

Musch und Delank 27781 Wildeshausen/Harpstedt



Raad van State
Abteilung für Verwaltungsgerichtsbarkeit
Postbus 20019
NL- 2500 EA Den Haag

vorab per Fax: 0031/70 365 1380

Sekretariat RA u. Not. J. Musch
Jara Kirchner

Unser Zeichen: 155/14 M11 JK 30. April 2015
D4507-15

In dem Verfahren
Tracébesluit verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee

- 201409071/1 -

wird für die Kläger, die Stadt Borkum, die Gemeinde Jemgum und die Gemeinde Krummhörn zu dem Bericht des StAB und die dem Bericht beigefügten 29 Unterlagen, die einen vollständigen Aktenordner ausmachen, vorgetragen.

1. Verfahrensrüge

Es entspricht nicht einer fairen und ausgewogenen Prozessführung, den Klägern eine 16-tägige Frist einzuräumen, um auf einen Bericht mit 86 Seiten (StAB) und einen vollständigen Aktenordner mit beigefügten Unterlagen zu antworten.

Die Übersendung der Unterlagen dauerte eine Woche. Die Kläger mussten die Unterlagen durchsehen und entscheiden welche Unterlagen zu übersetzen seien, Übersetzungen vor-

Joachim Musch

Rechtsanwalt
Notar in Wildeshausen
Fachanwalt Verwaltungsrecht

Martin Delank

Rechtsanwalt
Notar in Harpstedt
Fachanwalt Verkehrsrecht

Dr. Sven Olaf Jacobsen

Rechtsanwalt
Fachanwalt Arbeitsrecht

Götz Rohde

Rechtsanwalt *
Mediator



Mitglied im **Anwalt**Verein

info@musch-delank.de
www.musch-delank.de

- Delmenhorster Straße 13
27793 Wildeshausen
Telefon: 0 44 31 / 99 04-0
Telefax: 0 44 31 / 99 04-77
Zweigstelle RAe Delank, Rohde
- Burgstraße 3
27243 Harpstedt
(über der Volksbank)
Telefon: 0 42 44/ 91 99 4-0
Telefax: 042 44/ 91 99 4-10
Zweigstelle RAe Musch, Dr. Jacobsen

Steuernummer:
68/232/21902



Fortbildungszertifikat der
Bundesrechtsanwaltskammer

* als angestellter Rechtsanwalt

nehmen lassen und anschließend die Unterlagen durcharbeiten und darauf schriftsätzlich antworten.

Es ist nicht ersichtlich, welche Eilbedürftigkeit in diesem Verfahren besteht, insbesondere weil die Planung für die Erweiterung und Vertiefung der Ems seit 2006 bearbeitet wird und das letzte Urteil des Raad van State vom 24.08.2011 (NR. 201000106/M2) datiert. Eine ordnungsgemäße Bearbeitung bei dem Umfang der Unterlagen und der Komplexität in tatsächlicher und juristischer Hinsicht ist nicht gegeben.

Es wird ausdrücklich gerügt, dass eine Verfahrensbeschleunigung ohne sachlichen Grund bezüglich der Stellungnahmefristen und der Anhörung vorgenommen worden ist.

Für die Kläger ist eine ausreichende Vorbereitung nicht möglich.

2. Verletzung des Rechts auf den gesetzlichen Richter - Art. 17 Niederländische Verfassung

Aus den Unterlagen des StAB 1-2A und 1-2B wird deutlich, dass die territoriale Zuständigkeit nachträglich durch einen Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande vom 24.10.2014 geregelt worden ist.

Gemäß der Schlussbestimmung (Kapitel VI, Artikel 25) bedarf der Vertrag der Ratifikation.

Der Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Wenn die Ratifikationsurkunden am 24.10.2014 ausgetauscht worden sind, ist das Inkrafttreten dieses Vertrages am 01.01.2015.

Der Trassierungsbeschluss datiert vom 29.09.2014, er ist vom Minister für Infrastruktur der Niederlande erlassen worden. Er wurde im Anschluss daran ausgelegt und aufgrund der beigefügten Rechtsmittelbelehrung mussten die Kläger gegen diesen Beschluss die Berufung bei dem Raad van State in Den Haag, dem niederländischen Verwaltungsgericht, einlegen.

Dem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden kommt keine Rückwirkung zu. Die Frage der Zuständigkeiten in dem Küsten-

meer zwischen 3 - 12 Seemeilen ist erst seit dem 01.01.2015 für zukünftige Projekte geregelt.

Dem E-Mailverkehr der Unterlagen des StAB 1-2A ist zu entnehmen, dass für den Bereich der 3 - 12 Seemeilen-Zone mit Ausnahme der so genannten cornerstones für die aktuellen Vertragsverhandlungen der beiden Staaten in diesem Bereich keine Regelungen zwischen Deutschland und den Niederlanden bekannt sind (E-Mail vom 21.11.2013 Jörg-Peter Eckholdt, wsv.bund.de). In dem weiteren E-Mailverkehr ist ausgeführt, dass bei einem Infotermin am 04.11.2013 von RWS (Rijkswaterstraat) über die beabsichtigte Vertiefung der Zufahrt nach Eemshaven besprochen worden ist wie mit den niederländischen Baggararbeiten zur Vertiefung der Zufahrt nach Eemshaven außerhalb der 3-Seemeilenzone im Bereich nördlich der Ballon-Plate Verfahren werden sollte.

Im Gegensatz zu den übrigen Baggararbeiten, die alle innerhalb des Deutschland-Niederländischen Vertragsgebiets (Ems-Dollart-Vertrag) liegen, befinden diese sich bis zu acht Kilometer außerhalb dieses Vertragsgebiets und somit in einem Gebiet, das sowohl von Deutschland als auch den Niederlanden beansprucht wird und für das es über die Zusammenarbeit keine Vereinbarungen gibt. Nur eine Verbalnote wurde von RWS den deutschen Behörden zugesandt.

Da es sich um einen verkehrsbezogenen Ausbau (nach deutscher Auffassung) der Bundeswasserstraße Ems handelt, wäre die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für die Klärung der Verfahrensfrage in diesem Bereich zuständig. Auch die niederländische RWS war an einer Klärung aus Gründen der Rechtssicherheit interessiert.

Die Folge dieser Fragestellungen war der Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden vom 24.10.2014 (Austausch der Ratifikationsurkunden).

Damit erfolgte eine staatsrechtliche Regelung erst nach Abschluss des niederländischen Verwaltungsverfahrens und damit rückwirkend. Wobei nach deutscher Rechtsauffassung diese verfahrensrechtlichen Regelungen auf deutschem Hoheitsgebiet ohne völkerrechtliche Regelung zwischen den beiden Staaten durchgeführt worden ist.

Die in dem ersten Verfahren ausgetauschten Verbalnoten sind unzureichend, da sich diese Verbalnoten des Auswärtigen Amtes Aktenzeichen 504-508.10 vom 16.12.2008 und 21.01.2009 auf den Ems-Dollart-Vertrag beziehen.

Soweit das Projektgebiet das Vertragsgebiet des Ems-Dollart-Vertrages betrifft, kann von einer geklärten Zuständigkeit ausgegangen werden. Soweit allerdings das Projekt das Küstenmeer zwischen 3- und 12- Seemeilen betrifft, ist nach der deutschen Rechtsauffassung das Gebiet deutsches Hoheitsgebiet. Aus diesem Grund wurde notwendigerweise die Zuständigkeit durch den Staatsvertrag geregelt, so dass für dieses Gebiet bei Ausbaumaßnahmen der Bundeswasserstraße Ems die Zuständigkeit der Bundesrepublik Deutschland nicht vorliegt, wenn die Niederlande das Projekt durchführen will.

Vor Inkrafttreten des Staatsvertrages führt die Zuständigkeit der Bundesrepublik Deutschland dazu, dass ein Verfahren zur Verbreiterung und Vertiefung der Ems nach den bundesdeutschen Verfahrensregelungen hätte durchgeführt werden müssen und dass ein entsprechender Beschluss vor einem bundesdeutschen Verwaltungsgericht angefochten werden muss.

Rijkswaterstraat hat dieses Verfahren durchgeführt, obwohl es sich um deutsches Territorium handelt. Auf diesem Gebiet ist deutsches Recht anzuwenden.

Für die Kläger ist nur die Klagemöglichkeit bei einem niederländischen Gericht möglich. Den Klägern wird der gesetzliche Richter entzogen.

Der gesetzliche Richter ist nicht nur im Verfassungsrecht der Bundesrepublik Deutschland in Art. 101 des Grundgesetzes geregelt, sondern auch in Art. 17 der Niederländischen Verfassung, die den gesetzlichen Richter garantiert. Der gesetzliche Richter ist auch Bestandteil der Europäischen Menschenrechtskonvention in Art. 6. Auch wenn diese Vorschrift insbesondere auf das Zivil- und Strafrecht verweist, so sind sich die Kommentatoren darüber einig, dass damit auch das Prinzip des gesetzlichen Richters Eingang in die Europäische Menschenrechtskonvention gefunden hat.

Da die Gemeinden der Bundesrepublik Deutschland, die klagen, Inhaber von eigenen Grundrechten, insbesondere der Planungshoheit, sind, haben sie das Recht auf den gesetzlichen Richter. Dieses Recht kann nicht willkürlich verändert werden.

Es wird festgestellt, dass der niederländische Minister für Infrastruktur nicht zuständig gewesen ist für den Erlass des Trassenbeschlusses und der Raad van State als niederländisches Verwaltungsgericht nicht zuständig ist für die Entscheidung über den Ausbau der Fahrrinne im Bereich des Küstenmeeres von 3- bis 12- Seemeilen.

Der Staatsvertrag vom 24.10.2014 betrifft Regelungen, die den Schiffsverkehr betreffen. Im Einzelnen sind das der Schifffahrtsweg, das Fahrwasser im Sinne des Art. 10 des Staatsvertrages, Verbesserungsarbeiten, die Verbreiterung und Vertiefung des Profils der Sohle des Fahrwassers im Sinne des Art. 13 des Staatsvertrages und Baggerungen für Zwecke der Schifffahrt, Unterhaltungsarbeiten und zur Erhaltung des geltenden Profils.

Maßnahmen zur Verklappung von Baggergut sind in dem Staatsvertrag nicht geregelt. Die Verklappungsstellen befinden sich nicht nur neben sondern auch außerhalb der Fahrrinne.

Es sind in dem Staatsvertrag keine Regelungen über die naturschutz- und umweltrechtlichen Belange des Vertragsgebiets geregelt. Das Vertragsgebiet ist FFH-Gebiet und Meeresschutzgebiet.

In dem Vertragsgebiet befindet sich ein nach deutschem Recht durch Verordnung geregeltes Naturschutzgebiet, für das der Staatsvertrag keine Zuständigkeitsregelung vorgenommen hat. Es handelt sich um die Verordnung über das Naturschutzgebiet „Borkum-Riff“ in der niedersächsischen 12-Seemeilen-Zone der Nordsee vom 26.08.2010 (StAB 1-21). In diesem Naturschutzgebiet sollen zwei Verklappungsstellen (P0 und P4) entstehen, obwohl die Verordnung ein Verbot für Verklappung vorsieht.

Das Naturschutzgebiet liegt etwa 20 km nordwestlich der Insel Borkum, im Seekartenbereich Ballon-Plate und Gelbsack-Plate. Es grenzt im Osten direkt an den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Das Naturschutzgebiet ist zugleich Teil des europäischen Vogelschutzgebietes „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“. Es hat ca. 10.000 ha.

Als Schutzgegenstand und Schutzzweck sind in § 2 der Verordnung ausgewiesen, dass starke Gradienten von salzarmen zu salzreichen sowie warmen zu kalten Wasserkörper bestimmend für den Mündungsbereich der Ems sind. Dies bewirkt die Ausbildung von Fronten, die durch eine erhöhte biologische Produktivität (Phyto- und Zooplankton) und eine Anreicherung von Nahrungspartikeln gekennzeichnet sind. Daraus resultiert unter anderem eine erhöhte Fischdichte. Der Nahrungsreichtum des ca. 10 m – 25 m tiefen Meeresgebietes ist ein Anziehungspunkt für See- und Küstenvögel. Es ist ein bedeutendes Rast-, Durchzugs- und Überwinterungsgebiet unter anderem für den Sterntaucher.

Zwischen dem NSG „Borkum-Riff“ und dem Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ sowie zum umliegenden Küstenmeer bestehen enge ökologische Wechselbeziehungen. Das NSG ist Teil des europäischen ökologischen Netzes Natura-2000; die Unterschutzstellung dient der Erhaltung des Gebietes als europäisches Vogelschutzgebiet nach der Richtlinie 2009/147/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten.

In § 3 der Verordnung sind Schutzbestimmungen genannt. Insbesondere ist in Ziffer 4 die Verklappung von Baggergut verboten.

Die Auswirkungen der vorgesehenen Verklappungsstellen P0 und P4 auf das Naturschutzgebiet sind nicht überprüft worden.

Das Naturschutzgebiet wurde ignoriert, weil es nach niederländischem Recht nicht existiert.

Staatsrechtlich kann daraus nur die Konsequenz gezogen werden, dass für diese Rechtsbereiche die Anwendung deutschen Rechts vorzunehmen ist.

Auch und gerade bezüglich der Verklappung sind die Regelungen der deutschen Verwaltungspraxis anzuwenden. Diese sind anders als die niederländische Verwaltungspraxis. Nach den bundesdeutschen Regelungen wird Verklappungsgut außerhalb des Projektgebietes an Land gebracht, während die niederländische Verwaltungspraxis es so handhabt, dass das Verklappungsgut innerhalb des Projektgebietes an dafür vorgesehenen Verklappungsstellen eingebracht wird. Eine Zustimmungserklärung der für diese Maßnahmen, insbesondere auch für die Erreichung der Erhaltungsziele der FFH-Gebiete zuständigen Landesregierung des Bundeslandes Niedersachsen liegt nicht vor.

Es ist eine Zustimmung für den Staatsvertrag abgegeben worden. Allerdings regelt der Staatsvertrag nur die Schifffahrt und die Zuständigkeiten für den Fahrrinnen-ausbau.

Da umwelt- und naturschutzrechtliche Fragen ausgeklammert sind und auch kein Bezug genommen wurde auf das Zusatzabkommen zum Ems-Dollart-Vertrag aus dem Jahre 1996 liegt diesbezüglich keine Zustimmung des Landes Niedersachsen für die naturschutzrechtlichen Regelungen und für die Befreiungstatbestände nach dem Naturschutzrecht vor.

Beispielhaft sei die Situation anhand des Seegrases erläutert.

Eine Beeinträchtigung des Seegrases wird durch den StAB festgestellt. Dazu ist eine naturschutzrechtliche Befreiung notwendig. In dem Gutachten des StAB wird ausgeführt, dass diese Befreiung bereits in dem ersten Verfahren von einer niederländischen Behörde abgegeben wurde. Danach sei damit zu rechnen, dass auch in dem Folgeverfahren diese Befreiung erteilt werden wird. Ist allerdings für die Regelung auf deutschem Hoheitsgebiet die Verwaltung des Landes Niedersachsen als obere Naturschutzbehörde zuständig, so kann nicht davon ausgegangen werden, dass die bereits im Erstverfahren erteilte Befreiung auch für dieses Zweitverfahren gegeben wird, da die Befreiung von einer unzuständigen Behörde ausgesprochen worden ist. Die Befreiung ist nach bundesdeutschem Recht von der bundesdeutschen Behörde, der Naturschutzbehörde des Landes Niedersachsen, einzuholen.

Da dieses nicht geschehen ist, liegt ein Verfahrensmangel vor, der dazu führt, dass der Trassierungsbeschluss zurzeit nicht rechtmäßig ergangen ist und auch nicht vollzogen werden kann.

3. Naturschutzrechtliche Belange

Das Gutachten des StAB ist den durch die Kläger abgegebenen Stellungnahmen in dem Verfahren nicht in allen Punkten ausreichend gerecht geworden.

Nachfolgend werden Aussagen des Gutachtens der Stellungnahme der Kläger gegenübergestellt, soweit die gutachterlichen Äußerungen missverständlich beziehungsweise falsch die Position der Kläger wiedergegeben haben:

Kap. 4.7 Resümee Baggerschlamm

„Es ist nicht zu erwarten, dass die Verklappung von Baggergut, insbesondere mit dem Standort P1, zu signifikanten negativen Auswirkungen für die Primärproduktion führt.“

„Die Sedimentierung von Baggerschlamm, der von der Verklappstelle P1 stammt, wird in der Umgebung dieser Verklappstelle erfolgen und zu keiner Verschlammung der Küste führen.“
(STAB 2015: 31)

Stellungnahme der Kläger

In RIJKSWATERSTAAT (2013-2: 39) wird von einer 50-60 Kilometer langen und sieben Kilometer breiten Baggergutfahne gesprochen, die rund drei Wochen anhält.

Die Klappstelle P1 ist für Feinsedimente vorgesehen. RIJKSWATERSTAAT (2013-2: 48) gibt an, dass an dieser Stelle rund 1,26 Mio. m³ Lehm, Klei und Torf verklappt werden. Diese Menge entspricht einem 1x1 Meter breiten und hohen Würfel über einer Länge von 1260 Kilometern. Die Menge und Art des Sediments ist geeignet, zu einer erheblichen Eintrübung über einen längeren Zeitraum auf weiten Strecken zu führen. Außer der formulierten Auffassung der Beklagten findet kein Nachweis statt, dass die erhebliche Eintrübung nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung führt.

Kap. 5.2 Seegras

„Felder gewissen Umfangs von Großem Seegras sind nur auf der Sandbank Hond-Paap in der Ems und auf einer Schlammbank (Voolhok) bei dem Ems-Kraftwerk zu finden. Darüber hinaus gibt es noch kleinere Vorkommen bei Randzel (bei Borkum) und vor der Küste bei Krummhörn (siehe Abbildung 5.21).“ (STAB 2015: 36 f.)

Stellungnahme der Kläger

Diese Feststellung ist mangelhaft, indem ausschließlich gewöhnliches Seegras betrachtet wird. Es ist auch Zwergseegras zu berücksichtigen. Dies wird an den Erfassungen von KÜFOG GMBH et al. (2014: 19) deutlich: Auf dem Hund-Paapsand wurde ein 0,3151 km² lockerer Bestand erfasst. Auf dem Randzel hingegen wurde eine ca. 5 km² große Seegraswiese im Misch- und Sandwatt erfasst. Nach IBL UMWELTPLANUNG GMBH (2013: 22) wurde das Randzel-Vorkommen mit der Wertstufe 5 („sehr hohe Bedeutsamkeit“) bewertet.

Das Seegraswiesenvorkommen „Randzel“ ist im Emsästuar nicht nur ein großes Seegras-Vorkommen, sondern auch das bedeutendste deutsche Seegraswiesenvorkommen im Emsästuar.

„Eine Trübung führt zu einem verminderten Lichteinfall und dies könnte zu einer Beeinträchtigung des Wachstums von Seegras aufgrund einer abnehmenden Photosynthese führen.“ (STAB 2015: 37)

Stellungnahme der Kläger

Die Beeinträchtigung von Seegras durch Eintrübung ist keine Wahrscheinlichkeit, sondern ein Tatsachenbestand. Die Überdeckung durch Grünalgenmatten infolge erhöhter Nährstoffverfügbarkeit und der Lichtmangel durch die Eintrübung eines hohen Schwebstoffanteils im Gewässer haben zu einem Rückgang der Seegraswiesen geführt (UMWELTBUNDESAMT 2010-1: 90).

Daneben wird die Komplexität der Gefährdung von Seegraswiesen nicht erfasst. Neben der Eintrübung des Wassers mit Schwebstoffen können die bei der Verklappung

mobilisierten Nährstoffe zu einer weiteren Eintrübung des Wassers durch ein erhöhtes Planktonaufkommen oder zu einem Bewuchs der Seegrasblätter mit Algen führen (ECOMARE.NL 2012-3). In beiden Fällen kann das Seegras nur unzureichend Photosynthese betreiben. Außerdem wird das Wachstum von Grünalgen gefördert. Diese wiederum verdrängen die Seegrasbestände. Ein weiterer Faktor in der Gefährdung durch mehr Nährstoffe ist darin zu sehen, dass Seegras bei einer größeren Verfügbarkeit von Nährstoffen mehr Blätter und relativ weniger Wurzeln ausbildet. Bei Stürmen reißt daher die Pflanze schneller ab. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass eine Flussvertiefung eine Erhöhung der Fließgeschwindigkeit mit sich bringt. Folglich liegt eine Akkumulierung negativer Effekte vor, die bei der Maßnahme „Verbesserung der Fahrrinne“ zum Tragen kommen würde.

„In Abschnitt 6.2.4 wurde die Auswirkung der Verklappung von Schlämmen in P1 auf das Natura 2000-Gebiet „Hond-Paap“ verdeutlicht, wo sich ein Seegras-Areal befindet. (...) Es wird argumentiert, dass nur in einem sehr geringen Bereich ein Anstieg von mehr als 5 mg/l von Schwebstoffen auftritt.“

„Innerhalb des Seegrasfeldes Hond-Paap findet meines Erachtens keine solche Trübung statt, dass Seegras davon Auswirkungen erfährt.“

„Ich stelle wie bereits erwähnt fest, dass in der Verträglichkeitsbeurteilung und in der UVP die Auswirkungen von Trübung und Sedimentation im Worst-Case-Szenario verdeutlicht wurden (Cuttern und Hoppeln von ton- und lehmhaltigem Material).“ (STAB 2015: 37)

Stellungnahme der Kläger

Das Seegras-Areal Randzel im FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ liegt in 4 km Entfernung, das Seegras-Vorkommen und FFH-Gebiet „Hund und Paapsand“ liegt in 13 km Entfernung. Es ist mangelhaft, die Auswirkungen an einem Gebiet zu beschreiben, das dreimal so weit entfernt liegt, als das am nächsten betroffene, und die Erkenntnisse 1:1 zu übertragen. Eine Worst Case Szenario-Betrachtung geht nicht nur von der Verwendung von Cutter-/Hopperbaggern aus, sondern verwendet auch das am nächsten gelegene Gebiet, das Randzel-Areal.

„Darüber hinaus findet die Trübung außerhalb der Wachstumssaison von Seegras (Mai-September) statt.“

„Ferner gilt, dass auf P1 in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August kein Baggerschlamm verklappt werden darf (Artikel 4, Absatz 1).“ (STAB 2015: 37)

Stellungnahme der Kläger

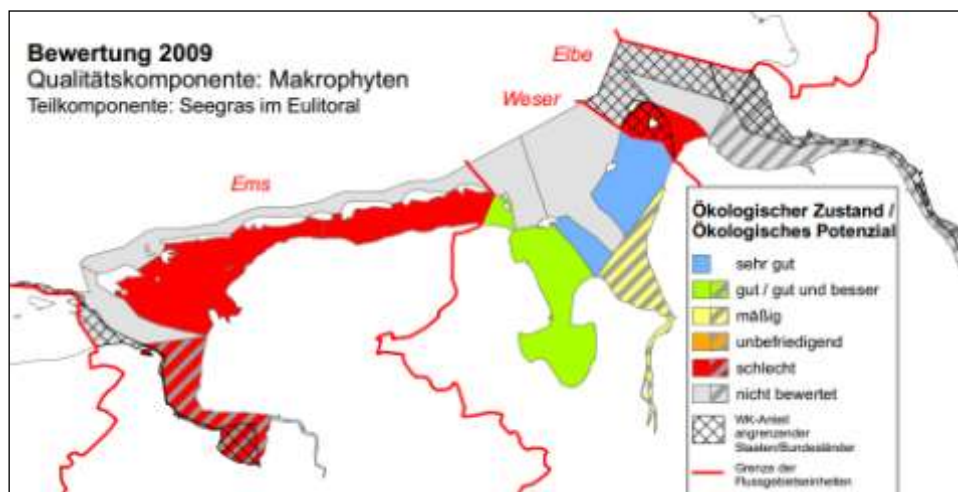
Das für P1 für Juni bis August geplante Verklappungsverbot ist unzureichend. Eine Pflanze, die ganzjährig ihre Blätter behält und nicht abwirft, benötigt auch ganzjährig

Sonnenlicht, um Photosynthese betreiben zu können. Die Betrachtung der Beeinträchtigung von Seegras ist mangelhaft, wenn nur die Hauptwachstumsperiode betrachtet wird. Im Emsästuar ist bereits jetzt von einer erheblichen Eintrübung zu sprechen. Durch die geplanten Verklappungsmaßnahmen wird dieser Zustand weiter verschlechtert. Durch mangelnde Photosyntheseleistung wird die Vitalität der Pflanzen geschwächt. Dies geschieht in Gegenwart eines schlechten ökologischen Erhaltungszustandes und mehrerer komplexer Gefährdungsfaktoren für Seegras, die durch die geplanten Maßnahmen verstärkt werden.

„Im Übrigen wird in dem Ausweisungsbeschluss „Waddenzee“ nicht ausdrücklich die Zielsetzung Ausdehnung des Areal von Seegrasfeldern erwähnt (...).“ (STAB 2015: 38)

Stellungnahme der Kläger

Eine rein niederländische Lesart mit Blick auf Inhalte des Ausweisungsbeschlusses „Waddenzee“ ist unvollständig. Laut europäischer Flora-Fauna-Habitat- und Wasserrahmen-Richtlinie sind gute ökologische Erhaltungszustände zu entwickeln. Seegraswiesen im Emsästuar wurden zuletzt mit einem schlechten ökologischen Erhaltungszustand bewertet (in: „Umsetzung der EG-WRRL - Bewertung des ökologischen Zustands der niedersächsischen Übergangs- und Küstengewässer“). Vor einer weiteren Verschlechterung infolge der Fahrrinnen-Verbesserung sind zunächst Maßnahmen darzulegen, die zu einer Verbesserung der Seegraswiesen-Vorkommen führen.



Bewertung der Qualitätskomponente Makrophyten, Teilkomponente Seegras (NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ 2010: 29): schlecht, z.T. nicht bewertet.

„Der Bericht „Artenschutzprüfung Fahrrinnenverbesserung Eemshaven-Nordsee“, Arcadis, 20. Februar 2015 (Anhang StAB 1-9) ist Teil des Befreiungsantrags. (...) In diesem Bericht

wird festgestellt, dass eine vorübergehende Trübung und Sedimentation zu keinen negativen Auswirkungen auf Seegras führt.“ (STAB 2015: 38)

Stellungnahme der Kläger

Es wird vergessen, dass bereits eine erhebliche Eintrübung des Wassers im Emsästuar gegenwärtig ist. Die Eintrübungen durch Bagger- und Verklappungstätigkeiten zur Fahrrinnen-Verbesserung und zur späteren steten Unterhaltung kommen hinzu. Es ist somit falsch, von einer vorübergehenden Trübung zu sprechen. Vielmehr muss von einer Verstärkung der bereits vorhanden ganzjährigen Trübung gesprochen werden.

„Die Berufungskläger befürchten die Sedimentation des bestehenden Seegrases mit Schlamm.“ (STAB 2015: 38)

Stellungnahme der Kläger

Dies ist nicht korrekt. Weder im Einwand der Stadt Borkum vom 10.03.2014, noch in der mündlichen Erörterung am 04.03.2015 oder in dem dazu übergebenen Memorandum wurde die Sedimentation in den Fokus gestellt, sondern die Eintrübung in Bezug auf die Photosynthese. Im Memorandum „Mündliche Erörterung zum Trassenbeschlusentwurf „Emsvertiefung Eemshaven – Nordsee“ am 04.03.2015 in der Krummhörn steht auf Seite 7 geschrieben:

„Insgesamt werden die Seegraswiesenvorkommen im Emsästuar mit einem schlechten ökologischen Erhaltungszustand bewertet. Zu den stärksten Gefährdungsfaktoren gehört die Eintrübung des Wassers mit Feinsedimenten, weil dann keine Photosynthese mehr erfolgen kann.“

„Die Beklagte führt an, dass solche Sedimentationsgeschwindigkeiten für ein Gebiet wie das Wattenmeer mit den Sedimentationsgeschwindigkeiten vergleichbar sind, die bereits bei einem moderaten Sturm auftreten. Aus diesen Gründen hat die Verbreitung von Sediment aus der Fahrrinne keine Auswirkungen auf das Überleben von Seegras.“ (STAB 2015: 39)

Stellungnahme der Kläger

Für die Stadt Borkum steht die Sedimentation bei Seegras gar nicht im Fokus. Die von der Beklagten vorgenommene Reduzierung der Beeinträchtigung von Seegras auf die Sedimentation ist mangelhaft und lenkt ab von der Forderung, dass die bereits zuvor aufgeführte Komplexität der Gefährdung von Seegraswiesen untersucht werden muss. Die getätigte Betrachtung von Seegras bleibt darum mangelhaft.

Zusammenfassung Seegras (STAB 2015: 40)

Stellungnahme der Kläger

In NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ (2010: 30) wird in Kapitel 3.2.7 die Frage gestellt: „Wie wird die zukünftige Entwicklung der Qualitätskomponente eingeschätzt?“ Eine der Antworten lautet: „Durch ein angepasstes Sedimentmanagement in den Flussmündungsgebieten könnte angestrebt werden, den Anteil der durch Baggern und Verklappen bedingten Trübung zu verringern und dadurch das Lichtklima positiv zu beeinflussen.“ Es ist zu schlussfolgern: Art, Umfang und Ort der Verklappung an P1 sind diesbezüglich als kontraproduktiv einzuordnen.

Angesichts einer von RIJKSWATERSTAAT (2013-2: 39) selbst dargelegten 50-60 Kilometer langen und sieben Kilometer breiten Baggergutfahne, ist von einer klaren Betroffenheit des Seegraswiesenareals „Randzel“ in 4 Kilometer Entfernung zu sprechen.

Der Zeitraum des Verklappungsverbots vom Juni bis August ist unzureichend. Die Argumentation der „Hauptwachstumszeit“ bei Seegras ist irreführend angesichts der Tatsache, dass es sich um eine Pflanze handelt, die das ganze Jahr über Photosynthese betreiben muss.

Es stellt einen Mangel dar, wenn Untersuchungserkenntnisse vom Vorkommen „Hund-Paapsand“ auf das Vorkommen „Randzel“ übertragen werden. Das Vorkommen „Hund-Paapsand“ liegt dreimal so weit von P1 entfernt wie das Vorkommen „Randzel“.

Die Aussagen zum Vorkommen Randzel werden alleine auf die Sedimentation beschränkt und die komplexen Schadwirkungen einer Verklappung wurden nicht erfasst.

Aufgrund der Mangelhaftigkeit der Betrachtung können signifikante Auswirkungen weiterhin nicht ausgeschlossen werden.

Kap. 5.3 Eiderenten

Es wurde ausschließlich die Klappstelle P1 betrachtet, um Auswirkungen auf die Eiderente auszuschließen. (STAB 2015: 40 ff.)

Es stellt einen Mangel dar, dass signifikante Auswirkungen auf Eiderenten an den anderen Klappstellen nicht ausgeschlossen wurden. In der Folge ist auch das Resümee mangelhaft.

Kap. 5.4 Seeschwalben

Die Beklagte geht davon aus, dass der Verklappungspunkt P3 nur in Ausnahmefällen genutzt werden wird, wenn eine Verklappung an den Standorten P0 und P4 nicht möglich ist. (STAB 2015: 46)

Es ist festzustellen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Klappstellen P0 und P4 zu keinem Zeitpunkt im Jahr verfügbar sein werden, weil sie sich im Naturschutzgebiet „Borkum Riff“ befinden. Die Schutzgebietsverordnung verbietet unter § 3 Abs. 1 Nr. 4 die Verklappung von Baggergut.

Entfallen aus diesem Grund alle Baggermengen auf P3, sind signifikante Auswirkungen auf Seeschwalben nicht mehr auszuschließen. Das Resümee ist daher mangelhaft.

Kap. 5.5.1 Beeinflussung der chemischen Qualität

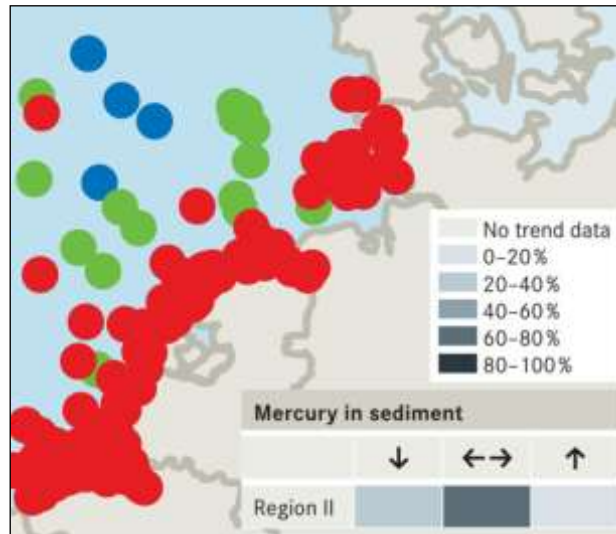
„Eine Sedimentsondierungsuntersuchung in der Fahrrinne hat ergeben, dass sowohl die auszubaggernde Sedimentschicht als auch das zurückbleibende Sediment nach der Prüfung von salzhaltigem Baggergut (Zoute Bagger Toets – ZBT) frei verklappbar sind. In keiner der analysierten Proben wurden Metalle, PAK, PCB, TBT oder TFT in erhöhten Konzentrationen vorgefunden.“

„Die Baggerung und Verklappung werden daher auch keine negativen Auswirkungen auf die chemische Wasserqualität haben. Auch ist keine Verschlechterung der Sedimentqualität zu erwarten.“ (STAB 2015: 50)

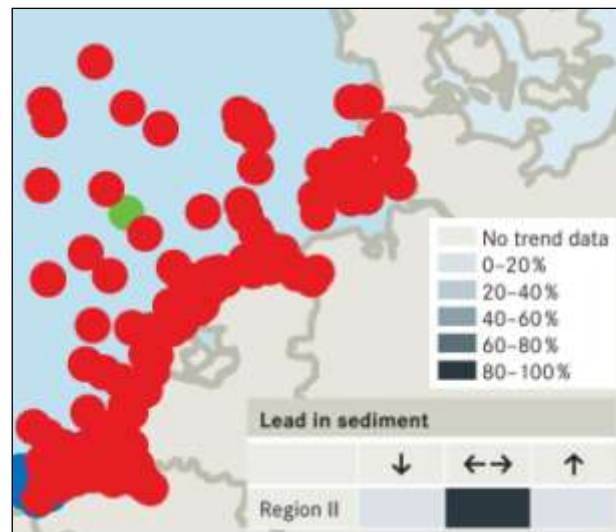
Stellungnahme der Kläger

OSPAR COMMISSION (2010: 44) sagt über Quecksilber und Blei im Sediment: „Der Status im Emsästuar ist inakzeptabel. Die Konzentrationen des Metalls liegen bei Werten, so dass es ein inakzeptables Risiko chronisch auftretender Wirkungen in marinen Arten gibt, einschließlich der höchst sensiblen Arten.“

Die Erkenntnisse aus dem OSPAR Quality Status Report sind eindeutig. Auch die Tendenz weist auf wenig Änderung der Situation in der Zukunft hin. Eine Mobilisierung von bereits langjährig sedimentierten Schadstoffvorkommen aus der Vergangenheit ist durch die geplanten Bagger- und Verklappungstätigkeiten sehr wahrscheinlich. Hierdurch würde die chemische Wasserqualität negativ beeinträchtigt werden.



Verändert nach OSPAR COMMISSION (2010: 44): Die Quecksilberkonzentration im Sediment im Emsästuar ist inakzeptabel (roter Punkt). Die Wahrscheinlichkeit gleichbleibender Belastung liegt zwischen 60-80 %.



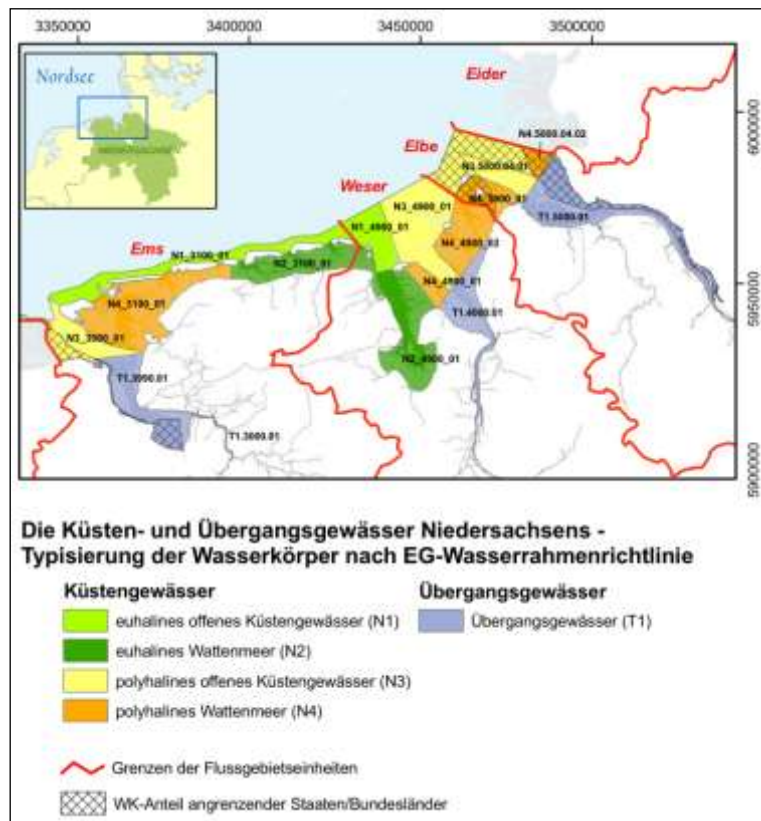
Verändert nach OSPAR COMMISSION (2010: 44): Die Bleikonzentration im Sediment im Emsästuar ist inakzeptabel (roter Punkt). Die Wahrscheinlichkeit gleichbleibender Belastung liegt zwischen 80-100 %.

Kap. 5.5.2 Beeinflussung ökologische Qualität

„Im Vergleich mit der Situation in dem Übergangsgewässer sind die Baggerung und Verklappung von Baggergut in den Küstengewässern für die Ökologie von untergeordneter Bedeutung.“ (STAB 2015: 51)

Stellungnahme der Kläger

Die nachstehende Abbildung verdeutlicht die Grenzen zwischen Übergangs- und Küstengewässern in Niedersachsen.



Wasserkörper an der niedersächsischen Küste (Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz 2010: 3).

Es ist keine Quelle in der Literatur zu finden, die die zitierte Äußerung der Beklagten als eine belegbare, qualifizierte Aussage erscheinen lassen könnte. Im Gegenteil. Fahrrinnenvertiefungen, Baggergutverklappungen sowie die dadurch bedingten Nähr- und Schadstofffreisetzungen gehören zu den Hauptgefährdungsursachen von Ästuaren. Dies besagen die Vollzugshinweise für den Lebensraumtyp 1130 Ästuare (NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ 2011-1).

Tab. 5: Gefährdungsfaktoren für den Erhaltungszustand von Ästuaren inkl. Süßwasser-Tidebereiche

Aktuelle Gefährdungen	Bewertung
Fahrrinnenvertiefungen / Strombaumaßnahmen	+++
Bau und Betrieb von Sperwerken und Wehren	+++
Uferbefestigung	++
Unterhaltungsbaggerungen / Baggergutablagerung	++
Auswirkungen des Schiffsverkehrs (z.B. Wellenschlag)	++
Deichbau / Küstenschutzmaßnahmen	+++
Kraftwerksbau / Wärmeleitungen	++
Bau und Betrieb von Industrieanlagen	+
Bau und Betrieb von Hafenanlagen	+
Schad- und Nährstoffeinträge	++
Ausbreitung von Neobiota	++
Intensive landwirtschaftliche Nutzung	++
Fischerei	+
Erholungsnutzung / Freizeitaktivitäten	+

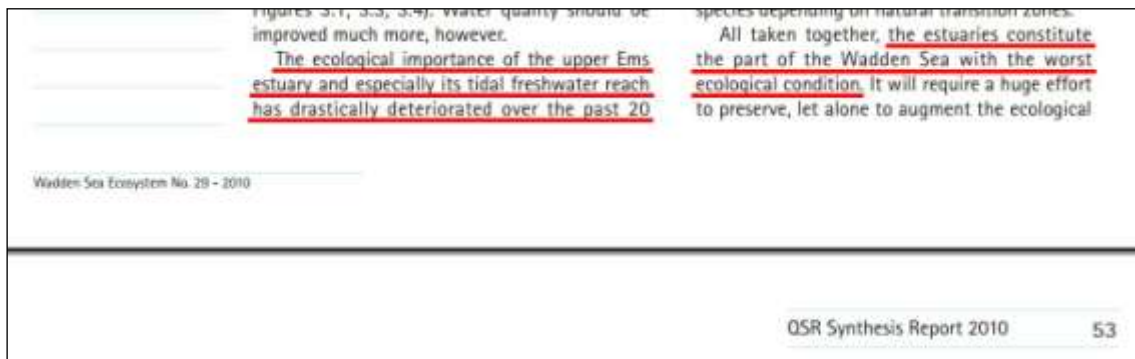
+++ = großflächig ++ = häufig + = zumindest in Einzelfällen relevant

Die Abbildung zeigt die in den Vollzugshinweisen für den Lebensraumtyp 1130 Ästuare abgebildete Tabelle 5 und weist auf seine Gefährdung durch Fahrrinnenvertiefungen und Unterhaltungsbaggerungen hin (NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ 2011-1: 11).

Der ökologische Zustand im Emsästuar gemäß Wasserrahmenrichtlinie für die drei Qualitätskomponenten Phytoplankton, Makrophyten (Brack-/Salzmarsch, Röhrichte, Seegrass, Großalgen), Makrozoobenthos und Fischfauna ist mit Ausnahme der Brack-/Salzmarsch und Röhrichtvegetation als mäßig bis unbefriedigend, teils schlecht zu beurteilen (NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ 2010). Diese Tatsache –für das gesamte Ästuar geltend– kann nicht durch „die hohen Strömungsgeschwindigkeiten an den Klappstellen“ relativiert werden, wie die Beklagte es vorgibt (STAB 2015: 51).

Der ökologische Zustand der Küsten- und Übergangsgewässer im Niedersächsischen Wattenmeer ist gemäß europäischer Wasserrahmenrichtlinie insgesamt als mäßig bis unbefriedigend bewertet worden. Durch geeignete Maßnahmen müssen Verbesserungen erfolgen (UMWELTBUNDESAMT 2010-1: 106).

Das Gemeinsame Wattenmeersekretariat besagte im Jahr 2010, dass sich die ökologische Bedeutung des Emsästuars über die letzten 20 Jahre drastisch verschlechtert hat und Ästuare den Teil des Wattenmeeres mit dem schlechtesten ökologischen Zustand darstellen (COMMON WADDEN SEA SECRETARIAT 2010: 52).



Der Quality Status Report für das Wattenmeer beinhaltet eindeutige Aussagen zu dem ökologischen Erhaltungszustand im Emsästuar (COMMON WADDEN SEA SECRETARIAT 2010: 52).

Der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps 1130 Ästuarie ist in Deutschland und Niedersachsen laut den Vollzugshinweisen schlecht (NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ 2011-1: 9).

Tab. 4: Bewertung des Erhaltungszustands in Deutschland und Niedersachsen (FFH-Bericht 2007)

Kriterien	atlantische Region		kontinentale Region	
	D	NI	D	NI
Aktuelles Verbreitungsgebiet	g	g	Angaben entfallen	
Aktuelle Fläche	g	g		
Strukturen und Funktionen (in FFH)	s	s		
Struktur gesamt	s	s		
Zukunftsaussichten	s	s		
Gesamtbewertung	s	s		

x = unbekannt
 g = günstig
 u = unzureichend
 s = schlecht

Tabelle 4 in den Vollzugshinweisen für den Lebensraumtyp 1130 Ästuarie weist auf den schlechten Erhaltungszustand hin (NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ 2011-1: 9).

Zusammenfassung chemische und ökologische Qualität (STAB 2015: 52)

Stellungnahme der Kläger

Es werden in umfangreichem Maße Aussagen zu Inhalten vermisst, die in der Stellungnahme der Stadt Borkum, der mündlichen Erörterung und dem Memorandum zur mündlichen Erörterung enthalten sind. Dazu gehören folgende Punkte:

1. Wie sind die geplanten Maßnahmen einzuordnen angesichts fast ausnahmslos mäßig bis schlechter ökologischer Erhaltungszustände im gesamten Emsästuar? Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den guten ökologischen Erhaltungszustand zu entwickeln? Wie abgestimmt ist die niederländische

Maßnahme „Verbesserung Fahrwinne“ mit dem deutschen „Masterplan Ems 2050“?

2. Es finden sich keine Aussagen zum Nationalen Meeresschutzgebiet „Borkum Riffgrund“.
3. Es finden sich keine Aussagen zum Naturschutzgebiet „Borkum Riff“. Hier sind Verklappungen verboten. Die beiden Punkte P0 und P4 liegen im Schutzgebiet.
4. Es finden sich keine Aussagen zu Meerestauchern und weiteren Meerestieren (außer Eiderente) in der avifaunistischen Betrachtung.
5. Es finden sich keine Aussagen zu Meeressäugern.
6. Es finden sich keine Aussagen zu Schwarmfischen, bei denen die Behauptung *„es werden einzelne Fische getötet oder verletzt“* nicht belegbar und nicht qualifiziert erscheint.
7. Es finden sich keine Aussagen zum Makrozoobenthos.
8. Es finden sich keine Aussagen zum Zooplankton.
9. Es finden sich keine Aussagen über die erhöhte ökologische Belastung an der Klappstelle P3, wenn bei den Klappstellen P0 und P4 keine Verklappungen möglich sind. Beide Punkte liegen im Naturschutzgebiet „Borkum Riff“. Hier sind Verklappungen von Baggergut laut Schutzgebietsverordnung verboten.
10. Es finden sich keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung, Ausgleich, Ersatz.

Kap. 6.1.2 Deposition auf Borkum

„Für deutsche Gebiete ist keine vergleichbare Beurteilung wie oben beschrieben erfolgt.“
(STAB 2015: 59)

Stellungnahme der Kläger

Dies ist ein bedeutsamer Mangel in der gutachterlichen Vorlage der Beklagten. Eine Übertragung von Gebietsdaten, die aufgrund der Windrichtungsverteilung wesentlich weniger Betroffenheit erfahren als Gebiete im Niedersächsischen Wattenmeer, ist offensichtlich mangelhaft. Es sind gebietsspezifische Untersuchungen vorzunehmen. Das von der Beklagten genutzte „Abschneidekriterium“ ist lediglich in der Diskussion und nicht offiziell anerkannt zur Beurteilung in FFH-Gebieten. Im Rahmen des Verfahrens „Kohlekraftwerk Eemshaven“ besagt die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer in einer Stellungnahme vom 10.11.2014 (MEYER-VOSGERAU 2014),

„dass die möglichen Auswirkungen der Stickstoffeinträge in die nährstoffarmen Dünenhabitats auf der Insel Borkum in der FFH-Voruntersuchung durch IBL nicht sachgerecht eingestellt und bewertet wurden.“

Das benannte Institut (IBL Umweltplanung) hat die Methode des sogenannten „Abschneidekriteriums“ verwandt. In ihrer Stellungnahme vom 10.11.2014 führt die Nationalparkverwaltung weiter zur Zweifelhaftheit des Abschneidekriteriums aus:

„Die Nationalparkverwaltung untermauert dagegen ihre fachliche Auffassung, dass die durchgeführte Prüfung im IBL Gutachten angesichts der erheblichen Vorbelastung der Empfindlichkeit insbesondere der nährstoffarmen Lebensraumtypen im Nationalpark und speziell auf der Insel Borkum gegenüber zusätzlichen Stickstoffbelastungen nicht gerecht wird. Dabei ist besonders hervorzuheben, dass der aktuelle nationale Bericht den Erhaltungszustand für LRT 2130* als unzureichend bewertet. Deshalb hat die Nationalparkverwaltung Maßnahmen ergriffen, um den gegenwärtigen Zustand dieses Lebensraumtyps gerade auf Borkum zu verbessern. (...)

Die Nationalparkverwaltung hält deshalb eine Weiterführung der FFH-Vorprüfung in Form einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bis auf Lebensraumsuntypen-Ebene für erforderlich.

Die Nationalparkverwaltung hält zudem die Verwendung der seit Januar 2012 für Niedersachsen verfügbaren Critical Loads für erforderlich. Nur dann wird eine Überschreitung der Critical Loads bei den Lebensraumtypen 1330, 2130 und 2190 ersichtlich.“

Die Stickstoffemissionen durch das geplante Kohlekraftwerk Eemshaven überschreiten die für Niedersachsen anzuwendenden Critical Loads nach Dr. Olaf von Drachenfels (NLWKN Hannover) für den prioritären Lebensraumtyp 2130. In einer Akkumulationsbetrachtung mit dem Kohlekraftwerk würden folglich auch die Einträge durch die geplante Maßnahme „Verbesserung Fahrwinne“ die Critical Loads weiter überschreiten. Eine Akkumulationsbetrachtung im Verfahren „Verbesserung Fahrwinne“ wird jedoch bislang vermisst.

Kap. 6.2 Luftqualität (StAB 2015: 60 f.)

Es wird eine Akkumulationsbetrachtung mit dem geplanten Kohlekraftwerk Eemshaven sowie dem in der Zukunft kalkulierten Schiffsverkehr vermisst.

Kap. 7.5 Resümee Fischerei (StAB 2015: 71)

Es wird eine Aussage vermisst, die auf die nicht nutzbaren Verklappungspunkte P0 und P4 eingeht. Beide Punkte liegen im Naturschutzgebiet „Borkum Riff“. Hier sind Verklappungen von Baggergut laut Schutzgebietsverordnung verboten. Entfallen aus diesem Grund alle Baggermengen auf P3, wäre eine erhöhte ökologische Belastung der Klappstelle P3 die Folge. Dann sind signifikante Auswirkungen auf die Fischfauna und in der Folge auf die Fischerei wahrscheinlich. Das Resümee ist daher mangelhaft.

Kap. 8.5 Resümee Tourismus (StAB 2015: 76 f.)

Es werden Aussagen über ein Monitoring auf deutscher Seite (Borkum, Jemgum, Krummhörn) vermisst, das in den kommenden Jahren belegt, dass keine negativen Auswirkungen auf Bade- und Boots-Slipstellen durch erhöhte Feinsedimentation (Verschlickung) zu erwarten sind. Anders auf niederländischer Seite:

In dem Trassenbeschlusssentwurf ist geregelt, dass eine Evaluierung der tatsächlichen Umweltauswirkungen vorzunehmen ist. In der Evaluierung wird auch geprüft, ob die Verpflichtung zur Folgenminimierung für die Natur erfüllt wird. Der Zeitraum, über den sich die Evaluierung erstreckt, läuft ab dem Zeitpunkt des Beginns der Ausführung bis 10 Jahre danach. Bevor mit den Arbeiten begonnen wird, wird eine Nullmessung durchgeführt (Artikel 7).“

Sonstiges

Auf den Kritikpunkt „Sozio-ökonomische Bedeutung der Vertiefungsmaßnahme“ der Stadt Borkum findet sich keine Entgegnung / Widerlegung. Der Kritikpunkt wird daher an dieser Stelle erneut angeführt:

Im Trassenbeschlusssentwurf (Rijkswaterstaat 2013-2: 22) ist deutlich über die Vorteilhaftigkeit zu lesen, wenn Kohlen für das RWE-Kohlekraftwerk mit Panamax-Frachtern geliefert werden können. Ein Eingriff zugunsten eines einzelnen Wirtschaftsobjekts (Kohlekraftwerk Eemshaven), der den mäßigen ökologischen Erhaltungszustand im Emsästuar weiter verschlechtert, ist nicht im Sinne des „überwiegenden öffentlichen Interesses“.

Rijkswaterstaat hat bei seiner Informationsveranstaltung am 4. Juli 2013 im Borkumer Rathaus darauf hingewiesen, dass RWE das Kohlekraftwerk auch mit kleineren Frachtschiffen beliefern kann. Wenn dies möglich ist, erübrigt sich jedoch die Emsvertiefung.

Der Trassenbeschlussskizzenentwurf zeigt an keiner Stelle die ökonomische Notwendigkeit der Maßnahme nachvollziehbar auf. Es ergeben sich folgende Ermittlungsdefizite:

1. Ermittlung und Vorlage tatsächlicher tidebedingter Wartezeiten unter konkreter Datums-, Zeit- und Tiefgangsangabe betroffener Schiffe, d.h. Nennung der betroffenen Schiffe.
2. Konkrete Berechnung und Vorlage eines daraus resultierenden monetären Schadens.
3. Vorlage der realen Tiefgänge aller Handelsschiffe ein- oder auslaufend vom Hafen Eemshaven in den Jahren 2012-2014.

J. Musch
Rechtsanwalt

Anlage: Quellenverzeichnis

Die verwendeten Quellen stammen aus:

COMMON WADDEN SEA SECRETARIAT (2010): The Wadden Sea Quality Status Report - Synthesis Report 2010. – Wadden Sea Ecosystem No. 29, Common Wadden Sea Secretariat, Wilhelmshaven. Auf: <http://www.waddensea-secretariat.org/QSR-2009/The-WaddenSea-2010-%28low-res%29.pdf>

ECOMARE (20.09.2012-3): Seegras. – Ecomare, Texel. Auf: <http://www.ecomare.nl/index.php?id=3508&L=1>

IBL UMWELTPLANUNG GMBH (2013): Planfeststellungsverfahren „Vertiefung der Außenems bis Emden“, Unterlage E, Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltgutachten. – IBL Umweltplanung GmbH, Oldenburg, 49 S. Auf: http://www.portaltideems.de/pdf/Planfeststllngsul_Auemsvvertief/E_Allgemeinverstaendliche_Zusammenfassung/E_AVZ_2013-01-14.pdf

KÜFOG GMBH, STEUWER, J. & TYEDMERS, S. (2014): Eulitorale Seegrasbestände im niedersächsischen Wattenmeer 2013. Gesamtbestandserfassung und Bewertung nach EG Wasserrahmenrichtlinie. Unveröffentl. Gutachten im Auftrag des NLWKN, 72 S.

MEYER-VOSGERAU, A. (10.11.2014): Kraftwerk Eemshaven - Fachliche Stellungnahme der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer zur ‚Ergänzung der Genehmigung nach dem Naturschutzgesetz für RWE Eemshaven‘ der niederlän-

dischen Provinzregierungen. – Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, Wilhelmshaven, 6 S.

NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ (2010): Umsetzung der EG-WRRL - Bewertung des ökologischen Zustands der niedersächsischen Übergangs- und Küstengewässer (Stand: Bewirtschaftungsplan 2009), Küstengewässer und Ästuare 1/2010. – Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Norden, 58 S. Auf: http://www.nlwkn.niedersachsen.de/download/55324/Bewertung_des_oekologischen_Zustands_der_niedersaechsischen_Uebergangs-_und_Kuestengewaesser_Band_1_2010_.pdf

NIEDERSÄCHSISCHER LANDESBETRIEB FÜR WASSERWIRTSCHAFT, KÜSTEN- UND NATURSCHUTZ (2011-1): Vollzugshinweise zum Schutz der FFH-Lebensraumtypen sowie weiterer Biotoptypen mit landesweiter Bedeutung in Niedersachsen - Ästuare inklusive Biotope der Süßwasser-Tidebereiche (1130). – Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Norden. Auf: <http://www.nlwkn.niedersachsen.de/download/50773>

OSPAR COMMISSION (2010): Quality Status Report 2010. – OSPAR Commission, London, 175 S. Auf: http://qsr2010.ospar.org/en/media/chapter_pdf/QSR_complete_EN.pdf

RIJKSWATERSTAAT (2013-2): Verbesserung Fahrrinne Eemshaven-Nordsee - Trassenbeschlusentwurf. – Rijkswaterstaat, Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, Den Haag, 57 S.

UMWELTBUNDESAMT (2010-1): Wasserwirtschaft in Deutschland, Teil 2 - Gewässergüte. – Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, 117 S. Auf: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3470.pdf>