Schuten und den Lkw-Verkehr ist auf wenige Monate beschränkt, und danach ist der ursprüngliche Zustand unmittelbar wiederhergestellt. Daher sind nachhaltige Störungen und Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für Fische nicht zu befürchten.
Zusätzliche Emissionen entstehen nur durch den Baubetrieb für die Herstellung des Pontonanlegers und seinen Rückbau. Der Pontonanleger dient ausschließlich der Einlagerung eines Teils der gebaggerten Kleisedimente auf dem Kleilager Saline, die nicht über den Anleger an der Schwinge auf das Kleilager verbracht werden können. Insofern kommt es auch nur zu einer kleinräumigen Verlagerung der mit dem Kleiumschlag verbundenen Emissionen.

Die Lebensraumfunktionen der in Anspruch genommenen Flächen werden durch die geplanten Maßnahmen so wiederhergestellt, dass keine signifikanten Wert- und Funktionsverluste verbleiben. Artenschutzrechtliche Konflikte werden durch die Einbeziehung der Flächen in die Umweltbaubegleitung (UBB) vermieden; die Flächen werden bereits jetzt regelmäßig kontrolliert und die Errichtung des Anlegers erfolgt erst nach Freigabe durch die UBB.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück. Die Antragstellerin hat auch die Errichtung des schwimmenden Pontons einer eingehenden Prüfung unterzogen. Eine Verträglichkeit des Vorhabens gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegeben.

Text Stellungnahme:
(B.10.6) 5.
Nach wie vor fehlt unverändert eine Betrachtung der unmittelbaren und mittelbaren Klimawirkungen, die mit Errichtung und Betrieb des Anlegers, der Erweiterung des Südhafens und auch dem Bau des jetzt beantragten Pontons verbunden wären. Damit ist dem NLWKN die nach § 13 KSG obliegende materiell-rechtliche Berücksichtigung unmöglich. Schon aus diesem Grund kann eine Genehmigung nicht erteilt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu die Erwiderung unter B.7.6., B.1.2, B.1.3., B.1.9. und B.1.12.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.2, B.1.3, B.1.7, B.1.12, B.1.16 sowie B.1.18 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.10.7) Der BUND stellt fest, dass mit dem nun vorliegenden 5. Änderungsantrag die Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima nicht in gebotenem Umfang bewertet und in der Planung berücksichtigt wurden. Der BUND bleibt bei seiner Ablehnung einer Planfeststellung für den geplanten Anleger für verflüssigte Gase und die Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth und dem jetzt beantragten Bau eines Pontons östlich der Schwingemündung.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück. Die Antragsunterlagen einschließlich aller Änderungsanträge ermöglichen der Planfeststellungsbehörde den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Die Ablehnung des Planfeststellungsbeschlusses wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme **B.11** vom 25.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(B.11.1) wir danken Ihnen für die Übersendung der Unterlagen für das Online Konsultationsverfahren und die Zusammenstellung der Stellungnahmen mit den entsprechenden Anmerkungen der Genehmigungsbehörde.
Wir für den Landesverband Niedersachsen des Bund zu den versandten Unterlagen wie folgt Stellung:
1. Wir halten ein Online Konsultationverfahren für ein solches komplexes Vorhaben für nicht ausreichend, da ein fachlich intensiver Austausch der unterschiedlichen Argumente zu den Hinweisen und Stellungnahmen nicht möglich ist und sich die Planfeststellungsbehörde damit nur ein unvollständiges Bild über die unterschiedlichen Bewertungen des Vorhabens verschaffen kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Ein Online-Konsultationsverfahren ist rechtlich zulässig. Ob dieses von der Planfeststellungsbehörde gewählt wird, steht nicht im Einflussbereich der Vorhabenträgerin.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Planfeststellungsverfahren fällt in den Anwendungsbereich des LNGG, insoweit ist die Ersetzung des Erörterungstermin durch eine Online- Konsultation gemäß § 10 Abs. 3 LNGG i. V. m. § 5 Abs. 2 und 4 PlanSiG nicht zu beanstanden[42]. Auf die Ausführungen zum rechtmäßigen Ablauf des Verfahrens unter Ziffer II.2.2 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.11.2) 2. Die Einwendungen und Hinweise des BUND werden zum Teil in Verbindung mit den Einwendungen der Deutschen Umwelthilfe, bzw. nur mit einem Verweis auf die Stellungnahme der Behörde auf die DUH-Stellungnahme bearbeitet. Damit wird nicht dezidiert auf die Einlassungen des BUND eingegangen. Wir fordern entsprechend konkrete Antworten zu den Punkten unserer Stellungnahmen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendungen und Hinweise des BUND wurden von der Vorhabenträgerin nur insoweit in Verbindung mit den Einwendungen der Deutschen Umwelthilfe bearbeitet, als diese entweder im Wortlaut gleichlautend oder inhaltlich identisch waren. Es obliegt im Übrigen der Planfeststellungsbehörde, verfahrensrechtlich eine vollständige Abwägungsentscheidung zu treffen.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(B.11.3) 3. In den Anmerkungen der Behörde zu den Einwendungen des BUND wird zum Teil nur mit der Behauptung entgegnet, dass die vom BUND beschriebenen Risiken für die Natur, die Schutzgebiete nicht eintreten werden, ohne dafür eine qualifizierte Begründung zu liefern. Dieses Vorgehen ist fachlich wie rechtlich nicht ausreichend. Auch die beigefügten gutachterlichen Einlassungen zu einzelnen Kritikpunkten beheben diesen Mangel nicht.

Der BUND bleibt deshalb vollinhaltlich bei seinen Stellungnahme zu dem Vorhaben - einschließlich der 1. bis 5. Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen – und hält das Vorhaben weiterhin für nicht genehmigungsfähig.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Die Planfeststellungsbehörde gelangt zu der Überzeugung, dass der UVP-Bericht die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen zutreffend und in dem Umfang untersucht hat, in dem diese Risiken für das planfestgestellte Vorhaben relevant sind. Die Mehrheit der Risiken resultiert nicht aus den planfestgestellten Hafenanlagen und deren Bau, sondern aus dem Betrieb der LNG-Anlagen, der FSRU und ihrer Suprastukturen, die nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sind. Sie sind in den entsprechenden Genehmigungsverfahren

[42] BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 19.

nach dem BImSchG näher zu betrachten und zu regeln. Die Antragstellerin hat Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Risiken von schweren Unfällen und Katastrophen so weit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde als Ergebnis des Anhörungsverfahrens unter Beachtung umweltschützender Normen anderer Fachgesetze Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer I.4.1) verfügt, die Risiken im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Hafenanlagen weiter minimieren oder aussschließen.

Text Stellungnahme:
(B.11.4) Neben den o. g. formalen Punkten beziehen wir uns insbesondere auf unsere Kritik und Bedenken zu den Havarie-Risiken bei der Ein- und Ausfahrt der LNG-Tanker in den Südhafen. Dies gilt insbesondere für den Zeitraum einer „FSRU-Lösung“ und die in dieser Zeit besonders ausgeprägten Risiken in Verbindung mit den benachbarten Störfallbetrieben. Die in dem entsprechenden Gutachten beschriebenen Szenarien sind vollkommen unzureichend.

Erwiderung Antragstellerin:
Das Ein- und Auslaufen der Schiffe in den Südhafen ist genauso sicher wie zum jetzigen Zeitpunkt. Eine Verbindung mit dem im AVG liegenden FSRU wird von der Vorhabenträgerin nicht gesehen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bedenken des BUND zur Kenntnis und weist diese wegen nicht hinreichender Begründetheit zurück.
Die Planfeststellungsbehörde kann nicht nachvollziehen, wo der BUND ein erhöhtes Havarierisiko für den Südhafen anlaufende LNG-Tanker bei gleichzeitiger Belegung des AVG mit einer FSRU sieht. Der Südhafen soll gemäß den Antragsunterlagen der Antragstellerin (Erläuterungsbericht und Heft 0 Blatt 13) lediglich mit kleineren Tankschiffen (ca. 200 m mal 33 m und 30.000 m³ Ladekapazität) angelaufen werden, welche auch bislang bereits den Südhafen anlaufen. Auch den Zusammenhang zwischen der im räumlich getrennten und über 1.000 m entfernt befindlichen AVG festgemachten FSRU und den den Südhafen anlaufenden Tankschiffen und die sich daraus ergebende erhöhte Havariegefahr vermag die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

III.2.3 Hamburger Energietisch e.V. (B.3)

Stellungnahme **B.3** vom 31.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:
[Interne Anm.: Diese Stellungnahme entspricht wortgleich der DUH-Stellungnahme (B.1). Daher wird bei der Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die DUH-Stellungnahme verwiesen.]

Text Stellungnahme:
(B.3.1) die Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) plant, ab 2026 bis Ende 2043 ein landseitiges fossiles LNG-Terminal in Stade-Bützfleth zu betreiben. Dafür wäre neben den landseitigen Anlagen des LNG-Terminals zwingend die hier seitens der Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG (NPorts) beantragte Zulassung von Errichtung und Betrieb eines Anlegers für LNG-Tankschiffe in der Unterlebe sowie des erweiterten Südhafens erforderlich (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10). Das landseitige LNG-Terminal könnte ohne den Anleger für LNG-Tanker nicht betrieben werden und wäre funktionslos.

Gegen die von der NPorts beantragte Zulassung erheben wir hiermit als nach Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Umwelt- und Verbraucherschutzverband Einwendungen und beantragen, den seitens NPorts beantragten Planfeststellungsbeschluss für einen Anleger mit Südhafen-Erweiterung in Stade-Bützfleth zur Ermöglichung des von 2026 bis Ende 2043 beabsichtigten Betriebs eines landseitigen fossilen LNG-Terminals

mit einer voraussichtlichen Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr nicht zu erlassen sowie - dementsprechend - auch keinen vorzeitigen Beginn für einzelne Maßnahmen zuzulassen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.1 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.2) a) Ein Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für den fraglichen Anleger käme - sofern die sonstigen Zulassungsvoraussetzungen vorlägen - auf Grund maßgeblichen Klimaschutzrechts überhaupt nur dann in Betracht, wenn der Betrieb des Anlegers ausschließlich und verbindlich für den Umschlag klimaneutraler Gase, insbesondere von grünem Wasserstoff, beabsichtigt wäre und dadurch ein Beitrag zur Energiewende geleistet werden könnte.
Das aber ist ausweislich der Planfeststellungsunterlagen weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.
Der Anleger soll, im Gegenteil, den Betrieb eines landseitigen LNG-Terminals von 2026 bis Ende 2043 mit einer Kapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr und damit die Schaffung erheblicher fossiler Überkapazitäten ermöglichen.
Selbst langfristig ab 2044 kommt eine Umstellung auf Wasserstoff wegen dafür notwendiger anderer und teurer Techniken tatsächlich kaum in Betracht.
Der Anleger dient offensichtlich auch nicht der kurzfristigen Sicherstellung der Energieversorgung.
Dem beantragten Vorhaben fehlt nicht nur die Planrechtfertigung, es ist auch mit dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzgebot aus Art. 20a GG und dessen Konkretisierung im Klimaschutzgesetz nicht vereinbar.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.2 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.3) b) Im Übrigen sind die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen der NPorts in hohem Maße defizitär.

Eine - auch nach zutreffender Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderliche - Gesamtbetrachtung der Klima- und Umweltauswirkungen des aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlussleitung bestehenden Gesamtprojektes fehlt überhaupt. Ein einheitlicher Sachverhalt wird stattdessen willkürlich und rechtswidrig aufgespalten, um die erheblichen negativen Klima- und Umweltauswirkungen vermeintlich kleiner erscheinen zu lassen.

Entgegen geltendem Recht werden Treibhausgasemissionen allein für Baustoffe und Errichtung des Anlegers, nicht aber für seinen Betrieb über die Zeit beziffert. Eine Ermittlung des mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundenen Energiebedarfs und der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen erfolgt (erst recht) nicht,

ebenso wenig wie eine Ermittlung der Klima- und Umweltauswirkungen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland, des Transports des Gases nach Stade sowie des anschließenden Verbrauchs des Gases. Entlang der Lieferkette von Erdgas werden indes regelmäßig insbesondere auch extrem klimaschädliche Methanemissionen freigesetzt, Regasifizierung und Transport sind mit erheblichem Energiebedarf verbunden, die Gasgewinnung mittels Fracking verursacht weitere massive negative Umweltauswirkungen usw.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.3 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.4) Darüber hinaus fehlt eine zutreffende störfallrechtliche (Gesamt)Betrachtung. Das gilt sowohl mit Blick auf die störfallrechtliche Gemengelage in Stade-Bützfleth mit großen Chemiebetrieben und atomaren Anlagen als auch mit Blick auf die benachbarten besonders schutzbedürftigen FFH- bzw. Naturschutzgebiete.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.4 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.5) Zudem würden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe bei Realisierung des Vorhabens erheblich gefährdet und das Havarierisiko maßgeblich erhöht. Beabsichtigt sind jährlich 120 Anfahrten von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern und 120 rückwärts erfolgende Abfahrten mit jeweils sodann zwingend erforderlichen 180°-Wendemanövern dieser Tanker direkt in der Fahrrinne sowie entsprechende Manöver mit 584 weiteren LNG-Tankschiffen verschiedener Größen. Das Fahrwasser der Unterelbe ist in dem Bereich Stade-Bützfleth einerseits (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentiert und andererseits lediglich 300 - 320 m breit.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Stellungnahme hinsichtlich einer vorhabenbedingten Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Elbe zurück.
Wie bereits auch die Antragstellerin dargelegt hat, wurde von der für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV im Rahmen des Verfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ihrerseits keine Bedenken bestehen. Vielmehr ist eben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch geeignete schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen der WSV sicherzustellen. Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen sein. Diese Genehmigungen werden durch die WSV erteilt und dienen dem Zweck der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.

Die Einschätzung einer generellen Erhöhung des Havarierisikos, alleine auf Basis von Schiffsabmessungen und Fahrrinnenbreiten teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Antragstellerin hat im Rahmen von Modellierungen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen) nachgewiesen, dass die entsprechenden Bemessungsschiffe (hier: Q-Max Tankschiffe) die An- und Ablegemanöver, einschließlich des Rückwärtseindrehens in die Fahrrinne mit entsprechender Schlepperunterstützung absolvieren können.

Text Stellungnahme:
(B.3.6) Für die für Anleger und Südhafen-Erweiterung erforderliche Elbvertiefung von derzeit 13,9 m auf 16,4 m in einem Bereich von 31,04 ha fielen 2,5 Mio. m^3 Baggergut an. Nach der Vertiefung würden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Das und die damit einhergehenden Freisetzungen gefährlicher Stoffe, insbesondere auch von Schwermetallen aus den Elbsedimenten, sind mit den Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar.
Hinzukommt: Diese Elbvertiefung, jedenfalls aber der Verbleib des Baggerguts ist überhaupt nicht Gegenstand des eingereichten Planfeststellungsantrags. Ohne Elbvertiefung samt Baggerverklappung wäre der Anleger für LNG-Tankschiffe jedoch gar nicht anzufahren.
Im Einzelnen:

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.6 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.7) 1. Bewältigung der Klimakrise und Sicherstellung der Energieversorgung dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Um jedem Missverständnis vorzubeugen: Die gegenwärtige Ausnahmesituation in Anbetracht des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine sowie das Gebot, Importe fossiler Energieträger aus Russland schnellstmöglich zu beenden, und die Notwendigkeit der Sicherstellung der Energieversorgung in Deutschland stehen außer Frage.

Verfassung und Unionsrecht und das Rechtsstaatsprinzip gelten allerdings auch in Krisenzeiten. Gerade in einem Ausnahmezustand muss die Exekutive mit Augenmaß agieren, auch in einem Ausnahmezustand ist sie an den Rahmen gebunden, den das Recht ihr vorgibt.

Rechtsgrundsätze, die ihrerseits als Reaktionen auf essentielle Krisen etabliert wurden, sind zu beachten. Das gilt insbesondere auch für das Klimaschutzrecht, das dem Schutz unserer Lebensgrundlagen dient. Die Erderhitzung schreitet unverändert und drastisch voran. Nicht zuletzt die extreme Hitzewelle und die Dürre in Europa im Sommer 2022 und die durch sie verursachten Waldbrände samt erforderlicher Evakuierungen von Ortschaften auch in Deutschland führen das ein weiteres Mal eindrücklich vor Augen.

Die Bewältigung der Klimakrise und die Sicherstellung der Energieversorgung müssen zusammengedacht werden. Eine mögliche Versorgungskrise darf nicht gegen die Klimakrise ausgespielt werden, erst recht darf eine mögliche Versorgungskrise nicht derart

bewältigt werden, dass sie die Klimakrise weiter verschärft, indem fossile Infrastruktur neu geschaffen und über Jahrzehnte manifestiert wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.7 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.8) Vorliegend geht es mit den Vorhaben eines landseitigen LNG-Terminals samt Anleger in Stade-Bützfleth überdies und vor allem gar nicht um die Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise:
2. Landseitiges LNG-Terminal und Anleger für LNG-Tankschiffe in Stade dienen nicht der Bewältigung einer möglichen Versorgungskrise

Zwar ist es zutreffend, dass das landgebundene LNG-Terminal samt Gewässerausbauten in Stade-Bützfleth als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 4 Abs. 2 LNG-Beschleunigungsgesetz (LNGG) in Nr. 3.2 der Anlage zum LNG-Beschleunigungsgesetz aufgeführt wird (vgl. Erläuterungsbericht, S. 10, 13).

Das landseitige LNG-Terminal der HEH mit einer geplanten Regasifizierungskapazität von 12 Milliarden Kubikmetern pro Jahr soll tatsächlich aber erst ab 2026 bereitstehen, es soll sodann bis Ende 2043 mit LNG, also mit fossilem Erdgas, betrieben werden (vgl. Pressemitteilung der HEH v. 31. März 2022, Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 36 ff., Erläuterungsbericht, S. 9, sowie § 5 Abs. 1, Abs. 2 LNGG).

Der hier in Rede stehende Anleger mit Südhafen-Erweiterung trägt damit offensichtlich nicht zur kurzfristig notwendigen Sicherstellung der Energieversorgung in Deutschland bei. Überhaupt spielen landseitige LNG-Terminals in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases explizit keine Rolle (siehe den Brief des Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Das sehen übrigens sogar die NPorts als Antragstellerin und das NLWKN als Planfeststellungsbehörde selbst so. Denn das vorliegende wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren wird *mit Umweltverträglichkeitsprüfung* durchgeführt. Das wiederum bedeutet nach § 4 Abs. 1 LNGG, dass die Zulassung des bzw. der konkreten Vorhaben, also von LNG-Terminal und Anleger *nicht „geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden“.*

Ob künftig in Stade neben dem landseitigen LNG-Terminal eine Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) geplant werden wird, ist nach den Planfeststellungsunterlagen vollständig offen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Die Planfeststellungsunterlagen für den hier fraglichen Anleger rekurrieren jedenfalls auf ein landseitiges LNG-Terminal: „Die FSRU ist keine zum gegenwärtigen Zeitpunkt hinreichend konkrete Nutzungsoption“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die theoretische Nutzbarkeit des hier geplanten Anlegers auch für eine FSRU wird zwar nebenbei behauptet (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14, 24), aber an keiner Stelle auch nur ansatzweise für die Praxis belegt. Während es aufwändige (allerdings gleichwohl defizitäre, siehe dazu unten Ziffer 7.) nautische Simulationsanalysen uä für An- und Ablegermanöver von LNG-Tankschiffen in Bezug auf Anleger und landseitiges LNG-Terminal

gibt, fehlt Entsprechendes überhaupt für einen Anleger, der bereits durch eine große FSRU „gefüllt“ ist. Dadurch aber entstünden grundlegend andere Bedingungen als diejenigen, die Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.8 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.9) 3. Fehlende Planrechtfertigung mangels Bedarfs
a) Die Planrechtfertigung ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns.

b) Entgegen der Darstellung der NPorts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 8) ist für das LNG-Terminal im Zeitpunkt der Antragstellung für den hier fraglichen Anleger tatsächlich kein separates immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren anhängig gewesen. Ein solches ist auch bis heute nicht öffentlich bekanntgemacht. Erst recht existiert keine Zulassungsentscheidung für das Terminal.

Die NPorts leitet die Planrechtfertigung für ihr Vorhaben eines Anlegers samt Südhafen-Erweiterung folglich allein aus Mitteilungen der HEH über eine bloße Realisierungs*absicht* für ein landseitiges LNG-Terminal ab (siehe oben).
Bereits das ist zur Planrechtfertigung nicht ausreichend.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.9 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.10) c) Darüber hinaus wird auch energiewirtschaftlich kein Bedarf für landseitiges LNG-Terminal und Anleger begründet:

aa) Die so genannte „Bedarfsanalyse“ der NPorts stützt sich vielmehr auf veraltete Unterlagen und Annahmen, so unter anderem maßgeblich auf den Koalitionsvertrag der vorhergehenden Bundesregierung vom März 2018, wonach, „Deutschland zum Standort für LNG-Infrastruktur [zu] machen“ sei, sowie auf einen im Mai 2021 durch die Fraktionen der Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU) / Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU) und Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) angenommenen Antrag, in dem begrüßt werde, „Investitionen in Terminals und Verteilinfrastruktur für LNG-Versorgung zu fördern“ (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9).

Im Übrigen zeigt die so genannte „Bedarfsanalyse“ selbst interessanterweise große Produktionspotenziale etwa von synthetischem Wasserstoff aus erneuerbaren Energien auf (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 9). Außerdem könne der Rückgang der Förderung kon-

ventioneller und fossiler Gase mittelfristig durch den Ausbau der Netzeinspeisung biogener Gase sowie den Ausbau der inländischen Wasserstoffwirtschaft kompensiert werden (vgl. Heft 1 „Bedarfsanalyse“, S. 31).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.10 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.11) bb) Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass der Bedarf für das landseitige LNG-Terminal und den Anleger in Stade seitens NPorts nicht konkret und mit Zahlen hinterlegt begründet, sondern durch Verweis auf das LNG-Beschleunigungsgesetz behauptet wird: „*Für die Vorhaben nach § 2 Abs. 2 LNGG wird der Bedarf durch § 3 LNGG gesetzlich festgelegt. (...) Damit wurde der Bedarf – sowohl für das von der HEH geplante landgebundene LNG-Terminal als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 3.2 der Anlage zum LNGG – als auch für die Gewässerausbauten i.S.d. §§ 67 ff. WHG i. V. m. §§ 107 ff. NWG als Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 LNGG, die für die Errichtung und den Betrieb dieses von der HEH geplanten LNG-Terminals erforderlich sind – und damit auch für den mit dem Neubau des AVG sowie dem Umbau und der Erweiterung des SHE erfolgenden Gewässerausbau, gesetzlich festgestellt.*“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 13)
Das genügt den rechtlichen Anforderungen zur Planrechtfertigung für einen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss nicht:
cc) Zwar kann sich die Planrechtfertigung grundsätzlich aus einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung ergeben. Das gilt allerdings und notwendig dann nicht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung unzutreffend ist, es also für das Vorhaben tatsächlich keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte (vgl. bereits BVerfG, Beschl. v. 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94, NVwZ 1996, 261).

Es wäre nämlich nicht nur rechtswidrig, sondern sogar verfassungswidrig, dass LNG-Beschleunigungsgesetz so auszulegen, als ob es der Sache nach bereits endgültig über die Durchführung sämtlicher der in seiner Anlage aufgeführten LNG-Vorhaben entschieden hätte (vgl. zu entsprechenden Regelungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz BVerfG, Beschl. v. 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94, NVwZ 1996, 261).

Das aber versucht die NPorts hier:
(1) Zwar wird in dem LNG-Beschleunigungsgesetz der (Eil)Bedarf für zahlreiche LNG-Vorhaben behauptet, er wird aber nicht unterlegt. Das LNG-Beschleunigungsgesetz benennt an keiner Stelle konkrete Zahlen.

Die Regasifizierungskapazitäten der vom LNG-Beschleunigungsgesetz umfassten 12 LNG-Terminals gehen mit über 70 Milliarden Kubikmetern pro Jahr tatsächlich deutlich über die zu ersetzenden Lieferungen russischen Erdgases hinaus,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Es fehlt nach wie vor ein Energie-Gesamtkonzept der Bundesregierung oder Landesregierung, das unter Einhaltung der Klimaschutzziele und Ausschöpfung der vorhandenen Potentiale zur Energieeinsparung darlegt, ob und in welchem Umfang konkret LNG-Terminals in Deutschland trotz aller Anstrengungen nötig sind. Das gilt nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf LNGTerminals, die - wie hier - überhaupt erst in einigen Jahren

betrieben werden sollen. Landseitige LNG-Terminals spielen in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Ersatz russischen Erdgases dementsprechend explizit keine Rolle (siehe den Brief des Bundeswirtschaftsministers vom 7. Juli 2022 an die Ministerinnen und Minister für Energie und Wirtschaft der Bundesländer).

Verhält es sich aber so, gibt es keine valide Grundlage einer konkreten energiewirtschaftlichen Notwendigkeit, erst recht nicht für einen Betrieb erst ab 2026 und bis Ende 2043. Die von der - übrigens landeseigenen NPorts beabsichtigte – Vorgehensweise ist vielmehr geeignet, erhebliche fossile Überkapazitäten zu schaffen und die Energiewende zu blockieren. Der bloße Verweis der NPorts auf die Bedarfsfeststellung im LNG-Beschleunigungsgesetz geht daher fehl.

(2) Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat am 8. April 2022 ein Gutachten mit dem Titel „Energieversorgung in Deutschland auch ohne Erdgas aus Russland gesichert“ veröffentlicht. Darin heißt es wörtlich: „*Zwar reicht das zusätzliche Angebot nicht aus, um die gesamten bisherigen russischen Erdgasimporte zu ersetzen, in Kombination mit einem rückläufigen Erdgasverbrauch kann die deutsche Energieversorgung gesichert werden. Der Bau von LNG-Importterminals an der Küste ist aufgrund der langen Bauzeiten und dem mittelfristig stark rückläufigen Erdgasbedarf nicht sinnvoll und es bestehen erhebliche Verlustgefahren (sogenannte stranded investments).*“
Weiterhin sind die meisten der verfügbaren Energie-Einsparpotentiale nach wie vor nicht umgesetzt. Insgesamt, so analysiert das DIW-Gutachten, könnten bis zu 24 Milliarden Kubikmeter Erdgas kurzfristig eingespart werden. DIW bezieht sich dabei auf einen Erdgasverbrauch von 85 Milliarden Kubikmeter in 2020, also auf Vorkrisenniveau.

Diese Potentiale sind zu einem Großteil weiterhin nicht gehoben. Ihre Betrachtung müsste jedoch ebenfalls in ein Gesamt-Energiekonzept einfließen, um die Notwendigkeit von LNGTerminals sachlich bewerten zu können.

Sollten die Potentiale umgesetzt werden, könnte der Großteil des aus Russland importierten Erdgases durch Einsparungen substituiert werden: Deutschland bezog im April 2022 ca. 35 Prozent seines Gesamtverbrauchs aus Russland - auf Basis der Zahlen aus dem Gutachten des DIW entspricht dies ca. 30 Milliarden Kubikmeter - bei einem o.g. Einsparpotential von ca. 24 Milliarden Kubikmeter.

Eine europaweite Analyse des Instituts Artelys bestätigt Vorstehendes. Danach sind bereits mit Blick auf 2025 in Europa keine zusätzlichen LNG-Terminals *selbst bei vollständigem Wegfall aller russischen Lieferungen* notwendig, solange entsprechend in den Ausbau der erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz investiert wird (siehe https://www.artelys.com/wp-content/uploads/2022/05/Artelys-Russian-gas-phase-out-Briefing-note.pdf).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.11 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.12) 4. Schaffung fossiler Überkapazitäten widerspricht Art. 20a GG und Klimaschutzgesetz
a) Das Bundesverfassungsgericht sieht in Art. 20a GG explizit ein *Klimaschutzgebot* (Beschl. v. 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 u.a., Rn. 197 ff.). Dieses zielt, so das Gericht,

auf die Einhaltung einer Temperaturschwelle, bei der die durch Menschen verursachte Erhitzung der Erde angehalten werden soll, also auf die Begrenzung der Erhitzung der Erde auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau.

Um die Erderhitzung bei dieser verfassungsrechtlich maßgeblichen Temperaturschwelle anzuhalten, muss eine weitere Anreicherung der Treibhausgaskonzentration in der Erdatmosphäre über diese Schwelle hinaus verhindert werden. Geboten sind daher *vor allem Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen* (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 198; vgl. bereits BVerfGE 118, 79, 110).

Der Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten (Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 193, auch unter Verweis auf Appel, Staatliche Zukunfts- und Entwicklungsvorsorge, 2005, S. 535 m.w.N.).

Verhindert werden muss demnach eine zu kurzsichtige und damit einseitige Verteilung von Freiheit und Reduktionslasten zulasten der Zukunft.

Das verlangt, dass das knappe Restbudget an Treibhausgasen hinreichend schonend aufgezehrt und so Zeit gewonnen wird, *rechtzeitig erforderliche Transformationen einzuleiten*, welche die Freiheitseinbußen durch die verfassungsrechtlich unausweichliche Reduktion von Treibhausgasemissionen und Treibhausgas-relevantem Freiheitsgebrauch lindern, indem sieTreibhausgas-neutrale Verhaltensalternativen verfügbar machen (vgl. Beschl. v. 24. März 2021, Rn. 194).

b) Das Klimaschutzgesetz konkretisiert Art. 20a GG einfachgesetzlich. Gemäß § 3 Abs. 2 KSG muss *bis zum Jahr 2045* Treibhausgasneutralität in Deutschland erreicht sein. Bereits bis 2030 müssen die Jahresemissionsmengen des Sektors der Energiewirtschaft im Vergleich zu heute zudem mehr als halbiert werden, und zwar von 257 Mio. t CO_2-Äquivalente in 2022 auf 108 Mio. t CO2-Äquivalente in 2030 (vgl. § 4 i. V. m. Anlage 2 KSG).

c) Diese Anforderungen werden durch den beantragten Planfeststellungs-beschluss in hohem Maße konterkariert. Das LNG-Terminal samt Anleger in Stade soll bis Ende 2043 mit fossilem Erdgas betrieben werden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9). Das ist kein „Übergangszeitraum“ (so aber Erläuterungsbericht, S. 8), sondern eine Manifestation fossiler Infrastruktur über nahezu 20 Jahre und bis nahezu zu dem Zeitpunkt, an dem bereits Treibhausgasneutralität erreicht sein muss.

Mit Erlass des beantragten Planfeststellungsbeschlusses würde gegen Art. 20a GG und die verbindlichen Ziele und Vorgaben des Klimaschutzgesetzes verstoßen werden, die verfassungsrechtlich gebotene rechtzeitige Transformation würde maßgeblich blockiert.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.12 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.13) 5. Unzulässige Aufspaltung eines einheitlichen Sachverhalts: LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline sind ein Gesamtprojekt; fehlerhafte öffentliche Bekanntmachung; fehlende Gesamtermittlung von Klima- und Umweltauswirkungen schließt gesetzeskonforme UVP aus.

a) Der EuGH hat klargestellt, dass der Zweck der UVP-Richtlinie nicht durch die Aufteilung von Projekten umgangen werden darf. Wenn mehrere Projekte zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne von Art. 2 Abs. 1 UVP-Richtlinie haben können, müssen ihre Auswirkungen auf die Umwelt insgesamt geprüft werden.

Insbesondere müssen Projekte dann gemeinsam betrachtet werden, wenn sie miteinander verknüpft sind, aufeinander folgen oder sich ihre Umweltauswirkungen überschneiden (siehe EuGH, Urt. v. 10. Dezember 2009, Rs. C-205/08, Rn. 53 - Alpe Adria; EuGH, Urt. v. 25. Juli 2008, Rs. C-142/07, Rn. 44 - Ecologistas en Acción-CODA).

Um eine Umgehung der Unionsvorschriften durch eine Aufsplittung von Projekten, die zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben könnten, zu verhindern, müssen außerdem die kumulativen Wirkungen solcher in sachlichem und zeitlichem Zusammenhang stehender Projekte berücksichtigt werden (EuGH, Urt. v. 21. März 2013, Rs. C- 244/12, Rn. 21 - Salzburger Flughafen).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.13 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.14) b) LNG-Terminal und Anleger und Anschlusspipeline stehen unstrittig in einem notwendigen räumlichen und funktionalen Zusammenhang.

Daraus folgt die zutreffende Auffassung unter anderem der hier wasserrechtlichen Planfeststellungsbehörde, wonach ausdrücklich *„landseitige und seeseitige Anlagenteile als 1 Gesamtprojekt zu beurteilen [sind]. Wegen des räumlichen und funktionalen Zusammenhangs der land- und seeseitigen Projektkomponenten ist ein gemeinsamer UVP-Bericht zu erstellen, der dann Grundlage zweier Umweltverträglichkeitsprüfungen in den möglichst zu koordinierenden Genehmigungsverfahren sein soll.“* (siehe Vermerk des NLWKN vom 1. März 2022 in Zusammenhang mit dem LNG-Anleger in Wilhelmshaven).

Weder gibt es hier jedoch einen solchen gemeinsamen UVP-Bericht noch koordinierte Genehmigungsverfahren.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.14 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.15) c) In der öffentlichen Bekanntmachung wird zudem besonders und wiederholt die angebliche Eigenständigkeit von Terminal, Anleger und Anschlusspipeline fettgedruckt betont, es wird der Eindruck vermittelt, es stünden allein die isolierten Auswirkungen des Anlegers samt Südhafenerweiterung in Rede (vgl. Gemeinsame ortsübliche Bekanntmachung der Hansestadt Stade, Samtgemeinde Fre-denbeck und Gemeinde Drochtersen v. 16. Juni 2022). Das ist - siehe soeben - unzutreffend.

Die öffentliche Bekanntmachung erfüllt die *notwendige Anstoßfunktion* nicht, indem sie versucht als alleinigen Einwendungsgegenstand den Anleger samt Südhafenerweiterung erscheinen zu lassen und eine auf das tatsächlich zu beurteilende Gesamtprojekt bezogene Öffentlichkeit auszuschließen. Die notwendige Anstoßfunktion der öffentlichen Bekanntmachung ist durch das LNG-Beschleunigungsgesetz nicht abgeschafft worden (vgl. § 10 LNGG). Das hiesige Verfahren leidet damit auch bereits an einem ergebnisrelevanten formellen Fehler.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.15 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.16) d) Der vorlegte UVP-Bericht (Heft 11) versucht zwar anfänglich die Einhaltung der UVP-Vorgaben zu suggerieren, wenn es dort heißt, dass in den umwelt- und naturschutzfachlichen Unterlagen „bereits eine Vorschau auch auf die voraussichtlichen Auswirkungen des Hafenbetriebs auf die Umwelt“ erfolge und „außerdem die Errichtung und der Betrieb des Energie-Terminals als potenziell zusammenwirkendes Vorhaben berücksichtigt“ würden (vgl. Heft 11, S. 3).

Tatsächlich stimmt das aber gar nicht:

e) Auswirkungen auf das globale Klima
aa) Nicht nur, aber insbesondere mit Blick auf die Klimaauswirkungen gibt es im UVP-Bericht vielmehr allein folgende pauschale Passage ohne jede Aussagekraft zu den Klimaauswirkungen des Gesamtprojekts:
„Vom geplanten Vorhaben gehen auch Beiträge zum globalen Klimawandel aus, die auf direkte und indirekte Emissionen klimawirksamer Gase zurückzuführen sind. Ihr Umfang hängt von vielen Faktoren ab, die zurzeit noch nicht oder nur bedingt bestimmt werden können. Dazu gehören die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe, die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung, Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung sowie Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie der Schiffsemissionen.“ (vgl. Heft 11, S. 498 f.)

Immerhin, aber eben ausschließlich mit Blick auf die Baustoffe und die Errichtung des Anlegers werden sodann Treibhausgasemissionen benannt: „*Nach einer groben Abschätzung (siehe Kap. 5.7.11) ergibt sich allein für die eingesetzte Baustoffe (ohne Anlieferung) sowie den baubedingten Fahrzeug- und Maschineneinsatz in der Summe Beitrag zu den Treibhausgasemissionen in der Größenordnung von ca. 60.000 - 65.000 t CO2. Um die Pariser Klimaziele zu erreichen und den Anstieg der globalen Durchschnittstempera-tur auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen, darf Deutschland nach Angaben der Helmholtz Klima Initiative ab 2021 nur noch ca. 7,8 Gigatonnen (= 7.800.000.000*

t) CO2 ausstoßen. Für die Baustoffe und den Baubetrieb des geplanten Vorhabens werden also etwa 0,0008 % des mit Stand 2021 für Deutschland verbleibenden CO2-Budgets in Anspruch genommen.“ (Heft 11, S. 499 f.)

Unmittelbar weiter heißt es im UVP-Bericht: *„Dem gegenüber steht das Ziel, über die geplanten Hafenanlagen klimaneutral erzeugte Energieträger zu importieren, um in Deutschland den Ausstoß von CO2 durch Verbrauch von fossilen Energieträgern verringern zu können.“* (Heft 11, S. 499)
Das ist schlichtweg unzutreffend, siehe oben. Der UVP-Bericht ist nicht nur unvollständig, weil er die Gesamtauswirkungen entgegen dem verbindlichen Recht außer Betracht lässt. Er geht mit Blick auf eine Abwägung klimaschutzfachlich zudem überhaupt von einer unzutreffenden Projektgrundlage aus.

Der Anleger soll dazu dienen, von 2026 bis Ende 2043 den Verbrauch fossiler Energieträger zu ermöglichen und zu manifestieren. Eine Umstellung auf klimaneutrale Gase ist weder unmittelbar vorgesehen, noch auch nur mittelfristig geplant.

Im Übrigen ist sogar langfristig, also ab 2044, eine Umrüstung auf Wasserstoff kaum vorstellbar. Erdgas wird bei -160 °C flüssig, Wasserstoff erst bei -253 °C. Die Differenz beträgt noch einmal 90 °C. Es ist folglich eine ganz andere Technik mit weitaus höheren Anforderungen notwendig. Eine Umrüstung eines LNG-Terminals mit seiner Regasifizierungseinrichtung auf den extrem kalten Flüssigwasserstoff ist deshalb unrealistisch,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.16 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.17) Eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG und damit eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist auf Grundlage der vorgelegten UVP-Berichts ausgeschlossen. Spätestens nach dem Altrip-Urteil des EuGH (Urteil vom 7. November 2013 – Rs. C-72/12, NVwZ 2014,49) reicht bereits die „bloße“ Mangelhaftigkeit einer UVP für die Fehlerhaftigkeit der Entscheidung insgesamt aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.17 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.18) bb) Erforderlich wäre tatsächlich zunächst das Folgende:
Die Vorgaben des Art. 5 Abs. 1 der UVP-Richtlinie 2014/52/EU werden in Anhang IV der Richtlinie konkretisiert. Mit Blick auf die möglichen Auswirkungen eines Vorhabens auf das globale Klima verlangt Anhang IV insbesondere:

- gemäß Ziffer 1 c) „eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Projekts (insbesondere von Produktionsprozessen), z. B. Energiebedarf...“;

- gemäß Ziffer 4 „eine Beschreibung der von dem Projekt möglicherweise erheblich beeinträchtigten Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1: ... Klima (z. B. Treibhausgasemissionen, anpassungsrelevante Auswirkungen)“;
- gemäß Ziffer 5 S. 1 „eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge
- lit. f) der Auswirkung des Projekts auf das Klima (z. B. Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen)

Durch die Formulierung „Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen“ ist klar, dass sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Ermittlung und Beschreibung der klimarelevanten Emissionen - immer bezogen auf das Gesamtprojekt aus LNG-Terminal, Anleger und Anschlusspipeline - verlangt wird. Das gilt wiederum sowohl für direkte als auch für indirekte, für unmittelbare und mittelbare Emissionen.

Zu ermitteln und zu bewerten wären folglich

- die Herkunft und Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe,
- die Art und Länge der Transporte zu ihrer Anlieferung,
- Art und Umfang der baubedingten Fahrzeug- und Maschinennutzung,
- Art und Umfang des bau- und betriebsbedingten Verkehrs sowie
- der Schiffsemissionen,
- der mit der Errichtung des LNG-Terminals verbundene Energiebedarf und
- der mit dem Betrieb verbundenen Treibhausgasemissionen,
- die Treibhausgasemissionen infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland sowie entlang der gesamten Lieferkette und des anschließenden Verbrauchs des Gases.

Eine ordnungsgemäße Ermittlung der Auswirkungen des Gesamtprojekts auf den Klimawandel führte zu dem Ergebnis, dass es sich nicht um einen Beitrag zum Klimaschutz und auch nicht um einen „Übergang“ handelt. Mit den geplanten Hafenanlagen werden entgegen der Auffassung der NPorts (vgl Erläuterungsbericht, S. 16) keine Infrastrukturen geschaffen, die den Weg zur treibhausgasneutralen Gesellschaft sicherstellen, sondern Infrastrukturen, die diesem Weg genau entgegenwirken und einen Übergang blockieren.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.18 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.19) f) Anfälligkeit des Gesamtprojektes in Bezug auf den Klimawandel
Gemäß Anhang IV Ziffer 5 S. 1 der UVP-Richtlinie ist eine Beschreibung der „Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel“ erforderlich. Der vorgelegte UVP-Bericht ist auch insoweit in hohem Maße defizitär:

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.19 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.20) aa) Das gilt bereits deshalb, weil die Ausführungen sich auch hier wiederum nur auf den Anleger beziehen, nicht aber auf das Gesamtprojekt. Anlege- und Ablegemanöver von LNG-Tankschiffen werden beispielsweise ebenso wenig betrachtet wie die Besonderheiten des Regasifizierungsvorgangs, der anschließenden Speicherung usw.

bb) Mit Blick auf die betrachteten Auswirkungen des Klimawandels wird zwar immerhin angenommen, dass Starkregenereignisse wahrscheinlich zunehmen. Als „*Gegenmaßnahme*“ wird indes allein eine „*Umschlagsunterbrechung*“ genannt (Heft 11, S. 72). Eine solche ist technisch aber gar nicht plötzlich und nicht zu jedem Zeitpunkt möglich,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Überdies geht mit Starkregenereignissen regelmäßig eine erhebliche Verschlechterung der Sichtverhältnisse usw. einher. Was bedeutet das für die Anlege- und Ablegemanöver, die jedenfalls zu einem maßgeblichen Teil auf Sicht gefahren müssen? Diese und ähnliche Fragen bleiben vollständig unbetrachtet.

Sturmereignisse sollen nur „statische Berücksichtigung“ finden (Heft 11, S. 73). Das mag für das Bauwerk des Anlegers gelten. Für dessen Betrieb, also die An- und Ablegemanöver der LNG-Tankschiffe sowie den Umschlag spielen offensichtlich auch andere Faktoren eine Rolle, die nicht statisch zu bewältigen sind.

Sturmfluten und Überflutungen werden zunächst überhaupt nicht betrachtet (vgl. Heft 11, Tabelle, S. 72 ff.). Später heißt es dann aber:
„Selbst die Plattform des AVG liegt auf lange Sicht an der Grenze der Gefährdung durch sehr schwere Sturmfluten. Außerdem könnten bei hohen Sturmfluten größere Wellen die vor dem Deich liegenden Betriebsanlagen überspülen. ... Abhängig von den Umständen des Einzel-falls kann auch eine solche Überflutung das Ausmaß eines schweren Unfalls im Sinne des UVPG erreichen, insbesondere wenn es zu Folgeschäden an den Einrichtungen für den Gü-terumschlag (z. B. den geplanten Rohrleitungen) kommt.“ (vgl. Heft 11, S. 81)
Dass „*die mit einer durch Hochwasser bedingten Überflutung verbundenen Risiken durch eine rechtzeitige Räumung der gefährdeten Flächen minimiert werden*“ könnten (vgl. Heft 11, S. 81), mag sein, ist aber schwerlich ausreichend, um die Auswirkungen solcher Ereignisse zu bewerten und ihnen zu begegnen.

Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil Sturmfluten und Überschwemmungen extremer und häufiger werden. Ihre Auswirkungen sind bekanntlich bereits jetzt nicht nur auf der Nordsee, sondern entlang der Elbe sogar bis Hamburg und noch weiter elbaufwärts deutlich spürbar.

Der geplante LNG-Terminalstandort liegt tatsächlich in einem Bereich, der unmittelbar und erheblich von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen sein wird, und zwar auch bereits bis 2043, Beweis: Sachverständigengutachten.

cc) Es widerspricht schlicht den wissenschaftlichen Erkenntnissen, wenn es im UVP-Bericht heißt:
„Der Klimawandel macht sich bisher vorwiegend als Anstieg der durchschnittlichen Lufttemperatur und in Verbindung damit durch ein Zunehmen der Sommer- und heißen Tagen sowie ein Abnehmen der Frost- und Eistage bemerkbar. In Bezug auf Niederschlagssummen, Wind und Sturm sind bisher keine eindeutigen Trends feststellbar.“ (vgl. Heft 11, S. 574)

Der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) hat am 25. September 2019 seinen „Sonderbericht über die Ozeane und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima" (Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate - SROCC) veröffentlicht. Die Erkenntnisse aus dem SROCC zeigen für die Messperiode 1993-2015 einen deutlich schneller ansteigenden Meeresspiegel, als noch im letzten insoweit einschlägigen Bericht des IPCC aus 2013 als mittlerer Anstieg angenommen worden war.

Für die zukünftige Entwicklung würde selbst bei weltweit erfolgreichen Klimaschutzbemühungen und der Reduzierung des globalen Temperaturanstiegs auf weniger als 2°C im niedrigsten Emissionsszenario, der mittlere globale Meeresspiegel bis Ende des Jahrhunderts um 28 bis 57 cm steigen. Im höchsten Emissionsszenario („Weiter-wie-bisher-Szenario“), auf dem sich die derzeitigen Entwicklungen von Treibhausgasemissionen bewegen, entwickelt sich der mittlere globale Meeresspiegelanstieg bis zum Jahr 2100 auf 55 bis 140 cm. Gegenüber dem Bericht des IPCC aus 2013 ergibt sich demnach eine Änderung um ca. 20 cm nach oben (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), SROCC, 2019, Tab. 4.3, 4.5)

Die Häufigkeit von Extremereignissen, die historisch seltene Hochwasserereignisse darstellen, steigt. Bereits kleine Änderungen im mittleren Meeresspiegel können die Frequenz und Stärke von Hochwasserereignissen erhöhen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-48).

Auf Grund des Meeresspiegelanstiegs verändert sich darüber hinaus in der Deutschen Bucht und in den Ästuaren die Tidedynamik. Daraus resultieren veränderte Sedimenttransporte und morphologische Veränderungen (IPCC, SROCC, 2019, S. 4-69). Die Nordseeregion wird sehr wahrscheinlich ein oder das Gebiet mit dem höchsten Zuwachs der Extremwasserstände in Europa sein.

Der Anstieg des mittleren Meeresspiegels in der Nordsee führt in den Flussmündungen zu einer stärkeren Anhebung des mittleren Tidehochwassers als des mittleren Tideniedrigwassers. Der Tidehub nimmt zu und die Form der Tidekurve verändert sich. Die Flutstromgeschwindigkeiten nehmen in den meisten Bereichen stärker zu als die Ebbestromgeschwindigkeiten.
All das wird auch auf die Verhältnisse in der Unterelbe zurückwirken, Beweis: Sachverständigengutachten.

In einem, wie hier, vom Klimawandel unmittelbar betroffenen Bereich sind Maßnahmen zur Anpassung an erhöhte Pegelstände, an geänderte Sedimenttransporte und Tidedynamiken sowie häufigere und extreme Sturmfluten geboten, nicht hingegen „Verschärfungsmaßnahmen“ durch zusätzliche Sedimentbewegungen durch weitere und kontinuierlich erforderliche Ausbaggerungen für die Zufahrt zum Anleger und die dortige Liegewanne.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.20 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.21) 6. Un- und Störfallrisiken sowie Schutzobjekte unzureichend betrachtet; gesetzeskonforme UVP auch deswegen ausgeschlossen; angebliche FFH-Verträglichkeit tatsächlich nicht gegeben; Kompensationsflächenplanung mangelhaft

a) Bei LNG handelt es sich um einen „gefährlichen Stoff“ im Sinne des Störfallrechts. „Gefährliche Stoffe“ sind danach „explosive Stoffe“ und „entzündbare Gase“; „verflüssigte entzündbare Gase und Erdgas“ sind zudem so genannte „namentlich aufgeführte gefährliche Stoffe“ (vgl. Ziffern 1.2.1, 1.2.2 und 2.1. der „Stoffliste“ der Störfallverordnung).
Bei LNG besteht die Gefahr einer Entzündung des Gases bei der Verflüssigung oder der Vergasung im LNG-Terminal sowie bei Austritt der tiefkalten Flüssigkeit aus ihrem Transportoder Lagerbehälter. Das Gas nach Regasifizierung des LNG ist darüber hinaus explosiv.
Ein größerer Austritt von LNG über Wasser führt zur Verdampfung, dabei bildet sich eine entzündbare Wolke. Entzündet sich diese Wolke, würde sie Richtung Austrittsquelle zurückbrennen und dort gegebenenfalls zu weiteren Reaktionen führen, Beweis: Sachverständigengutachten.

Im UVP-Bericht heißt es demgegenüber (lediglich):
„Bei Austritt ins Wasser verdampft LNG allerdings aufgrund der hohen Wärmeleitfähigkeit des Wassers schneller.“ (Heft 11, S. 78)

Das Szenario des Zurückbrennens zur Austrittsquelle ist offenbar von vornherein unberücksichtigt geblieben. Das ist fehlerhaft.
Entsprechendes gilt beispielsweise für die fehlende Betrachtung der Havarie eines LNG-Tankers mit einem anderen Schiff, insbesondere auch mit einem Gefahrguttransport im engen Fahrwasser der Unterelbe unter den dortigen realen Bedingungen.

Betrachtet wurden (immerhin) Lachenbrände (pool fire) bei denen der Dampf oberhalb einer LNG-Lache am Boden verbrennt; Fackel- oder Freistrahlbrände (Jet fire), die bei einer Freisetzung des LNG unter hohem Druck im Strahl entstehen können; Gaswolkenbrände (VCF, vapor cloud fire), bei denen das Gas-Luft-Gemisch schnell durch die Fortpflanzung der Flamme durch die Gas-Wolke verbrennt (vgl. Heft 11, S. 79).

Ist das Gas-Luft-Gemisch explosiv, kann es bei Entzündung auch zu einer Gaswolkenexplosion (VCE, vapor cloud explosion) kommen, bei der nicht nur Hitze freigesetzt wird, sondern auch eine Druckwelle entsteht.

b) Der UVP-Bericht stellt sodann fest:
„In der Folge von Bränden und Explosionen können in der Umgebung weitere Brände ausgelöst und umliegende Anlagen geschädigt oder zerstört werden. Während des Umschlagbetriebs könnte LNG durch ein Abreißen der Ladearme freigesetzt werden. ... Eine Freisetzung ist aber auch durch ein Leck in der von den Löschköpfen zum landseitigen Terminal führenden Rohrleitungen denkbar. Ein solches Leck in der Rohrleitung wurde von ISC (2021b, S. 13 ff.) im Gutachten zur Ermittlung von angemessenen Abständen zu schutzbedürftigen Gebieten als relevantes Szenario berücksichtigt. Anhand der untersuchten Szenarien für den LNG-Umschlag und den landseitigen Energie-Terminal werden in dem Gutachten 300 m als angemessener Abstand empfohlen. Des Weiteren wird festgestellt, dass sich innerhalb dieses Abstands keine Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG befinden, keine Wohngebiete, öffentlichen Einrichtungen und Naturschutzgebiete, keine Natura-2000-Gebiete und keine wichtigen Verkehrswege im Sinne des Störfallrechts.“ (vgl. Heft 11, S. 79)

aa) Zunächst wird bestritten, dass ein Abstand von lediglich 300 m in Anbetracht der erheblichen Dimension von Anleger, Tankschiffen und Terminal störfallrechtlich als angemessener Abstand anzusehen ist, Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.21 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.22) bb) Unabhängig davon ist es schlicht unzutreffend, dass sich innerhalb dieses Abstands keine zu betrachtenden Schutzobjekte befänden:

(1) Tatsächlich befinden sich östlich und in einer Entfernung von weniger als 300 m zum Anleger mit dem FFH-Gebiet „Unterelbe“ und dem Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ sehr wohl und gerade maßgebliche Schutzobjekte im Sinne von § 50 BImSchG. Bemerkenswerter Weise stellte das seinerzeit nicht nur die „Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020 (dort S. 31) fest, auch der jetzige UVP-Bericht sagt an anderer Stelle im Rahmen der FFHVerträglichkeit selbst und zutreffend:

0 „*FFH-Gebiet „Unterelbe“ (DE 2018-331), in ca. 200 m Entfernung*“ (vgl. Heft 11, S. 588)

Das Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ als Teil des FFH-Gebiets „Unterelbe“ liegt im Ästuarbereich der Unterelbe. Auf ungenutzten Flächen, entlang der Gewässerränder und im überwiegend naturnah ausgebildeten Uferbereich der Elbe haben sich zum Teil großflächige Röhrichte ausgebildet, denen hier zum Teil ausgedehnte Wattflächen vorgelagert sind. Das Elbeästuar ist ein einzigartiger und dynamischer Lebensraum von herausragender internationaler Bedeutung für alle ästuartypischen Lebensräume, Pflanzen und Tiere. Weite Teile des Elbeästuars sind ein international und national bedeutendes Refugium für eine Vielzahl hochspezialisierter Brut- und Gastvogelarten, die hier ideale Fortpflanzungs- und Rastbedingungen vorfinden. Dazu gehören als wertbestimmende Arten Flussseeschwalbe, Goldregenpfeifer, Kampfläufer, Lachseeschwalbe, Nonnengans, Rohrdommel, Rohrweihe, Säbelschnäpler, Singschwan, Sumpfohreule, Tüpfelsumpfhuhn, Wachtelkönig, Weißsterniges Blaukehlchen, Weißstorch, Wiesenweihe, Zwergschwan.

Daneben stellen insbesondere die Elbe und der Ostemündungsbereich wichtige Lebens- bzw. Teillebensräume für gefährdete Fischarten dar, wie z. B. Schnäpel, Finte, Atlantischer Lachs, Fluss- und Meerneunauge sowie Meerforelle. Außerdem kommen Schierlings-Wasserfenchel und Fischotter vor (vgl. insgesamt die NSG-Verordnung).
Auf der schleswig-holsteinischen Seite befindet sich zudem das Naturschutzgebiet „Haseldorfer Binnenelbe mit Elbvorland“.

Ein Störfall beispielsweise infolge eines Lecks in den Rohrleitungen oder eine Havarie eines 345 m langen LNG-Tankschiffs hätten gravierende Auswirkungen auf diese Gebiete, die dortigen Lebensraumtypen und wertbestimmenden Arten,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Es ist daher zutreffend, wenn der UVP-Bericht ausführt, dass zusammenfassend festzustellen sei, dass erhebliche Auswirkungen infolge von Havarien möglich seien; es ist indes unzutreffend, wenn es weiter heißt, dass aber das Risiko für derartige Unfälle „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61). Tatsächlich würde dieses Risiko durch 240 An- und Abfahrten von Q-Max-LNG-Tankern und 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe erheblich erhöht, siehe dazu ausführlich sogleich Ziffer 7.

Ein Un- oder Störfall zur Brutzeit würde beispielsweise den Bestand der genannten Vogelarten in dem Gebiet und damit die Erhaltungsziele für das Gebiet erheblich beeinträchtigen oder vernichten. Die Ausblendung dieser Auswirkungen unter anderem wegen einer angeblich nur „leichten Erhöhung" des Havarieriskos ist mit dem europäischen und nationalen FFH-Recht nicht vereinbar. Im Ergebnis kann in Anbetracht einer in hohem Maße defizitären Prüfungsgrundlage eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen und Zielarten der FFH- und Vogelschutzgebiete nicht ausgeschlossen werden (so aber Heft 11, S. 178, 588). Eine den gesetzlichen Anforder ungen entsprechende UVP ist auch wegen unzureichender Ermittlungen in naturschutzfachlicher Hinsicht ausgeschlossen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.22 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.23) (2) Dass die (auch mit Gefahrguttransporten) hoch frequentierte Bundeswasserstraße Elbe kein wichtiger Verkehrsweg sein soll und deshalb ebenfalls als Schutzobjekt nicht betrachtet wurde, erstaunt sehr und ist rechtswidrig.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1
Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.23 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.24) cc) Vollständig unerwähnt ist, dass sich südlich des beabsichtigten Standorts und jenseits der Schwingemündung atomare Anlagen befinden, nämlich das (zwar nicht mehr in Betrieb befindliche) Atomkraftwerk Stade sowie insbesondere das Lager für schwach- und mittelradioaktive Abfälle. Der Betrieb dieses Lagers ist bis 2046 genehmigt.

Etwa bei Havarien auf der Elbe kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Auswirkungen bis in den Bereich des atomaren Lagers reichen, das gilt nicht nur, aber insbesondere auch für den Fall einer Gaswolkenexplosion,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Im Rahmen der atomrechtlichen Schadensvorsorge, so wie sie seit der Kalkar-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts unverändert gilt (vgl. BVerfG, Beschl. v. 8. August 1978 – 2 BvL 8/77, BVerfGE 49, 89, 143), sind auch prognostische Einschätzungen über künftige Entwicklungen und Geschehensabläufe einzustellen. Das heißt, Gefahren und Risiken durch Störwirkungen von außen bzw. von Dritten müssen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik „praktisch ausgeschlossen" erscheinen.

Das wiederum bedeutet, dass bei der Beurteilung von Schadenswahrscheinlichkeiten nicht allein auf das ingenieurmäßige Erfahrungswissen zurückgegriffen werden darf, sondern Schutzmaßnahmen auch anhand bloß theoretischer Überlegungen und Berechnungen in Betracht zu ziehen sind, um Risiken auf Grund noch bestehender Unsi-

cherheiten oder Wissenslücken zuverlässig auszuschließen. Unsicherheiten bei der Risikoermittlung und -bewertung sind nach Maßgabe des sich daraus ergebenden Besorgnispotenzials durch hinreichend konservative Annahmen Rechnung zu tragen.

Auch wenn hier das vorhandene atomare Lager nicht direkt an den beabsichtigten Standort angrenzt, so wären nach den soeben dargestellten Grundsätzen jedenfalls die Auswirkungen einer Havarie von LNG-Tankschiffen auf der Elbe auf das atomare Lager in die Betrachtungen miteinzubeziehen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.24 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.25) dd) Unmittelbar südlich von dem geplanten LNG-Terminal und Anleger befindet sich schließlich das Chemiewerk der Firma Dow. Dabei handelt es sich um einen Störfallbetrieb der „oberen Klasse“ im Sinne des Störfallrechts. Der Betrieb unterliegt den erweiterten Pflichten der Störfall-Verordnung (Information nach §§ 8a und 11 der Störfall-Verordnung für die Öffentlichkeit“ u.a. der Firma Dow Deutschland Anlagengesellschaft bmH). Auf dem Anlagengelände werden kennzeichnungspflichtige Gefahrenstoffe gelagert. Gehandhabte gefährliche Stoffe sind Chlor, Propylen, Propylenoxid, Phosgen und Salzsäuregas.

Chlor kann Brand verursachen oder verstärken, es führt zu Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht Haut-, Augen- und Atemwegsreizungen. Chlor ist überdies als sehr giftig für Wasserorganismen eingestuft. Bei Propylen handelt es sich um ein „extrem entzündbares Gas“. Propylenoxid ist ebenfalls „extrem entzündbar“, zudem giftig bei Hautkontakt oder Einatmen; es verursacht Hautreizungen und schwere Augenreizungen; es kann die Atemwege reizen, genetische Defekte verursachen und Krebs erzeugen. Phosgen verursacht Lebensgefahr beim Einatmen und verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden. Salzsäuregas ist giftig beim Einatmen; es verursacht schwere Verätzungen der Haut und schwere Augenschäden.

Nördlich des geplanten Standorts befindet sich die Oxidfabrik der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), ebenfalls ein Störfallbetrieb der „oberen Klasse“. In der weiteren Umgebung sind weitere Störfallbetriebe der „oberen Klasse“ angesiedelt.

Im UVP-Bericht heißt es dazu, dass auch untersucht worden sei, *„ob es zwischen den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen des Energie-Terminals einschließlich des Umschlags an AVG und LK II und den störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen der benachbarten Betriebsbereiche der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS), der Buss Terminal Stade GmbH & Co. KG und der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH zu Dominoeffekten kommen könnte. Den Berechnungen wurden die Anlagenteile zugrunde gelegt, die die größte zusammenhängende Stoffmenge enthalten oder bei denen aufgrund der Betriebsbedingungen die größten Auswirkungen zu erwarten sind. Berücksichtigt wurde unter anderem auch die Freisetzung von LNG aus den Verbindungsleitungen zwischen den Löschköpfen von AVG und LK II mit dem landseitigen Energie-Terminal. Im Gutachten konnte gezeigt werden, dass zwischen betrachteten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Dominoeffektes erfüllten. Ein Dominoeffekt wird daher vernünftigerweise ausgeschlossen (vgl. ISC 2021a, S. 24 und S. 41 f.).“* (Heft 11, S. 79)

Diese Schlussfolgerung geht bereits deshalb fehl, weil bestimmte Szenarien wie beispielsweise das Zurückbrennen zur Austrittsquelle und die damit einhergehenden Folgen oder die Folgen einer Havarie nicht mit Blick auf Dominoeffekte zu den Chemiebetrieben betrachtet worden sind,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Vorstehendes ist umso erstaunlicher, weil die Besonderheit am Standort Stade gerade darin besteht, dass es sich bei der Elbe um ein stark befahrenes Revier handelt und der geplante Liegeplatz sich weit flussaufwärts befindet. Es gibt weltweit zurzeit keinen Liegeplatz zum Laden bzw. Löschen verflüssigter Gase, auf den die eben genannten Kriterien zutreffen (siehe auch nachfolgende Erläuterungen unter Punkt 7.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.25 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.26) Laut Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) müssen Maßnahmen zur geschuldeten landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes an Ort und Stelle des Eingriffs ansetzen, da anderenfalls die Anforderungen verfehlt werden, welche die Rechtsprechung an eine solche Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes richtet. Auf Bützflether Gebiet sind keine Ausgleichsmaßnahmen in Form von Kompensationsflächen für den Verlust von Fläche durch das hier beantragte Projekt angedacht. Auch kleinräumig vorhandene Potenziale werden nicht genutzt wie die Grünachse zwischen dem Industriegebiet und dem (Wohn-)Ort Bützfleth. Für Baustelleneinrichtungen oder Lager vorübergehend genutzte Flächen werden nicht wiederhergestellt oder sogar aufgewertet mit dem Hinweis auf übergeordnete Planungen, die hier Industrienutzungen vorsehen. Auch wird die Inanspruchnahme deshalb nicht als wesentliche Beeinträchtigung gewertet und findet damit keinen Niederschlag bei der Berechnung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Eine entsprechende Berücksichtigung und Berechnung ist aber erforderlich, da bei der Ausweisung der Industrieflächen in den übergeordneten Planungen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung noch keine Anwendung erfuhr.

Kompensationsflächen müssen laut BNatSchG jedoch zumindest in einem sachlich-funktionellem Zusammenhang mit dem Eingriff stehen; die beeinträchtigten Funktionen müssen gleichartig wiederhergestellt werden. Während ein Ausgleich nicht am Ort des Eingriffs erfolgen muss, muss er sich zumindest jedoch auch dort auswirken. Gerade dieses letzte Kriterium ist im Falle der vorgesehen Ausgleichsflächen jedoch nicht gegeben. Die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen liegen in anderen naturräumlichen Zusammenhängen und können für die verdrängten Arten (Flora wie Fauna) kein Ersatzlebensraum darstellen.
Ein rein rechnerischer bilanzieller Ausgleich/Ersatz verkennt die Bedeutung der Lebensraumvernetzung.

Die Ausgleichs-/Ersatzflächen befinden sich in Natura 2000 – Gebieten, die schon im derzeitigen Zustand eine sehr hohe Wertigkeit besitzen. Die Ausgleichsmaßnahmen haben Veränderungen des derzeitigen Zustands zum Ziel, ohne dass belegt wird, dass dadurch eine tatsächliche höhere Lebensraumqualität entsteht, die auch den aus dem Vorhabengebiet verdrängten Arten nützt. Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.26 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.27) Gleichzeitig werden durch das Vorhaben Gebiete mit teils sehr hoher Bedeutung für den Artenund Biotopschutz und die Erhaltung der biologischen Vielfalt irreversibel zerstört (Bützflether Außendeich, Bützflether Sand). Auf den benannten Gebieten brüteten im Jahr 2020 unter anderem Baumpieper, Gartenrotschwanz und Gartengrasmücke – allesamt Vogelarten mit erhöhter Bedeutung für den Artenschutz. Darüber hinaus sind bauzeitliche Beeinträchtigungen auch der Lebensraumfunktion weiterer wertgebender Brut- und Rastvögel wie u.a. Reiher- und Stockente und verschiedener Fledermausarten zu erwarten.
Der UVP-Bericht stuft diese Verluste jedoch nicht als erheblich im Sinne des UVPG ein, da die betroffenen Flächen innerhalb eines gültigen Bebauungsplans liegen und damit „unabhängig vom geplanten Vorhaben ein weitgehender Wert- und Funktionsverlust auf einer deutlich größeren Fläche des Gebietes zu erwarten“ sei (Heft 11, S. 381). Diese Aussage ist weder fachlich noch rechtlich haltbar,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.27 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.28) Aus den Unterlagen folgt, dass Grundlagen des UVP-Berichts fehlerhaft bzw. unvollständig ermittelt und beschrieben worden sind. Damit ist auch aus naturschutzfachlicher Sicht eine ordnungsgemäße UVP von vornherein ausgeschlossen.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.28 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.29) 7. Gefährdung des Schiffsverkehrs durch LNG-Anleger und dessen Betrieb; erheblich erhöhte Havarierisiken und deren Umweltfolgen in hohem Maße defizitär bzw. gar nicht betrachtet

Die Deutsche Bucht ist eines der am stärksten befahrenen Reviere der Welt, mit einem großen Verkehrsaufkommen zum Hamburger Hafen. Bei der Elbe handelt es sich dementsprechend um eine stark befahrene Bundeswasserstraße.
Der geplante Anleger befände sich weit, nämlich 60 km, flussaufwärts. Der geplante Anleger befände sich zudem genau in dem Bereich, in dem Richtungsänderungen der Schifffahrt nötig sind („Vorlage zur Antragskonferenz“ vom Oktober 2020, S. 104). Die Unterelbe verändert dort ihren Verlauf, sie „knickt ab“.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, darf es keine massiven Einschnitte in den Verkehrsablauf geben, wenn die LNG-Tankschiffe die Deutsche Bucht und die Elbe befahren. Das kann nicht gewährleistet werden:

a) Beabsichtigt sind 240 An- und Abfahrten im Jahr mit erforderlichen 180°-Wendemanövern von 345 m langen LNG-Tankschiffen und 584 An- und Abfahrten von LNG-Schiffen verschiedener Größe mit entsprechenden Manövern (vgl. Erläuterungsbericht, S. 55).
Dafür steht nur eine Trassenbreite von 300 - 320 m zur Verfügung (vgl. Heft 10a, S. 28). Die Fahrrinne hat eine Tiefe 13,9 m, direkt angrenzend an die Fahrrinne bestehen Tiefen von lediglich um die 6,5 m bis zu 0,7 m bzw. teilweise gibt es sogar trockenfallende Bereiche (vgl. Heft 0, Bl. 20, Seekarte).
Es gibt - aus guten Gründen - weltweit keinen Standort, der auch nur ansatzweise vergleichbare nautische Bedingungen aufweist (vgl. auch Heft 10a, S. 1).

b) Zur Ausführung kommen soll für den Anleger die Variante 3. Sie biete mit Längs- und Querwand einen guten Schutz für die Gas-Tanker. Mit einem Abstand von 160 m zum Fahrwasser sei die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs noch ausreichend gegeben. Das rückwärtige Auslaufen aus dem Hafen sei durch umfassende Versuchsläufe getestet und „für gut befunden“ worden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 23). Beim Auslaufen aus dem Hafen sei rückwärtiges Manövrieren erforderlich. Das rückwärtige Auslaufen und Drehen im Elbstrom ließe sich aber zügig „in einem tolerierbaren Zeitfenster“ durchführen, ohne dass der Schiffsverkehr übermäßig behindert werde (vgl. Erläuterungsbericht, S. 44).

c) Tatsächlich findet sich aber nirgendwo der Zeitbedarf für die 240 An- und Abfahrten mit Wendemanövern im Fahrwasser von 345 m langen Q-Max-LNG-Tankern sowie für die 584 An- und Abfahrten von LNG-Tankschiffen verschiedener Größe mit ihren jeweiligen Wendemanövern im Fahrwasser. Ein „tolerierbares Zeitfenster“ besteht tatsächlich nicht, Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des Hamburger Energietisch e.V. zur Kenntnis und weist die Stellungnahme hinsichtlich einer vorhabenbedingten Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Elbe und der Unvollständigkeit der Antragsunterlagen zurück.
Wie bereits auch die Antragstellerin dargelegt hat, wurde von der für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständige WSV im Rahmen des Verfahrens ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diesbezüglich ihrerseits keine Bedenken bestehen. Vielmehr ist eben die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch geeignete schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen der WSV sicherzustellen. Für die einzelnen Fahrten der Fahrzeuge (FSRU und LNG-Tanker) werden Genehmigungen auf Basis des § 57 Seeschifffahrtsstraßenordnung zu beantragen sein. Diese Genehmigungen werden durch die WSV erteilt und dienen dem Zweck der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.
Die ebenfalls verfahrensbeteiligte Lotsenbrüderschaft Elbe, deren Mitglieder für die tatsächliche Durchführung der An- und Ablegemanöver verantwortlich sind, hat bzgl. einer möglichen Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt ebenfalls keine Bedenken geäußert.
Die Einschätzung einer generellen Erhöhung des Havarierisikos, alleine auf Basis von Schiffsabmessungen und Fahrrinnenbreiten teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die

Antragstellerin hat im Rahmen von Modellierungen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen) nachgewiesen, dass die entsprechenden Bemessungsschiffe (hier: Q-Max Tankschiffe) die An- und Ablegemanöver, einschließlich des Rückwärtseindrehens in die Fahrrinne mit entsprechender Schlepperunterstützung absolvieren können.

Text Stellungnahme:
(B.3.30) d) Die Abstandsangabe von 160 m ist zudem unzutreffend. Tatsächlich ragen zwei der im Zusammenhang mit dem Anleger geplanten Bauwerke nicht nur näher als 160 m an das Fahrwasser heran, sie ragen sogar über den Tonnenstrich hinaus und in das Fahrwasser hinein (vgl. die Abbildungen Erläuterungsbericht, S. 10, sowie Heft 0 Bl. 2, Bl. 3).

Die Folgen, dass diese Bauwerke durch LNG-Tankschiffe bei Ein- und Ausfahren oder durch den vorbeifahrenden Schiffsverkehr gerammt werden, sind überhaupt außer Acht geblieben.

In der „Nautischen Simulationsanalyse“ werden die Bauwerke des Anlegers bezeichnenderweise nur unvollständig dargestellt, insbesondere fehlen dort die über den Tonnenstrich ragenden Bauten (vgl. Heft 4, Abb. 5 ff.). Zugleich zeigt die Nautische Simulationsanalyse in Abb. 9 aber eindrücklich, wie aufwändig auch nur eine einzige rückwärtige Ausfahrt eines LNG-Tankschiffs und mit wie vielen einzelnen Manöverschritten direkt im Fahrwasser sie verbunden wäre.
Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise des Hamburger Energietisch e.V. zur vermeintlich unzutreffenden Darstellung der Abstände des AVG zum Fahrwasser und zur Komplexität des Ablegemanövers zur Kenntnis und weist die Bedenken des Hamburger Energietisch e.V. zurück.
Die Antragstellerin hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Erwiderung glaubhaft dargelegt, dass die im Antrag auf Planfeststellung gemachten Angaben zum Abstand der Hafenanlagen zum Fahrwasser korrekt sind. Auch kann die Planfeststellungsbehörde der Stellungnahme des Hamburger Energietisch e.V. in Bezug auf das Fehlen von Anlagenteilen in der nautischen Simulationsstudie nicht folgen. Im Rahmen der Simulationsstudie sind An- und Ablegemanöver simuliert worden, wobei im Modell nur die hierfür relevanten Anlagenteile zu berücksichtigen sind. Kann z. B. ausgeschlossen werden, dass ein Anlagenteil von einem der manöverbeteiligten Schiffe berührt werden kann, da es z. B. zu tief unter Wasser liegt, muss dieses nicht bei der Simulation berücksichtigt werden.
Die Komplexität des Ablegemanövers mit Rückwärtseindrehen bei beschränkten Platzverhältnissen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unstrittig. Allerdings ist alleine diese Komplexität kein Versagensgrund, sondern erfordert vielmehr ein erhöhtes Maß an Planung und Umsicht bei den Beteiligten. Dass die Manöver grundsätzlich sicher durchgeführt werden können, hat die Antragstellerin nachgewiesen (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen).

Text Stellungnahme:
(B.3.31) e) Die Nautische Simulationsanalyse ist zudem weiter defizitär:
Alle Simulationsläufe wurden nur am Tag bei guter Sicht gefahren. Auf Simulationen mit verminderter Sicht oder bei Dunkelheit wurde verzichtet (Heft 4, S. 20). Das bildet die Realität in Norddeutschland und auf der Elbe schlechterdings nicht ab.

Einschränkungen wie z. B. maximale Geschwindigkeiten bei Ein- und Auslaufen, maximale Drehraten (RoT) oder sonstiges wurden im Zuge der Studie ausdrücklich nicht berücksichtigt (vgl. Heft 4, S. 22).
Verhält es sich aber so, kann weder der Zeitbedarf für Wendemanöver usw. beurteilt und ins Verhältnis zur Blockade des auf der Elbe durchlaufenden Schiffverkehrs gesetzt werden, noch kann eine valide Aussage über An- und Abfahrten insbesondere auch bei nicht idealen Wetterbedingungen getroffen werden.

f) Die Nautische Simulationsanalyse gesteht bereits selbst zu:
„*Es zeigte sich in allen Läufen, dass aufgrund des geringen Manöverraumes, frühzeitige Reaktionen auf ungewünschte Bewegungstendenzen erforderlich sind und wenig Spielraum für Fehlerkorrekturen vorhanden ist.“* (Heft 4, S. 37)
Trotz Zugrundelegung theoretischer „Idealbedingungen“ ergibt sich aus der „Laufliste“ der Nautischen Simulationsanalyse (Heft 4, S. 25) vor allem aber tatsächlich, dass ein maßgeblicher Anteil der Simulationsläufe als „nicht sicheres Manöver/Kollision“ und „kritisches Manöver ohne Reserven“ bewertet wurde, und zwar für alle drei Bemessungsschiffe. In 40 Prozent (!) der - unter unvollständigen/unzureichenden/die Realität nicht abbildenden Bedingungen, siehe oben - durchgeführten Simulationsläufen ist danach keine ausreichende Sicherheit für An- und Abfahrt gegeben.

Und: Wenn in einem ersten Simulationslauf kein sicheres An- und Ablegen möglich war, wurde teils für den zweiten Simulationslauf die Windstärke reduziert (vgl. Heft 4, z. B. S. 30, 31). In der Praxis lässt sich die Windstärke nicht reduzieren.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist hier kein Mangel in den Antragsunterlagen festzustellen.
Um die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Elbe zu gewährleisten, wird die Elbe durch die WSV als Bundeswasserstraße betrieben. So wird z. B. bei Witterungsverhältnissen, die ein sicheres Befahren der Elbe oder ein Manövrieren auf der Elbe nicht mehr sicher zulassen (z. B. Sturm, schlechte Sicht) die Fahrt auf der Bundeswasserstraße eingeschränkt. Eine solche Einschränkung für den gesamten Verkehr oder für einzelne Schiffsklassen (z. B. Begrenzung des Tiefganges, Gefahrgutschiffe) hat regelmäßig zur Folge, dass Schiffe in der deutschen Bucht auf Reede liegen und auf die Erlaubnis zum Befahren der Elbe warten müssen. Im Falle des AVG muss beispielsweise ein gelöschter LNG-Tanker ggf. bis zur Freigabe des Auslaufmanövers im AVG verbleiben.
Die Antragstellerin hat die Durchführbarkeit der relevanten Manöver bei hierfür bereits kritischen Wetterbedingungen durch Computersimulationen ausreichend nachgewiesen. Die Modellierung von Manövern bei Witterungsbedingungen, bei denen das Manövrieren ohnehin als unzulässig (keine Freigabe durch WSV) oder als aus nautischen Gründen undurchführbar eingestuft wird, ist hier nicht erforderlich.

Einschränkungen für Geschwindigkeiten oder Drehzahlraten im Rahmen der Simulationsstudie erachtet die Planfeststellungsbehörde nicht als zwingend erforderlich. Die An- und Ablegemanöver werden von der jeweiligen Schiffsführung mit Unterstützung durch Lotsen und Schlepper durchgeführt. Hierbei wird die Schiffsführung die Drehraten und Geschwindigkeiten an die jeweilige Situation anpassen müssen.

Wie die Antragstellerin im Rahmen ihrer Erwiderung bereits darlegt, ist das Ziel der nautischen Simulationsstudien nicht darzulegen, dass die simulierten Manöver jederzeit und unter allen äußeren Bedingungen durchgeführt werden können. Ziel der Simulationen

ist es vielmehr, die Grenzen aufzuzeigen innerhalb derer die Manöver sicher durchgeführt werden können. Hierzu ist es zwangsläufig erforderlich, dass ein wesentlicher Teil der Simulationsläufe als nicht durchführbar oder zu unsicher eingestuft wird. Auch die Anpassung der Modellparameter muss zwangsläufig solange erfolgen, bis eine sichere Durchführung der Manöver simuliert wird. Nur so kann festgestellt werden, unter welchen Bedingungen (z. B. Wind, Strömung, fehlende Schlepper) die Durchführung der Manöver zugelassen werden kann.

Text Stellungnahme:
(B.3.32) g) Die Anwendung der Empfehlungen der SIGTTO bezüglich des sicheren Anlaufens des Hafens insbesondere bezüglich „One Way Traffic“ und „Escort Towing“ wären für den Standort Stade nicht möglich (vgl. Heft 10a, S. 1).

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis des Hamburger Energietisch e.V. zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Antragstellerin in dem von ihr im Rahmen des Verfahrens beigebrachten Heft 10a gutachterlich bescheinigt bekommt, dass sowohl die Deutsche Bucht als auch die Elbe sicher durch ein Q-Max Tankschiff befahren werden können.

Text Stellungnahme:
(B.3.33) h) Betrachtet worden sind übrigens vor allem die An- und Ablegemanöver als solche, nicht deren Rückwirkungen auf den durchlaufenden Schiffsverkehr. Das ist umso bemerkenswerter, weil § 25 SeeSchStrO die Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser klar wie folgt regelt:
„Im Fahrwasser haben dem Fahrwasserverlauf folgende Fahrzeuge unabhängig davon, ob sie nur innerhalb des Fahrwassers sicher fahren können, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die in das Fahrwasser einlaufen, das Fahrwasser queren, im Fahrwasser drehen, ihre Anker- oder Liegeplätze verlassen.“

Anders ausgedrückt, zum und vom Anleger ein- und auslaufende LNG-Tankschiffe müssen Vorfahrt gewähren und dürfen nicht blockieren oder auch nur behindern.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis des Hamburger Energietisch e.V. zur Kenntnis. Die Planfeststellungsbehörde setzt die Einhaltung der SeeSchStrO durch die den AVG anlaufende Schifffahrt als selbstverständlich voraus. Das daraus ein Versagensgrund für das beantragte Vorhaben entsteht, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

Text Stellungnahme:
(B.3.34) i) Die Annahme, dass das Risiko für Unfälle auf der Unterelbe „vorhabensbedingt nur leicht erhöht“ werde (vgl. Heft 11, S. 61), ist vor diesem Hintergrund schlechterdings nicht haltbar. Der auf dieser Annahme basierende UVP-Bericht ist auch insofern grundlegend defizitär und blendet wahrscheinliche durch Havarien verursachte Umweltfolgen aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.34 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.35) 8. Keine Zufahrtsmöglichkeit für LNG-Tankschiffe zum Anleger; Elbvertiefung wäre mit Vorgaben der Wasserrahmen-Richtlinie nicht vereinbar

a) Gegenstand des Planfeststellungsantrags sind explizit „nur“
Hafenanlagen, Richtfeuer, Sektorenfeuer, Erdarbeiten, Straßenanbindung, Deichbau, Sandaufspülung inkl. Spülwasserrückleitung, Klei- und Sandzwischenlagerung, Einleitung Niederschlagswasser, bauliche Gründung Löschwasserentnahme, Unterhaltung Hafensohle, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 9).

Die erforderliche Elbvertiefung im Zufahrtsbereich auf 16,4 m wird zwar verschiedentlich erwähnt, so unter anderem auch im UVP-Bericht, tatsächlich ist diese aber gar nicht, siehe soeben, beantragt.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.35 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.36) Jedenfalls fehlt es an einem Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen des Baggerguts (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11 f.). Ein solcher Antrag ist betreffend den Anleger in Wilhelmshaven bereits mit Blick auf eine Baggergutmenge von „lediglich“ 880.000 m^3 gestellt worden. Für die hier in Rede stehende Menge von 2,5 Mio. m^3 Baggergut müsste dessen Ablagerung „erst recht“ geklärt werden. Tatsächlich wird sie, offenbar mangels geeigneter und umweltschutzfachlich vertretbarer Bereiche in der Nordsee, einfach ausgeklammert. Vor diesem Hintergrund scheidet eine Elbvertiefung aus.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.36 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.37) Der Anleger wäre damit für LNG-Tankschiffe nicht erreichbar und damit in der Sache funktionslos, es handelte sich um eine „Vorratsplanung“ für den Fall einer Elbvertiefung.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.37 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.38) b) Rein vorsorglich sei in diesem Zusammenhang auf Folgendes hingewiesen: Die Wasserrahmen-Richtlinie 2000/60/EG (WRRL) enthält in Art. 4 Abs. 1 lit. a) iv WRRL das Umweltziel eines Phasing-Out für bestimmte Schadstoffe, unter anderem für Quecksilber, Cadmium und Blei. Die Phasing-Out-Verpflichtung sieht vor, die Verschmutzung durch diese und andere prioritäre Stoffe schrittweise zu reduzieren und die Einleitungen, Emissionen und Verluste prioritärer gefährlicher Stoffe zu beenden oder schrittweise einzustellen.

Der UVP-Bericht führt insofern aus:
„Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist die Phasing-Out-Verpflichtung derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert. Für die Emissionsbegrenzung fehlt es bisher an einer Regelung, die den Anforderungen aus Art. 16 Abs. 6 WRRL genügt. Die Phasing-Out-Ver-pflichtung für die Begrenzung der Freisetzung von prioritären Stoffen in die Gewässer beschränkt sich vielmehr auf die Festlegung der jeweils geltenden UQN. Weitergehende Maßnahmen sind vom europäischen Richtliniengeber bisher bewusst nicht festgelegt worden (BVerwG, Urteil vom 02.11.2017, 7 C 25/15, juris Rn. 53).“ (Heft 11, S. 1136 f., siehe auch S. 1167 f.)

Das ist eine unzutreffende Wiedergabe der Rechtsprechung. In dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts geht es um die Frage der Festsetzung von Emissionsgrenzwerten für (prioritär) gefährliche Stoffe im Sinne der WRRL im Hinblick auf die punktuelle Einleitung in Gewässer. Das Bundesverwaltungsgericht hat judiziert, dass es *für die Emissionsbegrenzung von Punktquellen* bisher an einem den Anforderungen des Art. 16 Abs. 6 WRRL genügenden Vorschlag der Kommission fehle (vgl. BVerwG, Urt. v. 2. November 2017 - 7 C 25/15, NVwZ 2018, 986 Rn. 53).

Die Phasing-Out-Verpflichtung gilt auch mit Blick auf diffuse Quellen. Vorliegend geht es aber um solche diffusen Einträge von prioritären (gefährlichen) Stoffen durch Initial- und Unterhaltungsbaggerungen:

„Nach der Vertiefung werden laufende Maßnahmen zur Erhaltung der Solltiefe im Unterhaltungsbereich auf einer Fläche von 29,0 ha notwendig sein. Der Tideeinfluss sorgt für einen ständigen Austausch von Sedimenten zwischen Hafenbecken und Elbe. Durch die Verringerung der Strömung im Hafen fehlt die Schleppkraft und die Teilchen setzen sich auf der Sohle ab. Um dem entgegenzuwirken, werden durch den Einsatz einer vom Schlepper gezogenen Egge mit Luftinjektion die Sedimente aufgewirbelt und unterstützt durch den Lufteintrag in Schwebe gehalten.“ (Erläuterungsbericht, S. 32)

Auf die diffusen Einträge ist die Rechtsprechung zu Einleitungen aus Punktquellen gerade nicht, jedenfalls direkt übertragbar.
Der UVP-Bericht verhält sich dazu gleichwohl nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.38 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.39) Der UVP-Bericht lässt insoweit übrigens auch die Auswirkungen der Ablagerung von 2,5 Mio. m^3 Baggergut in der Nordsee außer Acht.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.39 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.40) c) Maßgeblich ist insoweit überdies, dass der EuGH in seiner Entscheidung zur Weservertiefung (Urt. v. 1. Juli 2015 – C 461/13, NVwZ 2015, 1041) klargestellt hat, dass die Pflichten aus der WRRL für alle Einzelgenehmigungen gelten. Der EuGH hat weiter klargestellt, dass sowohl das Verschlechterungsverbot (Art. 4 Abs. 1 lit. a) i WRRL) als auch das Verbesserungsgebot in jedem Einzelfall gelten.

Gegen das Verbesserungsgebot wird nach Auffassung des EuGH bereits dann verstoßen, wenn durch eine Maßnahme *die Einhaltung des vorgegebenen Ziels gefährdet* wird. Nach der WRRL kommt dabei insbesondere auch Schwermetallen eine besondere Bedeutung zu.

Die maßgeblichen Werte etwa für Quecksilber werden in den Gewässern flächendeckend nicht eingehalten. Im Sediment der Elbe sind viele Schwermetalle, unter anderem Quecksilber, Cadmium und Blei, abgelagert. Diese würden durch die beabsichtigten Bau- und (kontinuierlichen) Ausbaggerungsarbeiten mobilisiert, Beweis: Sachverständigengutachten.

Das heißt die Konzentration dieser Stoffe im Elbwasser würde kontinuierlich bis Ende 2043 (immer wieder) erhöht, so dass ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot tatsächlich nicht auszuschließen ist. Jedenfalls würde die Erreichung des - nicht disponiblen – guten chemischen Zustandes maßgeblich erschwert, es würde gegen das Verbesserungsgebot verstoßen, Beweis: Sachverständigengutachten.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.40 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.41) Die Ausführungen des UVP-Berichts, wonach das Vorhaben nicht die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Zustands sowie des guten chemischen Zustands verhindere oder verzögere und dem Verbesserungsgebot somit nicht entgegenstehe (Heft 11, S. 1137, 1168), sind dementsprechend unzutreffend. Das gilt noch einmal in besonderer Weise, weil die Erreichung des guten ökologischen Potenzials sowie des guten chemischen Zustands bereits bis zum Jahr 2027 erreicht sein muss.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.41 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(B.3.42) Der UVP-Bericht lässt schließlich auch außer Acht, dass 2,5 Mio. m^3 Baggergut irgendwo abgelagert werden müssen. Tatsächlich dürfte - unabhängig von den Umweltauswirkungen von Verklappungen - eine Verklappung in der Nordsee nicht möglich sein, da keine dort keine geeigneten und umweltfachlich vertretbaren Bereiche mehr zur Verfügung stehen,
Beweis: Sachverständigengutachten.

Ohne Ablagerungsmöglichkeit kommt eine Elbvertiefung nicht in Betracht.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, es wird auf die Ausführungen zu B.1.42 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

III.3 Einwendungen

III.3.1 Einwendung C.1

Einwendung **C.1** vom 10.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.1.1) […] hiermit legen wir Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren „Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen-Erweiterung in Stade Bützfleth ein.
Wir sehen erhebliche Einschränkungen für unser Grundstück auf der Elbinsel Krautsand […].

- Es ist von einer enormen Staubbelästigung auszugehen, ebenfalls Lärm und Geruch.
- Wie sieht es mit gesundheitlichen Schäden aus?
- Der Wert unseres Grundstückes wird gemindert.
- Es ist von einem enormen Schattenfall auszugehen.
- Daher lehnen wir die Planung ab.

(C.1.2)

- Es sollte ein anderer Standort gefunden werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.

Die hier vorgebrachte Einwendung richtet sich ausschließlich gegen die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, wird die vorliegende Einwendung als gegenstandslos angesehen, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

III.3.2 Einwendung C.2

Einwendung **C.2** vom 15.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.2.1) Unser Mandant ist Eigentümer und Betriebsleiter eines landwirtschaftlichen Betriebes, der von der Hofstelle unter der postalischen Anschrift […] geführt wird. Unser Mandant bewirtschaftet ca. 170 ha und hält insgesamt ca. 300 Mastrinder. Das Wohnhaus unseres Mandanten, in dem auch die Eltern unseres Mandanten als frühere Betriebsinhaber wohnen, sowie die Stallungen des landwirtschaftlichen Betriebs liegen unmittelbar südlich angrenzend an der Kleilagerfläche, die zur Realisierung des im Betreff benannten Bauvorhabens geplant wird. Zur besseren Übersicht der Örtlichkeiten übersenden wir anliegend eine Luftbildaufnahme von Google Maps [*interne Anm.: siehe Akte*], aus der sich das Wohnhaus, die Stallungen des Betriebes unseres Mandanten sowie die davon nördlich angrenzende geplante Kleiablagerungsfläche ergibt.

Nördlich zur geplanten Kleiablagerungsfläche liegt die Straße „Zur Elbaussicht'; in dem Bereich finden vor allem touristische Nutzungen statt. Erst kürzlich wurde dort ein Hotel umfangreich saniert.

Nach der 32. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Drochtersen sind für die geplante Kleilagerfläche im westlichen Bereich ein Sondergebiet für Reiten, Sport und Spiel und im östlichen Bereich eine Mischgebietsfläche dargestellt.

(C.2.2) Es bestand auf dem Vorhabengrundstück bis vor Kurzem Wald, der rechtswidrig ohne entsprechende Waldumwandlungsgenehmigung durch den Eigentümer der Fläche gerodet wurde, so dass nach wie vor von einer Waldnutzung auszugehen ist.

(C.2.3) Das Vorhaben ist bereits als bauplanungsrechtlich unzulässig zu beurteilen. Öffentliche Belange gemäß § 35 Abs. 3 BauGB, insbesondere die Darstellungen des geltenden Flächennutzungsplans, stehen dem Bauvorhaben entgegen.

(C.2.4) Darüber hinaus werden – wie wir nachfolgend noch darstellen werden – schädliche Umwelteinwirkungen durch die Lagerfläche hervorgerufen und Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege und des Boden- und Grundwasserschutzes erheblich beeinträchtigt. Auch diese öffentlichen Belange stehen ebenfalls dem Bauvorhaben entgegen.

(C.2.5) Mit der Realisierung des Vorhabens wird eine erhebliche Lärmbelastung verbunden sein. Der Transport des Erdmaterials soll über den östlich belegen Deichverteidigungsweg erschlossen werden. Insoweit ist zu erwarten, dass sowohl tags als auch nachts die Transporte geplant sind. Dies wird mit erheblichen Lärmbeeinträchtigungen verbunden sein und zu unzumutbaren Beeinträchtigungen unseres Mandanten und seiner Familie führen.
Darüber hinaus sollen auf der Kleilagerfläche Dumper, Bagger und Raupen zum Einsatz kommen. Auch dies wird zu unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen führen.

(C.2.6) Nach den bisher vorgelegten Unterlagen wurde eine Immissionsprognose für das Vorhaben nicht erstellt.

(C.2.7) Die mit dem Lärm verbundenen Beeinträchtigungen werden nicht nur zu einer Beeinträchtigung unseres Mandanten und seiner Familie führen, sondern auch die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere die Haltung der Mastrinder, beeinträchtigen. Der zu erwartende Lärm wird zu einer erheblichen Unruhe bei den Mastrindern führen, so dass deutlich geringere Tageszunahmen beim Gewicht der Tiere zu erwarten sind.

(C.2.8) Darüber hinaus werden mit dem Bauvorhaben erhebliche Staubbelastungen und gesundheitliche Beeinträchtigungen für unseren Mandanten und seine Familie verbunden sein. Insbesondere bei Trockenheit wird der maßgeblich vorherrschende Nord-West-Wind Staub auf das Grundstück unseres Mandanten, in die Stallungen und das Wohnhaus unseres Mandanten und seiner Familie transportieren. Aufgrund der Schadstoffbelastungen des Bodenabbaumaterials - man kann durchaus von einer Sondermülldeponie ausgehen - sind erhebliche Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten.
Aus den Planunterlagen ergibt sich, dass das Bodenmaterial, das eingelagert ist, zum Teil stark mit Schadstoffen belastet sein kann. In Heft 11, ARSU, ist folgendes dazu beschrieben:
„*Die Ergebnisse dieser zusätzlichen Sedimentanalysen der Ingenieurgesellschaft Dr. Michael Beuße mbH (2022) bestätigen Art, Ausmaß und räumliche Variabilität der von HPC AG (2021) für den Vorhabenbereich festgestellten Belastungen. Die Zusammenstellung der Ergebnisse in Tabelle 20 macht auch deutlich, dass von den oberflächennahen Belastungen nicht auf die der tieferen Schichten geschlossen werden kann. Sie können gleich, geringer, aber auch höher sein als in den oberflächennahen Sedimenten."*

Ein Teil der heute nachgewiesenen Schadstoffe stammt aus dem vorherigen Jahrhundert. Bis in die 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts war das Elbwasser stark mit Schadstoffen belastet. Diese haben sich an Schwebstoffen angeheftet und haben sich im strömungsberuhigten Bereich abgelagert. Deswegen ist zu erwarten, dass sich diese Schadstoffe in tiefere Sedimentschichten eingelagert haben und die Belastungen des abzulagernden Kleibodens eher höher ist als bei höheren Bodenschichten.

Dieses Bodenmaterial soll nunmehr auf der Kleiablagerfläche gelagert werden. Bei Durchtrocknung des Materials ist davon auszugehen, dass sich enorme Staubbelastungen ergeben und damit kontaminiertes Bodenmaterial auf das Grundstück unseres Mandanten, aber auch auf die von ihm bewirtschafteten Flächen durch Wind getragen werden.
Diese Folgen haben aber zwingend zu unterbleiben, insbesondere um die Gesundheit unseres Mandanten und seiner Familie, aber auch die Tiere zu schützen und um die Bewirtschaftung überhaupt fortsetzen zu können.

(C.2.9) Aufgrund der Staubbelastung ist auch eine Beeinträchtigung der Photovoltaikanlage durch Verschmutzung zu erwarten. Dadurch werden erhebliche Einbußen bei der Leistung der Photovoltaikanlage entstehen.

(C.2.10) Nach Beschreibung der Betriebsabläufe sollen belastete Sedimente im Kleilager getrennt werden. Austretendes Wasser soll über das vorhandene Entwässerungssystem und ergänzende Gräben abgeleitet werden. Eine Folienunterlage und eine gesonderte untersuchungsbegleitende Abführung von Sicker- und Oberflächenwasser mit fachgerechter Entsorgung von belastendem Sediment soll Schadstoffeinträge verhindern.

Diese Planungen werden schädliche Umwelteinwirkungen wohl nicht verhindern können. vermögen nicht zu überzeugen [*interne Anm.: unvollständiger Satz im Original*]. Denn die bisherigen Untersuchungen des Bodenmaterials haben ergeben, dass nur ein

kleiner Teil der Sedimente so niedrige Belastungen aufweisen wird, dass diese uneingeschränkt verwertet werden könnten. In Heft 11, Seite 134, wird insoweit ein Prozentrang von 16 genannt. Der weitüberwiegende Teil wird belastet und zum Teil derart schwer belastet sein, dass erhebliche Beeinträchtigungen drohen. Vor diesem Hintergrund ist eher von einer Realisierung einer Mülldeponie für Sonderabfall auszugehen als von einer hier euphemistisch beurteilten Lagerfläche für Bodenmaterial. Entsprechende Schutzanforderungen sind jedenfalls einzuhalten.

(C.2.11) Darüber hinaus ist trotz der zum Teil geplanten Lagerung des Abfalls auf Folien etc. zu erwarten, dass belastetes Wasser in das Erdreich sickert und dort zu schädlichen Boden- und Grundwasserbeeinträchtigungen führt. Hierbei wird das zu erwartende Wasser, das im Bodenmaterial vorhanden ist, aber auch bei Regenfällen immer wieder durch das Bodenmaterial sickern. Danach wird es von unserem Mandanten als Hinteranlieger in seinen Gräben aufgenommen werden müssen. Dadurch ist eine Schadstoffbelastung und Übersalzung des Wassers in den Gräben zu erwarten. Die von unserem Mandanten gehaltenen Rinder können deswegen nicht mehr über die Gräben getränkt werden. Es muss daher vermieden werden, dass das Wasser der Lagerfläche in die Gräben eingeleitet wird.

(C.2.12) In dem Zusammenhang ist ferner zu berücksichtigen, dass das Wasser auch in das südwestlich belegene Naturschutzgebiet „Schilf- und Wasserfläche Krautsand Ostende" fließen wird. Auch dort sind aufgrund der Schadstoffbelastungen erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten.

(C.2.13) Aufgrund der zu erwartenden Nutzung des Deichverteidigungsweges ist zu erwarten, dass unser Mandant über den Deichverteidigungsweg nicht mehr seine von ihm bewirtschafteten Flächen erreichen kann.

(C.2.14) Darüber hinaus wird die geplante Verbreiterung des Deichverteidigungsweges ohne Inanspruchnahme von Grundstücksteilen unseres Mandanten nicht möglich sein. Zur Bereitstellung von Flächen für die Verbreiterung des Deichverteidigungsweges ist unser Mandant nicht bereit. Die Planungen führen daher zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Eigentums unseres Mandanten aus Art. 14 Abs. 1 GG.

(C.2.15) Bisher wurde bei den Planungen nicht in den Blick genommen, dass mit der Realisierung des Bauvorhabens der Tourismus auf der Elbinsel Krautsand massiv beeinträchtigt wird. Derartige Beeinträchtigungen liegen nicht im öffentlichen Interesse.

(C.2.16) Darüber hinaus sind auf der Fläche zahlreiche Biotope vorhanden. Die Fläche hat einen erheblichen naturschutzfachlichen Wert. Dies wurde nicht vollständig und ausführlich bisher überprüft. Die Belange stehen ebenfalls der Realisierung des Bauvorhabens entgegen.

(C.2.17) Alternativen für den Standort der Kleilagerfläche wurden offenkundig bisher nicht geprüft. Um die Belastungen unseres Mandanten zu reduzieren, sollte der Standort verlegt werden. Unser Mandant könnte auf den Flurstücken […], für eine entsprechende Nutzung eine Gesamtfläche von ca. 7,3 ha anbieten. Ferner stehen auf dem als Industriefläche festgesetzten Grundstück […], noch ca. 5,5 ha Fläche zur entsprechenden Nutzung zur Verfügung. Diese Flächen liegen deutlich näher am Ruthestrom und sind deswegen besser als der in Blick genommene Standort geeignet.
Die Bedingungen einer entsprechenden Nutzung wären natürlich noch zu verhandeln.

(C.2.18) In dem Zusammenhang wird kritisiert, dass mit der Bekanntgabe für das Planfeststellungsverfahren auf ein Kleilager „am Ruthestrom" hingewiesen wird. Das ist irreführend, da die bisher geplante Kleilagerfläche gerade nicht am Ruthestrom liegt.

(C.2.19) Bei Nutzung der vorgenannten Flächen unseres Mandanten könnten Fahrwege deutlich reduziert und ggf. Staub- und Immissionsbelastungenvauf ein zumutbares Maß begrenzt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.
Die hier vorgebrachte Einwendung richtet sich ausschließlich gegen die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, wird die vorliegende Einwendung als gegenstandslos angesehen, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

III.3.3 Einwendung C.3 und C.11

Einwendung **C.3** vom 25.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.3.1) Unsere Mandantin ist durch das im Betreff näher bezeichnete Planvorhaben in ihren Eigentumsrechten nicht unerheblich betroffen.
Namens und im Auftrage unserer Auftraggeberin erheben wir daher Einwendungen gegen das beabsichtigte Vorhaben.
Folge der beabsichtigten Schaffung eines LNG Terminals in Bützfleth ist die Aufnahme und Verschiffung von 1,25 Mio. Kubikmeter Kleierde von Bützfleth nach Drochtersen. Diese soll über den auch von unserer Mandantin genutzten Verladeplatz Am Ruthenstrom umgeschlagen werden.
Insoweit ist unsere Mandantin durch das beabsichtigte Vorhaben gravierend betroffen:

(C.3.2) 1. Hafenanlage der Gemeinde Drochtersen Am Ruthenstrom
Unsere Mandantin ist […]. Die Produktionsstätte liegt im Bereich der Gemeinde Drochtersen. Daher werden von unserer Auftraggeberin die Hafenanlagen […] ca. 10-mal pro Jahr für die Verladung von Booten auf Seeschiffe genutzt.
Im Rahmen des Verladevorganges befindet sich das zu beladende Seeschiff bis zu drei Tage am Verladeplatz.
Diese Verladetätigkeit darf, wie in bisherigem Umfang, nicht durch das beabsichtigte Planvorhaben eingeschränkt werden.

Darüber hinaus setzt unsere Mandantin am Verladeplatz bis zu 10-mal im Jahr Boote zu Probefahrten ins Wasser.
Auch insoweit ist ein uneingeschränkter und barrierefreier Zugang des Verladeplatzes […] für die wirtschaftlichen Abläufe des Betriebes unserer Mandantin unumgänglich.
Die Nutzung des gemeindeeigenen Löschplatzes und dessen Verkehrsanbindung an den Betrieb unserer Auftraggeberin ist daher existenziell notwendig und muss in jedem

Fall in bisherigem Umfang gewährleistet bleiben und Vorrang vor der geplanten Entladung von Kleierde haben.
Dies ist bislang durch die vorgelegten Planunterlagen nicht hinreichend sichergestellt.

(C.3.3) 2. Vertiefung des Ruthenstroms im Mündungsbereich
Die Verschiffung der 1,25 Mio. Kubikmeter Kleierde wird nach den bisherigen Planungen der Antragstellerin in relativ kurzer Zeit umzusetzen sein.
Hier dürfte ein Zeitrahmen von lediglich 8 Monaten beabsichtigt sein. Dies kann nach fachkundiger Auffassung unserer Mandantin nur in einem tideunabhängigen Betrieb umzusetzen sein.
Aufgrund der derzeitigen Wassertiefe sowohl im Mündungs- als auch im Hafenbereich ist dies jedoch nicht möglich.
Daher folgert unsere Mandantin, dass der Vorhabensträger den Mündungs- und Hafenbereich des Ruthenstroms vertiefen wird, um einen tideunabhängigen Anlauf von Baggerschuten zu ermöglichen.
Dies hätte unmittelbare Auswirkungen auf die Tätigkeit unserer Mandantin. Sie befürchtet für einen solchen Fall einen erheblichen Anstieg von schiffserzeugten Sogwellen und Strömungen im Ruthenstrom, die zu Schäden an Uferbauwerken und Schlengelanlagen und den dort befindlichen Schiffen und Booten führen wird.
Nach den derzeitigen Planunterlagen sind hinreichende Vorkehrungen vor solchen Schäden nicht getroffen.
Zudem decken die derzeit ausgelegten Planunterlagen eine Vertiefung des Ruthenstroms nicht. Sollte eine Vertiefung durchgeführt werden, so wäre sie jedoch zwingend in dem Planfeststellungsverfahren aufzunehmen. Ggf. ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

(C.3.4) 3. Bebauungsplan 37 A der Gemeinde Drochtersen
Schließlich weist unsere Mandantin darauf hin, dass in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen jeglicher Hinweis auf den rechtsverbindlichen Bebauungsplan 37 A der Gemeinde Drochtersen fehlt.
Insoweit ist klarzustellen, dass der beabsichtigte Umschlag von Kleierde in einem Bereich stattfinden würde, der dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 37 A der Gemeinde Drochtersen zuzuordnen ist. Die Auflagen dieses Bebauungsplanes sind auch während der Umsetzung des Vorhabens der Vorhabenträgerin einzuhalten.

(C.3.5) Zudem dürfen die beabsichtigten Umschlagsmaßnahmen nicht zu einer Einschränkung der Betriebsführung unserer Mandantin führen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich etwaiger Lärmimmissionen.
Insoweit sind die vorgelegten Planunterlagen gemäß den Ausführungen zu Ziffer 1. bis 3. zu ergänzen.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.
Siehe zur Erledigung der Einwendungen auch C.11.1.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wurde durch Erklärung der Einwenderin (siehe Einwendung C11) vom 25.11.2022 für erledigt erklärt. Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Einwendung **C.11** vom 25.11.2022 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(C.11.1) in vorstehender Angelegenheit stellen wir klar, dass [s]ich unsere Einwendungen erledigt haben.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

III.3.4 Einwendung C.4, C.13

Einwendung **C.4** vom 25.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.4.1) Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben Anleger für verflüssigte Gase mit Südhafen- Erweiterung in Stade-Bützfleth

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir sind Eigentümer des Hauses […], sind infolgedessen von der Planung betroffen und machen zu den ausgelegten Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens die folgenden Stellungnahmen und Einwendungen geltend und beantragen den Planfeststellungsbeschluss nicht zu fassen, da

- die Antragsunterlagen unvollständig und fehlerhaft sind,
- die tatsächliche Wohnbebauung nicht korrekt angenommen und dargestellt wird,
- die Antragsunterlagen widersprüchliche und teilweise falsche Angaben zum Schallschutz enthalten,
- die Kompensationsmaßnahmen, Ausgleichs bzw. Ersatzmaßnahmen nicht in der Nähe des Eingriffs vor Ort erfolgen sollen,
- das Drehen der Tankschiffe mit Längen bis 350 m im Strom mit einer Breite von 320 m nicht ausreichend dargelegt wird,
- die Störfallverordnung nicht beachtet werden.

Wir haben uns die Unterlagen für den LNG-Anleger angesehen. Unterlagen für die Anlagen an Land liegen noch nicht aus. Dabei sind beide Anlagen nur gemeinsam denkbar.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück. Zur Begründung wird im Einzelnen auf die nachfolgenden Punkte der Abwägung verwiesen.

Text Stellungnahme:
(C.4.2) Der eigentliche Antrag liegt uns nicht vor. Der Inhalt kann allenfalls indirekt aus den darauf bezugnehmenden Inhalten der ausliegenden Unterlagen der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) geschlossen werden. Behandelt wird in den Unterlagen vor allem die Umweltverträglichkeitsprüfung, nicht das eigentliche Genehmigungsverfahren. Ohne diesen Antrag kann nur indirekt und damit möglicherweise falsch aus den Unterlagen herausgelesen werden, was NPorts will. Ob dieses Verfahren formal korrekt ist, wird gegebenenfalls gerichtlich geklärt werden müssen.
Alternativ beantragen wir, die Auslegung unter Beifügung der vervollständigten Unterlagen zu wiederholen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Antrags-/ Planunterlagen wurden vollständig ausgelegt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist diese Einwendung zurück. Das Planfeststellungsverfahren wurde, wie unter Ziffer II.2.2 dargelegt, rechtmäßig durchgeführt. Die Öffentlichkeit wurde durch Auslegung der erforderlichen Planunterlagen, den Erläuterungsbericht mit Antrag eingeschlossen, ordnungsgemäß beteiligt.

Text Stellungnahme:
(C.4.3) Folgendes ist uns aufgefallen:

LNG-Tankschiffe
Länge der Tankschiffe:294,9 bis 345,3 m
Breite der Tankschiffe: 45,8 bis 53,8 m
Tiefgang: 9,0 bis 12,5 m
Fahrrinnen-Breite: 300 m und damit deutlich kleiner als Schiffslänge

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe die Erwiderung zu B.1.4., B.1.5.

Abwägung PFB:
Die im Rahmen der Einwendung getroffenen Aussagen zu den Abmessungen der den AVG-Bützfleth anlaufenden Schiffe sind korrekt. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist hier nicht erforderlich.

Text Stellungnahme:
(noch C.4.3) Das Einlaufen in das Hafenbecken und das Auslaufen aus dem Hafenbecken wurde am Computer simuliert und gelingt danach mit 4 Schleppern je 70 to Pfahllast bei moderatem Wind. Wie verfahren werden soll, wenn es - wie gegeben - mehrtägig stärkere Winde herrschen oder sogar Sturm, wird nicht behandelt. Dies ist ein eklatanter Mangel der Unterlagen.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Befahrverbote der WSV werden selbstverständlich berücksichtigt.

Abwägung PFB:
Um die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Elbe zu gewährleisten, wird die Elbe durch die WSV als Bundeswasserstraße betrieben. So wird z. B. bei Witterungsverhältnissen, die ein sicheres Befahren der Elbe oder ein Manövrieren auf der Elbe nicht mehr sicher zulassen (z. B. Sturm), die Fahrt auf der Bundeswasserstraße eingeschränkt. Eine solche Einschränkung für den gesamten Verkehr oder für einzelne Schiffsklassen (z. B. Begrenzung des Tiefganges, Gefahrgutschiffe) hat regelmäßig zur Folge, dass Schiffe in der deutschen Bucht auf Reede liegen und auf die Erlaubnis zum Befahren der Elbe warten müssen. Im Falle des AVG muss beispielsweise ein gelöschter LNG-Tanker ggf. bis zur Freigabe des Auslaufmanövers im AVG verbleiben.
Die Antragstellerin hat die Durchführbarkeit der relevanten Manöver bei hierfür bereits kritischen Wetterbedingungen durch Computersimulationen ausreichend nachgewiesen. Die Modellierung von Manövern bei Witterungsbedingungen, bei denen das Manövrieren sowieso als unzulässig (keine Freigabe durch WSV) oder als aus nautischen Gründen undurchführbar eingestuft wird, ist hier nicht erforderlich.
Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist hier kein Mangel in den Antragsunterlagen festzustellen.

Text Stellungnahme:
(noch C.4.3) Wie weit die Schiffe beim Auslaufen quer in die Fahrrinne reichen, konnten wir aus den Unterlagen nicht verifizieren. Wir erinnern an die Havarie der MS Zoe im August 2015, als man ernsthaft befürchtete, dass sich das Schiff quer über die Fahrrinne legen und dann zerbrechen könnte. Wie ein solches Szenario ausgeschlossen werden soll, können wir den Unterlagen nicht entnehmen. Wir Empfinden die Unterlagen insoweit als mangelhaft.

In der Potenzialanalyse zur LNG-Infrastruktur vom Oktober 2017 heißt es dazu recht kritisch auf Seite 133: „*5.5.1 Schiffsverkehr & Anlegen Das Fahrwasser in Stade-Bützfleth ist nur knapp breiter als 460 m. Für das Wendemanöver für ein Q-Max mit ca. 350 m Länge steht nur sehr begrenzt Platz zur Verfügung. Dies behindert sowohl das Erreichen als auch das Verlassen des Terminals, was bei der engen Taktung für den Hamburger Hafen starke Auswirkungen haben könnte.*“

Erwiderung Antragstellerin:
Es wird klargestellt, dass die MS ZOE nicht im Elbfahrwasser havariert ist. Die Möglichkeit des bei den Ablegemanövern der LNG-Tanker notwendigen rückwärtigen Eindrehens in das Fahrwasser ist in den Heften 4 und 12w dargelegt.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin weist die Durchführbarkeit der An- und Ablegemanöver in den Antragsunterlagen in ausreichendem Umfang und der erforderlichen Tiefe nach (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen). Wie weit ein auslaufendes Schiff hierbei im Einzelfall in die Fahrrinne hineinragt ist nur insofern von Bedeutung, als es nicht weiter in die Fahrrinne hineinragen darf als die Fahrrinne breit ist. Es darf also nicht über den gegenüberliegenden Rand der Fahrrinne hinausragen. Dass dies nicht der Fall ist, wird nachgewiesen.
Während der Durchführung des Ablegemanövers ist die Fahrrinne für den den AVG passierenden Schiffsverkehr zu sperren oder das Manöver so zu planen, dass zum Zeitpunkt des Manövers kein Schiffsverkehr stattfindet. Dieses Vorgehen ist allerdings nicht unüblich und verursacht aus sich heraus nicht bereits eine nicht tolerable Erhöhung der Havarierisiken.
Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist hier kein Mangel in den Antragsunterlagen festzustellen.

Text Stellungnahme:
(noch C.4.3) Dem Heft 10a Risikoanalyse LNG Stade ist zu entnehmen, dass die Trassenbreite der Elbe tatsächlich nur 320 m zwischen Glückstadt und Wedel beträgt. Der Nachweis, dass bei einer Trassenbreite der Fahrrinne von 320 m Schiffe mit einer Länge von 350 m gedreht werden können und wenn ja, unter welchen Bedingungen, fehlt in den Antragsunterlagen. Das erscheint uns ein Mangel der ausgelegten Unterlagen zu sein. Hier müsste nachgebessert werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe Punkt B 1.29 sowie zudem vorstehend: Der Nachweis, dass und unter welchen Bedingungen in der Fahrrinne gedreht werden kann, ist in den Unterlagen der MTC – Heft 4 und Heft 12w der Antragsunterlagen – enthalten.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin weist die Durchführbarkeit der An- und Ablegemanöver in den Antragsunterlagen in ausreichendem Umfang und der erforderlichen Tiefe nach (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen).

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist hier kein Mangel in den Antragsunterlagen festzustellen. Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(noch C.4.3) Bis auf die Assistenzschlepper wurde bei der Simulation auf das Einbeziehen weiteren Verkehrs, fahrend oder ruhend, verzichtet. Was diese Aussage zur Befahrbarkeit des Elbstromes zu Zeiten des Drehens der Gastanker für die sonstige Schifffahrt bedeutet, können wir den Unterlagen nicht entnehmen. Wird der sonstige Schiffsverkehr in dieser Zeit gestoppt? Wenn ja, gibt es dazu eine Rechtsgrundlage? Es handelt sich bei der Elbe immerhin um eine Bundeswasserstraße, auf der der durchgehende Verkehr immer Vorfahrt vor querenden oder – hier – drehenden Schiffen besitzt. Die Unterlagen erscheinen uns unvollständig und damit der Antrag nicht genehmigungsfähig zu sein.

Erwiderung Antragstellerin:
Es wurden 6 Auslauf Wendemanöver gefahren mit einer durchschnittlichen Dauer von 18 Minuten. Dieses stellt keine signifikante Beeinträchtigung der Koordination des Verkehrs auf der Elbe dar.

Abwägung PFB:
Während der Durchführung des Ablegemanövers ist die Fahrrinne für den den AVG passierenden Schiffsverkehr zu sperren oder das Manöver so zu planen, dass zum Zeitpunkt des Manövers kein Schiffsverkehr stattfindet. Aus diesem Grund ist es auch nicht erforderlich, bei der Simulation des Ablegemanövers weiteren Schiffsverkehr zu berücksichtigen.
Evtl. erforderliche Sperrungen werden durch die WSV im Rahmen der Wahrnehmung der ihr durch Art. 89 GG übertragenen Aufgaben veranlasst. Die Zuständigkeit des Bundes für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und für die Regelung des Schiffsverkehrs ist im Einzelnen durch Bundesgesetze (z. B. WaStrG) geregelt.
Die Planfeststellungsbehörde kann sich der Einschätzung des Einwenders, dass die Antragsunterlagen unvollständig sind, nicht anschließen und weist die Einwendung als unbegründet zurück.

Text Stellungnahme:
(noch C.4.3) Den Unterlagen wird entnommen, dass einlaufende Tankschiffe den Flutstrom nutzen und das Auslaufen der Tanker bei Tidewechsel von Ebbe zu Flut erfolgt, wenn der Schiffsverkehr auf der Elbe minimiert ist. Der auslaufende Tanker dreht in die Fahrrinne (Heft 11, S. 184). Wie das Wenden im Elbstrom konkret erfolgt, wird in den Antragsunterlagen nicht dargelegt. Die Antragsunterlagen erscheinen von daher unvollständig.

Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass durch den LNG-Anleger bis zu 120 zusätzliche Schiffsbewegungen (≅ 2 x pro Woche) alleine bei den LNG-Anlandungen stattfinden. Bei Einlaufen und Auslaufen des Hafen Bützfleth-Süd befahren also ≅ 4 x pro Woche LNG-Tankschiffe die Elbe. Die Elbe ist ein stark befahrenes Revier und der Liegeplatz Stade liegt weit (60 Meilen) flussaufwärts. Die im Erläuterungsbericht als ***kurze*** Revierfahrt bezeichnete Strecke ist tatsächlich für eine enge Fahrrinne sehr lang. Weltweit gibt es zurzeit keinen Liegeplatz zum Laden und Löschen verflüssigter Gase, auf den diese Kriterien zutreffen. Unsere Bedenken gegen die Anlandung von großen LNG-Tankschiffen werden in den Antragsunterlagen nicht ausgeräumt.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin weist die Durchführbarkeit der An- und Ablegemanöver in den Antragsunterlagen in ausreichendem Umfang und der erforderlichen Tiefe nach (Hefte 4 und 12w der Antragsunterlagen).
Die Planfeststellungsbehörde kann sich der Einschätzung des Einwenders, dass die Antragsunterlagen unvollständig sind, nicht anschließen.

Auch wenn die Elbe ein stark befahrenes Revier darstellt, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine erhebliche Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs vorliegend nicht anzunehmen. Dementsprechend führt auch die WSV aus: „Aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht gibt es keine grundsätzlichen Bedenken gegen das geplante Vorhaben.“ (siehe A.19.5).
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bedenken zur Kenntnis, teilt diese jedoch nicht.

Text Stellungnahme:
(C.4.4) **Kompensationsflächen**
Der Plan zeigt eine ökologisch hoch interessante Struktur von Gräben, Altarmen, Teichen, Pütten usw., die für Ausgleichsmaßnahmen vor Ort zur Verfügung stehen und genutzt werden. [*Interne Anm.: Dieser Satz ist im übermittelten PDF nicht schwarz auf weiß sichtbar und erschien erst beim Herauskopieren des Textes in dieses Word-Dokument*.]
Übersichtsplan Bützflethersand und Stadersand mit Püttflächen, Teichen, Gräben, Süderelbe, Altarm Süderelbe, Elbe und Schwinge

Koppe stuft in Biotopkartierung Bützflethersand vom Juni 2009 nicht unerhebliche Teile des bisher unbebauten westlich des ehemaligen VAW-, jetzt AOS-Geländes gelegenen Bereichs als von hoher Bedeutung für den Naturschutz ein. Diese Einstufung nicht in die Realität beachtendem Maße in die Überlegungen zu Kompensationsmaßnahmen einbezogen zu haben ist ein entscheidender Mangel der vorgelegten Unterlagen.

In den Umweltfachlichen Unterlagen (Heft 11) wird auf Seite 362 die vorhandene Fläche mit sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz des Bützflether Außendeichs und des Bützflether Sands mit 365 ha angegeben. Weiter ergibt sich die besondere Bedeutung des Gebietes aus der sehr hohen Bedeutung für Brutvögel und der hohen Bedeutung für Biotope, Pflanzen, Rastvögel, Säuger und Amphibien. Auch diese Bewertung führt nicht dazu, Kompensationen vor Ort durchzuführen.

Kompensationsflächen sind stattdessen vorgesehen in

- Schwinger Hangwald
- Polder Hagen-Deinste
- Schwinge Wiesen
- Krautsand

Wie schon vorgetragen, finden wir keine Hinweise darauf, dass auf Bützflether Gebiet Ausgleichsmaßnahmen angedacht wurden oder vorgesehen sind. Wenn das zutrifft und durchgezogen wird, dann schieben Rat und Verwaltung aber auch die Genehmigungsbehörde die Einrichtung des vor 50 Jahren geplanten ca. 200 m breiten Streifen Schutzgrüns zwischen Industrie und Wohnen auf den Sankt Nimmerleinstag.

Wenn wir uns recht erinnern, hat die Stadtverwaltung versprochen, notwendige Kompensationsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen zu nutzen, um das Naturschutzgebiet Asselersand mit dem Ufer der Schwinge zu verbinden und bei dieser Gelegenheit den im Flächennutzungsplan geplanten Grünstreifen über fällig werdende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu finanzieren. Der Streifen Schutzgrün kann mit lockerer Baum-

und Gebüschbepflanzung, mit Gras- und Wasserflächen so gestaltet werden, dass zumindest ganz wesentlich ein ortsnaher Ausgleich und Ersatz für Flora und Fauna geschaffen werden kann. Die jetzt vorgelegte Planung erscheint insoweit mangelhaft.

Mit Anbindung des oben dargestellten, noch vorhandenen und einigen neuen Wasserflächen mit Verbindungssiel unter der Johann-Grothmann-Straße und unter der Gleistrasse hindurch, Gräben und Püttflächen bis zur Kruken bzw. auch in der Nähe der Eisenbahnbrücke kann Tidewasser von der Süderelbe bis in die Schwinge fließen und kann dabei einen Beitrag für die Gesundung des Elbwassers und der Fischpopulation in der Süderelbe und der Elbe schaffen. Eine Anbindung des in Abbildung 79: dargestellten Biberreviers ist hier außerdem möglich und wünschenswert. Das bestehende Gebiet LK-013 mit sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz kann dadurch weiter aufgewertet werden. Potentiell möglich erscheint uns auch, den Altarm der Bützflether Süderelbe im Industrierevier der Dow mit einzubeziehen.
Der Ausgleich, die Kompensation muss in einem sachlich-funktionellen Zusammenhang mit dem Eingriff stehen; die beeinträchtigten Funktionen müssen gleichartig wiederhergestellt werden. Der Ausgleich muss nicht am Ort des Eingriffs selbst erfolgen, sich jedoch auch dort auswirken. Gerade letztere Forderung aber ist bei den vier für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen nicht gegeben. Das sehen wir als Mangel der Planung an.

Maßnahmen zur geschuldeten landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes müssen an Ort und Stelle des Eingriffs ansetzen, da anderenfalls die Anforderungen verfehlt werden, welche die Rechtsprechung an eine solche Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes richtet (NLWKN). Die Antragsunterlagen sind in Bezug auf die Kompensationen vor Ort mangelhaft und können folglich nicht als Grundlage der Genehmigung herangezogen werden.

Wenn in Heft 11 davon ausgegangen wird, dass die Vorgaben und Planungen in der Landesplanung auf dem Gelände östlich des alten Landesschutzdeiches gewerbliche Nutzung vorsähen und diese Vorgabe zwingend zu beachten sei, so steht dem das Naturschutzrecht entgegen. Es ist zwingend zu prüfen, ob die Planung mit dem Natur- und Landschaftsschutz, auch mit dem Klimaschutzgesetz vereinbar ist. Wenn dieser Nachweis, wie hier gegeben, nicht erbracht werden kann, dann kann die Planung in der vorgesehen Form nicht realisiert werden.

Die obigen Überlegungen nicht angestellt zu haben, ist ein wesentlicher Mangel der bisherigen Planung, die folglich aufgegeben oder korrigiert werden muss.

Erwiderung Antragstellerin:
Für das geplante Vorhaben mussten Kompensationsflächen in einer Größenordnung von rund 215 ha (bei einer Aufwertung um eine Wertstufe) gefunden werden. Der Fokus bei der Suche nach geeigneten Flächen lag daher auf möglichst großen zusammenhängenden Flächen, auf denen vorwiegend wassergebundene Kompensationsmaßnahmen, entsprechend dem Eingriff in den Elbe- und Elbuferbereich, umgesetzt werden können. Die hier eingestellten Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Schwingeniederung liegen in räumlicher Nähe zum Vorhabengebiet und sind im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde in Bezug auf ihre Eignung abgestimmt worden.
Die von den Einwendern angesprochenen Bereiche stehen für Kompensationsmaßnahmen aus mehreren Gründen nicht zur Verfügung und sind dafür auch nicht oder allenfalls sehr eingeschränkt geeignet:
Gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm 2013 des Landkreises Stade sind die Flächen Bützflether Außendeich und Bützflether Sand – in Übereinstimmung mit dem Landraumordnungsprogramm Niedersachsen – als Vorranggebiete für hafenorientierte

wirtschaftliche Anlagen ausgewiesen. Dementsprechend sind sie auch im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stade als gewerbliche Bauflächen und Sonderbauflächen ausgewiesen und Gegenstand von verschiedenen Bebauungsplänen der Stadt. Eine großflächige Kompensationsmaßnahme in diesem Bereich ist daher mit den Zielen der Raumordnung nicht vereinbar.
Die noch vorhandenen Biotope hatten zum Zeitpunkt der Erstellung des Landschaftsrahmenplans (auf den sich die Bewertung in Heft 11 S. 362 bezieht) bereits einen hohen Wert, der sich unter Berücksichtigung der Störwirkungen der vorhandenen Industrie- und Gewerbebetriebe kaum noch steigern lässt, sondern vielmehr durch Ausweitungen der entsprechenden Nutzungen zukünftig weiter zurückgehen wird. Die für eine Kompensationsmaßnahme erforderliche naturschutzfachliche Wertsteigerung lässt sich also dort nicht oder nur sehr eingeschränkt realisieren.
Die im Flächennutzungsplan dargestellten Grünstreifen sind für Schutzpflanzungen vorgesehen, die die noch nicht realisierten Gewerbeflächen gegebenenfalls von der nahegelegenen Wohnbebauung trennen würden. Als Kompensationsflächen für das Hafenbauvorhaben sind sie aufgrund ihrer Zweckbestimmung und des Störpotenzials der angrenzend vorgesehenen Gewerbeflächen jedoch nicht geeignet.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Das Kompensationskonzept entspricht im Gegenteil den rechtlichen Anforderungen. Die Einwendung verkennt, dass es einen Vorrang von Ausgleichs- gegenüber Ersatzmaßnahmen in § 15 BNatSchG nicht gibt. Maßnahmen zur landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sind nicht erforderlich, da der Landschaftspflegerische Begleitplan keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG festgestellt hat.

Text Stellungnahme:
(C.4.5) Schallschutz
In der Geräuschimmissionsprognose wird nur der LNG-Anleger für die LNG-Tankschiffe und zwei weiteren Liegeplätzen berücksichtigt. Wir finden keinerlei Angaben zur vorhandenen Schallbelastung aus vorhandener Industrie und vorhandenem Hafen einerseits und deren Überlagerung mit den Geräuschen aus den neuen Liegeplätzen. Vorbelastungsmessungen des Gewerbeaufsichtsamtes Cuxhaven vom 14-07-2015 mit Werten liegen vor deutlich oberhalb der in Wohngebieten zugelassen Schallpegeln. Außerdem fehlt der Einfluss des landseitigen neuen LNG-Terminals. Wir sehen darin einen Mangel der ausliegenden Unterlagen.

In den Unterlagen gibt es Hinweise darauf, dass die umfangreichen Rammarbeiten auch nachts durchgeführt werden sollen. Dazu finden wir bisher keine Informationen für die Lärmbelastung der Wohngebiete aber sehr wohl solche für die angrenzenden FFH-Gebiete. Die Antragsunterlagen sind insoweit unvollständig und folglich mangelhaft. Das dafür wohl vorhandene Müller-BBM-Gutachten 2022b liegt den Unterlagen nicht bei.

Wir weisen darauf hin, dass in Tabelle 38 Heft 11 die IR-Werte Tag für die IO 02 Kreueler Weg, IO 03a Alte Chaussee 120, IO 03c Sperlingsweg 3, IO 03d Alte Chaussee 81A, IO 03f Alte Chaussee 111 unzutreffend angegeben werden. Diese Gebiete liegen in einem Reinen Wohngebiet, wie wir an anderer Stelle nachgewiesen haben. Der IRW Tag ist daher statt mit 60 dB(A) nur mit 50 dB(A) anzunehmen. Der IO 03b liegt zwar tatsächlich im Gebiet des Mischgebiet ausweisenden B-Planes 474/1, gibt damit aber nicht den Charakter der Deichstraße insgesamt wieder, da schon das Haus Deichstraße 9 in einem Wohngebiet liegt, das der Nutzungsklasse Reines Wohngebiet (WR) zuzuordnen ist.

Die Wohngebiete in der Alten Chaussee, dem Sperlingsweg (Aufbauplan Nr. 5 der ehemaligen Gemeinde Bützfleth) und der Deichstraße werden als Mischgebiete angenommen. Eine eigenständige Untersuchung der Schallgutachter mit örtlicher Inaugenscheinnahme und sich daraus ergebender Einstufung in die tatsächlichen Nutzungsklassen der BauNVO findet nicht statt.

Im Schallgutachten wird die unzutreffende und fehlerhafte Einstufung der Nutzung anderer Gutachter übernommen, ohne diese Einstufung zu verifizieren oder zumindest anzugeben, warum die Annahme des Vorgutachters als zutreffend anzusehen ist. Dies ist ein gravierender Fehler des Schallgutachtens, der Schallprognose.

Die vorhandene Wohnbebauung besitzt überwiegend den Charakter eines „Reinen Wohngebietes“, auch wenn in rechtskräftigen B-Plänen „Allgemeine Wohngebiete“ ausgewiesen werden. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass der Flächennutzungsplan (F-Plan) der Stadt Stade weder die bestehende Bebauung in Bützfleth korrekt wiedergibt, noch die Planungsabsicht der Stadt.

Eine Darstellung als Mischgebiet in einem F-Plan wird funktionslos, wenn und soweit die Verhältnisse, auf die sie sich bezieht, tatsächlich oder in der Entwicklung - hier hin zum Wohngebiet - einen Zustand erreicht haben, der eine Verwirklichung der Darstellung als planerische Absicht - hier Mischgebiet mit wohnlicher und gewerblicher Nutzung - auf unabsehbare Zeit ausschließt und wenn diese Tatsache so offensichtlich ist, dass ein in ihre Fortgeltung gesetztes Vertrauen keinen Schutz verdient. Entscheidend dabei ist, ob die Darstellung noch geeignet ist, zur städtebaulichen Ordnung einen sinnvollen und wirksamen Beitrag im Sinne der Steuerung der städtebaulichen Entwicklung zu leisten oder ob die tatsächlichen Verhältnisse vom Planinhalt so massiv und offenkundig abweichen, dass der F-Plan seine städtebauliche Gestaltungsfunktion nicht mehr erfüllen kann (u. a. BVerwG, Beschluss vom 21.12.1999, 4 BN 48/99). Eine solche Fehleinstufung der Nutzungen in Bützfleth ist im F-Plan in großem Umfange gegeben.

Die in Heft 11 Abbildung 54, 55 und 56 in B-Plänen dargestellten Nutzungen entsprechen nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Die rechtskräftigen B-Pläne BÜ 1 Am Friedhof, BÜ 2 Am Flethweg, BÜ 4 Mühlenweg, B-Plan 435 Holunderweg, B-Plan 416 Kolonie setzen „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) fest. Im Gegensatz dazu stellt Heft 11 Abb. 54 und 56 die Gebiete als Mischgebiete (M) dar. Ein eklatanter Fehler der Antragsunterlagen.

Zum anderen weisen die B-Pläne 357 Am Erlenweg und 360 Libellenweg + Kanalstraße Mischgebiete aus, in denen tatsächlich ausschließlich Wohnnutzung existiert. Diese B-Pläne wurden als Mischgebiete ausgewiesen, um die in Mischgebieten zulässige höhere Lärmbelästigung auszunutzen, zuzulassen. Das ist rechtswidrig nach geltender Rechtsprechung (s. h. BVerwG Beschluss vom 21.12.1999, 4 BN 48/99). Die Festsetzung als Mischgebiet ist also gegenstandslos. Die Aufbaupläne 3 Blumenstraße, 4 Am Alten Bahnhof (Elsternweg) und 5 Am Sportplatz + Rosenstraße der ehemaligen Gemeinde Bützfleth, die eindeutig der Behebung der Wohnungsnot dienten und noch heute dienen, werden als Mischgebiete angenommen. Sie sind auf Grund ihrer tatsächlichen Nutzung nach TA-Lärm aber als „Reine Wohngebiete“ einzustufen und besitzen einen entsprechenden Schutzanspruch.

Diese Gebiete entsprechen der Definition von „Reinem Wohngebiet“ entsprechend der Baunutzungsverordnung:
(1) Reine Wohngebiete dienen dem Wohnen.
(2) Zulässig sind
1. Wohngebäude,

2. Anlagen zur Kinderbetreuung, die den Bedürfnissen der Bewohner des Gebiets dienen.
(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden
1. Läden und nicht störende Handwerksbetriebe, die zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Gebiets dienen, sowie kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
2. sonstige Anlagen für soziale Zwecke sowie den Bedürfnissen der Bewohner des Gebiets dienende Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
(4) Zu den nach Absatz 2 sowie den §§ 2, 4 bis 7 zulässigen Wohngebäuden gehören auch solche, die ganz oder teilweise der Betreuung und Pflege ihrer Bewohner dienen.

Die Schutzwürdigkeit der Wohngebiete ist in der TA-Lärm in Verbindung mit der BauNVO in den Gebietseinstufungen Reines Wohngebiet (WR) mit 35 dB(A), Allgemeines Wohngebiet (WA) mit 40 dB(A) und Mischgebiet (MI) mit 45 dB(A) festgelegt. Dies wird in den ausliegenden Unterlagen auch so bestätigt. Die Höhe des Zwischenwertes ist abhängig von dem Charakter des schutzwürdigen Gebietes. Dabei sind nach § 6.6 TA-Lärm *Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen, nach Nummer 6.1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen*. Die direkt westlich des Alten Landesschutzdeiches gelegenen Gebiete fallen nach der Definition der BauNVO unter die Definition „Reines Wohngebiet“ und auch alle in den Aufbauplänen der ehemaligen Gemeinde Bützfleth überplanten Gebiete und die ganze Ortschaft Abbenfleth.

An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass für der B-Plan 602/2 zwar ein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde, er jedoch nie rechtskräftig wurde. In Tabelle 37 wird dies bestätigt mit Hinweis darauf, dass dieser B-Plan noch im Verfahren sei. Aber auch das stimmt nicht mehr. Die B-Pläne 332/3 und 332/1 existieren de facto nicht mehr, da sie den Schallschutz noch mit so genannten Zaunwerten regeln, die aber durch höchstrichterlichen Beschluss nicht mehr anwendbar sind. Die Stadt Stade hat auch aus diesem Grunde beschlossen, einen B-Plan 602 „Chemoastpark Stade (Nord)“ für das Areal 602/1, 602/2, 332/2 und 332/1 aufzustellen. Derzeit ist das gesamte Gelände daher nicht überplant. Die Unterlagen erscheinen insoweit mangelhaft zu sein.

Der Vollständigkeit halber weisen wir darauf hin, dass die Beschreibung und Bewertung des aktuellen Zustandes in Abschnitt 7.2.2 Heft 11 nicht zutrifft, da – wie schon dargelegt – der F-Plan der Stadt Stade die tatsächliche Nutzung und auch die geplante Nutzung des Bützflether Siedlungsgebietes nicht zutreffend darstellt.

In Tabelle 37 wird zum B-Plan 601/1 fälschlicherweise der von IEL-Gutachter vorgeschlagene Emissionswert als einzuhaltender Schallleistungspegel angegeben. Laut Begründung zum BPlan 601/1 wird in Abschnitt 3.8 Immissionsschutz angegeben, dass die in der westlich gelegenen Bebauung zulässigen Orientierungswerte von 60 dB(A) am Tag um 13 dB(A) und von 45 dB(A) in der Nacht um 11 dB(A) unterschritten werden. Daraus wiederum folgt, dass im Wohngebiet an der Alten Chaussee aus dem Gebiet des B-Planes 601/1 nachts nur 34 dB(A) ankommen sollen, die damit den Richtwert für das dortige Reine Wohngebiet einhalten.

Wir gehen davon aus, dass die in Tabelle 37 für den B-Plan 603 angegebenen Werte die Emissionswerte nennen und nicht die immissionswerte. Die Unterlagen sind auch insoweit mangelhaft.

In Tabelle 38 der Umweltfachlichen Unterlagen wird nur auf den „IRW Tag“ Bezug genommen und nicht auf die nächtlichen Werte. Da aber laut vorgelegten Unterlagen nächtlicheRammarbeiten nicht ausgeschlossen werden, hätte eine Gegenüberstellung IRW Nacht zu den Beurteilungspegeln stattfinden müssen. Das hätte ergeben, dass

Rammarbeiten zwischen 20:00 Uhr und 7:00 Uhr (nach AVV Baulärm) nicht zugelassen werden können.

Davon geht auch der Landschaftspflegerische Begleitplan aus, wenn er in Abschnitt 14.2.1 V2 fordert, die Bautätigkeit zum Schutz von Fischotter, Biber, Fledermäuse, nachtaktiver Brutvögel sowie Fischen und Schweinswalen auf die Tagphase (7 Uhr bis 20 Uhr) zu beschränken. Aus den Unterlagen geht nicht unzweideutig hervor, ob nächtliche Rammarbeiten erfolgen dürfen oder sollen.

Nach einmal weisen wir darauf hin, dass die Einstufungen der Immissionsorte IO 02, IO 03a, IO 03b, IO 03c, IO 03d und IO 03e fälschlicherweise einer Mischgebietsnutzung zugeordnet werden.

In nebenstehender Skizze sind die bestehenden Wohngebiete (rot), die geplanten Wohngebiete (rot-gestreift) und die sowohl gewerblich als auch zum Wohnen genutzten Flächen (gelb) gekennzeichnet. Man ersieht daraus, dass die Alte Chaussee mit Ausnahme des Ortskerns keinerlei gewerbliche Nutzung aufweist, also als „Reines Wohngebiet“ nach § 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) einzustufen ist. Die gekennzeichneten landwirtschaftlich genutzten Gebäude (grün) an der Alten Chaussee außerhalb des Ortskerns werden noch dargestellt, sind aber als in Kürze nicht mehr für die Landwirtschaft genutzt anzusehen. Sie sind baufällig.

Auch die Bebauung der 1,75 km langen Deichstraße besitzt den Charakter des „Reinen Wohngebietes“, da der einzige sich an der Deichstraße befindliche Gewerbebetrieb, ein kleiner Blumenladen (Deichstr. 29) nicht stört, den Bedürfnissen der Bewohner des Gebietes dient und nach § 3(3) BauNVO in „Reinen Wohngebieten“ zugelassen werden kann.

An der grundsätzlichen Einstufung der Deichstraße als „Reines Wohngebiet“ ändert auch nichts, dass Deichstraße 1 und 3 im B-Plan 474/1 zutreffend als Mischgebiet ausgewiesen wird. Das in den Antragsunterlagen genannte Haus Deichstraße 5 existiert im Übrigen nicht mehr. Das Haus Deichstr. 9 hingegen ist unzweideutig als Wohngebäude einzustufen.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass – mit Ausnahme zweier Gaststätten – keine gewerbliche Nutzung in der Nacht stattfindet und folglich auch keine Die ermittelten Schallpegel aus üblichem Betrieb des Hafens werden den normativen Richtwerten gegenüber gestellt, nicht den erhöhten Werten auf Grund der Gemengelage. Folglich wird auch nirgendwo abgewogen, wie hoch der Schallpegel in der Gemengelage ansteigen darf. Aus diesem Grunde nehmen auch wir zur Gemengelage nicht weiter Stellung.

Wir haben schon mehrmals darauf hingewiesen, dass diese Gebiete tatsächlich Wohngebiete sind, wenn man der Definition der Baunutzungsverordnung (BauNVO) folgt. Tatsächlich haben die Deichstraße, die Hafenstraße und der Sperlingsweg den Charakter von „Reinen Wohngebieten“ (WR) und die Alte Chaussee gleichfalls, allerdings mit Ausnahme des Ortskerns.

Die Messungen des Gewerbeaufsichtsamtes Cuxhaven am Wohnhaus Storchenstieg 3 im Mai 2015 ergaben eine deutliche Überschreitung des Richtwertes von 40 dB(A) um 5 bis 8 dB(A). Diese Vorbelastungsmessung zeigt, dass die nach TA-Lärm für „Allgemeine Wohngebiete“ zugelassene Lärmbelastung in unzulässigem Maße schon jetzt überschritten wird. Weitere Lärm-Emissionen können nur genehmigt werden, wenn die

vorhandene Lärmbelästigung reduziert wird und zusammen mit der neuen Lärmbelästigung den rechtlich vorgegebenen Wert nicht überschreitet. Das aber ist hier – wie belegt - nicht gegeben.

Die Rammung der Pfähle soll lt. Schallgutachten Tag und Nacht über 14 Wochen (an anderer Stelle heißt es bis zu fünf Monaten) erfolgen. Den Einfluss der Rammgeräusche auf die Wohnbebauung finde ich im Schallgutachte nicht wieder. Wir erinnern daran, welch ein nächtlicher Lärm bei der Rammung der Pfähle für die VAW entstand. Sehr wohl aber wird der Einfluss der Rammung und Betonierung auf die Schutzgebiete am östlichen Elbbereich ermittelt und dargestellt, desgl. der Unterwasserschall.

In Heft 11, S. 93, Abschnitt 5.4.2.5 wird im Gegensatz zur MBB-Schallprognose die Bauzeit auf die Zeit zwischen 7:00 und 20:00 begrenzt. Nur die wasserseitigen Baggerarbeiten erfolgen danach 24 Std am Tag und 7 Tage die Woche. Welches Vorgehen tatsächlich umgesetzt werden soll, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen.

In den umweltfachlichen Unterlagen wird auf Gutachten Müller BBM 2021b, 2022b und 2022d Bezug genommen, die in den ausliegenden Unterlagen nicht enthalten sind. Eine Prüfung der darauf basierenden Aussagen in den Unterlagen ist nicht möglich. Wir halten das für einen nicht nur formalen Fehler.

Die Behauptung in Heft 11, S. 204, dass der Obstmarschenweg das Vorhabengebiet von den Siedlungsflächen trennt, ist nicht zutreffend. Wie wir vorne schon darstellten, befindet und verdichtet sich immer mehr ein Reines Wohngebiet zwischen Obstmarschenweg und Altem Landesschutzdeich, trotzdem der F-Plan dort einen Grünstreifen vorsieht. Die tatsächliche Nutzung wird in den Unterlagen nicht dargestellt, ist aber zu berücksichtigen.

Wir halten die Geräuschimmissionsprognose (Heft 8a der Antragsunterlagen) für mangelhaft und folglich auch die darauf aufbauenden umweltfachlichen Unterlagen (Heft 11).

Erwiderung Antragstellerin:
Nächtliche Rammarbeiten werden nicht durchgeführt.
Das Müller-BBM-Gutachten 2022b Gutachten ist in Heft 8b enthalten und folgt dort auf das Gutachten zum Unterwasserschall.

<u>Schutzansprüche der Immissionsorte</u>
Gemäß TA Lärm sind die Immissionsrichtwerte gemäß der Nutzungsausweisung in Bebauungsplänen zugrunde zu legen. Für die Immissionsorte, für die rechtskräftige Bebauungspläne vorliegen, sind diese entsprechend im Gutachten M167526/01 vom 14.03.2022 aufgeführt. Für Immissionsorte, welche sich im nicht überplanten Bereich befinden, wurden die Schutzansprüche in Übereinstimmung mit vorangegangenen schalltechnischen Untersuchungen sowie unter Berücksichtigung der vorliegenden Nutzungen im Umfeld bestimmt. Die Schutzansprüche wurden zwischenzeitlich von der Hansestadt Stade bestätigt.

<u>Irrelevanz des Vorhabens</u>
In der Geräuschimmissionsprognose (Müller-BBM Bericht Nr. M167526/01 vom 14.03.2022) wird gezeigt, dass die durch den geplanten Betrieb der Anleger zu erwartenden Beurteilungspegel bei Seehafenumschlagsbetrieb um mindestens 28 dB tags und 10 dB nachts und bei sonstigem Betrieb um mindestens 29 dB tags und 12 dB nachts unterhalb der Immissionsrichtwerte der TA Lärm liegen. Die Immissionsorte liegen somit außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens. Eine Bestimmung der Vorbelastung ist als nicht erforderlich angesehen, da die Geräuschimmissionsbeiträge

des Vorhabens nicht relevant zur Geräuschbelastung im Bereich der Wohngebiete beitragen werden.
Ergänzend wird auf die Geräuschimmissionsprognose vom 09.11.2022 (Müller-BBM Bericht Nr. M167526/04, Anhang 4 zur Synopse) verwiesen, die für einzelne Immissionsorte zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln kommt und im Übrigen die vorstehenden Bewertungen bestätigt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an.
Insbesondere ist die Zuordnung der Immissionsorte zur tatsächlichen baulichen Nutzung hier von untergeordneter Bedeutung, da auch die niedrigeren Grenzwerte der TA-Lärm für reine Wohngebiete (nachts 35 dB(A); tags 50 dB(A)) an den im Rahmen der Einwendung in Frage gestellten Immissionsorten unterschritten werden. Es ergeben sich daher keine Mängel, die eine Versagung der Zulassung rechtfertigen können.

Text Stellungnahme:
(C.4.6) Westlich der ehemaligen VAW-Hallen ist eine Aufschüttung des Geländes vorgesehen, die bis in die vorhandene Grünfläche an der Süderelbe reichen soll, um dort Industrieflächen vorzuhalten. Die Grünfläche ist nicht identisch mit dem ehemals vorgesehenen und von uns immer wieder angefordertem Schutzgrün. (Heft 11, S. 91, Abschnitt 5.4.2.3).

Die blau gestrichelt unterlegte Fläche soll aufgespült werden mit Boden, der bei der Anlage des Hafenbeckens anfällt. Die Spülfläche greift in das vorhandene Ufergrün östlich der Bützflether Süderelbe ein (s. h. Pfeil). Laut Unterlagen ist geplant, diese Fläche industriell zu nutzen. Dieses Industriegebiet wäre dann aber unzuträglich und damit unrechtmäßig dicht an die Wohnbebauung der Deichstraße herangeführt. Noch einmal sei darauf hingewiesen, die Bebauung der Deichstraße ist „Reines Wohngebiet“ nach § 3 der Baunutzungsverordnung mit Anspruch auf entsprechendem Schutz durch ausreichendem Abstand zu emittierenden Betrieben und Anlagen.

Außerdem würde mit der in den Antragsunterlagen angenommenen industriellen Nutzung die erklärte Absicht vom Asseler Sand bis zur Schwinge einen Grünkorridor herzustellen, irreversibel verhindert. Eingriffe in bestehende Substanz sind aber unserer Ansicht nach auf das unumgängliche Maß zu beschränken.

Die von der Stadt geplante Verbindung vom NSG Asseler Sand bis zum linken Schwingeufer wäre mit dieser Spülfläche irreversibel verhindert.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass dieses Gebiet westlich der ehemaligen Aluhütte von Koppe im Gutachten als von „hoher Bedeutung“ für den Naturschutz anzusehen ist. Uns erscheint auch die Einstufung als von „sehr hoher Bedeutung“ erlaubt zu sein. Wenn dieses wertvolle Gebiet durch die Aufschüttung vernichtet werden soll, dann müsste dafür erneut Ausgleich geschaffen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Hinweise werden aufgenommen.

NPorts ist mit den Beteiligten in Gesprächen. Die Aufspülung der Sandfläche wird die Realisierung des Grüngürtels nicht beeinträchtigen.

Abwägung PFB:
Die Hansestadt Stade hat im Beteiligungs- und Anhörungsverfahren eine geplante Verbindung vom NSG Asseler Sand bis zum linken Schwingeufer nicht zur Sprache gebracht. Der Planfeststellungsbeschluss regelt ausschließlich die vorübergehende Nutzung der Fläche als Sandlagerfläche und deren Wiederherstellung, nicht jedoch deren weitere Nutzung. Da die Inanspruchnahme der Fläche die Realisierung eines Grüngürtels nicht unmöglich macht, bedarf es hier keiner Entscheidung der Planfeststellugnsbehörde.

Text Stellungnahme:
(C.4.7) Sediment
In Heft 11 der Antragsunterlagen wird auf Seite 128 angegeben, dass durch Bauarbeiten aufgewirbelter Schluff und Sand sich über die ganze Flussbreite ablagern. Damit ist aber nicht zu rechnen, wie Untersuchungen der Abwasserfahne der Dow ergeben haben. Danach erfolgt keine Verwirbelung quer über den Strom. Das Gutachten erscheint insoweit mangelhaft. Ob und wenn ja, wie dies die in Heft 11 getroffenen Aussagen beeinflusst, können wir nicht sagen.

Im gleichen Heft wird eine Zunahme der Sedimentierung um 24 % als geringfügig bezeichnet. Das erscheint uns fragwürdig und wird nicht begründet. Eine Steigerung um 24 % erscheint mir in jedem Fall bemerkenswert und muss m. E. in ihren Auswirkungen beachtet werden. Auch insoweit erscheinen die Antragsunterlagen als mangelhaft.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Einwendung wird seitens der Vorhabenträgerin als unbegründet zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Sedimentverdriftung durchgeführt.
Die Aussage, dass sich durch Bauarbeiten aufgewirbelter Schluff und Sand über die ganze Flussbreite ablagern, ist eine Abschätzung und wurde mit Hilfe empirischer Methoden über den Fließquerschnitt gemittelte Sedimentkonzentrationen in der Wassersäule und Sohländerungen der Elbe ermittelt. Daraus ergeben sich somit über den Flussquerschnitt gemittelte Ergebnisse. Es wird in Kap. 5.5 im letzten Abschnitt angeführt, dass unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus Abschnitt 4.3.3 weiterhin angenommen werden kann, dass sich die Sedimentfahne vorwiegend am westlichen Elbufer ausbreitet, daher ist dort mit Sedimentationen zu rechnen (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.3.3, S. 35 ff. und Kap. 5.5. S. 47). Im Vergleich zum Westufer wird in der Flussmitte und am Ostufer eine zehnfach geringere Sedimentkonzentrationen auftreten, was eine dem Ostufer gegenüber verringerter Sedimentation nahelegt.
Die Zunahme der Sedimentation um 24 % ist nicht mit der bauzeitlichen Sedimentverdriftung und deren gesamter Ausbreitung der Fahne in Verbindung zu bringen. Die 24-prozentige Zunahme entstammt der Modellierung des Sedimenttransportes des Planzustandes, der den geplanten Anleger für verflüssigte Gase (AVG-Anleger) und dessen Hafenbecken mit und ohne Unterhaltung durch Lufteggen enthält. Der maximal um 24 % erhöhte Sedimenttransport ergibt sich nur direkt im Südhafenbecken des bestehenden Anlegers und nur während der Ebbphase durch das aus der Unterhaltung aufgewirbelte Sediment im neu geplanten Hafenbecken. Dies wurde in den Unterlagen beschrieben (Bericht „Anleger für verflüssigte Gase bei Stade-Bützfleth, Sedimentverdriftung und Unterhaltung“ (DHI, April 2022), Kap. 4.4, S. 37).

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung als unbegründet zurück. Die Antragstellerin hat eine Modellierung der Sedimentverdriftung durchgeführt und sich umfänglich mit den Auswirkungen des Vorhabens auseinandergesetzt.

Text Stellungnahme:
(C.4.8) Katastrophen
In Kapitel 7.2.4 von Heft 11 werden mögliche Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen auf etwas mehr als einer Seite beschrieben und bewertet. Das Gefährdungspotential wird zwar in Kurzform dargestellt, konkrete Gefahrenpotentiale werden aber nicht behandelt. Die Auswirkungen von Havarien, von Bedienungsfehlern, von Eingriffe von außen (Unfälle, Terror, Krieg), von Flugzeugabstürzen hätten im Einzelnen dargestellt und auf ihre Auswirkungen untersucht werden müssen. Solche Bedenken teilt auch die Innenministerin Faeser im August 2022 und warnt ausdrücklich vor Angriffen auf Gas-Terminals.

Es bleibt zu befürchten, dass eine Gaswolke freigesetzt wird, die sich in Richtung Gasfackel auf dem Dow-Gelände ausbreitet, dort gezündet wird und zu weiteren Explosionen mit Freisetzung weiterer brennbarer und toxischer Gase an umliegenden Gastanks führt. Ich verweise insoweit auf die Raffinerie- Katastrophe in San Juanica, nördlich von Mexiko-Stade im Jahr 1984.

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass auf dem Dow-Gelände bis zu 1.000 t Chlor in einem Kugelbehälter oberirdisch flüssig bei - 34 °C gelagert werden, in einem Reaktor Phosgen als Zwischenprodukt hergestellt und weiter verarbeitet wird. Außerdem werden flüssige, brennbare und toxische Gase (u. a. Äthylen. Propylen) in oberirdischen Tanks gelagert. Wenn diese Gase freigesetzt werden, ist mit Auswirkungen bis in die Wohngebiete zu rechnen. Die Unterlagen zeigen nicht auf, wie ein solches Szenario verhindert bei Freisetzung von LNG-Gas verhindert werden soll.

Eine vom Tankschiff oder von den Verladeeinrichtungen freigesetzte Wolke aus verdampftem Erdgas kann sich mit Luft mischen. Dabei kann ein explosionsfähiges, ja, sogar ein detonationsfähiges Luft-Gas-Gemisch entstehen und auf dem Dow-Gelände gezündet werden. Die Auswirkungen eines solchen Unfalles würden sich auf Mensch, Natur und Umwelt katastrophal auswirken. Auf die konkrete Darstellung solcher Ereignisse in den Unterlagen zu verzichten, erscheint uns nicht gerechtfertigt und nicht zulässig. Die Unterlagen erscheinen uns erneut unvollständig und daher mangelhaft.

In Abschnitt 7.2.4 der Umweltfachlichen Unterlagen wird ausdrücklich dargestellt:
Durch die verschiedenen unfallbedingten Effekte sind also sowohl tödliche Wirkungen, schwere Verletzungen und gesundheitliche Schäden als auch vorübergehende Belästigungen und Beeinträchtigungen möglich.

Trotz dieser Einsicht werden notwendige Maßnahmen nicht dargestellt. Möglicherweise stehen ausreichende Maßnahmen nicht zur Verfügung. Dann aber kann dem Antrag nicht stattgegeben werden.

Nicht befriedigend, nicht ausreichend und folglich unzutreffend ist die folgende in den umweltfachlichen Unterlagen geäußerte Ansicht:
Zu berücksichtigen ist jedoch, dass ein Risiko für derartige Unfälle durch den bestehenden Schiffsverkehr und Hafenbetrieb bereits jetzt gegeben ist, durch betriebliche Schutzkonzepte gemindert wird und vorhabenbedingt nur leichtzunehmen wird.

Die in Abschnitt 6.3 aufgelisteten Maßnahmen zur Minimierung der Folgen möglicher Unfälle und Katastrophen sind nicht ausreichend, um die Bewohner der Nachbarschaft und die Umwelt allgemein ausreichend zu schützen. Eine Störfallanalyse nach Richtlinie 2012/18/EU liegt nicht vor. Alleine die Größe der Tankschiffe, die Menge des verflüssigten Gases und dass daraus entstehende Gefahrenpotential übersteigt die Gefahren aus

der bisherigen Situation deutlich und muss daher genau dargelegt, untersucht und gegen den Schutzanspruch von Mensch und Natur abgewogen werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Vor dem Hintergrund der 12. BImSchV wurde für das Genehmigungsverfahren der HEH geprüft, ob bei einem Störfall die Gefahr von sog. Domino-Effekten zwischen dem Betriebsbereich des LNG-Terminals und den angrenzenden Betriebsbereichen im Industriepark Stade besteht und welche Auswirkungen ggf. zu erwarten sind.
Aufgrund der Untersuchungen, insbesondere aufgrund der Berechnungen und Bewertungen unter konservativen Annahmen kommt der Sachverständige zu dem Ergebnis, dass zwischen dem LNG-Terminal und den benachbarten störfallrelevanten Anlagen und Einrichtungen der angrenzenden Betriebsbereiche keine Wechselwirkungen auftreten, die die Kriterien eines Dominoeffektes erfüllen. Ein Dominoeffekt wird daher ausgeschlossen.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin hat die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen zutreffend und in dem Umfang untersucht, in dem diese Risiken für das planfestgestellte Vorhaben relevant sind. Die Mehrheit der Risiken resultiert nicht aus den planfestgestellten Hafenanlagen und deren Bau, sondern aus dem Betrieb der LNG-Anlagen, der FSRU und ihrer Suprastukturen, die nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sind. Die Antragstellerin hat Vorsorge- und Notfallmaßnahmen identifiziert, die geeignet sind, die Risiken von schweren Unfällen und Katastrophen soweit zu verringern, dass eine signifikante Erhöhung von Gefahren nicht zu besorgen ist. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde als Ergebnis des Anhörungsverfahrens unter Beachtung umweltschützender Normen anderer Fachgesetze Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer I.4.1) verfügt, die Risiken im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Hafenanlagen weiter minimieren oder ausschließen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Text Stellungnahme:
(C.4.9) Nichtdurchführung
In Abschnitt 7.5.2.3 Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Vorhabens heißt es auf S. 377 fälschlicherweise: Der Flächennutzungsplan der HANSESTADT STADE (2019) weist für die Fläche bis an den Deich den Vorrang für gewerbliche Bauflächen aus. Tatsächlich wird parallel zum Alten Landesschutzdeich ein Grünstreifen (S) dargestellt. Dieser Grünstreifen kann und soll für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen herangezogen werden. Das aber geschieht durch die Wahl der Kompensationsflächen ausdrücklich nicht.

Ein weiterer Grünstreifen (S) wird im F-Plan zwischen Alte Chaussee 109 und dem Ortsteil Götzdorf dargestellt. Dieser Grünstreifen kann nicht mehr realisiert werden, da er zwischenzeitlich mit Wohnhäusern bebaut wurde. Als Ausgleich dafür müsste der westlich vom Alten Landesschutzdeich gelegene Grünstreifen entsprechend verbreitert werden.
Ergänzend zu unserem Vorbringen schließen wir uns den Einwendungen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) an.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Sandlagerung ist auf einer Fläche geplant, für die (wie in Heft 11, S. 377 ausgeführt) im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stade (2019) der Vorrang für gewerbliche Bauflächen ausgewiesen ist. Diese Vorrangfläche erstreckt sich bis an den aktuellen Landesschutzdeich. Entlang des alten Deiches ist hingegen gemäß Flächennutzungsplan tatsächlich ein Grünstreifen für eine Schutzpflanzung vorgesehen, der ein Gewerbegebiet gegebenenfalls von der nahegelegenen Wohnbebauung trennen würde.

Als Kompensationsflächen für das Hafenbauvorhaben sind dieser und andere Schutzstreifen aufgrund ihrer Zweckbestimmung und des Störpotenzials der angrenzend vorgesehenen Gewerbeflächen jedoch nicht geeignet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zu den Darstellungen des Flächennutzungplanes zur Kenntnis. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich. Das Kompensationskonzept genügt den rechtlichen Anforderungen, die Einwendung wird zurückgewiesen. Zu den Einwendungen der DUH wird auf Ziffer III.2.1 verwiesen.

Einwendung **C.13** vom 21.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(C.13.1) A.17.6 Bauleitplanung
Die Ausführungen der Hansestadt Stade zum Sondergebiet Hafen und Kohlekraftwerk betreffen in keiner Weise den Südhafen. Sie sind daher und in diesem Verfahren gegenstandslos und ohne Belang. Gleiches gilt für den von der Stadt genannten Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 603 Industriekraftwerk Stade.

Der von der Stadt als rechtskräftig bezeichnete B-Plan 321/1 für das Industriegebiet Bützflether Sand südlich des Schiffsanlegers ist tatsächlich nicht mehr relevant, da er die Schallimmissionen in den benachbarten Wohngebieten noch als Zaunwert begrenzt. Solche Zaunwerte sind aber seit längerem durch die Rechtsprechung als nicht mehr zulässig erklärt worden. Der B-Plan 321/1 ist folglich als nicht mehr existent anzusehen.

Der von der Stadt als rechtskräftig existierend angegebene B-Plan 340/2 für das Gebiet zwischen Elbe, Bützflether Süderelbe, Straße zum alten Pionierübungsplatz und Schwinge enthielt gleichfall Zaunwerte, war folglich nicht mehr rechtskonform und wurde im Jahr 1975 durch den B-Plan 603 ersetzt.

Der B-Plan 603 wiederum enthält zwar Schall-Emissionskontingente, die aber den Aspekt der Gemengelage noch nicht berücksichtigen. Außerdem ist er auf Grund des Wegfalls seiner Zielsetzung hinfällig.

Erwiderung Antragstellerin:
Wir verweisen auf die Erwiderungen im bisherigen Verfahren.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise der Einwender bzgl. der Ausführungen der Hansestadt Stade und der Unrechtmäßigkeit der im Rahmen der Einwendung aufgeführten Bebauungspläne zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens kein Einfluss auf die Rechtmäßigkeit der Bebauungspläne der Hansestadt Stade genommen werden kann. Auch ist die Antragstellerin hierfür in keinster Weise verantwortlich zu machen.

Text Stellungnahme:
(C.13.2) A.20.2 Dem Hinweis des GAA Cuxhaven, die Aktualisierung der baurechtlichen Einstufung für Gebiete ohne gültige Bebauungspläne gem. Baunutzungsverordnung ist unbedingt zu folgen. Die Geräuschimmissionsprognose geht nach wie vor und damit fälschlicherweise davon aus, dass der Immissionsrichtwert mit 45 dB(A) für Mischgebiet anzusetzen ist.

Wie in unserer Einwendung und nachstehend erneut detailliert dargelegt, ist die der Industrie nahe Bebauung tatsächlich als WR-Gebiet nach § 3 BauNVO einzustufen. Das ist bis dato nicht geschehen. Die Erwiderung geht auf diesen Punkt nicht ein.

Der Hinweis des GAA ist zwingend zu beachten und mit der Gemengelage abzustimmen. Das Ergebnis ist nachvollziehbar und rechtssicher zu dokumentieren.

Ergänzend weisen wir schon hier darauf hin, dass der einzuhaltende Schallschutz mittels Schallkontingenten am Entstehungsort und nicht mittels Zaunwert nachzuweisen ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Die vom GAA Cuxhaven geforderte Rücksprache mit der jeweils zuständigen Planungsbehörde bezüglich der Schutzbedürftigkeit der Immissionsorte in Gebieten ohne gültige Bebauungspläne und Dokumentation der Ergebnisse ist erfolgt und wurde mit der entsprechend aktualisierten Geräuschimmissionsprognose von Müller-BBM (Bericht Nr. M167526/04 vom 09.11.2022, Anhang 4 zur Synopse) vorgelegt. Die Stadt Stade hat die im Gutachten von Müller-BBM gemachten Annahmen zur Schutzwürdigkeit der Immissionsorte mit Schreiben vom 19.09.2022 bestätigt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Einwender bzgl. der Geräuschimmissionsprognose zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an.
Insbesondere ist die Zuordnung der Immissionsorte zur tatsächlichen baulichen Nutzung hier von untergeordneter Bedeutung, da auch die niedrigeren Grenzwerte der TA-Lärm für reine Wohngebiete (nachts 35 dB(A); tags 50 dB(A)) an den im Rahmen der Einwendung in Frage gestellten Immissionsorten unterschritten werden. Es ergeben sich daher keine Mängel, die eine Versagung der Zulassung rechtfertigen können.

Text Stellungnahme:
(C.13.3) C.4.2 Wir bleiben dabei, dass die Antragsunterlagen unvollständig waren.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Einwender bzgl. der Geräuschimmissionsprognose zu Kenntnis und verweist auf ihre Ausführungen zu C.4.2.

Text Stellungnahme:
(C.13.4) C.4.3 /B.1.40 Wir bleiben dabei, dass die Stoffeinträge in unzulässig hohem Maße erfolgen. Eine Steigerung um 24 % ist unbestreitbar erheblich. Darauf zu bauen, dass frei gesetzte und sich im Strom ablagernde Sedimente durch nachfolgende Baggerarbeiten, die erneut Sedimente aufwirbeln aus der Elbe entfernt werde, erscheint nicht zulässig. In jedem Fall wird gegen das Verbesserungsgebot verstoßen.

Erwiderung Antragstellerin:
Soweit erkennbar, werden in der vorliegenden Einwendung Angaben bezüglich der Unterhaltungsbaggerungen mit der Luftegge und solche mit Bezug auf die Herstellung der Anlagen vermengt.
Tatsächlich muss nach den Untersuchungen von DHI Wasy bei den geplanten Unterhaltungsbaggerungen zwar mit einer Zunahme der Sedimentkonzentration im Nahbereich des Südhafens um bis zu 24 % und am AVG um bis zu 17 % gerechnet werden, aber

diese bleibt räumlich eng begrenzt auf die Hafenbecken und deren unmittelbare Umgebung beschränkt. Im Flussschlauch der Elbe werden hingegen nur geringfügige Änderungen der Sedimentkonzentration um maximal 1 % prognostiziert, die weit unter der natürlichen Variabilität der Gewässertrübung in der Elbe liegen und nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials der betroffenen Oberflächenwasserkörper führen (vgl. auch Erwiderung unter A.19.12).
Auf die Entnahme von stofflichen Belastungen aus dem System der Elbe wird dagegen im Zusammenhang mit den baubedingten Baggerungen zur Herstellung der Hafensohle durch Entnahme von Sedimenten im Umfang von insgesamt ca. 1,25 Mio. m³ verwiesen, die der temporären baubedingten Mobilisierung von Sedimenten und daran gebundener Stoffe gegenübersteht.
Da das Vorhaben einschließlich der dafür erforderlichen Baggerungen nur kurzfristige bzw. geringfügige und daher nicht relevante Veränderungen des Sedimentationsgeschehens im Oberflächenwasserkörper (OWK) Übergangsgewässer zur Folge hat, steht es den im Maßnahmenprogramm 2022–2027 vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des Geschiebehaushalts bzw. des Sedimentmanagements sowie der generellen Gewässerunterhaltung nicht per se entgegen (vgl. Heft 11, Kap. 17.6.4, S. 1167 ff.).
Die baggerungsbedingte zeitlich begrenzte Freisetzung von Nähr- und Schadstoffen bei der Herstellung der Hafensohle führt unter Berücksichtigung des großen Abflusses der Elbe und der daraus resultierenden raschen Verdünnung sowie der geplanten Vermeidungs- und Überwachungsmaßnahmen auch nicht zu messbaren Konzentrationserhöhungen oder Sauerstoffzehrungen. Sie stehen daher per se auch weder den im Bewirtschaftungsprogramm für den OWK Elbe West geplanten Maßnahmen zur Minimierung der stofflichen Belastungen noch denen zur Optimierung der Gewässerunterhaltung entgegen (vgl. Heft 11, Kap. 17.5.4, S. 1135 ff.).
Die biologischen Qualitätskomponenten haben mit Beginn des aktuellen Bewirtschaftungsplans das gute ökologische Potenzial bereits erreicht. Lediglich die Überschreitung der Umweltqualitätsnorm mehrerer flussgebietsspezifischer Schadstoffe verhindert das Erreichen des guten ökologischen Potenzials beider Oberflächenwasserkörper. Der chemische Zustand wird ebenfalls noch mit „nicht gut“ bewertet. Durch die Unterhaltungsmaßnahmen werden jedoch keine zustäzlichen Schadstoffe freigesetzt, da sich die zu mobilisierenen Sedimente zuvor bereits als Schwebstoffe in der Wassersäule befinden. Das Vorhaben verhindert oder verzögert weder die Umsetzung der Maßnahmen zur Erreichung des guten ökologischen Zustands noch die zur Erreichung des guten chemischen Zustands für die beiden OWK und steht dem Verbesserungsgebot somit nicht entgegen (vgl. Heft 11, Kap. 17.5.4, S. 1137 und Kap. 17.6.4, S. 1168).

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Insofern wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Text Stellungnahme:
(C.13.5) C.4.4 Die Stadt Stade stellt in dem angefügten Kompensationsplan [*Anlage 2.1: Übersichtsplan „Kompensationsflächenpool Bützfleth“ – siehe Original Stellungnahme*] durchaus Flächen mit Kompensationspotential dar. Diese sind vorrangig zu nutzen, um negative Auswirkungen der hier diskutieren Eingriffe möglichst ortsnah zu kompensieren.
Außerdem hat sich in der Nähe und sogar innerhalb von industriell genutzten Flächen in zu beachtendem Maße schützenswerte Areale entwickelt. Wir verweisen insoweit auf die Biotopkartierung von Koppe, die diesem Schreiben beigefügt wird. Außerdem haben sich – wie den ausgelegenen Unterlagen zu entnehmen ist – ein schützenswertes Biotop innerhalb des von Dow genutzten Areals entwickelt, wie die Ansiedlung von Bibern belegt. Die von uns vorgeschlagenen und im Kompensationsplan der Stadt dokumentierten Kompensationsflächen sind folglich nutzbar.

Das Argument, dass das regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade und das Landesraumordnungsprogramm eine Ausweitung der gewerblich genutzten Flächen fordern und daher eine Nutzung als Kompensationsflächen nicht möglich sei, wird widersprochen. Wie wir an anderer Stelle schon vorgetragen haben, handelt es sich bei der Nutzung der Deichstraße mit besonderer Verdichtung im Bereich der Einmündung des Kreueler Weges auf die Deichstraße um ein Reines Wohngebiet (WR) nach BauNVO. Daran ändert auch die irreführende und falsche Darstellung der Bebauung der Deichstraße als Mischgebiet im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stade nichts. Daraus wiederum ergibt sich, dass eine industrielle oder gewerbliche Nutzung in direkter Nachbarschaft zur Wohnbebauung nicht zulässig sein wird. Die im Landesraumordnungsprogramm, im regionalen Raumordnungsprogramm und im Flächennutzungsplan dargestellte Planungsabsicht kann auf Grund der Nähe zu Wohnbebauung nach § 50 des BImSchG nicht realisiert werden, ist also hinfällig und darf als Argument nicht genutzt werden.

Mit Genugtuung stellen wir fest, dass unserem Vortrag in Bezug auf die hohe Bedeutung der noch vorhandenen Flächen und auf die Notwendigkeit Kompensationen in einem sachlich-funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff nicht widersprochen wird. Leider soll dies ohne Konsequenzen bleiben.

Erwiderung Antragstellerin:
Bei dem von den Einwendern angesprochenen Kompensationsplan „Kompensationsflächenpool Bützfleth“ handelt es sich nicht um einen aktuell bestehenden Kompensationsflächenpool. Vielmehr wurde der Plan nach Auskunft vom Bauamt der Stadt Stade (vom 26.06.2023) in der Vergangenheit im Zusammenhang mit einem Bebauungsplanverfahren erstellt, dass aber eingestellt werden musste. Die in dem Plan dargestellten Pflanzungen auf städtischen Flächen wurden bereits realisiert und kommen daher nicht mehr als Kompensationsmaßnahme für das beantragte Vorhaben in Frage. Bei den übrigen Flächen des dargestellten Kompensationsflächenpools handelt es sich um Flächen im Eigentum Dritter, die für Kompensationsmaßnahmen nicht zur Verfügung stehen.
Auch die bisher nicht gewerblich genutzten Flächen innerhalb des Areals der Dow stehen für Kompensationsmaßnahmen nicht zur Verfügung.
Insofern ist eine Realisierung der für das geplante Vorhaben notwendigen Kompensation im Bereich Bützflether Sand und Bützflether Außendeich – auch unabhängig von den raumordnerischen Belangen – nicht möglich.

Abwägung PFB:
Das Kompensationskonzept der Antragstellerin entspricht den rechtlichen Anforderungen. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind fachlich geeignet und mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Eine vollständige Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes ist mit der abschließenden Kompensationsbilanz in Heft 11t nachgewiesen.

Text Stellungnahme:
(C.13.6) C.4.5 Schallschutz
Die Erwiderung zu unseren Ausführungen zum Schallschutz können nicht akzeptiert werden. Es ist zwar zutreffend, dass die Immissionsrichtwerte gemäß der Nutzungsausweisung in Bebauungsplänen angenommen werden sollen. Da aber für die Immissionsorte IO 02 Kreueler Weg, IO 03a Alte Chaussee 120, IO 03c Sperlingsweg 3, IO 03d Alte Chaussee 81A, IO 03f Alte Chaussee 111 von der Stadt Stade keine B-Pläne aufgestellt wurden, sind nach Nummer 6.6 der TA-Lärm diese Gebiete nach Nummer 6.1 der TA-Lärm entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Wir verweisen insoweit auf die unsere Ansicht bestätigende Forderung des GAA Cuxhaven unter A.20.2.

Die Definition des Reinen Wohngebietes In § 3 der BauNVO deckt sich vollumfänglich mit den örtlichen Gegebenheiten im Bereich der IO 02, IO 03a, IO 03c, IO 03d, IO 3f.

In Nummer 6.1 der TA-Lärm wird der Immissionsrichtwert Nacht mit 35 dB(A) für Reine Wohngebiete angegeben. Die Lärmprognose des Antragstellers für die Nacht deckt sich praktisch mit diesem Wert. Ob sie zutreffend ist, bezweifeln wir angesichts der gemeldeten Lärmbelästigungen ausgehend von den LNG-Terminals Brunsbüttel und Lubmin.

Die Tatsache, dass vorangegangene schalltechnische Untersuchungen den WACharakter der Gebiete um die Immissionsorte (IO) in rechtswidriger Weise immer wieder außer Acht gelassen haben, führt nicht dazu, dass er hier erneut vernachlässigt werden darf. Insofern sind mangelhafte Untersuchungen nicht präjudizierend. Im Gegenteil muss bei der anstehenden Novellierung der Bauleitplanung gerade dieser Aspekt berücksichtigt werden und auch in diesem Verfahren ist der tatsächliche Charakter, die gegebene Schutzbedürftigkeit zu berücksichtigen. Das ist bisher nicht geschehen.

Die Bestätigung der Hansestadt Stade zu den vom Antragsteller angegebenen Schutzansprüchen ersetzt keinen rechtlich korrekten Nachweis. Die Hansestadt hat mit der Darstellung von Mischgebieten im Flächennutzungsplan nicht nur aber hier wichtig für die Bereiche der IO 02. IO 03a, IO 03c, IO 03d, IO 03f gleichfalls den tatsächlich gegebenen rechtlichen Anspruch der dortigen Bewohner auf Lärmschutz im WR-Gebiet missachtet.

Unter Beachtung dieser hier vorgetragenen rechtlichen Vorschriften und faktischen Gegebenheiten wird die Irrelevanz Grenze keineswegs überschritten. Die entsprechende Behauptung in der Erwiderung zu unseren Einwendungen ist als nichtzutreffend zurückzuweisen.

Wir weisen hier ergänzend darauf hin, dass es sich hier um eine Gemengelage handelt, die zu gegenseitiger Rücksichtnahme zwingt. Das Maß dieser gegenseitigen Rücksichtnahme muss gutachterlich geklärt und entweder in der Bauleitplanung oder im Genehmigungsverfahren festgeschrieben werden. Da diese gutachterliche Klärung bisher nicht erfolgte, sind alle Diskussionen über den von der Nachbarschaft hinzunehmenden Belästigungen nicht zielführend. Die Antragsunterlagen sind insoweit mangelhaft.

Unsere Ausführungen zu diesem Thema werden in der Erwiderung in keiner Weise ausgeräumt. Sie bleiben vollinhaltlich bestehen und sind von der Genehmigungsbehörde zu beachten.

Zur Mehrzahl der von uns vorgetragenen Argumente zum tatsächlichen Nutzungscharakter der Wohngebiete nimmt die Erwiderung keine Stellung. Darauf muss geschlussfolgert werden, dass die Antragstellerin diese fälschlicherweise als zutreffend ansieht, folglich müssen sie von der genehmigenden Behörde berücksichtigt werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Die vom GAA Cuxhaven geforderte Rücksprache mit der jeweils zuständigen Planungsbehörde bezüglich der Schutzbedürftigkeit der Immissionsorte in Gebieten ohne gültige Bebauungspläne und Dokumentation der Ergebnisse ist erfolgt und wurde mit der entsprechend aktualisierten Geräuschimmissionsprognose von Müller-BBM (Bericht Nr. M167526/04 vom 09.11.2022, Anhang 4 zur Synopse) vorgelegt. Die Stadt Stade hat

die im Gutachten von Müller-BBM gemachten Annahmen zur Schutzwürdigkeit der Immissionsorte mit Schreiben vom 19.09.2022 bestätigt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis der Einwender bzgl. der Geräuschimmissionsprognose zur Kenntnis.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an.
Insbesondere ist die Zuordnung der Immissionsorte zur tatsächlichen baulichen Nutzung hier von untergeordneter Bedeutung, da auch die niedrigeren Grenzwerte der TA-Lärm für Reine Wohngebiete (nachts 35 dB(A); tags 50 dB(A)) an den im Rahmen der Einwendung in Frage gestellten Immissionsorten unterschritten werden. Es ergeben sich daher keine Mängel, die eine Versagung der Zulassung rechtfertigen können.
Eine Ableitung der Geräuschimmissionen am Standort Stade-Bützfleth anhand von gemeldeten Lärmbelästigungen von FSRU-Standorten in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine hinreichende sachliche Begründung, um die Ergebnisse der vorliegenden Geräuschimmissionsprognose in Zweifel ziehen zu können.

Text Stellungnahme:
(C.13.7) C.4.6 Zur unserer eigentlichen Kritik zur Aufschüttung von schützenswerten Biotopen westlich der AOS wird nichts erwidert. Auch die von uns oben schon angesprochene Unmöglichkeit der geplanten Heranführung der industriellen Nutzung an die vorhandenen Reine Wohnbebauung an der Deichstraße wird nicht kommentiert, also als zutreffend anerkannt. Dann aber muss die Planung der Aufschüttung aufgegeben werden. Der Antrag ist auch insoweit zurückzuweisen. Beim Schweigen des Antragstellers zu einem Thema kann grundsätzlich keine Erörterung, keine Konsultation stattfinden, ist das Verfahren als nicht zielführend abzubrechen und neu zu beginnen.

Auch unsere weiteren Ausführungen zu diesem Thema werden nicht kommentiert. So aber geht eine Erörterung nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Heranführung der industriellen Nutzung an die Deichstraße ist nicht Gegenstand des Vorhabens und unterliegt auch nicht dem Einfluss der Antragstellerin. Die Vermeidung einer Beeinträchtigung der Realisierung des unter C.4.6. angesprochenen Grüngürtels wurde bereits zugesagt.
Die geplante Auffüllung der Senke erfolgt im Bereich einer bereits anthropogen durch bestehende Auffüllungen überprägten und vorangegangene Nutzungen beeinflussten Fläche im Einvernehmen mit der Flächeneigentümerin. Sie steht zudem nicht im Widerspruch zu den raumordnerischen Zielen und der Flächennutzungsplanung für das Gebiet, sondern vielmehr im Einklang mit diesen. Außerdem werden die verlorengehenden Werte und Funktionen für die Natur durch geeignete landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen auf Ersatzflächen ersetzt, die zukünftig einer wesentlich geringeren anthropogenen Störung unterliegen werden und daher eine höhere Bedeutung für den Naturschutz erreichen können.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, Der Planfeststellungsbeschluss regelt ausschließlich die vorübergehende Nutzung der Fläche als Sandlagerfläche und deren Wiederherstellung, nicht jedoch deren weitere Nutzung. Da die Inanspruchnahme der Fläche die Realisierung eines Grüngürtels nicht unmöglich macht, bedarf es hier keiner Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Text Stellungnahme:
(C.13.8) C.4.7 Die Erwiderung auf unsere Einwendungen zur Sedimentation überzeugen nicht.

Erwiderung Antragstellerin:
Unter C.4.7 haben die Einwender angeführt, dass sie bezweifeln, dass sich die baubedingt mobilisierten Sedimente über die ganze Flussbreite ablagern. Das deckt sich mit dem Gutachten und der Erwiderung der DHI Wasy, die nach ihren Modellierungen und Abschätzungen zwar auch über den Querschnitt gemittelte Werte angibt aber zu dem Schluss kommt, dass vorwiegend auf der westlichen Elbseite im Umfeld der Hafenanlagen Ablagerungen zu erwarten sind (vgl. Heft 11, Kap. 5.7.5.1, S. 97 f.). Diese Prognose ist Grundlage der Auswirkungsanalyse im UVP-Bericht von Heft 11.
Unter C.4.7 haben die Einwender auch den unter C.13.4 erneut aufgeworfenen Einwand bezüglich der Geringfügigkeit der unterhaltungsbedingten Gewässertrübungen vorgebracht. Dies bezüglich wird auf die Erwiderung dort verwiesen.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Wertung der Einwender zur Kenntnis und verweist die Abwägung zu C.4.7.

Text Stellungnahme:
(C.13.9) C.4.8 Die Erwiderung auf unsere Einwendungen zum Katastrophenschutz überzeugen nicht. Sie klammern eine ganze Reihe von Gefährdungspotentialen auf, die wir aufgelistet haben. Daraus muss die Genehmigungsbehörde schließen, dass sie nicht untersucht wurden, die Antragsunterlagen folglich unvollständig und mangelhaft sind, eine Genehmigung daher nicht möglich ist.

Erwiderung Antragstellerin:
Wie die Einwender unter C.4.8. selbst angeführt haben, werden die möglichen mit dem Vorhaben verbundenen Unfall- und Katastrophenrisiken im UVP-Bericht durchaus ermittelt (Heft 11, Kap. 5.6, S. 75 ff.) und die möglichen Unfallfolgen schutzgutspezifisch benannt (Heft 11, Kap. 7.2.4, 7.3.4 etc.). Es werden auch Maßnahmen zur Minimierung der Unfallrisiken (Heft 11, Kap. 6.1, S. 181 ff.) und zur Verminderung von Unfallfolgen (Heft 11, Kap.6.3, S. 189) benannt.
Die Mehrheit der Risiken resultiert jedoch nicht aus den geplanten Anlagen und deren Bau, sondern aus dem Betrieb der Hafenanlagen, der nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Sie sind daher in den entsprechenden Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG näher zu betrachten und zu regeln.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bedenken der Einwender bzgl. der mangelhaften und unvollständigen Antragsunterlagen zur Kenntnis und weist diese zurück.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den im Rahmen der Erwiderung getätigten Ausführungen der Antragstellerin an.

III.3.5 Einwendung C.5

Einwendung **C.5** vom 30.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
Wir, die […], sind unter anderem Pächter der Flurstücke in der Gemarkung Deinste
Flur […] Flurstück […] zur Größe von 0,92 ha
Flur […] Flurstück […] zur Größe von 0,45 ha

Erwiderung Antragstellerin:
Es ist vorgesehen, die Einwenderin mit Ihrem Betrieb auch im Bereich der hier geplanten Kompensationsflächen im Bereich der Schwingeniederung als Pächter und Bewirtschafter einzubinden. Welche Flächen in Zukunft wie bewirtschaftet werden sollen/können, wird in der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erarbeitet. Dazu wird die Vorhabenträgerin die Einwenderin gerne beteiligen.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(C.5.2) Die Grundstücke, und vor allen Dingen die Zuwegung, sind von den geplanten Kompensationsmaßnahmen erheblich betroffen.
Da wir als landwirtschaftlicher Betrieb darauf angewiesen sind, die Flurstücke sowie die Zuwegungen uneingeschränkt nutzen zu können, erheben wir Einwendungen.

Seit 2018 betreiben wir die Bio-[…]. Unser Betrieb Ist ein anerkannter Biobetrieb nach EU-Bio-Richtlinie. Der Betrieb befindet sich noch im Aufbau ([…]).

In Zusammenarbeit mit der NLG, der Hansestadt Stade, dem Landkreis Stade/ Naturschutzamt, dem NLWKN, Naturschutzstation Unterelbe und dem Wasser und Schiffartsamt Hamburg (WSV) pflegen wir unter Auflagen die Grünlandflächen im Schwingetal und im Allwördener Außendeich.

Um mit der Bio-[…] eine Familie sicher ernähren zu können, sind weit über 400 ha extensive Flächen erforderlich. Auf diesen Ökologisch bewirtschafteten Flächen kann man incl. Winterfuttererwerbung 200 Bio-Mutterkühe mit Ihren Kälbern halten.
Die Flächenverfügbarkeit in unserer Region ist sehr gering, und daher sind wir auf sämtlichen verfügbaren Flächen angewiesen. Wir sind ständig auf der Suche nach weiteren Flächen, die von unseren Biorindern gepflegt werden können.

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe vorstehende Erwiderung (C.5.1.).

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird zurückgewiesen, weil nicht ausreichend dargelegt ist, worin eine erhebliche Betroffenheit für die Bewirtschaftung der Flächen besteht. Darüber hinaus sagt die Antragstellerin hier bereits zu, den Pächter und Bewirtschafter bei der Erarbeitung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für diesen Bereich einzubinden. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(noch C.5.2) Durch die geplanten Kompensationsmaßnamen ist eine uneingeschränkte Nutzung nicht mehr möglich. Erschwerend kommt noch dazu, dass die Eigentumsflächen des Landkreises (zurzeit ca. 50ha in unsere Pacht) im Polder Deinste, die wir schon seit ca.20 Jahren pflegen, mit in die Kompensationsmaßnahmen einbezogen werden und von uns daher wesentlich schwieriger nutzbar sein werden (Vernässung).

Sollte sich die Möglichkeit ergeben, im Rahmen des Pflegekonzeptes der Kompensationsmaßnahme die Flächen weiterhin durch für uns zu nutzen, sind wir natürlich jederzeit gesprächsbereit.

Auch auf weitere Kompensationsflächen im Schwingetal und entlang der Elbe würden wir gern nach den entsprechenden Vorgaben pflegen.

Erwiderung Antragstellerin:
Eine Weiterführung des Pachtverhältnisses wird angestrebt.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Bereitschaft der Einwender zur landwirtschaftlichen Nutzung von Kompensationsflächen zur Kenntnis. Die Einwendung wird im Hinblick auf die vorgetragenen Einschränkungen zurückgewiesen, weil nicht ausreichend dargelegt ist, worin eine erhebliche Betroffenheit für die Bewirtschaftung der Flächen besteht. Einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu Pachtverträgen oder -verhältnissen bedarf es nicht. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

III.3.6 Einwendung C.6, C.14

Einwendung **C.6** vom 30.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.6.1) ausweislich beiliegender Vollmacht nehmen wir nachfolgen für die […], vertreten durch […], Stellung zu den ausgelegten Planunterlagen.
Die […] bewirtschaftet einen […] auf der Elbinsel Krautsand. Der Betrieb umfasst zurzeit rund 110 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, davon 64 ha Eigentumsflächen. Die weiteren Flächen sind Dauergrünland, im Bereich um die Hofstelle herum mit Sommerweidegang des Rinderbestandes. Dieser umfasst zurzeit 150 Milchkühe sowie die weibliche Nachzucht.

Erwiderung Antrgstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(C.6.2) Die Betroffenheit des Betriebes ergibt sich aus der in unmittelbarer Nähe geplanten Kompensationsfläche in einer Größe von 13,1553 ha. Vorgesehen ist, diese Kompensationsfläche an den Tideeinfluss ausgehend von der Wischhafener Süderelbe anzuschließen, die vorhandene Oberflächenentwässerung aus Grüppen und Gräben aufzuheben bzw. umzugestalten sowie eine dann anschließende extensive Grünlandnutzung durch Beweidung herzurichten. Dazu ist vorgesehen, das im Zuge des „Südlichen Sandlochs“ vorhandene Sielbauwerk zur Wischhafener Süderelbe um ca. 500 m Gewässeraufwärts zu verlegen.

Diese Maßnahme beeinflusst den landwirtschaftlichen Betrieb […] erheblich, denn die geplante Verlegung des Sielbauwerkes im Zuge des „südlichen Sandlochs“ beeinflusst auch die vorhandene Oberflächenentwässerung der westlich angrenzend belegenen Grünlandflächen des Betriebes […]. Denn mit dem vorhandenen Sielbauwerk ist eine geregelte Entwässerung sowie eine geregelte Zuwässerung im Sommer gerade im Hinblick auf die Grünlandnutzung mit Tränkewasser gegeben.

Regelmäßiger Tideeinfluss würde in dem dann offen an die Wischhafener Süderelbe angrenzenden Bereich entsprechende Wassermengen hereinlassen, die darüber hinaus noch mindestens zeitweise salzhaltig wären. Das Kompensationskonzept geht ja gerade davon aus, dass sich dann in dem zukünftig vernässten Bereich eine brackwassergeprägte Grünlandsituation einstellen würde.

Von besonderer Bedeutung ist aber auch die mit einer Öffnung des Gewässerabschnittes verbundene Sedimentation bzw. Verschlickung in dem Bereich. Dieses wird sich mittelfristig ebenfalls auf die notwendige Entwässerung nachteilig auswirken und den Unterhaltungsaufwand in diesem Gewässerabschnitt erheblich erhöhen.

Aber auch die östlich der geplanten Kompensationsfläche befindliche Ackerfläche der […] entwässert über das „südliche Sandloch“. Auch mit Verschiebung des Sielbauwerkes dürften sich nachteilige Entwicklungen ergeben bei den dort vorhandenen Drainagen, denn deren weitgehend freier Ablauf in das vorhandene Gewässer dürfte zukünftig erschwert werden infolge eines geringeren Volumens im Oberlauf, nach dem das Sielbauwerk mit seinem Standort verschoben worden ist. Es wird somit befürchtet, dass sich für die oberhalb des neuen Standortes die Entwässerungssituation letztlich auch nachteilig verschlechtern wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Planungen wurden geändert, es findet keine Verlegung des Sielbauwerkes statt.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist gegenstandslos geworden, da die geänderte Planung nunmehr keine Verlegung des Sielbauwerks vorsieht.

Text Stellungnahme:
(C.6.3) Die Herrichtung der Kompensationsfläche ist nach diesseitiger Einschätzung mit erheblichen Baumaßnahmen und auch Bodenbewegungen möglicherweise von und zur Kompensationsfläche verbunden. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Flurstücke nicht über eine gesicherte Zuwegung über die Hofstelle der […] sowie die nach Nordwesten hin dort verlaufenden Wege verfügen. Hier handelt es sich um Privatwege der Eigentümer […]. Eine Nutzung dieser Wege für entsprechende Zwecke wird nicht bereitgestellt bzw. deren Nutzung abgelehnt. Diese schließt auch eine hier bekannte Wegerechtsvereinbarung über eine südlich an die Kompensationsfläche angrenzende Fläche ausdrücklich mit ein. Eine Duldung ist lediglich für die landwirtschaftliche Wegenutzung über die Eigentumsflächen der Eigentümer […] gegeben.

Erwiderung Antragstellerin:
Die angrenzenden Privatflächen sollen durch die geplanten Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Die Wegenutzung wird entsprechend geregelt.

Abwägung PFB:
Die Antragstellerin ist der Einwendung gefolgt und hat erklärt, die Privatwege der Eigentümer nicht in Anspruch zu nehmen. Die Regelung der Wegennutzung zur baulichen Herrichtung der Kompensationsfläche kann der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung vorbehalten bleiben, da sich unter Berücksichtigung des Hinweises A.12.1 unter Ziffer III.1.7 keine Anhaltspunkte dafür ergeben haben, dass der Antragstellerin die Einrichtung einer gesicherten Zuwegung verwehrt ist.

Text Stellungnahme:
(C.6.4) Mit der Anlage einer Feuchtgrünlandfläche in unmittelbarer Nähe der hofnahen Grünlandflächen der […] ist aber auch mit einer erheblichen Zunahme von Fraßschäden durch rastende und zukünftig auch dort brütende Gänse zu rechnen. Die bisherigen Erfahrungen gerade im Bereich Wischhafener Sand zeigen, dass die großen Rastvogelbestände von ihren Schlafplätzen in Elbnähe bzw. auf Außendeichsflächen oder Blänken regelmäßig angrenzende vorhandene standortgerecht bewirtschaftete Grünlandflächen zur Äsung anfliegen. Bereits heute werden große Teile des ersten Grünlandauf-

wuchses jeweils im Frühjahr durch rastende Gänse vernichtet, auch die zweiten Aufwüchse sind in einzelnen Jahren betroffen. Ausgehend von einer mehr als 10 ha großen Kompensationsfläche dürfte sich diese während der Rastperiode zu einem Daueraufenthaltsstandort für Gänse und Schwäne entwickeln, die ihre notwendige Äsung dann vorwiegend auf den unmittelbar umliegenden Grünlandflächen suchen werden. Unter Berücksichtigung der geltenden LSG-Verordnung ist der Betrieb […] dann darüber hinaus gehindert, dauerhaft wirksame Vergrämungsmaßnahmen zum Schutz der Grünlandaufwüchse vorzunehmen. Eine Verschlechterung der Situation vor Ort infolge der geplanten Kompensationsmaßnahme kann nicht hingenommen werden bzw. müsste effektiv ausgeglichen bzw. entschädigt werden.

Unter Berücksichtigung der genannten Aspekte wird das Konzept für die Kompensationsfläche deshalb abgelehnt.
[Interne Anm.: Kartenmaterial siehe Original-Dokument.]

Erwiderung Antragstellerin:
Kommt es zu Schäden, die auf das Vorhaben zurückzuführen sind, wird Schadensersatz entsprechend den rechtlichen Vorgaben gewährt.

Abwägung PFB:
Die Flächen der Einwender liegen, wie die Kompensationsfläche Krautsand selbst, im EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ und im LSG „Kehdinger Marsch“. Die Antragstellerin hat die Vereinbarkeit ihres Maßnahmenkonzeptes mit den Schutz- und Entwicklungszielen nachgewiesen. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept selbst entspricht den rechtlichen Anforderungen. Die vorgesehenen Maßnahmen verbessern die Eignung der Flächen für Brut- und Rastvögel und stellen insoweit Wiederherstellungsmaßnahmen im Sinne der LSG-VO dar. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen. Die Kompensationsfläche wird auch aktuell als Grünland genutzt. Vorgesehen ist insbesondere eine großflächige Extensivierung, die die Eignung als Nahrungsfläche für rastende Gäste verbessert. Schlafplätze und Ruhezonen für Gänse entstehen nur im geringen Umfang. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Maßnahmenfläche Krautsand mit 13,2 ha nur einen kleinen Teil an der Gesamtfläche des Landschaftsschutzgebietes „Kehdinger Marsch“ (ca. 6.606 ha) einnimmt. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass mit einer erheblichen Zunahme von Fraßschäden durch Gänse zu rechnen ist. Die Antragstellerin hat bestätigt, bei bestehenden gesetzlichen Voraussetzungen für Schadenersatz einzustehen.

Einwendung **C.14** vom 21.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(C.14.1) Nach Rücksprache mit den Einwendern, der […]. nehmen wir im Rahmen der o.g. Online-Konsultation nachfolgend Stellung.

Zunächst wird die Einwendung dahingehend vollumfänglich aufrechterhalten, die in unmittelbarer Nähe der Hofstelle […] befindliche Feuchtgrünlandfläche als Kompensationsmaßnahme auszuweisen und durchzuführen. Auch wenn die hydraulische Anbindung an die Wischhafener Süderelbe geändert wird, eine Verlagerung des aktuell vorhandenen Sielbauwerkes nicht erfolgt, wird dieses Feuchtgrünlandgebiet mit Tide und mittelfristig Brackwassereinfluss ein Hotspot werden, besonders für rastende Gänse als Ruhezone. Diese dürften die in unmittelbarer Nähe angrenzenden intensiv genutzten Grünland- und Ackerflächen als Äsungsfläche regelmäßig und wiederholt insbesondere in den Frühjahresmonaten ab Vegetationsbeginn aufsuchen. Aufgrund der geltenden LSG-VO „Kehdinger Marschen“ ist es den Bewirtschaftern weitestgehend untersagt, rastende Vogelbestände von den Grünlandflächen zu vergrämen.

Vor diesem Hintergrund ist es im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dann zwingend erforderlich, einen wirklich durchgreifenden Anspruch des Flächenbewirtschaftenden Betriebes bei auftretenden Vogelfahrschäden ausdrücklich festzusetzen. Zur Schadenermittlung kann auf Erfahrungen aus einem Monitoring und Beurteilungsverfahren zu Fraßschäden auf Acker- und Grünlandflächen in der Region Kehdingen zurückgegriffen werden. Eine entsprechende Feststellung wäre dann maßgeblich für folgende Schadenersatzzahlungen. Den Vorhabenträger ist die Beweislastumkehr zuzuweisen.

Erwiderung Antragstellerin:
Einen Schadenersatz entsprechend den rechtlichen Vorgaben für Schäden, die auf das Vorhaben zurückzuführen sind, hat die Antragstellerin bereits zugesagt. Im Übrigen ist aufgrund der Lage der Kompensationsfläche in räumlicher Nähe zur Elbe und zahlreichen anderen Gewässern nicht zu erwarten, dass die Kompensationsmaßnahme zu einer Anziehungswirkung auf rastende Gänse führt, die deutlich über die bestehende Attraktivität der Region hinausgeht. Welche Flächen wann abgefressen werden, hängt zudem von diversen Faktoren und unter anderem stark vom Nahrungsangebot der betroffenen Flächen zur Rastzeit ab, das aber außerhalb der Kompensationsmaßnahme von dieser nicht beeinflusst wird. Die geforderte Beweislastumkehr ist auch vor diesem Hintergrund nicht geboten.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück. Sie schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an.

Text Stellungnahme:
(C.14.2) Der Verzicht auf ein Kleilager im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird begrüßt. Ebenso die Beibehaltung des Standortes für ein Sielbauwerk im Zuge des Gewässers „südliches Sandloch“. Es wird aber darauf hingewiesen, dass sich die Steuerung des vorhandenen und möglicherweise anzupassenden Sielbauwerkes nicht nachteilig auf das bisherige Entwässerungsniveau der oberhalb gelegenen Grünland- und Ackerflächen auswirken darf.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Steuerung der Sielbauwerke wird in der noch zu erstellenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Unterhaltungsverband so geregelt, dass umliegende Flächen nicht negativ beeinträchtigt werden.

Abwägung PFB:
Der Einwendung ist durch die Antragstellerin entsprochen. Die Belange des Einwenders sind ausreichend dadurch geschützt, dass die Antragstellerin zusagt, in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung die Steuerung ohne Beeinträchtigung umliegender Flächen zu gestalten. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen, eine Abstimmung mit den Einwendern als betroffenen Flächeneigentümern hat die Antragstellerin bereits in Heft 11t zugesagt.

Text Stellungnahme:
(C.14.3) Grundsätzlich sollte auf die geplante Kompensationsmaßnahme insoweit verzichtet werden können, als es für Krautsand bereits im Rahmen eines Naturschutzgroßprojektes Überlegungen zur Anlage großflächiger Flutpolder gibt. Um den dafür notwendigen Flächenbedarf zu minimieren und insbesondere hofnahe Grünlandflächen für die […] auch weiterhin grundsätzlich verfügbar zu halten gerade für das dort betriebene favorisierte Weidesystem für den Milchviehbestand biete sich eine Kombination und damit Verlagerung der geplanten Kompensationsfläche an.

Erwiderung Antragstellerin:
Es erfolgen bereits Abstimmungen mit dem Planer des Naturschutzgroßprojektes und dem Ziel, die Maßnahmen zu koordinieren, Synergien zu nutzen und so auch den Flächenbedarf insgesamt zu minimieren.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Die mit diesem Vorhaben ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft erfordern eine Kompensation. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen genügen den rechtlichen Anforderungen. Naturschutzfachliche Entwicklungskonzepte im Zusammenhang mit dem Naturschutzgroßprojekt „Krautsand“ sind zum Zeitpunkt dieser Beschlussfassung nicht hinreichend konkretisiert. Die Planfeststellungsbehörde muss sicherstellen, dass eine Umsetzung der Kompensation in angemessener Frist gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG erfolgt, ein Vorbehalt der Umsetzung oder ein Verzicht auf die Maßnahmen kommt daher nicht in Betracht.

III.3.7 Einwendung C.7

Einwendung **C.7** vom 31.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.7.1) da unsere Belange durch das Vorhaben berührt werden, geben wir fristgemäß eine Stellungnahme ab und erheben folgende Einwendungen:
1. Unsere Belange werden durch das Vorhaben berührt, da wir als Nutzer von Flächen an das geplante Schlicklager grenzen und einen Ferienappartement- und Hotelbetrieb unterhalten, der durch die von Ihnen geplanten Maßnahmen wesentlich beeinträchtigt wird.

(C.7.2) 2. Die […] ist Eigentümer der anliegenden Grundstücke, die […] ist Betreiber der Ferienappartementanlage […].

(C.7.3) 3. Die Fläche für die Lagerstätte ist derzeit im Flächennutzungsplan der Gemeinde Drochtersen als Mischgebietsfläche und teilweise als Sondergebietsfläche „Reiten, Sport, Spiel“ dargestellt. Aufgrund der in dem Planverfahren gewonnenen Erkenntnisse, soll sich auf dem Flurstück ein Waldbestand befinden. Mithin ist die angedachte Kleilagerfläche nicht mit dem Flächennutzungsplan vereinbar. Das Kleilager ist nicht genehmigungsfähig.

(C.7.4) Durch die von Ihnen geplante Maßnahme werden sämtliche Entwicklungen im touristischen Bereich, die wir und unsere Schwestergesellschaften auf Krautsand betreiben, in Frage gestellt. Es sind erhebliche Auswirkungen zu erwarten, ohne dass Sie auf die Interessen des Tourismus in Ihrer Planung eingehen.

(C.7.5) Wenn es zu einer Genehmigung kommt, ist zu erwarten, dass die Belästigungen durch Lärm insoweit eingeschränkt werden, als dass Transporte nicht vor 08.30 Uhr beginnen und um 18.00 Uhr enden und nicht am Wochenende stattfinden.

(C.7.6) 4. Wenn es zu einer Genehmigung kommt, ist sicherzustellen, dass kein belastetes Schlickmaterial auf Krautsand gelagert wird. Ein entsprechender Nachweis jeder beladenen Schute ist der Gemeinde Drochtersen zur Verfügung zu stellen.

Da wir gleichwohl von einer zumindest geringen Belastung ausgehen, ist sicherzustellen, dass der Schlick bzw. das damit angelieferte Wasser sowie das durch Regenwasser entstehende Wasser nicht im Untergrund des Geländes versickert.

Ferner ist sicherzustellen, dass der abzulagernde Schlick gegen Winde geschützt wird, etwa durch eine Rasenabdeckung, da der Schlick trocknet und erhebliche Belastungen für die Bürger und Touristen auf Krautsand zu befürchten sind.

(C.7.7) 5. Des Weiteren soll der Schlick, der abgelagert wird, eine Höhe von 5 Meter erreichen, sodass ein entsprechender Wall um das Grundstück zu fassen ist, der zu bepflanzen und zu begrünen ist und so einen für den Tourismus abschreckenden Lagerort verhindert.

(C.7.8) 6. Es ist von dem nicht in Besitz des Betreibers der beabsichtigten Lagerstätte befindlichen Grundstücke eine großzügige Abstandsregelung zu berücksichtigen, die nach unserer Auffassung aufgrund der zu erwartenden Höhe des Walls mindestens 10 Meter betragen müsste.

(C.7.9) 7. In den jetzigen Beschreibungen wird davon ausgegangen, dass die Lagerfläche vorrübergehend als solche genutzt wird. Es ist klipp und klar zu regeln, wann die Lagerfläche spätestens aufzulösen ist, damit die Anlieger und die Gemeinde darauf ein Rechtsanspruch haben.

(C.7.10) 8. Es muss ferner geregelt werden, wer für die Entsorgung verantwortlich ist, wenn der Schlick nicht, wie geplant, für die Deicherhöhung verwendet wird.

(C.7.11) Nach der Stellungnahme des Deichverbandes besteht auf Krautsand kein Bedarf zur Verbauung des Schlickmaterials, weshalb angeregt wird, die Lagerung dort vorzunehmen, wo ein entsprechender Bedarf auch besteht.

(C.7.12) Für den Fall, dass der Schlick keine Verwendung für den Deichbauverband findet, ist sicher zu stellen, dass der Abtransport über die Schuten zu erfolgen hat und kein zusätzlicher Transport durch Lkw durch den Ort stattfindet.

(C.7.13) 9. Während der Bauzeit wird der Elbe-Radweg, der überregionale Bedeutung hat, nicht genutzt werden können. Durch die Baumaßnahmen und durch die Tatsache, dass der Radweg nicht nutzbar ist, werden uns erhebliche Einnahmeneinbußen in unseren gastronomischen Betrieben sowie bei der Vermietung von fremden Zimmern und Ferienwohnungen entstehen. Hierfür ist uns ein Ausgleich vom Maßnahmenträger zu gewähren. Eine solche Entschädigung könnte auch dadurch gewährleistet werden, dass während der Bauphase in Bützfleth und auf Krautsand vermutlich Mitarbeiter vor Ort sein werden, die eine Unterkunft brauchen und die Ferienappartementanlage „Zur Elbaussicht“ während dieser Zeit als Unterkunft nutzen könnten.

Erwiderung Antragstellerin:
Im Bereich Krautsand/ Ruthenstrom wird kein Kleilager entstehen. Insoweit wurden die Planungen im Zuge der 2. Planänderung geändert. Hiermit wurde den Einwänden begegnet, die vorgetragenen Bedenken verfangen nicht mehr.

Abwägung PFB:
Mit dem 2. Antrag auf Planänderung vom 14.11.2022 beantragt die Antragstellerin die Zulassung einer Kleilagerfläche auf dem Gelände der Alten Saline, welche zwischen der Einmündung der Schwinge in die Elbe und dem Kernkraftwerk Stade gelegen ist. Die Zulassung der Kleilagerfläche auf Krautsand wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.

Die hier vorgebrachte Einwendung richtet sich ausschließlich gegen die Herstellung und den Betrieb der Kleilagerfläche auf Krautsand. Da diese Kleilagerfläche nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, wird die vorliegende Einwendung als gegenstandslos angesehen, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

III.3.8 Einwendung C.8, C.15

Einwendung **C.8** vom 01.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.8.1) wir sind Eigentümer der Flurstücke […] der Flur […] in der Gemarkung […].
Die o. g. Flurstücke sind in der Planung des Ausgleichs für den Bau des LNG-Terminals vorgesehen. Es sollen die vorhandenen Dränagen zerstört und die Flächen vernässt werden.

Mit dem Vertreter des Antragstellers haben zwar Verhandlungen zum Erwerb unserer Flächen durch den Antragsteller stattgefunden. Diese haben aber zu keinem für uns annehmbaren Ergebnis geführt. Es wurde von uns keine Absichtserklärung zum Verkauf unterschrieben, lediglich die Freigabe erteilt, uns ein Angebot zum Kauf der Flächen zu unterbreiten.

Da kein für uns annehmbares Angebot vorliegt, stehen unsere Flächen derzeit für einen Ausgleich in der vorgesehenen Form nicht zur Verfügung. Die eingereichte Planung ist somit nicht richtig und muss dahingehend angepasst werden, dass unsere Flächen nicht in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden.

Weiterhin sind alle vorhandenen Vorfluten, die unsere und andere noch im Privatbesitz befindlichen Flächen entwässern und weiteres Wasser von unseren und den übrigen Privatflächen fernhalten, ebenfalls zu erhalten, damit unsere vom Naturschutzamt des Landkreises Stade in einem Schreiben gelobte Bewirtschaftung der Flächen durch uns und die anderen Eigentümer in der derzeitigen Form fortgeführt werden kann.
Jegliche Beeinträchtigungen unserer Flächen sind durch Anpassung der Planung zu vermeiden.

Erwiderung Antragstellerin:
Weder die Verhandlungen zum Erwerb noch die zu einem Tausch der angesprochenen Flurstücke waren erfolgreich. Auf die Inanspruchnahme der genannten Flächen im Umfang von zusammen 7.909 m² für die Kompensationsmaßnahme „Schwingetal Polder Hagen-Deinste“ wird daher verzichtet. Die Planung wird entsprechend angepasst und dabei gewährleistet, dass die Privatflächen jederzeit zugänglich sind und die bisherige Bewirtschaftung fortgesetzt werden kann.
Die auf den umliegenden Flurstücken zur Kompensation geplanten Maßnahmen Extensivierung der Grünlandnutzung und Entfernung der Drainagen sind auch ohne Beeinträchtigung der bisherigen Bewirtschaftung der Flurstücke 6/3, 6/8 und 6/9 der Flur 1 in der Gemarkung Deinste umsetzbar.
Vorgesehen war, die genannten Flächen, die gegenwärtig einen eingeschränkten naturschutzfachlichen Wert (Wertfaktor 2) haben, durch landschaftspflegerische Maßnahmen und Nutzungsauflagen aufzuwerten, so dass sie im Zielzustand den Wertfaktor 5 erreichen. Mit der Herausnahme der Flächen aus der Ersatzmaßnahme reduziert sich deren Kompensationswert rechnerisch entsprechend um 23.727 Werteinheiten (WE).
Darüber hinaus stehen auf der geplanten Kompensationsfläche „Schwingetal Polder Hagen-Deinste“ weitere Flächen im Umfang von zusammen 20.979 m² mit einem rechnerischen Kompensationswert von 54.940 WE nicht zur Verfügung (vgl. A.40.1).
Der Kompensationwert aller geplanten Kompensationsflächen sinkt daher insgesamt von den in Heft 11 (Kap. 14.6.7, S. 745) ermittelten 2.338.100 WE auf 2.259.433 WE.

Dem steht unter Berücksichtigung der 1. - 6. Planänderung ein Kompensationsbedarf von insgesamt 2.089.800 WE gegenüber (vgl. Heft 11p/11q, Kap. 14.5, S. 30 f.). Entsprechend verbleibt dennoch weiterhin ein Kompensationsüberschuss in Höhe von rund 169.630 WE.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist in Teilen gegenstandslos, da die Antragstellerin auf die Nutzung der Flurstücke für Kompensationszwecke verzichtet. Die Unterlagen der Antragstellerin (vgl. Ziffer I.2.1) sind geändert. Die Antragstellerin hat in Heft 11 t nachvollziehbar dargelegt, dass die Vermeidung von Auswirkungen auf die Flurstücke der Einwender in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) sichergestellt ist und dass die bisherige Bewirtschaftung uneingeschränkt fortgesetzt werden kann. Auf Nebenbestimmung I.4.1.7.4 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(C.8.2) Mehraufwendungen, die uns durch Umsetzung von Maßnahmen in der vorliegenden oder angepassten Form entstehen sind durch den Antragsteller vollumfänglich und dauerhaft auszugleichen.

Erwiderung Antragstellerin:
Schadenersatz wird entsprechend den rechtlichen Vorgaben gewährt.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Die Antragstellerin hat bestätigt bei bestehenden gesetzlichen Voraussetzungen für Schadenersatz einzustehen.

Text Stellungnahme:
(C8.3) Die Darstellung der Biotoptypen in Heft 11 Anhang 6-1 Karte 4-3 finden wir auch zweifelhaft. Die gesamten Grünlandflächen (mit Ausnahme des Flurstücks […]) westlich der Flurstücke […] und […] der Flur […] der Gemarkung […] werden seit mehreren Jahren durch einen Landwirt bewirtschaftet und gleichmäßig intensiv genutzt. In der Kartendarstellung werden sie allerdings kleinräumig in Intensiv- und Extensivgrünland unterschieden.
Auch die Flurstücke […] und […] werden als sonstiges Intensivgrünland beschrieben. Auf diesen Flurstücken hat seit Jahren keine Bewirtschaftung stattgefunden, so dass hier von Intensivgrünland keine Rede sein kann.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Unterscheidung zwischen Extensiv- und Intensivgrünland im Rahmen von Biotoptypenkartierungen erfolgt aufgrund der Artenzusammensetzung und nicht der aktuellen Nutzungsintensität. Auch bei intensiver Bewirtschaftung kann daher, zum Beispiel in feuchteren Bereichen, und damit ggf. einer anderen Artenzusammensetzung, der Biotoptyp „Extensivgrünland“ auftreten.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Die Hinweise sind unzutreffend, wie die Antragstellerin dargelegt hat.

Text Stellungnahme:
(C.8.4) Bitte bestätigen Sie uns den fristgerechten Eingang unserer Einwendung und halten uns über das weitere Verfahren auf dem Laufenden.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Keine Entscheidung erforderlich.

Einwendung **C.15** vom 25.06.2023 zur Online-Konsultation:

Text Stellungnahme:
(C.15.1) Im Folgenden gebe ich Ihnen meine Anmerkungen zu den im Rahmen der Online-Konsultation veröffentlichten Erwiderungen auf meine Einwendungen im o. g. Planfeststellungsverfahren.

Zu C8.1:
Die Verhandlungen haben zu keinem Ergebnis geführt, da für uns nur ein Ausgleich in Form von Ersatzflächen zur Grünfuttergewinnung in Frage kamen. Diese standen dem Antragsteller nicht zur Verfügung und die uns stattdessen angebotenen Flächen waren in feinster Weise annehmbares Unland.
Da unser zwischenzeitliches Angebot einer eingeschränkten Kompensation auf unseren Flächen nicht mit dem Ziel des Antragstellers vereinbar war, begrüßen wir die Entscheidung unsere Flächen aus der Kompensationsplanung zu entnehmen.
Unabhängig von den Gesprächen mit dem Planungsbüro des Antragstellers bezüglich der o. g. eingeschränkten Kompensation auf unseren Flächen fand zwischenzeitlich ein Gespräch mit *(aus Datenschutzgründen gelöscht*) von der Niedersachsen Port GmbH & Co. KG statt. In diesem haben wir unser Interesse an einer Pacht der Flächen im Rahmen der geplanten extensiven Bewirtschaftung bestätigt.

Erwiderung Antragstellerin:
Die Vorhabenträgerin nimmt die Anmerkung zur Kenntnis.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Anmerkungen zur Kenntnis. Auf die Abwägung zu Einwendung C.8.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(C.15.2) Zu C 8.2:
Die Übernahme entstehender Mehrkosten begrüßen wir.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung ist nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.8.2. wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(C.15.3) Zu C 8.3:
Die Erklärung erscheint so zunächst nicht schlüssig, da seit Jahren mit Brennnesseln bewachsene Flächen als Intensivgrünland bewertet wurden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung und verbleiben

Erwiderung Antragstellerin:
Bei den Flächen des Kompensationsflächenpools des Landkreises (Schwingetal Polder Hagen-Deinste) ist der maßgebliche Ausgangszustand der Flächen der Zustand beim

Erwerb der Flächen durch den Landkreis. Da die Flächen zum Teil schon länger Bestandteil des Pools sind, kann sich der Zustand der letzten Jahre deutlich von dem maßgeblichen Ausgangszustand unterscheiden. Ein verstärkter Aufwuchs von Brennnesseln auf ehemals intensiv genutzten und daher noch nährstoffreichen Flächen ist bei einer Reduzierung der Nutzungsintensität nicht unerwartet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Die Hinweise sind unzutreffend, wie die Antragstellerin dargelegt hat.

III.3.9 Einwendung C.9

Einwendung **C.9** vom 01.09.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Text Stellungnahme:
(C.9.1) Stellungnahme Kompensationsfläche Krautsand für den Anleger für verflüssigte Gase und die Südhafen- Erweiterung in Stade
Sehr geehrte Damen und Herren,
bezüglich der o.a. Kompensationsfläche weise ich als Landnachbar auf folgende Punkte hin:
Bitte berücksichtigen Sie, dass die Zufahrt zu meiner Fläche über die Kompensationsfläche führt! Zur Veranschaulichung habe ich Ihnen in der beigefügten Karte (Nr.l *[Interne Anm.: Kartenmaterial siehe Original-Dokument in Akte]*) meine Zufahrt eingezeichnet! Die Zufahrt muss auch künftig bestehen bleiben und zwar in der Form, dass sich zwei ackerbauliche Maschinen dort begegnen können. Die Zufahrt darf durch etwaige Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden (Beweissicherungsverfahren).

Erwiderung Antragstellerin:
Hinweis: Verfristet, da erst am 02.09.2022 eingegangen

Nach Kenntnisstand der Vorhabenträgerin besitzt der Einwender ein Weggerecht auf etwa 3 m Breite direkt entlang des Grabens auf der zukünftigen Kompensationsfläche. Dies wird auch nach Umsetzung der Maßnahmen als Wegerecht bestehen bleiben. De facto wird diese Zuwegung aber wohl seit Jahren nicht mehr vom Einwender genutzt, vielmehr erreicht der Einwender seine Flächen über das nördlich der Fläche gelegene Sielbauwerk.
Diese Möglichkeit bleibt für den Einwender weiterhin bestehen, da die Planungen geändert wurden und das Sielbauwerk an der jetzigen Stelle bestehen bleibt.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist am 02.09.2023 verfristet eingegangen, weil die Einwendungsfrist am 01.09.2023 einschließlich ablief (vgl. unter Ziffer II.2.2). Im Übrigen wird die Einwendung einer Einschränkung eines Wegerechts zurückgewiesen. Ein Wegerecht, geführt wie vom Einwender zeichnerisch dargestellt, kann auch jetzt schon nicht bestehen, weil hier der Entwässerungsgraben seiner Flurstücke dem Erreichen seiner Fläche im Wege stünde. Die Antragstellerin hat in Ergänzung zu Ihren Ausführungen der Planfeststellungsbehörde anwaltlich erklären lassen, dass das bestehende Wegerecht über die Flurstücke der Kompensationsmaßnahme nicht örtlich im Grundbuch festgelegt ist. Somit kann dem Einwender ein Wegerecht zu seinem Eigentum weiterhin ermöglicht werden. U.a. indem er im Uhrzeigersinn entlang der Flurstückgrenzen der Kompensationsfläche fährt, kann von Südwesten die Eigentumsfläche erreicht werden. Der Einwender ist in seinen Rechten nicht eingeschränkt.

Text Stellungnahme:
(C.9.2) - Für meine ackerbaulich genutzte Fläche ist es essenziell, dass die Drainagen jederzeit leerlaufen können und nicht von Ebbe und Flut beeinflusst werden. Den Verlauf der Drainage können Sie der Karte Nr. 2 *[interne Anm.: Kartenmaterial siehe Original-Dokument in Akte]* entnehmen. Falls es zu einer Änderung kommt und die Entwässerung meiner Flächen nicht gewährleistet werden kann, fordere ich, dass eine Neudrainierung meiner Fläche mit einer zusätzlichen Polderung vorgenommen wird! Die Kosten für die Neudrainierung und die entstehenden Folgekosten sind durch Sie zu tragen. Für meine Pachtflächen muss die Entwässerung ebenso gewährleistet werden. Dazu müssten Gräben und Sieldurchlässe angepasst und Rückschlagklappen eingebaut werden.

(C.9.3) - Das vorhandene Siel für Wasserregulierungsmaßnahmen ist unabdingbar und muss in der heutigen Form bestehen bleiben. Es wird für die Be- und Entwässerung der Flächen sowie als Tränkewasser für die Tiere auf den umliegenden Weiden benötigt. - Das Siel wurde in dem Planfeststellungsbeschluss von 1976 im Zuge des Deichbaus Krautsand erbaut und kann somit nicht verändert werden.

(C.9.4) - Durch eine Sielversetzung (Rückbau, Neubau) wäre die Zuwegung zu meinen Pachtflächen verhindert! Für den Fall, dass meine Zuwegung verändert wird, muss mir eine Entschädigung gezahlt werden.

(C.9.5) - Durch eine Bildung von neuen Wasserflächen wird der Druck durch Gänsefraß auf meinen landwirtschaftlich genutzten Flächen (Grünland und Ackerland) enorm ansteigen. Hierfür fordere ich einen festen finanziellen Ausgleich. Ebenso fordere ich eine Entschädigung für die Wertminderung meiner Flächen, die sich durch die Kompensationsfläche ergibt.

Erwiderung Antragstellerin:
Hinweis: Verfristet, da erst am 02.09.2022 eingegangen

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist am 02.09.2023 verfristet eingegangen, weil die Einwendungsfrist am 01.09.2023 einschließlich ablief (Vgl. Unter Ziffer II.2.2). Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde die Einwendung C.9.2. zurück. Mit der durch den Unterhaltungsverband Kehdingen vorgeschlagenen Planänderung beantragt die Antragstellerin nun gemäß Heft 11 t die Kompensationsmaßnahme in der Weise auszuführen, dass der Graben an der Westgrenze zu den benachbarten Flächen des Einwenders erhalten bleibt und ein Abfluss wie auf Karte 2 des Einwenders ermöglicht wird. Mangels Flurstücksbezeichnung oder zeichnerischer Darstellung sind Belange bezüglich sogenannter „weiterer Pachtflächen“ des Einwenders nicht substantiiert dargelegt und konnten in die Abwägung nicht einbezogen werden. Ein Defizit, erkennbare erhebliche Belange nicht abgewogen zu haben, kann hieraus nicht entstehen. Aufgrund der aktualisierten Planung, nach der das Sielbauwerk erhalten bleibt, ist der Planfeststellungsbehörde entlang des Südlichen Sandlochs keine Fläche erkennbar, deren Entwässerung erheblich beeinträchtigt werden könnte. Im Übrigen bleibt dem Einwender die von der Antragstellerin zugesagte Gelegenheit, sich im Rahmen der Erarbeitung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beteiligen.

Mit der durch den Unterhaltungsverband Kehdingen vorgeschlagenen Planänderung beantragt die Antragstellerin nun gemäß Heft 11 t die Kompensationsmaßnahme in der Weise auszuführen, dass das bestehende Siel im Südlichen Sandloch erhalten bleibt. Die Zulassung dieser Sielversetzung wird damit nicht länger benötigt und demzufolge von der Antragstellerin auch nicht mehr beantragt.

Die hier unter C.9.3 und C.9.4 vorgebrachten Einwendungen richten sich ausschließlich gegen diese Sielversetzung. Da diese Sielversetzung nicht mehr Verfahrensbestandteil ist, werden die vorliegende Einwendungen als gegenstandslos angesehen, eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung C.9.5. zurück und verweist auf die Ausführungen unter Ziffer II.3.13. Die Antragstellerin nimmt mit ihrer Kompensationsplanung auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht. Der Einwender erhebt die Einwendung, ohne ausreichend begründet - mittels Flurstücksbezeichnung oder zeichnerischer Darstellung- darzulegen, welche landwirtschaftlich genutzten Grünland- oder Ackerlandflächen betroffen wären und wodurch erhöhter Gänsefrass begründet wäre. Derart unbegründete Einwände konnten in die Abwägung nicht einbezogen werden. Ein Defizit, erkennbare erhebliche Belange nicht abgewogen zu haben, entsteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hierdurch nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit den Ausführungen der Antragstellerin unter C.14 an, wonach bereits aufgrund der Lage der Kompensationsfläche in räumlicher Nähe zur Elbe und zahlreichen anderen Gewässern nicht zu erwarten ist, dass die Kompensationsmaßnahme zu einer Anziehungswirkung auf rastende Gänse führt, die deutlich über die bestehende Attraktivität der Region hinausgeht. Welche Flächen wann abgefressen werden, hängt zudem von diversen Faktoren ab, unter anderem stark vom Nahrungsangebot der betroffenen Flächen zur Rastzeit. Auf das Nahrungsangebot der Flächen zur Rastzeit hat die Kompensationsmaßnahme keinen Einfluss.

Text Stellungnahme:
(C.9.6) - Die Kompensationsfläche ist für Ihre Pläne nicht geeignet, da auch durch das zuführen von Wasser die Fläche dennoch nicht geflutet werden kann. Dieses sollte in einem vor-Ort-Termin mit […] begutachtet werden. Dieser wurde jedoch von […] kurzfristig abgesagt ohne einen Ersatztermin zu vereinbaren!
Außerdem verfügt die Fläche über viele alte Deiche und Wurthen, sodass die Fläche dadurch ebenso nicht geeignet ist als Kompensationsfläche.
Es gibt viele Flächen direkt an der Süderelbe, die sich viel besser als Kompensationsfläche eignen. Ich stelle mich gerne zur Verfügung, um Ihnen diese zu zeigen.

Erwiderung Antragstellerin:
Hinweis: Verfristet, da erst am 02.09.2022 eingegangen
Die Fläche ist fachlich, räumlich und von ihrer Biotopausstattung her sehr gut als Kompensationsfläche geeignet. Sie wird entsprechend umgestaltet, so dass die angestrebten ökologischen Ziele dort erreicht werden können. Im Rahmen der Erarbeitung der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung beteiligt die Vorhabenträgerin den Einwender gerne an den Detailplanungen.

Abwägung PFB:
Die Einwendung ist am 02.09.2023 verfristet eingegangen, weil die Einwendungsfrist am 01.09.2023 einschließlich ablief (Vgl. Unter Ziffer II.2.2). Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Antragstellerin an und weist die Einwendung zurück.

III.3.10 Einwendung C.10

Einwendung **C.10** vom 31.08.2022 zum Planfeststellungsantrag vom 08.06.2022:

Hinweis: Verfristet, da erst am 08.09.2022 eingegangen *[Anm.: Diese Stellungnahme entspricht wortgleich der DUH-Stellungnahme. Daher wird bei der Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die DUH-Stellungnahme verwiesen.*]

Text Stellungnahme:
Siehe Stellungnahme **B.1** der DUH

Erwiderung Antragstellerin:
Siehe hierzu unsere Erwiderung auf die DUH-Stellungnahme B.1.
Abwägung PFB:
Die Frist zur Abgabe von Einwendung und Stellungnahmen lief bis einschließlich 01.09.2022. Die vorliegende Einwendung ist erst am 08.09.2022 eingegangen, sie ist mithin verfristet. Im Übrigen wird aufgrund des wortgleichen Vortrags der Einwendung B.1 unter Ziffer III.2.1 auf die Ausführungen unter ebenjener verwiesen.

III.3.11 Einwendung C.12

Einwendung **C.12** vom 30.01.2023 zum 1. und 2. Änderungsantrag:

Text Stellungnahme:
(C.12.1) hiermit erhebe ich gegen das im Betreff genannte Vorhaben Einwendungen. Die Einwendungen beziehen sich auf folgende Belange:
1.) die Hansearic Energy- Hub GmbH (HEH) plant, ein landseitiges fossiles LNG-Terminal in Stade-Bützfleth zu hetreiben. Dafür wäre neben den landseitigen Anlagen des LNG-Terminals zwingend die Errichtung und Betrieb eines Anlegers für LNG-Tankschiffe in der Unterlebe sowie des erweiterten Südhafens erforderlich. Das landseitige LNG-Terminal könnte ohne den Anleger für LNG-Tanker nicht betrieben werden und wäre funktionslos. Somit. entsteht ein immenser wirtschaftlicher Schaden, der nicht im Verhältnis zum Ertrag steht.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Text Stellungnahme:
(C.12.2) 2.) Die Baumaßnahme unsere Umwelt erheblich beeinträchtigt, vor allem durch Ausstoß von Kohlendioxid bei der Verbrennung von LNG Gas. Da das Terminal bis Ende 2043 betrieben werden soll, bricht es das beschlossene Gesetz des Pariser Klimaabkommen (ergänzend Art. 20a GG und Klimaschutzgesetz). Laut Sachverständigenrat für Umweltfragen (Juni 2022) „Wie viel CO2 darf Deutschland maximal noch ausstoßen? Fragen und Antworten zum CO2-Budget“ muss Deutschland bis 2031 CO2 neutral sein, dies funktioniert aber nicht bei einem Betrieb bis 2043.

Erwiderung Antragstellerin:
Gegenstand des Verfahrens sind nicht Bau und Betrieb eines LNG-Terminals, sondern der Bau eines Anlegers für verflüssigte Gase und die Erweiterung des Südhafens für den Umschlag von verflüssigten Gasen. Wie in der Veranlassung und Begründung des Bedarfs (Kap. 5.3 von Heft 11 der Planfeststellungsunterlagen) erläutert, wird mit den geplanten Hafenanlagen nicht nur die kurzfristige Versorgung Deutschlands mit fossilem Erdgas in Form von LGN gesichert, sondern vor allem werden auch die Voraussetzungen für den Umschlag klimaneutral erzeugter verflüssigter Gase geschaffen, auf die ein klimaneutrales Deutschland angewiesen ist, um weiterhin seinen Bedarf an Energieträgern und Rohstoffen zu decken.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an, die Einwendung wird zurückgewiesen.

Errichtung und Betrieb der schwimmenden sowie stationären Anlage sind nicht Bestandteil des wasserrechtlichen Verfahrens, die Bewertung der dort entstehenden Treibhausgase ist mithin ebenfalls nicht Gegenstand des Verfahrens. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu B.1.3 unter Ziffer III.2.1 verwiesen.

Text Stellungnahme:
(C.12.3) 3.) Die Baumaßnahme wird angeblich für die aktuelle Gasmangellage erbaut, dieses Argument verfängt jedoch nicht, da der Betrieb der landseitigen Anlage erst ab frühestens 2026 möglich sein wird.

Erwiderung Antragstellerin:
Bezüglich der Planrechtfertigung und des Bedarfs für das Vorhaben AVG mit SHE verweisen wir auf unsere Ausführungen unter B.1.2 und B.1.9. Zudem wird auf die Ausführungen des BVerwG verwiesen, wonach dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 20 f.).
Ergänzend weisen wir darauf hin, dass sich der Bedarf für den AVG mit SHE neben der Möglichkeit zum LNG-Import auch aus den Umschlagsmöglichkeiten für andere verflüssigte Gase ableitet.

Abwägung PFB:
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Antragstellerin an, die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen zu B.1.2 ; B.1.8 und B.1.9 unter Ziffer III.2.1 sowie auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer II.3.1 wird verwiesen.

Text Stellungnahme:
(C.12.4) 4.) Die Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) nicht eingehalten werden.

Erwiderung Antragstellerin:
Für das Vorhaben wurde ein umfassender UVP-Bericht vorgelegt, der alle mit dem Hafenbauvorhaben verbundenen Umweltwirkungen berücksichtigt. Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass das Vorhaben zwar mit signifkanten Wirkungen auf verschiedene Schutzgüter verbunden ist, die aber nicht als erhebliche negative Umweltwirkungen im Sinne des UVPG zu bewerten sind (vgl. Kap. 7.14 des UVP-Berichtes in Heft 11, S. 542 ff.).
Darüber hinaus wurden die nachfolgenden Planänderungen in den Ergänzungen zum UVP-Bericht jeweils daraufhin untersucht, ob sie zu einer signifikanten Veränderung dieser Bewertung führen, was nicht der Fall ist.

Abwägung PFB:
Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat eine rechtmäßige Umweltverträglichkeitsprüfung unter Ziffer II.3.10 durchgeführt.

Text Stellungnahme:
(C.12.5) 5.) Keinerlei Alternativvorschläge gemacht werden, wie bspw. schlicht Gaseinsparungen oder Substitutionen (bspw. Ersetzen von Gasheizungen durch Wärmepumpen im privaten und industriellen Bereich) gemacht werden, die den Bau des Terminals obsolet machen.

Weiterhin erfolgt der Bau außerhalb eines Gesamtkonzeptes wie im Rahmen der Klimakrise mit der Gasmangellage umgegangen und in eine langfristigen Strategie gegossen werden soll (bspw um ein Gesamtbudget gemäß Sachverständigenrat für Umweltfragen (Juni 2022), s.o.)

Erwiderung Antragstellerin:
In diesem Zusammenhang wird auf C.12.3 sowie auf die Ausführungen des BVerwG verwiesen, wonach dem Gesetzgeber hinsichtlich der Einschätzung, ob vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der daraus resultierenden Einstellung russischer Gaslieferungen an die Bundesrepublik Deutschland ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen ist (vgl. BVerwG, Beschl. v. 10.02.2023 – 7 VR 1.23, Rz. 20 f.).

Abwägung PFB:
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Text Stellungnahme:
(C.12.6) Bitte bestätigen Sie mir den Erhalt der Einwendungen.

Erwiderung Antragstellerin:
Keine Erwiderung der Antragstellerin.

Abwägung PFB:
Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

IV. Gesamtergebnis

Die Planfeststellungsbehörde trifft die (Ermessens-) Entscheidungen über die Planfeststellung sowie über die wasserrechtlichen Erlaubnisse im Wege der Abwägung zwischen den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen und den gegenläufigen öffentlichen Belangen und privaten Belangen. Die in dieser Gesamtabwägung einzubringenden Elemente sind im jeweiligen Sachzusammenhang dargelegt und bewertet worden. Bei dieser Gesamtabwägung aller von dem Vorhaben betroffenen Belange überwiegt der mit der Errichtung und Nutzung des AVG mit SHE 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.

Sie sind hier nicht im Einzelnen zu wiederholen, werden aber in die Abwägung einbezogen. In diese Abwägung wurden neben wasserwirtschaftlichen Belangen insbesondere auch die Belange des Küstenschutzes, der Schifffahrt und des Hafens, des Immissionsschutzes, des Umwelt- und Naturschutzes einschließlich des Artenschutzes und weitere öffentliche Belange, insbesondere des Klimaschutzes, 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 AVG mit SHE 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 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses. Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere unter Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung sowie der Konkretisierungen des Bewirtschaftungsauftrages für erheblich veränderte Oberflächengewässer die öffentlichen Belange wasserwirtschaftlicher Art zugunsten der Interessen der Antragstellerin an den Einleitungen in die Elbe verhältnismäßig abgewogen.

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 Beeinträchtigungen einiger Schutzgüter führen diese nachteiligen Umweltauswirkungen 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 Stade-Bützfleth vorzunehmen, im Vergleich überwiegt. Der Gesetzgeber hat im LNGG das besondere öffentliche Interesse der Umsetzung des beantragten Vorhabens zum Ausdruck gebracht, welches ebenfalls mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen eingeht. Zum einem hinsichtlich der kurz- und mittelfristigen Herstellung der Versorgungssicherheit mit LNG. Zum anderen hinsichtlich des Interesses, mittel- und langfristig die zu errichtenden LNG- Importstrukturen auch

zum Import von grünem Wasserstoff zu verwenden, so dass die Investitionen auch für die notwendige Energiewende förderlich sind.

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 der Errichtung und Nutzung des AVG mit SHE eine bedarfsgerechte Erweiterung des Seehafens Stade-Bützfleth erfolgen wird, die nicht auf andere, weniger belastende Weise unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes herzustellen ist.

V. Begründung der Kostenentscheidung

Die Niedersachen 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 seiner Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden. Soweit der Beschluss nicht individuell zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der Ablauf des letzten Tages der Auslegungsfrist.
Die Klage ist gegen den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, - Direktion - Geschäftsbereich 6 Lüneburg, Wasserwirtschaftliche Zulassungen, Adolph-Kolping-Str. 6, 21337 Lüneburg, zu richten.
Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.
Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Welche Prozessbevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 Abs. 4 VwGO.
Gemäß § 11 Abs. 1 LNGG hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden.

gez. Soetebeer

Dr. Soetebeer

VII. Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

Abkürzung	Volltext
6. BImSchVwV (TA Lärm)	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl. Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch VwV vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.07.2021 (BGBl. I S. 3146)
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz Nr. 160 vom 01.09.1970)
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung (AllGO) vom 05.06.1997, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.10.2022 (Nds. GVBl. S. 669, 734)
BauGB	Baugesetzbuch i. d. F. vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.04.2022 (BGBl. I S. 674)
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung - BaustellV) - vom 10.06.1998 (BGBl. 1283), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19.12.2022 (BGBl. 2023 I Nr. 1)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten vom 17.03.1998, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2021 (BGBl. I S. 306)
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 Gesetz vom 19.10.2022 (BGBl. I S. 1792)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240)
EAK 2002	Empfehlungen für Küstenschutzwerke durch den Ausschuss für Küstenschutzwerke (korrigierte Ausgabe 2007)
EU-Vogelschutz-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 (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 wildlebenden Tiere und Pflanzen

Abkürzung	Volltext
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.03.2023 (BGBl. I Nr. 56)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12.12.19 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.08.21 (BGBl. I S. 3905)
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LNGG	Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases – LNG-Beschleunigungsgesetz vom 08.10.2022 (BGBl. I S. 1726), zuletzt geändert durch durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 184)
LROP	Landesraumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen vom 18.07.1994 (Nds. GVBl. 1994, 317), In der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2017 (Nds. GVBl. S. 378), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 7. September 2022 (Nds. GVBl. S. 521, 2023 S. 103)
NBauO	Niedersächsische Bauordnung vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 578)
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz in der Fassung vom 23.02.2004, zuletzt geändert Gesetz vom 28.06.2022 (Nds. GVBl. S. 388)
NKompVZVO	Niedersächsische Verordnung über das Kompensationsverzeichnis vom 01.02.2013 (Nds. GVBl. S. 42)
NNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 578)
NSG-VO „Elbe und Inseln“	Verordnung zum Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ vom 10.12.2018 vom Landkreis Stade
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.12.2019 (Nds. GVBl. S. 437), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 578)
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz i. d. F. vom 25.04.2007 (Nds. GVBl. S. 172), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.12.2016 (Nds. GVBl. S. 301)
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589)
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21.03.2002 (Nds. GVBl. S. 112), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17.05.2022 (Nds. GVBl. S. 315)

Abkürzung	Volltext
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz i. d. F. vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 578)
RROP 2013 des Landkreises Stade	Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade (mit Rechtskraft seit dem 08.01.2015, zuletzt geändert durch Neubekanntnmachung vom 19.10.2017 im Amtsblatt des Landkreises Stade, Nr. 42)
SeeSchStrO	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung i. d. F. vom 22.10.1998 (BGBl. I S. 3209; 1999 I S. 193), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.05.2023 (BGBl. I Nr. 127)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung i. d. F. vom 18.03.2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.01.2023 (BGBl. I Nr. 6)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung i. d. F. vom 19.03.1991 (BGBL. I S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.03.2023 (BGBl. I Nr. 71)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz i. d. F. vom 23.01.2003 (BGBl. I S.102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2154)
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.05.2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3901)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.01.2023 (BGBl I Nr. 5)
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie; Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik
ZustVO-Deich	Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Deichrechts (ZustVO-Deich) vom 29.11.2004 (Nds. GVBl. S. 549)
ZustVO-Wasser	Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechts (ZustVO-Wasser) vom 10.03.2011 (Nds. GVBl. S. 70), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10.10.2022 (Nds. GVBl. S. 646)

VIII. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Festgestellte Planunterlagen 6
Tabelle 2: Nachrichtliche Unterlagen 11
Tabelle 3: Parameter und Überwachungswerte 25
Tabelle 4: Rahmenskala für die Bewertung der Umweltauswirkungen 64
Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen - Schutzgut Mensch 65
Tabelle 6: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Mensch 69
Tabelle 7: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Tiere 72
Tabelle 8: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Tiere 84
Tabelle 9: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen -Schutzgut Pflanzen 97
Tabelle 10: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Pflanzen 104
Tabelle 11: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut biologische Vielfalt 106
Tabelle 12: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut biologische Vielfalt 109
Tabelle 13: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Fläche 111
Tabelle 14: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Fläche 114
Tabelle 15: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Boden 116
Tabelle 16: Bewertung der Umweltauswirkungen -Schutzgut Boden 122
Tabelle 17: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Wasser 127
Tabelle 18: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Wasser 133
Tabelle 19: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Luft 139
Tabelle 20: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Luft 140
Tabelle 21: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Klima 142
Tabelle 22: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Klima 144
Tabelle 23: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Landschaft 145
Tabelle 24: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Landschaft 149
Tabelle 25: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen - Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Dachgüter 152
Tabelle 26: Bewertung der Umweltauswirkungen – Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter 156
Tabelle 27: Bedeutsame Wechselwirkungen 160
Tabelle 28: Klimabedingte Gefahren 162
Tabelle 29: Schwere Unfälle und Katastrophen 164
Tabelle 30: Inanspruchnahme besonders geschützter Biotope 176