

Ausfertigung für die Presse



Östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven

Planfeststellungsbeschluss

Ausfertigung 1 von 5



Niedersachsen

Antragstellerin

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

Planfeststellungsbehörde

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

Frau Wiens
Herr Nordbruch
Frau Schierenbeck
Herr Zietz

Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Tel.: 0511 / 3034 – 3321
Fax: 0511 / 3034 – 3500
E-mail: poststelle@nlwkn-h.niedersachsen.de
www.nlwkn.de

Hannover, 25.02.2010
Gz.: VI H 3 – 62025-817-03

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.I	Planfeststellung	4
A.II	Planunterlagen	4
A.II.1	Festgestellte Planunterlagen	4
A.II.2	Nachrichtlich beigefügte Planunterlagen.....	6
A.III	Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss	6
A.IV	Weitere Entscheidungen.....	7
A.IV.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 10 i. V. m. § 4 NWG	7
A.IV.2	Deichrechtliche Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 NDG.....	7
A.IV.3	Ausnahmegenehmigung gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG	7
A.IV.4	Ausnahmegenehmigung gem. § 43 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG	7
A.IV.5	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG	7
A.V	Nebenbestimmungen, Hinweise	8
A.V.1	Nebenbestimmungen	8
A.V.2	Hinweise.....	21
A.VI	Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen	22
A.VII	Anordnung der sofortigen Vollziehung	22
A.VIII	Kostenlastentscheidung.....	22
A.IX	Allgemeine Hinweise	22
B.	Begründung.....	23
B.I	Tatbestand, Verfahrensgegenstand.....	24
B.II	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens und verfahrensrechtliche Bewertung.....	24
B.III	Materiellrechtliche Würdigung.....	26
B.III.1	Planrechtfertigung, Varianten	26
B.III.2	Wasserrechtliche Belange, Wasserrahmenrichtlinie	31
B.III.3	Umweltverträglichkeitsprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung, spezielle Artenschutzprüfung	31
B.III.4	Naturschutz	63
B.III.5	Bauplanungs-, Bauordnungs- sowie Immissionsschutzrecht	67
B.III.6	Flächeninanspruchnahme, landwirtschaftliche Belange.....	71
B.IV	Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen	72
B.IV.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	72
B.IV.2	Private Einwendungen.....	81
B.IV.3	Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine	83
B.V	Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	87
B.VI	Begründung der Kostenlastentscheidung	89
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	89

Anhang: Abkürzungsverzeichnis

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

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

A.II Planunterlagen

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

A.II.1 Festgestellte Planunterlagen**A.II.1.1 Planunterlagen zum Antrag vom 16.07.2009**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
Ordner 1		
<u>Heft 1</u>	Erläuterungsbericht vom 14.07.2009 (Seite 1-44)	
<u>Mappe 2</u>		
Blatt 1	Übersichtslageplan aufgestellt 14.07.2009	M. 1: 25.000
Blatt 2	Lageplan Liegeplatz aufgestellt 14.07.2009; entfällt und wird ersetzt durch den Plan 2 c 1 des 2. Änderungsantrags vom 09.12.2009	M. 1: 5.000
Blatt 3	Grundriss Liegeplatz aufgestellt 14.07.2009; entfällt und wird ersetzt durch den Plan 3 a des 2. Änderungsantrags vom 09.12.2009	M. 1: 2.000
Blatt 4	Schnitt A - A aufgestellt 01.07.2009 (nachrichtlich)	M. 1: 200
Blatt 5	Schnitt B – B aufgestellt 01.07.2009 (nachrichtlich)	M. 1: 200
Blatt 6	Schnitt C - C aufgestellt 01.07.2009; entfällt und wird ersetzt durch den Schnitt C – C, Blatt 6 b des 2. Änderungsantrags vom 09.12.2009	M. 1: 200
Blatt 7	Variantenplan aufgestellt 01.07.2009	M. 1: 10.000
Blatt 8	Eigentumsverhältnisse -Plan und Verzeichnis- aufgestellt 01.07.2009	M. 1: 1.000

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>Heft 3</u>	Schiffsmanöversimulationen Teilbericht A / Anlagenbände Teilbe- richt B und C vom 27. 06.2009	
<u>Heft 4</u>	Schalltechnisches Gutachten vom 16.06.2009 (Seite 1-37) Anlagen Seite 1- 4 u. Schreiben der Stadt Cuxhaven vom 02.11.2009	
<u>Heft 5</u>	Baugrundbeurteilung und Angaben zur Gründung 1. Bericht vom 16.06.2009 Text (Seite 1-30) mit Anlagen, 42 Sei- ten	
<u>Heft 6</u>	Bericht über die Untersuchung und Beurteilung des Baggergutes vom 15.06.2009 Text (Seite 1-52) mit Anlagen, 61 Sei- ten	
<u>Heft 7</u>	Berechnung der Höhe der Sturmflutsi- cherung des Hinterlandes vom 26.05.2009 (Seite 1-2)	
<u>Heft 8</u>	Untersuchungen zu Strömungsgeschwindigkeiten in der Elbe vom 05.06.2009 (Seite 1 -31) mit Anlagen, 65 Seiten	
<u>Heft 9</u>	Umweltverträglichkeitsstudie Landschaftspflegerischer Begleitplan FFH-Verträglichkeitsprüfung Spezielle Artenschutzprüfung vom 15.07.2009 (Seite I-XII mit Vorblatt und Inhaltsan- gabe, Seite1-390; Anlagen 9 Blatt) Benthosgutachten vom 30.06.2009 (Seite 1-62, mit 11 Anlagen)	

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

A.II.1.2 **Planunterlagen zum Änderungs- und Ergänzungsantrag vom 09.12.2009**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>I.</u>	Ergänzung zum Erläuterungsbericht vom 09.12. 2009 (Seite 1-9)	
Blatt 2 c1	Lageplan vom 09.12.2009	M. 1: 5.000
Blatt 3 a	Grundriss vom 09.12.2009	M. 1: 2.000
Blatt 6 b	Schnitt C – C vom 09.12.2009	M. 1: 200
Blatt 9	Rampenplan (nur nachrichtlich) vom 09.12.2009	M. 1: 500

A.II.2 **Nachrichtlich beigelegte Planunterlagen**

<u>Anlage</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Maßstab</u>
<u>Heft 10</u>	Stellungnahmen der Naturschutzbehörden NLWKN vom 10.07.2009 (Seite 1-2) Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde Stadt Cuxhaven vom 15.07.2009; (Seite 1-2)	

A.III **Planänderungen und -ergänzungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss**A.III.1.1 **Abmessungen der festgestellten Hafenanlagen**

Für die Abmessungen der festgestellten Hafenanlagen gilt für alle Bestandteile der festgestellten Planunterlagen die Ziffer 2.3.4 des geänderten Erläuterungsberichts vom 09.12.2009 im Zusammenhang mit den Plänen der Mappe 2 in der zum Teil geänderten Fassung (Vgl. Ziffer A.II.1.2 und B.I dieses Beschlusses). Soweit in anderen Planbestandteilen andere Abmessungen der Hafenanlagen genannt sind, werden diese mit diesem Beschluss gestrichen und durch die im 2. Änderungsantrag genannten Maße ersetzt.

A.III.1.2 Deichrampe

Für die Abmessungen der Deichrampe gelten die Maßangaben aus dem 2. Änderungsantrag vom 09.12.2009. Insoweit wird insbesondere Ziffer 4.8 des Erläuterungsberichtes dahingehend geändert, dass der Deich auf einer Breite von 100 m überbaut wird.

A.III.1.3 Schalltechnisches Gutachten (Heft 4)

Das Schalltechnische Gutachten wird um das Schreiben der Stadt Cuxhaven vom 02.11.2009 ergänzt. Es berücksichtigt die städtebauliche Einschätzung der Großgemengelage.

A.IV Weitere Entscheidungen

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

A.IV.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 10 i. V. m. § 4 NWG

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

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

A.IV.2 Deichrechtliche Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 NDG

Für die in den Planunterlagen vorgesehene Deichüberfahrt bis zum binnenseitigen Deichfuß wird die deichrechtliche Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 NDG erteilt.

A.IV.3 Ausnahmegenehmigung gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG

Für die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen wird die Ausnahmegenehmigung von der Zerstörung und Beseitigung für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Heft 9), insbesondere in den Kapiteln 6.3.1 und 7.5 dargestellten besonders geschützten Biotope gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG erteilt.

A.IV.4 Ausnahmegenehmigung gem. § 43 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG

Für die in der „Speziellen Artenschutzprüfung“ vom Juni 2009 (Heft 9, Kapitel 10, Seiten 271 ff.) dargestellten Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von besonders und streng geschützten Vogelarten wird die Ausnahmegenehmigung gemäß § 42 Abs. 8 Nr. 5 BNatSchG erteilt.

A.IV.5 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG

Die für das Vorhaben erforderliche strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG wird erteilt. Auf Ziffer A.V.2.2 wird hingewiesen.

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

- A.V.1.1.1 Mit den Baumaßnahmen darf erst begonnen werden, wenn die Antragstellerin der Planfeststellungsbehörde den unterschriebenen Erbbaurechtsvertrag für die Ansiedelung des STRABAG-Konzerns auf den Flächen im Bereich des Bebauungsplans 141 vorgelegt hat. Ausgenommen hiervon sind bauvorbereitende Maßnahmen.
Die Aufspülung im Bereich des Grodener Hafens darf erst erfolgen, wenn im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens bei der Stadt Cuxhaven die Verlegung der Baumröhre abgeschlossen und die Entwässerung über die verlegte Baumröhre sowie die Abwassereinleitung an anderer Stelle möglich sind.
- A.V.1.1.2 Die Antragstellerin sagt bei den weiteren Planungen eine Abstimmung mit der Feuerwehr zu, damit die erforderlichen Feuerwehrezufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen gemäß den geltenden Vorschriften (DIN 14090) hergestellt werden.
- A.V.1.1.3 Die Bauausführung hat auf der Grundlage der vorstehend erwähnten Unterlagen und unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben, den geltenden technischen Bestimmungen und den einschlägigen EN- und DIN-Vorschriften sowie unter Berücksichtigung der allgemein anerkannten Regeln der Technik (a.a.R.d.T.) und der im Bauwesen erforderlichen Sorgfalt zu erfolgen. Die bautechnischen Anforderungen sind einzuhalten. Alle Anlagen müssen jederzeit den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Antragstellerin hat dies durch geeignete Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen. Der Ausbau hat nach den Richtlinien der gültigen EAU zu erfolgen.
- A.V.1.1.4 Die Antragstellerin hat den Bau des Hafens unter Beachtung der einschlägigen technischen Vorschriften durchzuführen und die Anlagen nach einer geprüften Statik zu errichten. Vor Errichtung der Anlagen hat ein unabhängiger zugelassener Prüfstatiker die statischen Berechnungen zu prüfen und die Einhaltung der statischen Erfordernisse einschließlich des Grundbaues zu bestätigen. Erst wenn die geprüfte Statik vorliegt, darf mit den statisch bedeutsamen Baumaßnahmen begonnen werden.
- A.V.1.1.5 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die bestehenden Rechtsvorschriften zum Einbau des Bodens, insbesondere nach dem Bodenschutzgesetz, eingehalten werden. Die Bodenaufhöhung im Grodener Hafen und der Verbleib des Bodens aus dem Hafenbereich sind durch einen Bodensachverständigen zu begleiten und zu belegen. Die weiteren Bodenumlagerungen und Baggerungen sind vom Sachverständigen ebenfalls zu begleiten und zu dokumentieren. Etwaiger Transport des Bodens über öffentliche Straßen und der Einbau des Bodens insgesamt sind mit der Stadt Cuxhaven abzustimmen. Die Empfehlungen des Sachverständigen (Heft 6 der Antragsunterlagen) sind zu berücksichtigen.
- A.V.1.1.6 Die Ableitung des Rücklaufwassers aus dem Spülvorgang ist vom Bodengutachter ebenfalls zu überwachen. Dazu sind Wasserproben des Rücklaufwassers auf ihren Sedimentgehalt zu untersuchen. Die Anzahl der Proben ist anhand aussa-

gekräftiger Ergebnisse festzulegen. Bei Überschreitung des Sedimentgehaltes der Proben gegenüber der üblichen Belastung des Rücklaufwassers sind geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des Schwebstoffanteils zu ergreifen. Die zuständige Wasserbehörde und das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Cuxhaven sind zu beteiligen.

Falls hierzu keine Einigung erzielt wird, bleibt die abschließende Entscheidung zu den erforderlichen Maßnahmen der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

- A.V.1.1.7 Vor Baubeginn ist durch die Antragstellerin eine Begehung des Geländes mit der Bau ausführenden Firma durchzuführen. Dem NLWKN (Betriebsstelle Stade), der Stadt Cuxhaven, dem Hadelner Deich- und Uferbauverband und dem Cuxhavener Deichverband, dem WSA Cuxhaven, dem Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven und der Planfeststellungsbehörde ist die Beteiligung an der Begehung zu ermöglichen, diese ist mindestens 1 Woche vor dem Termin den genannten Dienststellen schriftlich mitzuteilen. Diesen Dienststellen sind der Baubeginn und etwaige Verzögerungen bei der Baudurchführung schriftlich anzuzeigen.
- A.V.1.1.8 Die Baustelleneinrichtungen haben den Hochwasserschutz zu berücksichtigen. Besonders hochwassergefährdete Bereiche (tiefer liegende Flächen vor dem Deich) sollten nicht oder nur im unbedingt erforderlichen Umfang in Anspruch genommen werden. Für eine zügige Räumung der Baustelle außendeichs ist Vorsorge zu treffen, so dass Baustoffe, Geräte oder andere Dinge durch ein Hochwasser nicht abgeschwemmt werden können. Diese Vorsorge gilt auch für die Wochenenden. Die Reinigung der durch die Baumaßnahmen verunreinigten Wege und Straßen, die für die Transporte und Baustellenverkehre genutzt werden, ist sicherzustellen.
- A.V.1.1.9 Die Antragstellerin hat weitere, aus dem Vorhaben resultierende und über den Plan hinausgehende, aus nautischen oder betrieblichen Gründen erforderlich werdende Baumaßnahmen vorher anzuzeigen und genehmigen zu lassen.
- A.V.1.1.10 Die Antragstellerin hat in Abstimmung mit den zuständigen Behörden die Verkehrssicherungspflicht insgesamt wahrzunehmen. Dazu gehört auch die Verkehrssicherungspflicht nach Abschluss der Baumaßnahmen im Bereich des Hafens und der wasserseitigen Zufahrt; diese ist mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen.
- A.V.1.1.11 Die Antragstellerin hat in Abstimmung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) Hannover rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten eine geeignete Kampfmittelräumfirma, die über eine Zulassung gem. § 7 Sprengstoffgesetz verfügt, mit Gefahrenforschungmaßnahmen zu beauftragen. Sollten bei der Sondierung Bombenblindgänger oder andere Kampfmittel festgestellt werden, ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Zentralen Polizeidirektion zu benachrichtigen. Ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, ist mit dem KBD abzusprechen.
- A.V.1.1.12 Die Löschwasserversorgung (Städt. Wasserversorgung bzw. offene Gewässer) mit einem Förderstrom von mindestens 1600 l/min mit geeigneten Löschwasserentnahmeeinrichtungen (Hydranten/Saugstellen) ist zu gewährleisten. Bei den geplanten Saugstellen aus der Elbe ist sicherzustellen, dass bei extremem Niedrigwasserstand die geodätische Saughöhe (Abstand zwischen Gewässeroberfläche und Pumpenwellenmitte) von max. 7 m nicht überschritten wird. Die Lösch-

wasserversorgung ist im Detail mit der Stadt Cuxhaven abzustimmen; sofern sie wie geplant aus der Elbe erfolgen soll, auch mit dem WSA Cuxhaven.

- A.V.1.1.13 Bei Arbeiten, die Vermessungspunkte berühren, ist das Katasteramt rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten.
- A.V.1.1.14 Vor Beginn der Arbeiten ist ein Bauausführungsplan mit Baufristen und Abläufen zu erstellen und den zuständigen Wasser-, Deich-, Gewerbeaufsichts- und Naturschutzbehörden, dem WSA Cuxhaven, den Deichverbänden und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Bei Abweichungen von diesem Plan ist eine Aktualisierung vorzunehmen und den obigen Empfängern bekannt zu machen.
- A.V.1.1.15 Bauliche Anlagen einschließlich Wege und Straßen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen innerhalb der Grenzen des Deiches sind nach dem NDG deichrechtlich zu genehmigen. Neu angelegte, geänderte oder beseitigte Anlagen können durch Entscheidungen der Unteren Deichbehörde nach § 15 Abs. 1 NDG erlaubt, geändert bzw. widerrufen werden, sofern die deichgesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.
- A.V.1.1.16 Vor der Bauausführung sind von den durch den Ausbau betroffenen Leitungsunternehmen die aktuellen Pläne anzufordern. Alle Arbeiten im Bereich von Leitungstrassen sind in enger Abstimmung zwischen Antragstellerin und Leitungsunternehmen vorzunehmen. Insbesondere die noch zu genehmigenden Abwasserleitungen vom Klärwerk zur Elbe sind rechtzeitig zu planen und der Deich- und Wasserbehörde zur Genehmigung vorzulegen; erforderliche weitere Genehmigungen z. B. des WSA Cuxhaven sind rechtzeitig einzuholen.
- A.V.1.1.17 Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- A.V.1.1.18 Schlagende Rammarbeiten sind nur tagsüber in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr zulässig. Für die Ausführung der Rammarbeiten gelten die einschlägigen technischen Vorschriften.
- A.V.1.1.19 Es ist sicherzustellen, dass die rechtlichen Vorgaben zum Immissionsschutz eingehalten werden. Bei der Umsetzung der Maßnahme sind unter anderem zu beachten:
- AVV Baulärm
 - 32. BImSchV (Geräte und Baumaschinen – Lärmschutz VO)
 - EAU 2004, E 149 schallarmes Rammen
 - 16. BImSchV (Baustellenverkehr auf öffentlichen Straßen)
- A.V.1.1.20 Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass von der Baustelle und den Spülfeldern ein signifikanter Sand- und Staubflug ausgeht.
- A.V.1.1.21 Die Antragstellerin sagt zu, die Zufahrt zu den vorhandenen Windenergieanlagen über die Schwerlast-Baustraße bis zum Abbau der Anlagen sicherzustellen.

- A.V.1.1.22 Die Planfeststellungsbehörde behält sich in allen Punkten, in denen Nebenbestimmungen eine Abstimmung zwischen Beteiligten und der Antragstellerin vorgeben, eine abschließende Entscheidung für den Fall der Nichteinigung vor.
- A.V.1.2 **Deichrechtliche Nebenbestimmungen**
- A.V.1.2.1 Die Deichsicherheit hat bei allen Baumaßnahmen höchste Priorität. Diese darf zu keinem Zeitpunkt herabgesetzt werden. Arbeiten am und vor den Deichen sind entsprechend den fachlichen Richtlinien, Regeln der Technik und Vorgaben, z.B. in Übereinstimmung mit den EAK 2002, durchzuführen. Die Arbeiten sind nur im Einvernehmen mit den Deichverbänden und der Stadt Cuxhaven als zuständiger Deichbehörde - insbesondere in der Zeit vom Oktober bis April eines jeden Jahres - zulässig. Abweichungen von den technischen Anforderungen sind von der Deichbehörde zu genehmigen. Der Bauablauf ist so einzurichten, dass direkte Eingriffe in den Deich nur möglichst sommernah erfolgen. Vor Beginn der Bauarbeiten ist am vorhandenen Deichsiel und am Hochwasserschutzdeich eine Beweissicherung durchzuführen. Durch die Baumaßnahmen bewirkte Änderungen an den Bauwerken hat die Antragstellerin auf ihre Kosten in Absprache mit den Deichverbänden zu beseitigen bzw. beseitigen zu lassen.
- A.V.1.2.2 Der Bereich zwischen der Dalbenreihe und dem Hauptdeich ist technisch entsprechend den Anforderungen aus der EAK 2002 zu gestalten. Der zuständige Deichverband und die Untere Deichbehörde sind an der Ausführungsplanung zu beteiligen.
- A.V.1.2.3 Den Deichverbänden ist jederzeit der freie Zugang zu den Deichanlagen und Schutzbauwerken zu ermöglichen, dazu gehört u. a. die jederzeitige Befahrbarkeit des Treibselräumweges sowie der Deichverteidigungswege. Zusätzlich notwendige Maßnahmen, z.B. Einzäunung am oder auf dem Deich, bedürfen der deichrechtlichen Genehmigung und sind vorab mit den Deichverbänden abzustimmen. Dies gilt auch nach Abschluss der Bauarbeiten.
- A.V.1.2.4 Die Einbauten im Deich, wie die Rampe, sowie zu verlegende Ver- und Entsorgungsleitungen im Zuge dieser Baumaßnahmen sind abzustimmen bzw. von der Unteren Deichbehörde zu genehmigen. Die Einbauten werden Bestandteile des Deiches. Die dabei zu erwartenden Setzungen sind gesondert gutachterlich zu bewerten.
- A.V.1.2.5 Der maßnahmenbedingte Mehrunterhaltungsaufwand bei der zukünftigen Deichunterhaltung wird vom Hadelner Deich- u. Uferbauverband nachgewiesen. Die Antragstellerin hat diesen zu erstatten.
- A.V.1.2.6 Die Entwässerung im Bereich des Deiches ist während der Bauzeit und auch während des späteren Betriebes sicherzustellen. Die Flächenentwässerung außendeichs hat auch die Situation einer extremen Sturmflut mit der Ableitung des Restwassers zu berücksichtigen. Die Entwässerung des Deiches und der vorgelegerten Flächen einschließlich des Treibselräumweges sowie des Deichverteidigungsweges ist während der gesamten Baumaßnahme, auch bei Errichtung des Spüldammes, und nach Fertigstellung der Maßnahmen jederzeit reibungslos zu gewährleisten. Hierzu sind detaillierte Entwässerungspläne zu erstellen, die der

Stadt Cuxhaven, dem Deichverband und der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen sind.

- A.V.1.2.7 Die Entwässerung der Grodener Wettern (Baumrönne) ist zu jeder Zeit sicherzustellen. Die Baumaßnahmen in diesem Bereich haben im Einvernehmen mit dem Hadelner Deich- und Uferbauverband und der Stadt Cuxhaven zu erfolgen. Sollten sich bei der Entwässerung maßnahmenbedingt zusätzliche Anforderungen ergeben, so sind diese vom Maßnahmenträger auszugleichen, z.B. Freihalten des Entwässerungstiefs. Die Entwässerungsmöglichkeit kann erst entfallen, wenn die Baumrönne verlegt ist und die Entwässerung über den Altenbrucher Hafen erfolgen kann. Es ist zur Entwässerung des Stadtgebietes während der Bauzeit ein ca. 5 m breiter Korridor zur Entwässerung der Baumrönne freizuhalten. Die Freigabe der Verfüllung der „alten“ Baumrönne hat die Stadt Cuxhaven zu erteilen. Die Arbeiten an den Entwässerungsanlagen der Baumrönne im Bereich des Deiches dürfen erst nach schriftlicher Freigabe durch die betroffenen Verbände erfolgen.
- A.V.1.2.8 Die Antragstellerin hat die Detailplanung für den Anschluss des Hafengeländes an die Deichflächen und Deichschutzanlagen mit dem Hadelner und ggf. dem Cuxhavener Deichverband übereinstimmend zu erstellen und von der zuständigen Deichbehörde der Stadt Cuxhaven prüfen zu lassen. Dies betrifft auch die Ausführungsplanungen für den Anschluss der Deichüberfahrt, die an die Baumaßnahme anschließt, sowie für den Bau des Deichverteidigungsweges und des Treibselräumweges. Diese Abstimmung hat vor Baubeginn zu erfolgen.
- A.V.1.2.9 Die geplante Überfahrt über den Deich (Rampe) darf erst nach Aufspülung der außendeichs liegenden Flächen auf 6,50 m hergestellt werden, da ansonsten die verbleibende Deichhöhe von 6,90 m im Bereich der Überfahrt nicht ausreichend ist. Die Ausführung der Rampe ist im Einvernehmen mit dem Deichverband und der Deichbehörde festzulegen. Dies gilt auch hinsichtlich der Querschnitte und des Unterbaus zur Abtragung der enormen Lasten. Die Rampe ist auf Dauer hinsichtlich ihrer Schwerlastfähigkeit und ihrer Höhe mindestens jährlich zu überprüfen. Das Ergebnis ist dem zuständigen Deichverband und der Deichbehörde vorzulegen. Die vorgeschriebenen Höhen sind einzuhalten.
- A.V.1.2.10 Die Unterhaltungslast und die Verkehrssicherungspflicht der Rampe obliegen der Antragstellerin auf Dauer.
- A.V.1.2.11 Die Antragstellerin ist verpflichtet, während der Bauzeit Schäden am Deich auch vorsorglich und unverzüglich mit geeigneten schnell umsetzbaren Maßnahmen zu beseitigen. Wo dies ausnahmsweise nicht möglich ist, ist der Deich unverzüglich vorläufig zu sichern. Diese Auflage ist mit der Bau ausführenden Firma zusätzlich auch vertraglich abzusichern.
- A.V.1.2.12 Vor Beginn der Aufspülungen ist statisch nachzuweisen, dass die Auflast nicht zu Grundbrüchen oder anderen Beschädigungen des Deichkörpers führen kann. Die Standsicherheit der Spülbecken ist während der Errichtung und nach der Fertigstellung zum Schutz des Deiches zu jedem Zeitpunkt zu gewährleisten. Die Auflast des Spülbereiches ist durch einen gutachterlichen Nachweis der Grundbruchsicherheit und Standfestigkeit des Hochwasserschutzdeiches (Hauptdeich)

grundsätzlich belegt (s. Ziffer B.IV.1.1) Die im Nachweis angenommenen Randbedingungen sind örtlich zu prüfen und einzuhalten. Dies gilt insbesondere für den geforderten Wasserdruck. Sollte es dennoch zu Gefahrensituationen kommen, sind die zuständigen Deichverbände und die Deichbehörde der Stadt Cuxhaven sofort über die Situation und die getroffenen Maßnahmen zu informieren. Die genaue Lage des Spüldeiches ist mit dem Hadelner Deich- und Uferbauverband ebenfalls abzustimmen.

Während der Bauphase ist zwischen der Deichböschung auf der einen Seite und dem Spüldamm auf der anderen Seite die Entwässerung vorzusehen.

A.V.1.2.13 Die Antragstellerin sagt zu, die durch Maßnahmen überbauten und vom Deichverband nicht mehr benötigten Flächen bis auf einen 10 m breiten Durchgangstreifen zu erwerben.

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

A.V.1.3.1 Der Ort, an dem der für die Geländeaufhöhung benötigte Boden aus der Elbe entnommen wird, ist im Detail vor Beginn der Arbeiten mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen. Die WSV hat darauf hingewiesen, dass die Entnahme nicht nur, wie im Erläuterungsbericht vorgesehen (Ziffer 4.4.3), aus der Außenelbe bei Tonne 25 erfolgen kann. Dabei sind auch die Anforderungen zur Wiedereinleitung des Spülwassers in die Elbe im Einzelnen festzulegen. Die zuständige Wasserbehörde ist zu beteiligen.

A.V.1.3.2 Die Antragstellerin ist verpflichtet, alle im Rahmen der Baudurchführung, des Betriebes und der Unterhaltung der Hafenanlage erforderlichen Maßnahmen im Detail mit der WSV abzustimmen, soweit bereits die Möglichkeit besteht, dass diese Maßnahmen eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße Elbe im Sinne des WaStrG oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zur Folge haben können. Dies umfasst auch alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Zustand und die Funktionsfähigkeit von Schiffsanlagen, Schifffahrtszeichen, wasserbauliche Anlagen und sonstigem Zubehör der Bundeswasserstraße haben können. Die Antragstellerin legt der WSV mindestens vier Wochen vor Baubeginn unaufgefordert alle Unterlagen und sonstigen Informationen diesbezüglich zur Prüfung vor. Alle diese Maßnahmen dürfen ausschließlich nur im Einvernehmen mit der WSV durchgeführt werden. Die Antragstellerin ist verpflichtet, die im Rahmen der Baudurchführung und des Betriebes erforderlichen Maßnahmen zu treffen, dass der für die Schifffahrt erforderliche Zustand der Bundeswasserstraße Elbe und der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen nicht beeinträchtigt wird. Eine enge Abstimmung mit der Verkehrszentrale ist unter dem Aspekt des Vorrangs der durchgehenden Schifffahrt auf der Elbe zwingend erforderlich.

A.V.1.3.3 Die Kajenanlage ist so zu errichten, dass auch die Festmachereinrichtungen entsprechend den Regeln der Technik (z. B. EAU) erstellt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Katamaran Schwall und Sunk ausgesetzt ist, und entsprechende Einrichtungen zum Festmachen vorzusehen sind.

A.V.1.3.4 Die Hafenanlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das WSA Cuxhaven sie abgenommen hat und die Kajenanlagen und der Fingerpier so hergerichtet sind, dass ein sicheres Anlegen von Fahrzeugen bei allen Wasser-

ständen möglich ist. Die Abnahme ersetzt nicht andere, nach sicherheits- oder ordnungsbehördlichen Vorschriften erforderliche Abnahmen.

- A.V.1.3.5 Werden durch die Anlage oder durch Bauarbeiten Auskolkungen, Verflachungen oder andere Beeinträchtigungen der Wasserstraße verursacht, ferner Strombauwerke, Uferbefestigungen u. ä. gefährdet oder beschädigt, so hat die Antragstellerin die Beeinträchtigungen auf Verlangen des WSA Cuxhaven zu beseitigen.
- A.V.1.3.6 Die Antragstellerin hat im Rahmen ihrer hafenzuständigen Zuständigkeiten dafür zu sorgen, dass bei Benutzung der Anlage keine Gegenstände oder Stoffe in die Elbe gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Wasserstraße beeinträchtigen.
- A.V.1.3.7 Bei Hochwasser- und Eisgefahr hat die Antragstellerin Vorkehrungen zu treffen, die ein Abtreiben von Anlagenteilen, Lagergut oder sonstigen Gegenständen in die Bundeswasserstraße verhindern.
- A.V.1.3.8 Die Anbringung von Schifffahrtszeichen an der Hafenanlage bedarf der Abstimmung mit dem WSA Cuxhaven. Die Anlage ist bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter blendungsfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist.
- A.V.1.3.9 Die Antragstellerin sagt zu, am Ende der östlichen Unterwasserbarriere (Uferböschung) einen Dalben mit einer beleuchteten Nordkardinalkennung vorzusehen. Die Dalbenreihe ist mit Lampen zu versehen.
- A.V.1.3.10 Alle Lampen und Scheinwerfer der Hafenanlage, die keine Schifffahrtszeichen sind, sind in Richtung Elbe abzublenden, damit die Schifffahrt nicht geblendet wird. Die Reflektoren aller Scheinwerfer sind daher so auszurichten, dass Streulicht in Richtung Elbe vermieden wird. Dies gilt auch für die Bauphase. Die Bauunternehmen sind vom Unternehmer darauf zu verpflichten.
- A.V.1.3.11 Den für den Betrieb der Hafenanlage erforderlichen wasserseitigen Zufahrts- und Liegebereich hat die Antragstellerin auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten. Baggerungen sind so vorzunehmen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen. Über Baggertoleranzen hinausgehende Übertiefen dürfen nicht hergestellt werden.
- A.V.1.3.12 Das Anlegen ist nur Fahrzeugen gestattet, für die die Wassertiefe ausreicht.
- A.V.1.3.13 Die Antragstellerin übernimmt die Unterhaltung der Ufersicherung der neuen Hafenanlagen (Deckwerke, Buhnen und Unterwasserböschung). Sie sagt zu, die beiden -weiterhin im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) verbleibenden- Buhnen Grodener Stacks 7a und 8 (das sind die ersten beiden Buhnen nach der Hafenmole Elbe stromaufwärts) auf Dauer auf eigene Kosten zu unterhalten..

-
- A.V.1.3.14 Die Antragstellerin hat den wasserseitigen Zufahrts- und Liegebereich regelmäßig darauf zu untersuchen, dass sie ausreichende Wassertiefen haben und im Wasser und auf der Sohle frei von Hindernissen sind.
- A.V.1.3.15 Der Ladungsumschlag von Schiff zu Schiff und das Längsseitsliegen an einem an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeug sind verboten. Ausgenommen sind Bunkerungen und im Rahmen des Schiffsbetriebs notwendige Ver- und Entsorgung des an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeugs.
- A.V.1.3.16 Der Erlass und die Änderung einer Hafenordnung für die Anlage sind zuvor mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen. Regelungen, die auf der Wasserfläche der Bundeswasserstraße Elbe (Hafenbereich) gelten sollen, oder die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße Elbe und die bundeseigenen Schifffahrtsanlagen oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs betreffen, bedürfen des Einvernehmens mit dem WSA. Das WSA Cuxhaven kann die Änderung solcher Regelungen verlangen.
- A.V.1.3.17 Bei der Durchführung der Arbeiten hat der Unternehmer die anerkannten Regeln der Technik zu beachten, die im Wasserbau erforderliche Sorgfalt anzuwenden sowie die eingesetzten Fahrzeuge und Geräte zu überwachen und in gutem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu halten.
- A.V.1.3.18 Für die schwimmenden Baufahrzeuge gelten die Vorschriften des Seeaufgabengesetzes, der Seeschifffahrtsstraßenordnung sowie der Elbe-Lotsverordnung
- A.V.1.3.19 Der Beginn und das Ende der täglichen Arbeiten sind, soweit sie an der Wasserfläche angrenzen, der Verkehrszentrale Cuxhaven – Cuxhaven Elbe-Traffic – vorher über UKW Kanal 71 anzuzeigen.
- A.V.1.3.20 Auf den eingesetzten schwimmenden Arbeitsfahrzeugen muss eine ständige Erreichbarkeit auf UKW-Kanal 71 und 16 gewährleistet sein. Einer Aufforderung der Verkehrszentrale Cuxhaven zur vorübergehenden Unterbrechung der Arbeiten ist Folge zu leisten, ohne dass dafür eine Entschädigung verlangt werden kann.
- A.V.1.3.21 Die vorgesehene Sandgewinnung für die Baumaßnahme aus der Bundeswasserstraße Elbe hat in Abstimmung mit dem WSA Cuxhaven zu erfolgen. Es darf nur an den vom WSA bezeichneten Stellen und nur bis zur angegebenen Tiefe Baggergut aus der Wasserstraße entnommen werden. Die in der Unterhaltungsbaggerei auf der Bundeswasserstraße Elbe vorgeschriebenen üblichen Regeln, Verfahren und Techniken sind anzuwenden. Der Bagger bzw. die Besatzung hat den Anordnungen des WSA Cuxhaven ohne Anspruch auf Kostenerstattung nachzukommen.
- A.V.1.3.22 Der aufgespülte Boden ist so abzusichern, dass er nicht in die Bundeswasserstraße zurückdriften kann.
- A.V.1.3.23 Das Ausbringen von Stromankern und das Auslegen von Baugerät, Drähten, Ketten, Spülleitungen oder Ähnlichem in der Bundeswasserstraße sind vorher mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen. Stromanker sind mit einer gelben Boje –

Durchmesser mindestens 1 m – mit der schwarzen Aufschrift „Anker“ zu bezeichnen.

- A.V.1.3.24 Die Antragstellerin darf an schwimmenden Fahrzeugen außer den vorgeschriebenen und nach schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine nicht genehmigten Zeichen und Lichter oder solche Zeichen anbringen, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Wirkung von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern können.
- A.V.1.3.25 Im Bereich der Bundeswasserstraße im Rahmen der Maßnahmen verloren gegangene Anker, Ketten oder Drähte und andere Ausrüstungsgegenstände sind dem WSA Cuxhaven unverzüglich zu melden und von der Antragstellerin auf eigene Kosten aus der Bundeswasserstraße Elbe zu beseitigen. Mit der Bergung ist unverzüglich zu beginnen.
- A.V.1.3.26 Spätestens einen Monat nach Beendigung der Baumaßnahmen ist dem WSA Cuxhaven ein Lageplan im Maßstab 1 : 1000 unter Angabe der eingemessenen Eckpunkte und ihrer Koordinaten im Gauß-Krüger-System zu übersenden. Gleichzeitig hat der Genehmigungsinhaber die Eintragung der Anlagen in die amtlichen Seekarten beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu veranlassen. Die Vermessung hat durch einen amtlich anerkannten Vermessungsingenieur zu erfolgen
- A.V.1.4 **Nebenbestimmungen der Gewerbeaufsichtsverwaltung**
- A.V.1.4.1 Für die technische Ausbildung der Anlagen, die Lastenannahme zur Bemessung usw. sind die einschlägigen Gesetze, DIN-Normen sowie die EAU zu beachten. Hinsichtlich des Arbeitsschutzes sind die einschlägigen Vorschriften zu berücksichtigen. Die Inbetriebnahme ist mit der Gewerbeaufsichtsverwaltung abzustimmen.
- A.V.1.4.2 Der Verkehrsweg im Bereich der Kaikante soll eben und trittsicher sein, d. h. er darf keine Löcher und Stolperstellen aufweisen. Der Verkehrsweg muss frei von Bügeln, Pollern, Kranschienen und ähnlichen Stolperstellen sein.
- A.V.1.4.3 Zum Ausbringen einer sicheren Landverbindung ist auf der Kaikrone wasserseitig ein ausreichender Platz notwendig. Es muss möglich sein, einen Schiffszugang (Fallreep oder Landgang) dort abzusetzen. Zwischen dem Schiffszugang und Kranprofilen muss jederzeit während des Lade- und Löschbetriebes ein Abstand von mind. 0,5 m verbleiben. Ein genügend bemessener Rollweg des Schiffszuges ist zu berücksichtigen.
- A.V.1.4.4 Festmacher benötigen zum Zeitpunkt des Festmachens oder Loswerfens landseitig einen freien Arbeitsplatz von 1,5 m um den Poller.
- A.V.1.4.5 Auf der Kaikante sind wasserseitig Vorrichtungen zu erstellen, die die Befestigung eines Gangwaynetzes möglich machen, ohne dabei neue Stolperstellen zu bilden.

- A.V.1.4.6 Die Antragstellerin sagt zu, für häufig wiederkehrende Schiffe im Bereich der An-
gelegten Möglichkeiten der landseitigen Versorgung mit Strom vorzusehen.
- A.V.1.4.7 Es ist für eine ausreichende Beleuchtung der Kaianlage zu sorgen. Die Mindest-
beleuchtungsstärke beträgt 20 Lux. Bei der Berechnung der Mindestbeleuch-
tungsstärke dürfen Kranbeleuchtungen nicht mit einbezogen werden, da diese im
Regelfall nur beim Lade- und Löschbetrieb aktiviert sind.
- A.V.1.4.8 Der Liegeplatz muss mit Rettungsmitteln im Abstand von max. 100 m ausgestat-
tet sein, z. B. Rettungsringe nach EN 14144 mit einer mind. 30 m langen,
schwimmfähigen Leine im Halter nach EN 14145 oder Rettungsbälle. Des Weiteren
müssen Rettungsstange, Plakat mit einer Anleitung zur Rettung und Wieder-
belebung Ertrinkender und Hinweistafeln für Notrufeinrichtungen vorhanden sein.
- A.V.1.4.9 An den Liegeplätzen müssen in einem Abstand von nicht mehr als 30 m Kaileitern
vorhanden sein (Ausführung siehe DIN EN 14329).
- A.V.1.4.10 Fender müssen so angebracht sein (z. B. auf und nieder), dass kleinere Schiffe
bei Niedrigwasser nicht unterhaken können und dadurch Arbeitnehmer gefährden.
- A.V.1.4.11 Die Antragstellerin sagt zu, für die neuen Flächen das bestehende Verkehrskonzept
des Hafens insgesamt zu erweitern. Das Verkehrskonzept muss für die fest-
gestellte Hafenerweiterung folgenden Voraussetzungen entsprechen:
- eine klare Abgrenzung von Umschlag-, Lager- und Verkehrsflächen,
 - möglichst Einbahnverkehre,
 - Einplanung und Schaffung von Personenwegen für den Fußgängerverkehr
sowohl auf den Hafenbetriebsflächen als auch auf den Zugangswegen zur
öffentlichen Straße einschließlich Trennung dieser Personenwege von den
allgemeinen Verkehrsflächen,
 - eine eindeutige Unterscheidung, Markierung und Beschilderung von We-
gen und Arbeitsbereichen für Fußgänger, Terminalfremde, Terminalfahr-
zeuge und Kreuzungsbereiche.
- A.V.1.4.12 Die Bauarbeiten dürfen nur am Tage in der Zeit zwischen 07:00 und 20:00 Uhr
durchgeführt werden.
Soweit Bautätigkeiten betriebsbedingt nachts ausgeführt werden müssen, dürfen
die im Schalltechnischen Gutachten (Bonk-Maire-Hoppmann GbR) genannten
Nachtwerte an den dort genannten Immissionspunkten nicht überschritten wer-
den:

Immissionspunkt	Zulässiger Nachtwert in dB(A)
A	40
B	45
C	45
D	35
E	40

Für die Beurteilung ist die lauteste volle Nachtstunde (z. B. 01:00 bis 02:00 Uhr) zu Grunde zu legen. Auf die Nebenbestimmungen A.V.1.1. 18 u. A.V.1.1.19 bezüglich schlagender Rammarbeiten wird hingewiesen.

A.V.1.4.13 Die Antragstellerin sagt zu, bei Vorliegen von Beschwerden dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven auf Anforderung die Einhaltung der Immissionswerte durch eine nach § 26 BlmschG in Niedersachsen zugelassene Messstelle nachzuweisen.

A.V.1.5 **Wasserwirtschaftliche Nebenbestimmungen**

A.V.1.5.1 Die geplante Verlegung der beiden Abwasserleitungen DN 900 ist außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses zu regeln. Die erforderlichen Genehmigungen sind zu gegebener Zeit einzuholen.

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

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

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

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

A.V.1.5.4 Die Arbeiten an den Entwässerungsanlagen sind mit den zuständigen Unterhaltungsverbänden abzustimmen.

A.V.1.6 **Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen**

A.V.1.6.1 Gemäß § 12 b Abs. 1 Nr. 2 NNatG hat die Vorhabensträgerin eine Ersatzzahlung in Höhe von 2.135.000 € (zwei Millionen einhundertfünfunddreißigtausend) zu leisten.
Der Betrag ist an die zuständigen Naturschutzbehörden zu zahlen und zwar:

- zu 57,5 %, d.h. 1.227.625 € an die Stadt Cuxhaven auf das Konto Nr. 101 584 bei der Stadtsparkasse Cuxhaven, Bankleitzahl 241 500 01, unter Angabe der Haushaltsstelle 2.36010.34030
- sowie zu 42,5 %, d.h. 907.375 € an den NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg auf das Konto Nr. 106 036 577 bei der NordLB, 250 500 00 Zu dem Kassenzeichen B43 und dem Zweck „Ersatzzahlung Erweiterung Off-shore-Basishafen“.

Die Ersatzzahlung ist spätestens mit Beginn der Bauarbeiten (Baustelleneinrichtung) zu leisten.

Die Ersatzzahlung ist zweckgebunden zu verwenden und soll zum Erwerb sowie zur landschaftspflegerischen Herrichtung von Flächen in den Bereichen des Belumer und/oder Hadelner Außendeichs und/oder im Bereich an der Oste eingesetzt werden, sobald dort weitere Flächen zur Verfügung stehen.

A.V.1.6.2 Sämtliche auf den Seiten 128 ff. des LBP vorgesehene Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen sind zu beachten. Dies gilt insbesondere für folgende Maßnahmen:

- Die Einrichtung landseitiger Baustellenflächen muss auf dem Baufeld selber erfolgen oder auf den südlich angrenzenden Flächen des Bebauungsplanes Nr. 141 der Stadt Cuxhaven. Nicht dauerhaft erforderliche Versiegelungen im zukünftigen Hafbereich sind nach Abschluss der Baumaßnahmen zurückzubauen; Verdichtungen zu lockern.
- Die umliegenden Watt- und Flachwasserbereiche sind gegen die Inanspruchnahme für Bauzwecke durch entsprechende Absperrung und Kennzeichnung für die Dauer der Bauarbeiten wirksam zu schützen; die ausführenden Firmen sind entsprechend einzuweisen.
- Sollte der Beginn der Bauarbeiten in der Brutzeit erfolgen, sind ab 1. März des jeweiligen Jahres Scheuchanlagen einzusetzen, um die Ansiedlung von Brutvögeln zu verhindern.

A.V.1.6.3 Die Maßnahmen zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen zum Schutz von marinen Säugern werden wie folgt konkretisiert:

- Vergrämer/Pinger und langsame Erhöhung der Schallfrequenz/ramp-up:
Zum Schutz vor Beeinträchtigungen vor und während der Rammarbeiten sind Pinger (Vergrämer) einzusetzen, die marine Säugetiere wie Schweinswal und Robben aus dem gefährdeten Bereich vertreiben sollen. Durch eine langsame Erhöhung der Schallfrequenz der Rammen bzw. schwächeres Anrammen, so genanntes ramp-up, wird ergänzend zum Einsatz der Pinger eine Vertreibung lärmempfindlicher Fischarten und mariner Säuger aus dem Baustellenbereich erreicht, um physische Beeinträchtigungen zu verhindern
- Walbeobachter:
Bei Bauarbeiten im Zeitraum von März bis August ist vor Beginn der Rammarbeiten (ca. 30 Minuten) durch einen Walbeobachter sicherzustellen, dass sich keine Wale in der Nähe des Baufeldes aufhalten. Sollten jedoch Wale anwesend sein, sind die Arbeiten solange aufzuschieben, bis sich die Wale entfernt haben. Die Beobachtung des vorher festgelegten Bereichs (ca. 500 m) hat durch einen erfahrenen und geschulten Walbeobachter zu erfolgen.

-
- A.V.1.6.4 Zur Verringerung der durch die Bauarbeiten hervorgerufenen Sedimentbelastungen der Elbe ist das Rückführungswasser aus den Aufspülungen mechanisch zu reinigen.
- A.V.1.6.5 Die Rammarbeiten sind so weit als technisch möglich mit Vibrationsrammen vorzunehmen. Auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen ist möglichst zu verzichten. Rammarbeiten sind auf das absolut erforderliche Maß zu beschränken. In der Zeit von Mai bis Juni dürfen wegen der dann stattfindenden Wanderungsbewegungen der FFH-relevanten und lärmempfindlichen Fischart Finte wasserseitig keine Rammarbeiten mit Schlagrammen durchgeführt werden.
- A.V.1.6.6 Um die wissenschaftlichen Erkenntnisse für künftige Maßnahmen zu verbessern sagt die Antragstellerin Folgendes zu:
Bezogen auf die marinen Säuger Schweinswal, Seehund und ggf. Kegelrobbe wird die Antragstellerin während der Spülarbeiten im Rahmen eines mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmten Monitoringprogrammes das Elbufer zwischen Cuxhaven und Otterndorf einmal täglich bei Niedrigwasser nach toten Meeressäugern abzusuchen. Sofern tote Tiere gefunden werden, ist der Fund entsprechend des Konzeptes zu dokumentieren. Frischtot aufgefundene Schweinswale sind gekühlt in das Forschungs- und Technologiezentrum Westküste in Büsum oder eine vergleichbare Institution zu transportieren und dort auf die Todesursache hin zu untersuchen, frischtot aufgefundene Seehunde sind gekühlt ins Staatliche Veterinäruntersuchungsamt Stade oder eine vergleichbare Institution zu bringen.
Parallel dazu wird die Antragstellerin während derjenigen Bauphasen, in denen mit einer erhöhten Aufwirbelung von Sedimenten zu rechnen ist, im Rahmen des Konzeptes im Einwirkungsbereich der Baustelle und an nicht von den Baumaßnahmen betroffenen Kontrollpunkten in verschiedenen Schichten der Wassersäule Wasserproben ziehen und in einem akkreditierten Labor auf Clostridium perfringens untersuchen lassen.
Die Ergebnisse werden der Planfeststellungsbehörde vorgelegt.
- A.V.1.6.7 Für den Schutz der metallischen Wasserbauteile sind umweltverträgliche Korrosionsschutzmittel zu verwenden, um Schadstoff-Freisetzungen zu reduzieren und neue Ansiedlungsmöglichkeiten für Benthos-Organismen zu schaffen.
- A.V.1.6.8 Um Teil- oder Ausweichlebensräume für Benthos-Organismen und andere standorttypische Tier- und Pflanzenarten zu entwickeln, sollte bei der Ausführung ggf. neu anzulegender Steinschüttungen weitest möglich auf eine Versiegelung und Verfüllung der Zwischenräume mit Beton o. ä. verzichtet werden.
- A.V.1.6.9 Das Oberflächenentwässerungssystem der Terminalfläche ist mit einer mechanischen Vorreinigungsanlage sowie Schadstoffabscheidern auszustatten, um Schadstoffeinleitungen in die Elbe zu verhindern. Das System sollte über ausreichende Reserven verfügen, um auch im Falle von Un- und Störfällen genügend Rückhaltekapazität zu bieten.
- A.V.1.6.10 Die Beleuchtungsanlage ist so auszuführen, dass schädliche Auswirkungen auf die Tierwelt, insbesondere auf fliegende Insekten, so weit als möglich vermieden werden. Hierzu ist rechtzeitig vor der entsprechenden Detailplanung Kon-

takt mit dem GB IV der NLWKN Betriebsstelle Hannover-Hildesheim (derzeit zuständig Herr Dr. Alexander Pelzer) aufzunehmen

A.V.2 **Hinweise**

- A.V.2.1 Das WSA Cuxhaven weist darauf hin, dass der Durchgangsverkehr jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit passieren können muss. Auswirkungen dieser Passagen unter Einhaltung einer sicheren Geschwindigkeit sind von den Betreibern uneingeschränkt hinzunehmen. Eine gesonderte Rücksichtnahme auf bestimmte Umschlagsprozesse ist nicht möglich. Der Durchgangsverkehr auf der Elbe hat in jedem Fall vor an-/ablegendem Verkehr Vorrang. Er darf weder gefährdet, behindert noch belästigt werden. Es gelten die Bestimmungen der SeeSchStrO. Sonderrechte für an-/ablegende Fahrzeuge wird es nicht geben. Die Erreichbarkeit des Terminals ist daher davon abhängig, ob der Durchgangsverkehr Manövriermöglichkeiten zulässt. Zur Verdeutlichung des Vorrangs der durchgehenden Schifffahrt wird darauf hingewiesen, dass sämtliche Wechselwirkungen nicht nur „unbedingt beachtet“ (Erläuterungsbericht Ziffer 4.3.3), sondern „in Kauf genommen“ werden müssen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Der an-/ablegende Verkehr hat durch den Durchgangsverkehr verursachte Wartezeiten in Kauf zu nehmen. Die festgestellte Hafenanlage ist Auswirkungen des Durchgangsverkehrs (Schwall und Sunk) ausgesetzt; daher geht die WSV nicht von einer geschützten Lage aus, wie es im Erläuterungsbericht ausgeführt ist.
- A.V.2.2 Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine Genehmigungen für die sog. Suprastrukturmaßnahmen. Diese und das Betriebskonzept sind in weiteren Genehmigungsverfahren, insbesondere nach dem Bau- bzw. Immissionsschutzrecht zu genehmigen.
Der Planfeststellungsbeschluss enthält weiterhin keine strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen für den Bau- und Baggerbetrieb zum Aufspülen des Sandes. Diese sind außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bei der WSV zu beantragen.
Er enthält ferner keine schifffahrtspolizeiliche Genehmigung für den Betrieb des Katamarans. Diese ist ebenfalls außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu beantragen.
Die Genehmigungen für die Verlegung der Abwasserdruckleitung von der Kläranlage Cuxhaven und die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Abwassers an anderer Stelle werden nicht mit erteilt.
- A.V.2.3 Auf die Forderungen der Arbeitsstättenverordnung und der BGV C 21 „Hafenarbeit“ wird hingewiesen.
- A.V.2.4 Über die geplanten Sandentnahmen ist mit dem WSA Cuxhaven ein Nutzungsvertrag abzuschließen.

-
- A.V.2.5 Da sich in diesem Bereich auch WSV-Kabel befinden, sind bei der Fachstelle Maschinenwesen Nord beim WSA Kiel-Holtenau – Netzgruppe – Blenkinsopstraße 7, 24768 Rendsburg, Informationen über die genaue Lage dieser Kabel und deren Schutz einzuholen.
- A.V.2.6 Die Abmessungen des neuen Deiches können verfahrensrechtlich nicht in diesem Planfeststellungsverfahren festgesetzt werden. Hierzu ist ein eigenes Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 NDG erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde sieht es als sachdienlich an, in diesem Bestickfestsetzungsverfahren den neuen Treibsel- räumweg als Abschlussbestandteil des Deiches vorzusehen, so dass die elbeseitige Kante des geplanten Tiefbords den Deich begrenzt. Binnenseitig ist die Rampe als Bestandteil des Deiches einschließlich ihrer Böschungen bis zum Niveau des angrenzenden Geländes zu betrachten.
- A.V.2.7 Eigentumsübertragungen und Vermessungsmaßnahmen sind von der Antragstellerin zu veranlassen, die auch die Kosten dafür trägt.
- A.VI **Entscheidungen über die erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen**
Die im Anhörungsverfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht im Laufe des Verfahrens berücksichtigt, durch Änderung oder Auflagenerteilung gegenstandslos, zurückgenommen oder für erledigt erklärt worden sind.
- A.VII **Anordnung der sofortigen Vollziehung**
Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO wird die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet:
- A.VIII **Kostenlastentscheidung**
Die Kosten dieses Verfahrens trägt die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.
- A.IX **Allgemeine Hinweise**
Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Maßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder andere Entscheidungen nicht erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Beschluss ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

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

Die im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen werden im Anhang erläutert.

B. **Begründung**

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

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

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

Die festgesetzten Nebenbestimmungen entsprechen den gesetzlichen Vorschriften und berücksichtigen die Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange oder Naturschutzvereine sowie die erhobenen Einwendungen und tragen den Ergebnissen des Erörterungstermins am 15. Dezember 2009 Rechnung. Sie sind erforderlich, aber auch ausreichend, um das Vorhaben in Einklang mit den öffentlichen Belangen zu bringen und soweit möglich und rechtlich notwendig, den vorgebrachten Anregungen und Bedenken zu entsprechen.

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

B.I **Tatbestand, Verfahrensgegenstand**

Gegenstand des Antrags ist die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens als Teil des Offshore Basishafens Cuxhaven. Die neuen Kaianlagen bestehen aus einem Kaibauwerk mit zwei stromparallelen Liegeplätzen und der wasserseitigen Zufahrt sowie einem Spezialliegeplatz für einen Katamaran. Die Hafenerweiterung ist im Bereich des Grodener Hafens und östlich davon vorgesehen. Sie ist auch für den Umschlag mit Spezial-Verladeeinheiten konzipiert. Mit Spezialschiffen (Katamaranen) sollen schwere und große Gründungskörper-Fundamente incl. stehender Windenergieanlage sicher umschlagen werden. Es können jedoch auch andere Arten von Umschlag durchgeführt werden.

Gegenstand des Antrags für die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens sind im Einzelnen folgende planfeststellungsrelevante bauliche Anlagen der Infrastruktur:

- Stromparalleles Kaibauwerk an der Elbe mit einer Länge von 360 m, zur Annahme von zwei Schiffen von 140 bis 170 m Länge mit einer Wassertiefe von ca. NN -9,50 m bzw. NN -12,70 m sowie einer wasserseitigen Zufahrt.
- Stromparalleler Liegeplatz als aufgeständerte Plattform (Fingerpier) mit einer Länge von 91,70 m und einer Breite von ca. 34 m sowie einer Wassertiefe von ca. NN -12,70 m zur Annahme eines Katamaran-Schiffes mit zusätzlicher Dalbenreihe als Baufahrzeugverholplatz mit einer Länge von 267 m.
- Terminalfläche: ca. 8,7 ha für Lager- und Montageflächen sowie Betriebs-, Verkehrs- und Nebenflächen.
- Ver- und Entsorgungseinrichtungen

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

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

Auch die schiffahrtspolizeiliche Genehmigung für den Betrieb des Katamarans ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

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

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

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

Das Planfeststellungsverfahren wurde auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 16.07.2009 wie folgt durchgeführt:

Das Verfahren wurde am 21.07.2009 eingeleitet, indem den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzvereinen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben gegeben wurde. In der Zeit vom 28.07. bis zum 27.08.2009 haben die Planunterlagen bei der Stadt Cuxhaven nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Bis zum 10.09.2009 konnten Einwendungen gegen die geplanten Hafenausbaumaßnahmen erhoben werden.

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

Mit Schreiben vom 29.09.2009 hat die Antragstellerin überarbeitete Planunterlagen vorgelegt und die Fortsetzung des Verfahrens mit zum Teil geänderten und ergänzten Planunterlagen beantragt. Die Änderungen und Ergänzungen betrafen im Wesentlichen:

- Änderungen bezüglich des Sandzwischenlagers.
- Änderungen und Ergänzungen bezüglich des Treibselräumweges und der Straßenanbindung

Zu den geänderten und ergänzten Planunterlagen wurden die Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich betroffen war, angehört. Einwendungen, Bedenken und Anregungen konnten bis zum 12.11.2009 erhoben werden.

Mit dem 2. Änderungsantrag vom 09.12.2009 wurde der 1. Änderungsantrag vollständig zurückgezogen. Bezüglich des Ursprungsantrags vom 16.07.2009 wurden mit dem 2. Änderungsantrag Änderungen beantragt, die sich u. a. auch durch Anregungen und Bedenken im Rahmen des Anhörungsverfahrens ergeben haben. Insbesondere wurden folgende Änderungen beantragt:

- Das beantragte Sandspülbecken sowie der dafür vorgesehene Fahrweg entfallen
- Die Deichüberfahrt wird –wie bereits im 1. Änderungsantrag vorgesehen– verändert. Die Rampe ist nur noch in einer Breite von ca. 100 m vorgesehen.

Eine Auslegung dieser Änderungen war gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG nicht erforderlich. Zu diesen Änderungen wurden die Träger öffentlicher Belange, deren Aufgaben betroffen waren, erneut gehört.

Die Stellungnahmen sowie die rechtzeitig erhobenen Einwendungen wurden am 15.12.2009 in Cuxhaven nach ortsüblicher Bekanntmachung des Termins am 05.12.2009 erörtert.

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

Das Planfeststellungsverfahren für einen Gewässerausbau zur Herstellung eines Hafens, für den nach dem NUVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer

UVP besteht (UVP-pflichtiger Gewässerausbau), hat den Anforderungen des UVPG zu entsprechen (§ 31 Abs. 2 Satz 4 WHG). Auf Ziffer B.III.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

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

B.III Materiellrechtliche Würdigung

B.III.1 Planrechtfertigung, Varianten

B.III.1.1 Planrechtfertigung

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

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

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

Der Planung der östlichen Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven liegen folgende Ziele zu Grunde:

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

Dafür müssen ausreichend dimensionierte Flächen für die Lagerung, Vorstauung bzw. die Endmontage vor der Verschiffung nahe dem Elbefahrwasser bereit gestellt, entsprechende Umschlagseinrichtungen für Gründungskörper (aber auch für alle anderen Arten von Umschlaggut) vorgehalten und Anlagen zur Lagerung, Montage sowie Wartung der schweren Komponenten hergestellt werden.

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

Das Land Niedersachsen hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 25% seines Gesamtenergieverbrauchs durch erneuerbare Energien zu decken. Dabei wird der Offshore-Windenergie eine herausragende Bedeutung zukommen.

Die in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands geplanten Offshore-Windenergievorhaben sind zwingend auf leistungsstarke Hafenstandorte ange-

wiesen. Den niedersächsischen Seehäfen kommt insoweit eine zentrale Stellung in der Wertschöpfungskette der Offshore-Windenergie zu. Sie verfügen über ein großes Flächenpotential für den Bau, die Montage und den Betrieb der Windkraftwerke, liegen dicht an den zu erschließenden Windkraftfeldern und sind überdies gut mit dem Hinterland verbunden.

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

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

Im Bericht der Landesregierung „Entwicklungen an der niedersächsischen Küste“ vom Juni 2005 wird aufgeführt, dass der Ausbau von Cuxhaven als Basishafen für die Offshore-Windenergie innerhalb der Infrastrukturprojekte des Landes Niedersachsen nach dem Jade-Weser-Port und dem Forschungsflughafen Braunschweig die dritthöchste Priorität genießt. Die Küstenländer, u. a. Niedersachsen, haben in ihrem Papier „Forderungen an eine neue Bundesregierung“ vom 13.10.2009 dem Ausbau der Offshore Windenergie und der dazugehörigen Hafeninfrastruktur außerordentlich hohe Priorität eingeräumt.

Dies beinhaltet die stetige Entwicklung und Fortführung von Planungen zur Erhöhung der Offshore-Tauglichkeit der niedersächsischen Häfen. Die Offshore-Windenergie hat unter allen erneuerbaren Energien in Europa mittelfristig das größte Ausbaupotenzial und erlebt auch weltweit eine erhebliche Wachstumsphase. Um an dieser expandierenden Marktentwicklung zu partizipieren, sollen die kürzlich geschaffenen, optimalen Infrastrukturen für die Offshore-Industrie weiter ausgebaut werden. Die Förderung dieser positiven Entwicklung wird in der Region als große Chance zur ökonomischen Stärkung des Wirtschaftsstandortes betrachtet und trägt zur Schaffung von langfristigen, qualitativ hochwertigen Arbeitsplätzen in einer strukturschwachen Region bei. Im Anhörungsverfahren hat auch die Stadt darauf hingewiesen, dass Cuxhaven aufgrund der Nähe zu den geplanten Offshore-Windparks im Bereich der Nordsee sowie der Flächenpotenziale hervorragend geeignet ist, Aufgaben der Offshore-Basishäfen für den Ausbau der Offshore-Windenergie in der Nordsee zu übernehmen.

Der politische Wille, diese Chance zu nutzen, ist in einem Letter of Intent (LOI) manifestiert worden. In diesem LOI haben das Land Niedersachsen, die Stadt Cuxhaven und die Firmen STRABAG und Züblin AG am 12.01.2009 die Weichen zum Ausbau der Offshore-Windkraft durch die Produktion und Verschiffung ganzer Windenergieanlagen vom Standort Cuxhaven aus gestellt. Die Verfolgung dieses Ziels erfolgt auf Investorenmenseite durch verschiedene STRABAG Schwester- und Tochterunternehmen (STRABAG/Züblin). Im Folgenden wird als Investor der STRABAG-Konzern genannt. NPorts, die als Antragstellerin diese Hafenenwicklung und damit die Umsetzung dieser neuen Technologie sicherstellen will, hat in ihrem Antrag die zeitlichen Vorgaben dargelegt. Inzwischen wurden die erforderlichen Fertigstellungstermine im Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 19.02.2010 aktualisiert. Für den Massenschüttgutliegeplatz muss

der Fertigstellungstermin 01.12.2010 eingehalten werden. Der Teilbereich, der für die Verschiffung der Windenergieanlagen vorgesehen ist, muss spätestens Anfang 2012 fertig gestellt sein, damit bereits vom STRABAG-Konzern geschlossene Verträge für die Lieferung von fertig gestellten Anlagen eingehalten werden können und Cuxhaven als Offshore-Standort genutzt werden kann.

Ziel des Landes Niedersachsen ist es, am Standort Cuxhaven im Bereich des Grodener Hafens eine Hafenanlage in östlicher Verlängerung des Offshore-Basishafens als multifunktionale öffentliche Hafeneinrichtung zum Anlegen von Transportschiffen, Schleppern, Pontons, Schwimmkränen usw. zu errichten. Es ist geplant, dem STRABAG-Konzern einen Montageplatz sowie ca. 60 ha Grundstücksfläche im Bebauungsplan 141 zur Verfügung zu stellen. Auf der herausragenden Plattform des Spezialliegeplatzes sollen die komplett fertig aufgebauten Windenergieelemente (Gründungskörper-Fundamente mit einer Aufstandsfläche von 40 x 40 m und einer Schafthöhe von 65 m sowie stehender Windenergieanlage mit Abmessungen von bis zu 140 m Nabenhöhe) auf Niederflurförderfahrzeugen dem Transportschiff angedient werden. Es sollen Stahlbetonkonstruktionen mit Stückgewichten bis zu 8.000 Tonnen umgeschlagen werden, die auf dem Installationsschiff festzumachen sind.

In einer ersten Ausbaustufe sollen 500 Arbeitsplätze, in der zweiten Ausbaustufe einschließlich einer Turbinen- und Rotorblattfertigung durch Partnerunternehmen können weitere 500 Arbeitsplätze entstehen.

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

Über den bereits fertig gestellten Offshore-Basishafen (Liegeplatz 8) und die nunmehr mit diesem Beschluss planfestgestellte Hafenerweiterung können alle möglichen Güter abgefertigt und umgeschlagen werden, aber auch u. a. Maschinenhäuser, Rotorblätter, Gondeln, Naben, Türme usw. Beim Spezialhafen Offshore-Basishafen sowie der Erweiterung dieses Hafenabschnittes kommen zusätzlich Gründungsstrukturen und fertige Anlagen für den Umschlag in Betracht. Wird diese zukunftssträchtige Entwicklung gefördert, so können nicht nur bestehende Arbeitsplätze in Zukunft gesichert, sondern auch zahlreiche neue qualifizierte geschaffen werden.

Mit einer großflächigen Hafenerweiterung hat Cuxhaven die Chance, sich zum Zentrum eines Offshore-Basishafens europaweit zu entwickeln, wobei die Erweiterung des Offshore-Basishafens für zusätzliche Offshore-Gründungskörper vorgesehen ist.

Zwei Offshore-Windenergieanlagenhersteller (CSC GmbH und AMBAU GmbH) haben sich bereits erfolgreich angesiedelt. Weitere Optionsverträge mit diesen Firmen für Flächen im Bereich des Bebauungsplans 141 sowie die Ansiedlung des STRABAG-Konzerns zeigen, dass es in Cuxhaven ein extrem hohes Entwicklungspotenzial gibt. Dies erfordert die Vorhaltung freier Produktions- und Lagerkapazitäten, an denen Offshore-Windenergieanlagen montiert, gelagert und bis zur Endmontage auf See vorgestaut werden können. Die Dimensionen und technischen Anforderungen an Offshore-Windenergieanlagen sind auf Grund der starken Belastungen durch Wind und Wellen um ein Vielfaches höher als ver-

gleichbare Anlagen auf dem Festland. Da die Produktion diese Anlagen kontinuierlich erfolgt, sind entsprechend große Lager- und Vorstauplätze an Land, im Bereich des Bebauungsplangebietes 141 zwingend erforderlich. In Kainähe stehen nur geringe Vorstauplätze zur Verfügung. Daher ist die Grundvoraussetzung für die Erschließung dieses Gebietes eine Erweiterung des Offshore-Basishafens als öffentliche Hafenanlage. Für die Verschiffung von Windenergieanlagen des neuen Investors ist ein stromparalleler Spezialliegeplatz (ein so genannter Fingerpier) erforderlich.

Auch die Planrechtfertigung für den Spezialliegeplatz sieht die Planfeststellungsbehörde als gegeben an. Sie hat den Bedarf prognostisch zu ermitteln und kann auch eine Nachfrage berücksichtigen, die aufgrund des erklärten Willens des Landes durch das in Rede stehende Vorhaben erst stimuliert werden soll. Der Abschluss des Erbbaurechtsvertrages über die Flächen im Bereich des Bebauungsplans 141 mit STRABAG-Konzern steht unmittelbar bevor. Die Interessenlage des Landes Niedersachsen wurde in einem Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 22.02.2010 noch einmal deutlich gemacht. Aus Sicht des Landes sei es dringend geboten, mit der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens bereits jetzt zu beginnen. Die Landesregierung habe die Finanzierung der Maßnahme in ihrer Haushaltsplanung berücksichtigt und die erforderlichen Mittel in den Landeshaushalt 2010 eingestellt. Nur bei einem Beginn der Maßnahmen im März 2010 können die mit dem Investor abgestimmten Ziele in zeitlicher Hinsicht erreicht werden.

An der Verwirklichungsabsicht des Investors gibt es keinen vernünftigen Zweifel. Der STRABAG-Konzern hat den Hafennutzungsvertrag unterzeichnet sowie den Auftrag für die Lieferung von 5 speziellen Antriebssystemen für das Errichterschiff erteilt.

Die Produktionsanlagen für die Windenergieanlagen sind noch nicht genehmigt. Die zuständige Genehmigungsbehörde, das GAA Cuxhaven, hat jedoch im Rahmen des Anhörungsverfahrens erklärt, dass einer Genehmigung derartiger Anlagen keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstünden, wenn auch eine abschließende Beurteilung erst nach Antragstellung möglich sei. Allerdings sei mit Auflagen und Vorkehrungen zu rechnen. Ein Antrag ist für 2010 angekündigt.

Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde den Baubeginn an die Bedingung geknüpft, dass die Antragstellerin eine unterschriebene Ausfertigung des Erbbaurechtsvertrages zur Ansiedlung des STRABAG-Konzerns im Bereich des Bebauungsplans 141 vorlegt. Vor der Vorlage dieses Vertrages sind lediglich bauvorbereitende Maßnahmen (wie z. B. Baustelleneinrichtung, naturschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen wie Vergrämung u. ä.) zulässig.

Betreiber der neuen öffentlichen Hafenanlage ist, wie auch beim Offshore-Basishafen, NPorts.

B.III.1.2

Varianten

Zum festgestellten Vorhaben gibt es keine sinnvollere Alternative. Die Verschiffung von Gründungskörpern der Offshore-Windenergieanlagen erfordert eine Hafenstruktur, die dafür geeignet ist. Der Bedarf für die Entwicklung der Windenergie ist in Cuxhaven zweifellos gegeben. Mit dem Offshore-Basishafen und den

verfügbaren Industrieflächen ist der Standort dafür bestens aufgestellt, geeignet und festgelegt.

Die zurzeit zur Verfügung stehenden Kaianlagen im Cuxhavener Hafen erfüllen nicht die Voraussetzungen für die erforderlichen Bedarfssituationen, insbesondere die Verschiffung von kompletten Windenergieanlagen, so dass eine neue Anlage speziell für das Verschiffen von Gründungskörpern mit Sonderschiffen (Katamaranen) errichtet werden muss. Über die Schwerlastplattform können Lasten bis zu einem Einzelgewicht von 500 t umgeschlagen werden. Die Schwerlastplattform ermöglicht es, Prototypen der Windenergie-Anlagen in Teilen umzuschlagen. Ein Umschlag von Windkraftanlagen in großer Stückzahl über diese Plattform ist nicht möglich, da die Vorstau- und Lagerfläche hierfür nicht zur Verfügung stehen. Der kürzlich fertig gestellte Offshore Basishafen wird zu 100% durch die Firmen CSC und AMBAU belegt, die sich den Terminal teilen. Die Produktion hat bereits begonnen. Entsprechende Miet-Verträge wurden abgeschlossen. Die Flächen sind voll belegt. Unerlässlich ist daher ein neuer elbwassernaher und seewassertiefer Standort, der entsprechende Hinterlandflächen aufweist und kurze Entfernungen zu den Produktionsstätten berücksichtigt. Bei den extrem hohen Stückgewichten ist eine kurze Entfernung zu den Produktionsstätten von größter Wichtigkeit.

Die neue Anlage, die auch für das Verschiffen von Gründungskörpern mit Sonderschiffen errichtet werden soll, wird voraussichtlich ebenfalls durch mehrere Firmen genutzt.

Die festgestellten Flächen werden belegt sein als Zwischenlager für Gründungselemente, Lagerfläche für Flügelhersteller, Lagerfläche für Rohre der Fa. AMBAU (Erweiterungswerk), Lagerflächen für Schüttgüter, Lagerflächen für Maschinenhäuser und der Fläche direkt vor dem Spezialanleger, der u. a. als Wartungs- und Reparaturfläche für den STRABAG-Konzern in Anspruch genommen wird.

Ein entsprechender Hafennutzungsvertrag über die Terminalflächen des mittleren Liegeplatzes, des östlichen Spezialliegeplatzes sowie des Baufahrzeugverholplatzes wurde bereits unterzeichnet. Die Antragstellerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Flächen belegt sein werden.

Der Bereich östlich des Liegeplatzes 8 bietet Standortvorteile durch eine direkte Anbindung an vorhandene Straßen (Autobahnanbindung) sowie das Vorhandensein eines entsprechend großen Industriegebietes (Bebauungsplan 141).

Die Antragstellerin hat die Auswahl der beantragten und nunmehr festgestellten Variante im Bereich des Hafens Cuxhaven nachvollziehbar begründet. Sie hat sich aus folgenden Gründen für die Planungsvariante 5 entschieden:

- Die erforderlichen Flächengrößen sind verfügbar
- Alle An- und Ablegemanöver sind aufgrund der Schiffssimulation möglich
- Gute Hinterlandanbindung mit entsprechenden Flächengrößen
- Nutzung mehrerer stromparalleler Liegeplätze durch Transportschiffe und des Katamaran-Anlegers gleichzeitig
- Kurze Transportwege

Die Ausführungen im Erläuterungsbericht (ins. Ziffer 3, S.14ff.) sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Der Wegfall des Sanddepots im 2. Änderungsantrag hat auf diese Darlegungen zur Variantenwahl keinen maßgeblichen Einfluss.

Andere, eindeutig vorzugswürdige Varianten wurden weder im Anhörungsverfahren angesprochen noch drängen sich diese auf (zu den Varianten vgl. auch Ziffer B.III.3.2.3).

B.III.2 Wasserrechtliche Belange, Wasserrahmenrichtlinie

Die Grundsätze zur Bewirtschaftung und für den Ausbau sind in §§ 64 a ff. und 120 NWG wie folgt festgelegt:

Oberirdische Gewässer sind, soweit sie nicht als künstlich oder erheblich verändert eingestuft sind, so zu bewirtschaften, dass eine nachhaltige Veränderung ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden und ein guter ökologischer und chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 64 a NWG) bzw. die als künstlich oder erheblich verändert eingestuften oberirdischen Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine nachteilige Veränderung ihres ökologischen Potentials und chemischen Zustandes vermieden und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erreicht werden (§ 64 b NWG). Ausbaumaßnahmen müssen sich an den Bewirtschaftungszielen der §§ 64 a bis 64 e NWG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden. Sie müssen den im Maßnahmenprogramm nach § 181 NWG gestellten Anforderungen entsprechen (§120).

Der Wasserkörper „Elbe (Übergangsgewässer)“ ist als erheblich veränderter Wasserkörper eingestuft und im Bereich des Vorhabens bereits durch andere Hafenanlagen und die Nutzung der Bundeswasserstraße als Schifffahrtsweg verändert. Signifikante nachteilige Veränderungen des ökologischen Potentials und des chemischen Zustandes des gesamten Wasserkörpers sind nicht zu erwarten. Die als nicht erheblich bewerteten Beeinträchtigungen durch die planfestgestellte Maßnahme sind nur lokal im Vorhabensbereich zu erwarten und haben keine Auswirkungen auf den gesamten Bereich des Wasserkörpers „Elbe (Übergangsgewässer)“. Der Wasserkörper reicht von der Schwingemündung bis Cuxhaven. Gemessen an der Gesamtgröße des Wasserkörpers der Elbe ist nur ein vergleichsweise sehr kleiner Abschnitt von dem Vorhaben berührt.

Das NWG fordert darüber hinaus, natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des natürlichen oder naturnahen Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben im Hinblick auf die Maßgaben der §§ 25 a bis 25 d WHG bzw. der §§ 64 a ff. und 120 NWG zulässig ist.

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

B.III.3.1 Vorbemerkungen / rechtliche Rahmenbedingungen

Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG und NUVPG soll Umweltbelange berücksichtigungsfähig machen, so dass sie angemessen in

die Gesamtabwägung eingebracht werden können. Auf Grundlage einer zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG auf die Schutzgüter des § 2 UVPG werden diese im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe gesetzlicher Umweltaanforderungen der Fachgesetze (§ 12 UVPG) bewertet.

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

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

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

Schritt 1: Zusammenfassende Darstellung (Beschreibung)

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

Schritt 2: Mediale Bewertung der Umweltauswirkungen

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

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

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

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

B.III.3.2 Vorhabensbeschreibung**B.III.3.2.1 Anlass**

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co KG, Niederlassung Cuxhaven, plant im direkten Anschluss an den Liegeplatz 8 des Offshore-Basishafens Cuxhaven den Bau einer östlichen Erweiterung in Höhe des Elbe-Kilometers 723. Die geplante Hafenanlage setzt sich zusammen aus einer Terminalfläche von 8,7 ha, einem stromparallelen Kaibauwerk zur Annahme von zwei Schiffen und einem stromparallelen Spezialliegeplatz zur Aufnahme eines Doppelrumpfschiffes.

B.III.3.2.2 Kurzbeschreibung der beantragten Baumaßnahme

Zu dieser Erweiterung gehören im Wesentlichen:

- Rückbau von vorhandenen Uferbefestigungen und Stacks
- Herstellung der wasserseitigen Zufahrt durch Vertiefung der Elbsohle
- Bau der oben erwähnten 8,7 ha großen Terminalfläche durch Aufspülung und Befestigung
- Bau der oben erwähnten Kaibauwerke

Die genaue Beschreibung der beantragten neuen Anlagen kann Ziffer B.I dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie den festgestellten Planunterlagen entnommen werden.

B.III.3.2.3 Alternativen und Varianten

Die seitens der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen enthalten eine Variantendiskussion gemäß § 6 Absatz 3 Nr. 5 UVPG (vgl. Planunterlage, Erläuterungsbericht S. 14 und Heft 9, S. 320 ff.). Hier werden insgesamt sechs Varianten charakterisiert (einschließlich der letztlich gewählten Ausführungsvariante und der Nutzung des Liegeplatzes 4 als „Nullvariante“) und hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen bewertet.

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild: Die aufgezeigten Varianten zeigen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt keine wirklich entscheidenden Unterschiede. Im Hinblick auf die Erreichung des Planungszwecks ist jedoch nur die hier gewählte Ausführungsvariante wirklich zielführend, da alle Alternativen gravierende Probleme aufwerfen. Diese betreffen u. a. die Hinterlandanbindung, die unzureichende Belastbarkeit vorhandener Kaianlagen und/oder die Verträglichkeit mit dem durchgehenden Schiffsverkehr.

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

B.III.3.3 Beschreibung von Umweltauswirkungen**B.III.3.3.1 Schutzgut Mensch**

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 21 ff.)

B.III.3.3.1.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation:

Der Untersuchungsraum für dieses Schutzgut liegt kreisförmig um das Hafenerweiterungsgebiet mit einem Radius von 2000 m, ergänzt um einige weitergreifende Angaben zur Stadt Cuxhaven. Gegenstand der Untersuchung sind die Aspekte „Wohnen“ und „Arbeiten“. Der Aspekt „Erholung“ wird dem Schutzgut Landschaft zugeordnet.

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Flächennutzungsplan der Stadt Cuxhaven (Stand November 1996)
- 71. Änderung des Flächennutzungsplanes
- alle hafenbezogenen Bebauungspläne (B-Pläne Nr. 110, 111, 112, 113/1, 113/2, 114 und 141)
- Schalltechnisches Gutachten zum Planfeststellungsverfahren (Bonk-Maire-Hoppmann GBR 2009)

B.III.3.3.1.2 Umweltauswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen werden nicht erwartet, da das Plangebiet fast ausschließlich aktuell unbesiedelte Vorlandbereiche und Wasser umfasst.

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

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

B.III.3.3.1.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Es sind keine Schutz- und Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

B.III.3.3.2 Schutzgut Pflanzen und Biotoptypen

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 27 ff.)

B.III.3.3.2.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

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

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Biotoptypenkartierung Mai 2009 in Teilbereichen
- Bestehende Kartierungen der Bebauungsplangebiete Nr. 110 und 141 und des Liegeplatzes 8

Die Ergebnisse der Untersuchungen zum Schutzgut Pflanzen, insbesondere die Beschreibung der vorgefundenen Biotoptypen und ihre Bewertung, finden sich im Heft 9 der Antragsunterlagen ab S. 27.

B.III.3.3.2.2 Umweltauswirkungen

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

An anlagebedingten Auswirkungen sind zu erwarten: Verlust vorhandener Flächen mit unterschiedlicher Vegetationsausprägung durch Aufspülung und/oder Versiegelung auf ca. 11 ha sowie durch Sohlvertiefungen auf 7,6 ha. Darüber hinaus erfolgt eine indirekte Veränderung von Standorteigenschaften durch Sohlvertiefungen, Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben, Änderungen der Strömungsverhältnisse und Schadstoffbelastungen.

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

B.III.3.3.2.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Die landseitigen Baustellenflächen werden entweder auf dem Baufeld selbst oder im Geltungsbereich des südlich angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 141 eingerichtet. Unbelastete sonstige Flächen werden nicht in Anspruch genommen. Zur Sicherstellung dieser Regelung werden die östlich angrenzenden, hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.

Der Rückbau entbehrlich gewordener Baustellenflächen umfasst im Bedarfsfall die Lockerung verdichteter und/oder die Wiederandeckung abgetragener Bodenschichten.

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

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Biotoptypen sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 140 ff.) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hadeln oder an der Oste. – Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden jedoch keine Kompensationsmaßnahmen festgestellt. Da geeignete Flächen im Moment nicht zur Verfügung stehen, wird die Antragstellerin gemäß § 12b NNatG eine Ersatzzahlung leisten, die im Verhältnis der Betroffenheit an die beiden beteiligten Unteren Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven und NLWKN) aufgeteilt wird. Die Ersatzzahlung wird dazu verwendet werden, in den beschriebenen Suchräumen Flächen zu erwerben und den Kompensationszielen dienende Maßnahmen durchzuführen.

B.III.3.3.3 Schutzgut Biologische Vielfalt

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 38 ff.)

B.III.3.3.3.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

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

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

zugeordnet, und zwar jeweils unter den Perspektiven „Erhaltung der biologischen Werte“ und „nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt“.

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

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

Zum Schutzgut Biologische Vielfalt erfolgten keine eigenständigen Bestandsaufnahmen; vielmehr werden die für die Beschreibung und Bewertung der biologischen Vielfalt notwendigen Angaben aus den übrigen Erfassungen abgeleitet.

Die Artenvielfalt der Brutvögel im Untersuchungsgebiet beträgt 11 Arten; an Gastvögeln wurden 56 Arten nachgewiesen. Die Fischfauna ist aktuell bzw. potenziell mit 46 Arten im Eingriffsraum vertreten, dazu kommen drei Arten an Meeressäugern. Schließlich wurden im Einwirkungsbereich 21 Benthos-Arten nachgewiesen.

Der Eingriffsbereich ist im Wesentlichen geprägt zum einen durch Küstenschutzbauwerke, Wattflächen, Sublitoral sowie eine Hafenanlage und zum anderen durch Salzwiesen, Deiche und unterschiedliche Grünländer. Insgesamt sind von den Baumaßnahmen 13 abgrenzbare Biotoptypen betroffen. Viele der betroffenen Biotoptypen erreichen auf der fünfteiligen Skala des Städtetagsmodells den Wertfaktor 5.

B.III.3.3.3.2 Umweltauswirkungen

Die Umsetzung der Hafenplanung ist mit der vollständigen Auffüllung, Überbauung und Verdichtung von Vordeich- und Wattflächen in einer Größe von 12 ha verbunden. Dazu kommen Baggerflächen und Liegewannen, die Watt-, Sublitoral- und Vordeichflächen in einer Größe von insgesamt 7 ha beanspruchen. Diese werden zwar nicht vollständig technisch überformt, sind jedoch aufgrund der regelmäßigen Unterhaltung nur bedingt als Lebensraum insbesondere für anspruchsvollere Tier- und Pflanzenarten geeignet.

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

B.III.3.3.3.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

Die im Hinblick auf die anderen Schutzgüter, hier besonders Pflanzen und Bio-
toptypen sowie Tiere, vorgesehenen Schutzmaßnahmen dienen gleichfalls auch
der Verhinderung von vermeidbaren Beeinträchtigungen des Schutzgutes biolo-
gische Vielfalt.

B.III.3.3.4 Schutzgut Tiere

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 42 ff.)

B.III.3.3.4.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Fische

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zu Grunde gelegt:

- Bestandserfassung der Fischfauna für die Errichtung eines Kohlekraft-
werkes in Brunsbüttel (Schubert 2008b)
- Untersuchungen von ARSU/NWP im Rahmen der Erstellung der UVS
- UVU Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe (IBL & IMS 2007)
- Daten der ARGE Elbe

Der Vorhabensbereich als Teil der Tideelbe ist Lebensraum zahlreicher euryhali-
ner und mariner Fischarten (vgl. Heft 9, S. 42 ff.), die den Bereich als Aufwuchs-,
Rückzugs- und Nahrungsgebiet sowie teilweise sogar als Laichhabitat nutzen.
Die hohe Gesamtartenzahl (je nach Quelle 48 bis 65 Fischarten einschließlich 3
„potenziell vorkommender“ Spezies), der allerdings zum Teil eine geringe Indivi-
duenzahl gegenübersteht) macht die Elbe im Bereich des Vorhabens zu einem
Bereich mit hoher Wertigkeit für die Fischfauna.

Benthos

Zur Beschreibung und Bewertung der Benthos-Organismen wurde ein externes
Gutachten erstellt (Kalberlah-Bodenbiologie 2009). Im Rahmen dieses Gutach-
tens erfolgte eine systematische, raster- bzw. linienförmige Beprobung der Teil-
bereiche Deichvorlandsflächen, Deichfußlinie, Bühnenbefestigungen, Sub- und
Eulitoral sowie des Grodener Hafens.

Auf den Deichvorlandflächen wurden insgesamt 9 Benthos-Arten nachgewiesen.
Im Bereich der Deichfußlinie und der Bühnenbefestigungen waren es 4, im Sub-
und Eulitoral 15 Arten. – Keine der angesprochenen Arten ist gefährdet oder be-
sonders geschützt, allerdings fallen die Miesmuschel-Kolonien des Sub- und Eu-
litorals unter den Schutz des § 28a NNatG. Auch darüber hinaus erreichen Teile
des Untersuchungsgebietes gemäß des „Breuer-Modells“ (Breuer 1994) aus
Sicht der Benthos-Fauna eine besondere Bedeutung für den Naturhaushalt.

Brutvögel

Die Erfassung der Brutvögel berücksichtigt einen Radius von 500 m um das
Planfeststellungsgebiet. Da die Brutvogelfauna dieses Bereiches durch vorweg
laufende Projekte (Bau des Liegeplatzes 8, Aufstellung des Bebauungsplanes Nr.

141, Verlegung der Baumrönne) bereits sehr gut erfasst ist, wurde auf erneute Untersuchungen verzichtet.

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

Gastvögel

Die Erfassung der Gastvögel erfolgte aufgrund deren größerer Störungsempfindlichkeit in einem Radius um 1000 m um das Planfeststellungsgebiet. Dieser Abstand wurde dort unterschritten, wo aufgrund industrieller Überprägung keine Gastvogelvorkommen zu erwarten waren. Wie bei den Brutvögeln wurde auch hier auf vorliegende Erfassungen zurückgegriffen. Ergänzend wurde auf Kartierungen von 2002/2003 und 2004/2005 Bezug genommen.

Das Untersuchungsgebiet wurde in die Gastvogellebensräume Deichvorland mit küstennaher Elbe, Baumrönne und restliches Untersuchungsgebiet unterteilt. In den Deichvorländern konnten 55 Gastvogelarten nachgewiesen werden, im Bereich der Baumrönne 30 und im restlichen Gebiet 11. Nach dem standardisierten Verfahren von BURDORF et al. (1997) kommen den Vordeichsflächen eine landesweite Bedeutung als Gastvogellebensraum zu, der Baumrönne eine regionale Bedeutung und dem restlichen Gebiet keine Bedeutung.

Marine Säuger

Beschreibung und Bewertung dieser Faunengruppe basieren auf folgenden Unterlagen:

- UVU zur Anpassung der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt (1997)
- UVU zur Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe (2007)
- Daten der ARGE Elbe
- Ergebnisse des Wattenmeermonitorings

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

B.III.3.3.4.2 Umweltauswirkungen

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 80 ff.)

Fische

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

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den Verlust von Wander- und teilweise Laichhabitaten durch Überspülung.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden entstehen durch Sedimentaufwirbelungen und Trübungen durch Unterhaltungsbaggerungen.

Benthos

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

Der Verlust von Lebensraum, Nahrungs- und Fortpflanzungshabitaten sowie von Filtrierleistungen und Reinigungsfunktionen durch die Aufspülung von Vordeichs- und Wattflächen einschließlich ihrer Gewässer, den Rückbau der Uferbefestigungen und Bühnen sowie durch Sohlvertiefungen im Bereich der wasserseitigen Zufahrten stellen wesentliche anlagebedingte Auswirkungen dar.

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

Brutvögel

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

An anlagebedingten Auswirkungen werden direkte Verluste von bislang genutzten Niststätten und Nahrungsflächen hervorgerufen werden. Hiervon betroffen sind auch gefährdete und stark gefährdete Arten.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden entstehen durch indirekte Lebensraumverluste infolge Meidungsreaktionen.

Gastvögel

Anlagebedingte Auswirkungen werden im Wesentlichen durch direkte Verluste von Nahrungshabitaten und Rastplätzen entstehen, wovon zum Teil Gastvogel-lebensräume von landesweiter Bedeutung betroffen sind.

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

Marine Säuger

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

Anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

B.III.3.3.4.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

Fische

- Schutz der um die Baustelle liegenden Watt- und Flachwasserbereiche gegen Inanspruchnahme für Bauzwecke durch Kennzeichnung bzw. Absperrung,
- langsame Erhöhung der Schallfrequenz bei den Rammarbeiten,
- weitest möglicher Verzicht auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen zugunsten von Vibrationsrammen,
- Durchführung von schlagenden Rammarbeiten nur tagsüber,
- keine Durchführung von Rammarbeiten während der Kernwanderzeit der Finte in den Monaten Mai und Juni,
- mechanische Reinigung des Rückführungswassers aus den Aufspülungen zur Verringerung der Sedimentfrachten.

Benthos

- Schutz der um die Baustelle liegenden Watt- und Flachwasserbereiche gegen Inanspruchnahme für Bauzwecke durch Kennzeichnung bzw. Absperrung,
- Mechanische Reinigung des Rückführungswassers aus den Aufspülungen zur Verringerung der Sedimentfrachten,
- Anlage neu anzulegender Steinschüttungen weitest möglich ohne Verfüllung der Zwischenräume mit Beton o. ä.

Brutvögel

- Der Beginn der Maßnahmen nach Möglichkeit vor Beginn der Brutzeit,
- bei Bauzeitverzögerung Aufstellen von Scheuchanlagen vor Beginn der Brutzeit,
- keine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen,
- weitest möglicher Verzicht auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen zugunsten von Vibrationsrammen.

Marine Säuger

- Durchführung von Rammarbeiten zwischen März und August nur, wenn durch einen Walbeobachter sichergestellt wurde, dass sich im Einwirkungsbereich keine Wale aufhalten. Sollten Wale anwesend sein, ist der Beginn der Arbeiten zu verschieben, bis sich die Tiere entfernt haben,
- langsame Erhöhung der Schallfrequenz bei Beginn von Rammarbeiten („ramp-up“),
- Einsatz von Vergräbern ca. 30 Min. vor Beginn von Rammarbeiten,
- weitest möglicher Verzicht auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen zugunsten von Vibrationsrammen.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan (vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 142 ff.) kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hadeln oder an der Oste. – Da geeignete Flächen im Moment nicht zur Verfügung stehen, wird die Antragstellerin gemäß §12b NNatG eine Ersatzzahlung leisten, die im Verhältnis der Betroffenheit an die beiden beteiligten Unteren Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven und NLWKN) aufgeteilt wird. Die Ersatzzah-

lung wird dazu verwendet werden, in den beschriebenen Suchräumen Flächen zu erwerben und den Kompensationszielen dienende Maßnahmen durchzuführen.

B.III.3.3.5 Schutzgut Boden

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 87 ff.)

B.III.3.3.5.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut liegt in einem Radius von 500 m um das Planfeststellungsgebiet und beinhaltet auch die Watt- und Wasserflächen, auch wenn diese nach der Legaldefinition des § 2 Abs. 1 BBodSchG keine Böden im eigentlichen Sinne darstellen.

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Bodenübersichtskarte 1:50000 (NLfB 1997)
- Bodengutachten zur Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe (IBL & IMS 2006)
- Untersuchung und Beurteilung des Baugrundes (Steinfeld und Partner 2007)
- Benthos-Untersuchung von Kalberlah-Bodenbiologie 2009
- Untersuchungen und Begutachtung von Baggergut im Bereich des geplanten Offshore-Basishafens (Prexl 2009).

Im terrestrischen Teil des Untersuchungsgebiets wurden im Wesentlichen Marschböden unterschiedlicher Reife und Zusammensetzung gefunden. Daneben treten im Bereich der Baumrönne auch Auftragsböden auf.

Die Marschböden werden in ihrer Funktion als Lebensgrundlage für Menschen, sowie Tiere, Pflanzen, insbesondere auch Bodenorganismen als Böden von besonderer Bedeutung eingestuft. Gleiches gilt für die Funktionen als Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium und als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte. In Bezug auf alle genannten Funktionen sind dagegen die Auftragsböden nur von geringer Bedeutung.

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

B.III.3.3.5.2 Umweltauswirkungen

a) Terrestrische Böden

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

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den dauerhaften Verlust von bisher unversiegelten Marschböden (9,1 ha) und Deichen bzw. Auftragsböden (2,6 ha), durch Überspülung, Überbauung und Versiegelung.

b) aquatische Böden, Sedimente

Baubedingte Auswirkungen entstehen durch den dauerhaften Verlust von Sedimentflächen in einer Größe von 6,8 ha durch Baggerungen zur Herstellung der Hafenzufahrt und der Liegewannen.

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den dauerhaften Verlust von Sedimentflächen (natürliches Watt) im ufernahen Bereich der Elbe durch Überbauung auf 3,2 ha sowie durch die Veränderung des Strömungs- und Sedimentationsgeschehens durch Kaibauwerke.

An betriebsbedingten Auswirkungen sind die dauerhafte und wiederkehrende Beeinträchtigung von Sedimentflächen (6,8 ha) durch Unterhaltungsbaggerungen zu erwarten.

B.III.3.3.5.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

- Die landseitigen Baustellenflächen werden entweder auf dem Baufeld selbst oder im Geltungsbereich des südlich angrenzenden Bebauungsplans Nr. 141 eingerichtet. Unbelastete sonstige Flächen werden nicht in Anspruch genommen. Zur Sicherstellung dieser Regelung werden die östlich angrenzenden, hochwertigen Watt- und Flachwasserbereiche abgesperrt bzw. deutlich gekennzeichnet.
- Rückbau und Lockerung ggf. erforderlich werdender vorübergehender Versiegelungen/ Verdichtungen nach Abschluss der Bauphase

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hadeln oder an der Oste. - Da geeignete Flächen im Moment nicht zur Verfügung stehen, wird die Antragstellerin gemäß § 12b NNatG eine Ersatzzahlung leisten, die im Verhältnis der Betroffenheit an die beteiligten Unteren Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven und NLWKN) aufgeteilt wird. Die Ersatzzahlung wird dazu verwendet werden, in den beschriebenen Suchräumen Flächen zu erwerben und den Kompensationszielen dienende Maßnahmen durchzuführen.

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

B.III.3.3.6 Schutzgut Grundwasser und Oberflächengewässer

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 97 ff.)

B.III.3.3.6.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

a) Oberflächengewässer

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

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

- UVU zur Elbvertiefung 2009 (IBL & IMS 2006) und die zu diesem Vorhaben gehörende Datenbank
- Gewässergüteberichte und Zahlentafeln der ARGE Elbe

Eigene Erfassungen für dieses Schutzgut erfolgten seitens der Antragstellerin nicht.

Die hydrologischen und morphologischen Rahmenbedingungen der Tideelbe werden auf den S. 99 ff. des Heftes 9 der Planunterlage ausführlich beschrieben; hierauf sei an dieser Stelle verwiesen.

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

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

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

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

b) Grundwasser

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

Neben den bereits unter a) genannten Quellen wurden seitens der Antragstellerin auch die folgenden Unterlagen ausgewertet:

- C-Bericht zur Bestandsaufnahme des Grundwassers im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie (NLfB & NLÖ 2004)
- Landschaftsplan Stadt Cuxhaven (Wirz 1996)
- BÜK (NLfB 1997)
- Grundwasser-Teilgutachten zur geplanten Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe (BWS GMBH 2006)

Eigene Erfassungen der Antragstellerin erfolgten gleichfalls nicht.

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

B.III.3.3.6.2 Umweltauswirkungen

a) Oberflächenwasser

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

Anlagebedingte Auswirkungen sind der Flächenverlust durch Aufspülung auf 2,78 ha sowie Änderungen der Gewässerstruktur durch Sohlvertiefung auf 7,26 ha und Veränderungen der Strömungsverhältnisse.

An betriebsbedingten Auswirkungen ist die voraussichtlich einmal monatlich notwendige Unterhaltung von Zufahrt und Liegewanne durch Anwendung des Wasserinjektionsverfahrens zu verzeichnen.

b) Grundwasser

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen ausgelöst.

B.III.3.3.6.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

a) Oberflächenwasser

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

b) Grundwasser

Es sind keine Maßnahmen erforderlich bzw. vorgesehen.

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hadeln oder an der Oste. – Da geeignete Flächen im Moment nicht zur Verfügung stehen, wird die Antragstellerin gemäß § 12b NNatG eine Ersatzzahlung leisten, die im Verhältnis der Betroffenheit an die beiden beteiligten Unteren Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven und NLWKN) aufgeteilt wird. Die Ersatzzahlung wird dazu verwendet werden, in den beschriebenen Suchräumen Flächen zu erwerben und den Kompensationszielen dienende Maßnahmen durchzuführen.

B.III.3.3.7 Schutzgut Klima/ Luft

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 112 ff.)

B.III.3.3.7.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Klima

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

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

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

Luftqualität

Es wurden seitens der Antragstellerin folgende Unterlagen zugrunde gelegt:

- Messdaten des Lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen (LÜN) Station Elbmündung

B.III.3.3.7.2 Umweltauswirkungen

Klima

Anlagebedingt wird es durch die Neu-Versiegelung von rund 12 ha zu lokalklimatischen Verschiebungen kommen. Dies bedeutet höhere lokale Temperaturen bei größeren Amplituden im Tagesgang, reduzierte Luftfeuchte und erhöhter Staubgehalt. Diese Auswirkungen werden allerdings gemildert durch die im küstennahen Bereich sehr günstigen Austauschbedingungen.

Luftqualität

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

Die Versiegelung bislang offener Flächen (12 ha) mit der Folge u. a. eines erhöhten Staubgehaltes sind maßgebliche zu erwartende anlagebedingte Auswirkungen.

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

B.III.3.3.7.3 Vorgesehene Schutz- und Kompensationsmaßnahmen

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

Für die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima sind keine expliziten Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Da geeignete Flächen im Moment nicht zur Verfügung stehen, wird die Antragstellerin gemäß § 12b NNatG eine Ersatzzahlung leisten. Die Ersatzzahlung wird dazu verwendet werden, in den beschriebenen Suchräumen in den Bereichen Belum und Hadeln oder an der Oste Flächen zu erwerben und den Kompensationszielen dienende Maßnahmen durchzuführen. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahmen auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Klima haben werden.

B.III.3.3.8 Schutzgut Landschaft

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 117 ff.)

B.III.3.3.8.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Grundlage für die Beschreibung und Bewertung dieses Schutzgutes ist ein Untersuchungsraum von 2 km Radius um die geplante Hafenerweiterung. Dabei wurden seitens der Antragstellerin die folgenden Grundlagen zugrunde gelegt:

- Kartierung im Zusammenhang mit der 71. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Cuxhaven (Juli 2003)
- ergänzende Kartierung (Juni 2007)
- fotografische Erfassung einiger Teilbereiche (2009)

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

B.III.3.3.8.2 Umweltauswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen werden hervorgerufen durch den Verlust von Salzwiesen und Uferbereichen durch technische Überformung auf 11,8 ha, der Unterbrechung des bislang auf dem Hochwasserschutzdeich verlaufenden Weges (insbesondere als Elbe-Radweg bislang stark frequentiert) sowie durch Veränderungen des Sedimentationsgeschehens.

Optische und akustische Störungen bilden die wesentlichen betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme, bei deren Beurteilung allerdings berücksichtigt werden muss, dass es sich um die Erweiterung einer bereits bestehenden Hafenanlage handelt, von der bereits vergleichbare Emissionen ausgehen.

B.III.3.3.8.3 Vorgesehene Schutzmaßnahmen

- keine Inanspruchnahme von Nebenflächen bei der Einrichtung landseitiger Baustellenflächen
- Rückbau und Lockerung ggf. erforderlich werdender vorübergehender Versiegelungen/ Verdichtungen nach Abschluss der Bauphase
- Die Antragstellerin hat sicherzustellen, dass von der Baustelle und den Spülfeldern kein signifikanter Sand- und Staubflug ausgeht.

- Weitest möglicher Verzicht auf den Einsatz von Schlag- und Explosionsrammen

Die hervorgerufenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft und Erholungseignung sollen laut landschaftspflegerischem Begleitplan kompensiert werden durch Flächenaufwertungen in den Bereichen Belum und Hadeln oder an der Oste. – Da geeignete Flächen im Moment nicht zur Verfügung stehen, wird die Antragstellerin gemäß § 12b NNatG eine Ersatzzahlung leisten, die im Verhältnis der Betroffenheit an die beiden beteiligten Unteren Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven und NLWKN) aufgeteilt wird. Die Ersatzzahlung wird dazu verwendet werden, in den beschriebenen Suchräumen Flächen zu erwerben und den Kompensationszielen dienende Maßnahmen durchzuführen.

B.III.3.3.9 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 123 ff.)

B.III.3.3.9.1 Untersuchungsmethodik und Ist-Situation

Als Untersuchungsraum für dieses Schutzgut wurde ein Bereich im Radius von 2000 m um die geplante Hafenerweiterung betrachtet, der um den alten Hafenbereich im Westen erweitert wurde. Die hier vorhandenen zahlreichen Sachgüter mit kulturhistorischer Bedeutung werden in den Antragsunterlagen (Heft 9, S. 122 ff) verbal-argumentativ bewertet.

B.III.3.3.9.2 Umweltauswirkungen

Anlagebedingte Auswirkungen

Keines der vorhandenen kulturhistorisch bedeutsamen Elemente wird durch das Vorhaben direkten Veränderungen unterworfen mit Ausnahme des betroffenen Deichabschnittes, der durch die seewärtige Anhöhung seine Gestalt deutlich verändern wird.

Vorgesehene Schutzmaßnahmen:

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

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

B.III.3.4.1 Schutzgut Mensch

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 21 ff.)

B.III.3.4.1.1 Bewertungsmaßstäbe:

- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

- AVV Baulärm vom 19.08.1970
- TA Lärm

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

B.III.3.4.1.2 Auswirkungen

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

B.III.3.4.1.3 Einwendungen

Einwendung: Ein in relativer Nähe zum Planungsraum lebendes Ehepaar äußert die Sorge vor Beeinträchtigungen ihrer Lebensverhältnisse durch Lärm und Erschütterungen.

Antwort: Nach Aussage des Fachgutachters sind diese Befürchtungen vor dem Hintergrund der vorgenommenen Messungen und Prognosen unbegründet. Diese Einschätzung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

B.III.3.4.1.4 Fazit

Die beantragte Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Mensch bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

B.III.3.4.2 Schutzgut Pflanzen und Biotoptypen

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 27 ff.)

B.III.3.4.2.1 Bewertungsmaßstäbe

NNatG:

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

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

B.III.3.4.2.2 Auswirkungen

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

Durch den Bau der geplanten Hafenanlage werden nach § 28 a NNatG besonders geschützte Biotope zerstört. Dies betrifft Brackwasserwatt, Sublitoral, Miesmuschelkolonien und Salzwiesen. Hierzu ist von den zuständigen Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven für den Bereich oberhalb MTHW, NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg für den Bereich darunter) eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 28 a Absatz 5 NNatG zu erteilen. Diese wird in den Planfeststellungsbeschluss konzentriert (vgl. Ziffer A.IV.3).

B.III.3.4.2.3 Einwendungen

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

B.III.3.4.2.4 Fazit

Die beantragte östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen anlage- und betriebsbedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

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

B.III.3.4.3 Schutzgut Biologische Vielfalt

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 38 ff.)

B.III.3.4.3.1 Bewertungsmaßstäbe

NNatG

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

B.III.3.4.3.2 Auswirkungen

Mit der Erweiterung des Offshore-Basishafens ist der vollständige Verlust von Vordeich- und Wattflächen zur Größe von 12 ha durch Überbauung und von Watt- und Sublitoralf Flächen sowie Vordeichbereichen zur Größe von 7 ha verbunden. Die angesprochenen Landschaftsausschnitte sind Lebens- und Teil-lebensraum diverser Tier- und Pflanzenarten. Dazu kommen indirekte Auswirkungen, z. B. durch veränderte Sedimentations- und Strömungsverhältnisse.

Trotz der nicht in Abrede zu stellenden Auswirkungen ist das Vorhaben nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt verbunden, da der Anteil der betroffenen Einzelwesen im Verhältnis zu den jeweiligen Gesamt-populationen gering ist.

B.III.3.4.3.3 Einwendungen

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

B.III.3.4.3.4 Fazit

Die beantragte östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes biologische Vielfalt bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

B.III.3.4.4 Schutzgut Tiere

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 42 ff.)

B.III.3.4.4.1 Bewertungsmaßstäbe:

NNatG

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

FFH-Richtlinie (RL 92/43/EWG)

- Art. 1
- Art. 6

B.III.3.4.4.2 Auswirkungen

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

Fische

Es gehen aktuell als Laich- (für die Arten Sandgrundel und Butterfisch) und Wanderhabitat, darüber hinaus möglicherweise auch als Rückzugs- und Nahrungsraum genutzte küstennahe Bereiche für die Fischfauna durch Überspülung verloren, was als anlagebedingte erhebliche Auswirkung zu werten ist. Bei allen anderen denkbaren Beeinträchtigungen (Schallemissionen, Trübungen etc.), die weitgehend baubedingt wären, wird auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen davon ausgegangen, dass die Fische ihnen aufgrund ihrer großen Mobilität und des weiten zur Verfügung stehenden Raumes ausweichen können. Dabei ist des Weiteren zu berücksichtigen, dass die küstennahe Elbe im Planfeststellungsbereich aufgrund der hohen hier angetroffenen Strömungsgeschwindigkeiten vermutlich eine wesentlich geringere Rolle als Lebensraum für die Fischfauna spielt als das gegenüberliegende schleswig-holsteinische Ufer, das wesentlich strömungsberuhigter ist.

Marine Säuger

Die baubedingten Auswirkungen der Hafenerweiterung auf die marinen Säuger sind nicht mit letzter Sicherheit abzuschätzen. Es ist nicht auszuschließen, dass diese Faunengruppe durch Sedimentaufwirbelungen erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt sein wird. Diese Kenntnislücke wird über ein so genanntes „Totfund-Monitoring“ geschlossen werden, so dass für zukünftige Projekte eine gesicherte Datengrundlage zur Verfügung stehen wird.

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

Benthos

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

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

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

Brutvögel

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

Bau- und betriebsbedingt ist mit optischen und akustischen Störungen sowie mit Erschütterungen zu rechnen, die aus der neuen Hafenanlage hinaus auf die Nachbarflächen wirken. Diese werden in einem bestimmten Umfang Meidungsreaktionen zur Folge haben. In Anbetracht der im Rahmen der Bestandserfassungen festgestellten bereits jetzt vorhandenen Störungstoleranz der im und am Vorhabensbereich brütenden Vögel ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen die Erheblichkeitsschwelle nicht überschreiten.

Gastvögel

Auch für Gastvögel sind durch die Hafenerweiterung anlagebedingt erhebliche negative Auswirkungen zu erwarten, da aktuell als Nahrungs- und Rasthabitate

genutzte Vordeichsflächen von landesweiter Bedeutung durch Überspülung, Überbauung und Versiegelung zerstört werden.

Bau- und betriebsbedingt kommt es zu indirekten Auswirkungen auf Nachbarflächen durch optische und akustische Störungen sowie durch Erschütterungen. Diese sind für einen Bereich von 500 Metern um die geplante Hafenerweiterung ebenfalls als erhebliche Auswirkungen einzuschätzen.

B.III.3.4.4.3 Einwendungen

Einwendung: Die Einschätzung des Vorhabensraumes hinsichtlich seiner Bedeutung als Lebensraum für Meeressäuger ist unzutreffend. Des Weiteren werden die Auswirkungen des Bauvorhabens auf diese Faunengruppe insbesondere durch Sedimentaufwirbelungen nicht hinreichend dargestellt und gewertet. Schließlich ist unklar, welche Qualifikation der in den Unterlagen erwähnte „Walbeobachter“ haben soll.

Antwort: Die beschriebenen negativen Auswirkungen auf Meeressäuger sind auf Basis der gegenwärtigen Kenntnisse nicht abschließend einschätzbar. Es wird daher ein „Totfund-Monitoring“ durchgeführt, das Aufschluss darüber geben soll, ob und wenn ja, welche Beeinträchtigungen dieses Teil-Schutzgutes durch die Hafenbaumaßnahme hervorgerufen werden. – Für die Walbeobachtung steht hinreichend qualifiziertes Personal bereit, zum Beispiel Biologen mit Offshore-Erfahrung.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird damit zum Schutz der marinen Säuger alles getan, was nach Lage der Dinge notwendig und sachgerecht ist.

Einwendung: Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf wandernde Fische erfolgt vor dem Hintergrund, dass die am gegenüberliegenden Ufer der Elbe gelegene Medem-Rinne gegenwärtig die Hauptzugroute für die relevanten Fischarten darstellt. Die Medemrinne soll jedoch in Zusammenhang mit der geplanten Elbvertiefung verfüllt werden.

Antwort: Eine vollständige Verfüllung ist nicht mehr vorgesehen; außerdem wurde das Verfahren zur Elbvertiefung ausgesetzt.

Einwendung: Es soll in Bezug auf die Problematik der Meeressäuger ein TotfundMonitoring durchgeführt werden.

Antwort: Wie weiter oben schon ausgeführt, wird von ARSU, LAVES und NLWKN ein entsprechendes Konzept ausgearbeitet und umgesetzt.

Einwendung: Bei der Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf gefährdete Brutvogelarten wird davon ausgegangen, dass diese in andere Lebensräume „ausweichen“ können, ohne dass diese Ausweichhabitate näher benannt werden.

Antwort: Der Vorhabensbereich ist hinsichtlich seiner Funktion als Bruthabitat als Totalverlust bilanziert worden. Neue Lebensräume entstehen im Zuge der Realisierung der aus der Erzählung finanzierten Maßnahmen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Einwendung somit unbegründet.

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

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

Einwendung: Die Benthos-Untersuchungen zeigen hinsichtlich Methodik und Ergebnissen Auffälligkeiten und sind teilweise schlecht nachvollziehbar.

Antwort: Der Gutachter wird seine Methodik bei zukünftigen Untersuchungen umstellen, ohne dass allerdings klar ist, dass die hier gewählte Methode ursächlich für die auffallend geringen Häufigkeiten vieler Benthos-Arten ist. Dies kann seinen Grund auch in den zum gleichen Zeitpunkt durchgeführten Arbeiten zum Liegeplatz 8 oder generell in der starken Belastung der Elbe mit Geschiebe haben. Eine Wiederholung der Erfassung würde aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zu maßgeblich anderen Ergebnissen führen. Da die betroffenen Benthos-Lebensräume darüber hinaus in jedem Fall als Totalverlust in die Bilanz eingehen, ist die Einwendung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erledigt.

Einwendung: Das Vorhaben führt in Summation mit anderen Planungen (Elbvertiefung) zur Unverträglichkeit in Bezug auf die Erhaltungsziele der nahe gelegenen FFH-Gebiete. Es ist daher ein Ausnahmeverfahren erforderlich.

Antwort: Da das Verfahren zur Elbvertiefung (Fahrrinnenanpassung) ausgesetzt wurde, kann dieser geplante Eingriff gegenwärtig nicht in Kumulations-Betrachtungen einbezogen werden. Vielmehr muss die Planfeststellung der Fahrrinnenanpassung zu gegebener Zeit die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens entsprechend in die Betrachtungen einbeziehen

B.III.3.4.4.4 Fazit

Die beantragte östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau- und anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

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

B.III.3.4.5 Schutzgut Boden

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 87 ff.)

B.III.3.4.5.1 Bewertungsmaßstäbe

BBodSchG

BBodSchV

BNatSchG

- § 1

B.III.3.4.5.2 Auswirkungen

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

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

B.III.3.4.5.3 Einwendungen

Einwendung: Der Boden aus dem Grodener Hafen ist belastet, unter anderem mit Zink. Bei Ausbaggerung und anschließender Verklappung könnte das belastete Material wieder ans Ufer gespült werden und dort das Watt oder auch das Strandbad beeinträchtigen.

Antwort: Die Sedimente des Grodener Hafens bleiben nach Aussage der Antragstellerin im Erörterungstermin an Ort und Stelle und werden nicht angerührt. Der Grodener Hafen wird abgespundet; die Sedimente werden überdeckt. Die Einwendung hat sich damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erledigt.

B.III.3.4.5.4 Fazit

Die beantragte östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Boden bau- und anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

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

B.III.3.4.6 Schutzgut Grundwasser und Oberflächengewässer

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 97 ff.)

B.III.3.4.6.1 Bewertungsmaßstäbe

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

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

B.III.3.4.6.2 Auswirkungen

a) Grundwasser

Insbesondere durch die Neuversiegelungen im Umfang von 9,1 ha kommt es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung. Dies betrifft jedoch ausschließlich Vordeichsflächen und den Deich, beides Bereiche, die in dieser Hinsicht keine oder nur eine geringe Bedeutung haben. Es kommt daher anlage-, bau- und betriebsbedingt diesbezüglich zu keinen erheblichen Auswirkungen.

b) Oberflächengewässer

Durch Aufspülung und Befestigung kommt es zu Wasserflächenverlusten der Tide-Elbe, während die großflächigen Abgrabungen von Sedimenten massive Strukturveränderungen hervorrufen. Diese anlagebedingten Auswirkungen sind als erheblich einzuschätzen.

B.III.3.4.6.3 Einwendungen

Einwendung: Der Verlust von Flachwasserflächen führt bei kumulativer Betrachtung mit der geplanten weiteren Elbvertiefung zu gravierenden Problemen mit dem einschlägigen EU-Umweltrecht, insbesondere der EU-WRRL und den auf ihr fußenden Vorschriften des nationalen Rechts. Es ist ein Ausnahmeverfahren gemäß § 64 d Abs. 3 NWG erforderlich.

Antwort: Im Gegensatz zur FFH-Richtlinie kennt die EU-WRRL keine Summationsprüfung. Da das Verfahren zur Elbvertiefung ausgesetzt wurde, kann dieser geplante Eingriff aber gegenwärtig nicht einmal unter FFH-Gesichtspunkten in Kumulations-Betrachtungen einbezogen werden. Vielmehr muss die Planfeststellung der Elbvertiefung zu gegebener Zeit die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens entsprechend in die Betrachtungen einbeziehen.

Einwendung: Das Vorhaben verstößt gegen das Verschlechterungsverbot der EU-WRRL.

Antwort: Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL kommt nach niedersächsischer Rechtsauslegung erst in Betracht, wenn sich die Zustandsklasse des gesamten Wasserkörpers (das ist hier die Elbe von der Schwingemündung bis Cuxhaven) verschlechtert. Dies ist in Anbetracht des relativ beschränkten Umfangs des Eingriffsbereichs auszuschließen. Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Einwendung nicht weiterzuverfolgen.

B.III.3.4.6.4 Fazit

Die beantragte östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Wasser (hier: Oberflächengewässer) anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

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

B.III.3.4.7 Schutzgut Klima/Luft

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 112 ff.)

B.III.3.4.7.1 Bewertungsmaßstäbe

BImSchG

TA Luft

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

B.III.3.4.7.2 Auswirkungen

Die Neuversiegelung der Betriebs- und Lagerfläche sowie des Kaibauwerks werden die lokalklimatischen Verhältnisse im zukünftigen Hafengelände verändern. In Abweichung von den Ergebnissen der UVS ist die Planfeststellungsbehörde jedoch zu dem Schluss gelangt, dass in Anbetracht der guten Austauschbeziehungen im küstennahen Raum auch die anlagenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima nicht als erheblich einzustufen sind. Bezogen auf die Luftqualität wird ebenfalls nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen gerechnet.

B.III.3.4.7.3 Einwendungen

Umweltrelevante und entscheidungserhebliche Einwendungen i. S. d. UVPG zum Schutzgut Klima/ Luft sind nicht vorgelegt bzw. im Rahmen des Erörterungster-

mins aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits nachvollziehbar und ausreichend beantwortet worden.

B.III.3.4.7.4 Fazit

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

B.III.3.4.8 Schutzgut Landschaft

(vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 117 ff.)

B.III.3.4.8.1 Bewertungsmaßstäbe

NNatG

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

B.III.3.4.8.2 Auswirkungen

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

B.III.3.4.8.3 Einwendungen

Einwendung: Die für die Anlieger des zukünftigen Hafengeländes entstehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erfahren keinen Ausgleich, da die vorgeschriebenen Kompensationsmaßnahmen vermutlich in größerer räumlicher Entfernung durchgeführt werden.

Antwort: Aufgrund fehlender Flächen sind ortsnahe Kompensationsmaßnahmen nicht möglich. Dies wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde seitens der Antragstellerin ausreichend geprüft und belegt.

B.III.3.4.8.4 Fazit

Die beantragte östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ist zusammenfassend hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft und Erholungseignung anlagebedingt als unverträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

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

B.III.3.4.9 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

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

B.III.3.5 Zusammenfassende Bewertung der Umweltverträglichkeit**B.III.3.5.1 Vorbemerkungen / Entscheidungserheblichkeit**

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

Dieses hat zu geschehen vor dem Hintergrund einer ökosystemaren Betrachtungsweise, so dass Wechselwirkungen in die Betrachtung einbezogen werden. Sind Konflikte zwischen einzelnen Umweltbelangen vorhanden, so ist außerdem eine umweltinterne Abwägung notwendig (a. a. O., Rdnr. 13). Gemäß UVP-VwV müssen außerdem in der medienübergreifenden Bewertung Belastungsverlagerungen aufgrund von Schutzmaßnahmen betrachtet werden. Des Weiteren stellt die medienübergreifende Bewertung gewissermaßen eine Zusammenfassung aller wichtigen Ergebnisse aus den Einzelbewertungen dar.

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

B.III.3.5.2 Zusammenfassung aller Einzelergebnisse

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

Schutzgüter	Verträglichkeit i. S. d. § 12 UVPG		
	(Anlage)	(Bau)	(Betrieb)
Mensch	+	+	+
Tiere	-	-	+
Pflanzen	-	+	-

Biologische Vielfalt	+	+	+
Boden	-	-	+
Wasser: -Grundwasser	+	+	+
-Oberflächengewässer	-	+	+
Klima / Luft	+	+	+
Landschaft	-	+	+
Kultur- / sonstige Sachgüter	o	o	o

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

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

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

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

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind bei dem Schutzgut Pflanzen mit „nicht verträglich“ gemäß § 12 UVPG bewertet worden. Darüber hinaus sind die anlagebedingten Auswirkungen für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaft als „nicht verträglich“ gemäß § 12 UVPG bewertet worden. Die vorgenannten Auswirkungen sind daher bei der Gesamtbeurteilung aus Umweltsicht als entscheidungserheblich zu berücksichtigen.

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

Die anlage- und betriebsbedingt beeinträchtigten Werte und Funktionen der vorgenannten Schutzgüter sind nicht umfassend ausgleichbar und machen somit Ersatzmaßnahmen erforderlich. Als Suchraum für Maßnahmenflächen in diesem Sinne gilt das Elbeästuar und hier konkret Flächen im Bereich Belum oder Ha-

deln oder an der Oste. Da jedoch in allen drei Bereichen gegenwärtig keine Flächen verfügbar sind, wird eine Ersatzzahlung gem. § 12b NNatG erforderlich. Die Gelder werden von den zuständigen Naturschutzbehörden dazu verwendet werden, um bei Verfügbarkeit Flächen in den vorstehend erwähnten Räumen anzukaufen und den Kompensationszielen entsprechend aufzuwerten.

B.III.3.5.3 Kennnislücken

Entscheidungserhebliche Kennnislücken im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung betreffen in erster Linie die Auswirkungen großflächiger Hafenausbauvorhaben auf marine Säuger. Wie bereits ausgeführt, wurde während der Arbeiten am Liegeplatz 8 des Offshore-Basishafens im Bereich Cuxhaven eine größere Zahl toter Meeressäuger gefunden. Es war allerdings nicht zu klären, ob es sich um ein zufälliges Zusammentreffen handelt oder ob ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Aus diesem Grunde werden die Arbeiten zur Errichtung der östlichen Erweiterung von einem Totfundmonitoring begleitet, von dessen Ergebnissen nähere Aufschlüsse zu dieser Problematik erwartet werden können. Trotz der diesbezüglich unklaren Auswirkungen des Vorhabens sind keine unbeherrschbaren Risiken zu erwarten, da die Aufspülarbeiten zur östlichen Erweiterung des Offshore-Basishafens in der kalten Jahreszeit stattfinden werden, während derer mit einem massiven Auftreten anaerober Bakterien nicht zu rechnen ist. Diese Keime sind der eine denkbare Wirkpfad, auf dem erhebliche Beeinträchtigungen für Meeressäuger entstehen könnten.

B.III.3.5.4 Wechselwirkungen / Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern sind in den jeweiligen Kapiteln aufgeführt; nicht lösbare Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben bzw. erkennbar. Mit Belastungsverlagerungen aufgrund von Schutzmaßnahmen ist ebenfalls nicht zu rechnen.

B.III.3.5.5 Gesamturteil

Die dargestellten nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG wurden in die Abwägung eingestellt.
Das Ergebnis der Abwägung nach § 11 NNatG (vgl. Ziff. B.III.4.3) sowie der Gesamtabwägung ist in der allgemeinen Begründung dargestellt. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulässigkeit des Vorhabens begründen können.

B.III.3.6 **Verträglichkeitsprüfung nach § 34 c NNatG**

B.III.3.6.1 Grundlagen

EU-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 (FFH-Richtlinie)

- Art. 6 (3) Verpflichtung zur Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung

NNatG

- § 34 c Projekte und Pläne in den Gebieten für das Netz 'Natura 2000'

B.III.3.6.2 Einwendungen

Einwendung: Nachdem die Planer der Unter- und Außenelbevertiefung beschlossen haben, wegen der erheblichen Betroffenheit von FFH-Schutzgütern ein Ausnahmeverfahren einzuleiten, kann auch die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens unter kumulativer Betrachtung der Elbvertiefung nur nach erfolgreicher Absolvierung einer Ausnahmeprüfung zulässig sein.

Antwort: Eine summative Prüfung der erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Erhaltungszielen ist nur möglich hinsichtlich von Plänen und Projekten, deren Auswirkungen konkret benannt werden können. Dies ist beim Verfahren zum Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe gegenwärtig nicht der Fall. Daher muss dieses Verfahren als nachlaufendes Projekt die Auswirkungen des Hafenausbaus vorhabens summativ berücksichtigen und nicht umgekehrt.

B.III.3.6.3 FFH-Verträglichkeitsstudie

Die Verträglichkeitsstudie findet sich in den Verfahrensunterlagen (vgl. Planunterlage, Heft 9, S. 158 ff.).

Das Vorhabensgebiet liegt außerhalb bestehender Natura 2000-Gebiete, jedoch befinden sich die FFH-Gebiete 2018-331 „Untere Elbe“ und 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ in weniger als einem Kilometer Entfernung. In etwas größerer Entfernung befinden sich das FFH-Gebiet 0916-391 „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ sowie das EU-Vogelschutzgebiet „Ramsar-Gebiet Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“.

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

B.III.3.6.4 Fazit

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

Die einzige diesbezüglich verbleibende Unsicherheit betrifft die Auswirkungen des Vorhabens auf marine Säuger, deren Schutz zu den Erhaltungszielen der o. g. Natura 2000-Gebiete gehört. Wie unter 5.3 dargelegt, werden durch anaerobe Krankheitserreger hervorgerufenen Auswirkungen dürften in der kalten Jahreszeit, zu der die Aufspülarbeiten stattfinden sollen, gleichfalls von untergeordneter Bedeutung sein.

B.III.3.7 **Spezielle Artenschutzprüfung**

B.III.3.7.1 Einwendungen

Einwendung: Die artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung ist hinsichtlich der Alternativenprüfung nicht nachvollziehbar. Der Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen ist grundsätzlich auch von anderen Standorten aus möglich.

Antwort: Die Alternativenprüfung bezieht sich aus nahe liegenden Gründen auf sinnvolle Ausschnitte des Raumes, hier auf den Verfügungsraum der Antragstellerin. Innerhalb dieses Bereiches sind keine Alternativen erkennbar, die unter artenschutzrechtlichen Aspekten weniger beeinträchtigend wären. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass bei Eintreten der gegenwärtig prognostizierten Entwicklung alle in Aussicht genommenen Standorte für eine Verschiffung von Offshore-Windenergieanlagen auch benötigt werden.

B.III.3.7.2 Artenschutzprüfung

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

In den Antragsunterlagen wird dargelegt, dass die beantragte Hafenerweiterung mit Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG einhergeht (vgl. Planunterlage, Heft 9, S.271 ff.). Dieser Einschätzung wird seitens der Planfeststellungsbehörde gefolgt.

Die Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote betrifft zunächst die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von besonders und streng geschützten Vogelarten. Den entsprechenden Regelungen des BNatSchG und ihrer Begründung zufolge wäre die Überbauung von Bruthabitaten und Hochwasserrastplätzen der besonders und streng geschützten Arten aus artenschutzrechtlicher Sicht nur dann zulässig, wenn in ausreichendem Umfang funktionserhaltende und konfliktmindernde Maßnahmen getroffen werden können, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und überdies zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Während hinsichtlich des räumlich-funktionalen Bezuges sicherlich festgestellt werden kann, dass die Flächen in Belum, Hadeln oder an der Oste, die voraussichtlich über die Ersatzzahlung erworben werden sollen, in einer für Vögel erreichbaren Entfernung liegen würden, ist jedoch eine zeitlich vorgezogene Durchführung der Maßnahmen jedenfalls nicht möglich. Die Planfeststellungsbehörde musste deshalb davon ausgehen, dass der Verbotstatbestand erfüllt ist.

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

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

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind somit gegeben.

B.III.4 **Naturschutz**

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

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

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

Die inhaltliche und fachliche Darstellung des LBP, die eine fachlich tragfähige Konzeption enthält, stellt sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst werden.

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

B.III.4.2 **Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen**

Um erhebliche Beeinträchtigungen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild durch das Bauvorhaben zu vermeiden, sind ver-

schiedene Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Diese sind in Ziffer 7.1, Heft 9 der Planunterlagen dargestellt.

Besonders hervorzuheben sind hier die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bezüglich der Meeressäuger. Auf Ziffer A.V.1.6 wird verwiesen.

Trotz der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen führt das Bauvorhaben zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen, die nicht entsprechend § 10 NNatG ausgeglichen werden können (vgl. festgestellte Planunterlage Heft 9, S. 131 ff). Weder auf den vom Eingriff betroffenen Grundflächen noch in unmittelbarer Nähe des Vorhabens bestehen Möglichkeiten für Ausgleichsmaßnahmen. Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben erfordert eine weitgehende, dauerhafte Oberflächenbefestigung der landseitigen Flächen und eine dauerhafte Sicherstellung der für den Betrieb des Hafens erforderlichen Sohliefen im Bereich der wasserseitigen Flächen. Die vom Eingriff betroffenen Grundflächen können deshalb nicht so gestaltet werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Entsprechend ist ein Ausgleich im Sinne des § 10 NNatG nicht möglich.

B.III.4.3 **Naturschutzfachliche Abwägung nach § 11 NNatG**

Mit dem festgestellten Vorhaben sind Eingriffe verbunden, die nicht vermieden und nicht nach § 10 NNatG ausgeglichen werden können (vgl. Ausführungen zu Ziffer B.III.3 für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Landschaft). Der Eingriff kann deshalb gemäß § 11 NNatG nur zugelassen werden, wenn bei Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander, die Belange des Naturschutzes und der Landespflege nicht vorgehen. § 11 NNatG erfordert eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander. Hierunter fallen auch die hafenbedingten Nutzungsansprüche, wie sie hier von dem Bauvorhaben gestellt werden. In dieser Abwägung fällt zwar den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege prinzipiell kein Vorrang zu, aus § 11 NNatG folgt aber, dass ihnen ein erhebliches Gewicht beizumessen ist.

Zu berücksichtigen ist, dass auch ein gleichwertiger Ersatz der nicht ausgleichbaren Werte und Funktionen in dem betroffenen Raum derzeit nicht möglich ist. Stattdessen ist eine Ersatzzahlung vorgesehen.

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

B.III.4.4 **Ersatzmaßnahmen; Ersatzzahlung**

Nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sollen die vom Eingriff zerstörten Funktionen und Werte des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes - wenn ein Ausgleich nicht möglich ist - durch Ersatzmaßnahmen in möglichst ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Auch in unmittelbarer Nähe des Vorhabens bestehen keine Möglichkeiten für Kompensationsmaßnahmen, die sich positiv auf den Eingriffsbereich auswirken könnten. Einerseits stehen hier kaum Grundflächen für Maßnahmen zur Verfügung, da durch die bestehenden Bebauungspläne andere Nutzungsfestsetzungen getroffen werden. Weiterhin schränken die bestehenden, planungsrechtlich zulässigen, mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss genehmigten und im Rahmen des Flächennutzungsplans großräumig als Ziel der städtebaulichen Entwicklung definierten intensiven Hafennutzungen das Aufwertungspotenzial ggf. verfügbarer Flächen in diesem Raumausschnitt ein.

Anlässlich des Erörterungstermins hat die Antragstellerin erläutert, dass sie trotz mehrfacher Bemühungen keine geeigneten Ersatzflächen gefunden hat. Soweit in den festgestellten Planunterlagen der Begriff „Ersatzmaßnahmen“ verwandt wird, sind damit Maßnahmen angesprochen, die sich für die Verwendung der Ersatzzahlung eignen.

Die Antragstellerin sowie die zuständigen Naturschutzbehörden sind sich dahingehend einig, dass der Planfeststellungsbeschluss für die Verwendung der Ersatzzahlung eine Zweckbindung festlegen sollte, die allerdings den Verwendungsspielraum nicht zu sehr einengt. Die Ersatzzahlung ist zweckgebunden zu verwenden für den Erwerb sowie zur landschaftspflegerischen Herrichtung von Flächen in den Bereichen Belumer Außendeich und/ oder Hadelner Außendeich und/ oder im Bereich der Oste und zur Beplanung und Gestaltung der erworbenen Flächen. (vgl. NB Ziffer A.V.1.6.1).

Die Antragstellerin hat nachvollziehbar dargelegt und nachgewiesen, dass sie sich um solche Flächen bemüht hat, diese Anstrengungen letztendlich aber vergebens waren. Der Grund ist in dem Umstand zu suchen, dass der Flächenmarkt in der entsprechenden Region gegenwärtig stark unter Druck steht. Sie hat dargelegt, dass sie sich seit 2007 erfolglos um den Erwerb von Kompensationsflächen bemüht. Der Planfeststellungsbehörde wurden zwei Schreiben der Niedersächsischen Landgesellschaft vorgelegt, die mit der Flächenbeschaffung beauftragt war. In den Schreiben (NLG vom 22.06. sowie 11.12.2009) sind die Bemühungen im Einzelnen dargelegt. Die Stadt Cuxhaven (Untere Naturschutzbehörde) bestätigt die Schwierigkeiten, Kompensationsflächen zu erwerben. Der kompensationsbedingte Flächenbedarf ist aufgrund der Vielzahl der Projekte in der Region immens. Es ist nicht sinnvoll, kleinere Flächen im unmittelbaren Hafengebiet für Kompensationsmaßnahmen vorzusehen; sehr häufig werden diese bereits nach kurzer Zeit wieder für Hafenzwecke benötigt.

Die Voraussetzungen des § 12 b NNatG liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vor. Gemäß § 12 b Abs. 1 Nr. 2 NNatG ist in einem solchen Fall die Kompensationsverpflichtung über eine Ersatzzahlung abzugelten.

Die Höhe der Ersatzzahlung entspricht in den Fällen des Satzes 1 Nr. 2 und Nr. 3 den Kosten der Planung und Durchführung der unterbliebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 12 b Abs. 1, S. 3 NNatG). Hierzu hat die Vorhabensträge-

rin mit den Antragsunterlagen eine entsprechende Berechnung vorgelegt. Die Höhe des Ersatzgeldes orientiert sich an den Grunderwerbskosten und an Kosten zur Umsetzung geeigneter Kompensationsmaßnahmen.

Unter der Annahme, dass für Kompensationsmaßnahmen ein Aufwertungspotenzial von einer Wertstufe erreicht wird und Maßnahmen für alle betroffenen Schutzgüter wie Boden/Sediment, Oberflächengewässer, etc. und Tiere kombiniert umgesetzt werden können, ergibt sich ein Gesamt-Kompensationsflächenbedarf von 91,45 ha.

Die Kosten für die Herstellung der Maßnahmen werden von der Vorhabensträgerin wie folgt beziffert:

- Grunderwerbskosten: 1,80 €/m²
 - Planung 0,20 €/m²
 - Maßnahmen 1,50 €/m²
- gesamt 3,50 €/m².

Die Antragstellerin hat in ihrem Antrag sodann eine durchschnittliche Aufwertung durch Umsetzung der Maßnahmen von 1,5 Wertstufen angenommen, so dass sich eine Flächengröße von etwa 61 ha ergibt. Legt man die oben ermittelten Kosten zugrunde, so ergibt sich ein Betrag von 2.135.000 €. Die Planfeststellungsbehörde hält diesen Berechnungsansatz für nachvollziehbar. Die Berechnung steht im Einklang mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben.

Gemäß § 12 b Abs. 2 NNatG steht die Ersatzzahlung der Naturschutzbehörde zu, in deren Zuständigkeitsbereich der Eingriff verwirklicht wird. Wird der Eingriff im Zuständigkeitsbereich mehrerer Naturschutzbehörden verwirklicht, so steht ihnen die Ersatzzahlung im Verhältnis der von dem Eingriff betroffenen Grundflächen zu. Im vorliegenden Fall sind zuständige Naturschutzbehörden die Stadt Cuxhaven und der NLWKN: Die Antragstellerin hat die Verteilung der Eingriffe nach dem NNatG bezogen auf das gemeindefreie bzw. Gemeindegebiet ermittelt. Danach entsteht ein Gesamtbedarf von 91,45 ha, von denen auf das Stadtgebiet 52,61 ha (57,5 %) und auf das gemeindefreie Gebiet 38,84 ha (42,5 %) entfallen würden.

Die Naturschutzbehörden haben weder gegen diese Berechnungen noch gegen den Verteilungsmaßstab Bedenken erhoben.

Die Ersatzzahlung ist spätestens mit Beginn der Bauarbeiten (Baustelleneinrichtung) zu leisten. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer A.V.1.6.1 wird hingewiesen.

B.III.4.5 **Ausnahme gemäß § 28 a Abs. 5 NNatG**

Bei der Realisierung der Planung werden für die direkte Hafenanlage und der rückwärtigen Betriebs- und Lagerflächen in einem Umfang von 7 ha und für die notwendige Sohlvertiefung und die Liegeplätze einschließlich Spezial-Liegeplatz zusätzlich weitere ca. 7 ha besonders geschützte Biotope zerstört. Es handelt sich um Brackwasserwatt (KBO) und Sublitoralfächen (KFN), teilweise mit Muschelbänken als zoogene Biotope (KTM) besiedelt, und um Salzwiesen unterschiedlicher Ausprägung (KHW, KHI, KHQ) (vgl. im Einzelnen Heft 9, Kap. 6.3 und 7.5).

Gemäß § 28 a Abs. 2 NNatG sind Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder sonst erheblichen Beeinträchtigung geschützter Biotope führen können, grundsätzlich verboten. Ein Ausgleich der Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 10 NNatG ist nicht möglich, da die betroffenen Grundflächen dauerhaft von dem Vorhaben in Anspruch genommen werden und auch in unmittelbarem räumlich-funktionalem Zusammenhang keine Flächen für eine Neuschaffung von Watt- und Sublitoralflächen sowie Salzwiesen zur Verfügung stehen

Im vorliegenden Fall liegen jedoch die Voraussetzungen nach § 28 a Abs. 5 NNatG vor, da Ausnahmen aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des öffentlichen Interesses erforderlich sind. Das Vorhaben trägt zur Entwicklung von Cuxhaven als Basishafen für die Offshore-Windenergie bei, die von der Landesregierung als Infrastrukturprojekt mit hoher Bedeutung eingestuft wurde. Zudem bietet das Vorhaben bedarfsgemäß Entwicklungsmöglichkeiten und mit dem bestehenden Mehrzweckterminal und dem im Bau befindlichen Offshore-Basishafen besteht eine vielfältige Umschlagsmöglichkeit, was zur Sicherung und Entwicklung der Hafenerwirtschaft einschließlich der damit zusammenhängenden Arbeitsplätze beiträgt. Nähere Angaben zu den überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls können der Planrechtfertigung (Ziffer B.III.1) entnommen werden. Die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen gelten aufgrund der Konzentrationswirkung mit Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses als erteilt (vgl. Ziffer A.IV.3).

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

Bauplanungsrechtliche Bedenken gegen das Vorhaben haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Insbesondere die Stadt Cuxhaven als Trägerin der kommunalen Planungshoheit befürwortet die Planung ausdrücklich. Nach Aussage der Stadt Cuxhaven werden die Bebauungspläne Nr. 110 und Nr. 141 im jeweiligen Deichbereich durch die festgestellte östliche Hafenerweiterung überlappt. Bebauungsplananpassungen sind diesbezüglich jedoch nicht erforderlich. Die Bauleitplanung für die jetzigen Vordeichs- und Wasserflächen soll nach Abschluss der Fachplanung und Überbauung durch die festgestellten Hafenausbaumaßnahmen unter Berücksichtigung der Planfeststellung nachvollzogen werden.

Baugenehmigungen sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 NBauO nicht erforderlich, da es sich bei der östlichen Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven 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 (vgl. Heft 1, Erläuterungsbericht; u. a. Seiten 8, 9, 12). In diesem Fall sind auch Zubehör oder Nebenanlagen Teile der öffentlichen Verkehrsanlage. Hochbauten sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die festgestellten Hafensflächen sind ausreichend erschlossen. Die neuen Hafenanlagen können von Westen her über den bereits gebauten Offshore-Basishafen (Liegeplatz 8) und dessen Zuwegung erreicht werden. Über diese hafeninterne Straße hinaus sieht der Bebauungsplan Nr. 141 eine straßenverkehrliche Anbindung an den Hafenzubringer vor.

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

Aufgrund des geplanten Anlagebetriebes ist schon jetzt absehbar, dass erhebliche Lärmemissionen von dem fertig gestellten Vorhaben ausgehen werden. Ein Sanddepot zum Befüllen des Spezialschiffes hätte die Lärmauswirkungen verschärft. Das zunächst mit einem Becken, durch den 1. Änderungsantrag, dann mit drei Becken projektierte Sanddepot ist aufgrund des 2. Änderungsantrags vollständig entfallen. Diese Lärmimmissionen konnten dementsprechend unberücksichtigt bleiben.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine summarische Prüfung vorgenommen, inwieweit das Vorhaben im Hinblick auf die im Regelbetrieb zu erwartenden Immissionen genehmigungsfähig ist.

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

Das von der Antragstellerin geplante Vorhaben fällt gemäß Nummer 1 Abs. 3 b) aa) TA Lärm unter den Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift, die zwingend für die Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Prüfung von Anträgen auf öffentlich-rechtliche Zulassung eines lärmemittierenden Anlagebetriebes nach anderen Vorschriften anzuwenden ist.

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

Dazu ist gemäß Nummer 4.2 b) TA Lärm eine Prognose der Geräuschemissionen zu erstellen, bei der emissionsrelevante Konstruktionsmerkmale, Schallleistungspegel, Betriebszeiten, Abstand zum Immissionsort und Gebietsart zu berücksichtigen sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat die Antragstellerin mit den Planunterlagen ein Gutachten vorgelegt. Das schalltechnische Gutachten der Bonk-Maire-Hoppmann GbR vom 16.06.2009 setzt sich u. a. mit dem Regelbetrieb der beantragten Anlage und den hiervon zu erwartenden Schallimmissionen auseinander. Hierzu hat der Gutachter eine Prognose erstellt, die den zwingenden Form- und Gliederungsvorschriften der Nummer A.2 des Anhangs zur TA Lärm entspricht.

Nach summarischer Prüfung lässt die von dem Gutachter vorgelegte Prognose erwarten, dass umweltschädliche Geräuschemissionen weitestgehend vermieden bzw. auf ein erträgliches Mindestmaß reduziert werden können und im Hinblick auf die Genehmigung des Betriebs nicht von unüberwindbaren Hindernissen auszugehen ist. Im Verfahren wurde hierzu auch das GAA Cuxhaven beteiligt, das erklärt hat, dass es keine Bedenken gegen das schalltechnische Gutachten gäbe. Sowohl die Hafenumschlagsanlagen als auch die Produktionsanlagen könnten immissionsschutzrechtlich abschließend erst beurteilt werden, wenn der jeweilige konkrete Antrag vorliegt. Grundsätzlich ständen einer Genehmigung keine unüberwindbaren Hindernisse im Wege. Möglicherweise seien Vorkehrungen oder Auflagen erforderlich. Die Probleme seien jedoch technisch lösbar.

Hinsichtlich der einzusetzenden Richtwerte ist eine Gemengelage i. S. Nummer 6.7 TA Lärm im Sinne einer Großgemengelage anzunehmen. Die gesamte Gebietsstruktur ist über Jahrzehnte gewachsen und mit den Bebauungsplänen der Stadt Cuxhaven im Rahmen der allgemeinen Bauleitplanung abgewogen worden. Die Stadt Cuxhaven als Bauplanungsbehörde hat in ihrem Schreiben vom 02.11.2009 ausgeführt, dass sie aufgrund der traditionellen und gewachsenen Nachbarschaften von Hafen und den angrenzenden Siedlungsbereichen von einer Gemengelagesituation ausgeht. Dieser Planungsansatz ist in den relevanten Bebauungsplänen enthalten. Insbesondere in der Begründung zum Bebauungsplan 141 („Östlich der Baumrönne“) sind die diesbezüglichen Ermessensurwägungen ausführlich dargelegt. Die Anforderungen an die Ermessensausübung sind damit erfüllt. Dies hat im Erörterungstermin auch das Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven bestätigt. Bei einer Gemengelage muss nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme die gewerbliche Nutzung im Hafengebiet besondere Rücksicht auf die schutzwürdige angrenzende Wohnbebauung nehmen, während umgekehrt der angrenzenden Wohnbebauung eine höhere Immissionsbelastung zugemutet werden kann als sonst in einem Wohngebiet üblich.

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

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

Das von der Antragstellerin vorgelegte Gutachten folgt dieser Sichtweise und kommt bei summarischer Prüfung nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die bei dem vorgesehenen Regelbetrieb der Hafenerweiterung zu erwartenden Geräuschemissionen die Immissionsrichtwerte tags um mindestens 20 dB(A) und

nachts mehr als 10 dB(A) unterschreiten. Da die maßgeblichen Immissionsrichtwerte um mindestens 10 dB(A) unterschritten werden, geht die Planfeststellungsbehörde entsprechend Nr. 2.2 der TA Lärm davon aus, dass die maßgeblichen Beurteilungspunkte nicht mehr im Einwirkungsbereich der Hafenanlage liegen. Damit bestehen gegen den dargestellten Regelbetrieb mit den angenommenen Randbedingungen unter schalltechnischen Gesichtspunkten keine Bedenken.

Die Beurteilung des Baulärms hat ebenfalls anhand von § 22 BImSchG zu erfolgen. Baustellen mit den auf ihnen betriebenen Baumaschinen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der §§ 3 Abs. 5, 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Baulärm führt gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG zu schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Wann Baulärm die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschreitet, ist anhand der diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisierenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – (AVV Baulärm) zu beurteilen. Diese ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG im Rahmen ihres Anwendungsbereichs weiter maßgebend, weil eine „TA-Baulärm“ bisher nicht erlassen wurde.

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

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

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des großen Abstandes zwischen dem Plangebiet und der nächsten Wohnbebauung der Immissionsrichtwert für Wohngebiete, in denen ausschließlich Wohnnutzungen ausgeübt werden gerade noch eingehalten wird. Der Richtwert für Wohngebiete, in denen überwiegend Wohnnutzung vorherrscht um 2 bis 3 dB(A) unterschritten wird.

Gemäß Nummer 4.1 AVV Baulärm sind Maßnahmen zur Lärminderung erst ab einer Richtwertüberschreitung von mehr als 5 dB(A) erforderlich. Im vorliegenden Fall wird dieser Toleranzbereich nicht in Anspruch genommen, so dass aus Sicht des schalltechnischen Gutachters eine messtechnische Überwachung zu Beginn der Rammarbeiten nicht erforderlich ist.

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

sigen Immissionsgrenzwerte werden jedoch deutlich unterschritten. Für den Regelbetrieb sind ebenfalls keine Überschreitungen zu erwarten.

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

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

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

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

B.III.6 Flächeninanspruchnahme, landwirtschaftliche Belange

Für die Hafenausbaumaßnahme selbst werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden - wie in Ziffer B.III.4 detailliert erläutert - auch keine Kompensationsflächen nach den NNatG, sondern eine Ersatzzahlung gemäß § 12 b NNatG festgelegt. Die Flächen, für die die Ersatzzahlung eingesetzt wird, werden freihändig erworben, so dass zwangsweise nicht auf landwirtschaftliche Flächen zugegriffen werden kann. Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen -Bezirksstelle Bremervörde hat in ihrer Stellungnahme erklärt, dass öffentliche Belange der Landwirtschaft durch die Planung nicht beeinträchtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass landwirtschaftliche Belange der Planung nicht entgegenstehen.

Sämtliche benötigten Flächen für die Hafenerweiterung gehören entweder der Antragstellerin oder der WSV bzw. dem Hadelner Deich- und Uferbauverband. Unter Eigentumsgesichtspunkten haben diese keine Bedenken vorgetragen. Eine unmittelbare Inanspruchnahme privater Grundflächen ist nicht vorgesehen. 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.

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

Stellungnahmen vom 31.08.2009, 30.10.2009, 02.11.2009 und 14.12.2009

Unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftsförderung bestätigt die Stadt Cuxhaven die von der Antragstellerin vorgetragene Argumente zur Notwendigkeit der festgestellten Offshore-Hafenanlagen. Die Hafenerweiterung sei zwingende Voraussetzung für die Ansiedlung weiterer Unternehmen aus der Offshore Windenergiebranche.

Als zuständige Naturschutzbehörde ist die Stadt Cuxhaven sowohl mit der Planung als auch mit der Festsetzung einer Ersatzzahlung einverstanden. Der Ermittlung sowie der Aufteilung der Ersatzzahlung zwischen den beiden Naturschutzbehörden wurde zugestimmt. Anlässlich des Erörterungstermins hat die Vertreterin der UNB vorgeschlagen, eine Zweckbestimmung für die Verwendung der Ersatzzahlung im Planfeststellungsbeschluss festzulegen. Diesem Vorschlag ist die Planfeststellungsbehörde in Ziffer A.V.1.6.1 gefolgt.

Bauplanerisch werden gegen die festgestellten Maßnahmen keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht.

Die Stadt trägt in ihrer Stellungnahme vor, dass eine Überbauung des Grodener Hafens erst erfolgen könne, wenn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bei der Stadt die Verlegung der Baumrönne abgeschlossen ist. Da die Entwässerung über die Baumrönne zu jedem Zeitpunkt sichergestellt sowie die Abwasserreinigung an anderer Stelle möglich sein muss, ist in Ziffer A.V.1.1.1 des Planfeststellungsbeschluss die Bedingung aufgenommen worden, dass die vollständige Aufspülung im Bereich des Grodener Hafens erst erfolgen darf, wenn die Baumrönne verlegt ist.

Die in den Planunterlagen dargestellte Erschließung der neuen Hafenanlage wird von der Stadt als ausreichend angesehen.

Die erforderlichen Anpassungen in der Bauleitplanung können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und Baudurchführung erfolgen. Die Stadt Cuxhaven hat sich in ihrer Stellungnahme vom 02.11.2009 eindeutig dazu geäußert, dass aus Sicht der Bauleitplanung in dem Verfahren zur Planfeststellung für die östliche Erweiterung des Offshore Basishafens Cuxhaven von einer Gemengelage mit den Immissionsrichtwerten für ein Mischgebiet ausgegangen wird. Die entsprechenden Erwägungen zur Ermessensausübung sind insbesondere in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 141 („Östlich der Baumrönne“) dargelegt. Auf die Ausführungen in Ziffer B.III.5 wird Bezug genommen.

Die Stadt weist aus bauordnungsrechtlicher Sicht auf die durch Baulasten abgesicherte Zufahrt zum Testfeld für Windenergieanlagen hin. Die Antragstellerin sagt zu, die Zufahrt zu den vorhandenen Windenergieanlagen über die Schwerlast-Baustraße bis zum Abbau der Anlagen sicherzustellen (vgl. Ziffer A.V.1.1.21).

Aus Sicht der Stadt Cuxhaven muss bei den weiteren Planungen darauf geachtet werden, dass die erforderlichen Feuerwehzufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen gemäß den geltenden Vorschriften (DIN 14090) hergestellt werden. Die

Antragstellerin sagt eine entsprechende Abstimmung mit der Feuerwehr zu (vgl. Ziffer A.V.1.1.2). Ferner fordert die Stadt eine Löschwasserversorgung (Städt. Wasserversorgung bzw. offene Gewässer) mit einem Förderstrom von mindestens 1600 lmin^{-1} mit geeigneten Löschwasserentnahmeeinrichtungen (Hydranten/Saugstellen) zu gewährleisten. Bei Saugstellen aus der Elbe bzw. Baumrönne sei sicherzustellen, dass bei extremem Niedrigwasserstand die geodätische Saughöhe (Abstand zwischen Gewässeroberfläche und Pumpenwellenmitte) von max. 7 m nicht überschritten wird. Der Antragstellerin wurde aufgegeben die Löschwasserversorgung entsprechend sicherzustellen (vgl. Ziffer A.V.1.1.12). Einen Vorschlag zur konkreten Planung hat die Antragstellerin bereits vorgelegt. Die Detailplanung der Löschwasserversorgung ist mit der Stadt Cuxhaven und soweit die Entnahme aus der Elbe erfolgen soll, mit dem WSA Cuxhaven abzustimmen.

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

Die im Einzelnen geforderten Vorgaben haben in den Nebenbestimmungen gemäß Ziffer A.V.1.2 Berücksichtigung gefunden.

Die Stadt hat vor der Aufspülung den Nachweis gefordert, dass die Auflast nicht zu Grundbrüchen oder anderen Beschädigungen des Deichkörpers führt. Das entsprechende Gutachten zur Standfestigkeit der Spüldeiche vom 01.04.2008 (für den Liegeplatz 8) wurde der Stadt am 4.12.2009 übersandt. Im Erörterungstermin hat die Stadt erklärt, dass gegen den statischen Nachweis der Grundbruchsicherheit der Spüldeiche keine Bedenken bestehen. Auf die Nebenbestimmung A.V.1.2.12 wird Bezug genommen.

Die vorgesehene Niederschlagsentwässerung ist nicht zu beanstanden, die erforderlichen hydraulischen Angaben zur Oberflächenentwässerung wurden mit dem Erläuterungsbericht (Ziffer 4.5.3.1) vorgelegt.

Die Stadt Cuxhaven hat bezüglich der Deichüberfahrt den Hinweis gegeben, dass eine deichrechtliche Erlaubnis gemäß § 15 NDG erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung. Die Erlaubnis gemäß § 15 Abs. 1 NDG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Ziffer A.IV.2). Die Verfahrensgrenze verläuft jedoch am binnenseitigen Deichfuß, so dass die deichrechtliche Erlaubnis, die mit diesem Beschluss erteilt wird, nicht die vollständige Deichüberfahrt umfasst. Für die restliche Überfahrt ist eine Ausnahme außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erforderlich.

Die Deichbehörde fordert, dass der Deichverband jederzeit ungehinderten Zugang zum Deich erhält, um seine Aufgaben, (u. a. Deichunterhaltung) erfüllen zu können. Hierauf wurde besonders im Hinblick auf die Planänderung hingewiesen, die eine Verkürzung der Deichüberfahrt von ca. 400 m auf ca. 100 m vorsieht. Der Forderung wird mit der Nebenbestimmung in Ziffer A.V.1.2.3 Rechnung getragen.

Die vorgetragenen Bedenken bezüglich des Sanddepots haben sich erledigt, weil durch den 2. Änderungsantrag vom 9.12.2009 das Sanddepot vollständig entfallen ist.

Der Antragstellerin wurde –wie von der Stadt gefordert- aufgegeben, den Bauzeitenplan der unteren Deichbehörde und den Deichverbänden vorzulegen.

Die von der Stadt geforderte ausreichende Entwässerung des Treibselräumwegs ist in dem vorgelegten Änderungsantrag vom 09.12.2009 (Ergänzung zum Erläuterungsbericht Ziffer 3) enthalten. Insoweit haben sich die Bedenken der Stadt in ihrer Stellungnahme vom 31.08.2009 erledigt. Auf die Verpflichtung der Antragstellerin, die Maßnahmen mit der unteren Deich- und Wasserbehörde abzustimmen, wird verwiesen (vgl. Ziffer A.V.1.2.6).

Als untere Bodenschutzbehörde wird bezüglich des Einbaus des Baggergutes die fachliche Begleitung der Maßnahmen durch einen entsprechenden Sachverständigen für erforderlich gehalten. Die Antragstellerin hat eine gutachterliche Begleitung für den Bodeneinbau und die Rückführung der Transportwässer, die für die Aufspülung der Sedimente an Land benötigt werden, zugesagt (vgl. Ziffer A.V.1.1.5 und A.V.1.1.6).

B.IV.1.2 **Landkreis Cuxhaven**

Stellungnahme vom 21.07.2009

Grundsätzliche Bedenken werden nicht vorgetragen.

Der naturschutzrechtliche Eingriff erfolgt auf städtischem und gemeindefreiem Gebiet. Der Landkreis hat dadurch, dass keine Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt werden, sondern eine Ersatzzahlung, keine naturschutzfachliche Zuständigkeit. Als Untere Naturschutzbehörde wird der LK zuständig, soweit die zuständigen Naturschutzbehörden (Stadt Cuxhaven und NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg) mit der Ersatzzahlung Maßnahmen im Kreisgebiet (z.B. Belumer Außendeich) durchführen.

Den fachlichen Einschätzungen in der FFH-Verträglichkeitsstudie sowie in den Unterlagen für die Spezielle Artenschutzprüfung schließt sich der Landkreis an.

Beim Erörterungstermin wurde seitens des Landkreises Cuxhaven nachgefragt, welcher Wasserstand für die Einschätzung der Auswirkungen der Verfüllung der Medemrinne herangezogen wurde. Die Planfeststellungsbehörde hat nochmals geprüft, ob lediglich eine Wassertiefe von 2 m bei Springtideniedrigwasser verbleibt.

Die Einschätzung der Antragstellerin, dass eine Wassertiefe von 3,5 m verbleibt, bezieht sich auf das Springtideniedrigwasser. Bei der Auswertung der Grafik zur Darstellung der Unterwasserablagerungsfläche Medemrinne (aus den Planunterlagen der WSV zur Fahrrinnenanpassung Unterelbe) ist zu beachten, dass sowohl die Bezugseinheit NN als auch die Einheit KN (Kartennull) verwendet werden. Hieraus ergibt sich folgendes:

- Betrachtung mit Bezugseinheit NN
Die Oberfläche der Ablagerungsfläche liegt bei NN -5,10 m und das Springtideniedrigwasser bei NN -1,60 m. Somit ergibt sich ein verbleibender Wasserstand von 3,5 m.
- Betrachtung mit Bezugseinheit KN
Die Oberfläche der Ablagerungsfläche liegt bei KN -3,50 m und das Springtideniedrigwasser entspricht dem KN, d. h. KN ist definiert als NN -1,60 m. Somit ergibt sich ein verbleibender Wasserstand von 3,5 m.

Unabhängig von welcher Bezugsgröße ausgegangen wird, ist nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht von einer Verfüllung der Medemrinne und einer damit einhergehenden Barrierewirkung für wandernde Fischarten auszugehen.

B.IV.1.3 **Hadelner Deich- und Uferbauverband, Unterhaltungsverband Hadeln und Grodener Schleusenverband**

Stellungnahmen eingegangen am 31.08.2009, vom 27.10.2009 und 14.12.2009 Seitens der o. g. Verbände werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Aufgrund der Stellungnahmen waren jedoch Nebenbestimmungen erforderlich.

Der Hadelner Deich- und Uferbauverband ist als Deichverband stark betroffen. Durch die Hafenbaumaßnahme werden seine Hochwasserschutzanlagen im großen Maß umgestaltet. Die Baumaßnahmen betreffen auch die Entwässerungsanlagen der beiden Unterhaltungsverbände. Der Deichverband verweist darauf, dass es ausgeschlossen sei, während der Sturmflutsaison Arbeiten am Deich auszuführen. Die geplanten Maßnahmen an den Hochwasserschutzanlagen dürften nur im Einklang mit den entsprechenden Richtlinien durchgeführt werden. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass der Deichverband jederzeit Zugang zu den Hochwasserschutzanlagen hat. Eine Abstimmung der einzelnen Maßnahmen mit den o. g. Verbänden wird gefordert. Den Forderungen wird durch die Nebenbestimmungen in den Ziffern A.V.1.2.1, A.V.1.2.2 und A.V.1.2.3 genügt.

Der Deichverband trägt vor, dass in den betroffenen Deichabschnitt eine Beweidung mit Schafen mit Beginn der Bauarbeiten nicht mehr möglich sein wird. Er fordert die Erstattung der Aufwendungen zur Erhaltung der Deichsicherheit (Pflege der Grasnarbe), da es sich hier um zusätzlichen Aufwand handelt. Der Antragsstellerin wird in der Nebenbestimmung Ziffer A.V.1.2.5 aufgegeben, den nachgewiesenen Mehrunterhaltungsaufwand zu erstatten.

B.IV.1.4 **Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 04.09.2009, 02.11.2009, 11.12.2009 und 15.12.2009 Das Gewerbeaufsichtsamt hat keine grundsätzlichen Bedenken. In der Stellungnahme vom 04.09.2009 werden verschiedene Nebenbestimmungen vorgeschlagen, die die Planfeststellungsbehörde in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgegriffen hat (vgl. Ziffern A.V.1. 4).

Die Bedenken des Gewerbeaufsichtsamtes, die Gemengelage sei nicht hinreichend dargestellt, haben sich durch die ergänzende Stellungnahme der Stadt Cuxhaven als Bauplanungsbehörde vom 02.11.2009 sowie durch die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 141 erledigt. Im Erörterungstermin wurde durch das GAA ausdrücklich bestätigt, dass die Ermessensausübung für die Annahme einer Gemengelage als ausreichend angesehen wird. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Erwägungen zu Eigen.

Gegenstand des Antrages sind nur die Hafenanlagen, nicht Anlagen der Suprastruktur wie z. B. Umschlags- und Verladeeinrichtungen und Produktionsanlagen. Allerdings dürfen der Genehmigungsfähigkeit keine grundsätzlichen Hindernisse entgegenstehen. Nach der Stellungnahme des GAA Cuxhaven kann die immissi-

onsrechtliche Beurteilung immer erst nach Antrag abschließend geprüft werden. Einer Genehmigung derartiger Anlagen stehe jedoch grundsätzlich nichts entgegen, allerdings seien möglicherweise Auflagen und Vorkehrungen erforderlich. Nach der schalltechnischen Untersuchung ist die grundsätzliche Machbarkeit der Suprastrukturanlagen für einen angenommenen Regelbetrieb gegeben. Unüberwindbare Hindernisse für die Genehmigung derartiger Anlagen sind nicht erkennbar.

In der Stellungnahme von 15.12.2009 wird angeregt, für häufig wiederkehrende Schiffe im Bereich der Anlegestellen Möglichkeiten der landseitigen Versorgung mit Strom vorzusehen, um vermeidbare Emissionen durch den dauernden Betrieb der Schiffsdiesel zu reduzieren. Die Antragstellerin hat dies zugesagt (vgl. Ziffer A.V.1.4.6).

B.IV.1.5 **Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven**

Stellungnahmen vom 12.11.2009, 08.12.2009 und 26.01.2010

Das WSA Cuxhaven hat eine mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord abgestimmte Stellungnahme abgegeben und gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. In verschiedenen Stellungnahmen wurde jedoch eine Reihe von Punkten aufgezeigt, die eine Klarstellung oder die Regelung durch Nebenbestimmungen erfordern.

Seitens der WSV bestehen gegen das Anlegen von Schwimmkränen keine Bedenken. Der Ladungsumschlag von Schiff zu Schiff und das Längsseitsliegen an einem an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeug sind nicht zulässig. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses mit der Regelung in der Nebenbestimmung (Ziffer A.V.1.3.15) untersagt. Ausgenommen sind Bunkerungen und im Rahmen des Schiffsbetriebs notwendige Ver- und Entsorgung des an der Hafenanlage festgemachten Fahrzeugs.

Die WSV beanstandet zutreffend, dass die Abmessungen der Hafenanlagen in der Beschreibung im Erläuterungsbericht nicht mit den beigefügten Plänen übereinstimmen. In Ziffer A.III.1.1 hat die Planfeststellungsbehörde für die Abmessungen der festgestellten Hafenanlagen die Ziffer 2.3.4 des geänderten Erläuterungsberichts vom 09.12.2009 im Zusammenhang mit den Plänen der Mappe 2 für verbindlich erklärt (vgl. Ziffer B.I dieses Beschlusses). Soweit in anderen Planbestandteilen andere Abmessungen der Hafenanlagen genannt sind, werden diese mit diesem Beschluss gestrichen und durch die im 2. Änderungsantrag genannten Maße ersetzt.

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

Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund der vorgelegten nautischen Gutachten davon aus, dass die Antragstellerin durch die Simulationen die grundsätzliche Machbarkeit nachgewiesen hat. Aufgrund der Nähe zum Fahrwasser und der Lage des Liegeplatzes vor der Kurve des Altenbrucher Bogens können sich besondere Rücksichtnahme- und Wartepflichten beim An- und Ablegen ergeben.

Der Vorrang der durchgehenden Schifffahrt auf der Elbe ist in den Nebenbestimmungen berücksichtigt worden und ist darüber hinaus umfassend rechtlich geregelt. Von der Grundregel des § 25 Abs. 2 SeeSchStrO kann nicht abgewichen werden. Die an- und ablegenden Fahrzeuge haben aufgrund des Kollisionsrisikos § 25 Abs. 6 SeeSchStrO zu beachten und dürfen die Schifffahrt im Fahrwasser nicht beeinträchtigen. Dies gilt insbesondere gegenüber Fahrzeugen, die aufgrund ihrer Größe und ihres Tiefgangs auf die Fahrrinne angewiesen sind und wegen des in unmittelbarer Nähe liegenden Altenbrucher Bogens nicht ausweichen und ihre Fahrt nicht reduzieren können. Das WSA weist darauf hin, dass der Durchgangsverkehr jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit passieren können muss. Auswirkungen dieser Passagen unter Einhaltung einer sicheren Geschwindigkeit sind von den Betreibern uneingeschränkt hinzunehmen. Eine gesonderte Rücksichtnahme auf bestimmte Umschlagsprozesse sei nicht möglich. Zur Verdeutlichung des Vorrangs der durchgehenden Schifffahrt hat die Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass „sämtliche Wechselwirkungen in Kauf genommen“ werden müssen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist eine intensive Abstimmung von ankommenden und ablegenden Schiffen mit der Verkehrszentrale erforderlich (vgl. Ziffer A.V.1.3.2). Aufgrund der Stellungnahme des WSA wurde als Hinweis ebenfalls aufgenommen, dass die festgestellte Hafenanlage den Auswirkungen des Durchgangsverkehrs (Schwall und Sunk) ausgesetzt ist und die WSV daher nicht von einer geschützten Lage ausgeht, wie es im Erläuterungsbericht ausgeführt ist. (vgl. Ziffer A.V.2.1)

Die WSV weist darauf hin, dass die Funktion der Hafenanlagen in den Antragsunterlagen nicht eindeutig genug beschrieben wurde. Eine Nutzung der Dalbenreihe östlich des Spezialliegeplatzes zum Anlegen von normalen Fahrzeugen sei nicht simuliert worden.

Die Antragstellerin hat im 2. Änderungsantrag die Ziffer 4.3.2 des Erläuterungsberichts ergänzt und klargestellt, dass die Kaimauer mit Dalbenreihe ausschließlich als Liegeplatz und Führungselement zum Verholen für den Katamaran genutzt wird. Weitere Nutzungen sind ausdrücklich ausgeschlossen und dementsprechend von diesem Planfeststellungsbeschluss nicht gedeckt. Die erforderliche Klarstellung ist dadurch erfolgt.

Das WSA weist zu Recht daraufhin, dass Ziffer 4.4.1 des Erläuterungsberichts korrigiert werden muss. Dort wird von einem Abbruch bzw. Rückbau der östlich des Liegeplatzes 8 befindlichen Bauwerke, wie Deckwerk, Neufelder Stacks und des Deichvorlandes gesprochen. Bei den betroffenen Bühnen handelt es sich um die Grodener Stacks 2a – 7, nicht um die Neufelder Stacks. Diese Bauwerke befinden sich im Eigentum und der Unterhaltungspflicht des WSA Cuxhaven. Die Antragstellerin hat im 2. Änderungsantrag die Ziffer 4.4.1 des Erläuterungsberichts entsprechend berichtigt.

Die Antragstellerin sagt die dauerhafte Unterhaltung der weiterhin im Eigentum der WSV verbleibenden Bühnen Grodener Stacks 7a und 8 zu (vgl. Erläuterungsberichts Ziffer 4.4.1 des 2. Änderungsantrags sowie Ziffer A.V.1.3.13 dieses Beschlusses). Das WSA hat auf die Geltendmachung eventueller Erschwernisse der Fahrinnenunterhaltung durch Sedimenteinträge, die durch die Unterhaltung der Hafensohle und –zufahrt durch Wasserinjektionsbaggerung entstehen könnten, verzichtet, Aufgrund der grundsätzlichen Lage am Prallhang seien nur geringe Mengen zu erwarten, deren Verbleib in der Fahrrinne sowieso kaum nach-

weisbar sein wird. Auf die Abstimmungsverpflichtung, die in Ziffer A.V.1.3.2 festgelegt ist, wird hingewiesen.

Das WSA erläutert, dass der für die Aufspülung des Geländes erwähnte Sandbedarf von 450.000 bis 500.000 m³ nicht nur - wie im Erläuterungsbericht in Ziffer 4.4.3 dargestellt - durch Unterhaltungsbaggerungen bei Tonne 25 entnommen werden kann. Alle beabsichtigten Baggerungen (Entnahmestelle und Mengen) dürfen nur im Einvernehmen mit dem WSA Cuxhaven – Baggerbüro – vorgenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat dies als Nebenbestimmung aufgenommen (Ziffern A.V.1.3.1 und A.V.1.3.2).

Das WSA hat dargelegt, dass der Betrieb des Katamarans einer schiffahrtspolizeilichen Genehmigung bedarf und bereits zahlreiche Nebenbestimmungen genannt, die Bestandteil dieser Genehmigung sein werden. Diese betreffen u. a. die Lotsenpflicht und die Ausbildung des Kapitäns. Diese schiffahrtspolizeiliche Genehmigung wird nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Ziffer A.V.2.2). Deshalb waren diese Nebenbestimmungen nicht aufzunehmen. Die Antragstellerin hat im Anhörungsverfahren zugesagt, die Betreiberin des Katamarans über die zu erwartenden Auflagen zu unterrichten

Das WSA beanstandet, dass die Antragsunterlagen keine Details zum Bauverfahren enthalten. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass für schwimmende Baufahrzeuge und deren Verhalten während der Bauphase strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigungen erforderlich sind. Diese Genehmigungen werden nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Ziffer A.V.2.2).

Alle Anregungen und Bedenken der WSV bezüglich des Sanddepots und des sich daran anschließenden Schüttsteindeckwerks haben sich dadurch erledigt, dass mit dem 2. Änderungsantrag beide Maßnahmen vollständig entfallen sind.

Die vom WSA Cuxhaven in Ziffer 3 seiner Stellungnahme vom 12.12.2009 geforderten Nebenbestimmungen für die Anlagen und ihren späteren Betrieb sowie die Durchführung der Baumaßnahmen wurden abgestimmt und im Wesentlichen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. Ziffer A.V.1.3 sowie A.V.2).

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

B.IV.1.6

NLWKN Betriebsstelle Stade

Stellungnahme vom 28.08.2009 und 29.10.2009

Die Betriebsstelle Stade befürchtet, dass die Makrozoobenthos-Erfassung nicht korrekt sei, weil bei der Beprobung Siebe mit zu großer Maschenweite verwendet wurden. Im Erörterungstermin wurde auf die geringen Benthosfunde trotz des dichten Messnetzes hingewiesen. Die Antragstellerin hat eingeräumt, dass aufgrund von Gesprächen mit verschiedenen Gutachtern die Beprobung zur Erfassung des Makrozoobenthos besser mit einer Maschenweite von 250 µm hätte erfolgen sollen. Allerdings habe es einen entsprechenden Hinweis anlässlich des Scopingtermins nicht gegeben.

Da in der UVS ein Totalverlust auf den entsprechenden Flächen berücksichtigt wurde, ergibt sich in Folge anderer Beprobung jedoch kein höherer Kompensationsbedarf. Diese Auffassung teilt auch die zuständige Naturschutzbehörde. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine grundsätzlichen Änderungen zu den in den Gutachten getroffenen Aussagen. Im Erörterungstermin hat die Antragstellerin erklärt, den Hinweis zur Maschenweite bei künftigen Planungen zu berücksichtigen.

B.IV.1.7 **NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg**

Stellungnahme vom 28.08.2009 und 18.11.2009

Der NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg ist die zuständige Naturschutzbehörde für das gemeindefreie Gebiet. Etwa 42 % der durch die Maßnahme verursachten Eingriffe (das sind ca. 39 ha) entfallen auf das gemeindefreie Gebiet. Den in den Unterlagen (Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan, FFH-Verträglichkeitsprüfung und Spezielle Artenschutzprüfung) wiedergegebenen Bewertungen und Schlussfolgerungen wird grundsätzlich gefolgt. Die Voraussetzungen für die Festsetzung einer Ersatzzahlung werden als gegeben angesehen.

Das Einvernehmen für die Ausnahmegenehmigungen zur Zerstörung besonders geschützter Biotopie gemäß § 28a Abs. 5 NNatG wird für den gemeindefreien Bereich erteilt.

Die in der Anhörung von den Naturschutzbehörden vorgetragene Bedenken bezüglich der Auswirkungen auf marine Meeressäuger haben dazu geführt, dass sich die Stadt Cuxhaven und der NLWKN – Betriebsstelle Brake – Oldenburg mit der Antragstellerin einvernehmlich auf ein Totfund-Monitoring geeinigt haben, das einem wissenschaftlichen Kenntniserwerb u. a. für künftige Planungen dienen soll. Dieses ist in Ziffer A.V.1.6.6 festgelegt.

Sämtliche auf den Seiten 128 ff. vorgesehene Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich vorgegeben (vgl. Ziffer A.V.1.6.2). Die Vorgaben für einzusetzende Rammen und die mechanische Reinigung des Rückführungswassers wurden mit diesem Beschluss noch näher konkretisiert (vgl. Ziffer A.V.1.6.3 und Ziffer A.V.1.6.4). Die in der Stellungnahme vom 28.08.2009 vorgetragene Bedenken, ob ein Walbeobachter, wie er in den Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen ist, mit entsprechender Qualifikation überhaupt zur Verfügung stehen, haben sich erledigt. Die Antragstellerin hat solche Personen benannt.

B.IV.1.8 **Zentrale Polizeidirektion Hannover - Kampfmittelbeseitigungsdienst**

Stellungnahme vom 16.09.2009

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst hat vorgetragen, dass die Auswertung der vorhandenen alliierten Luftbilder eine Bombardierung im Planungsbereich ergeben hat. Daher sei davon auszugehen, dass noch Bombenblindgänger vorhanden sein können, von denen eine Gefahr ausgehen kann. Aus Sicherheitsgründen werden Gefahrenerforschungsmaßnahmen empfohlen.

Für eine solche Gefahrenerforschungsmaßnahme ist gemäß RdErl. d. MU vom 08.12.1995 – Nds. MBl. Nr. 4/96, Seite 11, die Gefahrenabwehrbehörde zuständig. Es wird vorgeschlagen, mit diesen Arbeiten eine geeignete Kampfmittelräumfirma zu beauftragen, die über eine Zulassung gem. § 7 Sprengstoffgesetz verfügt. Sollten bei der Sondierung Bombenblindgänger oder andere Kampfmittel festgestellt werden, soll der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Zentralen Polizeidirektion benachrichtigt werden.

Der Forderung wird durch die Nebenbestimmung in Ziffer A.V.1.1.11 entsprochen.

B.IV.1.9 Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Bremervörde

Stellungnahme vom 28.08.2009

Die Landwirtschaftskammer hat mitgeteilt, dass gegen die östliche Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven weder Anregungen noch grundsätzliche Bedenken bestehen. Öffentliche Belange der Landwirtschaft würden durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Für die Hafenausbaumaßnahme selbst werden keine landwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden – wie in den Ziffern A.V.1.6.1 und B.III.4.4 detailliert erläutert- auch keine Kompensationsflächen nach dem NNatG, sondern eine Ersatzzahlung gemäß § 12 b NNatG festgelegt. Die Flächen, für die die Ersatzzahlung eingesetzt wird, werden freihändig erworben, so dass zwangsweise nicht auf landwirtschaftliche Flächen zugegriffen werden kann. Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen -Bezirksstelle Bremervörde- hat in ihrer Stellungnahme erklärt, dass öffentliche Belange der Landwirtschaft durch die Planung nicht beeinträchtigt werden.

B.IV.1.10 Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein

Stellungnahme vom 04.11.2009

Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein weist auf das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ sowie den Nationalpark „Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“, der gleichzeitig auch FFH-Gebiet ist, hin. Aufgrund der geringen Entfernung zwischen den vorgesehenen Arbeiten im Hafen von Cuxhaven und den schleswig-holsteinischen Gewässern werden Vermeidungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Zum Schutz der dort vorkommenden Schweinswale und Seehunde während der Rammarbeiten sollte mindestens 30 Minuten vor Baubeginn durch den Einsatz von „Pingern“ und „ramp-ups“ mit Vergrämungsmaßnahmen begonnen werden, damit sich die Tiere aus dem lärmintensiven Einwirkungsbereich entfernen können.

Der Forderung wird durch die Vermeidungsmaßnahmen in Ziffer 7.1.1 des LBP (S.129ff) sowie die Nebenbestimmung A.V.1.6.3 und A.V.1.6.5 Rechnung getragen.

B.IV.2 **Private Einwendungen**

(Text entfernt)

Im Abschnitt B.IV.2 werden die individuellen Einwendungen der Privatpersonen behandelt. Er enthält Angaben zu den Eigentumsverhältnissen sowie zu den wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnissen der Einwenderinnen und Einwender, die nicht an die Öffentlichkeit weitergegeben werden sollen. Inhaltlich werden die Einwendungen – ohne Angabe personenbezogener Daten – auch an anderen Stellen behandelt.

B.IV.3 **Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine**

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

Stellungnahme vom 23.09.2009

Der BUND bezweifelt den zwingenden Bedarf für die festgestellte östliche Erweiterung des Offshore Basishafens. Erforderlich seien Gesamtkonzepte, wie z. B. Hafentwicklungsplan Cuxhaven, eine Aktualisierung des Niedersächsischen Hafenkonzepts und eine Konkretisierung des nationalen Hafenkonzepts. Es sei nicht sinnvoll, dass neben Cuxhaven auch Emden und Bremerhaven gleiche Ausbauziele verfolgten. Wenn keine Prioritätensetzungen im nationalen Rahmen erfolgen, bestände die Gefahr der Schaffung von Überkapazitäten.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich unter Ziff. B.III.1 umfassend mit der Planrechtfertigung für die östliche Erweiterung des Offshore Basishafens auseinander gesetzt und diese aus den dort genannten Gründen bejaht.

Die Erstellung weiterer Gutachten, wie vom BUND in seiner Stellungnahme im Hinblick auf verschiedene Hafenkonzpte gefordert, ist für die Beurteilung der Planrechtfertigung nicht erforderlich. Es besteht auch keine Rechtsgrundlage für die geforderten Hafengesamtkonzpte. Die Planung und Genehmigung von Häfen erfolgt mangels entsprechender fachplanerischer Bindungen auf höherer Stufe nach dem Prinzip der zeitlichen Priorität. Der Stand anderer Planungen ist im Planfeststellungsverfahren der Gestalt zu berücksichtigen, dass die zum Zeitpunkt der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde im dafür vorgesehenen Zulassungsverfahren bereits genehmigten bzw. durch den qualifizierten Beginn eines Zulassungsverfahrens rechtlich verfestigten Planungen anderer Vorhabens-träger im Rahmen der rechtlichen Beurteilung und der abschließenden Abwägungsentscheidung mit einzustellen sind. Die Gefahr der Schaffung von Überkapazitäten ist im vorliegenden Fall vor dem Hintergrund der von der Antragstellerin dargelegten Entwicklungen in Cuxhaven und der darauf beruhenden Prognosen nicht erkennbar. Die Erstellung und Umsetzung eines übergeordneten Hafenkonzptes auf Landes- oder Bundesebene liegt nicht in der Kompetenz der Planfeststellungsbehörde, sondern müsste seine Grundlagen im politischen Raum finden.

Der BUND hinterfragt die Aussage der Antragstellerin, dass der bereits fertig gestellte Offshore Basishafen (Liegeplatz 8) ausgelastet ist. Hierzu hat die Antragstellerin nachvollziehbar dargelegt, dass der Liegeplatz 8 durch die Firmen CSC und AMBAU belegt ist, die sich den Terminal teilen.

Die neuen Hafenanlagen, die speziell für das Verschiffen von Gründungskörpern mit Sonderschiffen errichtet werden sollen, werden ebenfalls durch mehrere Firmen genutzt werden. Die geplanten Flächen werden voll belegt sein als Zwischenlager für Gründungselemente, Lagerfläche für Flügelhersteller, Lagerfläche für Rohre der Firma AMBAU, Lagerflächen für Schüttgüter, Lagerfläche für Maschinenhäuser und der Fläche direkt vor dem Spezialanleger der u. a. als Wartungs- und Reparaturfläche für den STRABAG-Konzern in Anspruch genommen wird. Die Fahrwege können nicht als Lagerfläche genutzt werden.

Der BUND hält vor Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Vorhabensbereich für erforderlich.

Die Stadt Cuxhaven hat im März 2009 den Bebauungsplan Nr. 141 „östlich der Baumrönne“ beschlossen. Die Stadt Cuxhaven als zuständige Bauplanungsbehörde hat im Anhörungsverfahren erklärt, dass gegen die geplante Hafenerweiterung keine Bedenken bestehen. Bauplanerisch sei die Erweiterung auf heutigen Vordeichs- und Wasserflächen zu gegebener Zeit nachzuvollziehen. Im Bereich der überplanten und zur Aufspülung vorgesehen Wasserfläche hat die Stadt Cuxhaven derzeit keine bauplanerischen Kompetenzen, da der Bereich noch nicht zum Gemeindegebiet gehört. Eine Anpassung an den Bebauungsplan kann deshalb erst nach Aufspülung erfolgen.

Der BUND kann der Bewertung nicht zustimmen, dass ein Baubeginn im Zeitraum März/April der gesetzlich verankerten Pflicht nach Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen der lokalen Brutvogelpopulationen entsprechen würde.

Die zuständigen Naturschutzbehörden haben im Anhörungsverfahren bestätigt, dass die Antragstellerin den Lebensraumverlust für Wiesenvogel adäquat bilan-

ziert hat. In den naturschutzfachlichen Planbestandteilen wird zutreffend ausgeführt, dass kaum oder wenig Ausweichlebensräume in unmittelbarer Nähe zur Verfügung stehen. Folgerichtig hat die Antragstellerin auch einen Ausnahmeantrag gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG gestellt. Gleichwohl werden im Bereich des Hadelner und Belumer Außendeichs großflächige neue Brutgebiete mit hoher Attraktivität entwickelt. Da davon auszugehen ist, dass diese Flächen von Brutvögeln auch angenommen werden, ist das Vorsehen dieser Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen nachvollziehbar.

Der BUND hält die Voraussetzungen für eine Ersatzzahlung nach dem NNatG für nicht gegeben. Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde ihre Bemühungen um Erwerb von Ausgleichsflächen dargelegt (vgl. Ziff. B.III.4.4). Die zuständigen Naturschutzbehörden haben im Anhörungsverfahren bestätigt, dass der kompensationsbedingte Flächenbedarf aufgrund der Vielzahl der Projekte in der Region immens ist. Beide Naturschutzbehörden haben der Ersatzzahlung in diesem Fall zugestimmt. Auf Vorschlag der Naturschutzbehörden wurde für die Verwendung der Ersatzzahlung eine Zweckbindung festgelegt. Im Erörterungstermin wurden die entsprechenden Schreiben der NLG vorgelegt und nochmals erläutert.

Nach Auffassung des BUND sind die Darlegungen in Bezug auf den Verlust von Flachwasserflächen lückenhaft und unzureichend.

Der Verlust von Flachwasserflächen und die erhöhte Strömungsgeschwindigkeit im Altenbrucher Bogen werden für die planfestgestellten Maßnahmen in der UVS ausreichend beschrieben. Die Änderungen der Strömungsverhältnisse wurden im Rahmen eines hydrologischen Gutachtens modelliert (Heft 8 der Planunterlagen; Untersuchungen zu Strömungsgeschwindigkeiten in der Elbe). Nach Aussage des Gutachters fallen die Zunahmen der Strömungsgeschwindigkeiten unter Berücksichtigung des hohen Geschwindigkeitsniveaus relativ moderat aus und sind vornehmlich auf den voll ausgeprägten Elbstrom bezogen. Die Änderungen sind insgesamt als geringfügig zu bewerten. Folgerichtig wurden diese Vorhabenswirkungen in der UVS als nicht erheblich eingestuft. Die Einschätzung der Antragstellerin, den Verlust von Flachwasserbereichen zwar als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen, nicht jedoch als Verschlechterung im Sinne der WRRL ist von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Der BUND rügt, die Hafenausbaumaßnahmen ständen nicht im Einklang mit dem Verschlechterungsverbot im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben auch im Hinblick auf die Maßgaben der §§ 25 a bis 25 d WHG bzw. der §§ 64 a bis 64 d NWG zulässig ist (vgl. auch Ziffer B.III.2). Nach § 25 b Abs. 1 WHG bzw. § 64 b Abs. 3 NWG sind künstliche und erheblich veränderte oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass 1. eine nachhaltige Veränderung ihres ökologischen Potentials und chemischen Zustandes vermieden und 2. ein gutes ökologisches Potentials und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Der Wasserkörper „Elbe (Übergangsgewässer)“ ist als erheblich verändert eingestuft und im Bereich des Vorhabens bereits durch andere Hafenanlagen und die Nutzung der Bundeswasserstraße als Schifffahrtsweg verändert. Signifikante nachteilige Veränderungen des ökologischen Potentials und des chemischen Zustandes des gesamten Wasserkörpers sind nicht zu erwarten. Die Beeinträchtigungen durch die planfestgestellte Maßnahme sind nur lokal im Vorhabensbereich zu erwarten und haben keine Auswirkungen auf den gesamten Bereich des Wasserkörpers „Elbe (Übergangsgewässer)“. Der Wasserkörper

reicht von der Schwingemündung bis Cuxhaven. Gemessen an der Gesamtgröße des Wasserkörpers der Elbe ist nur ein vergleichsweise sehr kleiner Abschnitt von dem Vorhaben berührt. Die Auswirkungen sind als nicht erheblich im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie zu bewerten. Alle zu erwartenden Beeinträchtigungen, die z. T. auch als erheblich im Sinne des Naturschutzgesetzes eingestuft wurden, stellen keine bedeutsamen nachteiligen Veränderungen des ökologischen Zustandes bzw. Potentials im Sinne des Schutzregimes der Wasserrahmenrichtlinie (die u. a. den Schutz der Gewässer und die Verbesserung ihres Zustandes bzw. Potentials bezweckt) dar. Im Hinblick auf die Beurteilung der Verträglichkeit für das Oberflächengewässer im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, wenn die Gutachter im Antrag davon ausgehen, dass Beeinträchtigungen, die bereits in der UVS als unerheblich im Sinne des Naturschutzrechts eingestuft werden, in Art und Ausmaß nicht geeignet sind, die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie für den gesamten Wasserkörper „Elbe (Übergangsgewässer)“ erheblich zu beeinträchtigen. Die Berücksichtigung von Summenwirkungen ist in der Wasserrahmenrichtlinie – anders als in der FFH-Richtlinie – nicht vorgesehen. Die Antragsunterlagen mit den gutachterlichen Aussagen bezüglich der Wasserrahmenrichtlinie haben im Anhörungsverfahren auch dem gewässerkundlichen Landesdienst (NLWKN – Betriebsstelle Stade) vorgelegen, der gegen diese Einschätzungen keine Bedenken hat.

Der BUND hält für die festgestellte Hafenerweiterung ein Ausnahmeverfahren wegen der erheblichen Beeinträchtigung von Natura-2000-Schutzgebieten für erforderlich. Dies sei insbesondere unter Berücksichtigung kumulativer Einwirkungen erforderlich, weil die Planfeststellungsbehörde zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ebenfalls entschieden habe, ein Ausnahmeverfahren wegen möglicher erheblicher Beeinträchtigungen durchzuführen.

Diese Forderung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Mit der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde der WSV, die Antragsunterlagen zur Fahrrinnenanpassung erneut zu überarbeiten, da sich im Anhörungsverfahren Zweifel an der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens ergeben haben, ändert sich bezüglich der Kumulation für die Offshore Basishafenweiterung die Beurteilungsgrundlage.

Die Bund-Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) hat in ihrem Arbeitspapier von Mai 2006 Empfehlungen zur rechtlichen Behandlung von Summationswirkungen bei der Zulassung von Projekten und Plänen gegeben. Grundsätzlich führt die kumulative Betrachtung schon dann zur Feststellung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebiets, wenn mehrere Vorhaben zusammen genommen das Gebiet in nur einem Erhaltungsziel erheblich beeinträchtigen können. Jedoch teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung der LANA, dass rechtliche Unsicherheiten durch eine Summation aufgrund eines u. U. früher beantragten anderen Vorhabens nicht zulasten eines entscheidungsreifen Genehmigungsverfahrens gehen können. Maßgeblicher Sachverhalt und Beurteilungszeitraum für eine Kumulation ist die Sachlage zum Zeitpunkt der Entscheidung. Im Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung bestehen sachliche Unsicherheiten, da derzeit nicht ermittelt werden kann, in welcher Form das Vorhaben im Zuge eines Ausnahmeverfahrens umgesetzt werden soll. Der Änderungsantrag ist noch nicht gestellt. Es ist unbekannt, inwiefern andere schadensminimierende Maßnahmen ergriffen werden sollen und wie sich diese auswirken werden. Darüber hinaus werden im Verfahren Fahrrinnenanpassung auch die Verträglichkeitsuntersuchungen über-

arbeitet, die bislang von einer Unerheblichkeit des Vorhabens ausgegangen sind. Es liegen daher derzeit keine bewertungs- und berücksichtigungsfähigen Unterlagen vor. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass die Antragstellerin kumulierende Wirkungen des Vorhabens Fahrrinnenanpassung unberücksichtigt gelassen hat. Ein Aussetzen eines entscheidungsreifen Verfahrens aufgrund von Unsicherheiten eines ggf. kumulierenden Vorhabens bis zur Entscheidungsreife dieses Vorhabens, um Klarheit über mögliche Summationswirkungen zu erlangen, wäre auch nicht vertretbar. Diese Auffassung wird auch in den Fallbeispielen in den Empfehlungen der LANA vertreten.

Bei der Beurteilung der Verträglichkeit der Hafenerweiterung haben daher kumulierende Wirkungen der Fahrrinnenanpassung außer Betracht zu bleiben. In diesem Verfahren ist eine abschließende Entscheidung über die Wirkungen des kumulierenden Vorhabens derzeit noch nicht möglich. Die Darlegungen der Antragstellerin zu der Frage, ob der beantragte Hafenausbau erhebliche Beeinträchtigungen auf FFH-Gebiete zur Folge hat, sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist ein Ausnahmeverfahren nicht erforderlich.

Im Hinblick auf die artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung rügt der BUND die Aussagen zu Alternativen. Der Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen sei grundsätzlich auch von anderen Standorten aus möglich.

Die artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung hat immer nur für das konkrete beantragte Vorhaben zu erfolgen. Die vom BUND aufgeworfene Frage zu Alternativen hat die Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang mit der Frage nach der Planrechtfertigung und den Varianten geprüft. Auf die entsprechenden Ausführungen in Ziff. B.III.1 wird Bezug genommen.

B.V

Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die aufschiebende Wirkung eines Rechtsmittels entfällt gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO, wenn die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten von der Behörde, die den Verwaltungsakt erlassen hat, besonders angeordnet wird.

Mit Schreiben vom 19.02.2010 hat die Antragstellerin beantragt, den Planfeststellungsbeschluss für sofortvollziehbar zu erklären. Diesem Antrag hat die Planfeststellungsbehörde stattgegeben, da die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO im besonderen öffentlichen Interesse und auch im überwiegenden Interesse der Antragstellerin geboten ist.

Das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses liegt darin, dass erhebliche Nachteile drohen, wenn der Bau und damit verbunden die Möglichkeit der Inbetriebnahme der östlichen Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven durch die aufschiebende Wirkung möglicher gegen den Beschluss gerichteter Klagen verzögert werden würde. Mit einer derartigen Verschiebung des Baubeginns wären erhebliche Nachteile für den Offshore-Hafenstandort Cuxhaven sowie für das Aktionsprogramm der Niedersächsischen Landesregierung zur Planung von Windenergie-Standorten im Offshore-Bereich verbunden.

Wie unter Ziffer B.III.1 dargelegt, soll mit der östlichen Erweiterung des Offshore-Basishafens Cuxhaven ein Standort weiter ausgebaut werden, der sich als kompletter Offshore-Basishafen in den Bereichen Produktion, Montage, Verschiffung, Unterhaltung und Betrieb eignet. Die in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands geplanten Offshore-Windenergievorhaben sind zwingend auf leistungsstarke Hafenstandorte wie in Cuxhaven angewiesen. Die Hafenerweiterung dient den genannten landespolitischen Zielen. Der ansiedlungswillige STRABAG-Konzern ist jedoch darauf angewiesen, dass der Teilbereich der Erweiterung des Hafens, der für die Verschiffung erforderlich ist, bis spätestens Anfang 2012 abgeschlossen ist, damit vom Konzern geschlossene Verträge für die Lieferung von fertig montierten Windkraftanlagen eingehalten werden können. Die Ansiedlung des STRABAG-Konzerns ist davon abhängig, dass mit der Auslieferung der Fundamente Anfang 2012 begonnen werden kann. Ein Abwandern des Investors bei Verzögerungen des vereinbarten Zeitplans hätte erhebliche Nachteile für die dargestellten landespolitischen Ziele.

Darüber hinaus gebieten die mit dem Vorhaben angestrebte Entwicklung von Arbeitsplätzen und die Stärkung der Wirtschaftskraft in der Cuxhavener Region eine schnellstmögliche Durchführung des Vorhabens. Für die Hafenerweiterung selbst werden Investitionen in Höhe von ca. 65 Mio. € getätigt. Die Ansiedlung des STRABAG-Konzerns infolge des Hafenbaus zieht weitere Investitionen für Suprastruktur, Produktionsstätten und Schiffsbau in Höhe von voraussichtlich etwa 300 Mio. € nach sich. In einer ersten Ausbaustufe sollen 500 Arbeitsplätze, in einer zweiten Ausbaustufe einschließlich einer Turbinen- und Rotorblattfertigung durch Partnerunternehmen können weitere 500 Arbeitsplätze entstehen. Für die Region Cuxhaven ist die mit der Realisierung dieser Hafenerweiterung verbundene Stärkung der Wirtschaftskraft von sehr hoher Bedeutung. Das besondere Interesse an der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich daher auch daraus, dass die direkten Wirkungen des Vorhabens im Falle der Verzögerung des Baubeginns durch die aufschiebende Wirkung möglicher Klagen verspätet einträten und damit die Schaffung neuer Arbeitsplätze verzögert, wenn nicht durch ein Abwandern des Investors verhindert werden würde.

Die Antragstellerin hat nachvollziehbar darlegt, dass mit einer Verzögerung der Fertigstellung der Hafenerweiterung von ca. 1 Jahr zu rechnen ist, wenn nicht im März mit der Baumaßnahme begonnen werden kann. Bis zum Beginn der Sturmflutsaison muss die volle Deichsicherheit wiederhergestellt sein. Dies kann mit der berechneten Höhe der Deichüberfahrt nur dann gewährleistet werden, wenn die Vorlandaufspülung (mit der Funktion der Wellenbrechung) vollständig abgeschlossen ist. Deshalb kann dieser Teil der Baumaßnahme nicht im Winter unterbrochen werden. Der für die Baumaßnahmen verfügbare Zeitrahmen ist eng bemessen. Bei einem späteren Baubeginn könnten die vom STRABAG-Konzern abgeschlossenen Verträge für die Auslieferung von fertig gestellten Windkraftanlagen keinesfalls mehr eingehalten werden. Auch zur Einhaltung naturschutzfachlicher Vermeidungsmaßnahmen für die lokalen Brutvogelpopulationen ist ein Baubeginn im März/April sinnvoll.

Nach Abwägung aller im konkreten Fall betroffenen öffentlichen und privaten Belange (Ziffer B) und unter Berücksichtigung der Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung gegenüber dem Interesse an der aufschieben-

den Wirkung überwiegt das Interesse an der sofortigen Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Im Rahmen der Abwägung wurde insbesondere auch berücksichtigt, dass das Rechtsschutzinteresse umso höher zu bewerten ist und umso weniger zurückstehen darf, je schwerwiegender die festgestellte Belastung ist und je mehr die Sofortmaßnahme Unabänderliches bewirkt.

Wie in Ziffer B.III dargelegt, sind die ausgelösten Betroffenheiten des Umfeldes zulässig. Es treten keine unzumutbaren Beeinträchtigungen Dritter ein. Insbesondere wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss keine zwangsweise Inanspruchnahme privater Flächen genehmigt. Auch aus den sonstigen durch das Vorhaben ausgelösten mittelbaren Betroffenheiten ergibt sich kein Aussetzungsinteresse, das gegenüber dem oben dargestellten Vollzugsinteresse überwiegt. Die Gegenüberstellung aller für die sofortige Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gründe einerseits mit den für die Aufrechterhaltung der aufschiebenden Wirkung zugunsten möglicher Kläger sprechenden Interessen andererseits ergibt, dass das Erstere überwiegt. Die Planfeststellungsbehörde ist nach abwägender Betrachtung zu der Überzeugung gelangt, dass das dargestellte Vollzugsinteresse es rechtfertigt, das Interesse möglicher Kläger an der aufschiebenden Wirkung zurücktreten zu lassen.

B.VI Begründung der Kostenlastentscheidung

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

Über die Höhe der Kosten ergehen gesonderte Kostenfestsetzungsbescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Wiens