



**Planfeststellungsbeschluss  
zur Ertüchtigung der Umschlaganlage Voslapper Groden  
(UVG-Brücke) nebst Vertiefung des Zufahrtsbereiches  
und der Liegewanne zum Betrieb eines schwimmenden  
LNG-Terminals**

### **Trägerin des Vorhabens (TdV)**

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG,  
Niederlassung Wilhelmshaven  
Pazifik 1  
26388 Wilhelmshaven

### **Planfeststellungsbehörde**

Niedersächsischer Landesbetrieb für  
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz  
Direktion – Geschäftsbereich 6 – Oldenburg  
Wasserwirtschaftliche Zulassungen  
Im Dreieck 12  
26127 Oldenburg

Tel.: 0441 / 95069 - 113  
E-Mail: [GB6-OL-Poststelle@nlwkn.niedersachsen.de](mailto:GB6-OL-Poststelle@nlwkn.niedersachsen.de)  
Internet: [www.nlwkn.de](http://www.nlwkn.de)

### **Bildrechte**

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG  
Niederlassung Wilhelmshaven  
Pazifik 1  
26388 Wilhelmshaven

Oldenburg, xx.xx.2022

**Az.: D 6 O 5-62025-817-012**

## Inhaltsverzeichnis

A.	Entscheidungen .....	6
A.I.	Planfeststellung und wasserrechtliche Erlaubnis .....	6
A.II.	Planunterlagen.....	6
A.II.1.	Festgestellte Planunterlagen .....	7
A.II.2.	Nachrichtlich genannte Planunterlagen.....	10
A.III.	Weitere Entscheidungen .....	10
A.III.1.	Einkonzentrierte Entscheidungen.....	10
A.III.1.a)	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung .....	11
A.III.1.b)	Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG ....	11
A.III.1.c)	Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG .....	11
A.III.2.	Vorbehaltene Entscheidungen .....	11
A.III.3.	Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen .....	12
A.III.4.	Kostenlastentscheidung .....	12
A.IV.	Nebenbestimmungen .....	12
A.IV.1.	Allgemeine Nebenbestimmungen .....	12
A.IV.2.	Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft .....	14
A.IV.3.	Nebenbestimmungen zum Küstenschutz .....	17
A.IV.4.	Nebenbestimmungen zu strom- und schiffahrtspolizeilichen Belangen sowie zum Hafenbetrieb .....	18
A.IV.5.	Nebenbestimmungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege .....	25
A.IV.6.	Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz .....	28
A.IV.7.	Nebenbestimmungen zum Arbeitsschutz .....	28
A.IV.8.	Nebenbestimmungen zum Baurecht .....	29
A.IV.9.	Nebenbestimmungen zur Baggergutverklappung .....	29
A.V.	Zusicherungen .....	30
B.	Begründung .....	31
B.I.	Sachverhalt / Verfahren .....	31
B.I.1.	Antragsgegenstand / Umfang der Planfeststellung .....	31
B.I.2.	Ablauf des Verfahrens .....	34
B.II.	Rechtliche Würdigung .....	37
B.II.1.	Rechtsgrundlagen für Gewässerausbau und Erlaubnis .....	37
B.II.2.	Formell-rechtliche Würdigung.....	38
B.II.2. a)	Zuständige Planfeststellungsbehörde .....	38
B.II.2. b)	Verfahren.....	39
B.II.2. b) aa)	Ordnungsgemäße Bekanntmachung und Wahrung der Fristen .....	39
B.II.2. b) bb)	Vollständigkeit der Planunterlagen für Gewässerausbau und Erlaubnis .....	41
B.II.2. b) cc)	Fragen der Umweltverträglichkeit unter Beachtung von § 4 LNGG.....	43
B.II.3.	Materiell-rechtliche Würdigung .....	47
B.II.3. a)	Planrechtfertigung .....	47
B.II.3. b)	Vorgängige Planungsstufen .....	50

B.II.3. c)	Versagungsgründe .....	52
B.II.3. c) aa)	Wohl der Allgemeinheit (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG).....	52
B.II.3. c) bb)	Zwingende wasserrechtliche Anforderungen (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 1 WHG sowie § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) .....	52
B.II.3. c) bb) (1)	Gewässerausbausatz (§ 67 Abs. 1 WHG).....	52
B.II.3. c) bb) (1) (a)	Sedimentation - Schwebstoffe – Trübung.....	53
B.II.3. c) bb) (1) (b)	Veränderte Strömungsverhältnisse – Kolkbildung.....	54
B.II.3. c) bb) (2)	Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen .....	55
B.II.3. c) bb) (2) (a)	Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) .....	55
B.II.3. c) bb) (2) (b)	Meeresstrategierahmenrichtlinie (MSRL) .....	64
B.II.3. c) bb) (2) (c)	Ergebnis (Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen) .....	72
B.II.3. c) bb) (3)	Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG) .....	72
B.II.3. c) bb) (4)	Allgemeine Sorgfaltspflichten (§ 5 WHG) .....	73
B.II.3. c) cc)	Sonstige öffentlich-rechtliche Anforderungen (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 2 WHG sowie § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).....	73
B.II.3. c) cc) (1)	Eingriffsregelung nach 13 ff. BNatSchG .....	73
B.II.3. c) cc) (1) (a)	Eingriffsermittlung / Eingriffsbeurteilung .....	73
B.II.3. c) cc) (1) (b)	Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen.....	78
B.II.3. c) cc) (1) (c)	Ermittlung des Kompensationsbedarfs - Eingriffsbilanzierung .....	79
B.II.3. c) cc) (1) (d)	Kompensation (§ 6 LNKG).....	80
B.II.3. c) cc) (2)	Biotopschutz nach § 30 BNatSchG.....	82
B.II.3. c) cc) (3)	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung.....	85
B.II.3. c) cc) (3) (a)	Methodik / Datenbasis .....	86
B.II.3. c) cc) (3) (b)	Vermeidung und Minimierung .....	87
B.II.3. c) cc) (3) (c)	Geprüfte Arten.....	87
B.II.3. c) cc) (3) (c) (aa)	Brutvögel.....	87
B.II.3. c) cc) (3) (c) (bb)	Gastvögel.....	89
B.II.3. c) cc) (3) (c) (cc)	Meeressäuger .....	90
B.II.3. c) cc) (3) (c) (dd)	Fledermäuse .....	93
B.II.3. c) cc) (3) (d)	Ausnahmeprüfung.....	93
B.II.3. c) cc) (4)	Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG .....	97
B.II.3. c) cc) (4) (a)	Rechtsgrundlagen.....	97
B.II.3. c) cc) (4) (b)	Methodische Vorgehensweise und Prüfmaßstab .....	98
B.II.3. c) cc) (4) (c)	FFH-Verträglichkeit des Gewässerausbaus .....	99
B.II.3. c) cc) (4) (c) (aa)	FFH-Gebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer.....	100
B.II.3. c) cc) (4) (c) (bb)	FFH-Gebiet „Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven“ .....	103
B.II.3. c) cc) (4) (c) (cc)	Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ .....	103
B.II.3. c) cc) (4) (c) (dd)	Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Nord“ .....	104
B.II.3. c) cc) (4) (c) (ee)	Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Süd“ .....	105
B.II.3. c) cc) (4) (d)	FFH-Verträglichkeit der Baggergutverklappung .....	106
B.II.3. c) cc) (5)	Bauplanerische und Baurechtliche Vorgaben.....	106
B.II.3. c) cc) (6)	Immissionsschutzrechtliche Vorgaben .....	108

B.II.3. c) cc) (6) (a)	Baubedingte Immissionen.....	109
B.II.3. c) cc) (6) (b)	Betriebsbedingte Immissionen.....	112
B.II.3. c) cc) (6) (c)	Vorgaben der Störfallverordnung (12. BImSchV) .....	113
B.II.3. c) cc) (7)	Brandschutz- und Brandabwehrmaßnahmen .....	113
B.II.3. c) cc) (8)	Arbeitsschutz.....	114
B.II.3. c) cc) (9)	Kampfmittelfreiheit .....	114
B.II.3. c) dd)	Beweissicherung / Monitoring .....	115
B.II.3. d)	Abwägung / Ermessen .....	118
B.II.3. d) aa)	Alternativen .....	119
B.II.3. d) bb)	Umwelt- und Naturschutz.....	122
B.II.3. d) cc)	Klimaschutz .....	122
B.II.3. d) dd))	Belange der Fischerei .....	125
B.II.3. d) ee)	Belange der Schifffahrt.....	132
B.II.3. d) ff)	Belange der Sicherheit und Ordnung in Häfen .....	136
B.II.3. d) gg)	Belange der Wasserwirtschaft .....	138
B.II.3. d) hh)	Belange des Küstenschutzes .....	139
B.II.3. d) jj)	Belange der Suprastruktur und der FSRU (u. a. brand- und störfallrechtliche Belange).....	140
B.II.3. d) kk)	Belange der benachbarten Jadeanlieger .....	142
B.II.3. d) ll)	Belange der Nachbargemeinden / des Tourismus / der Anwohner .....	144
B.II.3. d) mm)	Gesamtabwägung .....	148
B.II.4.	Begründung der Kostenentscheidung .....	150
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	150
D.	Hinweise .....	150
D.I.	Allgemeine / Regelmäßige Hinweise.....	150
D.II.	Hinweise im Zusammenhang mit der ssG.....	151
E.	Abkürzungsverzeichnis und Fundstellen der Rechtsvorschriften.....	153

## A. Entscheidungen

### A.I. Planfeststellung und wasserrechtliche Erlaubnis

Der Plan zur Ertüchtigung der Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG-Brücke) nebst Vertiefung des Zufahrtbereiches und der Liegewanne zum Betrieb eines schwimmenden LNG-Terminals (Floating Storage and Regasification Unit - FSRU) wird auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - im Folgenden: Trägerin des Vorhabens (TdV) - vom 25.04.2022, ergänzt durch Unterlagen vom 03.06.2022 (Revisionsfassung 1) i. d. F. der Antragsunterlagen vom 07.07.2022 (Revisionsfassung 2) gemäß §§ 68 ff. WHG, §§ 107 ff. NWG und § 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG sowie i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 1 LNGG, Nr. 2.1 der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG und den §§ 3, 4, 7 und 10 bis 13 LNGG des mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Mit der Bestandskraft dieser Planfeststellung erlischt die nach § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 WHG erteilte Zulassung des vorzeitigen Beginns vom 29.04.2022 i. d. F. des Nachtrags vom 29.07.2022 - Az.: D 6 O 5-62025-817-012.

Soweit die Regelungen dieser Planfeststellung den Regelungen der Zulassung des vorzeitigen Beginns nach § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 WHG vom 29.04.2022 i. d. F. des Nachtrags vom 29.07.2022 widersprechen, gehen die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses den Regelungen des vorzeitigen Beginns vor.

Ferner wird die Erlaubnis für folgende Benutzung i. S. d. §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erteilt:

Gemäß § 8 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 und den §§ 10, 12 und 13 WHG wird der TdV auf Antrag vom 03.06.2022 i. d. F. der Antragsunterlagen vom 07.07.2022 die jederzeit widerrufliche Erlaubnis erteilt, Baggergut bis zu einer Menge von 880.000 m<sup>3</sup> (gemessen als Laderaummaß - LRA) im Rahmen der Initialbaggerung sowie eine jährliche Verklappungsmenge von bis zu 30.000 m<sup>3</sup> LRA im Rahmen des morphologischen Nachlaufs bis zum Jahr 2027 auf die Klappstelle 01 der WSV in der Nordsee einzubringen.

Die Eckpunkte der Klappstelle 01 (OSPAR-Code 79) haben folgende Koordinaten:

53°55' 38,640" N	07°53' 17,100" E
53°54' 45,420" N	07°56' 34,500" E
53°54' 18,000" N	07°53' 17,100" E

### A.II. Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachfolgend genannten und zum Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses erklärten Planunterlagen, soweit im nachfolgenden Teil, insbesondere in den Inhaltsbestimmungen, nicht abweichende Feststellungen getroffen werden. Die nachstehend unter Kapitel A.II.1 in **blauer** Schriftfarbe bezeichneten Planunterlagen sind nachträglich von der TdV eingereicht worden.

## A.II.1. Festgestellte Planunterlagen

<u>Ordner</u>	<u>Unterlage / Register</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Stand</u>	<u>Maßstab</u>	<u>Blatt / Seiten</u>
1	00	Antragsschreiben	07.07.2022		2
1	Anl. 1	Einverständniserklärung Veröffentlichung	07.07.2022		1
1	Anl. 2	Dokumentation der Änderungen / Anpassungen in den Umweltgutachten	06.07.2022		4
1	Anl. 3	Dokumentation der Änderungen an den Antragsunterlagen	06.07.2022		1
1	01	Anträge	25.04.2022 i. d. F. v. 07.07.2022		5
1	02	Datenvorblatt	03.06.2022		4
1	03	Erläuterungsbericht	25.04.2022 i. d. F. v. 07.07.2022		48
1	04	Planunterlagen (Registerkarte)			
1	04 - 0	Planverzeichnis			1
1	04 - 1	Übersichtskarte	03.06.2022	ohne	1
1	04 - 2	Grundstücksplan		ohne	1
1	04 - 3	Schnitte des Gewässers, Prinzipskizze			2
1	04 - 4	Bestandsplan	2006	ohne	1
1	04 - 5	Übersichtsplan als amtl. Lageplan	20.05.2022	1:5.000	1
1	04 - 6	Lageplan FSRU	24.05.2022	1:500	1
1	04 - 7	Rammpplan Plattform Grundriss, Schnitte, Materialliste	24.05.2022	1:100/200/10/2	1
1	04 - 8	Rammpplan Vertäudalben P1 Grundriss, Schnitte, Materialliste	23.05.2022	1:100/200/10	1
1	04 - 9	Rammpplan Vertäudalben P2 Grundriss, Schnitte, Materialliste	23.05.2022	1:100/200/10/2	1
1	04 - 10	Rammpplan Vertäudalben P3 Grundriss, Schnitte, Materialliste	23.05.2022	1:100/200/10/2	1
1	04 - 11	Rammpplan Vertäudalben P4 Grundriss, Schnitte, Materialliste	23.05.2022	1:100/200/10	1
1	04 - 12	Rammpplan Anlegerdalben F1 Grundriss, Schnitte, Materialliste	24.05.2022	1:100/200/10	1
1	04 - 13	Rammpplan Anlegerdalben F2 Grundriss, Schnitte, Materialliste	23.05.2022	1:100/200/10	1
1	04 - 14	Rammpplan Anlegerdalben F3 Grundriss, Schnitte, Materialliste	24.05.2022	1:100/200/10	1

<u>Ordner</u>	<u>Unterlage / Register</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Stand</u>	<u>Maßstab</u>	<u>Blatt / Seiten</u>
1	04 - 15	Kopfausbildung Tragrohr – Vorabzug	30.05.2022	ohne	1
2	04 - 16	Stahlbauplan Steigleiter Typ 1 – Vorabzug	30.05.2022	ohne	1
2	04 - 17	Stahlbauplan Steigleiter Typ 2 – Vorabzug	30.05.2022	ohne	1
2	04 - 18	Stahlbauplan Laufsteg Typ 7 Draufsicht, Ansicht, Geländer – Vorabzug	30.05.2022	ohne	1
2	04 - 19	Stahlbauplan Laufsteg Typ 7 Schnitte, Details, Materiallisten – Vorabzug	30.05.2022	ohne	1
2	04 - 20	Fertigteilplan Plattform	19.05.2022	1:100, 1:25	1
2	04 - 21	Fertigteilplan Zugangsbrücke	19.05.2022	1:100, 1:25	1
2	04 - 22	Schalplan Fertigteil Anlegerdallen F1 Draufsicht, Ansicht, Schnitte	30.05.2022	1:5, 1:25, 1:50	1
2	04 - 23	Layout FSRU – VERTRAULICH			1
2	04 - 24	Peilpläne (Registerkarte)			
2	04 - 24 - 01	Peilung 13_04_2022	14.04.2022	1:2.500	3
2	04 - 24 - 02	Peilung 23_05_2022	31.05.2022	1:2.500	3
2	04 – 25	Baustellen- und Logistikkonzept	20.04.2022	1:25.000, 1: 2.000, 1:500	1
2	05	Bauzeitenplan LNG-Anleger <a href="#">Fortschreibung des Bauzeitenplans</a>	04.07.2022 <a href="#">23.09.2022</a>		1 1
3	06	Bauwerksverzeichnis	23.05.2022		5
3	07	Gründungsempfehlung, Vorbemessung Standsicherheit (Registerkarte)			
3	07 - 1	Gründungsempfehlung	22.04.2022		8
3	07 - 2	Vorbemessung Standsicherheit	31.05.2022		4
3	08	Schalltechnische Beurteilung Baulärm	16.05.2022		7
3	09	Schalltechnische Beurteilung Anlagenbetrieb	18.05.2022		13
3	10	Fachbeiträge Unterwasserschall Rammarbeiten Vorsorgekonzept (Registerkarte)			
3	10 - 1	Unterwasserschallprognose (itap 20.05.2022)	20.05.2022		38
3	10 - 2	Messung Hydroschallimmissionen (itap 23.05.2022)	23.05.2022		9

<u>Ordner</u>	<u>Unterlage / Register</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Stand</u>	<u>Maßstab</u>	<u>Blatt / Seiten</u>
3	10 - 3	Messung Hydroschallimmissionen Stellungnahme Schallminderungs- maßnahme (itap 05.07.2022, <a href="#">itap 14.07.2022</a> sowie <a href="#">itap 24.08.2022</a> )	05.07.2022 <a href="#">14.07.2022</a> <a href="#">24.08.2022</a>		23 3 17
3	11	Synopse Rammschall	05.07.2022		39
3	12	Fachbeitrag WRRL	04.07.2022		50
3	13	Fachbeitrag MSRL	04.07.2022		27
3	14	Fachbeitrag Artenschutz	04.07.2022		29
3	15	Fachbeitrag Hydromorphologische Auswirkungen Aufteilung der Wirkraumfläche zwi- schen Plananleger und FSRU	05.07.2022		3
		Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorpho- logische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung	25.05.2022		93
3	16	UVP-Bericht (Registerkarte)			
3	16 - 1	Gesamtbericht	04.07.2022		387
3	16 - 2	Anhänge (Registerkarte)			
		Brutvogelkartierung Voslapper Gro- den Nord 2021 Wertbestimmende Arten des EU-VSG V 62 – Plan-Nr. 01	22.02.2022	1:10.000	1
		Brutvogelkartierung Voslapper Gro- den Nord 2021 Planungsrelevante Arten des EU- VSG – Plan-Nr. 02	18.02.2022	1:10.000	1
		Brutvogelbestand 2016 Voslapper Grodens Süd – Rote Liste Arten & Ar- ten des Anhangs 1 der EU-VS-RL Blatt 1	13.02.2017	1:9.000	1
		Brutvogelbestand 2016 Voslapper Grodens Süd – Rote Liste Arten & Ar- ten des Anhangs 1 der EU-VS-RL Blatt 2	13.02.2017	1:9.000	1
3	16 - 3	Karten (Registerkarte)			
		UVP-Bericht – Bestandskarte gefähr- dete und geschützte Pflanzenarten (Bereich geplanter LNG-Terminal)	10.05.2022	1:10.000	1
		UVP-Bericht – Bestandskarte Brutvö- gel	10.05.2022	1:10.000	1
		UVP-Bericht – Bestand Biotop- und FFH-Lebensraumtypen	01.07.2022	1:6.000	1

<u>Ordner</u>	<u>Unterlage / Register</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Stand</u>	<u>Maßstab</u>	<u>Blatt / Seiten</u>
		UVP-Bericht – Bestand Biotop- und FFH-Lebensraumtypen und Vorhabenbereich	01.07.2022	1:6.000	1
4	17	Fachbeitrag Natura 2000: Voruntersuchung <a href="#">Fachbeitrag Natura 2000</a>	04.07.2022 <a href="#">05.09.2022</a>		102 <a href="#">107</a>
4	18	Landschaftspflegerischer Begleitplan (ausgenommen sind Angaben zu vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen unter Kap. 6.2.3, 6.2.4 und 6.2.5)	05.07.2022		29
4	20	Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut in Küstengewässer (Registerkarte)			
4	20 - 1	Erläuterungsbericht	25.05.2022		35
4	20 - 2	Anlagen (Registerkarte)			
4	20 - 2 - 1	Untersuchungsbericht GÜBAK LNG-Terminal WHV	25.05.2022		2
4	20 - 2 - 2	Prüfberichte Proben: L01-L18	25.05.2022		54
4	20 - 2 - 3	Protokolle zum Leuchtbakterientest nach ISO 11348-2-L52	25.02.2022		18
4	20 - 2 - 4	Protokolle zum Marinen Algentest nach ISO 10253-L45	25.05.2022		18
4	20 - 3	Fachbeiträge Umwelt	04.07.2022		63

## A.II.2. Nachrichtlich genannte Planunterlagen

<u>Ordner</u>	<u>Unterlage / Register</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Stand</u>	<u>Maßstab</u>	<u>Blatt / Seiten</u>
4	19	Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) Nr. 8/22 des WSA Weser-Jade-Nordsee nebst Empfehlungen der GDWS und der LNG-Bunker Checkliste der IAPH	04.05.2022		13

## A.III. Weitere Entscheidungen

### A.III.1. Einkonzentrierte Entscheidungen

Der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss hat Konzentrationswirkung. Neben dem Planfeststellungsbeschluss sind andere behördliche Entscheidungen grundsätzlich nicht erforderlich. Eine Ausnahme gilt für Erlaubnisse und Bewilligungen wasserrechtlicher Benutzungen nach § 9 WHG. Über ihre Erteilung entscheidet die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG gesondert (siehe oben A.I.).

Im Folgenden werden einige der von der Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG erfassten behördlichen Entscheidungen aufgeführt. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Aufzählung nicht vollständig ist oder sein soll. Auch hier nicht erwähnte behördliche Entscheidungen, die für die Umsetzung der vorgelegten Planung erforderlich sind, werden von dieser Planfeststellung miteingeschlossen. Dass es hinsichtlich der eingeschlossenen Entscheidungen ihrer gesonderten Erwähnung im Planfeststellungsbeschluss nicht bedarf, entspricht dem Regelungsgehalt des § 75 Abs. 1 VwVfG<sup>1</sup>.

A.III.1.a) Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung

Die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb der Umschlagplattform nebst Anlege- und Vertäudalben für den Umschlag von Flüssiggas mittels einer FSRU, in der Jade, unmittelbar östlich (Fahrwasserseite) vor der Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG), wird gemäß § 31 WaStrG hiermit erteilt.

A.III.1.b) Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG

Für die in den Planunterlagen dargestellte erhebliche Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotopes „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+ [nach Drachenfels 2021<sup>2</sup>] durch das mit diesem Beschluss zugelassene Vorhaben wird der TdV gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG die Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG erteilt.

A.III.1.c) Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Für die Verwirklichung der Maßnahme 1 wird der TdV eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für einen möglichen Gelegeverlust von bis zu zwei Gelegen der Wachtel (*Coturnix coturnix*) in der Brutsaison 2022 erteilt.

A.III.2 Vorbehaltene Entscheidungen

1. Die Entscheidung und Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. einer Ersatzzahlung bleibt gemäß den §§ 74 Abs. 3 VwVfG, 70 Abs. 1 S. 1, 68 WHG, 6 Nr. 1 LGG vorbehalten.

Dieser Vorbehalt erstreckt sich auch auf die Entscheidung, ob die nachträgliche Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung über eine Nachbilanzierung gefordert wird und weitere Vermeidungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen bzw. eine Ersatzzahlung verfügt werden, wenn sich durch die tatsächliche Umsetzung des Vorhabens der Eingriff so erhöht, dass ein weitergehender Eingriff gemäß § 14 BNatSchG vorliegt oder sich ergibt, dass eine Realkompensation nicht möglich ist. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Ausgleich im Sinne

<sup>1</sup> vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 23. Aufl., § 75 Rn. 12.

<sup>2</sup> Drachenfels, O. v. (2021): Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen unter besonderer Berücksichtigung der gesetzlich geschützten Biotope sowie der Lebensraumtypen von Anhang I der FFH-Richtlinie, Stand März 2021.

des § 30 Abs. 3 BNatSchG für die Inanspruchnahme des gesetzlich geschützten Biotopes nicht möglich ist.

2. Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens oder der diesem Planfeststellungsbeschluss entsprechenden Anlagen auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf das Recht eines anderen auf, so bleibt die Anordnung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, welche die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Sind solche Einrichtungen oder Maßnahmen oder die Unterhaltung der Einrichtungen, mit denen die nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen verhütet oder ausgeglichen werden könnten, wirtschaftlich nicht gerechtfertigt oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar, so wird zugunsten des Berechtigten eine angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

#### A.III.3. Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und Einwendungen werden, soweit ihnen nicht durch Planänderungen und / oder Zusagen der TdV oder durch Inhalts- und Nebenbestimmungen entsprochen worden ist oder sie sich auf andere Art und Weise im Laufe des Verfahrens erledigt haben, zurückgewiesen (§ 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG).

Stellungnahmen und Einwendungen, die durch Planänderungen und / oder Zusagen der TdV Berücksichtigung gefunden haben, werden für erledigt erklärt.

#### A.III.4. Kostenlastentscheidung

Die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens und der Entscheidung hat als Trägerin des Vorhabens die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG zu tragen. Über die Höhe der Kosten (Gebühren und Auslagen) ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

### A.IV. Nebenbestimmungen

#### A.IV.1. Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.1 Der Beginn der Bauarbeiten und das Ende der Baumaßnahme sind der Planfeststellungsbehörde, dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA), der Stadt Wilhelmshaven, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee (WSA) und der zuständigen Hafenbehörde schriftlich vorab anzuzeigen.
- 1.2 Das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven (SFA), die Landwirtschaftskammer Niedersachsen und die Niedersächsische Muschelfischer GbR sind über den Beginn der Baggerkampagnen in Kenntnis zu setzen.
- 1.3 Soweit von den Maßnahmen Betreiber benachbarter Anlagen, Häfen, Ver- und Entsorgungsleitungen etc. unmittelbar oder nur mittelbar betroffen sein können, sind die Eigentümer und die Nutzungsberechtigten der Anlagen vor Baubeginn über das Vorhaben zu unterrichten.
- 1.4 Das Vorhaben ist gemäß den festgestellten Planunterlagen und den nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen auszuführen. Die TdV hat dafür zu

sorgen, dass die Nebenbestimmungen auch durch die von ihnen beauftragten bauausführenden Firmen eingehalten werden.

- 1.5 Der TdV bzw. den Betreibern obliegt die Verantwortung für den jeweils sicheren Zustand sowie die ordnungsgemäße Benutzung und den sicheren Betrieb der Anlagen nach den gesetzlichen Bestimmungen. Wesentliche Mängel, Schäden oder Unregelmäßigkeiten sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich zu melden.
- 1.6 Die TdV hat alle Nebenbestimmungen auf ihre Kosten zu erfüllen.
- 1.7 Jede Änderung oder Erweiterung gegenüber den festgestellten Planunterlagen ist rechtzeitig vor ihrer Durchführung schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde anzuzeigen.
- 1.8 Die TdV hat der Planfeststellungsbehörde, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vor Baubeginn schriftlich die für den Bau der Anlage verantwortliche Person einschließlich ihrer Kontaktdaten (Telefon, Fax, E-Mail) zu benennen und ihre Erreichbarkeit sicherzustellen.
- 1.9 Vor Beginn der Baumaßnahme ist der Planfeststellungsbehörde ein Bauzeitenplan vorzulegen. Nach wesentlichen Fortschreibungen ist ein aktualisierter Bauzeitenplan vorzulegen.
- 1.10 Der Anleger ist so zu errichten, dass er ein sicheres An- und Ablegen von Schiffen bei allen Wasserständen ermöglicht. Insbesondere ist der Anleger mit einer ausreichenden Zahl von Festmachereinrichtungen zu versehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Anleger in unmittelbarer Nähe zum Fahrwasser und zu benachbarten Anlegebrücken befindet. In diesem Fahrwasser verkehren sehr große Schiffe, die mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren müssen.
- 1.11 Die statischen Berechnungen für den Anleger (einschließlich der Lasten über die vertäuten Schiffe) haben die umgebungsbedingten Gefahrenquellen durch Hochwasser, Wind und Eisgang zu berücksichtigen. Die statische Bemessung erfolgt nach dem Teilsicherheitskonzept für Grenzzustände der Tragfähigkeit und der Gebrauchstauglichkeit unter Berücksichtigung der maßgeblichen statischen und dynamischen Einwirkungen u. a. aus Wind, Seegang, Eisgang, Strömung, der Brücke und seinen Aufbauten, Auflagerreaktionen von Ausrüstungsteilen und der Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) und Gastanker, Anlegemanöver für verschiedene Betriebsarten, etc. und den Widerständen (u. a. nach Eurocode 1, 2, 3, 7 mit nationalen Anhängen, DIN-Normen (DIN EN 1997-1), EA-Ufereinfassungen, EA-Pfähle, ZTV-ING Teil 2 Abschnitt 2 (Grundbau, Gründungen), TRAS 310 und 320). Dabei ist die maßgebende Sohltiefe unter Berücksichtigung von Auskolkungen und max. Bagertiefe zu berücksichtigen.
- 1.12 Die statischen Berechnungen sind durch einen staatlich anerkannten Prüfingenieur für Baustatik rechtzeitig vor Baubeginn zu prüfen. Der Prüfbericht und die Prüfbemerkungen in den statischen Berechnungen sind bei der Bauausführung zu beachten. Der Planfeststellungsbehörde sind die Prüfberichte auf Verlangen vorzulegen.
- 1.13 Die Bauausführung hat auf der Grundlage der einschlägigen DIN-Vorschriften nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Berücksichtigung

der Ergebnisse der geprüften statischen Berechnung, den Baugrunderkundungen und den ggf. erforderlichen Materialprüfungen bzw. den einschlägigen Qualitätsdokumentationen zu erfolgen. Die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt ist anzuwenden. Für die technische Ausbildung der Anlagen, die Lastannahme zur Bemessung usw. sind die einschlägigen Gesetze, DIN-Normen sowie die EA-Ufereinfassungen und EA-Pfähle zu beachten. Hinsichtlich des Arbeitsschutzes sind die einschlägigen Vorschriften zu berücksichtigen. Alle Anlagen müssen jederzeit den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die TdV hat dies durch geeignete Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen. Die Inbetriebnahme des Anlegers ist mit dem GAA und dem WSA abzustimmen.

- 1.14 Die Planfeststellungsbehörde behält sich in allen Punkten, in denen der Antrag oder die Nebenbestimmungen dieses Bescheides eine Abstimmung zwischen Beteiligten und der TdV vorgeben, eine abschließende Entscheidung für den Fall der Nichteinigung vor.
- 1.15 Bei der Baumaßnahme müssen die Teile der Baustelle an Land und zu Wasser, auf denen unbeteiligte Personen gefährdet werden können, abgegrenzt und durch Hinweis- und Warnzeichen gekennzeichnet sein. Soweit es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, muss die Baustelle ganz oder teilweise mit Bauzäunen abgegrenzt sein. Öffentliche oder öffentlich zugängliche Verkehrsflächen sind während der Bauzeit verkehrssicher zu unterhalten.
- 1.16 Für die Baumaßnahme ist ein Bautagebuch zu führen, in dem Bauzeiten, Baufortschritt, Einsatzzeiten von Geräten und Personal, Protokolle von Baubesprechungen, Planungsänderungen sowie Besonderheiten (z. B. Bauunterbrechungen, Hindernisse, Unfälle) zu dokumentieren sind.
- 1.17 Nach Fertigstellung der Maßnahme ist diese so zu vermessen, dass die Ergebnisse in die Karten der Vermessungs- und Katasterverwaltung des Landes übernommen werden können.
- 1.18 Nach Fertigstellung und vor Inbetriebnahme der Anlage sind der Planfeststellungsbehörde, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde Bestandspläne der Anlage einschließlich aller wesentlichen Einrichtungen (z. B. Plan der Festmacheeinrichtungen) je 1-fach in Papierform sowie digital zu übersenden.
- 1.19 Bei endgültiger Einstellung des Anlegerbetriebes hat die TdV für einen ordnungsgemäßen und fachgerechten Rückbau des Anlegers im Rahmen der dann gültigen Vorschriften zu sorgen. Der Anleger ist vollständig zurückzubauen und der ursprüngliche Zustand der Bundeswasserstraße wiederherzustellen. Die Anforderungen an den Rückbau gelten entsprechend dieser Planfeststellung, sofern dazu nicht weitere Nebenbestimmungen zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden.

#### A.IV.2. Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft

- 2.1 Es ist durch geeignete Schutz-, Vermeidungs- und Kontrollmaßnahmen sicherzustellen, dass eine Meeresboden-, Wasserstraßen- bzw. Gewässerverunreinigung durch die in den Maschinen, Geräten und Fahrzeugen vorhandenen wassergefährdenden Stoffe (z. B. Hydrauliköl, Schmieröl, Kühlflüssigkeit, Kraftstoff) unter Beachtung des Standes der Technik vermieden wird. Insbe-

sondere sind die Maschinen, Geräte und Fahrzeuge arbeitstäglich auf austretende Stoffe zu kontrollieren. Schäden sind umgehend zu beseitigen und der zuständigen Wasserbehörde anzuzeigen. Stellen, an denen mit Tropfverlusten zu rechnen ist, sind zu kapseln.

Bei Schadstoffunfällen (Auslaufen von Öl, Hydrauliköl, Diesel usw.) an Land oder im Wasser sind Sofortmaßnahmen zur Begrenzung der Umweltschäden einzuleiten, d. h.

- Stoppen der Emissionen,
  - Abgrenzen des Immissionsortes,
  - Entfernen der kontaminierten Bestandteile und
  - Kontrolle des Immissionsortes.
- 2.2 Die gesetzlichen Anforderungen an Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind einzuhalten. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- 2.3 Es ist sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial (z. B. Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt etc.) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe von der Baustelle, den Baugeräten oder aus Vorratsbehältern (z. B. für Hydrauliköl etc.) in das Gewässer gelangen können.
- 2.4 Soweit vorgesehen sind für den Schutz der metallischen Wasserbauteile umweltverträgliche Korrosionsschutzmittel zu verwenden, um Schadstofffreisetzungen zu reduzieren.
- 2.5 Bei Sturmflut- und Eisgefahr sind Vorkehrungen zu treffen, die ein Abtreiben von Anlagenteilen, Lagergut oder sonstigen Gegenständen von dem Anleger und den Baugeräten in das Gewässer verhindern.
- 2.6 Abfälle sind nach den Grundsätzen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) unter Beachtung der Abfallhierarchie des § 6 KrWG zu vermeiden, nicht vermeidbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Nicht vermeidbare oder nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen.
- 2.7 Baubehelfe oder ähnliches sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen.
- 2.8 In Baumaschinen ist ausschließlich die Verwendung von biologisch schnell abbaubaren Hydraulikflüssigkeiten nach ISO 15380 zulässig. Ist eine Verwendung von biologisch schnell abbaubaren Hydraulikflüssigkeiten aus technischen Gründen nicht möglich, hat die örtliche Bauleitung in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (UBB) geeignete Risikominderungsmaßnahmen festzulegen, die gewährleisten, dass im Falle eines unerwarteten Hydrauliklecks der Eintrag von wassergefährdenden Stoffen ins Gewässer weitestgehend vermieden wird.
- Die BG-Regel 237 „Hydraulik-Schlauchleitungen – Regeln für den sicheren Einsatz“ ist zu berücksichtigen.

## 2.9 Beweissicherung

### a) Strömungsverhältnisse

Da gemäß IMP-Bericht 429 lokale Änderungen der Strömungsverhältnisse, insbesondere bei Betrieb der FSRU durch eine verstärkte Schattenwirkung aus Bestandsbauwerk, LNG-Terminal und FSRU erwartet werden, sind ab sofort jährlich ADCP-Strömungsmessungen auf den beiden Jade-Weser-Port-Beweissicherungsprofilen 13+750 und 11+500 über einen Zeitraum bis 5 Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens und Inbetriebnahme der FSRU durchzuführen und zu dokumentieren. Die Messung 2022 hat zeitnah, jedoch in jedem Falle vor Platzierung der FSRU am Terminal zu erfolgen.

Die Ergebnisse sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen und zu bewerten und der Planfeststellungsbehörde zeitnah vorzulegen.

### b) Bathymetrie und Sedimentstrukturen

Da neben den unmittelbaren baubedingten Änderungen in der Unterwassertopographie auch morphologische Nachlaufreaktionen zu erwarten sind und darüber hinaus morphologische Entwicklungstrends bestehen, hat die TdV für eine Fortschreibung der morphologischen Trendanalyse entsprechende Peilungen durchzuführen, die mindestens den prognostizierten Wirkraum des Bestandsbauwerks und des Planvorhabens abdecken (Ausnahme bildet hier lediglich der ufernahe Teil des Wirkraums bis zu einer Tiefenlinie von NHN – 5 m, der im Bereich nicht maßgebender Wirkungen des Bestandsbauwerks liegt). Die Peilungen sind ab sofort in etwa halbjährlichem Abstand bis 5 Jahre nach Fertigstellung des Planvorhabens und Inbetriebnahme der FSRU durchzuführen und zu dokumentieren. Zu erfassen sind neben der Bathymetrie auch die Rückstreuintensität (Beam time Series und Beam Average) zur Ableitung der Sedimentstrukturen des Meeresbodens durch hochfrequente Fächerecholotaufnahmen. Die erfassten Daten sind dem Gewässerkundlichen Landesdienst (GLD) der Betriebsstelle Brake-Oldenburg des NLWKN digital zu übermitteln. Die konkrete technische Durchführung und der genaue Peilbereich sind mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.

Die Ergebnisse der bathymetrischen Untersuchungen sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen, zu bewerten und der Planfeststellungsbehörde zeitnah vorzulegen.

Im Bereich des gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops sind darüber hinaus zur Erfassung und Charakterisierung der Sediment- bzw. Substratveränderungen die Rückstreudaten zu analysieren und zu bewerten (siehe hierzu auch Nebenbestimmung A.IV.5.7).

### c) Kolkschutzmonitoring

Es ist ein Kolkschutzmonitoring im Bereich der Pfahlgründungen des neuen Anlegers über einen Zeitraum von zunächst 5 Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens durchzuführen. Dazu ist die Bathymetrie im Baufeld und seinem morphologisch beeinflussten Umfeld vor Beginn der Baumaßnahme aufzu-

nehmen. Die Peilungen dienen der Erkennung von aufkommenden Gefährdungen für das Bestandsbauwerk und der Baumaßnahme selbst. Damit müssen die Messungen so ausgelegt werden, dass Kolkstrukturen an den Pfahlbauwerken sicher abgebildet werden können. Unmittelbar nach Abschluss der Pfahlarbeiten ist die Kolkentwicklung und die Kolkzuschutzwirkung durch bathymetrische Aufnahmen in ausreichend dichten Zeitabständen aufzunehmen und in einem Bericht zu dokumentieren. Hierfür ist zunächst von einem 14-tägigen Peilintervall auszugehen, der je nach Kolkentwicklung fachgutachterlich angepasst werden kann. Darüber hinaus liefern auch Sturmflutsituationen ein erhöhtes Kolkpotential, so dass nach derartigen Ereignissen zeitnah Sonderpeilungen durchzuführen sind, wenn örtlich verfügbare Pegelmessungen einen Tidesieg oder -fall von mehr als 6 m während einer Tide ausweisen. Sollten Auskolkungen über das zulässige bzw. prognostizierte Maß hinaus auftreten, ist die Planfeststellungsbehörde, das GAA und das WSA zu informieren.

Die Ergebnisse sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen und zu bewerten und der Planfeststellungsbehörde, dem GAA und dem WSA zeitnah vorzulegen.

#### d) Kolkmonitoring an der bestehenden UVG-Brücke

Es ist ein Kolkmonitoring in potentiell betroffenen von der Einwenderin Nr. 2 genutzten Hafengebieten bzgl. maßnahmebedingter Auswirkungen auf die Bathymetrie durchzuführen. Dazu ist die Bathymetrie im Bauort und seinem morphologisch beeinflussten Umfeld des Bestandsbauwerks der UVG-Brücke vor Beginn der Baumaßnahme und halbjährlich in den nachfolgenden 5 Jahren aufzunehmen. Sollten Auskolkungen über das zulässige bzw. prognostizierte Maß hinaus auftreten, sind die Planfeststellungsbehörde, das GAA und das WSA zu informieren.

Die Ergebnisse sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen und zu bewerten und der Planfeststellungsbehörde, dem GAA und dem WSA zeitnah vorzulegen.

### A.IV.3. Nebenbestimmungen zum Küstenschutz

- 3.1 Durch die Errichtung, die Unterhaltung und den Betrieb der Anlagen darf die Durchführung von Küstenschutzmaßnahmen und dürfen die Belange des Küstenschutzes nicht beeinträchtigt werden.
- 3.2 Die Baustelle ist sturmflutsicher zu betreiben. Bei erhöhten Sturmflutgefahren sind alle beweglichen Gegenstände (z. B. Baumaschinen, Geräte, Baustoffe) so zu lagern, dass sie im Sturmflutfall nicht zu einer Gefährdung der Küstenschutzanlagen oder zu einer Beeinträchtigung der Gewässerqualität führen können.

#### A.IV.4. Nebenbestimmungen zu strom- und schiffahrtspolizeilichen Belangen sowie zum Hafenbetrieb

Neben den unter A.IV.1 aufgeführten Nebenbestimmungen sind folgende Bedingungen und Auflagen zusätzlich zur Erhaltung der Bundeswasserstraße als Verkehrsweg und zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs erforderlich:

##### 4.1 Allgemeine Auflagen und Bedingungen

- 4.1.1 Das Vorhaben ist gemäß den im Bescheid des WSA Nr. 8/22 vom 04.05.2022, Az.: 3213SB3-213 3-SSG 8/22 für verbindlich erklärten Unterlagen durchzuführen.
- 4.1.2 Die TdV hat das WSA bei Änderungen der Vertretungsverhältnisse in Vorbereitung einer Übertragung dieser Zulassung rechtzeitig vorab zu unterrichten.
- 4.1.3 Die TdV hält das WSA frei von Forderungen Dritter, die diese im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der Anlage geltend machen.

##### 4.2 Auflagen und Bedingungen für die Errichtung

- 4.2.1 Die TdV hat dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend einen aktualisierten Bauzeitenplan unter Angabe der zeitlichen Durchführung der Arbeiten und der an den Arbeiten beteiligten Fahrzeugen und Geräten vorzulegen. Der Bauzeitenplan ist regelmäßig zu aktualisieren.
- 4.2.2 Während der Bauphase müssen regelmäßig Abstimmungs- und Informationsgespräche zwischen der TdV, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde stattfinden. Die Termine hat die TdV rechtzeitig mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde abzustimmen.
- 4.2.3 Vor dem Verschleppen von Anlagenteilen (Antransport über See) ist die Verkehrszentrale Wilhelmshaven (VZ) rechtzeitig vor dem Einlaufen in die Jade vom verantwortlichen Schiffsführer des Transportfahrzeuges über UKW-Kanal 63 oder 20 („Jade Traffic“) über das Vorhaben zu unterrichten. Entsprechend ist die zuständige Hafenbehörde („Wilhelmshaven Port Office“/ Hafenbüro) über UKW-Kanal 11 zu informieren. Das Transportfahrzeug hat während des gesamten Transports auf einem der o. g. UKW-Kanäle (VZ sowie Hafenbüro) hörbereit zu sein.
- 4.2.4 Vorhaben, die die Rücksichtnahme der Schifffahrt erfordern, sind rechtzeitig, mindestens jedoch einen Tag vor Beginn der Arbeiten, der VZ und dem Hafenbüro über die o. g. UKW-Kanäle oder per Telefon (VZ: 04421/489281; Hafenbüro: 04421/40980999) zu melden.
- 4.2.5 Durch die Errichtung der Anlage dürfen die Unterhaltungsarbeiten an der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigt und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs weder behindert noch gefährdet werden. Eventuelle Havarien sind dem WSA unverzüglich zu melden. Den Anweisungen der VZ oder den Beauftragten des WSA und/ oder der zuständigen Hafenbehörde ist Folge zu leisten.
- 4.2.6 Im Bereich von 500 m um den Standort der Anlage ist beweissichernd eine Peilung des Gewässergrundes vorzunehmen. Die Ergebnisse (Peilpläne,

Messergebnisse) sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Sie sind verbindlich für die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung. Die Peilpläne sind im Maßstab 1:1.000 anzu fertigen. Der Linienabstand hat maximal 20 m zu betragen (Ausnahme: flächendeckende Peilungen mit einem Fächerecholot).

- 4.2.7 Die Beweissicherung hat den Parameter Strömung zu berücksichtigen. Um Veränderungen im System verifizieren zu können, ist eine Nullvariante zu ermitteln.
- 4.2.8 Das WSA ist über alle Vorhaben und Maßnahmen im Rahmen der Bauausführung zu unterrichten, sofern diese geeignet sind, Auswirkungen auf den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße sowie den sicheren Verkehrsablauf haben zu können.
- 4.2.9 Die an den Bauarbeiten beteiligten Fahrzeuge sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unter Nennung der wesentlichen Daten (Name, Rufzeichen, Länge, Breite, Tiefgang), des Einsatzortes sowie der Einsatzdauer schriftlich und rechtzeitig vor Baubeginn bekannt zu geben. Der Einsatz o.g. Fahrzeuge ist vorab mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde abzustimmen. Die am Bau beteiligten Fahrzeuge müssen auf den UKW-Kanälen 16 und 20 ständig für die VZ und auf UKW-Kanal 11 (für die zuständige Hafenbehörde) ansprechbar sein.
- 4.2.10 Die TdV hat die im Bau befindliche Anlage im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter blendungsfrei so zu beleuchten, dass sie für die Schifffahrt zu erkennen ist.
- 4.2.11 Alle während der Errichtung verwendeten Zeichen und Beleuchtungseinrichtungen – auch solche die nur zeitweise in Betrieb sind (z. B. Arbeitsstättenbeleuchtung) – dürfen die Schifffahrt nicht blenden oder zu Spiegelungen oder Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen führen. Die Beeinträchtigung der Wirkung durch o. g. Zeichen und Beleuchtungseinrichtungen ist grundsätzlich auszuschließen.
- 4.2.12 Die TdV ist für die Ermittlung, Erkundung und ggf. Beseitigung möglicher Hindernisse, Wracks oder sonstiger Objekte (u. a. Munition) in dem von ihr in Anspruch genommenen Bereichen (Hafenbereich und Zufahrt) selbst verantwortlich.
- 4.2.13 Mit Beendigung der Bauarbeiten hat die TdV alle eingesetzten Geräte und Hilfsmittel restlos zu entfernen. Die restlose Entfernung ist durch die TdV in geeigneter Weise zu dokumentieren und dem WSA sowie der zuständigen Hafenbehörde im Rahmen der Abnahme darzustellen.
- 4.2.14 Zum Abschluss der Bauarbeiten ist eine weitere Peilung gemäß den Bestimmungen der Nr. 4.2.6 und der Nr. 4.2.7 vorzunehmen und vorzulegen.

#### 4.3 Kennzeichnung der Anlage

- 4.3.1 Die TdV darf an dem Bauwerk, außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und vom WSA genehmigten Schifffahrtszeichen, keine Zeichen und Lichter anbringen, die die Schifffahrt stören, insbesondere zu Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen können, deren

- Wirkung beeinträchtigen, oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen oder Spiegelungen irreführen oder behindern.
- 4.3.2 Die Sichtbarkeit der Schifffahrtszeichen und ihrer Befeuerung darf nicht verdeckt oder eingeschränkt sowie ihre Kennung nicht verfälscht werden.
- 4.3.3 Die Nachtkennzeichnung der Anlage mit Hindernis- und Gefahrenfeuern nach den Erfordernissen der Luftfahrt (Lichtfarbe rot) darf zu keinen Verwechslungen mit benachbarten Schifffahrtszeichen führen.
- 4.3.4 Die Beleuchtung der Anlage ist gemäß EN 13201 auszulegen. Es ist sicherzustellen, dass eine Blendung der passierenden Schifffahrt und Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen ausgeschlossen sind.
- 4.3.5 Die Beleuchtung der Anlage muss bei Sichtweiten unter 1.000 m sowie jeweils eine Stunde vor Sonnenuntergang automatisch ein- bzw. eine Stunde nach Sonnenaufgang automatisch ausgeschaltet werden.
- 4.3.6 Bei Verschlechterung der Sichtverhältnisse (bis zu einer Sichtweite von 1.000 m) muss die Möglichkeit bestehen, die Leuchten auch außerhalb der festgelegten Zeiten (s. o.) zu schalten.
- 4.3.7 Die Endpunkte des Bauwerks sind im Norden und Süden zum Zweck des Objektschutzes zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sowie bei Sichtweiten unter 1.000 m indirekt anzustrahlen.
- 4.3.8 Bei Stromausfall / Ausfall der Kennzeichnung und / oder der Beleuchtung ist die Verkehrszentrale Wilhelmshaven unverzüglich zu benachrichtigen und eine Notbeleuchtung zur Kenntlichmachung für die Schifffahrt zu aktivieren.
- 4.4 Auflagen und Bedingungen für die Unterhaltung und den Betrieb der Anlage
- 4.4.1 Die Anlage darf erst nach erfolgter Abnahme durch das WSA und der zuständigen Hafenbehörde in Betrieb genommen werden. Diese Abnahme ersetzt nicht andere, nach sicherheits- und ordnungsbehördlichen Vorschriften erforderliche Abnahmen. Die Abnahme ist schriftlich zu beantragen.
- 4.4.2 Die TdV hat die Anlage entsprechend der geprüften Unterlagen zu unterhalten und zu betreiben, sofern nachstehend nichts davon Abweichendes bestimmt ist.
- 4.4.3 Durch die Unterhaltung und den Betrieb der Anlage dürfen die Unterhaltungsarbeiten an der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigt und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs weder behindert noch gefährdet werden. Eventuelle Havarien sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich zu melden. Den Anweisungen der VZ sowie den der Beauftragten des WSA und / oder der zuständigen Hafenbehörde ist Folge zu leisten.
- 4.4.4 Betriebsstilllegungen von mehr als 2 Monaten sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde mit entsprechenden Erläuterungen mitzuteilen.
- 4.4.5 Besondere Vorfälle in der Bundeswasserstraße im Bereich der Anlage sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend zu melden.

- 4.4.6 Die TdV hat dafür zu sorgen, dass beim Betrieb der Anlage keine Stoffe in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Wasserstraße beeinträchtigen.
- 4.4.7 Ungeachtet weiterer Verpflichtungen hat die TdV Veränderungen oder Erweiterungen der Anlage sowie größere Reparaturarbeiten (z. B. das Auswechseln von Fendern) rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde anzuzeigen. Dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde sind – soweit für o. g. Maßnahmen erforderlich – geprüfte statische Nachweise, gründungsmechanische Berechnungen, Prüfvermerke sowie Ausführungsunterlagen anderer Sachverständiger rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Verfügung zu stellen.
- 4.4.8 Soweit für den Betrieb der Anlage oder von Anlagenteilen regelmäßige Prüfungen durch Sachverständige vorgeschrieben sind, ist das Ergebnis der Prüfung dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend mitzuteilen.
- 4.4.9 Die Anlage ist Beauftragten des WSA und der zuständigen Hafenbehörde jederzeit zugänglich zu machen, die erforderlichen Inspektionen sind zu dulden. Für die erforderlichen Inspektionen benötigte Geräte sind zur Verfügung zu stellen. Auskünfte, die für die Überwachung dieser Auflagen und Bedingungen erforderlich sind, sind zu erteilen und die benötigten Unterlagen bereitzustellen. Die Kosten für besondere und außergewöhnliche Überwachungsmaßnahmen hat die TdV zu tragen. Art und Umfang der Maßnahmen legt das WSA nach pflichtgemäßem Ermessen fest.
- 4.4.10 Reparatur- und Wartungsarbeiten, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie den Zustand der Bundeswasserstraße beeinträchtigen könnten (z. B. das Auswechseln von Fendern) sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vorab anzuzeigen.
- 4.4.11 Die TdV hat dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde die Person schriftlich zu benennen, die für den Betrieb der Anlage verantwortlich ist und ihre Erreichbarkeit jederzeit sicherzustellen. Die erforderlichen Telefon-, Faxnummern, E-Mail-Adressen usw. sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde vor Inbetriebnahme der Anlage schriftlich mitzuteilen.
- 4.4.12 Es sind eine Hafenbenutzungsordnung sowie eine Hafenbetriebsordnung im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde zu erstellen. Diese sind vor Inbetriebnahme der Anlage durch die zuständige Hafenbehörde in Kraft zu setzen. Die o. g. Ordnungen müssen das Lösen der Sliphaken regeln sowie Anordnungen für die Sicherheitszonen (Hazardous-, Safety-, Monitoring and Security- und Marine (Exclusion) Zone) regeln. Des Weiteren müssen die o. g. Ordnungen Notfallpläne beinhalten, die alle Anleger an die Umschlaganlage Voslapper Groden umfassen. Weiterhin sind Gefahrenabwehrpläne zu erstellen (u. a. bzgl. des FiFi-Tugs). Schlepperassistenz hat durch Ex-geschützte Schlepper zu erfolgen. Die Sprechfunkverbindung zwischen der Anlage, den an ihr liegenden Schiffen und der VZ sowie dem Hafenbüro ist durchgehend zu gewährleisten.

- 4.4.13 Änderungen an den vorgenannten Regelwerken haben im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde zu erfolgen. Die geänderten Regelwerke sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend nach ihrer Erststellung vorzulegen. Die geänderte Hafenbenutzungsordnung und / oder die geänderte Hafenbetriebsordnung ist jeweils durch die zuständige Hafenbehörde in Kraft zu setzen.
- 4.4.14 Die im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde erstellten Alarm- und Notfallpläne für die Anlage, sind vor Inbetriebnahme der Anlage dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde vorzulegen. Es sind Alarmierungsverfahren zu entwerfen, die die Verteilung der Informationen und die Abarbeitung eines Notfalls sicherstellen. Auf die IMO Resolution A.949 (23), Ziff. 3.4 – 3.8, „Generic assessment and preparatory measures“, insbesondere 3.6 (contingency plans = Notfallpläne) und 3.7 (information sharing communication = Verteilung der Informationen, Kommunikation(-pläne), Alarmierungsverfahren) wird hingewiesen.
- 4.4.15 Änderungen an den unter 4.4.12 bis 4.4.14 genannten Plänen haben im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde zu erfolgen. Die geänderten Pläne sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend nach ihrer Erststellung vorzulegen.
- 4.4.16 Folgende Sicherheitssysteme sind einzurichten:
- ESD (Emergency Shut Down)
  - ERC (Emergency Release Coupling)
  - Gas- und Feuermeldesysteme
- 4.4.17 Die TdV hat die Anlage so einzurichten, dass ein sicheres An- und Ablegen bzw. Liegen jederzeit möglich ist. Insbesondere hat sie die Anlage mit einer genügenden Anzahl von ausreichend bemessenen Festmache- und Anlegevorrichtungen auszustatten. Ausführungszeichnungen sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig zur Baufreigabe vorzulegen.
- 4.4.18 Die TdV hat die Festmache- und Anlegevorrichtungen auf der Anlage so zu konzipieren, dass – auch unter extremen Wind-, Wetter- und Tideverhältnissen – alle Schiffe unter Berücksichtigung der maximal möglichen Lateralfäche, sicher an der Anlage liegen. Die Anordnung und Belastung von Doppel-, Dreifachsliphaken, Pollern, Sturmpollern, Haltekreuzen, Fendern, Reibepfählen, Steigleitern und sonstigen Ausrüstungsteilen hat entsprechend den „Empfehlungen des Arbeitsausschusses Ufereinfassungen“, der Hafenbautechnischen Gesellschaft e. V. und der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e. V. - in der aktuellen Fassung - zu erfolgen. Die Sliphaken müssen für eine Fern- bzw. Schnellauslösung eingerichtet sein. Die vorgesehene Ausrüstung ist mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vorab abzustimmen.
- 4.4.19 Die TdV hat durch einen anerkannten Sachverständigen die technischen Anforderungen für ein sicheres Liegen der Bemessungsschiffe (FSRU und Gastanker) gem. 4.4.29 und 4.4.30 zu ermitteln und dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde die Ergebnisse in Form eines Gutachtens rechtzeitig vor Annahme des ersten Fahrzeugs vorzulegen.

- 4.4.20 Die Anlage ist mit geeichten Mess- und Anzeigevorrichtungen zur Überwachung der Annäherungsgeschwindigkeit und den Schiffsabstand zur Anlage auszustatten. Diese sind so einzurichten und zu betreiben, dass sie vom Schiff aus einzusehen sind. Die Reichweite der Messvorrichtungen hat mindestens 25 m zu betragen.
- 4.4.21 Die TdV hat ein geeichtes, registrierendes Strömungsmessgerät im Bereich der Anlage, in Liegeplatznähe, an einer geeigneten und ungestörten Stelle, mit einer optischen Anzeige einzurichten und zu betreiben.
- 4.4.22 Darüber hinaus ist eine geeichte, registrierende Messeinrichtung für Windgeschwindigkeit und -richtung im Bereich der Anlage, in Liegeplatznähe, an einer geeigneten und ungestörten Stelle, mit einer optischen Anzeige zu betreiben. Zusätzlich ist an einer geeigneten und für die Schifffahrt gut sichtbaren Stelle ein Windsack aufzustellen.
- 4.4.23 Die TdV hat ein geeichtes, registrierendes Wasserstandsmessgerät im Bereich der Anlage, in Liegeplatznähe, an einer geeigneten und ungestörten Stelle, mit einer optischen Anzeige einzurichten und zu betreiben.
- 4.4.24 Die TdV hat auf der Anlage, in Liegeplatznähe, gut sichtbar eine Tafel aufzustellen, auf der die vorhandene Wassertiefe (geringste Tiefe) in der Liegewanne unter SKN angegeben ist.
- 4.4.25 Es ist sicherzustellen, dass die jeweiligen Messdaten der o. g. Messgeräte auf Anforderung jederzeit den die Umschlaganlage anlaufenden oder an ihr liegenden Schiffen auf dem Sprechfunkweg durch den Hafenkapitän oder dessen Beauftragte übermittelt werden können.
- 4.4.26 Zur Überwachung des Trossenzuges wird eine Trossenzugmessanlage auf der Anlage eingerichtet und so betrieben, dass eine Überlastung der Festmacheleinen oder ein Abreißen von Leinen der FSRU und / oder des Gastankers sofort bemerkt wird und entsprechende Maßnahmen (z. B. Stützschiefer) eingeleitet werden können. Im Falle eines Abreißen von Festmacheleinen ist umgehend die VZ zu benachrichtigen.
- 4.4.27 Die Umschlaganlage dient dem Umschlag von Flüssiggas. Die Genehmigung anderer Umschlaggüter ist dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vorher anzuzeigen.
- 4.4.28 Schiffe, die an der Anlage festmachen müssen eine parallele Bordwand von mindestens 150 m haben.
- 4.4.29 Die maximal zulässigen Abmessungen der FSRU am Anleger sind wie folgt:
- Länge über alles: 300 m
  - Breite: 55 m
  - Tiefgang: 12 m
- 4.4.30 Die maximal zulässigen Abmessungen der an der FSRU anzunehmenden Schiffe sind wie folgt:
- Länge über alles: 345 m
  - Breite: 55 m
  - Tiefgang: 12 m

- 4.4.31 Die TdV darf nur solchen Fahrzeugen das Anlegen an der Anlage gestatten, für die die vorhandene Wassertiefe (tatsächlich vorhandene Sohltiefe in der Liegewanne) ausreichend ist. Eine Unterkieelfreiheit (underkeel clearance) von einem Meter ist zu jeder Zeit - auch unter ungünstigsten Tide- und Windverhältnissen (Schlagseite) – zu gewährleisten.
- 4.4.32 Die zulässige Ausbautiefe der Liegewanne vor der Anlage beträgt 13,5 m unter SKN, die zulässige Ausbautiefe der Zufahrt zur Anlage (zwischen der Fahrrinne im Fahrwasser und der Liegewanne) beträgt 13 m unter SKN.
- 4.4.33 Die Vertäuung hat entsprechend des Vertäugutachtens und des vorzulegenden und mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde abgestimmten Mooringplanes zu erfolgen.
- 4.4.34 Landseitig sind ausreichend Leinen bereitzuhalten, um im Falle nicht genügenden schiffseigenen Leinenmaterials, die schiffseigenen Querleinen durch landseitige Leinen zu ersetzen oder z. B. im Falle von Starkwinderignissen (ab 7 Bft.) zusätzlich einzusetzen.
- 4.4.35 “Mixed mooring“, d. h. Leinen aus unterschiedlichen Materialien und mit unterschiedlichen Dehnungsverhalten innerhalb einer Leinengruppe sind nicht zulässig, wobei die Leinen, die zu einem Vertäupunkt bzw. Poller(-dalben) geführt werden als Leinengruppe zu bezeichnen sind.
- 4.4.36 Zur Sicherstellung einer optimalen Lastverteilung müssen innerhalb einer Leinengruppe die Leinen annähernd gleich lang sein.
- 4.4.37 Für den Fall, dass die schiffseigene Mooringausrüstung nicht den Anforderungen (Ausrüstung und Zustand) oder den allgemein anerkannten technischen Standards entspricht, sind bei Windgeschwindigkeiten von über 21 m/s (Bft 8-9) aus Nord über West bis Süd zwei Schlepper zur Entlastung des Vertäusystems (Stützschlepper) vorzuhalten.
- 4.4.38 Die TdV hat im Bereich der Liegewanne und der Zufahrt zur Anlage zweimal jährlich Peilungen des Gewässergrundes (230 kHz) zur Überprüfung der für die Nutzung erforderlichen Wassertiefen vorzunehmen und die Ergebnisse dem WSA in Form von Peilplänen umgehend vorzulegen. Die Peilungen müssen jeweils einmal im April und im September durchgeführt werden.
- 4.4.39 Die TdV hat die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich der Liegewanne sowie in der Zufahrt mittels Hopperbaggern herzustellen und zu unterhalten.
- 4.4.40 Für den Fall, dass die erforderlichen Wassertiefen nicht vorhanden sind, sind diese im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich wiederherzustellen und / oder Hindernisse zu beseitigen.
- 4.4.41 Werden durch die Anlage Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Wasserstraße verursacht, so hat die TdV die Beeinträchtigungen auf Verlangen des WSA und / oder der zuständigen Hafenbehörde zu beseitigen.
- 4.4.42 Baggerarbeiten sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unter Nennung des geplanten Zeitraumes, des geplanten Bereiches, der zu baggernden Menge sowie der einzusetzenden Baggerfahrzeuge (Liste der

Schiffsdaten) mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn schriftlich anzuzeigen.

- 4.4.43 Die Baggerungen sind mittels Hopperbaggern so durchzuführen, dass zu der Fahrrinne im Fahrwasser und zu den benachbarten Unterhaltungsbe-  
reichen glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.
- 4.4.44 Dem WSA sind Informationen über die erwartete Zusammensetzung des  
zu verbringenden Baggermaterials rechtzeitig und schriftlich vor dem erst-  
maligen Herstellen der Liegewanne und der Zufahrt sowie auf Anforderung  
des WSA vor Beginn der jeweiligen Unterhaltungsbaggerung vorzulegen.
- 4.4.45 Bei den Arbeiten anfallendes Baggergut ist im Falle seiner Eignung gemäß  
HABAK-WSV bzw. entsprechend aktuellerer Handlungsanweisungen zum  
Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern (Bericht ist dem WSA vor-  
zulegen) auf eine durch das WSA zu benennende Klappstelle nördlich einer  
Linie „Schillighörn – Leuchtturm Hohe Weg“ zu verbringen.
- 4.4.46 Nach Abschluss der Baggerarbeiten ist dem WSA unverzüglich eine Auf-  
stellung der jeweils verbrachten Baggergutmengen und, ggf. auf Anforde-  
rung des WSA, Baggerproben vorzulegen.
- 4.4.47 Dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde sind nach jeder Baggerung  
Kontrollpeilungen der Baggerbereiche umgehend nach der Erstellung der  
Peilpläne vorzulegen.

#### A.IV.5. Nebenbestimmungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege

- 5.1 Es ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) für die Baumaßnahmen des wasser-  
rechtlichen Gesamtvorhabens zu beauftragen und für die Dauer der Maß-  
nahme 1 durchzuführen. Aufgaben der UBB sind insbesondere die Koordina-  
tion und Überwachung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die  
Prüfung erforderlicher FCS-Maßnahmen sowie die Dokumentation möglicher  
negativer Umweltauswirkungen. Bei auftretenden Schwierigkeiten sind die  
Planfeststellungsbehörde und die zuständigen Unteren Naturschutzbehörden  
(UNB, hier Stadt Wilhelmshaven, Nationalparkverwaltung Niedersächsisches  
Wattenmeer und NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich  
4) umgehend zu informieren. Die Dokumentation der UBB ist in wöchentlichen  
Berichten zusammenzufassen und den Unteren Naturschutzbehörden sowie  
der Planfeststellungsbehörde auf elektronischem Weg zuzuleiten. Die Vorlage  
der Berichte an die Planfeststellungsbehörde und die Unteren Naturschutzbe-  
hörden hat spätestens an dem auf die dokumentierte Woche folgenden Don-  
nerstag zu erfolgen. In den wöchentlichen Berichten sind sämtliche Vergrä-  
mungsmaßnahmen zum Schutz der Meeressäuger und Fische mit „Pinger“,  
„Seal Scarer“, „Vibrationsrammen“ und „Soft-Start des Impulsrammens“ sowie  
die Phasen zwischen den Rammungen minutengenau pro Pfahl anzugeben.  
Die Berichte müssen die Einhaltung der Nebenbestimmungen 5.1 bis 5.4 do-  
kumentieren und beurteilen und sind von der seitens der TdV für die Organi-  
sation der Rammungen verantwortlichen Person zu unterschreiben. Die TdV  
hat einen Abschlussbericht der UBB über deren durchgeführte Leistungen und  
die aufgetretenen Konflikte der Planfeststellungsbehörde und den zuständi-  
gen Unteren Naturschutzbehörden spätestens vier Wochen nach Durchfüh-  
rung der Maßnahmen digital (PDF-Datei) vorzulegen.

- 5.2 Für die Durchführung der Maßnahmen sind jeweils die Bauweisen zu wählen, die im Rahmen des technisch Erforderlichen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild die geringste Beeinträchtigung mit sich bringen. Insbesondere sind die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung in Bezug auf die Auswirkungen des Lärms durch Rammarbeiten auf Meeressäuger (z. B. Schweinswale) und Fische (z. B. Finten) einzuhalten. Die durch Rammarbeiten entstehenden Schallimmissionen (Rammschall) im Wasserkörper, die für marine Säugetiere, insbesondere die schallsensitiven Schweinswale, potenziell schädigend sein können, dürfen in einer Entfernung von 750 m zur Rammstelle den Schallereignispegel (SEL<sub>5</sub>) mit dem Wert von 160 Dezibel (dB re 1µPa<sup>2</sup> s) und den Spitzenschalldruckpegel mit dem Wert von 190 Dezibel (dB re 1µPa) nicht überschreiten. Die vorherige Durchführung von Vergrämungsmaßnahmen – mittels Pinger, Seal Scarer oder vergleichbaren Vergrämungssystemen – ist vorzunehmen. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Vergrämung vor Beginn der Rammarbeiten ist folgende Vorgehensweise vorzusehen: Es sind 45 Minuten vor dem Rammstart Pinger und Seal Scarer zu Wasser zu lassen und der Pinger einzuschalten. Nach zehn Minuten ist der Seal Scarer einzuschalten und für 30 Minuten laufen zu lassen. Fünf Minuten vor Start der Rammungen darf der Seal Scarer wieder ausgeschaltet und dem Wasser entnommen werden, um eine Beschädigung des Gerätes zu verhindern. Bei Pausen zwischen den Rammarbeiten, die kürzer als 30 Minuten dauern, sind Pinger und Seal Scarer nicht erneut einzusetzen. Für das Einbringen der Pfähle ist zunächst, soweit gründungstechnisch möglich, das Vibrationsrammverfahren zu wählen. Sofern das Vibrationsrammverfahren gründungstechnisch nicht geeignet ist, ist das Impulsrammverfahren (schlagendes Rammen) zu verwenden. Das Impulsrammverfahren soll nur mit der absolut notwendigen Rammenergie betrieben werden, die erforderlich ist, um die Vorgaben gemäß Anlage 7 (Gründungsgutachten) einzuhalten. Die Rammarbeiten sind in der dafür geplanten Bauphase täglich bzw. vor dem erstmaligen Tagesbeginn durch einen „Soft-Start-Prozess“ mit verminderter Schlagenergie zu beginnen.
- 5.3 Sofern Rammarbeiten mit Rammenergien über 150 kJ zum Ende der Impulsrammungen der Pfähle mit einem Durchmesser von DN 2100 [mm] erforderlich werden, dürfen diese nur bei möglichst geringem Wasserstand im Zeitraum von drei Stunden vor bis drei Stunden nach dem Zeitpunkt des Tideniedrigwassers (bezogen auf den Pegel "Hooksielplate") durchgeführt werden. Sofern zwischen einzelnen Rammarbeiten eine Rammpause von mehr als 30 Minuten liegt, sind die zuvor beschriebenen Vergrämungsmaßnahmen mittels Pinger und Seal Scarer erneut vorab vorzunehmen. Die prognostizierten Schallimmissionen für das Rammen der Pfähle DN 2100 [mm] sind durch Unterwasserschallmessungen zu überprüfen.
- 5.4 Darüber hinaus sind die in dem Antrag dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für die Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG, für die Vermeidung von Umweltschäden nach § 2 Nr. 2 des Umweltschadengesetzes (USchadG), die Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sowie für die Vermeidung der Beeinträchtigungen der nach § 30

BNatSchG geschützten Biotop mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) umzusetzen.

- 5.5 Für die Maßnahmen 1, 2 und 3 wird abweichend vom LBP ein Kompensationsbedarf von 224.480 Werteinheiten festgesetzt. Dieser Bedarf beinhaltet abweichend vom LBP eine durch die Maßnahme 1 (Anlegerkopf) zu 20 % der Auswirkungen verursachte Beeinträchtigung auf das gesetzlich geschützte Biotop mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+). Dies ergibt für 20.880 m<sup>2</sup> (20 % von 104.400 m<sup>2</sup>) mit einem Verlust von zwei Wertstufen in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos ein Defizit von 41.760 Werteinheiten.
- 5.6 Die TdV hat bis zum 31.05.2024 zu prüfen, ob ein naturschutzfachlicher Ausgleich für die Kompensation der vorhabenbedingten erheblichen Beeinträchtigungen des gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopes mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) sowie der anderen durch die Maßnahmen 1, 2 und 3 verursachten erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung möglich ist. Dafür ist eine Maßnahmenplanung - wenn möglich bis zum Stadium der Genehmigungsplanung - bis zum 31.05.2024 der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Für die Beeinträchtigung des nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopes müssen Aufwertungsmaßnahmen zum Ausgleich auf gleicher Flächengröße (1:1) im Jadesystem als Teil des Küstenmeeres geplant und umgesetzt werden. Die Planung muss zusammen mit der Maßnahmenplanung des Zulassungsverfahrens der Uniper Global Commodities SE zur „Errichtung und zum Betrieb einer FSRU sowie der wasser- und landseitigen Anlageteile zur Anlandung und Regasifizierung von Flüssigerdgas (LNG) an der Umschlagsanlage Voslapper Groden (UVG)“ sowie im Benehmen mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde erarbeitet werden und ist der Planfeststellungsbehörde zur Festsetzung gemäß § 6 Nr. 1 LGG vorzulegen. Die dafür notwendigen Untersuchungen (siehe auch Nebenbestimmung A.IV.2.9 b)) zur Abgrenzung von Flächen für die Aufwertung sind in dem Umfang durchzuführen, dass eine Beurteilung der Kompensationsmöglichkeit erfolgen kann.
- 5.7 Die TdV hat im Jahre 2027 eine Bestandsaufnahme des aktuell im Plangebiet nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) durchzuführen. Diese Bestandsaufnahme ist mit der Erfassung aus dem Jahr 2020 von BioConsult (Stand: 26.10.2020) zu vergleichen. Unter Berücksichtigung der Rückstreudaten aus den unter A.IV.2.9 b) angeordneten Fächerecholotpeilungen sind die neuen Grenzen des Biotops darzustellen. Die Ergebnisse sind an die Planfeststellungsbehörde und an die zuständige Untere Naturschutzbehörde zu senden. Die Grenzen des geschützten Biotopes sind als GIS-Shape-Datei im Koordinatensystem UTM N32 (8 Stellen, EPSG 4647) zur Verfügung zu stellen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, aufgrund neuer Erkenntnisse weitere Maßnahmen im Sinne des § 30 Abs. 3 BNatSchG oder im Sinne des § 67 Abs. 3 BNatSchG festzusetzen.

- 5.8 Die TdV hat mit Ablauf von 5 Jahren ggü. der Planfeststellungsbehörde glaubhaft darzulegen, dass sich die Baggermengen und die Baggerfläche im Rahmen der Unterhaltung ggü. den im Antrag genannten Größen nicht wesentlich geändert haben. Dafür können auch die Angaben der unter A.IV.4.4.42 verfügbaren Nebenbestimmung verwendet werden. Bei einer Erhöhung der Flächengröße für die Unterhaltungsbaggerungen um mehr als 5 % hat die TdV eine mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abgestimmte Nachbilanzierung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen, die sich eine Festsetzung weiterer Maßnahmen nach § 15 BNatSchG vorbehält.

#### A.IV.6. Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz

- 6.1 Es ist sicherzustellen, dass die rechtlichen Vorgaben zum Immissionsschutz, u. a. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) sowie die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutz-VO) eingehalten werden. Die TdV hat darüber hinaus bei der Auftragsvergabe und über die Bauaufsicht darauf hinzuwirken, dass zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen möglichst nur Baumaschinen und Baufahrzeuge eingesetzt werden, die bezüglich Lärmemissionen und Erschütterungen den aktuellen Normen nach DIN oder sonstigen normengleichen Regelungen entsprechen.

Abweichungen von vorstehenden Maßgaben sind vorab mit dem GAA abzustimmen.

- 6.2 Die Rammarbeiten dürfen nur am Tage in der Zeit zwischen 07:00 und 20:00 Uhr durchgeführt werden. Soweit Bautätigkeiten betriebsbedingt nachts ausgeführt werden müssen, dürfen in der AVV Baulärm genannten Nachtwerte in Bereichen mit Wohnbebauung nicht überschritten werden. Für die Beurteilung ist die lauteste volle Nachtstunde (z. B. 01:00 bis 02:00 Uhr) zu Grunde zu legen. Gegebenenfalls weitergehende diesbezügliche Nebenbestimmungen insbesondere aus Naturschutzgesichtspunkten sind darüber hinaus zu beachten.

#### A.IV.7. Nebenbestimmungen zum Arbeitsschutz

- 7.1 Für die Errichtung des Anlegers und der zugehörigen Infrastruktur ist eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen. In der Gefährdungsbeurteilung sind insbesondere folgende Bereiche zu beurteilen und geeignete Maßnahmen im Gesundheits-, Sicherheits- und Umwelt-Plan (HSE-Plan) vorzusehen:

- a. Verkehrswege und Bewegungsflächen auf dem Anleger (Arbeitsstättenverordnung [ArbStättV], Technische Regeln für Arbeitsstätten [ASR])
- b. Ausbringen einer sicheren Landverbindung
- c. Beleuchtung (ASR A3.4)
- d. Kennzeichnung von Gefahrstellen (ASR A1.3)

Einzelheiten sind mit dem GAA abzustimmen.

- 7.2 Der Anleger muss mit Rettungsmitteln im Abstand von max. 100 m ausgestattet sein, z. B. Rettungsringe nach EN 14144 mit einer mind. 30 m langen, schwimmfähigen Leine im Halter nach EN 14145 oder Rettungsbälle. Des Weiteren müssen Rettungsstange, Plakat mit einer Anleitung zur Rettung und

Wiederbelebung Ertrinkender und Hinweistafeln für Notrufeinrichtungen vor-  
handen sein. Einzelheiten sind mit dem GAA abzustimmen.

- 7.3 Am Anleger müssen in einem Abstand von nicht mehr als 30 m Kaileitern vor-  
handen sein (Ausführung siehe DIN EN 14329; Fahrzeuge der Binnenschiff-  
fahrt - Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen). Einzelheiten sind mit  
dem GAA abzustimmen.
- 7.4 Fender müssen so angebracht sein, dass das Unterhaken kleinerer Schiffe  
bei Niedrigwasser vermieden wird und es somit nicht zu Gefährdungen von  
ArbeitnehmerInnen kommt. Ferner ist konstruktiv sicherzustellen, dass ein  
Verhaken der „Festmacherleine“ am Fender auszuschließen ist.
- 7.5 Die TdV hat rechtzeitig vor Baubeginn dem GAA im HSE-Plan darzulegen, wie  
unter Einhaltung der deutschen Arbeitsschutzbestimmungen bzw. entspre-  
chend dem Stand der Technik das geplante Bauvorhaben ausgestattet, ge-  
baut und betrieben werden soll, so dass die Sicherheit und der Gesundheits-  
schutz in jeder Projektphase gewährleistet ist. Der HSE-Plan ist fortlaufend zu  
aktualisieren und bedarf auch in jeder Fortschreibung der Zustimmung des  
GAA.
- 7.6 Für die Erweiterung des Anlegers der UVG-Brücke ist ein mit der Feuerwehr  
Wilhelmshaven abgestimmtes Flucht- und Rettungskonzept zu erstellen. Hier-  
bei sind sowohl die landseitige als auch die seeseitige Rettung zu berücksich-  
tigen. Der Ablauf der Evakuierung ist dezidiert, unter der Berücksichtigung der  
maximal anwesenden Personen, zu beschreiben. Im Konzept ist ebenfalls  
darzustellen, durch wen die Evakuierung erfolgen soll.
- 7.7 Für die Erweiterung des Anlegers der UVG-Brücke ist ein Alarm- und Gefah-  
renabwehrplan zu erstellen und mit der Feuerwehr Wilhelmshaven abzustim-  
men.

#### A.IV.8. Nebenbestimmungen zum Baurecht

Die Anforderungen gemäß den Bestimmungen der Verordnung über Sicherheit und  
Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) sind einzuhalten. Vor Beginn der Ein-  
richtung der Baustelle ist die Vorankündigung gemäß BaustellV dem GAA zu über-  
mitteln.

#### A.IV.9. Nebenbestimmungen zur Baggergutverklappung

- 9.1 Das Baggergut ist auf die Klappstelle "01" (OSPAR-Code 79) mit den Koordi-  
naten (WGS84):

53°55' 38,640' 'N      07°53' 17,100" E

53°54' 45,420" N      07°56' 34,500" E

53°54' 18,000" N      07°53' 17,100" E

zu verbringen.

- 9.2 Der Verklappungsmenge der Initialbaggerung darf 880.000 m<sup>3</sup> (Laderaumvo-  
lumen) nicht überschreiten.
- 9.3 Die Verklappungsmengen aufgrund der Unterhaltungserfordernisse im Rah-  
men des morphologischen Nachlaufs dürfen für die Jahre 2023 bis 2027 einen

Wert von 30.000 m<sup>3</sup>/a (Laderaumvolumen) nicht überschreiten. Unterhaltungsbaggerungen ab dem Jahr 2028 bedürfen einer separaten wasserrechtlichen Erlaubnis.

- 9.4 Die Entnahmebereiche sind unmittelbar vor und nach Durchführung der Baggerarbeiten zu peilen; die dokumentierten Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln.
- 9.5 Das Baggergut darf nicht punktuell eingebracht werden, sondern ist im Verklappungsgebiet zu verteilen, wobei hierzu die Ebbstromphase genutzt werden sollte. Dabei bewegt sich das Schiff entgegen der Strömungsrichtung.
- 9.6 Das Einbringen von Baggergut mit TBT-Gehalten > 60 µg/kg TS ist nicht zulässig. Das Baggergut darf keine Fremdstoffe enthalten.
- 9.7 Die Verklappungen haben gemäß den Anweisungen des WSA Weser-Jade-Nordsee zu erfolgen.
- 9.8 Die verklappten Baggergutmengen sind nach Laderaumaufmaß nachzuweisen und mit Datum und Uhrzeit fortlaufend zu erfassen und zu dokumentieren. Dabei sind die jeweiligen Tidekenterzeitpunkte und bei Verklappung von Schluffanteilen von mehr als 10 % auch Sauerstoffgehalt und Wassertemperatur zu notieren.
- 9.9 Die verklappten Baggermengen sowie die Ergebnisse der vorgenannten Untersuchungen und die Aufzeichnungen sind der Planfeststellungsbehörde in Berichtsform (PDF) spätestens 3 Monate nach Abschluss der jeweiligen Baggerarbeiten unaufgefordert vorzulegen.
- 9.10 Über die jährliche Einbringungsmenge hat die TdV gemäß Anforderungen der OSPAR- und HELSINKI-Kommission in dem jeweils folgenden Jahr zu berichten. Zum Bericht wird die TdV vom NLWKN – Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD) – Geschäftsbereich 3 der NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Heinestraße 1, 26919 Brake, jährlich aufgefordert. Dazu wird ihr das „Meldeformular für Baggergut für die OSPAR- und HELSINKI- Kommission“ in der jeweils gültigen Form übersandt. Hierzu ist der Planfeststellungsbehörde bis spätestens zwei Wochen nach Erlaubniserteilung ein/e zuständige/r Mitarbeiter/in mit Kontaktdaten zu benennen; Änderungen sind mitzuteilen. Eine Kopie der Meldungen hat die TdV dem WSA Weser-Jade-Nordsee zeitgleich mit dem Bericht an den Gewässerkundlichen Landesdienst (GLD) der Betriebsstelle Brake-Oldenburg des NLWKN zu übersenden.

## A.V. Zusicherungen

Die TdV hat zugesichert, dass sie selbständig die Kampfmittelsondierung und -räumung beauftragt hat und diese Arbeiten rechtzeitig vor Baubeginn abgeschlossen sein werden. Im Erläuterungsbericht wird unter Nr. 10, S. 45 ff., ausgeführt, dass eine Freiwasserfläche von ca. 730.000 m<sup>2</sup> sowie eine bestandsnahe Fläche von rd. 45.000 m<sup>2</sup> auf Kampfmittelfreiheit untersucht wird. Dabei soll das Vorgehen der Kampfmittelräumung der geplanten Baumaßnahme entsprechend angepasst auf den jeweiligen Bauabschnittsflächen erfolgen. Die baubegleitende Kampfmittelräumung während des Sedimentabtrags im Freiwasser soll bis Oktober 2022<sup>3</sup> abgeschlossen sein.

---

<sup>3</sup> siehe hierzu die Ausführungen im Erläuterungsbericht auf S. 46, letzter Absatz

## B. Begründung

### B.I. Sachverhalt / Verfahren

#### B.I.1. Antragsgegenstand / Umfang der Planfeststellung

##### 1. Beschreibung der Gesamtmaßnahme

An der Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG-Brücke) in der Jade vor Wilhelmshaven soll ein schwimmendes LNG-Import-Terminal zur Anlandung und Regasifizierung von Flüssigerdgas (LNG) errichtet und betrieben werden. Hierzu wird die bestehende UVG-Brücke in dem erforderlichen Umfang ertüchtigt. Das LNG-Import-Terminal soll als LNG-Tankschiff mit Regasifizierungsanlage (FSRU) ausgeführt werden, wobei die FSRU an einem neu zu errichtenden Anlegerkopf festgemacht wird. Der neue Anlegerkopf wird seeseitig vor den bestehenden Anleger 1 der UVG-Brücke errichtet. Die neue Anlegerinfrastruktur beinhaltet im Wesentlichen eine Umschlagsplattform, Anlege- und Vertäudalben, Laufstege und sonstige Anlegerbauten.

Das LNG wird mit LNG-Tankschiffen (LNG-Carrier) nach Wilhelmshaven transportiert und in die FSRU umgeladen. Die Ladekapazität der LNG-Tankschiffe reicht von 135.000 m<sup>3</sup> bis 180.000 m<sup>3</sup>. Der Umschlag des LNG vom LNG-Tankschiff in die FSRU soll über kryogene Schläuche erfolgen. Über das LNG-Import-Terminal sollen LNG-Mengen zur Erzeugung von jährlich rd. 7,5 Mrd. Nm<sup>3</sup> Erdgas importiert werden.

Die für die Regasifizierung des LNG benötigte Wärme wird aus dem Seewasser gewonnen. Ist die Seewassertemperatur nicht ausreichend für die Regasifizierung, wird benötigte Wärme durch erdgasbetriebene Dampferzeuger bereitgestellt. Das erzeugte Erdgas wird über eine vom LBEG planfestgestellte und zurzeit im Bau befindliche LNG-Anbindungsleitung von Wilhelmshaven nach Etzel (Gasversorgungsleitung Nr. 104)<sup>4</sup> geführt, wo eine Einspeisung in das Ferngasnetz erfolgt. Die Gesamtmaßnahme LNG-Terminal Wilhelmshaven untergliedert sich in vier selbständige Vorhaben und Zulassungsverfahren, die von unterschiedlichen Vorhabenträgerinnen bei verschiedenen Zulassungsbehörden geführt werden bzw. wurden:

- a) Planfeststellungsverfahren für die Errichtung und den Betrieb der LNG-Anbindungsleitung von Wilhelmshaven nach Etzel Wilhelmshaven-Anbindungsleitung (TdV: Open Grid Europe GmbH, Essen; Planfeststellungsbehörde: LBEG). Der Planfeststellungsbeschluss wurde durch das LBEG am 19.08.2022 erteilt.
- b) Immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren zur Errichtung und zum Betrieb einer FSRU sowie wasser- und landseitiger Anlagenteile zur Anlandung und Regasifizierung von Flüssigerdgas (LNG) an der „Umschlaganlage Voslapper Groden“ (UVG), Anleger 1 in 26388 Wilhelmshaven (TdV: Uniper Global Commodities SE, Düsseldorf; Genehmigungsbehörde: GAA Oldenburg).
- c) Wasserrechtliches Erlaubnisverfahren zur Einleitung von Ab- und Prozesswässern aus dem Betrieb einer FSRU in die Jade vor Wilhelmshaven (TdV: Uniper Global Commodities SE, Düsseldorf; Erlaubnisbehörde: NLWKN, Direktion, Geschäftsbereich 6, Oldenburg).

---

<sup>4</sup> Planfeststellungsbeschluss und wasserrechtliche Erlaubnisse des LBEG für die Errichtung und den Betrieb der LNG-Anbindungsleitung von Wilhelmshaven nach Etzel - Wilhelmshaven-Anbindungsleitung (WAL) der Open Grid Europe GmbH, Essen, vom 19.08.2022 - Az.: L1.4/L67301/01-32:07/2022-0013

- d) Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Ertüchtigung der Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG-Brücke) nebst Vertiefung des Zufahrtbereiches und der Liegewanne zum Betrieb eines schwimmenden LNG-Terminals (das vorliegende Verfahren).

## 2. Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens

Das wasserrechtlich zu beurteilende Vorhaben ist in drei Maßnahmen unterteilt:

1. Maßnahme 1: Änderung des bestehenden Umschlaganlegers Voslapper Groden (UVG): Errichtung und Betrieb eines Anlegerkopfes (einschließlich Umschlagplattform, Anlege- und Vertäudalben, Laufstegen) nordöstlich des bestehenden Anlegers 1 der UVG
2. Maßnahme 2: Vertiefung von 41,2 ha des insgesamt ca. 70 ha großen Zufahrtbereichs zwischen der bestehenden Fahrrinne und dem Anlegerkopf durch Ausbaggerung auf eine Tiefe von -15,5 mNHN (-13,0 mSKN)
3. Maßnahme 3: Vertiefung der bestehenden Liegewanne im Bereich des Liegeplatzes des neuen Anlegerkopfes durch Ausbaggerung auf eine Tiefe von -16,0 mNHN (-13,5 mSKN)

Für alle drei Maßnahmen und damit für das gesamte wasserrechtlich zu beurteilende Vorhaben hat die TdV die Zulassung nach § 68 WHG beantragt.

Eingeschlossen ist ferner der Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut in Küstengewässer gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 sowie § 10 des Wasserhaushaltsgesetzes – WHG (siehe Unterlage 20), und zwar für

1. die einmalige Unterbringung des Initialbaggergutes von bis zu 880.000 m<sup>3</sup> auf der Klappstelle 01 und
2. die Unterbringung von Baggergut auf der Klappstelle 01 aus der anlaufenden Unterhaltung des LNG-Terminals im Rahmen des prognostizierten morphologischen Nachlaufs nach Inbetriebnahme für zunächst 5 Jahre (2023 bis 2027) mit einer geschätzten Jahresmenge von ca. 30.000 m<sup>3</sup>.

Der Betrieb der FSRU und der damit zusammenhängenden Anlagenteile zum Betrieb des Liegeplatzes (wie Suprastruktur des LNG-Terminals, Verladeeinrichtungen und Bebauung) sowie die damit verbundenen Auswirkungen sind Gegenstand eines eigenständigen BImSchG-Verfahrens beim GAA. Die Einleitung von Abwasser aus dem Betrieb der FSRU ist ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, sondern diese wird in einem separaten wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren behandelt (Antragstellerin: Uniper Global Commodities SE, Erlaubnisbehörde: NLWKN).

Nachfolgend werden die o. g. drei Maßnahmen näher beschrieben.

### Bau eines Anlegers für die FSRU (Maßnahme 1)

Die Anlegerinfrastruktur wird vor dem bestehenden Anleger 1 der UVG-Brücke errichtet und beinhaltet im Wesentlichen eine Umschlagsplattform, Anlege- und Vertäudalben, Laufstege und eine Zugangsbrücke mit Unterstützungen und sonstige Anlegeranbauten.

### Umschlagsplattform (Maßnahme 1)

Die Umschlagsplattform dient als Arbeitsfläche für Betrieb, Wartung und Instandhaltung sowie zur Aufnahme der erforderlichen Suprastruktur.

Sie hat Abmessungen von 20 x 23 m bei einer Höhe der Plattformoberkante (außen) von +10,5 mNHN. Die Gründung der Plattform erfolgt über 20 Tragrohre mit einem Durchmesser von 1.220 mm und 8 Schrägpfähle mit einem Durchmesser von 711 mm. Die Plattform wird als Stahlbeton-Platte aus Fertigteilen und Ortbeton hergestellt. Der Zugang zur Plattform erfolgt vom Anleger 1 der UVG-Brücke über eine Zugangsbrücke.

### Anlege- und Vertäudalben (Maßnahme 1)

Die Anlege- oder Fenderdalben und die Vertäudalben sind dafür bemessen, dass die FSRU und ein längsseits liegendes LNG-Tankschiff unter normalen Betriebsbedingungen sicher festgemacht sind und betrieben werden können.

Die drei Anlegedalben F1 bis F3 haben Abmessungen von 10 x 10 m und eine Höhe von +8,0 m NHN. Für die Herstellung werden jeweils 16 Tragrohre mit einem Durchmesser von 1.220 mm gerammt. Zur Liegewanne bzw. zur FSRU hin, werden die Anlegedalben mit Fendertafeln versehen. Vom Anlegedalben F2 soll über einen Gangway-Tower der Zugang zur FSRU erfolgen.

Zur Vertäuerung der FSRU sind vier Dalben vorgesehen. Die inneren Vertäudalben P2 und P3 haben Abmessungen von 11 x 15 m und werden aus 12 Tragrohren mit einem Durchmesser von 1.220 mm und 13 Schrägpfählen mit einem Durchmesser von 711 mm hergestellt. Die äußeren Vertäudalben P1 und P4 haben Abmessungen von 10 x 10 m und werden aus 16 Tragrohren mit einem Durchmesser von 1.220 mm hergestellt. Die Oberkante der Vertäudalben liegt bei +8,0 m NHN.

### Laufstege mit Unterstützungen (Maßnahme 1)

Die Verbindung der Anlege- und Vertäudalben untereinander und mit der Umschlagsplattform, sowie die Verbindung der Umschlagsplattform mit dem Anleger 1 der UVG-Brücke wird über Laufstege bzw. über eine Zugangsbrücke sichergestellt. Für die Gründung dieser Bauwerke sind insgesamt 24 Tragrohre mit einem Durchmesser von 2.100 mm vorgesehen. Die Laufstege werden als Fluchtwege ausgebildet und dienen auch der Verlegung der Feuerlöschleitung sowie der Strom- und Kommunikationskabel.

An den Pfahlbauwerken wird eine baubegleitende Kalksicherung durchgeführt, da ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der FSRU Kolkstiefen von mehr als 10,0 m zu erwarten sind. Während der Baumaßnahme werden Peilungen durchgeführt, um aufkommende Gefährdungen für das Bestandsbauwerk und für die Baumaßnahme selbst rechtzeitig zu erkennen.

### Herstellung von Zufahrt und Liegewanne (Maßnahmen 2 und 3)

Um der FSRU und den LNG-Tankschiffen die sichere Zufahrt zum Anleger zu ermöglichen, wird ein ca. 70 ha großer Zufahrtsbereich zwischen der bestehenden Fahrrinne und dem Anlegerkopf auf einer Fläche von 41,2 ha vertieft. Die Tiefe des Zufahrtsbereichs ist mit -15,5 mNHN (-13,0 mSKN) so bemessen, dass die LNG-Tankschiffe wie auch die FSRU bei Tideniedrigwasser sicher manövrieren, an- und ablegen können. Im Bereich des Liegeplatzes der FSRU und des LNG-Tankschiffes am Anleger wird der Zufahrtsbereich zu einer Liegewanne auf -16,0 mNHN (-13,5 mSKN) vertieft, um auch bei extrem niedrigen Wasserständen ausreichend Bodenfreiheit (underkeel clearance) zu gewährleisten. Die bei der Initialbaggerung abzutragenden Baggermengen belaufen sich auf rd. 880.000 m<sup>3</sup> (Laderaumaufmaß). Diese sollen auf der WSV-Klappstelle 01 in der Nordsee verklappt werden. Im Zuge des prognostizierten morphologischen Nachlaufs sollen in den Jahren 2023 bis 2027 bis zu 30.000 m<sup>3</sup>/a (Laderaumvolumen) ebenfalls auf der WSV-Klappstelle 01 in der Nordsee verklappt werden.

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

#### B.1.2. Ablauf des Verfahrens

##### Vorinformationen und Hintergründe

Vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine soll die Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland von Gaslieferungen aus Russland schnellstmöglich reduziert werden. Als Alternative zu Gaslieferungen aus Russland spielt der Import von LNG eine wesentliche Rolle. Derzeit steht in der Bundesrepublik Deutschland keine geeignete Infrastruktur zur Verfügung, die einen LNG-Import im benötigten Umfang ermöglichen könnte. Daher müssen schnellstmöglich mehrere LNG-Terminals entstehen. Eines davon soll in der Jade vor Wilhelmshaven an der zu ertüchtigenden Umschlaganlage Voslapper Groden errichtet werden.

##### Zulassung des vorzeitigen Beginns

Um mit dem Bau des Anlegerkopfes (siehe oben Maßnahme 1) frühzeitig auch mit Blick auf im Herbst regelmäßig eintretende sturmflutgefährdete Zeiten beginnen und eine Fertigstellung des LNG-Terminals noch in 2022 realisieren zu können, konnte aufgrund der dargestellten Eilbedürftigkeit nicht erst der Ausgang des Planfeststellungsverfahrens abgewartet werden. Die TdV hat somit zeitgleich mit Stellung des Antrages auf Planfeststellung die Zulassung des vorzeitigen Beginns der Maßnahme 1, also eines Teils des Vorhabens, gemäß §§ 69 Abs. 2, 17 WHG beantragt. Die Zulassung des vorzeitigen Beginns wurde unter Beachtung der in der Entscheidung vom 29.04.2022 – Az.: w. o. – dargestellten Gründe erteilt. Mit Bescheid vom 29.07.2022 - Az.: w. o. - hat die Planfeststellungsbehörde den Bescheid zur Zulassung des vorzeitigen Beginns vom 29.04.2022 dahingehend geändert, dass zur Gründung der Zufahrtsbrücke und der Laufstege entsprechend des Änderungsantrages der TdV vom 07.07.2022 auch Pfähle (Stahlrohre) DN 2100 [mm] verwendet werden dürfen.

##### Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben (E-Mail) vom 03.06.2022 legte die TdV gegenüber der ursprünglichen Antragstellung vom 25.04.2022 eine erste Revisionsfassung der Antragsunterlagen vor. Eingeschlossen in diese Antragstellung war ein Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut ins Küstengewässer gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4

WHG sowie § 10 WHG für die einmalige Unterbringung des Initialbaggergutes von bis zu 880.000 m<sup>3</sup> auf der Klappstelle 01 sowie für die Unterbringung von Baggergut aus der anlaufenden Unterhaltung des Terminals nach Inbetriebnahme für zunächst fünf Jahre (2023 bis 2027) mit einer geschätzten Jahresmenge von ca. 30.000 m<sup>3</sup>. Mit diesen Antragsunterlagen wurde mit Schreiben vom 13.06.2022 – Az.: w. o. – die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingeleitet und fachliche Hinweise zur Vollständigkeit der vorgelegten Antragsunterlagen erbeten. Nach alledem wurde der TdV mit Schreiben vom 29.06.2022 – Az.: D 6 O 2 – 62025-817-012 – die Mitteilung über das Ergebnis der Vollständigkeitsprüfung übersandt. Parallel dazu gingen die ersten Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange ein. Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Vollständigkeitsprüfung der Antragsunterlagen i. d. F. v. 03.06.2022 sowie unter Beachtung von Stellungnahmen und Hinweisen der bereits beteiligten Träger öffentlicher Belange hat die TdV mit Schreiben (E-Mail) vom 07.07.2022 eine zweite Revisionsfassung der Antragsunterlagen eingereicht. Mit diesen Unterlagen wurde mit Schreiben vom 12.07.2022 – Az.: D 6 O 5 – 62025-817-012 - eine ergänzende Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden im Verlauf des Verfahrens beteiligt:

- Stadt Wilhelmshaven
- Landkreis Friesland
- Landkreis Wesermarsch
- Gemeinde Butjadingen
- Gemeinde Wangerland
- Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer (NLPV)
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee - Standort Wilhelmshaven (WSA)
- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) - Standort Aurich
- Nds. MW - Häfen- und Schifffahrtsverwaltung - Hafenbehörde - Hafenskapitän
- Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA)
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)
- Nds. MU - Referat 63 - Bauordnungsrecht - Dienststelle Oldenburg
- Nds. Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz (NLBK) - Dezernat 2.1, Celle
- Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems, Dezernat 2, Raumordnung
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Betriebsstelle Brake-Oldenburg - Geschäftsbereich 3 - GLD
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Betriebsstelle Norden - Geschäftsbereich 3 - Forschungsstelle Küste (FSK)
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Betriebsstelle Brake-Oldenburg – Geschäftsbereich 4 - Untere Naturschutzbehörde für das Küstenmeer
- Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) Regionaldirektion Hameln-Hannover - Dezernat 5 - Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)
- Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) Regionaldirektion Aurich - Katasteramt Wilhelmshaven

- Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Geschäftsbereich Landwirtschaft - Fachbereich Fischerei - Oldenburg
- Staatl. Fischereiamt Bremerhaven
- Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES) - Dezer-nat Binnenfischerei - Fischereikundlicher Dienst, Hannover
- Wasser- und Bodenverbände Friesland / Wilhelmshaven - III. Oldenburgischer Deich-band
- Wasserschutzpolizei Wilhelmshaven
- Lotsenbrüderschaft Weser 2 / Jade, Bremerhaven
- Havariekommando - Kompetenzzentrum des Bundes und der Küstenländer, Cuxhaven
- Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Infra I 3, Bonn
- Hauptzollamt Oldenburg
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bremen / Langen

#### Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen

Nahezu zeitgleich mit der Unterrichtung der Träger öffentlicher Belange wurden die vom Vorhaben betroffenen kommunalen Auslegungsbehörden um die Durchführung der ortsüblichen Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 15.07.2022 bis 21.07.2022 (jeweils einschließlich) gebeten. Der Text der gemeinsamen ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Wilhelmshaven und der Gemeinden Butjadingen und Wangerland erschien am 13.07.2022 in den für die jeweilige Kommune einschlägigen Tageszeitungen (Wilhelmshavener Zeitung, Jeversches Wochenblatt, Kreiszeitung Wesermarsch, Nordwest-Zeitung Ausgabe 790 – Kreiszeitung Friesland sowie Nordwest-Zeitung Ausgabe 770 – Wesermarsch-Zeitung) sowie auf den jeweiligen Internetseiten der vorgenannten Kommunen.

Aufgrund der aktuellen COVID-19-Pandemie und der damit einhergehenden Beschränkungen sowie nach Maßgabe des § 10 Abs. 2 LNGG erfolgte die Auslegung des Plans gemäß § 3 Abs. 1 des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSiG) durch eine Veröffentlichung im Internet auf der Homepage des NLWKN<sup>5</sup>. Die dort veröffentlichten Unterlagen wurden bzgl. des Inhalts als maßgeblich bezeichnet. Zusätzlich wurde der Text der gemeinsamen ortsüblichen Bekanntmachung sowie der Antrag mit den Planunterlagen auf der Internetseite des zentralen UVP-Portals des Landes Niedersachsen<sup>6</sup> zur Verfügung gestellt.

Neben der maßgeblichen Veröffentlichung der Planunterlagen auf der Internetseite des NLWKN wurden der Antrag und die Planunterlagen nach § 3 Abs. 2 S. 1 PlanSiG als zusätzliches Informationsangebot in dem o. g. Zeitraum bei den o. g. Kommunen vor Ort zur Einsichtnahme während der Dienstzeiten ausgelegt. Der sich an die Auslegung anschließende Einwendungszeitraum wurde auf den 28.07.2022 (einschließlich) befristet.

Auf die vorstehend beschriebene Veröffentlichung der Planunterlagen wurden sowohl die anerkannten Naturschutzvereinigungen wie auch unter Umständen vom Vorhaben betroffene private Dritte (z. B. Anlieger / Nachbarn) zusätzlich direkt hingewiesen.

---

<sup>5</sup> Dbzgl. Internet-Adresse des NLWKN: <https://www.nlwkn.niedersachsen.de> und dort über den Pfad „Aktuelles / Öffentliche Bekanntmachungen“

<sup>6</sup> Internet-Adresse des UVP-Portals: <https://uvp.niedersachsen.de>

Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden der TdV zur Erwidernung jeweils zeitnah übersandt. Im Rahmen einer synopseartigen Zusammenstellung der Stellungnahmen und Einwendungen hat die TdV mit Schreiben (E-Mail) vom 23.08.2022 erwidert; eine in einem Einzelfall noch ausstehende Erwidernung wurde zeitnah nachgereicht.

Soweit Stellungnahmen / Einwendungen - insbesondere mit Bedenken und / oder Anregungen bzw. Hinweisen - abgegeben worden sind, werden diese nachfolgend unter Kapitel B.II.3. unter Nennung des betreffenden Trägers öffentlicher Belange oder einer Einwender-Nr.<sup>7</sup> thematisch behandelt. Soweit von den am Verfahren beteiligten Behörden / Institutionen / privaten Dritten keine Stellungnahme oder Einwendung erfolgte oder mitgeteilt wurde, dass eigene Belange nicht berührt seien oder dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, wird auf die explizite Wiedergabe der Stellungnahme / des Einwandes in diesem Planfeststellungsbeschluss verzichtet.

## B.II. Rechtliche Würdigung

### B.II.1. Rechtsgrundlagen für Gewässerausbau und Erlaubnis

Bei dem unter Kap. B.I.1 beschriebenen Vorhaben handelt es sich um eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers und damit um einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG, da im Zuge der Ertüchtigung der UVG Brücke der ca. 70 ha umfassende Zufahrtsbereich zwischen der bestehenden Fahrrinne und dem neuen Anlegerkopf auf einer Fläche von ca. 41,2 ha sowie die Liegewanne am Anleger auf einer Fläche von ca. 2,3 ha dauerhaft vertieft werden. Gemäß §§ 68 Abs. 1, 70 Abs. 1 WHG; 72 ff. VwVfG bedarf der Gewässerausbau der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. Der Gewässerausbau schließt die Errichtung und den Betrieb des Anlegers ein (§§ 57 Abs. 1 Satz 1, 83 NWG).

Der Planfeststellungsbeschluss hat nach den §§ 75 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. VwVfG, 70 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. WHG eine formelle Konzentrationswirkung. Durch die Planfeststellung wird somit die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen grundsätzlich nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Das beantragte Einbringen von Baggergut aus der Initialbaggerung von Liegewanne und Zufahrtsbereich sowie den in diesem Bereich in den Jahren 2023 bis 2027 erforderlichen Unterhaltungsbaggerungen auf die Klappstelle 01 erfüllt den Benutzungstatbestand des Einbringens von Stoffen in Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Hierfür bedarf es nach § 8 Abs. 1 WHG der behördlichen Erlaubnis.

Die Erteilung einer Bewilligung ist für Benutzungen i. S. d. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG ausgeschlossen (§ 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG) und kommt somit im vorliegenden Fall nicht in Betracht.

---

<sup>7</sup> Erläuterung: Die Einwender-Nr. ist nach einem Zufallsprinzip entsprechend der Erfassung ggf. vom Vorhaben betroffener privater Dritter vergeben worden. Die Einwender-Nummerierung startet mit der Zahl „1“; die verwendete Nummerierung lässt nicht auf die Zahl der Einwender oder auf die Bedeutung der Einwendung schließen.

Die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einbringen des o. g. Baggergutes wird in die Planfeststellung für den Gewässerausbau im Wege der Konzentrationswirkung der Planfeststellung grundsätzlich einbezogen. Trotz der grundsätzlichen Konzentrationswirkung der Planfeststellung bleibt es aufgrund von § 19 Abs. 1 und 3 WHG aber (formal-) rechtlich bei einer eigenständigen wasserrechtlichen Erlaubnis, die im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses von der Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde, die in diesem Fall mit der Planfeststellungsbehörde identisch ist, erteilt wird. Hierbei ist die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung an das materielle Recht der einbezogenen Erlaubnis gebunden.

Von Seiten des BUND, Kreisgruppe Wesermarsch ist eingewandt worden, dass für das Vorhaben zwingend eine Genehmigung nach BImSchG / Störfallverordnung erforderlich sei. Dieser Einwand ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unzutreffend, da durch das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren nicht der Betrieb der FSRU, sondern der Gewässerausbau zugelassen wird. Der Betrieb der FSRU ist Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens, welches beim GAA geführt wird.

## B.II.2. Formell-rechtliche Würdigung

### B.II.2. a) Zuständige Planfeststellungsbehörde

Zuständige Behörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist gemäß § 129 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG i. V. m. § 1 Nr. 7 a) der Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechts (ZustVO-Wasser) der NLWKN. Hiernach ist der NLWKN im Bereich der Küstengewässer für Entscheidungen und Regelungen nach den §§ 68 bis 70 WHG zuständig.

Die unter B.I.1.2 beschriebenen Maßnahmen stellen einen Gewässerausbau im Sinne des § 68 WHG in Form der Umgestaltung eines Gewässers dar, da durch das Gesamtvorhaben die Sohle der Jade dauerhaft auf -15,5 mNHN (-13,0 mSKN) im Bereich der Liegewanne und auf -16,0 mNHN (-13,5 mSKN) im Bereich des ca. 70 ha umfassenden Zufahrtsbereiches zum Anleger vertieft werden soll.

Es liegt in diesem Fall keine Zuständigkeit des Bundes nach § 12 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) vor, da es sich bei dem beantragten Vorhaben nicht um einen verkehrsbezogenen Ausbau einer Bundeswasserstraße handelt. Entsprechend der Aufteilung der Verwaltungskompetenzen zwischen dem Bund und den Ländern an den Bundeswasserstraßen ist der Bund für den Ausbau der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg und die Länder für die Errichtung von Häfen zuständig. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn die Häfen in oder an der Bundeswasserstraße errichtet werden. Nur im Falle von Überschneidungen, z. B. wenn die Fahrrinne der Bundeswasserstraße infolge des Vorhabens wesentlich verlegt werden muss oder durch die Ausbaggerung von Liegewanne und Zufahrtsbereich eine funktionale Erweiterung der Fahrrinne erfolgt, kann im Einzelfall die Zuständigkeit des Bundes begründet sein. Diese Voraussetzungen liegen hier jedoch nicht vor, da weder bauliche Änderungen an der Fahrrinne selbst, noch eine Verlegung derselben vorgesehen sind, sondern durch die Ausbaggerungen der Liegewanne und des Zufahrtsbereiches lediglich der Anschluss an die Bundeswasserstraße hergestellt wird.

Die Zuständigkeit zur Erteilung der beantragten wasserrechtlichen Erlaubnis folgt aus § 19 Abs. 1 WHG. Im Übrigen ist der NLWKN auch gemäß § 129 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG i. V. m. § 1 Nr. 1 d) ZustVO-Wasser für die Entscheidung über die beantragte Erlaubnis zuständig.

#### B.II.2. b) Verfahren

Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wurde mit Schreiben und Unterlagen der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 25.04.2022 erstmals beantragt. Die Antragsunterlagen wurden im Verlauf des Verfahrens zuletzt in einer geänderten zweiten Revisionsfassung mit Stand vom 07.07.2022 vorgelegt. Das Planfeststellungsverfahren wurde in der oben unter B.I.2 näher beschriebenen Art und Weise durchgeführt. Der dargestellte Ablauf des Planfeststellungsverfahrens entspricht den gesetzlichen Anforderungen der §§ 70 WHG, 109 NWG, 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG und § 63 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 38 NAGBNatSchG sowie § 2 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 und §§ 7 und 10 LGG sowie §§ 2 und 3 PlanSiG.

Soweit einzelne Bedenken gegen Form, Ablauf und Fristen des Verfahrens vorgetragen worden sind, werden diese nachstehend behandelt.

#### B.II.2. b) aa) Ordnungsgemäße Bekanntmachung und Wahrung der Fristen

Soweit die DUH in ihrer Stellungnahme eine Missachtung der Vorschriften für eine Bekanntmachung der Auslegung der Unterlagen annimmt, widerspricht die Planfeststellungsbehörde. Entgegen der Annahme der DUH, dass eine nach § 2 Abs. 1 S. 2 PlanSiG zusätzlich zur Veröffentlichung der Bekanntmachung nach § 10 Abs. 1 LGG i. V. m. § 2 Abs. 1 S. 2 PlanSiG im Internet eine Bekanntmachung in einem amtlichen Veröffentlichungsblatt oder einer örtlichen Tageszeitung unterblieben sei, ist eine solche Bekanntmachung zusätzlich in der für jede Kommune maßgeblichen Tageszeitung, ggf. auch in mehreren maßgeblichen Tageszeitungen, jeweils am 13.07.2022 erfolgt. Die entsprechenden Belegexemplare der Tageszeitungen liegen der Planfeststellungsbehörde vor. Dieser Einwand wird daher vollständig zurückgewiesen.

Zurückzuweisen ist weiter die Stellungnahme der DUH, soweit sie kritisiert, dass die Bekanntmachung verspätet, nämlich erst am 13. Juli 2022 und damit lediglich zwei Tage vor Beginn der Auslegung erfolgt sei. Maßgeblich ist, dass die Bekanntmachung „vorher“ – also vor der Auslegung – erfolgt (§ 73 Abs. 5 VwVfG). Insoweit ist eine Wochenfrist nicht vorgesehen. Vielmehr ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Rechtslage vormals eine Wochenfrist vorgesehen hat, diese Frist aber im Zuge der Genehmigungsverfahrensbeschleunigungsgesetzgebung bereits vor einiger Zeit gestrichen worden ist. Nach dem erkennbaren Willen des Gesetzgebers muss zwischen der Bekanntmachung und dem Beginn der Auslegung demnach keine Wochendauer liegen. Es genügt vielmehr, dass im Zweifel die Bekanntmachung auch erst am Tag vor Beginn der Auslegung erfolgt<sup>8</sup>.

Zurückzuweisen ist auch das Vorbringen der DUH, dass die Überschrift des Bekanntmachungstexts rechtsfehlerhaft einen unzutreffenden Verfahrensgegenstand bezeichne, wenn es da lautet „Gemeinsame ortsübliche Bekanntmachung [...] über die Auslegung eines Antrages auf Planfeststellung zur Errichtung und zum Betrieb eines LNG-Terminals in der Jade vor Wilhelmshaven an der Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG Brücke) nebst Vertiefung des Zufahrtsbereichs sowie der Liegewanne“. Denn tatsächlich sei Gegenstand nur die Ertüchtigung der UVG-Brücke. Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen. Denn ungeachtet dessen, dass Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ein Gewässerausbau (§§ 68 ff.

---

<sup>8</sup> vgl. VG Freiburg, Urt. v. 27.1.2010, 2 K 2265/08, juris, Rn. 41

WHG) ist, der die Zulassung der technischen Anlegerstruktur einschließt, ist für den Bekanntmachungstext allein der sog. Befassungsanstoß maßgeblich. D. h. die Bekanntmachung muss so abgefasst sein, dass die ortsansässigen Betroffenen veranlasst sind, sich für das Vorhaben zu interessieren, ihre Betroffenheit zu prüfen und ggf. Einwendungen zu erheben<sup>9</sup>. Diese Voraussetzungen wahrt die gewählte Überschrift. Vielmehr gewährleistet die über den unmittelbaren juristischen Gegenstand des Verfahrens hinausgehende Formulierung erst recht den hinreichenden Befassungsanstoß.

Der kurz bemessenen Einwendungsfrist steht nicht entgegen, wie es BUND / NABU bemängelt, dass - durchaus - umfangreiche Antragsunterlagen ausgelegt worden sind, wodurch eine vollständige Prüfung dieser Unterlagen in diesem Umfang nicht ermöglicht worden und somit die Funktion der Verbandsbeteiligung verfehlt worden sei. Insoweit sieht der Gesetzgeber in Anbetracht der Gasversorgungskrise ein besonderes Verfahrensrecht mit verkürzten Fristen vor. Bei der verfahrensrechtlichen Ausgestaltung der Fristen kommt dem Gesetzgeber ein weiterer Gestaltungsspielraum zu. Auch unionsrechtlich bestehen insoweit keine näheren Grenzen (s. unten unter B.II.2. b) cc)). Zwar wird in § 7 Nr. 1 LNGG verlangt, dass die Unterlagen „mindestens“ für eine Woche zur Einsicht auszulegen sind. Dieser Spielraum betrifft aber erkennbar nur die Möglichkeit der Kenntnisnahme von den Unterlagen. Für die eigentliche Einwendungsfrist ist hingegen vorgesehen, dass Einwendungen (und Stellungnahmen) „bis zu einer Woche“ nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden können. D. h. für die eigentliche Auseinandersetzung mit der Unterlage sieht der Gesetzgeber hier zwingend nur den Zeitraum von einer Woche vor.

Die vom LNGG vorgesehenen Fristen sind entgegen der Auffassung der DUH von der Planfeststellungsbehörde auch nicht in unzulässiger Weise weiter verkürzt worden, indem in der Bekanntmachung der Hinweis unterblieben ist, dass die Einwendungen und Stellungnahmen fristwährend per Fax oder E-Mail erhoben werden können und daher die Postlaufzeiten faktisch zu einer nochmals geringeren Einwendungs- und Stellungnahmefrist führten. Ein solcher Hinweis ist gesetzlich nicht vorgesehen. Vielmehr richtet sich der Bekanntmachungstext nach den Vorgaben des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG, der für die Einwendungserhebung die Schriftform oder aber die Erhebung zur Niederschrift vorsieht. Die Form einer E-Mail ist hier nicht vorgesehen<sup>10</sup> und der Gesetzgeber hat in Anbetracht von § 7 Nr. 2 LNGG keine Veranlassung gesehen, die regulären Formerfordernisse abzuschwächen. Indes ist zu beachten, dass es der Schriftform genügt, wenn Einwendungen und Stellungnahmen fristwährend per Fax übersendet werden. Eines Hinweises auf diese Möglichkeit bedurfte es hingegen nicht.

Überdies ist zu beachten, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch im Anwendungsbereich des LNGG eine materielle Einwendungspräklusion nicht besteht. Zwar betrifft der Wegfall der materiellen Präklusion (d. h. die fortgesetzt bestehende Möglichkeit, trotz Ablauf der Einwendungsfristen im Verfahren die Einwendungen gerichtlich geltend zu machen) nur UVP-pflichtige Vorhaben gem. § 1 Nr. 1 bis 2b UmwRG (vgl. § 7 Abs. 4 UmwRG) und ist die Anwendung des UVPG hier (ausnahmsweise) nach § 4 LNGG ausgeschlossen. Es ist jedoch sehr zweifelhaft, dass hiermit gleichermaßen die aus der UVP-Richtlinie folgenden Rechtsbehelfs- und Rechtsschutzmöglichkeiten namentlich von Verbänden beschnitten werden sollen. Insoweit wurde das vormals im deutschen Verfahrensrecht bestehende Institut der

---

<sup>9</sup> vgl. BVerwG, Beschl. v. 01.04.2005, 9 VR 5/05, juris, Rn. 4

<sup>10</sup> vgl. auch BVerwG, Beschl. v. 14.09.2010, 7 B 15.10

materiellen Präklusion gerade mit Blick auf Art. 11 der UVP-Richtlinie vom EuGH für unionsrechtswidrig erklärt. Insoweit ist beachtlich, dass im Kommissions-„Leitfaden zur Anwendung der Ausnahmen im Rahmen der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ gem. Art. 2 Abs. 4 UVP-RL (davon macht das LNGG Gebrauch) gerade ausdrücklich darauf verwiesen wird, dass Art. 11 UVP-RL auch im Ausnahmefall weiter Geltung beansprucht. Es dürfte daher auch im Anwendungsbereich des LNGG beim Wegfall der materiellen Präklusion bleiben. Die Funktion der Verbandsbeteiligung wird daher jedenfalls über die den anerkannten Umweltvereinigungen zuerkannten Rechtsschutzmöglichkeiten gewahrt. Die Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung unter Festlegung verlängerter (Auslegungs-)fristen - dies fordert im Zusammenhang die DUH - war daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt.

Soweit seitens der DUH schließlich bezweifelt wird, dass die gegenüber dem Regelfall stark verkürzten Auslegungs- und Einwendungsfristen gemäß §§ 7 Abs. 1 Nr. 1 u. 2 LNGG mit dem in Art. 6 Abs. 3 der sog. Aarhus-Konvention (AK) niedergelegten Gebot effektiver Beteiligung vereinbar ist, war dem hier nicht weiter nachzugehen. Wie die TdV zutreffend erwidert, ist das LNGG als bundesgesetzliche Regelung für die Planfeststellungsbehörde verbindlich. Überdies ist in Anbetracht der weiten Formulierung - konkrete Fristen für die Beteiligung der Öffentlichkeit an einem umweltbezogenen Entscheidungsverfahren sind in Art. 6 Abs. 3 AK nicht genannt - weder ersichtlich, dass die kurzen Fristen des § 7 Abs. 1 Nr. 1 u. 2 LNGG völkerrechtswidrig sind noch vermag daher auch eine unmittelbare Anwendung von Art. 6 Abs. 3 AK in Betracht kommen.

Soweit schließlich BUND / NABU den gesetzlichen Entfall der aufschiebenden Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage ablehnt, ist hierzu nichts zu erwidern. Zum einen handelt es sich um ein in der öffentlich-rechtlichen Rechtsordnung gängiges Instrument, zum anderen werden Rechtsschutzmöglichkeiten hierdurch nicht beschnitten. Den Rechtssuchenden steht die Möglichkeit offen, bei der Zulassungsbehörde oder bei Gericht einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des eingelegten Rechtsbehelfs nach den Vorschriften der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zu stellen.

#### B.II.2. b) bb) Vollständigkeit der Planunterlagen für Gewässerausbau und Erlaubnis

Die Vollständigkeitsprüfung der Planunterlagen für den Gewässerausbau wurde nach dem ersten Einreichen der Planunterlagen mit Schreiben vom 25.04.2022 sowie auch nach der Vorlage der ersten Revisionsfassung vom 03.06.2022 und zuletzt auch nach Vorlage der zweiten Revisionsfassung vom 07.07.2022 durch die Planfeststellungsbehörde vorgenommen. Die vor- und ausgelegten Unterlagen enthalten umfängliche Informationen über den Umfang und die Auswirkungen des Vorhabens. Die Unterlagen haben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Anstoß gegeben, sich zu dem Umfang und den Auswirkungen des Vorhabens zu äußern. Soweit in den Einwendungen und Stellungnahmen demgegenüber bemängelt wird, dass der Umfang der ausgelegten Unterlagen nicht ausreichend gewesen ist, vermag dies nach Würdigung und Prüfung der Planfeststellungsbehörde nicht durchzugreifen.

Dies gilt zunächst für die Einwendung von BUND / NABU, dass Details der Bestandserfassungen in den Unterlagen nicht dargelegt werden. Vielmehr werde auf Erfassungen von IBL verwiesen, die jedoch nicht Gegenstand der ausgelegten Unterlagen waren, sondern lediglich als Quelle im UVP-Bericht aufgeführt werden. Diese Unterlage hätte nach Ansicht von BUND / NABU in jedem Fall mit ausgelegt werden müssen. Die TdV erwidert darauf, dass auf die

zusammenfassenden Bestandstexte im UVP-Bericht und Artenschutzbeitrag nicht in jeder Hinsicht detailliert eingegangen werde. Es seien jedoch alle wesentlichen Angaben zu Art und Umfang der Untersuchung im UVP-Bericht (Kap. 4.4.1.1) enthalten (Zuschnitt der Untersuchungsgebiete, Erfassungsjahre, saisonaler Zeitrahmen, grundsätzliche Methodik). Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die erforderliche Auslegung von Planunterlagen umfasst nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind. Unterlagen sind grundsätzlich dann auszulegen, wenn sich erst aus ihnen abwägungserhebliche Auswirkungen auf die Belange potenziell Betroffener oder anerkannter Vereinigungen ergeben; ergänzt eine Unterlage dagegen nur ausgelegte Planungsunterlagen, muss sie nicht mit ausgelegt werden<sup>11</sup>.

Die Einwenderin Nr. 1 sieht die Vollständigkeit der Unterlagen als nicht ausreichend an, da sie vor Erteilung der Zulassung zusätzliche Untersuchungen, z. B. ein Fischereigutachten, Gutachten zu Schattenwirkungen hinsichtlich des Larvenverhaltens, zu Trübungsfahnen, Strömungsveränderungen und Sedimentation im Bereich der Saatmuschelkollektoren sowie zu alternativen Verklappungskonzepten für erforderlich hält.

Die TdV erwidert hierauf, dass entsprechende Untersuchungen / Fachgutachten nicht für erforderlich gehalten würden, da Auswirkungen auf die Muschelfischerei mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden könnten. Dies würde im Rahmen der Umweltgutachten zum Vorhaben hergeleitet und an verschiedenen Stellen fachlich dargelegt.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der TdV. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kap. B.II.3. d) dd) verwiesen.

Schließlich tragen die DUH und ähnlich Einwenderin Nr. 2 vor, dass Tankschiffe über viel befahrene Wasserstraßen das geplante Terminal anlaufen müssten. Es sei unterlassen worden, eine Analyse für einlaufende und / oder ausgehende Q-Max Tankschiffe durchzuführen. Betrachtet werden müssten die Risiken und Gefahrenpotenziale der Grundberührung eines LNG-Tankschiffs, einer Kollision mit einem oder mehreren LNG-Tankschiffen, Gefahren und Risiken beim Austreten von LNG und ggf. der Bergung eines havarierten LNG-Tankschiffes. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und in Abstimmung mit dem zuständigen GAA sind die Themen der Schifffahrt und der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs betreffend die FSRU und die LNG-Carrier hingegen keine vordergründigen Themen im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der UVG-Brücke und der vorgesehenen Vertiefungen des Zufahrtsbereiches und der Liegewanne, sondern vielmehr Themen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Lagepositionierung der FSRU und der diese ansteuernden LNG-Carrier stehen. Demnach sind diese Themen – wie es auch die TdV erwidert hat – im parallel verlaufenden Verfahren beim zuständigen GAA nach dem BImSchG näher zu betrachten. Aus diesem Grunde lagen diese Unterlagen, die der Planfeststellungsbehörde durchaus zugänglich gemacht wurden, auch nicht im Rahmen des Beteiligungsverfahrens für den Gewässerausbau mit aus.

Hinsichtlich der Schiffsverkehre im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der UVG-Brücke, der Vertiefungsmaßnahmen von Zufahrtsbereich und Liegewanne sowie des Verklappens des Baggerguts, wurden früher gewonnene Fachkenntnisse insbesondere von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in der von dort getroffenen ssG verarbeitet. Die vom WSA Weser-Jade-Nordsee erteilte ssG war Gegenstand der ausgelegten Planunterlagen. Der Einwand nicht vollständiger Antragsunterlagen bzgl. der vorstehenden Thematik wird

---

<sup>11</sup> vgl. BVerwG, Urt. v. 05.10.2021, 7 A 17/20, juris, Rn. 30

daher zurückgewiesen. Im Übrigen wird bzgl. der inhaltlichen Auseinandersetzung mit dieser Thematik auf die Ausführungen im Kapitel B.II.3. d) ee) hingewiesen.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde bemängelt die unvollständige Auflistung der naturschutzfachlichen Teilgutachten des Antrages sowie eine fehlende Benennung für die Bewältigung der Konsequenzen aus den einzelnen Gutachten im Erläuterungsbericht (Unterlage 3). Die vorgenannte Anmerkung der UNB ist zutreffend, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier jedoch nicht entscheidungserheblich. Die erforderlichen Fachgutachten waren den Antragsunterlagen beigelegt. Auch der Einwand der UNB, dass im Erläuterungsbericht nicht die naturschutzfachlichen Anträge dargestellt gewesen seien, greift nicht durch. Die angesprochenen Anträge sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 18) enthalten. Im Übrigen ist die TdV nicht gehalten, die nach § 75 VwVfG zu ersetzenden Entscheidungen einzeln im Planfeststellungsantrag aufzuführen.<sup>12</sup> Wegen der in § 75 Abs. 1 VwVfG geregelten Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses müssen die ersetzten Entscheidungen weder beantragt noch im Planfeststellungsbeschluss besonders benannt werden.<sup>13</sup>

#### B.II.2. b) cc) Fragen der Umweltverträglichkeit unter Beachtung von § 4 LNGG

Gemäß § 4 Abs. 1 LNGG hat die Planfeststellungsbehörde bei Vorhaben nach § 2 LNGG das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) abweichend von § 1 Abs. 4 UVPG nicht anzuwenden, wenn eine beschleunigte Zulassung des konkreten Vorhabens geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Die Planfeststellungsbehörde ist bei der Prüfung der Zulassung für das konkrete Vorhaben, welches gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 LNGG in den Anwendungsbereich des LNGG fällt, zu der Einschätzung gelangt, dass eine beschleunigte Zulassung unter Verzicht auf Verfahrensschritte nach dem UVPG einen relevanten Beitrag leisten kann, eine Krise der Gasversorgung in Deutschland zu bewältigen oder abzuwenden. Demnach war für den Gewässerausbau eine UVP nicht durchzuführen.

#### Krise der Gasversorgung in Deutschland

Ein Indiz für eine Krise der Gasversorgung in Deutschland ist nach der Gesetzesbegründung des LNGG das Vorliegen einer Gaswarnstufe nach dem Notfallplan Gas nach der Verordnung (EU) 2017/1938 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2017 über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Gasversorgung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 994/2010 (SoS-VO)<sup>14</sup>. Weiterhin darf die (drohende) Krise nicht zwischenzeitlich durch andere neu hinzugekommene sichere Bezugsquellen dauerhaft weggefallen sein<sup>15</sup>. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat am 23.06.2022 die Alarmstufe des Notfallplans in Deutschland ausgerufen. Die Alarmstufe folgt auf die am 30.03.2022 ausgerufene Frühwarnstufe. Die erforderliche Gaswarnstufe liegt somit vor. Die drohende Krise der Gasversorgung besteht weiterhin und ist nicht zwischenzeitlich durch andere neu hinzugekommene sichere Bezugsquellen dauerhaft weggefallen. Die Situation hat sich sogar verschärft, da die Gasflüsse über die Pipeline Nord Stream 1 aktuell gänzlich eingestellt worden

---

<sup>12</sup> Mann/Sennekamp/Uechtritz, Verwaltungsverfahrensgesetz, 2. Auflage 2019/Markus Deutsch, § 75 Rn. 67.

<sup>13</sup> Kopp/Ramsauer, VwVfG, 23. Aufl., § 75, Rn. 12.

<sup>14</sup> BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

<sup>15</sup> BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

und bisher keine anderen sicheren Bezugsquellen hinzugekommen sind, die geeignet sind, den Ausfall der russischen Gaslieferungen vollumfänglich zu kompensieren.

#### Vorhaben ist geeignet einen relevanten Beitrag zur Bewältigung und Abwendung der Krise zu liefern

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, einen relevanten Beitrag zur Bewältigung und Abwendung der drohenden Krise der -Gasversorgung in Deutschland zu liefern.

Nach der Gesetzesbegründung zum LNGG ist ein Gewässerausbauvorhaben dazu geeignet, einen relevanten Beitrag zur Bewältigung und Abwendung der drohenden Krise der Gasversorgung in Deutschland zu liefern, wenn das Gewässerausbauvorhaben für die Errichtung und den Betrieb einer Anlage erforderlich ist, die dazu dient, eine Krise der Gasversorgung abzuwenden oder zu bewältigen<sup>16</sup>. Von einem relevanten Beitrag im Hinblick auf die Anlage ist nach der Gesetzesbegründung regelmäßig auszugehen, wenn über die konkrete Anlage mehr als nur geringfügig LNG eingespeist werden kann und soll und die Gasmangellage weiterhin vorliegt oder weiter droht<sup>17</sup>. Über das schwimmende LNG-Terminal, dessen Vorhabenträgerin die Uniper Global Commodities SE, Holzstraße 6, 40221 Düsseldorf ist und über dessen Betrieb in einem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren beim GAA zu entscheiden ist, kann und soll eine mehr als nur geringfügige Menge an LNG eingespeist werden. Nach der Gesetzesbegründung kann von einem mengenmäßig relevanten Beitrag regelmäßig ausgegangen werden, wenn das Vorhaben eine jährliche Regasifizierungskapazität von zumindest 5 Mrd. Nm<sup>3</sup> erreicht bzw. überschreitet. Ausweislich des Antrags der Uniper Global Commodities SE beim GAA vom 01.06.2022 auf Erteilung einer Genehmigung nach den §§ 4, 6 BImSchG zur Errichtung und zum Betrieb einer FSRU sowie wasser- und landseitiger Anlagenteile zur Anlandung und Regasifizierung von Flüssigerdgas (LNG) an der „Umschlagsanlage Voslapper Groden“ (UVG), Anleger 1 in 26388 Wilhelmshaven sollen über das LNG-Import-Terminal LNG-Mengen zur Erzeugung von jährlich rd. 7,5 Mrd. Nm<sup>3</sup> Erdgas importiert werden<sup>18</sup>. Damit wird der in der Gesetzesbegründung genannte Schwellenwert von 5 Mrd. Nm<sup>3</sup> deutlich überschritten. Außerdem liegt die Gasmangellage aufgrund der am 23.06.2022 vom BMWK ausgerufenen Alarmstufe des Notfallplans in Deutschland weiterhin vor (siehe oben).

#### Durchführung der UVP würde zu Verzögerungen führen

Wie es BUND / NABU in seiner Stellungnahme zunächst zutreffend betont, ist es zentrale Tatbestandsvoraussetzung für das Absehen von einer UVP allerdings, dass die Zeitersparnis *durch* die weggefallene UVP für die Abwendung bzw. Abmilderung der Gasversorgungskrise notwendig ist. Hierbei handelt es sich erkennbar um eine Entscheidung mit Prognosecharakter, die auf der Grundlage der Ist-Situation im Zeitpunkt der Genehmigungsentscheidung getroffen werden muss. Derartigen, gerade im öffentlichen Genehmigungsrecht regelmäßig zu treffenden Prognoseentscheidungen ist immanent, dass sich die Situation *ex post* anders darstellen kann, als *ex ante* (begründet) angenommen. Der Auffassung des BUND / NABU, dass eine derart beschaffene Tatbestandsvoraussetzung daher „gesetzgeberisch missglückt“ sei, vermag sich die Planfeststellungsbehörde wiederum nicht anschließen zu können. Vor diesem Hintergrund wird der Gewässerausbau den dargelegten relevanten Beitrag zur Abwendung

---

<sup>16</sup> BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

<sup>17</sup> BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

<sup>18</sup> siehe Anhang 3.1.1 des BImSchG-Antrags vom 01.06.2022 – „Vorhabenbeschreibung“.

oder Bewältigung der Gasversorgungskrise nach prognostischer Abschätzung der Planfeststellungsbehörde indes nur leisten können, wenn es in einem beschleunigten Verfahren zugelassen werden kann. Die Einhaltung der Anforderungen des UVPG würde die Realisierung des Vorhabens im vorgegebenen Zeitrahmen unmöglich machen. Wie bereits ausgeführt, ist die Versorgungssicherheit mit Gas bereits derzeit akut bedroht. Zur nächsten Heizperiode muss mit einer Verschärfung der Krise der Gasversorgung gerechnet werden. Zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit mit Gas ist der unverzügliche und schnellstmögliche Aufbau einer unabhängigeren nationalen Gasversorgung äußerst dringlich und zwingend erforderlich. Die Erreichung dieses Zwecks kann nur gewährleistet werden, wenn das Gewässer- ausbauvorhaben Ende November 2022 abgeschlossen ist, da Anfang Dezember 2022 die Ankunft der FSRU in Wilhelmshaven erwartet wird. Wie in der Gesetzesbegründung des LNGG beispielhaft ausgeführt<sup>19</sup>, würde bereits eine in Wochen gemessene Verzögerung den angestrebten Erfolg vereiteln. Bei Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihren Ermittlungs-, Aufbereitungs- und Anhörungsanforderungen hätte eine rechtzeitige Zulassung des Gewässer- ausbauvorhabens von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht gewährleistet werden können. Die aus § 18 Abs. 1 UVPG und § 21 Abs. 2 UVPG resultierende jeweils einmonatige Auslegungs- und Äußerungsfrist, sowie der behördenseitige Aufwand der vollständigen Erstellung einer zusammenfassenden Darstellung und begründeten Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß §§ 24, 25 UVPG hätte mehrere Monate in Anspruch genommen, die durch eine Nicht-Anwendung des UVPG eingespart werden konnten. Der Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihren Ermittlungs-, Aufbereitungs- und Anhörungsanforderungen war daher zur Einhaltung der dargelegten Zeitschiene notwendig.

#### Berücksichtigung der UVP-Richtlinie

Gleichwohl wurde die Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens trotz des Verzichts auf die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 4 Abs. 3 LNGG vollumfänglich entsprechend der fachgesetzlichen Vorgaben und im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung vorgenommen. Die TdV hat eine detaillierte Abschätzung der Umweltauswirkungen in Form eines UVP-Berichts sowie weitere Fachbeiträge eingereicht, die im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt wurden. Der UVP-Bericht wurde von der TdV auf Grund der bis zum 31.05.2022 geltenden Rechtslage erstellt und dient als Grundlage für die Erarbeitung der naturschutzrechtlichen Fachbeiträge. Die TdV hat nach eigener Mitteilung durch die Vorlage des UVP-Berichts nicht bezweckt, die Durchführung einer UVP bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

Im Rahmen der Entscheidung, von der Durchführung einer UVP gemäß § 4 Abs. 1 LNGG abzusehen, hat die Planfeststellungsbehörde die hiergegen vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen berücksichtigt. Nach Würdigung und Prüfung war den Einwendungen und Stellungnahmen nicht nachzukommen:

Dies gilt zunächst für den Einwand des BUND / NABU, dass die Vorschriften und das LNGG insgesamt gegen die UVP-Richtlinie (2011/92/EU) verstießen und es fraglich sei, ob Art. 2 Abs. 4 UVP-Richtlinie wirksam in Anspruch genommen worden sei. Ein entsprechender Ausnahmefall sei - so der BUND / NABU - nicht dargelegt worden und es sei nicht geprüft worden, ob eine andere Form der Prüfung angemessen ist. Zudem sei das LNGG nicht mit den unionsrechtlichen Anforderungen für eine effektive Beteiligung anerkannter Umweltschutzvereinigungen vereinbar.

---

<sup>19</sup> vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18.

Dieses Vorbringen verfängt nicht. Ungeachtet dessen, dass - wie es die TdV erwidert hat - der Planfeststellungsbehörde eine Normverwerfungskompetenz nicht zukäme, vermögen die gegen die Wirksamkeit des LNGG hier vorgebrachten Argumente die Planfeststellungsbehörde nicht zu überzeugen. Gemäß Art. 2 Abs. 4 UVP-Richtlinie können die Mitgliedstaaten in Ausnahmefällen ein einzelnes Projekt ganz oder teilweise von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausnehmen. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass konkrete Voraussetzungen für eine derartige Ausnahme im Einzelfall nicht genannt werden, d. h. den Mitgliedstaaten kommt hier erkennbar ein gewisser Entscheidungsspielraum zu. Allerdings müssen die Mitgliedstaaten in einem solchen Fall gemäß Art. 2 Abs. 4 prüfen, ob (inwieweit) eine andere Form der Prüfung der Umweltverträglichkeit angemessen ist. Weiter muss die betroffene Öffentlichkeit über die Ergebnisse des (soweit möglich) alternativen Prüfverfahrens und die Entscheidung bzw. Gründe für die Entscheidung des Absehens von der Durchführung einer UVP informiert werden. Schließlich muss die Europäische Kommission vor Erteilung der Genehmigung über die Ausnahme von den Vorschriften der UVP-Richtlinie unterrichtet werden. Diesen Anforderungen genügt das LNGG, das die vorgenannten einzelfallbezogenen Anforderungen der UVP-Richtlinie für das deutsche Recht (zunächst) abstrakt für die im Anhang des LNGG konkret bezeichneten LNG-Projekte konkretisiert. Insoweit hat der Gesetzgeber offensichtlich geprüft, inwieweit eine andere Form der Prüfung der Umweltverträglichkeit angemessen ist, wenn er für die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf die Durchführung eines präventiven Zulassungsverfahrens verweist, unter Gewährleistung eines Mindestmaßes der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. § 7 LNGG, s.o.). Dabei ist zu beachten, dass die UVP-Richtlinie auch im Regelfall keine konkreten Fristen für die Öffentlichkeitsbeteiligung vorsieht. Darüber hinaus verlangt die Abarbeitung des sektoralen Fachrechts im Rahmen der vom LNGG erfassten Zulassungsverfahren eine umfassende Ermittlung der Umweltauswirkungen der Vorhaben<sup>20</sup>. Zwar handelt es sich hierbei nicht um eine (sektor-)übergreifende Umweltfolgenprüfung als gewissermaßen eigenständige Verfahrensstation, als welche sich die Durchführung einer UVP regelmäßig erweist. Diese Abstufung ist dem Ausnahmefall allerdings gerade immanent und zulässig. Insbesondere aber müssen gemäß § 4 Abs. 1 LNGG im konkreten Einzelfall weitere Voraussetzungen erfüllt werden, die gewährleisten, dass von der Durchführung einer UVP nur abgesehen werden kann, wenn dies zur Abwendung oder Abmilderung der Gasversorgungskrise zeitlich erforderlich ist<sup>21</sup>. Schließlich gewährleistet § 4 Abs. 4 LNGG die zuvor dargestellten, gemäß Art. 2 Abs. 4 UVP-Richtlinie bestehenden Informationspflichten vor der Zulassungsentscheidung bzw. hier der Planfeststellung. Schließlich besteht auch die Verpflichtung zur Unterrichtung der Kommission vor Erteilung der Zulassungsentscheidung (§ 4 Abs. 5 LNGG). Soweit schließlich geltend gemacht wird, dass die Verkürzung der Beteiligungsfristen den unionsrechtlichen Anforderungen an eine effektive Beteiligung von Umweltschutzvereinigungen nicht gerecht wird, ist hierfür in Anbetracht der nach dem LNGG bestehenden Beteiligungsmöglichkeiten einerseits sowie der fehlenden näheren Substantiierung andererseits nichts ersichtlich. Zurückzuweisen ist in Einklang mit der Erwidern der TdV weiter das Vorbringen der DUH, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 LNGG nicht im konkreten Einzelfall geprüft worden seien. Vielmehr hat die Planfeststellungsbehörde die Tatbestandsvoraussetzungen in Anbetracht des Einzelfalls unter Berücksichtigung der aktuellen Sachlage und der Leistungsfähigkeit und Bedeutung des geplanten Terminals in Wilhelmshaven ordnungsgemäß geprüft. Insbesondere wird hierdurch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entgegen dem Vorbringen des BUND / NABU auch die Rechtsprechung des EuGH<sup>22</sup> gewahrt.

---

<sup>20</sup> vgl. die Begründung BT-Drs. 20/1742, S. 18 f.

<sup>21</sup> s.o., vgl. hierzu EuGH, Urteil vom 29. Juli 2019, Rs. C-411/17, Rn. 101

<sup>22</sup> siehe EuGH, Urteil vom 29. Juli 2019, Rs. C-411/17, Rn. 101

Nicht durchzugreifen vermag schließlich die Forderung der DUH, dass auch im Rahmen des Ausnahmeregimes gemäß Art. 2 Abs. 4 der UVP-Richtlinie die höchststrichterlichen Maßstäbe für die reguläre Durchführung einer UVP maßgeblich seien. Soweit die Voraussetzungen des Art. 2 Abs. 4 der UVP-Richtlinie erfüllt werden – dies ist, wie zuvor gezeigt, der Fall – ist die Durchführung und Anwendung der Maßstäbe für eine UVP nicht geboten. Dementsprechend war die Bewertung der Gesamtanlage auch unter Gesichtspunkten der Auswirkungen auf den Klimawandel UVP-rechtlich nicht geboten. Unberührt hiervon bleibt indes die Prüfung dieses Belangs im Rahmen der Abwägung (siehe dazu die Ausführungen unter Kapitel B.II.3. d) cc)).

Nach dem Vorstehenden durfte die Planfeststellungsbehörde auf die Durchführung einer UVP verzichten. Gleichsam erübrigen sich solche Einwendungen und Stellungnahmen, die sich auf die inhaltliche Durchführung der UVP beziehen. Derartigen Einwendungen und Stellungnahmen, wie sie teils im Laufe des Verfahrens auch vom BUND / NABU vorgebracht wurden, ist daher nicht weiter nachzugehen.

### B.II.3. Materiell-rechtliche Würdigung

#### B.II.3. a) Planrechtfertigung

Die für die Planfeststellung des beantragten Vorhabens erforderliche Planrechtfertigung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegeben. Der Rechtsprechung des BVerwG zufolge kann ein Vorhaben der öffentlichen Infrastruktur nur zugelassen werden, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist<sup>23</sup>. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist<sup>24</sup>.

Das Vorhaben hat einen Ausbau des Küstengewässers Jade zum Gegenstand, mit dem eine Umschlagseinrichtung zur Einfuhr von LNG im Interesse der sicheren Versorgung von Bürgern und Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland vor dem Hintergrund des drohenden Wegfalls des Bezugs russischen Erdgases geschaffen werden soll. Das Vorhaben ist in der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG unter der Ziffer 2.1 genannt. Gemäß § 3 S. 1 LNGG sind die in der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG genannten Vorhaben für die sichere Gasversorgung Deutschlands besonders dringlich. Für die in der Anlage genannten Vorhaben wird gemäß § 3 S. 2 LNGG die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der Bedarf zur Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas gesetzlich festgestellt. Somit besteht für die in der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG genannten Vorhaben eine gesetzliche Planrechtfertigung<sup>25</sup>.

Insoweit vermag auch das Vorbringen des BUND / NABU, dass die Erforderlichkeit des Baus von LNG-Terminals in Deutschland nicht im Vergleich zu einer Versorgung mit LNG über die in anderen europäischen Mitgliedstaaten bestehenden Terminals bewertet worden sei bzw. hierüber keine Prognosen erstellt worden seien, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu verfangen. Zum einen folgt aus der Gesetzesbegründung ausdrücklich, dass der Gesetzgeber die etwaige Möglichkeit der Gewährleistung der Gasversorgung über bestehende LNG-Terminals im Ausland erwogen hat.<sup>26</sup> Zum anderen käme auch eine vom

---

<sup>23</sup> BVerwG, Urt. v. 26.04.2007, Az. 4 C 12.05.

<sup>24</sup> BVerwG, Urt. v. 26.04.2007, Az. 4 C 12.05.

<sup>25</sup> BT-Drs. 20/1742, S. 17.

<sup>26</sup> BR-Drs. 20/1742, S. 15.

BUND / NABU hier offenbar vertretene Verfassungswidrigkeit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung nur in Betracht, wenn sie evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte.<sup>27</sup> Derartiges ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Im Übrigen besteht darüber hinaus aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch aufgrund folgender Erwägungen ein Bedarf für das Vorhaben.

Deutschland hat bis zum Ausbruch des Ukrainekrieges 40 % des hier verbrauchten Erdgases über russische Pipelines bezogen, bei einem Gesamtverbrauch von rund 1.000 TWh oder 96 Mrd. Nm<sup>3</sup> pro Jahr. Das von Russland bezogene Erdgas wird - wie Erdgas aus anderen Quellen auch - insbesondere für die Erzeugung von Wärme und Warmwasser, daneben aber auch zur Stromerzeugung oder als Kraftstoff im Verkehr eingesetzt. Es dient in ca. 30 % aller in Deutschland stattfindenden Industrieprozessen als Energieträger. Beispielsweise wird für die Stahlproduktion, auf die u. a. auch die Windkraftindustrie angewiesen ist, dringend Erdgas benötigt. Auch wird rund die Hälfte aller Wohnungen in Deutschland mit Gas beheizt. Eine Substituierbarkeit von Gas durch andere Energieträger ist nicht ohne Weiteres - insbesondere nicht kurzfristig - möglich. Neben seiner Nutzung als Energieträger ist Erdgas ein unverzichtbarer Rohstoff für die chemische Industrie. Er dient z. B. zur Herstellung von Wasserstoff, von Propen, von Synthesegas für die Methanol- oder Ammoniakherstellung, also von Produkten, die selbst essentielle Ausgangsstoffe für die Produktion unter anderem von Stickstoffdünger zur Sicherstellung der Nahrungsmittelversorgung sind. Rund ein Viertel des in Deutschland verbrauchten Erdgases wird für diese Zwecke verwendet. Auch in diesen Anwendungsbereichen ist Erdgas so nicht substituierbar, erst recht nicht kurzfristig.

Aufgrund des am 24.02.2022 begonnenen Krieges in der Ukraine liegt jedoch aktuell eine Situation vor, in welcher der Gaszufluss aus Russland nahezu zum Erliegen gekommen ist (s. hierzu und zu den nachfolgenden Ausführungen auch die Begründung zum LNGG<sup>28</sup>). Die zwischenzeitlich erfolgte Einstellung der Gaslieferung über die Pipeline Nord Stream 1 unterstreicht dieses Risiko. Der Bau von LNG-Terminals, hier vor allem eines - im Gegensatz zu Landterminals - kurzfristig zu realisierenden schwimmenden Terminals (FSRU), zielt vor diesem Hintergrund vor allem auf den sofortigen Aufbau einer unabhängigeren nationalen Gasversorgung, die es ermöglichen soll, kurzfristig und mit Blick auf den kommenden Winter die Gasspeicher aufzufüllen und somit im Interesse der Versorgungssicherheit vorzusorgen. Hintergrund ist auch, dass Deutschland - anders als andere EU-Länder - aktuell weder über ein eigenes landbasiertes LNG-Terminal noch über sog. LNG-Tankschiffe mit Regasifizierungsanlage (FSRU) verfügt.

Das Projekt der TdV kann dabei schon für sich betrachtet einen gewichtigen Beitrag zur Gewährleistung größerer nationaler Unabhängigkeit der Gasversorgung leisten. Es ist geplant, über das LNG-Import-Terminal in Wilhelmshaven LNG zur Erzeugung von jährlich rd. 7,5 Mrd. Nm<sup>3</sup> Erdgas zu importieren. Damit könnte ein signifikanter Anteil der in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt benötigten Jahresgasmenge von ca. 95 Mrd. Nm<sup>3</sup> Erdgas allein durch das LNG-Import-Terminal Wilhelmshaven abgedeckt werden (nämlich ca. 8 % des deutschen Gasbedarfs). Der Bezug dieser Mengen ist auch erforderlich, um die Versorgungssicherheit vorsorgend zu gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Versorgung mit Erdgas bereits im Winter 2021/2022 durch geringe Speicherfüllstände gekennzeichnet war. Das

---

<sup>27</sup> stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 24.02.2021, juris, Rn. 46 m.w.N.

<sup>28</sup> vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 15 f.

BMWK hat am 23.06.2022 die Alarmstufe des Notfallplans in Deutschland ausgerufen. Die Lage ist nach Darstellung des BMWK angespannt und eine weitere Verschlechterung der Situation kann nicht ausgeschlossen werden. Für den Fall einer Gasmangellage befürchtet das BMWK, dass die staatliche Daseinsvorsorge und die Energieversorgung für die Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr gewährleistet werden könnten. Zudem könnte es zu hohen, in ihren Auswirkungen nur schwer abschätzbaren wirtschaftlichen Schäden kommen, insbesondere auch in Branchen, die zur kritischen Infrastruktur gehören (z. B. Pharma- oder Lebensmittelproduktion). Dort wäre mit Produktionsausfällen und damit einhergehender Unterversorgung der Bevölkerung zu rechnen (s. auch hierzu die Begründung des LNGG). Als zentrales Problem des Status Quo erweist sich dabei, dass alternative Bezugswege für Erdgas auf dem Landweg (Pipelines) schlicht nicht existieren, und der Bezug von LNG auf dem Seeweg die einzige realistische Versorgungsalternative ist. Beispielsweise kann kein in Spanien über die dortigen LNG-Terminals angenommenes Gas auf dem Leitungsweg nach Deutschland gelangen, weil die hierzu nötige Pipelineanbindung der iberischen Halbinsel an das Leitungsnetz fehlt. Auch könnten andere große Gaslieferanten der Bundesrepublik Deutschland wie Norwegen oder die Niederlande - zu denen eine Pipeline-Anbindung besteht - die Ausfälle russischen Gases nicht einfach durch entsprechende Mehrlieferungen kompensieren. Vielmehr produzieren die meisten Förderländer bereits nah an ihren Kapazitätsgrenzen, die sich kurzfristig nur marginal erhöhen lassen. Ebenfalls keine unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit gleichwertige Alternative zur Errichtung eigener LNG-Terminals in Deutschland bildet die Versorgung über bestehende Pipeline-Anbindung Deutschlands an LNG-Terminals in Nordwest-Europa (z. B. Belgien, Niederlande). Denn auch insofern kann nicht erwartet werden, dass die an den dortigen Standorten (z. B. Rotterdam) angenommenen Kapazitäten im Falle einer Gasmangellage ausschließlich nach Deutschland importiert werden könnten oder würden. In einem solchen Szenario wäre vielmehr mit einer weiteren drastischen Verschärfung der ohnehin volatilen und schwierigen Situation am Gasmarkt zu rechnen. Zudem verfügen die LNG-Terminals in den Nachbarstaaten Niederlande, Frankreich, Belgien und Polen, die durch ihre geografische Nähe für die Versorgung Deutschlands heute schon eine wichtige Rolle spielen, auch zusammengenommen nur über eine Regasifizierungskapazität von ca. 40 Mrd. Nm<sup>3</sup> im Jahr - bei einem Gasbedarf von ca. 95 Mrd. Nm<sup>3</sup> pro Jahr allein für Deutschland. Es liegt auf der Hand, dass diese Anlandekapazitäten auch durch andere Staaten (insbesondere europäische Binnenstaaten) nachgefragt werden. Bei hoher europäischer Nachfrage reichen die Terminalkapazitäten deshalb nicht aus, um zusätzliche, für Deutschland bestimmte Mengen anzulanden. Deshalb sind eigene Anlandekapazitäten unverzichtbar - nicht nur für Deutschland, sondern auch für andere, europäische Partner, v.a. in Osteuropa.

Diesen Annahmen steht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht die Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) vom 08.04.2022 entgegen, auf die die DUH in ihrer Stellungnahme hinweist und in der ausgeführt wird, dass in Anbetracht eines tendenziell rückläufigen Erdgasverbrauchs in Deutschland einerseits und der langen Bauzeit von LNG-Terminals andererseits deren Errichtung zur Abwendung der Energiekrise nicht sinnvoll sein könne und vielmehr „stranded investments“ die Folge seien. Ungeachtet einer Bewertung dieser Aussage wird in der genannten Studie aber jedenfalls die Errichtung und der Betrieb von weniger aufwendig zu errichtenden „Offshore“-Terminals als bedeutsame Übergangslösung klar befürwortet (S. 4).

Soweit seitens der DUH verlangt wird, dass der Betrieb des LNG-Terminals für denjenigen Zeitraum befristet wird, der zur unmittelbaren Abwendung bzw. Bewältigung einer Energieversorgungskrise unbedingt erforderlich ist, betrifft dieses Ansinnen - wie es die TdV zutreffend erwidert - nach der erkennbaren gesetzgeberischen Wertung des LNGG allein den Betrieb des

FSRU, nicht hingegen den gegenständlichen Gewässerausbau. Denn die Befristungsregelungen gelten allein für den Betrieb des FSRU (vgl. § 5 Abs. 2 LNGG). Einer irgend gearteten Befristung des Gewässerausbaus bedarf es nicht.

Der Planrechtfertigung werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde prognostisch auch keine unüberwindlichen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen, die sich aus Zulassung und Betrieb der am Anleger zu betreibenden FSRU ergeben könnten. Denn nur, wenn auf den ersten Blick und ohne vertiefende Prüfung offenkundig ist, dass die künftige Errichtung und der zukünftig beabsichtigte Betrieb der FSRU aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich sein wird, mangelt es dem planfestgestellten Vorhaben schon an der erforderlichen Planrechtfertigung.<sup>29</sup> Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Auswirkungen dieser Anlagen wird in den jeweiligen Zulassungsverfahren sichergestellt. Das für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung zuständige GAA hat im Rahmen der Beteiligung diesbezüglich mitgeteilt, dass es nicht davon ausgehe, die von dort erforderliche Zulassung nicht erteilen zu können. Das GAA hat vielmehr selbst durch seine Entscheidung vom 01.07.2022 (Az.: 31.15-40211/1-9.1.1.1) den vorzeitigen Beginn für das Vorhaben der Uniper Global Commodities SE für den Betrieb einer FSRU sowie die Errichtung und den Betrieb wasser- und landseitiger Anlagenteile zur Anlandung und Regasifizierung von LNG gemäß § 8 a BlmSchG zugelassen.

Gleiches gilt für die landseitige LNG-Rohrleitung zur Anbindung an das Ferngasnetz, dessen Errichtung und Betrieb inzwischen durch Beschluss des LBEG vom 19.08.2022 (Az.: L1.4/L67301/01-32\_07/2022-0013) planfestgestellt worden ist.

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

### B.II.3. b) Vorgängige Planungsstufen

#### Belange der Raumordnung

Nach § 13 Raumordnungsgesetz (ROG) sind neben einem Raumordnungsplan für das Landesgebiet auch Raumordnungspläne für Teilräume der Länder (Regionalpläne) aufzustellen. Die in diesen vorgängigen Planungsstufen getroffenen Festlegungen sind bei der weiteren Planung und Umsetzung von konkreten Einzelvorhaben zu beachten. Das hier beantragte konkrete Vorhaben ist mit den vorgängigen Planungsstufen der Raumordnung unter Berücksichtigung des Landesraumordnungsprogrammes (LROP) und des Flächennutzungsplans (FNP) der Stadt Wilhelmshaven vereinbar. Der Projektstandort liegt an der Westseite der Jade, Gemarkung Nordsee, Jade, Flur 001, Flurstück 1 (Anleger und FSRU) bzw. auf dem Voslapper Groden im Stadtgebiet der Stadt Wilhelmshaven, Gemarkung Sengwarden, Flur 19, Flurstück 1/7 (Einspeisepunkt zum Fernleitungsnetz). Die Erdgasleitung quert den Voslapper Seedeich mit den Flurstücken 1/41, 1/44 und 1/47 der Flur 19 der Stadt Wilhelmshaven, Gemarkung Sengwarden.

Im LROP (Niedersächsische Landesregierung Stand 2017)<sup>30</sup> ist die Fläche des Voslapper Grodens als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen dargestellt<sup>31</sup>. Die u. a. in

---

<sup>29</sup> vgl. OVG Bremen, Urt. v. 13.12.2001, 1 D 299/01, NordÖR 2002, 116, juris Rn. 45-

<sup>30</sup> siehe Neubekanntmachung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen i. d. F. vom 26.09.2017 (Nds. GVBl. Nr. 20/2017, S. 378)

<sup>31</sup> siehe hierzu insbesondere Kap. 12 unter Kap. 2.2 des LROP sowie auch die zeichnerische Darstellung in Anlage 2 zum LROP

Wilhelmshaven und in der Zeichnerischen Darstellung (Anlage 2 zum LROP) festgelegten großflächigen "Vorranggebiete hafensorientierte wirtschaftliche Anlagen" sind für eine künftige Wirtschaftsentwicklung des Landes in diesen küstennahen Bereichen von herausragender Bedeutung und von anderen, diesem Ziel entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.

Der Begriff „hafensorientiert“ ist weit auszulegen; als hafensorientiert sind insbesondere solche Anlagen und Betriebe anzusehen, die auf einen hafennahen Standort ausgerichtet oder angewiesen sind<sup>32</sup>. Die UVG-Brücke ist als eine hafensorientierte wirtschaftliche Anlage anzusehen, deren Ertüchtigung durch die vorgesehenen wasserrechtlich zu beurteilenden Maßnahmen bezweckt wird.

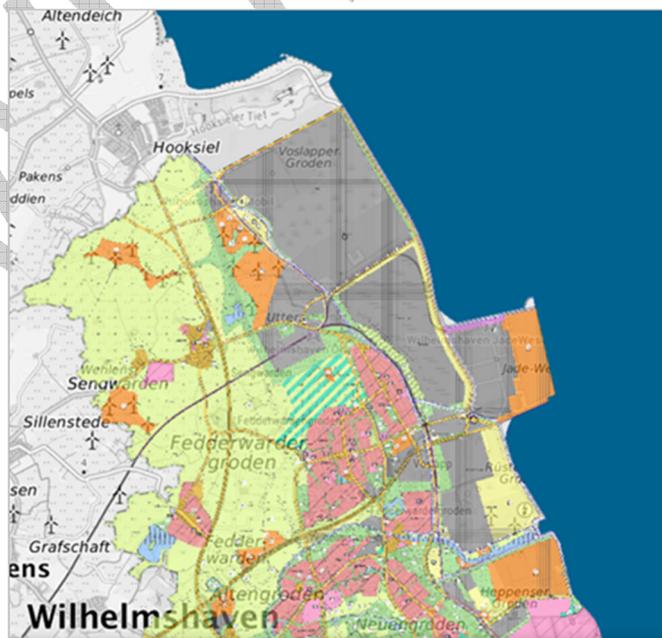
Die letzte Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP-VO) sieht unter Artikel 2 – Ziffer 1 – zur Thematik „Energieinfrastruktur“ u. a. vor, dass zur Sicherung der Gasversorgung die Infrastruktur, insbesondere an der Nordseeküste, für zusätzliche und diversifizierte Gasimporte geschaffen werden soll<sup>33</sup>. Das beantragte Vorhaben entspricht dieser landesraumordnerischen Planungsvorgabe.

### Raumordnerische Regionalplanung bzw. Flächennutzungsplanung

Zur konkreteren Umsetzung der raumordnerischen Aspekte des LROP dient auf regionaler Ebene in der Regel ein Regionaler Raumordnungsplan (RROP).

Diese vorgängige Planungsstufe wird für den Bereich der Stadt Wilhelmshaven von einem FNP ausgefüllt. Es liegt ein gültiger FNP der Stadt Wilhelmshaven aus dem Jahr 1973 einschließlich der wirksamen 4. Flächennutzungsplanänderung, Teilbereich 7 und der 6. Flächennutzungsplanänderung, Teilbereich 1 vor (Stadt Wilhelmshaven 2017).

Gemäß FNP ist der überwiegende Teil des Voslapper und Rüstereieler Grodens als „industrielle Baufläche“ ausgewiesen, so auch der geplante landseitige Vorhabensbereich; der für das wasserrechtlich zu beurteilende Vorhaben vorgesehene Flächenbereich wird vom FNP der Stadt Wilhelmshaven nicht erfasst (siehe nebenstehende Abbildung), da dieser Bereich nicht zum Gebiet der Stadt Wilhelmshaven gehört.



### Bauleitplanung

Für den landseitigen Teil besteht ein Bebauungsplan 130B (Stadt Wilhelmshaven 1978). Von der Stadt Wilhelmshaven angestrebte Änderungen bei der Bauleitplanung berühren nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das jetzt beantragte wasserrechtliche Vorhaben

<sup>32</sup> vgl. hierzu im LROP Ausführungen zu Kap. 2.1 – Kap. 12 Sätze 1 und 2

<sup>33</sup> vgl. hierzu die Ausführungen zu Ziff. 1 Buchst. n) der Änderungsverordnung vom 07.09.2022 zum Abschnitt 4.2 – Unterabschnitt 4.2.2 „Energieinfrastruktur“ – Nr. 03 Satz 1 (Nds. GVBl. 29/2022 vom 16.09.2022 – S. 526)

der Änderung und Erweiterung der UVG-Brücke nicht (siehe hierzu auch die Ausführungen unter B.II.3. c) cc) (5) dieser Entscheidung).

#### B.II.3. c) Versagungsgründe

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG darf der Plan nur festgestellt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist.

#### B.II.3. c) aa) Wohl der Allgemeinheit (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG)

Das Vorhaben führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bei Beachtung der in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen nicht zu Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG, insbesondere, weil eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr damit nicht verbunden ist. Eine Erhöhung der Hochwasser- bzw. Sturmflutrisiken in der Jade ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ganz offensichtlich nicht zu erwarten, da die Anlegerstruktur aufgrund ihrer Größe und der Verbauwirkung ihrer Pfahlkonstruktion nicht in der Lage ist, erheblich nachteilig auf die Strömungs- und Wasserstandsverhältnisse in der Jade zu wirken. Auch der TdV geht in dem hydromorphologischen Fachbeitrag (siehe IMP-Bericht 429 vom 25.05.2022, Unterlage 15, Abb. 44: Strömungsgeschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Ist- und Planzustand) nur von einer auf das unmittelbare Anlegerbauwerk begrenzte Änderung der Strömungsverhältnisse aus. Zudem wird ein Monitoring über maßnahmebedingt veränderte Strömungsverhältnisse im Umfeld des Anlegers angeordnet. Für die Planfeststellungsbehörde gibt es nach derzeitigem Kenntnisstand auch keine weiteren maßnahmebedingten erheblichen Beeinträchtigungen von anderweitigen Gemeinwohlbelangen, die durch das konkret beantragte Gewässerausbauvorhaben verursacht werden.

#### B.II.3. c) bb) Zwingende wasserrechtliche Anforderungen (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 1 WHG sowie § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG)

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

#### B.II.3. c) bb) (1) Gewässerausbaugrundsatz (§ 67 Abs. 1 WHG)

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

Eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen in der Jade ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben ganz offensichtlich nicht zu erwarten, da derartige Flächen in der Jade nicht vorhanden sind.

Hinsichtlich der maßnahmebedingten Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf naturraumtypische Lebensgemeinschaften wird auf die naturschutzrechtlichen Ausführungen in Kapitel B.II.3. c) cc) (1) bis (4) dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der maßnahmebedingten nachteiligen Veränderungen auf die Bewirtschaftungsziele gemäß WRRL und MSRL durch das planfestgestellte Vorhaben wird auf das Kapitel B.II.3. c) bb) (2) *Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen* dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### B.II.3. c) bb) (1) (a) Sedimentation - Schwebstoffe – Trübung

Das Vorhaben wird nach Einschätzung der TdV keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf den Schwebstoffhaushalt haben. Im Baubereich wird nach Kap. 3.4.5 *Schwebstoffverhältnisse* im Erläuterungsbericht vom 07.07.2022 (Unterlage 03) "die Schwebstoffkonzentration im Wasserraum zuvorderst durch das Tidegeschehen geprägt. Aber auch meteorologische Einflüsse liefern deutliche Beiträge zur Schwebstoffdynamik (vor allem Stark- und Sturmweiterlagen mit den seegangsinduzierenden Wirkungen). Langjährige Zeitreihen weisen mittlere Schwebstoffkonzentrationen von 100 bis 250 mg/l im Revier aus. Die höchsten Schwebstoffkonzentrationen liegen in einer Größenordnung von 1.000 bis 2.000 mg/l und treten vergleichsweise kurzfristig innerhalb des Tidegangs auf."

In Kap. 5.3.3 *Schwebstoffe* des Erläuterungsberichts vom 07.07.2022 (Unterlage 03) prognostiziert die TdV, dass keine nachweisbaren Änderungen diesbezüglich zu erwarten sind und daher auf eine entsprechende Beweissicherung verzichtet werden kann. Dieser Prognose schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, da die Anlegerstruktur und die vertieften Bereiche für die Zufahrt und die Liegewanne u. a. aufgrund ihrer Abmessungen und der Verbauwirkung ihrer Pfahlkonstruktion nicht in der Lage sind, erheblich nachteilig auf die Schwebstoffverhältnisse in der Jade zu wirken. Allenfalls im Nahbereich kann es Auswirkungen geben (s. *Abb. 51: Abmessungen des morphologischen Wirkraumes* im Fachbeitrag Hydromorphologische Auswirkungen, IMP-Bericht 429 vom 25.05.2022, Unterlage 15), deren naturschutzrechtliche Zulässigkeit insbesondere unter Kap. B.II.3. c) cc) (2) dieses Planfeststellungsbeschlusses geprüft wird. Durch den Bau des Anlegers kommt es allenfalls zu unvermeidbaren kleinräumigen Sedimentaufwirbelungen durch Kolkbildung an den geplanten Gründungsstrukturen, die aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Schwebstoffhaushalt vernachlässigbar sind.

Auch die Bagger- und Verklappungstätigkeiten für die Herstellung ausreichender Wassertiefen im Zufahrtbereich und in der Liegewanne können Auswirkungen auf die lokale Schwebstoffsituation im Bereich der Entnahme- und Verklappungsbereiche haben. Gemäß Kap. 4.2.3 *Initialbaggerung des Zufahrtbereiches* im Erläuterungsbericht (Unterlage 03) wird die geplante Initialbaggerung des Zufahrtbereiches unter Einsatz eines Hopperbaggers (Laderaumsaugbagger) durchgeführt. Die Verklappung des Baggergutes erfolgt auf die Klappstelle 01. Das Laderaumvolumen des auf der Klappstelle unterzubringenden Initialbaggergutes wird mit rd. 880.000 m<sup>3</sup> abgeschätzt. Die Entnahme des Baggergutes mittels Hopperbagger führt lokal zu erhöhten Sedimentgehalten in der Wasserphase, die aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der hohen tidebedingten Fließgeschwindigkeiten in der Jade und den damit verbundenen hohen natürlichen Schwebstoffgehalten keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Gewässer haben werden. Auch die Verklappung des Baggergutes auf der

Klappstelle 01 kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden, da diese Klappstelle in den letzten zehn Jahren mit Baggermengen zwischen 2,0 und 4,0 Mio. m<sup>3</sup> Baggergut jährlich beaufschlagt wurde<sup>34</sup>.

Die in der Stellungnahme des BUND / NABU geäußerte Besorgnis, dass das Volumen des Initialbaggerguts zu einer zusätzlichen starken Belastung und sog. Schlickfahnen führt, die insbesondere die Kompensationsmaßnahmen für den Jade-Weser-Port konterkarieren, erscheint in Anbetracht dieser regelmäßigen Schwankungsbreite der Baggermengen und der großen Entfernungen zu Klappstelle 01 demgegenüber unbegründet. Wie die TdV in ihrer Stellungnahme unter Verweis auf die Sedimentbilanz der Klappstelle 01 plausibel ausführt, kann davon ausgegangen werden, dass dort abgelagertes Material auch weitgehend auf der Klappstelle verbleibt. Auch ist das Baggergut nicht erheblich über den Hintergrundwerten in der Nordsee mit Schadstoffen belastet, da die zu baggernden Bereiche bisher nahezu frei von jeder Nutzung waren. Dies belegen die Ergebnisse einer aktuellen Sedimentuntersuchung nach den Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern (GÜBAK), die im Rahmen des Antrags vorgelegt wurden<sup>35</sup>.

Zurückzuweisen ist es im Übrigen an dieser Stelle, wenn seitens des BUND / NABU vorgebracht wird, dass es einer „Salamitaktik“ entspreche, wenn die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einbringen des Baggerguts aus den Unterhaltungsbaggerungen nur für fünf Jahre beantragt und erlaubt wird, obgleich das Gesamtvorhaben zeitlich unbeschränkt ist. Vielmehr ist zu beachten, dass die wasserrechtliche Erlaubnis obgleich der Konzentrationswirkung der Planfeststellung in deren Rahmen als eigenständige Entscheidung erteilt wird (§ 19 Abs. 1 WHG). Dies hat seinen Hintergrund gerade darin, dass wasserrechtliche Erlaubnisse aufgrund der Besonderheiten des Wasserhaushalts regelmäßig befristet erteilt werden und ggf. unabhängig vom planfestgestellten Vorhaben auch Änderungen unterliegen können. Selbstverständlich sind die Auswirkungen der beantragten wasserrechtlichen Erlaubnis - wie hier erfolgt - im Rahmen der Planfeststellung mit zu betrachten. Dies schließt eine Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis und eine spätere - sodann auf ihre Rechtskonformität zu überprüfende - Neuerteilung aber gerade nicht aus. Schließlich sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Erteilung künftiger wasserrechtlicher Erlaubnisse für die Einbringung von Baggergut ausgeschlossen ist oder gar ein künftig unlösbarer Konflikt geschaffen wird.

#### B.II.3. c) bb) (1) (b) Veränderte Strömungsverhältnisse – Kolkbildung

Auch das natürliche Abflussverhalten in der Jade wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben ganz offensichtlich nicht wesentlich verändert, da die Anlegerstruktur aufgrund ihrer Abmessungen und der geringen Verbauwirkung ihrer Pfahlkonstruktion nicht in der Lage ist, erheblich nachteilig auf die Tideströmungen in der Jade zu wirken. In Abb. 44 des hydromorphologischen Fachgutachtens (siehe IMP-Bericht 429 vom 25.05.2022, Unterlage 15) werden Strömungsgeschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Ist- und Planzustand für das damals geplante LNG-Terminal der Fa. Uniper ca. 600 m südöstlich vom nun geplanten Standort dargestellt. Aus der Abbildung, die Rückschlüsse auch auf dieses Vorhaben zulässt, lässt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde allenfalls eine sehr lokal begrenzte geringe Beeinflussung der Strömungsgeschwindigkeiten und damit des Abflussverhaltens der Jade ableiten. Im Zufahrtbereich kommt es im Rahmen der Initialbaggerungen im

---

<sup>34</sup> siehe Erläuterungsbericht zur Baggergutverklappung vom 25.05.2022 (Unterlage 20), Abb. 11

<sup>35</sup> siehe Unterlage 20, Anlage 2

Mittel zu einem Bodenabtrag von 1 m, so dass auch dies keine erheblichen Veränderungen des Abflussverhaltens in der Jade zur Folge haben wird.

Zur Verifizierung dieser Einschätzungen wird mit Nebenbestimmung A.IV.2.9 a) ein Monitoring über maßnahmebedingt veränderte Strömungsverhältnisse im Umfeld des Anlegers angeordnet.

Gemäß Kap. 4.3.2 *Kolkschutzsicherung* des Erläuterungsberichts (Unterlage 03) und Kap. 14 *Kolksicherungskonzept im Bereich der Pfahlstrukturen* (Unterlage 15) wird für den Bereich der Pfahlgründungen und der Liegewanne eine baubegleitende Kolkschutzsicherung durchgeführt, da ansonsten ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der FSRU Kolkstiefen von mehr als 10 m (Bemessungskennwert für das Planbauwerk) nicht ausgeschlossen werden können. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt diese keine erhebliche nachteilige Veränderung des Zustands des Gewässers dar, da diese Bereiche im Vergleich zur Gesamtfläche der Innenjade vernachlässigbar gering sind und der Kolkschutz mit natürlichem Steinmaterial erfolgen soll. Die Kolkschutzfläche kann allerdings vorab nicht genau ermittelt werden, so dass ein Kolkschutz erst bedarfsgerecht während der Bauarbeiten durchgeführt wird. Der tatsächliche Kolkschutzbedarf soll durch ein Kolkschutzmonitoring mit Beginn der Baumaßnahme überwacht werden. Der Eingriff wird nach Auswertung des Monitorings bewertet und nach den Vorgaben der Nebenbestimmungen und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) kompensiert.

B.II.3. c) bb) (2) Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen

B.II.3. c) bb) (2) (a) Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die Gewässerbewirtschaftung und der Gewässerschutz werden seit dem 22. Dezember 2000 durch die Europäische Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (WRRL) und das in ihrer Folge novellierte WHG vom 31. Juli 2009 geregelt. Ausbaumaßnahmen müssen sich gemäß § 107 NWG an den Bewirtschaftungszielen der §§ 44, 27 WHG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden. Grundlage für die Beurteilung sind die Bewirtschaftungspläne (BWP) und Maßnahmenprogramme (MNP), hier für die Flussgebietseinheit Weser, zu der das Gebiet der Jade gehört.

Am 22.12.2021 wurden der Bewirtschaftungsplan (BWP) und das Maßnahmenprogramm (MNP) für den dritten Bewirtschaftungszeitraum 2021 bis 2027 veröffentlicht, die die Grundlage der Bewertung der Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach WRRL darstellen und vorliegend berücksichtigt wurden.

Für die beantragten Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde die relevanten Wirkungen auf die Bewirtschaftungsziele der WRRL in der notwendigen inhaltlichen und räumlichen Detailschärfe insbesondere anhand der Unterlage 12 (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie) und der Unterlage 20 (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie im Umweltfachbeitrag zur Baggergutverklappung) des Planfeststellungsantrages und mit Unterstützung von eigenem Kenntnis- und Wissensstand des Gewässerkundlichen Landesdienstes im Geschäftsbereich 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg betrachtet und geprüft. Hierbei wurde insbesondere auf Auswirkungen geachtet, die einer Zulassung möglicherweise grundsätzlich entgegenstehen.

**Lage des Vorhabens und Identifizierung betroffener Wasserkörper**

Die Herstellung von Anleger, Liegewanne und Zufahrtsbereich sowie die sich daraus ergebenden Wirkräume befinden sich im Oberflächen-Wasserkörper (OWK) "Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01)"<sup>36</sup>.

Gemäß Kap. 5.2 des Erläuterungsberichts in Unterlage 20 wird die Verbringung von 880.000 m<sup>3</sup> (gemessen als Laderaumaufmaß (LRA)) im Rahmen der Initialbaggerung sowie eine jährliche Verklappungsmenge von 30.000 m<sup>3</sup> LRA im Rahmen des morphologischen Nachlaufs bis zum Jahr 2027 auf die Klappstelle 01 der WSV beantragt. Die Klappstelle 01 befindet sich im OWK "Küstenmeer Weser (N0-4000)"<sup>37</sup>.

Die Betroffenheit weiterer angrenzender OWK kann sicher ausgeschlossen werden. Dies wird auch durch die in im hydromorphologischen Fachbeitrag<sup>38</sup> in Unterlage 15 der Antragsunterlagen ermittelten Wirkräume bestätigt.

**Bewertungsergebnis zum Zustand der relevanten Wasserkörper**

Die nachstehende Tabelle enthält für die betroffenen Wasserkörper Steckbriefe<sup>39</sup> mit relevanten Kenndaten und Bewertungsergebnissen aus dem BWP 2021-2027. Da sich der Wasserkörper N0-4000 im Küstenmeer befindet, ist für diesen gemäß § 44 Satz 2 WHG nur der chemische Zustand zu betrachten.

<b>Wasserkörperkennung</b>	<b>N2-4900-01</b> <sup>40</sup>	<b>N0-4000</b> <sup>41</sup>
Wasserkörperbezeichnung	Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte	Küstenmeer Weser
Flussgebietseinheit	Weser	Weser
Gewässerfläche	407.165 km <sup>2</sup>	291,306 km <sup>2</sup>
Kategorie nach § 28 WHG	natürlicher Wasserkörper	natürlicher Wasserkörper
Ökologischer Zustand	mäßig	Nicht zu bewerten
Biologische Qualitätskomponenten	mäßig	
Phytoplankton	mäßig	
Makrophyten	mäßig	
- Teilkomponente Großalgen	mäßig	
- Teilkomponente Seegras	schlecht	
- Teilkomponente Brack- und Salzwiesen	sehr gut	
Benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos)	gut	
Chemischer Zustand (gesamt)	nicht gut	nicht gut

<sup>36</sup> Kap. 5 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12)

<sup>37</sup> Kap. 8.2 im Umweltfachbeitrag zur Baggergutverklappung (Unterlage 20)

<sup>38</sup> Kap. 12 in IMP INGENIEURE GmbH & Co. KG - Hydromorphologische Fachbeiträge für das geplante LNG-Terminal in Whv, IMP-Bericht Nr. 429, 25. Mai 2022 (Unterlage 15)

<sup>39</sup> [https://geoportal.bafg.de/mapapps/resources/apps/WKSB\\_2021/index.html?lang=d](https://geoportal.bafg.de/mapapps/resources/apps/WKSB_2021/index.html?lang=d)

<sup>40</sup> siehe Kap. 6.1 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12)

<sup>41</sup> siehe Kap. 8.2 im Umweltfachbeitrag zur Baggergutverklappung (Unterlage 20)

Wasserkörperkennung	N2-4900-01 <sup>40</sup>	N0-4000 <sup>41</sup>
	(Die Verfehlung des guten chemischen Zustands ist ursächlich auf die flächendeckend vorkommenden ubiquitären Schadstoffe zurückzuführen.)	(Die Verfehlung des guten chemischen Zustands ist ursächlich auf die flächendeckend vorkommenden ubiquitären Schadstoffe zurückzuführen.)
Prioritäre Stoffe mit Überschreitung der Umweltqualitätsnormen (UQN)	Benzo(ghi)perylen Bromierte Diphenylether (BDE) Quecksilber und Quecksilberverbindungen	Bromierte Diphenylether (BDE) Quecksilber und Quecksilberverbindungen
<b>Unterstützend heranzuziehende Qualitätskomponenten</b>		Nicht zu bewerten
Tideregime	Wert eingehalten	
Morphologie	Wert eingehalten	
Physikalisch-chemische- Qualitätskomponenten	Untersuchungen durchgeführt, nicht bewertungsrelevant	

Tabelle 1: Steckbriefe der betroffenen Wasserkörper N2-4900-01 und N0-4000

#### Prüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele für Küstengewässer gemäß § 44 i. V. m. § 27 WHG

Die Beschreibung und Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele erfolgt nachfolgend differenziert nach den Bewirtschaftungszielen:

Danach sind Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass

- a. eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und
- b. ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

#### Prüfung möglicher vorhabenbedingter Verschlechterungen des Gewässerzustands (Verschlechterungsverbot)

Die Prüfung einer vorhabenbedingten Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper erfolgt auf Basis der Qualitätskomponenten, getrennt für die beiden Wasserkörper.

#### Auswirkungen durch die Baggergutverklappung auf Klappstelle 01 auf den Wasserkörper Küstenmeer Weser (N0-4000)

Bei der Einbringung von Sedimenten in den Wasserkörper Küstenmeer Weser (N0-4000) ist nur der chemische Zustand zu berücksichtigen. Dieser wird definiert über die Einhaltung der Umweltqualitätsnormen der prioritären und prioritär gefährlichen Stoffe entsprechend Anhang 8 OGeW. Gemäß Kap. 5.2 des Erläuterungsberichts in Unterlage 20 wird die Verbrin-

gung von 880.000 m<sup>3</sup> (LRA) im Rahmen der Initialbaggerung sowie eine jährliche Verklappungsmenge von 30.000 m<sup>3</sup> (LRA) im Rahmen des morphologischen Nachlaufs bis zum Jahr 2027 beantragt.

Gemäß Kap. 3 des Erläuterungsberichts in Unterlage 20 wurden im Mai 2022 insgesamt 18 Bodenproben mit Oberflächengreifern entnommen und hinsichtlich der Korngrößenverteilung und Schadstoffbelastung untersucht. Danach zeigen die Laboranalysen nur wenige R1-Wert-Überschreitungen. Bei 5 Einzelproben überschreitet der Arsengehalt den R1-Richtwert, bei einer Probe liegt der Summenparameter der Kohlenwasserstoffe (KW) C10-C40 oberhalb des R1-Wertes. Weder Kohlenwasserstoffe noch Arsen sind in Anhang 8 der OGewV als prioritäre oder prioritär gefährliche Stoffe gelistet. Arsen spielt als flussgebietspezifischer Schadstoff lediglich eine Rolle als unterstützende Qualitätskomponente für den ökologischen Zustand, welcher hier im Küstenmeer keine Berücksichtigung findet. Auch die ökotoxikologischen Untersuchungen weisen keinerlei toxische Effekte in den vorgesehenen Baggerbereichen aus.

Im Fachbeitrag WRRL (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt) zur Baggergutverklappung kommen die Gutachter in Kapitel 8.4 zu der Bewertung, dass die Verbringung auf die Klappstelle 01 nicht zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Wasserkörpers Küstenmeer Weser (N0-4000) führt. Auch für die Planfeststellungsbehörde sind vorhabenbedingt aufgrund der Einhaltung der Richtwerte aller prioritären Stoffe keine Auswirkungen erkennbar, die zu einer nachteiligen Veränderung der Schadstoffsituation und dadurch bedingt zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands im OWK „Küstenmeer Weser“ (N0.4000) führen könnten.

#### Auswirkungen durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liege- wanne (Maßnahmen 1 - 3) auf den Wasserkörper Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01)

Die für die Prüfung einer möglichen Verschlechterung des Wasserkörpers Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte relevanten Wirkfaktoren, die sich aus der Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne ergeben, sind im Fachbeitrag WRRL in Tabelle 4-1 (Unterlage 12) beschrieben. Darin enthalten ist auch eine Übersicht der potentiellen Wirkungen auf die einzelnen Qualitätskomponenten.

Die relevanten Wirkfaktoren, die sich aus der Herstellung des Anlegers sowie von Liegewanne und Zufahrtsbereich ergeben, sind:

- Flächeninanspruchnahme (seeseitig),
- Eintrag von Sedimenten und erhöhte Wassertrübung,
- Eintrag von flüssigen und festen Schadstoffen (inkl. Nährstoffe) und
- Veränderung hydrologisch-morphologischer Kenngrößen.

Eine Beurteilung möglicher vorhabenbedingter Auswirkungen auf den Wasserkörper Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01) erfolgt, basierend auf der fachgutachterlichen Bewertung im Fachbeitrag WRRL (Unterlage 12), jeweils separat für die relevanten Qualitätskomponenten<sup>42</sup> bzw. den chemischen Zustand<sup>43</sup>.

- Qualitätskomponente Phytoplankton:

Für das Gesamtvorhaben kann es bau- und betriebsbedingt zu einer Beeinträchtigung durch Lichtlimitierung oder erhöhte Mortalität infolge der erhöhten Trübung kommen. Diese

---

<sup>42</sup> siehe Kap. 6.1.2 und 6.2.2 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12)

<sup>43</sup> siehe Kap. 6.1.3 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12)

sind als kleinräumig und kurzfristig, aber im Rahmen der Unterhaltung wiederkehrend zu beurteilen. Darüber hinaus führt die Herstellung des Anlegers zu einem geringen anlagenbedingten Flächenverlust. Eine Verschlechterung des Wasserkörpers ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

- Qualitätskomponente Makrophyten:

Im nahen und weiteren Umfeld des Vorhabens befinden sich nach Kenntnissen des NLWKN und auch nach den Darstellungen in den Antragsunterlagen keine Bestände der drei Teilkomponenten Seegras, Großalgen und Salz- und Brackmarschen. Die nächstgelegenen Grünalgenbestände liegen vor Hooksiel in etwa 2 km Entfernung zum Vorhaben, befinden sich jedoch nicht in Richtung der Hauptströmungsachse und nicht innerhalb der prognostizierten Wirkräume. Weitere Vorkommen von Grünalgen, Seegras sowie Salz- und Brackmarschen befinden sich in noch größerer Entfernung zum Vorhaben und liegen ebenfalls außerhalb der prognostizierten Wirkräume, sodass weder mit direkten noch mit indirekten Auswirkungen des Gesamtvorhabens Vorhabens zu rechnen ist.

- Qualitätskomponente benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos):

Das Vorhaben führt aufgrund der Herstellung von Liegewanne und Zufahrtbereich zu bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Meeresboden, welche nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als kurzfristig aber wiederkehrend zu bewerten sind und keine mess- oder beobachtbaren Auswirkungen erwarten lassen. Die Auswirkungen auf filtrierende Arten aufgrund erhöhter Schwebstoffgehalte sowie eine mögliche graduelle Veränderung der benthischen Gemeinschaft aufgrund veränderter hydromorphologischer Kenngrößen werden ebenfalls als kleinräumig beurteilt. Diese Auswirkungen ergeben sich ebenfalls für die Herstellung des Anlegers, sind für diese jedoch als noch kleinräumiger und somit noch weniger mess- oder beobachtbar zu beurteilen. Auch der mit der Herstellung des Anlegers (Maßnahme 1) verbundene Verlust von Lebensräumen ist als so kleinräumig zu beurteilen, dass sich keine Auswirkungen auf den Wasserkörper ergeben.

Einen Sonderfall bildet das gesetzlich geschützte Biotop „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) südlich des Vorhabenbereichs. Durch die vertäute FRSU bildet sich ein Sedimentationsbereich im Bug- und Heckbereich aus, der auf 800 m<sup>2</sup> das KMFFk+-Biotop überdeckt und somit zu einem Wechsel von einer Hartboden- zu einer Weichbodengemeinschaft führt. Die Sedimentationsbereiche müssen mehrmals pro Jahr unterhalten werden, sodass nach Einschätzung der TdV in diesen Bereichen von einer dauerhaft gestörten Zönose auszugehen ist. Ferner ist ein Teil des KMFFk+-Biotops in der „Nachlaufschleppe“ der FRSU potenziell von zunehmender Sedimentation betroffen. Für diese Bereiche des Biotops wurde von der TdV vorsorgeorientiert mit der Umwandlung von Hart- zu Weichsubstratböden gerechnet<sup>44</sup>. Damit geht ein deutlicher Wandel in der Artzusammensetzung und Besiedlungsstruktur einher. Da sich im übersandeten § 30-Biotop potenziell eine zum Vorhabenbereich vergleichbare Weichbodengemeinschaft einstellt, ist es nach Auffassung der TdV unwahrscheinlich, dass es durch die relativ kleinräumige Übersandung zu einer Verschlechterung des Zustandes des gesamten Wasserkörpers kommt.<sup>45</sup>

Dieser Einschätzung der TdV bezüglich der Betroffenheit der QK Makrozoobenthos (benthische Wirbellose) schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Da die Bewertung des Makrozoobenthos mit Hilfe des M-AMBI Verfahrens erfolgt, welches zudem vornehmlich

---

<sup>44</sup> siehe Kapitel 6.2.1.1 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12) und Kapitel 4.2 im UVP-Bericht (Unterlage 16)

<sup>45</sup> siehe S. 39 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12)

auf die Weichbodenfauna fokussiert, würde sich dieser aus ökologischer Sicht bedeutende Biotopverlust des KGS voraussichtlich auch rechnerisch nicht negativ auf die Bewertung der Qualitätskomponente niederschlagen. Die Anwendung des M-AMBI auf die Arten-Abundanzstruktur der untersuchten 78 Stationen zeigte, dass sich für Stationen, die sich innerhalb der Nachlaufschleppe und im § 30-Biotop befinden (n=13 Stationen), trotz höherer mittlerer Artenzahl (22,4), AMBI-Wert (2,16), aber geringerer Diversität (2,56) gegenüber dem Vorhabenbereich (Mittelwerte: Artenzahl: 11,7, AMBI: 1,62, Diversität 2,69) keine abweichende Bewertung der Zustandsklassen ergibt. Für KGS Biotope ist der M-AMBI nur eingeschränkt anwendbar, der unmittelbare Biotopverlust wird im Kontext gesetzlicher Biotopschutz entsprechend aufgegriffen.

- Unterstützende Qualitätskomponenten

- Hydromorphologische Komponenten in Unterstützung der biologischen Komponenten:  
Mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf die lokale Morphologie durch die Herstellung von Liegewanne und Zufahrtsbereich können durch eine vertiefte Gewässersohle und lokal geringfügig veränderte Strömungen und Erosion / Sedimentation entstehen, sind jedoch als mittlräumig und unerheblich zu beurteilen. Aufgrund der erwarteten Kolkbildung gilt dies ebenso für die Herstellung des Anlegers. Messbare Auswirkungen auf das Tideregime sind weder durch die Herstellung von Zufahrt und Liegewanne noch durch die Herstellung des Anlegers zu erwarten.

- Chemische und physikalisch-chemische Komponenten in Unterstützung der biologischen Komponenten:

Im Hinblick auf Nährstoffe und flussgebietsspezifische Schadstoffe wurde die aktuellste Sedimentbeprobung (18 Proben vom 05.05.2022) im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12) nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse der Sedimentuntersuchungen sind jedoch in Unterlage 20 enthalten und weisen nur sehr vereinzelte Überschreitungen der R1-Werte nach GÜBAK auf. Diese betreffen Arsen und den Summenparameter Kohlenwasserstoffe C10-C-40. Geringfügige Freisetzungen von Schad- und Nährstoffen durch die die Herstellung des Anlegers sowie durch die Initialbaggerung sind aufgrund der vorliegenden Ergebnisse aktueller Nähr- und Schadstoffuntersuchungen gemäß GÜBAK unwahrscheinlich und darüber hinaus kleinräumig und kurzfristig, sodass kein messbarer Einfluss auf den Wasserkörper zu erwarten ist.

- Chemischer Zustand:

Im Hinblick auf den chemischen Zustand wurde die aktuellste Sedimentbeprobung (18 Proben vom 05.05.2022) im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12) noch nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse der Sedimentuntersuchungen sind jedoch in Unterlage 20 enthalten und weisen nur sehr vereinzelte Überschreitungen der R1-Werte nach GÜBAK auf. Die Überschreitungen betreffen nicht die prioritär (gefährlichen) Stoffe, welche den chemischen Zustand nach WRRL bestimmen. Die im Fachbeitrag fehlende Berücksichtigung hat somit keine Auswirkungen auf die Beurteilung der Auswirkungen.

Durch die Herstellung des Anlegers, der Zufahrtsbereiche und der Liegewanne sind nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen<sup>46</sup> keine erheblichen Einträge von prioritären Schadstoffen zu erwarten.

---

<sup>46</sup> siehe Kap. 3 im Erläuterungsbericht zum Antrag auf Baggertgutverklappung (Unterlage 20)

Betriebsbedingte Freisetzungen von Schadstoffen werden nicht erwartet, sind jedoch Prüfgegenstand des BImSchG-Verfahrens und eines eigenständigen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens für die Abwassereinleitung der FSRU (Vorhabenträgerin: Uniper Global Commodities SE).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der TdV an, dass keine bau- und anlagenbedingten Verschlechterungen des ökologischen und chemischen Zustands des Wasserkörpers "Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte" durch den Anleger (Maßnahme 1) sowie die Baggermaßnahmen im Bereich der Zufahrt und der Liegewanne (Maßnahmen 2 und 3) zu erwarten sind und somit kein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL vorliegt.<sup>47</sup>

#### Prüfung von möglichen Gefährdungen der Zielerreichung des guten Gewässerzustands (Verbesserungsgebot)

Die Planfeststellungsbehörde hat aufgrund der Antragsunterlagen und mit Unterstützung des einschlägigen Fachwissens des Geschäftsbereichs 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake Oldenburg als gewässerkundlicher Landesdienst geprüft, ob die vorhabenbedingt zu erwartenden Veränderungen die zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen ganz oder teilweise behindern bzw. erschweren, so dass die Zielerreichung des guten ökologischen und des guten chemischen Zustands vorhabenbedingt gefährdet bzw. verzögert werden könnte (vgl. § 27 Abs. 1, Nr. 2 WHG sowie § 44 WHG).

In den Küstengewässern stellen Nährstoffeinträge (insb. Stickstoff) den dominierenden Belastungsfaktor dar. Dem Reduzierungsbedarf trägt Deutschland mit der OGewV Rechnung, die für den Übergabepunkt limnisch-marin eine jährliche, abflusskorrigierte und frachtenbasierte Durchschnittskonzentration von 2,8 mg/l Gesamtstickstoff für die in die Nordsee mündenden Flüsse vorsieht. Zur Erreichung dieses Ziels sind insbesondere die grundlegenden Maßnahmen, wie die Umsetzung der Düngeverordnung, vorgesehen<sup>48</sup>. Bei den sogenannten grundlegenden Maßnahmen handelt es sich um gesetzlich verankerte Mindestanforderungen, die für die Zielerreichung zwingend erforderlich sind. Darüber hinaus sind zur Zielerreichung weitere ergänzende und zusätzliche Maßnahmen umzusetzen.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Maßnahmentypen, die in beiden betroffenen Wasserkörpern vorgesehen sind.

---

<sup>47</sup> siehe Kap. 7 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12)

<sup>48</sup> Niedersächsischer Beitrag zu den Maßnahmenprogrammen 2021 bis 2027 der Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein nach § 117 des Niedersächsischen Wassergesetzes bzw. nach Art. 11 der WRRL. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Hannover: 188 Seiten + Anhang, Dezember 2021.

LAWA-Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Belastungstyp	Erläuterung / Beschreibung
36	Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen aus anderen diffusen Quellen	Diffuse Quellen: Sonstige diffuse Quellen	„Maßnahmen zur Verringerung von Stoffeinträgen aus diffusen Quellen, die nicht einem der vorgenannten Belastungsgruppen (vgl. Nr. 24 bis 35) zuzuordnen sind.“
512	Abstimmung von Maßnahmen in oberliegenden und/oder unterhalb liegenden Wasserkörpern	Konzeptionelle Maßnahmen	„Abstimmung von Maßnahmen, deren Umsetzung zur Reduzierung einer Belastung im jeweiligen Wasserkörper nicht in diesem selbst, sondern in einem oder mehreren oberliegenden und/oder unterhalb liegenden Wasserkörper(n) erforderlich ist.“

Tabelle 2: Maßnahmentypen in den vom Vorhaben betroffenen Oberflächenwasserkörpern (OWK) „Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte“ und „Küstenmeer Weser“<sup>49</sup>

### Auswirkungen auf die Verbesserungsmaßnahmen für den Wasserkörper Küstenmeer Weser (NO-4000) durch die Baggergutverklappungen auf Klappstelle 01

In Kap. 8.5 des Fachbeitrag WRRL (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt) wird für die Baggergutverklappungen aus den Baggerarbeiten in der Zufahrt und der Liegewanne auf die Klappstelle 01 untersucht, ob die maßnahmebedingt zu erwartenden Veränderungen die zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen ganz oder teilweise behindern bzw. erschweren, so dass die Zielerreichung des guten ökologischen und des guten chemischen Zustands vorhabenbedingt gefährdet bzw. verzögert werden könnte (vgl. § 27 Abs. 1, Nr. 2 WHG sowie § 44 WHG). Die TdV stellt fest, dass die vorgesehenen Maßnahmen zur Zielerreichung hinsichtlich ihrer Umsetzung durch das geplante Vorhaben nicht be- oder verhindert werden. Eine Verzögerung der Zielerreichung durch Verschlechterungen des Zustands biologischer Qualitätskomponenten ist vorhabenbedingt ebenso nicht zu erwarten. Auch eine Verzögerung der Zielerreichung durch eine weitere Verschlechterung des chemischen Zustands ist vorhabenbedingt nicht zu erwarten.

Dieser begründeten Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Eine Verzögerung der Zielerreichung durch Verschlechterungen des chemischen Zustands ist vorhabenbedingt nicht zu erwarten. Sowohl die grundlegenden als auch die ergänzenden Maßnahmen werden in ihrer Umsetzbarkeit, Zielsetzung oder Wirksamkeit nicht durch das Vorhaben be- oder verhindert. Die Phasing-Out-Verpflichtung ist nach aktueller Rechtsprechung derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert und die subsidiäre Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, eigene Maßnahmen zu ergreifen, aufgrund der fehlenden Unbedingtheit und hinreichender Bestimmtheit in Zulassungsverfahren nicht unmittelbar anwendbar<sup>50</sup>.

Darüber hinaus sind anhand der Untersuchungen nach GÜBAK keine nennenswerten Einträge von prioritären (gefährlichen) Stoffen zu erwarten. Gemäß Kap. 3 des Erläuterungsberichts in Unterlage 20 wurden im Mai 2022 insgesamt 18 Bodenproben mit Oberflächengreifern aus den Baggerbereichen entnommen und hinsichtlich der Korngrößenverteilung und Schadstoffbelastung untersucht. Gemäß Kap. 3.3 zeigen die Laboranalysen nur wenige R1-Wert-Über-

<sup>49</sup> Maßnahmenprogramm 2021 bis 2027 für die Flussgebietseinheit Weser, Anhang C.6: Geplante Maßnahmen in den Oberflächenwasserkörpern im Teilraum Tideweser, Seite C.6-213, FGG Weser, Dezember 2021.

<sup>50</sup> BVerwG, Urt. v. 02.11.2017, Az.: 7 C 25.15.

schreitungen nach GÜBAK. Bei 5 Einzelproben überschreitet der Arsengehalt den R1-Richtwert, bei einer Probe liegt der Summenparameter der Kohlenwasserstoffe (KW) C10-C40 oberhalb des R1-Wertes. Der Mittelwert über alle Proben hält den Richtwert R1 jeweils sicher ein. Auch die ökotoxikologischen Untersuchungen weisen keinerlei toxische Effekte in den vorgesehenen Baggerbereichen aus. Eine bewertungsrelevante Belastungszunahme lässt sich durch die Baggergutverklappung somit nicht ableiten (siehe Fachbeitrag MSRL (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 49).

Die Baggergutverklappungen verstoßen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde somit nicht gegen das Zielerreichungsgebot der WRRL.

#### Auswirkungen auf die Verbesserungsmaßnahmen für den Wasserkörper Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01) durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne (Maßnahmen 1 - 3)

Weder die grundlegenden Maßnahmen, noch die ergänzenden Maßnahmen, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben betroffen. Sowohl die Reduzierung von Belastungen aus anderen diffusen Quellen, als auch die konzeptionelle Abstimmung von Maßnahmen in ober-/unterhalb liegenden Wasserkörpern wird durch das Vorhaben nicht be- oder verhindert. Eine Verzögerung der Zielerreichung durch Verschlechterungen des Zustands biologischer oder chemischer Qualitätskomponenten ist vorhabenbedingt ebenso nicht zu erwarten. Die Phasing-Out-Verpflichtung ist nach aktueller Rechtsprechung derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert und die subsidiäre Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, eigene Maßnahmen zu ergreifen, aufgrund der fehlenden Unbedingtheit und hinreichender Bestimmtheit in Zulassungsverfahren nicht unmittelbar anwendbar<sup>51</sup>. Darüber hinaus sind anhand der Untersuchungen nach GÜBAK keine nennenswerten Einträge von prioritären (gefährlichen) Stoffen zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insofern der Einschätzung des Antragsstellers auf S. 43 im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 12) an, dass die Maßnahmen in ihrer Umsetzbarkeit, Zielsetzung oder Wirksamkeit nicht durch das Vorhaben be- oder verhindert werden und ein Verstoß gegen das Zielerreichungsgebot im Sinne der aktuellen Rechtsauffassung der WRRL nicht vorliegt.

#### Fazit der Prüfung der Einhaltung der Bewirtschaftungsziele nach WRRL

Durch die bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen der beantragten Maßnahmen 1 bis 3 sowie der damit zusammenhängenden Baggergutverklappungen auf die Klappstelle 01 ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis der vorangehenden Ausführungen keine Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper nach WRRL zu erwarten. Des Weiteren sind keine vorhabenbedingten Veränderungen zu erwarten, die die Zielerreichung (guter Zustand der Küstengewässer) erschweren oder die Umweltziele und ihre Maßnahmen konterkarieren.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Für die seitens des BUND / NABU geforderte Überarbeitung des wasserrechtlichen Fachbeitrags besteht nach Würdigung und Prüfung der Unterlage durch die Planfeststellungsbehörde kein Bedürfnis. Wie es die TdV zutreffend erwidert hat, berücksichtigt der wasserrechtliche

---

<sup>51</sup> BVerwG, Urt. v. 02.11.2017, Az.: 7 C 25.15.

Fachbeitrag die geltenden Rechtsmaßstäbe und gelangt mit einer für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Prüfung zu dem plausiblen Ergebnis, dass eine vorhabenbedingte Verschlechterung unwahrscheinlich ist. Insbesondere wird - wie es der BUND / NABU verlangt - der aktuelle gewässerökologische Zustand berücksichtigt. Soweit teilweise moniert wird, dass geprüft werden müsse, ob in Anbetracht des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots überhaupt ein unbeeinträchtigter Betriebsablauf des vorgesehenen FSRU-Terminals gewährleistet werden könne, ist dies im Fachbeitrag erfolgt. Es wird zwischen baubedingten (vorübergehenden), anlagebedingten (dauerhaften) und betriebsbedingten (dauerhaften und/oder wiederkehrenden) Wirkungen differenziert (vgl. S. 15). Soweit der BUND / NABU fordert, dass die Auswirkungen der durch Unterhaltungsbaggerungen in der Zufahrt und Liegewanne des FSRU und die Verklappungen hervorgerufenen Sedimentaufwirbelungen und Trübungen auf Phytoplankton sowie Makrozoobenthos geprüft werden müssten, kommt der wasserrechtliche Fachbeitrag dem nach (vgl. S. 15 ff. u. 37 ff.).

#### B.II.3. c) bb) (2) (b) Meeresstrategierahmenrichtlinie (MSRL)

Mit der Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie 2008/56/EG (MSRL), wurde ein einheitlicher Ordnungsrahmen für den Umweltzustand der Meeresgewässer vorgegeben, „innerhalb dessen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um spätestens bis zum Jahr 2020 einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erreichen oder zu erhalten“. Die Richtlinie wurde auf Bundesebene im WHG in nationales Recht umgesetzt.

Es wurde seitens der Planfeststellungsbehörde auf fachgutachterlicher Grundlage und mit Unterstützung des einschlägigen Fachwissens des Geschäftsbereichs 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake Oldenburg als gewässerkundlicher Landesdienst geprüft, ob das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen für Meeresgewässer gemäß § 45a WHG vereinbar ist. Wenn begründeter Anlass besteht, dass das Vorhaben gegen die Bewirtschaftungsziele für Meeresgewässer verstößt, sind die Ausnahmegründe nach § 45g Abs. 2 WHG darzulegen.

Für die beantragten Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde die relevanten Wirkungen auf die Bewirtschaftungsziele der MSRL in der notwendigen inhaltlichen und räumlichen Detailschärfe insbesondere anhand der Unterlage 13 (Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) und der Unterlage 20 (Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie im Umweltfachbeitrag zur Baggergutverklappung) des Planfeststellungsantrages und mit Unterstützung von eigenem Kenntnis- und Wissensstand des gewässerkundlichen Landesdienstes im Geschäftsbereich 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg betrachtet und geprüft. Hierbei wurde insbesondere auf Auswirkungen geachtet, die einer Zulassung möglicherweise grundsätzlich entgegenstehen.

#### Lage des Vorhabens im Geltungsbereich der Bewirtschaftungsziele für Meeresgewässer

Zum Geltungsbereich der Bewirtschaftungsziele für Meeresgewässer gemäß § 45a ff. WHG gehören die Küstengewässer sowie die Gewässer im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandsockels, jeweils einschließlich des Meeresgrundes und des Meeresuntergrundes“ (§ 3 Abs. 2a WHG).

Gemäß Kap. 5.2 des Erläuterungsberichts in Unterlage 20 wird die Verbringung von 880.000 m<sup>3</sup> Baggergut (LRA) im Rahmen der Initialbaggerung sowie eine jährliche Verklappungsmenge von 30.000 m<sup>3</sup> Baggergut (LRA) im Rahmen des morphologischen Nachlaufs bis zum Jahr 2027 auf die Klappstelle 01 in der Außenjade beantragt. Die Klappstelle 01 befindet sich im WRRL-Wasserkörper Küstenmeer Weser (N0-4000).

Das Vorhaben und der Untersuchungsraum der Auswirkungen der Maßnahmen 1 bis 3 liegen alle im Küstengewässer und somit im Geltungsbereich der MSRL.

### Bewertungsergebnis zum Zustand der Meeresgewässer (Nordsee)

Der Zustand der Meeresgewässer (vgl. § 45b WHG) im Bereich der deutschen Nordsee wurde anhand der wesentlichen Eigenschaften und Merkmale (s. Anhang III MSRL) auf Grundlage von bestehenden Zustandsbewertungen auf europäischer Ebene (WRRL, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und Vogelschutzrichtlinie (VS-RL)) und Konventionen auf internationaler Ebene in 2012 (Anfangsbewertung) und datenbasiert in 2018 bewertet (BMU 2012<sup>52</sup>, 2018<sup>54</sup>).

Bereits im Rahmen der Anfangsbewertung der deutschen Nordsee erreichte die deutsche Nordsee den guten Umweltzustand nicht. Nach der aktuellen Bewertung in 2018 unter Berücksichtigung der Bewertungen nach WRRL, des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR) und der Trilateralen Wattenmeer-Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres (TWSC) wird der gute Umweltzustand weiterhin verfehlt. Es werden die Gründe in der Eutrophierung, den zu hohen Schadstoffgehalten, in der zunehmenden Vermüllung, in den Auswirkungen der Fischereinutzung sowie in der Zunahme nicht einheimischer Arten als entscheidende Belastungen gesehen.

Da sehr lokale Eingriffe kaum Wirkung auf den gesamten Nordseeraum entfalten, werden Bewertungen in der MSRL deskriptorspezifisch differenziert. So sind für die Bewertung der Integrität des Meeresbodens (Deskriptor 6) Bewertungen auf der räumlichen Ebene der Biotopklassen (Benthische Biotopklassen [BHT], Andere Lebensraumtypen [OHT]) angesiedelt. Zudem wird ein Bezug zu der kleineren räumlichen Einheit des Wasserkörpers nach WRRL hergestellt.

### Prüfung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele für Meeresgewässer gemäß § 45a WHG

Die Beschreibung und Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele erfolgt nachfolgend differenziert nach den Bewirtschaftungszielen:

- a. „Vermeidung der Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer“ (vgl. § 45a Abs. 1 Nr. 1 WHG) und
- b. „Erreichung eines guten Zustands der Meeresgewässer“ (vgl. § 45a Abs. 1 Nr. 2 WHG).

---

<sup>52</sup> BMU 2012a. Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie - RICHTLINIE 2008/56/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) – Beschreibung eines guten Umweltzustands für die deutsche Nordsee nach Artikel 9 Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie. - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Bonn: 67 S.

<sup>53</sup> BMU 2012b. Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie - RICHTLINIE 2008/56/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) – Festlegung von Umweltzielen für die deutsche Nordsee nach Artikel 10 Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie. - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Bonn: 49 S.

<sup>54</sup> BMU 2018. Zustand der deutschen Nordseegewässer 2018. Aktualisierung der Anfangsbewertung nach § 45c, der Beschreibung des guten Zustands der Meeresgewässer nach § 45d und der Festlegung von Zielen nach § 45e des WHG zur Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie. - Bonn: 191 S.

### Prüfung möglicher vorhabenbedingter Verschlechterungen des Zustands der Meeresgewässer (Verschlechterungsverbot)

Der gute Zustand der Meeresgewässer wird anhand der Deskriptoren 1-11 der MSRL (Anhang I) und einer indikativen Liste der für Meeresgewässer relevanten Ökosystembestandteile bewertet, die in der MSRL im Anhang III (bzw. geändert im Beschluss EU/848/2017 vom 18.05.2017) formuliert werden, festgelegt. Neben der Bewertung gibt der Anhang III bzw. EU/848/2017 explizit die Belastungen in der Meeresumwelt wieder, die für eine Prüfung herangezogen werden. Der Beschluss EU/848/2017 der MSRL listet Eigenschaften von Arten, Biotoptypen und Ökosystemen (einschließlich Nahrungsnetzen) von Meeresgewässern auf.

### Prüfung möglicher Verschlechterungen des Zustands der Meeresgewässer (Verschlechterungsverbot) durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne (Maßnahmen 1 - 3)

Hinsichtlich des Anlegers (Maßnahme 1) werden die hydromorphologisch wirksamen Konstruktionen, bei denen maßnahmebedingt Strömungsveränderungen, Sedimentveränderungen, Beaufschlagung etc. durch Anker und Pontonstützen und Erschütterungen auftreten können, in Kap. "4.1 Maßnahme 1: Errichtung eines Anlegerkopfes" im Erläuterungsbericht (Unterlage 3) beschrieben. Die bau- und anlagebedingten morphologischen Auswirkungen der Maßnahme 1 durch Auskolkungen an Dalben, Strömungsveränderungen durch die Konstruktionen im Tidegeschehen und veränderte Sedimentbedingungen werden in Kap. 9 „Plan-Zustand: Kolkabschätzung am LNG-Terminal WHV" in (Unterlage 15) dargestellt. Der wesentliche Planbereich gilt danach auch im historischen Rückblick als außerordentlich lagestabil. Im Bereich der Pfahlkonstruktionen ist mit lokalen Auskolkungen zu rechnen, die bei Erfordernis durch entsprechende Kolkschutzmaßnahmen begrenzt werden sollen (s. Kap. 14 „Kolksicherungskonzept im Bereich der Pfahlstrukturen (Unterlage 15)).

Nach den Ausführungen der TdV zu den Baggerarbeiten (Maßnahmen 2 und 3) in Kap. 11.1 „Vorgesehener Initialbaggerumfang" (Unterlage 15) sind im Bereich der Liegewanne nur geringfügige Minderflächen erkennbar. Im Zufahrtsbereich ist ein zur Fahrrinne paralleler und von Nordwest nach Südost leicht ansteigender Sandrücken, dessen geringere Wassertiefe für die größten Baggertiefen von bis zu 2,1 m sorgt, kennzeichnend für die lokalen Geländeverhältnisse. Die mittlere Baggertiefe im gesamten Initialbaggerbereich erreicht einen Wert von etwa 1,0 m. Die vorgesehenen Initialbaggerarbeiten für die Zufahrt und die Liegewanne liegen weitestgehend in einem erosiven Gewässerabschnitt mit langjährigen Erosionsraten von bis zu 0,2 m/Jahr.

Diese Randbedingungen weisen nach Auffassung der TdV auf eher schwache morphodynamische Eingriffe durch die Baggerarbeiten für die Maßnahmen 2 und 3 hin.

Gemäß Unterlage 15, S. 91 "liegt das Vorhaben in einem Erosionsgebiet und weist im Mittel gute Bedingungen für die Errichtung und den Betrieb des Terminals auf". Dies wird sich durch die neue Anlegerkonstruktion nicht wesentlich verändern. Die zu erwartenden Biotopveränderungen durch Sedimentation im Nahbereich der Liegewanne sind bau- und anlagebedingt und neben den Pfahlgründungen des Anlegers der FSRU selbst zuzuordnen und im Raumbezug zum Meeresgewässer nicht erheblich. Schäden am nahe gelegenen nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotop „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich" (KMFFk+) werden über die Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG und gemäß § 30 BNatSchG bewertet. Direkte Wirkungen der FSRU inklusive Strömungswirkungen werden explizit im Verfahren beim GAA

nach BImSchG geprüft und geregelt. Im Hinblick auf die naturschutzrechtlich erforderliche Kompensation wird auf die Nebenbestimmungen A.IV.5.6 bis A.IV.5.8 verwiesen.

Die Auswirkungen durch die Errichtung des Anlegers sowie die Vertiefung des Zufahrtsbereichs zwischen der Fahrrinne und dem Anlegerkopf und der Liegewanne auf die Merkmale, Eigenschaften und Belastungen, die für die Einschätzung der Einstufung des Zustands der Meeresgewässer im Zusammenhang mit der Zustandsbewertung 2018 relevant sind, werden im Fachbeitrag MSRL (Unterlage 13) in Kap. 6 verbal-argumentativ beschrieben.

Potenziell kann das Vorhaben Auswirkungen auf die Deskriptoren 1, 5, 6, 7, 8 und 11 aufweisen (s. Tab. 6-1 im Fachbeitrag MSRL, Unterlage 13).

Die Prüfung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die wesentlichen Merkmale und Belastungen in Kap. 6 im Fachbeitrag MSRL, Unterlage 13 zeigt auch für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die Errichtung des Anlegers und der Baggerarbeiten im Bereich der Zufahrt und der Liegewanne keine Verschlechterung des aktuellen Umweltzustands der deutschen Nordseegewässer zur Folge haben. Aufgrund der Kleinräumigkeit der Effekte der Maßnahmen 1 bis 3 ist keine Verschlechterung des Meeresgewässers nach MSRL gegeben. Eine Bilanzierung der Verluste dieses als besonders schützenswertes Biotop nach MSRL (OHT- other habitat) ist zum jetzigen Wissensstand zur Verteilung und Zustand der KGS Biotope in der deutschen Nordsee nicht möglich. Eine Würdigung der Verluste dieses seltenen Biotops im Verfahren erfolgt daher vorrangig durch die Bewertung im Kontext gesetzlicher Biotopschutz (§ 30 BNatSchG).

#### Prüfung möglicher Verschlechterungen des Zustands der Meeresgewässer (Verschlechterungsverbot) durch die Verklappung von Baggergut auf Klappstelle 01

Für die Baggergutverklappungen aus den Baggerarbeiten in der Zufahrt und der Liegewanne (Maßnahmen 2 und 3) auf die Klappstelle 01 werden im Fachbeitrag MSRL (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt) in Kap. 9.4 die Auswirkungen des Vorhabens auf die Merkmale, Eigenschaften und Belastungen, die für die Einschätzung der Einstufung des Zustands der Meeresgewässer im Zusammenhang mit der Zustandsbewertung 2018 relevant sind, verbal-argumentativ beschrieben. Potenziell kann das Vorhaben Auswirkungen auf die Deskriptoren 1, 4, 5, 6, 8, 9 und 11 aufweisen (s. Tab. 9-1 im Fachbeitrag MSRL, Unterlage 20). Darüber hinaus kann das Vorhaben auch auf den Deskriptor 7 "Hydrographische Bedingungen" Auswirkungen haben, da hydromorphologische Auswirkungen auf die Klappstelle 01 langfristig nicht ausgeschlossen werden können und von verschiedenen Seiten ein Sedimentmanagementkonzept für die Jade fordert wird. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die zusätzlichen Umlagerungen aber nicht das hydromorphologische Gleichgewicht gemäß D7 MSRL negativ beeinflussen. Die langfristige Entwicklung der Klappstelle 01 obliegt dem Klappstellenmanagement der WSV.

Insgesamt sind die bisherigen Einbringungen, die bereits zur Erhöhung der Klappstelle geführt haben, kleinräumig und das Gleichgewicht der Morphologie wird nicht grundlegend beeinträchtigt (D7).

Gemäß Kap. 3 des Erläuterungsberichts in Unterlage 20 wurden im Mai 2022 insgesamt 18 Bodenproben mit Oberflächengreifern aus den Baggerbereichen entnommen und hinsichtlich der Korngrößenverteilung und Schadstoffbelastung untersucht. Gemäß Kap. 3.3 zeigen die Laboranalysen nur wenige R1-Wert-Überschreitungen nach GÜBAK. Bei 5 Einzelproben überschreitet der Arsengehalt den R1-Richtwert, bei einer Probe liegt der Summenparameter der Kohlenwasserstoffe (KW) C10-C40 oberhalb des R1-Wertes. Der Mittelwert über alle Proben hält den Richtwert R1 jeweils sicher ein. Auch die ökotoxikologischen Untersuchungen weisen

keinerlei toxische Effekte in den vorgesehenen Baggerbereichen aus. Eine bewertungsrelevante Belastungszunahme des Meeressgewässers lässt sich durch das Gesamtvorhaben und insbesondere durch die Baggergutverklappung somit nicht ableiten.

Das Vorhaben führt zu Veränderungen, die z. T. den im Beschluss EU/848/2017 der MSRL benannten Belastungen und Auswirkungen zuzuordnen sind. Das Vorhaben wirkt ausschließlich lokal (in Bezug auf das zu betrachtende Meeressgewässer) und ist bauzeitlich begrenzt. Wasserseitige Einträge von Schadstoffen über die Hintergrundwerte nach GÜBAK hinaus sind mit den Verklappungstätigkeiten nicht zu erwarten.

#### Fazit zum MSRL-Verschlechterungsverbot

Aufgrund der räumlichen Begrenzung und geringer direkter Wirkungen der Maßnahmen 1 bis 3 sowie der Baggergutverklappungen auf der Klappstelle 01 wird deutlich, dass das Vorhaben zu keinen erheblichen Veränderungen dieser, das Meeressgewässer beschreibenden Merkmale führen kann. Ausschließlich lokal und in Bezug zu deutlich kleineren Raumeinheiten wie dem Wasserkörper lässt sich ein Zusammenhang zum Vorhaben bezogen auf einzelne Biotopklassen (BHT: circalitoral mixed sediments) darstellen.

Bau- und anlagebedingte Verschlechterungen des Zustands der Meeressgewässer bzw. des Zustands der deutschen Nordsee sind durch die Maßnahme somit nicht zu erwarten.

§ 45c Abs. 2 WHG bestimmt, dass bei der Bewertung der Meeressgewässer u. a. die Einstufungen des ökologischen und des chemischen Zustands von Küsten- und Übergangsgewässern im Rahmen der Bewirtschaftung von Gewässern nach Maßgabe der Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27 bis 31, 44 WHG zu berücksichtigen sind. Dementsprechend gelten die im Fachbeitrag zur WRRL getroffenen Aussagen zu den vorhabenbedingten Veränderungen auf die Bewirtschaftungsziele in den Küstengewässern hier entsprechend.

#### Prüfung von möglichen Gefährdungen der Zielerreichung des guten Zustands der Meeressgewässer (Verbesserungsgebot)

Mit der Herausgabe einer "Aktualisierung der Anfangsbewertung nach § 45c, der Beschreibung des guten Zustands der Meeressgewässer nach § 45d und der Festlegung von Zielen nach § 45e des Wasserhaushaltsgesetzes zur Umsetzung der Meeressstrategie Rahmenrichtlinie" wurden die allgemeinen deutschen MSRL Umweltziele durch operationelle Umweltziele konkretisiert. Weiterhin liegen mit dem aktualisierten Maßnahmenprogramm (BMU 2021- Entwurf des Maßnahmenprogramms in der öffentlichen Beteiligung<sup>55</sup>) eine Reihe von Maßnahmen vor, die die maßgeblichen Belastungen und Umweltziele adressieren und den Umweltzustand der deutschen Meeressgewässer verbessern sollen.

Sowohl die Umweltziele als auch die korrespondierenden Maßnahmen der MSRL dürfen durch ein Vorhaben nicht in Frage gestellt oder konterkariert werden.

Dies wird in der folgenden Prüfung des Vorhabens berücksichtigt. Auch wird ausschließlich Bezug auf relevante Faktoren genommen. Die im Jahr 2012 bzw. 2018 festgelegten Bewirtschaftungsziele der MSRL haben nach wie vor Gültigkeit.

---

<sup>55</sup> BMU (2021) MSRL-Maßnahmenprogramm zum Meeresschutz der deutschen Nord- und Ostsee - Bericht gemäß § 45h Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes. Entwurf vom 21.12.2021 in der öffentlichen Auslegung.

### Prüfung möglicher Gefährdungen der Zielerreichung des guten Zustands der Meeresgewässer (Verbesserungsgebot) durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne (Maßnahmen 1 - 3)

Im Fachbeitrag MSRL (Unterlage 13) wird in Kap. 7.2 und 7.3 der Einfluss der Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne (Maßnahmen 1 - 3) auf die für das Vorhaben relevanten operativen Umweltziele nach § 45 WHG und die aktuellen MSRL-Maßnahmen beschrieben. Das Vorhaben führt nur zu leichten und zeitlich begrenzten Veränderungen, die z.T. den operativen Umweltzielen und näherungsweise einigen Maßnahmen zuzuordnen sind. Das Vorhaben wirkt ausschließlich lokal in Bezug auf das zu betrachtende Meeresgewässer. Eine bewertungsrelevante Beeinflussung der Umweltziele oder konkreter Maßnahmen nach MSRL lässt sich daraus nicht ableiten. Es ergeben sich keine dauerhaften Auswirkungen auf die Qualität und Funktionen des Lebensraums bzw. der benannten Umweltziele. Die MSRL-Maßnahmen werden nicht unterlaufen oder gar verhindert.

Bei der Maßnahme 1 (Anleger) sind aufgrund der oben skizzierten sehr viel kleinräumigeren Effekte keine Konflikte mit den Umweltzielen nach MSRL und den Maßnahmen des MSRL-Maßnahmenprogramms zu erwarten. Insbesondere die MSRL-Maßnahme „Wiederherstellung von Sabellariariffen“ (UZ4-3, BMU 2021<sup>56</sup>) wurde frühzeitig betrachtet und hydroakustisch untersucht, da historische Vorkommen im Bereich östlich von Hooksiel bekannt sind. Eine Beeinträchtigung durch den geplanten Bau des Anlegers kann daher nach bisherigem Kenntnisstand ausgeschlossen werden.

### Prüfung möglicher Gefährdungen der Zielerreichung des guten Zustands der Meeresgewässer (Verbesserungsgebot) durch die Verklappung von Baggergut auf Klappstelle 01

Im Fachbeitrag MSRL (Unterlage 20) in Kap. 9.5 erfolgt die Prüfung von möglichen Gefährdungen der Zielerreichung des guten Zustands der Meeresgewässer durch die Verklappung von Baggergut auf der Klappstelle 01 aus den Baggerarbeiten der Zufahrtsbereiche und der Liegewanne (Maßnahmen 1 - 3). In Tab. 9-3 wird der Einfluss auf die für die Verklappungen relevanten operativen Umweltziele nach § 45 WHG und die Indikatoren tabellarisch beschrieben.

Nach Einschätzung der TdV führen die Baggergutverklappungen zu Veränderungen, die z. T. den in Anhang I der MSRL qualitativen Deskriptoren zuzuordnen sind. Vorhabenbedingt ist das Einbringen von Baggergut auf bereits bestehenden und seit den 1990er Jahren kontinuierlich genutzten Klappstellen beantragt. Es werden keine darüberhinausgehenden Flächen beansprucht. Das Vorhaben wirkt zudem ausschließlich lokal (in Bezug auf das zu betrachtende Meeresgewässer). Eine bewertungsrelevante Belastungszunahme lässt sich daraus nicht ableiten. Es ergeben sich keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Qualität und die Strukturen und Funktionen des Lebensraums bzw. der benannten Merkmale. Daher schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem Fazit der TdV, dass keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten sind, die zu einer bewertungsrelevanten Gefährdung oder Erschweris der Erreichung eines guten Zustands der Meeresgewässer führen, an.

---

<sup>56</sup> BMU (2021) MSRL-Maßnahmenprogramm zum Meeresschutz der deutschen Nord- und Ostsee - Bericht gemäß §45h Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes. Entwurf vom 21.12.2021 in der öffentlichen Auslegung.

### Fazit zum MSRL-Verbesserungsgebot

Zusammengefasst sind keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten, die zu einer bewertungsrelevanten Gefährdung oder Erschwernis der Erreichung eines guten Zustands der Meeresgewässer führen und damit einer Zulassung im Wege stünden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der TdV in Kap. 9 in Unterlage 13 an, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen durch die Maßnahmen 1 - 3 nicht gegen das Zielerreichungsgebot des § 45a Abs. 1 WHG verstoßen. Die Erreichung des guten Umweltzustands ist nicht gefährdet (Kap. 7.1). Das Vorhaben verhindert nicht die Erfüllung der übergeordneten und operativen Umweltziele (Kap. 7.2). Ein Einfluss des Vorhabens auf die Umsetzung der Maßnahmen kann ausgeschlossen werden (Kap. 7.3).

Dies gilt ebenso für das Fazit in Kap. 9.6 in den Fachbeiträgen Umwelt zur Baggergutverklappung (in Unterlage 20), wonach eine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer bzw. des Zustands der deutschen Nordsee nicht zu erwarten ist und auch keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten sind, die zu einer bewertungsrelevanten Gefährdung oder Erschwernis der Erreichung eines guten Zustands der Meeresgewässer führen.

### Gesamtfazit zur MSRL

Das Vorhaben steht aus fachgutachterlicher Sicht, welcher sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, weder dem Verschlechterungsverbot noch dem Zielerreichungsgebot gemäß § 45a Absatz 1 WHG entgegen und ist daher mit den Bewirtschaftungszielen der deutschen Nordseegewässer vereinbar.

Durch die bau- und anlagebedingten Auswirkungen der Maßnahmen 1 bis 3 sowie die beantragte Baggergutverklappung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis der vorangehenden Ausführungen keine Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer zu erwarten. Des Weiteren sind keine vorhabenbedingten Veränderungen zu erwarten, die die Zielerreichung (guter Zustand der Meeresgewässer) erschweren oder die Umweltziele und ihre Maßnahmen konterkarieren. Die Zulassung einer Ausnahme von den Zielen zur Erreichung des guten Zustands nach § 45g Abs. 2 WHG ist daher nicht erforderlich.

Im Hinblick auf die Anforderungen der MSRL hat BUND / NABU Folgendes vorgetragen:

Von Seiten des BUND / NABU wird bemängelt, dass mangels rechtlich bindender Vorgehensweise oder Leitfäden für die MSRL-Prüfung die maßnahmebedingten Auswirkungen durch die Gutachter auf Grundlage des Vorgehens für die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) abgearbeitet worden sein. Die zum „Fachbeitrag WRRL“ genannten Einwände hätten daher auch für die MSRL Gültigkeit.

Die TdV hat erwidert, dass in Ermangelung einer offiziellen, abgestimmten Vorgehensweise für die Betrachtung der Belange der MSRL methodisch ähnlich zur WRRL vorgegangen worden sei. Dies sei eine plausible und übliche Vorgehensweise.

Die Planfeststellungsbehörde hält das Vorgehen der TdV bei der Prüfung der Bewirtschaftungsziele für angemessen und hat darüber hinaus unabhängig von den Ausführungen des TdV die Einhaltung der Bewirtschaftungsziele auch mit Hilfe des einschlägigen Fachwissens des gewässerkundlichen Landesdienstes (Geschäftsbereich 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg) überprüft. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde erfolgt das Vorhaben danach im Einklang mit den Bewirtschaftungszielen.

BUND / NABU trägt weiter vor, dass der Zustand der deutschen Nordseegewässer auf Grundlage des MSRL-Zustandsberichts Nordsee aus dem Jahr 2018 beschrieben worden sei. Der Bericht bewerte den Zeitraum von aus den Jahren 2011-2016. Auch wenn die letzte Version des Berichts verwendet worden sei, sei davon auszugehen, dass vor allem durch den messbaren Einfluss des Klimawandels und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Daten nicht den aktuellen Zustand darstellen würden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt es keinen Fehler dar, dass die TdV den Zustandsbericht aus dem Jahr 2018 verwendet hat. Es handelt sich um den aktuellen Zustandsbericht der Nordsee, der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die Überprüfung der Einhaltung der Bewirtschaftungsziele nach MSRL verwendet werden darf. Im Übrigen überprüft die Planfeststellungsbehörde die Einhaltung der Bewirtschaftungsziele konkret anhand der maßnahmebedingten Auswirkungen.

Sofern BUND / NABU fordert, dass eine differenziertere und intensivere Betrachtung der möglichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die MSRL-Umweltziele hätte erfolgen müssen, teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung der TdV, dass in den Kapiteln 6 und 7 des MSRL-Fachbeitrages ausreichende differenzierte Auswirkungsprognosen für die Belastungs- und Zustandsaspekte vorhanden sind und auch eine ausreichende Bewertung zur Frage vorgenommen wurde, ob das Vorhaben mit den Zielen der MSRL vereinbar ist (unter Berücksichtigung der relevanten Definitionen des guten Umweltzustandes der einzelnen Deskriptoren und der räumlichen Einheiten).

BUND / NABU bemängelt ferner, dass der Deskriptor D2 „Nicht heimische Arten“ im MSRL-Fachbeitrag nicht betrachtet worden sei, da es durch das Vorhaben nach Aussage der Gutachter „zu keiner Eintragung nicht-heimischer Arten“ komme. Zwar sollten die Bauarbeiten tatsächlich nicht zu einem Eintrag nicht-heimischer Arten führen, allerdings sei bekannt, dass die Ausbreitung invasiver Arten durch den Schiffsverkehr beschleunigt werde. Der Betrieb des LNG-Terminals und das dadurch erhöhte Schiffsaufkommen im Bereich des Anlegerkopfes erhöhten die Gefahr der Ausbreitung nicht-heimischer Arten und seien daher ebenfalls in die Auswirkungsprognose miteinzubeziehen.

Die TdV hat erwidert, dass zwar die genauen Herkunftsorte des LNG nicht bekannt seien, es aber nicht auszuschließen sei, dass über diesen Pfad ein Eintrag von Neobiota am Schiffsrumpf der LNG-Tanker erfolge. Die Häfen im Jadebereich stellten einen bedeutenden Umschlagsort für unterschiedlichste Güter dar, deren Herkunftsort außerhalb der Nordsee liege. Hinzu komme die Berufs- und Sportschiffahrt, die zwischen dem Jaderaum und unterschiedlichen nationalen Häfen verkehrten, die z. T. wiederum ihrerseits Zielort internationalen Umschlags seien. Auch wenn der Eintrag nicht genau beziffert werden könne, werde vor diesem Hintergrund das zusätzliche Eintragungspotenzial für Neobiota über die LNG-Tanker als nicht signifikant eingeordnet.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde und in Abstimmung mit dem GAA ist der Schiffsverkehr mit LNG-Tankern dem Betrieb der FSRU zuzurechnen, welcher nicht Gegenstand des hiesigen wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht im Übrigen das zusätzliche Eintragungspotenzial für Neobiota über die LNG-Tanker als nicht signifikant an. Beim Schiffsverkehr in der Jade ist das Ballastwasser-Übereinkommen der IMO verpflichtend einzuhalten. Dieses hat zum Ziel, Neobiota-Risiken durch die Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen zu verhüten, auf ein Mindestmaß zu verringern und letztendlich zu beseitigen. In Deutschland ist das BSH für Maßnahmen zur Verhütung der Verbreitung fremder Organismen durch Schiffe zuständig (§§ 5 Abs. 1 Nr. 4c, 1 Nr. 16 Seeaufgabengesetz). Daher nimmt das BSH (gemäß See-Umweltverhaltensverord-

nung) verschiedene Aufgaben bei der nationalen Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens wahr; unter anderem als Bußgeldbehörde bei Verstößen gegen die Vorgaben des Ballastwasser-Übereinkommens. Darüber hinaus ist es für die Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen (BWMS) zuständig. Der zusätzliche Anlauf durch Gastanker aus ähnlichen Herkunftsgebieten wird im normalen stark schwankenden Umschlagsgeschehen in der Jade nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde daher vermutlich keine erheblichen Mengen von Neobiota eintragen.

#### B.II.3. c) bb) (2) (c) Ergebnis (Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen)

Nach Prüfung der fachgutachterlichen Ausführungen zu hydromorphologischen und biologischen Wirkungen und Prüfung der Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele der WRRL und MSRL ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht von Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele auszugehen, die einer wasserrechtlichen Planfeststellung entgegenstehen.

#### B.II.3. c) bb) (3) Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG)

Gemäß § 6 WHG sind die Gewässer nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel, 1. ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern, insbesondere durch Schutz vor nachteiligen Veränderungen von Gewässereigenschaften, 2. Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen, 3. sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen, 4. bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen, 5. möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen, 6. an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen und 7. zum Schutz der Meeresumwelt beizutragen. Die nachhaltige Gewässerbewirtschaftung hat ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten; dabei sind mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen.

Durch die in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erhebliche nachteilige bau-, anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der allgemeinen Bewirtschaftungsgrundsätze durch den Bau und Betrieb des Anlegers und die Herstellung der erforderlichen Wassertiefen in den Zufahrts- und Liegewannenbereichen sowie die dazugehörigen Baggergutverklappung auf die Klappstelle 01 der WSV auf ein zulässiges Maß reduzieren, so dass die Einhaltung der allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung nach § 6 WHG bei Realisierung des beantragten Vorhabens gewährleistet werden kann. Die pfahlgegründete Anlegerstruktur wird in einem sowieso schon als Hafengebiet ausgewiesenen Bereich in unmittelbarer Nähe zur UVG-Brücke errichtet und stellt auch im Vergleich zu den bereits vorhandenen Brücken in der Jade eine verhältnismäßig kleine Einheit dar. Morphodynamische Auswirkungen durch Strömungskolke sind allenfalls im unmittelbaren Nahbereich des Anlegers zu erwarten und deren Entwicklung wird durch ein Monitoringprogramm erfasst. Die natur- und umweltfachlichen Auswirkungen des Anlegers selbst als auch die Herstellung der erforderlichen Wassertiefen in den Zufahrts- und Liegewannenbereichen sowie die dazugehörigen Baggergutverklappungen auf

die WSV-Klappstelle 01 werden in den entsprechenden Umweltfachgutachten des Antrages beschrieben und bewertet. Zur Vereinbarkeit des Vorhabens, nämlich dem Bau und Betrieb des Anlegers und die Herstellung der erforderlichen Wassertiefen in den Zufahrts- und Liegewannenbereichen sowie die dazugehörigen Baggergutverklappungen auf die Klappstelle 01 mit Nr. 1 (Gewässerschutz) und 7. (Schutz der Meeresumwelt) wird auf die vorherigen Ausführungen zu der Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach WRRL und MSRL verwiesen.

#### B.II.3. c) bb) (4) Allgemeine Sorgfaltspflichten (§ 5 WHG)

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

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen, die die Einhaltung der allgemeinen Sorgfaltspflichten beim beantragten Vorhaben gewährleisten.

#### B.II.3. c) cc) Sonstige öffentlich-rechtliche Anforderungen (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 2 WHG sowie § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG)

#### B.II.3. c) cc) (1) Eingriffsregelung nach den §§ 13 ff. BNatSchG

Die Eingriffsregelung ist ein zentrales Instrument des Naturschutzes für die Folgenbewältigung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Eingriffe im Sinne der Eingriffsregelung sind gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

In den Antragsunterlagen werden die methodischen und fachlichen Grundlagen der Bearbeitung der Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG ausreichend in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargelegt. Die Eingriffsbeurteilung der für das Vorhaben relevanten Schutzgüter: Pflanzen (seeseitig), Tiere, Wasser, Klima/Luft und Landschaft erfolgte auf der Grundlage der im UVP-Bericht enthaltenen ausführlichen Bestandsaufnahme des Ist-Zustands sowie der dortigen Eingriffsbeurteilungen. Der LBP wurde aus dem ausführlichen UVP-Bericht heraus erarbeitet. Er beinhaltet neben den obigen Nebenbestimmungen unter A.IV.5 die zu beachtenden Vorgaben zur Vermeidung und Minimierung der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen. Der LBP integriert auch die aus der Sicht des besonderen Artenschutzes und des gesetzlichen Biotopschutzes erforderlichen Maßnahmen.

#### B.II.3. c) cc) (1) (a) Eingriffsermittlung / Eingriffsbeurteilung

Die möglichen Wirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter wurden bau-, anlage- und betriebsbedingt durch die TdV erkannt.

Für die Maßnahme 1 (Bau des Anlegers) ist mit folgenden erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Wasser zu rechnen:

1. Inanspruchnahme auf ca. 300 m<sup>2</sup> durch die Pfähle des Anlegers,

2. Übersandung des nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) auf ca. 20.880 m<sup>2</sup> durch die Pfähle (20 % der Wirkung auf insgesamt 104.400 m<sup>2</sup> gemäß Fachbeitrag Hydromorphologische Auswirkungen vom 25.5.2022 und der Aufteilung der Wirkraumfläche zwischen Plananleger und FSRU vom 5.7.2022 von IMP Ingenieure GmbH & Co. KG)) und
3. Inanspruchnahme durch Kolkbildung und Kolkbefestigung an den Pfählen auf wahrscheinlich ca. 12.000 m<sup>2</sup>.

Durch die Maßnahme 2 (Vertiefung der Zufahrt) ist mit folgenden erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen:

1. Inanspruchnahme durch Vertiefung und regelmäßige Unterhaltung des Zufahrtsbereiches auf ca. 100.000 m<sup>2</sup> und
2. Inanspruchnahme durch die einmaligen Initialbaggerungen ohne weitere Unterhaltung auf ca. 312.200 m<sup>2</sup>.

Für die Maßnahme 3 (Vertiefung der Liegewanne) werden folgende erheblichen Beeinträchtigungen erwartet:

1. Inanspruchnahme durch regelmäßige Unterhaltung im Bereich der Liegewanne auf ca. 5.000 m<sup>2</sup> und
2. Inanspruchnahme durch Vertiefung auf ca. 2.300 m<sup>2</sup>.

Diese Einschätzungen werden von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

Die Auswirkungen der fest vertäuten FSRU auf das gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotop mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) werden in dem parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für dessen Betrieb geregelt.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt den Ausführungen und Bewertungen der TdV im LBP unter Kap. 6.2.3, 6.2.4 und 6.2.5 zu den unerheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch das Vorhaben voll umfänglich zu.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Zurückzuweisen ist hier zunächst die generellere Kritik des BUND / NABU, dass sich aus dem vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan bzw. der dortigen Tabelle 5-2 keine Begründung ergebe, warum die vorstehend aufgelisteten Schutzgüter als durch die Maßnahmen nicht erheblich beeinträchtigt bewertet werden. Zwar finden sich im LBP selbst in der Tat keine bewertenden Ausführungen. Dies ist aber auch nicht erforderlich. Vielmehr findet die umfassende Eingriffsbewertung im vorgelegten UVP-Bericht sowie den speziellen Fachbeiträgen statt, wofür unter Ziff. 3 des LBP auch hingewiesen wird.

### Tiere

Soweit BUND / NABU darauf hingewiesen hat, dass die Erfassung von Makrozoobenthos im April nicht ausreichend sei, da sich die Tiere erst nach einer 6-wöchigen Larvalphase am Boden ansiedeln, was im April noch nicht der Fall ist und die Erfassung vielmehr im August/September zu erfolgen habe, ist dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier entsprochen worden. Dies folgt im Zusammenhang aus den Ausführungen im LBP und den Ausführungen unter Nr. 4.2.1.1 des UVP-Berichts.

Nicht anzuschließen vermag sich die Planfeststellungsbehörde demgegenüber der seitens des BUND / NABU vertretenen Auffassung, dass in Anbetracht der baubedingten Flächeninanspruchnahme und des hiermit verbundenen temporären Verlustes von Lebensraum und der Mortalität von Makrozoobenthos ein erheblicher Eingriff anzunehmen sei, weil die Mortalität ganz eindeutig irreversibel sei. Diese Auffassung erschließt sich in Anbetracht der für die Eingriffsregelung geltenden Rechtsmaßstäbe der Planfeststellungsbehörde nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der TdV an, dass diese Beeinträchtigung aufgrund der Kleinräumigkeit und der zeitnahen Wiederbesiedlungsmöglichkeit nicht erheblich ist. Auch irreversible Eingriffe sind nach dem System der Eingriffsregelung zulässig, soweit ein Ausgleich oder Ersatz geleistet wird. Die (vorübergehende) Mortalität von Makrozoobenthos schließt die Bewertung des Eingriffs als unerheblich daher nicht aus. Es trifft daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu, wenn die TdV erwidert, dass es sich bei der baubedingten Beeinträchtigung des Makrozoobenthos um eine lokal begrenzte Maßnahme handelt und vielmehr mit einer zeitnahen Wiederansiedlung des Makrozoobenthos auf diesen temporär beeinträchtigten Flächen gerechnet werden darf.

Ebenfalls nicht anzuschließen vermag sich die Planfeststellungsbehörde der Stellungnahme des BUND / NABU, dass durch die prognostizierten Auskolkungen auf einer Fläche von rund 12.000 m<sup>2</sup> für die Fischfauna und Rundmäuler ein erheblicher Eingriff anzunehmen ist. Wie die TdV aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend erwidert, erfolgt die Prognose der erheblichen Beeinträchtigung auf der Basis des hier vorgelegten UVP-Berichts. Insoweit kann offen bleiben, ob die Kolkbildung zu einem Habitatverlust oder aber - etwa bedingt durch geringere Strömungsgeschwindigkeiten - gar zu einer Verbesserung der Habitatverhältnisse mancher Fischarten führt. Denn selbst wenn insoweit nachteilige Auswirkungen anzunehmen sind, ist eine erhebliche Beeinträchtigung der Population - nach Maßstäben der Eingriffsregelung - im Einwirkungsbereich des Vorhabens durch die punktuelle Kolkbildung fernliegend.

Hiervon unabhängig erfolgt darüber hinaus eine allgemeine Berücksichtigung der Veränderungen der Lebensräume und -gemeinschaften durch das Vorhaben im Bereich der Kolke durch die in diesem Beschluss festgesetzte erhebliche Beeinträchtigung durch die Kolkbildung und Kolkbefestigung an den Pfählen auf wahrscheinlich ca. 12.000 m<sup>2</sup>. Abweichend vom LBP wird als Worst-Case-Annahme von einer erheblichen Biotopveränderung an der Basis der Pfähle durch Auskolkung und Überbauung ausgegangen. Dies ergibt mit einem Verlust von zwei Wertstufen in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos (12.000 x 2) einen Kompensationsbedarf von 24.000 Werteinheiten (siehe auch B.II.3. c) cc) (1) (c)).

Des Weiteren ist nach der im Verfahren gewonnenen Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine erhebliche Beeinträchtigung des Schweinswals sowie weiterer schallempfindlicher Arten durch baubedingte Schallemissionen (Rammen) entgegen der Auffassung des BUND / NABU nach Maßstäben der Eingriffsregelung als unwahrscheinlich zu bewerten. Der Erwidern der TdV kann insoweit zugestimmt werden. Zu diesem Ergebnis gelangt die Planfeststellungsbehörde in Anbetracht des hier umgesetzten, für die strengeren Maßstäbe des Arten- und insbesondere FFH-Gebietsschutzrechts entwickelten Schallschutzkonzeptes für Schweinswale für die Errichtung und den Betrieb von Offshore-Windparks des Bundesumweltministeriums (Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee, 2013). Die unter Berücksichtigung des Konzeptes für das Vorhaben angepasste gestufte Vergrämung, bestehend aus einer Kombination der Vibrationsrammung sowie des „Ramp up“-Verfahrens bei der Impulsrammung mit dem Einsatz sog. Pinger und Seal Scarer sowie den räumlichen Ausweichmöglichkeiten rechtfertigen die Annahme, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Schweinswalpopulation nicht

gegeben ist. Das Schallschutzkonzept von 2013 hat im Übrigen zuletzt auch höchstrichterliche Anerkennung gefunden<sup>57</sup>.

Nach Prüfung und Würdigung der hierzu erstellten Untersuchungen durch die Planfeststellungsbehörde nicht durchzugreifen vermag auch der Einwand des BUND / NABU, dass in Anbetracht der wiederkehrenden Unterhaltungsbaggerungen und der hierdurch bewirkte Eintrag von Sedimenten sowie hervorgerufene Gewässertrübungen ein erheblicher Eingriff für das Schutzgut Tiere anzunehmen sei. Insoweit trifft es zu, wenn die TdV erwidert, dass aufgrund der Beschaffenheit der Sedimente eine Sedimentierung jeweils nur im Nahbereich des Eingriffs anzunehmen ist und insbesondere eine großflächigere Anreicherung kleinster Schwebe-  
teilchen im Gewässer fernliegend ist. Dies ergibt sich aus den umfassenden Untersuchungen in den hydromorphologischen Fachbeiträgen des Gutachterbüro IMP.<sup>58</sup>

Eine allgemeine und ausreichende Berücksichtigung der Beeinträchtigungen auf den Baggerflächen erfolgt über die Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos (siehe auch Tabelle 5-7 des LBP und B.II.3. c) cc) (1) (c)).

Dies gilt sodann auch für die ursprünglich zum Untersuchungsrahmen der UVP gefertigten Stellungnahme des BUND / NABU, dass bei der Verbringung von Baggergut auch das Schutzgut „Fläche“ beachtet werden müsse, auch wenn bereits vorhandene Klappstellen genutzt werden. Denn insoweit ist ein Verbleib auf der Klappstelle hinreichend sicher anzunehmen<sup>59</sup>.

### Pflanzen

Zurückzuweisen ist die Stellungnahme des BUND / NABU, dass (sämtliche) FFH-Lebensraumtypen zu kartieren sind, deren Vorhandensein nicht sicher ausgeschlossen werden kann. Insoweit ist zunächst zu beachten, dass im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung es nicht erforderlich ist, das floristische und faunistische Inventar des betreffenden FFH-Gebiets flächendeckend und umfassend zu ermitteln. Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist die Verträglichkeit des Projekts mit den Erhaltungszielen des Gebiets. Dem hat der Prüfungsrahmen Rechnung zu tragen<sup>60</sup>. Eine derartige erhaltungszielrelevante Bestandsaufnahme ist darüber hinaus nur erforderlich, sofern nicht im Rahmen einer FFH-Vorprüfung eine erhebliche Beeinträchtigung von geschützten Lebensraumtypen von vornherein offensichtlich ausgeschlossen werden kann. Schließlich dürfen vorhandene Erkenntnisse herangezogen werden - und ist eine erneute Bestandsaufnahme bzw. Kartierung nach ständiger Rechtsprechung entbehrlich -, sofern diese Erkenntnisse nach fachlicher Abschätzung als hinreichend aktuell anzusehen sind. Diesen Maßstäben entspricht die im Verfahren vorgelegte FFH-Verträglichkeitsprüfung. Zunächst werden im Rahmen einer Vorprüfung die Bereiche identifiziert, die überhaupt nachteilig von den Vorhabenswirkungen betroffen sein können. Dies betrifft hier lediglich das FFH-Gebiet Niedersächsisches Wattenmeer. Sodann ist zu beachten, dass für dieses FFH-Gebiet der Standarddatenbogen aus dem Jahr 2021 stammt; diesem Standarddatenbogen liegt aber eine aktuelle Bestandserfassung der von den Wirkungen des Vorhabens möglicherweise betroffenen Arten zugrunde.

Ebenfalls nicht zu folgen ist der Stellungnahme des BUND / NABU, dass unter dem Gesichtspunkt „Raumaufhellung/Blendung“ im LBP auch das Schutzgut „Pflanzen“ hätte angekreuzt

---

<sup>57</sup> BVerwG, Urt. v. 03.11.2020, 9 A 12/19, juris, Rn. 439 ff.

<sup>58</sup> Unterlage 15, Hydromorphologische Fachbeiträge des Büros IMP, Kap. 12.1.3., S. 77.

<sup>59</sup> vgl. hierzu auch die Ausführungen in der Unterlage zum Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis, S. 25)

<sup>60</sup> BVerwG, Urt. v. 12.3.2008, 9 A 3.06, juris, Rn. 68 ff.

werden müssen (vgl. Tabelle 3-1). Eine nachteilige Wirkung der baubedingten Raumaufhellung durch Lichtemissionen ist in Anbetracht der überwiegend zur Tageszeit stattfindenden Bauarbeiten fernliegend. Im Übrigen wird dieser Gesichtspunkt auch in der späteren Betriebsphase keine Relevanz haben.

### Klima

Moniert wird seitens des BUND / NABU die Bewertung im LBP, dass der Verlust von klimaregulierenden Biotopen durch den pfahlbaubedingten Verlust von Wasserfläche als nicht erheblicher Eingriff eingestuft wird. Nach Würdigung und Prüfung der Planfeststellungsbehörde erscheint die Bewertung im LBP indes plausibel. Grundsätzlich setzt ein Eingriff gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG voraus, dass eine Veränderung der Gestalt von Grundflächen (auch auf dem Meer) erfolgt, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in seiner Funktion für die Integrität des Klimas (§§ 7 Abs. 1 Nr. 2, 1 Abs. 3 Nr. 4) erheblich beeinträchtigen kann. Insoweit ist es in Anbetracht verschiedener Studien durchaus anerkannt, dass die Meere - wie es BUND / NABU vorträgt - eine „klimaregulierende“ Funktion haben, indem das Ökosystem der Meere CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre binden kann. Eine Bewertungsmatrix für die klimatologischen Auswirkungen etwa in Gestalt des Verlusts von Senken durch Inanspruchnahme von Meeresgrundfläche existiert bislang allerdings nicht. Mit Blick auf die vergleichsweise geringfügige Inanspruchnahme der Meeresgrundfläche durch die Pfahlbauten erscheint die fachgutachtlich getroffene Bewertung, dass der Senkenverlust gering ist, allerdings plausibel. Demnach ist es nicht zu beanstanden, wenn die Erheblichkeit des Eingriffs hier abgelehnt wird.

### Wasser

Soweit seitens des BUND / NABU vorgebracht wird, dass unter den Gesichtspunkten „Flächeninanspruchnahme“ und „Veränderung hydrologisch-morphologischer Kenngrößen“ durch die „bauliche Veränderung im Gewässerbett“ das Schutzgut „Boden“ nicht in die Betrachtung einbezogen worden ist, ist dem zu entgegen, dass diese Betrachtung hier für Gewässerbetten (im vorliegenden Fall die Eu- und Sublitoralflächen der Jade) beim Schutzgut Wasser betrachtet wird (vgl. die Ausführungen und Übersichten im LBP, vgl. näher auch den UVP-Bericht unter 7.1.1).

Soweit vom BUND / NABU demgegenüber gefordert wurde, dass die Untersuchungen beim Schutzgut Wasser den derzeitigen ökologischen Zustand berücksichtigen müssten, ferner die Auswirkungen von entstehenden Trübungswolken sowie der Auslösung von weiteren hydrologischen Sedimentumlagerungen in der Innenjade mit nachteiligen Wirkungen zu Lasten von Phytoplankton und Makrozoobenthos, kommen die vorgelegten Unterlagen dem nach (vgl. dazu bereits oben unter B:II.3. c) bb) (2) (a)).

Die zuständige untere Naturschutzbehörde hat gefordert, dass ein Vorbehalt in Bezug auf die Eingriffsbilanzierung bei einer Änderung der Baggerfläche festgestellt wird. Diesem folgt die Planfeststellungsbehörde.

Weiterhin hat die zuständige untere Naturschutzbehörde moniert, dass die Wirkungen der Wasserinjektion in dem Antrag nicht ausreichend konkretisiert wurden. Es fehle eine Prüfung bzw. Bewertung auf die Belange des Naturschutzes. Laut Mitteilung der TdV sind Wasserinjektionsbaggerungen nicht vorgesehen, so dass eine weitere Prüfung nicht erforderlich ist.

### Eingriffsbewertung durch Baggergutverklappung

Zu prüfen ist, ob durch die Verklappung des Baggergutes auf die Klappstelle 01 ein Eingriff gemäß § 14 BNatSchG vorliegt. Die TdV führt im Fachbeitrag der Unterlage 20 aus, dass im Bereich der Klappstelle für die relevanten Schutzgüter bzw. für die dort vorhandenen biotischen und abiotischen Werte und Funktionen erhebliche nachteilige Auswirkungen verneint werden, da die Klappstelle seit vielen Jahren beschickt werde. Seit 2010 betragen die Verklappungsmengen zwischen rd. 2 und 4 Mio. m<sup>3</sup> pro Jahr<sup>61</sup>. Daher treten nach Auffassung des TdV bezogen auf die Gestalt oder Nutzung von Grundflächen vorhabenbedingt keine Veränderungen ein, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen<sup>62</sup>.

Es gebe auch keine Hinweise für Vorkommen von nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen (insbesondere Riffe, artenreiche Kies-, Grobsand- und Schillgründe oder sublitorale Sandbänke) im Bereich der Klappstelle. Insgesamt sei festzustellen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 14 BNatSchG vorlägen<sup>63</sup>.

Der Einschätzung, dass bei der Baggergutverklappung keine erheblichen Beeinträchtigungen i. S. d. § 14 BNatSchG (i. V. m. § 5 NAGBNatSchG) eintreten, schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit der BUND / NABU an dieser Stelle vorbringt, dass es nicht statthaft sei, für das Verklappen des Initialbaggerguts einen Eingriff entsprechend der Bewertung des Leitfadens Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen des BMVI (2015) für Unterhaltungsbaggerungen zu verneinen, da dies mit der Rechtsprechung des EuGH, Urt. v. 14.01.2010, Rs. C-226/08 nicht vereinbar sei, geht dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fehl. Aus dieser Rechtsprechung zur UVP-Richtlinie folgt für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nichts. Zudem beziehen sich die gutachtlichen Aussagen an dieser Stelle allein auf die wasserrechtliche Erlaubnis für die Verklappung des Baggerguts. Die Auswirkungen der Initial- und Unterhaltungsbaggerung selbst werden in den Planunterlagen vielmehr auch unter Gesichtspunkten der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung geprüft (vgl. nur Tabelle 5-6 im LBP).

### B.II.3. c) cc) (1) (b) Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen

In dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und den obigen Nebenbestimmungen werden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung festgelegt. Dies beinhaltet eine Umweltbaubegleitung, die unter anderem während der Bauarbeiten Maßnahmen zum Schutz der Meeressäuger und Fische, zum Gewässerschutz und zur Vermeidung der Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops überwacht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Maßnahmen des LBP an und hat diese in den Nebenbestimmungen unter A.IV.5 ergänzt.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit der BUND / NABU in diesem Zusammenhang vorbringt, dass die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in den Antragsunterlagen zu unkonkret dargestellt worden seien,

---

<sup>61</sup> Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Erlaubnisantrag LNG-Terminal WHV, IMP-Bericht Nr. 430, 25. Mai 2022, S. 22

<sup>62</sup> Fachbeitrag Eingriffsregelung (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 25

<sup>63</sup> Fachbeitrag Eingriffsregelung (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 26

wird diesem Einwand von der Planfeststellungsbehörde zum Teil zugestimmt. Deswegen hat die Planfeststellungsbehörde diese ausreichend in den Nebenbestimmungen unter A.IV.5 konkretisiert.

#### B.II.3. c) cc) (1) (c) Ermittlung des Kompensationsbedarfs - Eingriffsbilanzierung

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfes erfolgt nach der Eingriffsregelung gemäß § 15 BNatSchG. Dies wurde in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 18) fachlich ausreichend bearbeitet. Im Folgenden werden die Ergebnisse zusammengefasst und in Teilen angepasst.

Abweichend vom LBP wird für die Maßnahme 1 (Anlegerkopf) in diesem Beschluss nur die durch diese Maßnahme verursachten 20 % der Auswirkungen auf das gesetzlich geschützte Biotop festgesetzt. Dies ergibt für 20.880 m<sup>2</sup> (20 % von 104.400 m<sup>2</sup>) mit einem Verlust von zwei Wertstufen in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos ein Defizit von 41.760 Werteinheiten. Die Flächeninanspruchnahme durch die Pfähle des Anlegers auf 300 m<sup>2</sup> bewirkt einen Wertstufenverlust von 900 Werteinheiten in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos durch einen Verlust von drei Wertstufen. Abweichend vom LBP wird als Worst-Case-Annahme von einer Biotopveränderung auf 12.000 m<sup>2</sup> an der Basis der Pfähle durch Auskolkung und Überbauung ausgegangen. Dies ergibt auf 12.000 m<sup>2</sup> mit einem Verlust von zwei Wertstufen in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos (12.000 x 2) 24.000 Werteinheiten. Aufgrund dieser Festsetzung ist hier kein weiteres Monitoring erforderlich. Die Maßnahme 1 verursacht insgesamt einen Kompensationsbedarf von 66.660 Werteinheiten (41.760+900+24.000).

Aufgrund der relativ geringen Wertigkeiten des Makrozoobenthos im Bereich der Vertiefung der Zufahrt (Maßnahme 2) kommt es hier durch die regelmäßige Unterhaltung auf einer Fläche von 100.000 m<sup>2</sup> nur zu einem Wertstufenverlust von einer Wertstufe und damit zu einem Defizit von 100.000 Werteinheiten. Hier bewirkt die einmalige Initialbaggerung auf 312.200 m<sup>2</sup> ohne weitere Unterhaltungsmaßnahmen nur eine kurzzeitige Beeinträchtigung (ca. 2 Jahre) und damit einen Wertstufenverlust von einer Stufe, der aufgrund der kurzzeitigen Beeinträchtigungen nur einen Kompensationsbedarf von 10 % der Eingriffsfläche bedingt. Dadurch kommt es zu einem Defizit von 31.220 Werteinheiten. Zusammen kommt es durch die Maßnahme 2 zu einem Verlust von 131.220 Werteinheiten (100.000+31.220).

Für die Vertiefung der Liegewanne (Maßnahme 3) kommt es ausgehend von der Wertstufe 4 für das Makrozoobenthos im Bestand für die Vertiefung von 2.300 m<sup>2</sup> zu einem Defizit von 4.600 Werteinheiten plus für die regelmäßige Unterhaltung der Sedimentationszonen auf 5.000 m<sup>2</sup> zu einem Defizit von 10.000 Werteinheiten. Zusammen genommen ergibt sich für die Maßnahme 3 ein Defizit von 14.600 (4.600+10.000).

Insgesamt ist entsteht für die Maßnahmen 1, 2 und 3 ein Defizit bzw. ein Kompensationsbedarf von 224.480 Werteinheiten für die Maßnahmen 1, 2 und 3 (66.660+131.220+14.600).

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit demgegenüber vom BUND / NABU bemängelt wird, dass die Planunterlagen nähere Ausführungen zum verwendeten Bewertungsmodell nicht enthielten bzw. allenfalls widersprüchliche Aussagen zum Bewertungsmodell nach Drachenfels enthalten seien, trifft dies nicht zu. Die parallele Verwendung einerseits der Biotoptypenbewertung in Bezug auf die in Niedersachsen verbreitete Einstufung der Biotoptypen nach Drachenfels 2012 (ergänzt 2019) und andererseits der Bewertung aufgrund der örtlichen Ausprägung des Makrozoobenthos ist

fachlich nicht zu beanstanden. Hintergrund sind die geringen allgemeinen Kenntnisse der Ökologie des Küstenmeeres. Deswegen gibt es noch keine anerkannte Bewertungsmethode für die Beeinträchtigungen durch Vorhaben in diesem Raum. Die Ausprägungen des Makrozoobenthos bedingen in der Regel auch eine Einstufung in einen Biotoptyp, so dass die Wertigkeiten durch die Untersuchung des Makrozoobenthos eine mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmte und anerkannte Methode der Eingriffsbewertung darstellt. Im vorliegenden Untersuchungsraum liegen durch die Planungen der letzten Jahre relativ gute Untersuchungen zum Makrozoobenthos vor, so dass deren Verwendung in Bezug auf die Folgenbewältigung der Eingriffe im Sinne der Eingriffsregelung und auch für die Bestimmung des Status als nach § 30 BNatSchG geschütztes Biotop geeignet ist.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde bemängelt, dass die Auswirkungen der Kolkbildung im LBP nicht abschließend bearbeitet worden seien. Es wird eine Nachbilanzierung nach einer Beweissicherung und dazu ein Vorbehalt gefordert. Die Planfeststellungsbehörde hält eine Nachbilanzierung für nicht erforderlich und setzt zur Regelung dieser Beeinträchtigung eine Worst-Case-Annahme mit einem Wertstufenverlust von 2 Stufen in Bezug auf das Makrozoobenthos auf einer Fläche von 12.000 m<sup>2</sup> fest.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde fordert ferner die räumliche Festlegung für die Umsetzung der Realkompensation möglichst in ihrem Zuständigkeitsbereich (z. B. Jade - Küstengewässer). Diesem entspricht die Planfeststellungsbehörde mit der Nebenbestimmung A.IV.5.7.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde fordert außerdem, bei der Planung der Umsetzung der Realkompensation beteiligt zu werden. Diesem entspricht die Planfeststellungsbehörde mit der Nebenbestimmung A.IV.5.7.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde spricht sich des Weiteren dafür aus, dass eine Ersatzzahlung noch nicht festgelegt werde, da zuerst durch die TdV geprüft werden müsse, ob eine Realkompensation möglich sei. Diesem Ansinnen folgt die Planfeststellungsbehörde.

#### B.II.3. c) cc) (1) (d) Kompensation (§ 6 LNGG)

Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs vorrangig verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Entscheidungen und Maßnahmen auf Grund der Eingriffsregelung werden bei Vorhaben, die einer behördlichen Zulassung bedürfen, nach § 17 Abs. 1 BNatSchG grundsätzlich von der dafür zuständigen Behörde zugleich mit der Zulassungsentscheidung getroffen.

Das gegenständliche Vorhaben unterliegt dem Anwendungsbereich des LNGG, das in § 6 Nr. 1 der Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit einräumt, abweichend von § 17 Abs. 1 BNatSchG die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG von der Zulassung eines Vorhabens zeitlich zu entkoppeln. Hiervon wird aufgrund der bestehenden Dringlichkeit zur Erteilung der Zulassung des Vorhabens Gebrauch gemacht, da es derzeit insbesondere an den erforderlichen Informationen zur Durchführbarkeit einer Realkompensationsmaßnahme fehlt.

Zurzeit bestehen Unsicherheiten in Bezug auf die Möglichkeit der Realkompensation der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes bzw. der gleichartigen Wiederherstellung des beeinträchtigten gesetzlich geschützten Biotops. Konkrete Angaben zu einer entsprechenden Realkompensation im Küstenmeer wie z. B. zu möglichen Maßnahmen- bzw. Aufwertungsflächen liegen bislang nicht vor. Weiter gibt es noch wenig Erfahrungen bei der Umsetzung solcher Maßnahmen. Insofern ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere unklar,

mit welchen Maßnahmen die Aufwertungen konkret erreicht werden können, ob diese dauerhaft Bestand haben können und wie sie in Bezug auf einen Schutz vor Beeinträchtigungen durch die Fischerei am Meeresboden gesichert werden können.

Der TdV wird daher durch die Nebenbestimmung A.IV.5.6 aufgegeben, ein entsprechendes Konzept vorzulegen. Hierbei ist im ersten Schritt der Planungen die Bestimmung geeigneter Aufwertungsflächen im Sinne einer Machbarkeitsstudie erforderlich. Dafür sind durch die TdV die erforderlichen Untersuchungen wie unter anderem Fächerecholotpeilungen durchzuführen und auszuwerten.

Sofern geeignete Aufwertungsflächen bestimmt werden können, sind im zweiten Schritt für die Maßnahmenflächen Planungen gemäß den ersten Leistungsphasen der aktuellen HOAI für eine Freianlagenplanung bis zur Leistungsphase 4 durchzuführen. Dazu gehören auch Kostenermittlungen nach DIN 276.

Durch die TdV sind die erforderlichen Planungen, Untersuchungen und Abstimmungen bis Ende Mai 2024 zu erarbeiten und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen, damit gemäß § 6 Nr. 1 LGG rechtzeitig entschieden werden kann, ob eine Realkompensation im Sinne der Eingriffsregelung bzw. ein Ausgleich nach § 30 Abs. 3 BNatSchG umsetzbar ist. Falls im Laufe der Planungen nachvollziehbar erkennbar ist, dass ein Umsetzungsbeginn innerhalb von fünf Jahren nach der Planfeststellung nicht möglich ist, ist dies der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf § 6 Nr. 2 LGG mitzuteilen. Aufgrund der derzeit bestehenden Unsicherheiten bleibt nach der Entscheidung unter A.III.2 auch ein Wechsel auf die nach dem Rechtsfolgenregime der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung grundsätzlich nachrangige Anordnung einer Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG vorbehalten.

Zudem wird durch die Nebenbestimmung A.IV.5.8 gewährleistet, dass die Planfeststellungsbehörde auch nach Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses weitere aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderliche Entscheidungen und Maßnahmen bei Änderungen der durch die Unterhaltungsbaggerungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erheblich beeinträchtigten Fläche treffen kann. Dies beruht auf den folgenden Erwägungen:

In dem dynamischen System der Jade ist es aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde unklar, ob sich der prognostizierte Umfang der sich wiederholenden Unterhaltungsbaggerungen in der Zufahrt und der Liegewanne (Maßnahmen 2 und 3) im Laufe der nächsten Jahre verändert. Da es sich bei den Unterhaltungsbaggerungen um einen erheblichen Eingriff im Sinne von § 14 BNatSchG handelt, ist bei einer in der Nebenbestimmung definierten wesentlichen Vergrößerung der Flächen der Planfeststellungsbehörde eine Nachbilanzierung vorzulegen. Gleichzeitig bleibt die Anordnung weiterer Maßnahmen vorbehalten.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Entgegen der seitens der DUH geäußerten Zweifel hat die Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle erkannt, dass die Entscheidung über die zeitliche Entkoppelung der Kompensationsmaßnahmen in ihrem Ermessen steht. In Anbetracht der fehlenden fachlichen Kenntnisse, die nur durch weitere zeitaufwendige gutachtliche Untersuchungen zur Eignung des Jadesystems für die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen überwunden werden könnten, ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ermessensgerecht, in Anbetracht der zuvor aufgezeigten Zwecke des LGG die Kompensation vorerst auszuklammern. Im vorliegenden Fall bleibt daher die Prüfung und Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß den §§ 74 Abs. 3 VwVfG, 70 Abs. 1 S. 1, 68 WHG, 6 Nr. 1 LGG einer ergänzenden Entscheidung

vorbehalten (vgl. Kap. A.III.2). Dies schließt auch die ggf. erforderliche Prüfung einer Ersatzzahlung, der auch § 15 Abs. 5 BNatSchG aufgrund des überragenden öffentlichen Interesses am Eingriffsvorhaben nicht entgegensteht, ein.

Gleichzeitig wird der TdV durch die Nebenbestimmung A.IV.5.7 gemäß § 6 Nr. 1 LNGG aufgegeben, der Planfeststellungsbehörde die für die vorbehaltene Entscheidung erforderlichen Angaben nachträglich vorzulegen.

Dafür sind im Jadesystem als Teil des Küstenmeeres Aufwertungsmaßnahmen zu planen.

Einwendungen und Stellungnahmen, die sich auf diejenigen Abschnitte in den verfahrensgenständlichen Planunterlagen beziehen, die - entsprechend der vormaligen Rechtslage vor Inkrafttreten des LNGG - Ausführungen zu Art und Weise der naturschutzrechtlichen Kompensation enthalten, ist im vorliegenden Verfahren nicht nachzugehen. Soweit hier seitens des BUND / NABU gefordert wird, die anerkannten Naturschutzvereinigungen im Verfahren des vorbehaltenen Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses erneut zu beteiligen, wird die Planfeststellungsbehörde die Beteiligungsrechte nach den gesetzlichen Vorschriften gewährleisten. Gleiches gilt für die Benennungsherstellung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde nach § 17 Abs. 1 BNatSchG.

#### B.II.3. c) cc) (2) Biotopschutz nach § 30 BNatSchG

Durch die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens ist im Bereich des geplanten LNG-Terminals das gemäß § 30 BNatSchG geschützte Biotop „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) betroffen.

Aufgrund der hydromorphologischen Auswirkungen der wasserseitigen Anlegerstruktur und der dort fest vertäuten FSRU kommt es zu einer dauerhaften Veränderung des gesetzlich geschützten Biotops durch Sedimentation auf einer Fläche von insgesamt 104.400 m<sup>2</sup> und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung im Sinne des § 30 Abs. 2 BNatSchG.

Für das gesetzlich geschützte Biotop „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) wird eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG beantragt, die sich auf das überwiegende öffentliche Interesse des Vorhabens der Errichtung des LNG-Terminals Wilhelmshaven und der hierfür erforderlichen Hafeninfrastuktur gründet<sup>64</sup>.

Für die erhebliche Beeinträchtigung des nach § 30 Abs. 1 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk+) durch das mit diesem Beschluss zugelassene Vorhaben wird nach § 67 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG erteilt, da dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, erforderlich ist. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen haben ein überragendes Gewicht und überwiegen die entgegenstehenden Belange des Biotopschutzes. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung in diesem Beschluss wird verwiesen (siehe Ziffer B.II.3.a)).

Im vorliegenden Fall wird auf die Befreiungslage i. S. v. § 67 BNatSchG abgestellt, da zum Zeitpunkt dieser Entscheidung noch nicht abschließend geklärt ist, inwieweit ein Ausgleich der Beeinträchtigung des Biotops gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG möglich ist. Zudem ist fraglich,

---

<sup>64</sup> Unterlage 18: Landschaftspflegerischer Begleitplan und Anträge, Kap. 11, S. 21

ob der Anwendungsbereich des § 6 Nr. 1 LGG, der abweichend von § 17 Abs. 1 BNatSchG eine zeitliche Entkopplung von Zulassungsentscheidung und Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen zulässt, den in § 30 Abs. 3 BNatSchG vorausgesetzten Ausgleich erfasst.

In den Antragsunterlagen<sup>65</sup> wird die insgesamt 104.400 m<sup>2</sup> umfassende Wirkraumfläche mit einem Anteil von 20 % dem LNG-Umschlagbauwerk (Maßnahme 1) und mit einem Anteil von 80 % der FSRU zugeordnet, deren Errichtung und Betrieb nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern Gegenstand des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist. Den nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachters schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und hält eine entsprechende Bemessung des biotopbezogenen Kompensationsbedarfs zu Lasten der TdV des wasserrechtlichen Gewässerausbaus für sachgerecht.

Wie der Nebenbestimmung A.IV.5.6 zu entnehmen und bereits unter B.II.3 c) cc) (1) (d) näher erläutert ist, wurde der TdV nach § 6 Nr. 1 LGG die Vorlage einer Maßnahmen- bzw. Genehmigungsplanung für die Kompensation der vorhabenbedingten erheblichen Beeinträchtigungen des gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopes aufgegeben mit dem Ziel, den biotopbezogenen Kompensationsbedarf gemäß § 30 Abs. 3 bzw. § 67 Abs. 3 S. 2 BNatSchG, soweit möglich, zu regeln.

Die insoweit erforderliche Entscheidung über die Festlegung der Art und Weise der Kompensation bleibt gemäß den §§ 74 Abs. 3 VwVfG, 70 Abs. 1 S. 1, 68 WHG, 6 Nr. 1 LGG vorbehalten (Kap. A.III.2).

Die Bestimmung der morphologischen Wirkraumfläche durch die TdV erfolgte in der Unterlage 15 auf der Grundlage von Messungen, Berechnungen und Schätzungen. Die Übergänge der vorhabenbedingten zu natürlichen Phänomenen wie Fließgeschwindigkeit, Erosion und Sedimenten sind fließend und aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht präzise vorhersehbar. Dies gilt auch für den Grad und den Umfang der Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotopes.

Hieraus ergibt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Notwendigkeit zur Überprüfung der Beeinträchtigungen und des Erhaltungszustandes des gesetzlich geschützten Biotopes und damit zu der in der Nebenbestimmung A.IV.5.7 angeordneten Bestandsaufnahme sowie vorbehaltenen Entscheidung über weitere Maßnahmen.

Aufgrund der erheblichen Prognoseunsicherheiten in dem dynamischen System der Jaderinne in Bezug auf die Fläche und die Intensität der Beeinträchtigungen des gesetzlich geschützten Biotopes ist es aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich, die Größe des geschützten Biotopes fünf Jahre nach der Planfeststellung erneut zu bestimmen. Für diese Untersuchungen ist einerseits ein Vergleich mit der Abgrenzung aus dem Jahre 2020 und andererseits eine Auswertung der in der Nebenbestimmung A.IV.2.9 b) angeordneten mehrjährigen Fächerecholotpeilungen zur Unterscheidung der natürlichen und der vorhabenbedingten Veränderungen der Hydromorphologie zu berücksichtigen.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit BUND / NABU vorbringt, dass es rechtsfehlerhaft sei, wenn die Planfeststellungsbehörde für den Eingriff in das gem. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotop eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG erteilt habe, obgleich ungeklärt sei, ob und inwieweit der Eingriff in das

---

<sup>65</sup> Anlage zur Unterlage 18: IMP-Schreiben vom 04.07.2022 zur „Aufteilung der Wirkraumfläche zwischen Plananleger und FSRU“.

gesetzlich geschützte Biotop gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG ausgeglichen werden könne - und insoweit vielmehr eine Ausnahme zu erteilen wäre -, trifft dies nicht zu. Die Ausnahme gem. § 30 und die Befreiung gem. § 67 schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern stehen vielmehr selbstständig nebeneinander<sup>66</sup>.

Soweit BUND / NABU an dieser Stelle weiter einwendet, dass die Befreiungsvoraussetzungen namentlich in Gestalt des überwiegenden öffentlichen Interesses gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht dargetan worden seien, trifft dies nicht zu. Zwar ist der Verweis im LBP auf die insoweit maßgeblichen Passagen im Erläuterungsbericht nicht zutreffend angegeben. Das überwiegende öffentliche Interesse folgt indes aus den umfänglichen Ausführungen zur Planrechtfertigung in Kapitel 7.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde bemängelt, dass es nicht ausreichend nachvollziehbar dargelegt ist, dass 800 m<sup>2</sup> des geschützten Biotops sowohl durch die Lage in der Liegewanne als auch durch hydromorphologische Auswirkungen beeinträchtigt wird. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird durch die Fußnote unter der Tabelle 5-1 des LBP auf Seite 5 des LBP klar, dass es auf dieser Fläche sowohl Auswirkungen durch die Maßnahmen 1 als auch durch die Maßnahme 3 gibt. Dies ist bei den jeweiligen Bilanzierungen ausreichend berücksichtigt.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde bemängelt weiterhin, dass im Bereich des gesetzlich geschützten Biotopes gemäß der Tabelle 5-4 des LBP ein Wertstufenverlust in Bezug auf das Makrozoobenthos um zwei Stufen von 5 auf 3 und nicht von drei Stufen von 5 auf 2 bestimmt wurde. Die Planfeststellungsbehörde teilt die gutachterliche Meinung der TdV mit einem Wertstufenverlust in Bezug auf das Makrozoobenthos um zwei Stufen von 5 auf 3, da die Auswirkungen im Bereich der Liegewanne nachteiliger sind als der nur teilweise Funktionsverlust im Bereich des geschützten Biotopes durch Überlagerung mit Sedimenten. Es ist nur eine teilweise Überarbeitung der Eingriffsbilanzierung erforderlich (siehe auch B.II.3. c) cc) (1) (c)).

Die zuständige untere Naturschutzbehörde bemängelt außerdem, dass die Anteile der Beeinträchtigungen im LBP nicht den beiden Vorhabenträgerinnen (Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und Uniper Global Commodities SE) zugeordnet sind. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Forderung. Mit diesem Beschluss werden für die insgesamt 104.400 m<sup>2</sup> umfassende Wirkraumfläche mit einem Anteil von 20 % dem LNG-Umschlagbauwerk (Maßnahme 1) und mit einem Anteil von 80 % der FSRU zugeordnet. Dies wird mit der Nebenbestimmung A.IV.5.6 im Zusammenhang mit der Begründung unter B.II.3. c) cc) (1) (c) geregelt.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde kritisiert ferner, dass die Abgrenzung der hydromorphologischen Veränderungen im Bereich des gesetzlichen geschützten Biotops unsicher erfolgte. Dies teilt die Planfeststellungsbehörde und hat deswegen die Nebenbestimmung A.IV.5.8 festgesetzt. Dies beinhaltet eine erneute Bestandsaufnahme mit Abgrenzung des gesetzlichen geschützten Biotops im Jahr 2027.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde fordert des Weiteren, dass keine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG für die Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotopes mehr erteilt wird, da die TdV jetzt eine Realkompensation in Erwägung zieht. Dieser Forderung folgt die Planfeststellungsbehörde nicht, da noch nicht geklärt ist, ob dieser Ausgleich nach § 30 Abs. 3 BNatSchG möglich ist.

---

<sup>66</sup> so zuletzt BVerwG, Beschl. v. 27.01.2022, Az. 9 VR 1.22, juris, Rn. 35f., sog. objektive Befreiungslage.

### B.II.3. c) cc) (3) Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses war eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Die Notwendigkeit zur Durchführung einer artenschutzrechtlichen Prüfung ergibt sich unmittelbar aus Art. 12 Abs. 1 und Art. 13 der FFH-Richtlinie, die für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland mit der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 12.12.2007 und dem Inkrafttreten des neuen BNatSchG am 01.03.2010, zuletzt geändert am 20.07.2022, in nationales Recht umgesetzt wurden. Maßgeblich ist hier § 44 BNatSchG. Bei der Verwirklichung baulicher Vorhaben sind nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für besonders oder streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sog. Zugriffsverbote zu beachten.

Danach ist es verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist der individuenbezogene Tatbestand des Tötungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) mit Blick auf die bei einem Bauvorhaben nie völlig auszuschließende Gefahr von Tötungen geschützter Tiere allerdings erst dann erfüllt, wenn das Vorhaben dieses Risiko in einer für die betroffene Tierart signifikanten Weise erhöht<sup>67</sup>.

Für - wie hier – nach § 15 BNatSchG unvermeidbare und zulässige<sup>68</sup> Eingriffe in Natur und Landschaft ist die Anwendung der Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG auf folgende europarechtlich geschützte Arten beschränkt:

- Arten nach Anhang IV Buchstabe a der FFH-Richtlinie,
- europäische Vogelarten und
- Arten der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG<sup>69</sup>.

Vor diesem Hintergrund kann sich die artenschutzrechtliche Prüfung auf das vorgenannte Artenspektrum konzentrieren. Die Belange der übrigen geschützten Arten werden im Rahmen der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung berücksichtigt.

Zudem gelten in diesem Fall die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 S. 2 bis 5 BNatSchG. Danach liegt

---

<sup>67</sup> vgl. BVerwG, Urt. v. 09.02.2017, Az.: 7 A 2/15 sowie BT-Drs. 18/11939, S. 17.

<sup>68</sup> Der Eingriff ist unvermeidbar und mit Feststellung des Plans (siehe Kap. A.I dieses Planfeststellungsbeschlusses) für zulässig erklärt worden.

<sup>69</sup> Rechtsverordnung ist derzeit noch nicht erlassen.

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Die TdV hat für die Gewässerausbaumaßnahme in Kap. 6 des Fachbeitrags Artenschutz<sup>70</sup> sowie für die Baggergutverklappung in Kap. 6 der Fachbeiträge Umwelt<sup>71</sup> die Auswirkungen des Vorhabens auf die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände geprüft.

In den vorgenannten Unterlagen wurde eine vorhabenbedingte Verletzung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände für den Schweinswal nach Maßgabe der vorgesehenen Vergrämuungsmaßnahmen ausgeschlossen. Für die Fledermäuse als weitere untersuchungsrelevante Artengruppe wurden vorhabenbedingt keine negativen Auswirkungen erwartet. Bei den im Einzelnen betrachteten europäischen Vogelarten (Gast- und Brutvögel) wurde ein Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG ebenfalls ausgeschlossen mit Ausnahme des möglichen Gelegeverlustes für 1 bis 2 Gelege der Wachtel (*Coturnix coturnix*).

Dieser Bewertung kann von der Planfeststellungsbehörde aus den nachstehend unter B.II.3. c) cc) (3) (b) dargelegten Gründen, unter der Voraussetzung der Einhaltung der von der TdV vorgesehenen artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen sowie der unter A.IV.5 verfügten Nebenbestimmungen, gefolgt werden.

Nach dem Ergebnis der Ausnahmeprüfung unter B.II.3. c) cc) (4) liegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für eine Ausnahme vom Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Hinblick auf die auf dem DFTG-Gelände brütende Wachtel vor.

Das Vorhaben ist im Ergebnis nach dem Artenschutzrecht zulässig.

#### B.II.3. c) cc) (3) (a) Methodik / Datenbasis

Die artenschutzrechtliche Prüfung beruht auf einer ausreichenden Bestandserfassung.

Sie setzt keine - dem Habitatschutzrecht vergleichbare - umfassende, sondern eine für die Verbotsprüfung hinreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme voraus<sup>72</sup>. Insbesondere sind die verwendeten Daten auch hinreichend aktuell.

---

<sup>70</sup> Unterlage 14: Fachbeitrag Artenschutz, IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 16 ff.

<sup>71</sup> Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für die Einbringung von Baggergut Fachbeitrag zum Artenschutz nach § 44 Abs. 1 BNatSchG (Unterlage 20), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 26 ff.

<sup>72</sup> vgl. BVerwG, Urt. vom 09.07.2008, Az.: 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 Rn. 54, 56

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit BUND / NABU rügt, dass die ausgelegten Unterlagen keinerlei detaillierte Informationen zu den genauen Erfassungstagen, -zeiten und weiterer relevanter Faktoren enthielten und die Ordnungsgemäßheit der Bestandserfassung nach Maßgabe anerkannter Methodik daher nicht nachvollziehbar sei, greift dies nicht durch. Zwar enthalten die Planunterlagen selbst diese ergänzenden Protokolle nicht. Wie sich aus den Erfassungsberichten von IBL ergibt - auf die auch im ausgelegten UVP-Bericht jeweils präzise hingewiesen worden ist (vgl. unter Nr. 4.4.1.1) - entspricht die vorgenommene Bestandserfassung nach Würdigung durch die Planfeststellungsbehörde aber dem fachlichen Standard einer Brut- und Gastvogelkartierung. Ferner wird bemängelt, dass in dem UVP-Bericht auf Erfassungen des Gutachterbüros verwiesen würde, die nicht mit ausgelegt wurden. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde trifft es zwar zu, dass die als Quellen genannten Erfassungsberichte teilweise Angaben enthalten, auf die in den zusammenfassenden Bestandstexten im UVP-Bericht und Artenschutzbeitrag nicht detailliert eingegangen wird. Es sind jedoch alle wesentlichen Angaben zu Art und Umfang der Untersuchung im UVP-Bericht (Kap. 4.4.1.1) enthalten (Zuschnitt der Untersuchungsgebiete, Erfassungsjahre, saisonaler Zeitrahmen, grundsätzliche Methodik). Diese Angaben waren aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um die erforderliche Anstoßfunktion der ausgelegten Antragsunterlagen gewährleisten zu können.

#### B.II.3. c) cc) (3) (b) Vermeidung und Minimierung

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen wurden von der TdV verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen vorgesehen und durch die Nebenbestimmungen unter A.IV.5 von der Planfeststellungsbehörde ergänzt. Dies sind Maßnahmen zur Minimierung von Erschütterungen und Unterwasserschall sowie Vergrämungsmaßnahmen zum Schutz von Meeressäugern.

#### B.II.3. c) cc) (3) (c) Geprüfte Arten

In dem UVP-Bericht (Unterlage 16, Kap. 4.) werden der Bestand der Arten, die Wirkungen des Vorhabens sowie die möglichen Beeinträchtigungen umfangreich und ausreichend beschrieben. Darauf aufbauend sind in Kap. 5 des Fachbeitrags Artenschutz (Planunterlage 14) sowie in Kap. 3 der Fachbeiträge Umwelt (Planunterlage 20) alle im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen oder potenziell dort vorkommenden, nach § 7 Abs. 2 BNatSchG streng oder besonders geschützten Arten aufgeführt und beschrieben.

Die Auflistung der TdV zu den potenziell betroffenen Arten ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend, d. h. weitere Arten sind durch das geplante Vorhaben nicht betroffen.

Geprüft wurden Brutvögel mit Rote-Liste-Status sowie vier Lebensraumgilden, Gastvögel, Meeressäuger und Fledermäuse.

#### B.II.3. c) cc) (3) (c) (aa) Brutvögel

Die Erfassungen der Brutvögel erfolgten in den Jahren 2019 und 2020 für die relevanten Teilbereiche des Vynova- und DFTG-Geländes. Sie sind ausreichend aktuell und genau. Die Arten mit einer ortsgenauen Erfassung und Rote-Liste-Status sowie vier Lebensraumgilden wurden genauer untersucht.

Es sind geringe Störungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bei der Wachtel auf dem DFTG-Gelände in einer Größenordnung von 1 bis 2 Gelegen zu erwarten. Diese verschlechtern aber nicht den Erhaltungszustand der lokalen Population.

In Bezug auf die beiden Vogelschutzgebiete Voslapper Groden-Nord und -Süd wurden die letzten Erfassungen aus dem Jahr 2021 bzw. 2016 ausgewertet. Die durch das Vorhaben entstehende Vergrößerung der zu erwartenden Beeinträchtigungen ab einem Pegel von 52 dB(A) durch die zusätzliche Lärmbelastung sind so gering, dass es auch bei den empfindlichen Arten wie Tüpfelsumpfhuhn, Drosselrohrsänger, Rohrdommel und Rohrschwirl nicht zu einer wesentlichen zusätzlichen Lärmbeeinträchtigung kommt.

Die Störungen der Wachtel während des Brutgeschäftes kann zu einer Maskierung der Rufe zur Brutzeit führen. Dadurch kann es zur Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für 1 bis 2 Gelege bzw. Reviere der Wachtel kommen.

Die Erfassung der Wachtel erfolgte nur qualitativ, da sie „nur“ auf der Vorwarnliste der Roten Liste Niedersachsens steht. Sie wurde in den Teilgebieten 4 und 5 im Jahr 2019 und in den Teilgebieten 1 bis 5 im Erfassungsraum 2019/2020 festgestellt. Im Jahr 2022 wurde keine Erfassung der Brutvögel durchgeführt. Aufgrund des Nachweises in Teilgebiet 5 wird laut UVP-Bericht davon ausgegangen, dass es im Ostteil dieser Fläche (in Richtung Vorhaben) einen Brutplatz der Wachtel gibt. Hier wurden Schallimmissionen von mehr als 52 dB(A) berechnet. Dies ist der kritische Schallpegel für diese Art nach Garniel & Mierwald (2010)<sup>73</sup>. Diese fachliche Grundlage ist anerkannt. Falls die Wachtel den Bereich des Teilgebietes 5 nicht verlässt, ist laut dem Gutachter ein Brutverlust von 1 bis 2 Gelegen nicht auszuschließen (Unterlage 16, Kap. 4, Seite 101).

Da auch noch im Sommer mit Gelegen der Wachtel zu rechnen ist, ist die vorsorgliche Annahme eines Brutverlustes von 1-2 Gelegen plausibel und wird von der Planfeststellungsbehörde getragen.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit BUND / NABU rügt, dass in Anbetracht der rein qualitativen Erfassung der Wachtel nicht nachvollziehbar sei, wieso im Rahmen der Prüfung des artenschutzrechtlichen Störungsverbots auf S. 17 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags angenommen werden, dass in Anbetracht der kleinräumigen Schallbetroffenheit im Untersuchungsgebiet nur 1 bis 2 Gelege betroffen sein könnten, greift dies nicht durch. Die Planfeststellungsbehörde ist nach Prüfung der Antragsunterlagen zu der Auffassung gekommen, dass die Erfassung der Wachtel richtigerweise nur qualitativ erfolgte, da sie „nur“ auf der Vorwarnliste der Roten Liste Niedersachsens steht. Sie wurde in den Teilgebieten 4+5 im Jahr 2019 und in den Teilgebieten 1-5 im Erfassungsraum 2019/2020 festgestellt (siehe Abbildung 4.4-1 UVP-Bericht). Aufgrund des Nachweises in Teilgebiet 5 wurde davon ausgegangen, dass es im Ostteil dieser Fläche (in Richtung Vorhaben) einen Brutplatz der Wachtel gibt. Hier wurden Schallimmissionen von mehr als 52 dB(A) (kritischer Schallpegel) berechnet. Falls die Wachtel den Bereich des Teilgebietes 5 nicht verlassen hat, ist laut dem Gutachter ein Brutverlust von 1 bis 2 Gelegen nicht auszuschließen (Unterlage 16, Kap. 4, Seite 101). Diese spezielle Einschätzung kann nur die Person treffen, die auch die Erfassung mit Kenntnis der örtlichen Biotopausstattung durchgeführt hat. Nach gutachterlicher Erfahrung und Literaturangaben tritt die Wachtel als Invasionsvogel in Grünlandgebieten unregelmäßig in geringer Siedlungsdichte auf. Die Annahme von 1 bis 2 Gelegen innerhalb des (tagsüber und phasenweise) zusätzlich mit >52 dB(A) belasteten Grünlandstreifens entspricht daher einer Worst-Case-Betrachtung. Im Fachbeitrag Artenschutz wird bzgl. der lokalen Population hilfsweise auf die niedersächsische und bundesweite

---

<sup>73</sup> Garniel, A. & Mierwald, U. 2010. Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen. Kieler Institut für Landschaftsökologie. 30.4.2010. Bergisch Gladbach.

Population verwiesen und auf den in den letzten Jahrzehnten stabilen bis zunehmenden Bestandstrend. Auf kleinräumigerer Ebene ist die lokale Population nicht genau bekannt, zumal die Wachtel als Invasionsvogel natürlichen jährlichen Bestandsschwankungen unterliegt. Im Untersuchungsgebiet ist die Art daher nicht alljährlich, über längere Zeiträume jedoch als wiederkehrender Brutvogel zu erwarten. Nach den Angaben der TdV hat die Wachtel in ihren üblichen Bruthabitaten (Getreidefelder, Grünland), mit diversen landwirtschaftlichen Eingriffen (v. a. Mahd), Anpassungsstrategien gegenüber Störungen entwickelt (kurzfristige Revierverlagerung und häufige Neuverpaarung; Südbeck et al. 2005). Es ist keine Gefährdung des Erhaltungszustands zu erwarten, wenn im Worst Case baubedingt 1 bis 2 Reviere im Untersuchungsgebiet von kritischen Schallimmissionen betroffen sind. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sind die Untersuchungsgebiete ausreichend bemessen, um mögliche Beeinträchtigungen beurteilen zu können.

#### B.II.3. c) cc) (3) (c) (bb) Gastvögel

Die Erfassung der Gastvögel erfolgte 2019 / 2020 nach gängigen Methoden. Es wurden überwiegend Arten der Wasser- und Watvögel festgestellt. Auch die Bewertung wurde nach gängigen Standards durchgeführt.

Durch die Bauarbeiten ist mit geringen und temporären Beeinträchtigungen durch den Lärm und visuelle Unruhe zu rechnen. Physiologische Schädigungen von tauchenden Seevögeln sind nicht zu erwarten.

Auch bei einer Rammung bis Ende Oktober 2022 geht die Planfeststellungsbehörde nicht von Störungen oder Tötungen bei den Gastvögeln aus.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit BUND / NABU betreffend den Artenschutz von Gastvögeln rügt, dass der „pauschale Verweis“ auf „großräumige Ausweichmöglichkeiten“ auf S. 116 ff. im Kapitel 4.5.2.1 des UVP-Berichts nicht ausreichend sei und vielmehr nähere Ausführungen zu den tatsächlich bestehenden Nutzungsmöglichkeiten für die betroffenen Gastvogelarten z. B. in Anbetracht konkurrierender Nutzungen erforderlich seien, ist dieser Kritik im Ergebnis nicht zu folgen. Relevant ist insoweit allein das Störungsverbot aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG<sup>74</sup>. Wie die TdV aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend erwidert, ist aufgrund der Fluchtdistanzen von der Betroffenheit nur einer geringen Anzahl von Gastvögeln für eine Saison auszugehen, wobei in Anbetracht der örtlichen Vorbelastungen durch industrielle Einrichtungen plausibel von einem Gewöhnungseffekt ausgegangen werden kann. Negative Auswirkungen auf den Bestand der Population sind nicht zu erwarten<sup>75</sup>.

Weiter vermag auch die Stellungnahme des BUND / NABU nach Würdigung des Vorbringens durch die Planfeststellungsbehörde auch insoweit nicht zu verfangen, als vorgebracht wird, dass im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag in Bezug auf den Wirkpfad Schall nur der Unterwasserschall einer näheren Prüfung unterzogen worden sei. Dies trifft im Ergebnis nicht zu. Zwar enthält der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag in Bezug auf Gastvögel in der Tat nur Ausführungen zu durch den Unterwasserschall der Rammarbeiten betroffene Arten (Tauchvögel). Indes fungiert der UVP-Bericht im vorliegenden Verfahren zugleich als Bestandteil der speziellen Fachunterlagen (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Fachbeitrag Artenschutz und

---

<sup>74</sup> vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, S. 17 f.

<sup>75</sup> vgl. UVP-Bericht, Kapitel 4.5.2.1, S. 116 ff.

Fachbeitrag Natura 2000). Insoweit erfolgt eine eingehende Prüfung der Luftschallauswirkungen auf die betroffenen Gastvögel im Kapitel „Bau- und betriebsbedingte visuelle Effekte/Beunruhigungen“ des UVP-Berichts<sup>76</sup>.

Laut BUND / NABU wird in dem Antrag nicht dargelegt, inwieweit Flächen in der Umgebung geeignet sind, als Ausweichmöglichkeiten zu funktionieren. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt, weil nur von der Betroffenheit einer geringen Anzahl hochmobiler, schwimm- oder tauchfähiger Gastvögel auszugehen ist, die nicht nur kleinräumig ausweichen können. Eine vollständige und andauernde Inanspruchnahme von als Nahrungsgebiet geeigneten Wasserflächen durch andere Arten und Individuen in der gesamten weiteren Umgebung des Vorhabens ist sehr unwahrscheinlich.

#### B.II.3. c) cc) (3) (c) (cc) Meeressäuger

Die gängigen Bestandsdaten der Meeressäuger und insbesondere des Schweinswales sind im UVP-Bericht ausgewertet. Eine Verletzung oder gar eine Tötung durch die Rammarbeiten wird durch umfangreiche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeschlossen. Durch geeignete Bauverfahren wie die Vergrämung mit Pinger und Seal Scarer, der bevorzugten Vibrationsrammung, einem Ramp-Up-Verfahren (Soft-Start) bei der Impulsrammung sowie der Beschränkung der Impulsrammung bei den Pfählen mit einem Durchmesser von 2,1 m auf drei Stunden vor und nach Niedrigwasser ist das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht zu erwarten.

Die zu erwartenden Störungen sind zeitlich begrenzt. Es kommt nicht zu einer Verkleinerung des Lebensraums und der Erhaltungszustand der lokalen Population wird nicht verschlechtert. Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht betroffen. Für die einzelnen Individuen kommt es unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen nicht zu einer Verringerung der Fitness. Schädigungen des Hörapparats werden vermieden.

Unter Berücksichtigung des Populationsbezuges und des Individuenbezuges kommt es vorhabenbedingt nicht zu der Erfüllung eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Für die Eichung und Prüfung der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen wurde eine Messung der Hydroschallimmissionen von itap<sup>77</sup> bei der Rammung eines Pfahles mit einem Durchmesser von 2,1 m am 22.08.2022 durchgeführt. Bei der Impulsrammung mit einer maximalen Rammenergie von 178 kJ wurden dabei in einer Entfernung von 750 m als Einzelereignis 147 dB (zulässiger Lärmschutzwert: 160 dB) und als Spitzenpegel 173 dB (zulässiger Lärmschutzwert: 190 dB) bei Niedrigwasser gemessen. Gründe für die deutliche Unterschreitung der Lärmschutzwerte sind die bereits vorhandenen Pfähle und die eingeschränkte Ausbreitung des Unterwasserlärms bei Niedrigwasser. Eine freie Schallausbreitung in Richtung Nordsee und Jadebusen ist laut des genannten Berichtes aufgrund der vorhandenen Pfähle nicht möglich. Eine ungestörte Ausbreitung nach Osten ist wiederum aufgrund der Topographie und die Rammung bei Niedrigwasser nicht möglich.

Diese Messungen zeigen aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde die ausreichende Wirksamkeit der Vergrämungs- bzw. Vermeidungsmaßnahmen. Dies unterstützt die Bewertung der

---

<sup>76</sup> vgl. UVP-Bericht, Kapitel 4.5.2.1, S. 116 ff.

<sup>77</sup> itap. 2022. Messung der Hydroschallimmissionen beim Neubau des LNG-Terminals am Bestandsbauwerk der UVG-Brücke (Anleger 1) in Wilhelmshaven. Im Auftrag von Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Stand 24.08.2022. 17 Seiten. Oldenburg

Planfeststellungsbehörde, dass es nicht zu Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG kommt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich außerdem den Ausführungen der TdV an, dass das Schallschutzkonzept des BMU<sup>78</sup> ein geeignetes zu berücksichtigendes Konzept ist. Die geforderte Begrenzung der Rammenergie bis zu dem Radius von 750 m in Kombination mit den festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen führen zu einer ausreichenden Minimierung des Unterwasserlärms.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Die NLPV wendet ein, dass Belege für die Bewertung der Auswirkungen des Vibrationsrammens auf den Schweinswal fehlen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwiderung der TdV an, dass es anerkannter Standard ist, dass Vibrationsrammungen keine Tötungs- oder Verletzungsgefahr für Schweinswale bedeuten. Aussagen zu der Wirkintensität von Vibrationsrammen sind dem Messbericht itap (Unterlage 10) zu entnehmen. Es ist davon auszugehen, dass der Dauerschall einer Vibrationsramme keine Gesundheitsgefährdung für Schweinswale darstellt.

BUND / NABU trägt vor, dass es nicht nachvollziehbar sei, wenn im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag für den Schweinswal unter Gesichtspunkten des Störungsverbots gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG festgestellt werde, dass die Funktionalität des Lebensraums als Nahrungsgebiet obgleich der geplanten Baumaßnahmen durchgängig erhalten bleibe (vgl. dort S. 19 f.). Hierzu ist festzustellen, dass die Auswirkungen der Baumaßnahmen unter dem Gesichtspunkt des Entzugs von Nahrungshabitaten für den Schweinswal in den Unterlagen umfänglich geprüft worden sind. Zunächst wird im UVP-Bericht - nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde plausibel - der Vorhabenbereich lediglich als optionales Streif- und Nahrungsgebiet für Schweinswale eingeordnet. Denn es sind keine Flächen mit besonderer oder hervorzuhebender Funktion (bevorzugtes Jagdgebiet, Ruhestätte o. ä.) für die drei genannten Arten im beanspruchten Bereich bekannt. Schweinswale sind hier vor allem in den Frühjahrsmonaten zu erwarten, nutzen das Gebiet jedoch auch dann deutlich seltener als weiter seewärts gelegene Areale<sup>79</sup>. Sodann wird der saisonal „vorzeitige“ Verlust eines nachrangig genutzten optionalen Nahrungsgebietes in Relation zum angrenzenden Seegebiet der Deutschen Bucht plausibel, jedoch als sehr gering eingeschätzt. Vielmehr erscheint es in Anbetracht der Erfahrungen aus Offshore-Windkraftprojekten, worauf die TdV in ihrer Erwiderung hinweist, plausibel, dass die (vergrämten) Schweinswale regelmäßig binnen weniger Stunden nach Abschluss der Bauarbeiten in das Gebiet zurückkehren. Vor dem Hintergrund der im Rahmen des artenschutzrechtlichen Störungsverbots gebotenen Prüfung der Auswirkungen einer Störung auf die Population erscheint es plausibel, dass die vorübergehende Beeinträchtigung eines optionalen Nahrungshabitats nicht anzunehmen ist<sup>80</sup>.

Dem Einwand der NLPV, dass eine Beurteilung des Unterwasserschalls nicht möglich ist, da Daten zu den Lärmimmissionen durch die Baggerschiffe und die FSRU nicht vorliegen, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Sie folgt den Angaben der TdV, dass der Schalldruckbereich eines Hopperbaggers in etwa den niederfrequenten Geräuschen eines Frachtschiffes mit

---

<sup>78</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). 2013. Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept). 33 Seiten. Bonn. Berlin.

<sup>79</sup> vgl. UVP-Bericht, S. 81

<sup>80</sup> vgl. die Bewertung im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, S. 19 f.

normaler Fahrtgeschwindigkeit entspricht. Diese Geräusche führen nicht zu einem Meideverhalten bei Schweinswalen<sup>81</sup>. Der FSRU-Anlagenbetrieb ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Angaben der TdV, dass damit zu rechnen ist, dass in den Flachwasserbereichen des Jadeästuars die Schallpegel aufgrund der stark gebremsten Schallausbreitung größtenteils unterhalb der Störschwelle von 140 dB SEL<sup>82</sup> bleiben, für zutreffend. Eine Rückkehr der Schweinswale binnen weniger Stunden nach dem Ende von Rammarbeiten ist auch für den beeinträchtigten Bereich der Fahrrinne der Jade anzunehmen. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass Nahrungshabitate in diesem Bereich über Monate nicht mehr zur Verfügung stehen. Es handelt sich um ein optionales Nahrungsgebiet, das keine besondere Bedeutung für den Schweinswal hat, und das größtenteils in einem saisonalen Zeitraum betroffen ist, in dem der Bestand in den Ästuaren ohnehin abnimmt bzw. sehr gering ist.

Soweit BUND / NABU im Hinblick auf das für den Schweinswal vorgesehene Schutzkonzept im Einzelnen kritisiert, dass im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag nur zeitlich begrenzte Gehörschäden (TTS) näher untersucht würden, andauernde Gehörschäden (PTS) - mit sicherer tödlicher Folge - hingegen nicht näher geprüft bzw. dargestellt wurden, trifft dies zu. Diese Einschränkung ist allerdings plausibel. Durch die Vermeidungsmaßnahmen, die auch in den Nebenbestimmungen unter A.IV.5. ergänzt wurden und durch die Umweltbaubegleitung überprüft werden, ist nicht mit dem Eintreten der TTS und schon gar nicht mit dem Eintreten einer PTS zu rechnen.

Denn vorliegend wird das für den Bereich der Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen entwickelte, höchstrichterlich gebilligte (s. o. unter B.II.3.c) cc) (1)) Schallschutzkonzept für Schweinswale angewendet. Insoweit hat das BMU für Offshore-Rammarbeiten als verbindlichen Lärmschutzwert einen maximalen Schallereignispegel von 160 dB re  $\mu\text{Pa}^2 \text{ s}$  (SEL) in 750 m Entfernung zur Baustelle festgelegt (BMU 2013), da die Tiere bei Überschreitung dieses Wertes eine TTS erleiden können<sup>83</sup>. Da die Vergrämungsmaßnahmen insoweit als hinreichend wirksam angesehen werden, als dass die Schweinswale bezogen auf den vorstehenden Wert genügend Abstand zum Vorhaben waren, liegt die Untersuchung einer PTS - die die Konfrontation eines Exemplars mit deutlich höheren Schallereignispegeln erfordern würde - unter Gesichtspunkten der Artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände hier fern<sup>84</sup>. Denn selbst, wenn das Schallschutzkonzept gegenüber vereinzelt Exemplaren nicht wirksam sein sollte, führt dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht dazu, dass das Tötungsrisiko gegenüber allgemein möglicher Schallereignisse in der Meeresumwelt signifikant erhöht wird. Unter Gesichtspunkten des Störungsverbot liegt es demgegenüber fern, durch eine ggf. vereinzelt nicht ausschließbare TTS den Erhalt der Population als gefährdet anzusehen.

Soweit BUND / NABU moniert, dass es an einer näheren zeitlichen und sachlichen Konkretisierung der Durchführung des Schutzkonzepts in den Planunterlagen fehle, trifft dies zu. Allerdings hat die Planfeststellungsbehörde unter Nr. 5.2 der Nebenbestimmungen zum Naturschutz präzise zeitliche und sachliche Vorgaben für die Anwendung des Seal Scarers und der Pinger, der Vibrationsrammung sowie des „Ramp Up“-Verfahrens (Soft-Start) verfügt, die die Wirksamkeit des Schallschutzkonzepts gewährleisten.

---

<sup>81</sup> siehe auch UVP-Bericht, Kap. 4.3.2.2, S. 86

<sup>82</sup> siehe UVP-Bericht Abbildungen 4.3-10, 4.3-11 und itap 2022

<sup>83</sup> vgl. dazu die Ausführungen im UVP-Bericht, S. 76 ff.

<sup>84</sup> vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, S. 18 ff.

Nichtzutreffend ist es, wenn BUND / NABU der Sache nach kritisiert, dass Schweinswale, die sich in der Jade südlich des Vorhabenbereichs oder im Jadebusen aufhalten, diese Bereiche vor Beginn des Rammens nicht verlassen können. Diese Kritik ist nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde entsprechend der Erwiderung der TdV unbegründet. Zwar kann es sein, dass im südlichen Bereich der Jade im Zeitpunkt der Rammarbeiten Schweinswale vorhanden sind, die diesen Bereich der Jade bei Niedrigwasser erst am Folgetag verlassen können, sofern sie Schallereignispegel von über 140 dB re  $\mu\text{Pa}^2 \text{ s}$  (SEL) vollständig meiden (bei Hochwasser und außerhalb der Rammzeiten verbleiben auf der Höhe des Vorhabens geringer belastete Bereiche für eine Passage). Indes kommt es in der südlichen Jade nach Darstellung im UVP-Bericht kaum zu Schallereignispegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich bzw. verbleiben genügend unkritische Ausweichbereiche<sup>85</sup>.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde fordert eine Prüfung, ob zumindest vorsorglich dafür geeignete Schutzmaßnahmen (z. B. Zeitfenster) während der Baggerarbeiten der Maßnahmen 2 und 3 festgelegt werden. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die Festlegung eines Bauzeitenfensters nicht erforderlich ist, da die Schallemissionen des Baggerschiffs gering sind. Sie entsprechen laut der Erwiderung der TdV den Emissionen eines langsam vorbeifahrenden großen Frachtschiffes.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zusammenfassend zu der Einschätzung, dass bei Beachtung der unter A.IV.5 verfügbaren Nebenbestimmungen die Gefahr des Eintretens des Tötungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG für die Meeressäuger nicht gegeben ist. Ebenso wenig wird der Störungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG verwirklicht.

B.II.3. c) cc) (3) (c) (dd) Fledermäuse

Vorhabenbedingt sind keine negativen Auswirkungen auf die Fledermäuse zu erwarten.

B.II.3. c) cc) (3) (d) Ausnahmeprüfung

Die Erteilung einer Ausnahme von den Verbotstatbeständen des besonderen Artenschutzrechts gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5, S. 2 BNatSchG setzt voraus, dass der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher wirtschaftlicher Art erforderlich ist, zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und der Erhaltungszustand der Population nicht verschlechtert.

Die mit dem planfestgestellten Gewässerausbauvorhaben und damit der Maßnahme 1 verbundenen Eingriffe (hier: schallbedingte Störungen der Wachtel) sind durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Es wurde im Rahmen der Prüfung der Planrechtfertigung (B.II.3. a)) dargelegt, dass das Gewässerausbauvorhaben den fachplanungsgesetzlichen Zielsetzungen entspricht. Das gilt für die Absicht, mit dem Ausbau des Küstengewässers eine Umschlageinrichtung zur Einfuhr von LNG im Interesse der sicheren Gasversorgung von Bürgern und Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland zu schaffen. Insbesondere besteht ein in § 3 LGG gesetzlich festgestellter dringlicher Bedarf an der kurz-

---

<sup>85</sup> vgl. UVP-Bericht, Kapitel 4.3.2.1, S. 79

fristigen Realisierung eines schwimmenden Terminals (FSRU), der einen Ausbau der Hafeninfrastuktur am bisherigen Standort der UVG als im überragenden öffentlichen Interesse geboten erscheinen lässt.

Die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses sind auch überwiegend, d. h. die für das Vorhaben sprechenden Gründe erweisen sich in Abwägung mit den durch das Vorhaben beeinträchtigten Belangen des Artenschutzes als gewichtiger.

Nach den Feststellungen der TdV kann die mit der Errichtung des neuen Anlegerkopfes (Maßnahme 1) einhergehende schallbedingte Störung während des Brutgeschäfts der Wachtel möglicherweise unvermeidbar zu einer Maskierung von Jungvogelrufen und damit zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos führen. Dadurch ist nicht auszuschließen, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eintreten kann bzw. dessen Einschlägigkeit nicht sicher auszuschließen ist.

Diesem, im schlimmsten Fall zu befürchtenden Verlust von 1-2 Gelegen einer besonders geschützten Vogelart für maximal eine Brutsaison, der sich aus den von der TdV in den Planunterlagen<sup>86</sup> dargelegten und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Gründen nicht nachhaltig auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Wachtel auswirken bzw. diesen nicht verschlechtern wird, steht die Gefahr der nicht mehr ausreichenden Gasversorgung der Bevölkerung und Wirtschaft gegenüber. Die Ausnahme ist insofern auch zur Abwendung ernster wirtschaftlicher Schäden erforderlich.

Vor diesem Hintergrund überwiegen hier die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen eindeutig die gegen die Zulassung der Ausnahme sprechenden Belange des Artenschutzes.

Auch die Anforderungen an die nach § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG erforderliche Alternativenprüfung sind gewahrt. Zu dem Vorhaben gibt es keine vernünftigen und zumutbaren Alternativen. Zur weiteren Begründung wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter B.II.3. d) aa) verwiesen.

Nach alledem konnte die von der TdV beantragte Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden.

#### Artenschutz durch Baggergutverklappung

Die TdV untersucht in ihrem Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis, ob die Verbringung des aus der Entnahmestelle der TdV gewonnenen Baggergutes zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote) führt. Zu der Maßnahme gehören auch erforderliche Verbringungsfahrten (Transportfahrten der Hopperbagger)<sup>87</sup>. Die TdV untersucht Schweinswal und Europäische Vogelarten vorsorglich gegenüber den artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten.

Hinsichtlich des Schweinswals geht die TdV davon aus, dass einzelne im Sommer und Frühjahr auftretende Schweinswale durch die Geräusche des Schiffseinsatzes vergrämt werden und der Bereich der Klappstelle 01 daher während der Sedimenteintrbringung nicht von

---

<sup>86</sup> Unterlage 14: Fachbeitrag Artenschutz, IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 21

<sup>87</sup> Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für die Einbringung von Baggergut - Fachbeitrag zur Verträglichkeit von Projekten nach § 34 BNatSchG (Unterlage 20), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 26 ff.

Schweinswalen genutzt wird, so dass physische Schädigungen auszuschließen sind. Das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG wird hinsichtlich des Schweinswals daher ausgeschlossen<sup>88</sup>.

Die Klappstelle 01 ist keine Fortpflanzungsstätte des Schweinswals<sup>89</sup>. Allerdings sind kurzfristige Störungen von anwesenden Schweinswalen während der Umlagerung des Baggerguts und der damit verbundenen Anwesenheit und Tätigkeit von Baggerschiffen nicht auszuschließen, da Unterwasserschallimmissionen zu Scheueffekten führen können. Diese werden aber als artenschutzrechtlich nicht relevant bewertet, weil der Umlagerungsvorgang (Öffnen des Lagerraumes, Motorengeräusche) in keiner Weise eine Schallbelastung verursacht, die zu räumlich ausgedehnten Störungen führen kann. Auch aufgrund der Tatsache, dass die Baggarbeiten in deutlicher Entfernung zu den Schwerpunktorkommen von Schweinswalen vor der Niedersächsischen Küste<sup>90</sup> stattfinden, schließt die TdV insgesamt eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population des Schweinswals durch die vorhabenbedingte Störung aus. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher der Auffassung der TdV an, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG hinsichtlich des Schweinswals ausgeschlossen werden können.

Auch wird das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich der europäischen Vogelarten ausgeschlossen. Nach naturschutzfachlicher Einschätzung wird vorhabenbedingt kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, wodurch das Tötungsverbot eingehalten wird.

Vorhabenbedingte Störungen von Gastvögeln durch Verbringung von Baggergut und die damit verbundene Anwesenheit und Tätigkeit von Schiffen inkl. Transportfahrten können nach Auffassung der TdV nicht ausgeschlossen werden. Brutvögel sind aufgrund der Distanz der Klappstelle 01 zu den potenziellen Brutgebieten auf den Inseln und der entlang der Küste nur geringfügig betroffen. Einige tauchende und optisch jagende Vogelarten (z. B. Seeschwalben, Seetaucher) nutzen möglicherweise das Gebiet zur Nahrungssuche während der Brutzeit. Für vorkommende Individuen sind Auswirkungen in Form von Vergrämung durch akustische und visuelle Emissionen während der Verbringung möglich. Störungsempfindliche Vogelarten verlassen im „Worst Case“ als Folge der temporären Präsenz von Schiffen bestimmte Bereiche im artspezifischen Störbereich zu Schiffen, die sie vorher als Nahrungs- und Rastgebiet genutzt haben. Es verbleiben jedoch weiträumige Ausweichmöglichkeiten in weniger gestörte Bereiche. Dies führt jedoch nicht zu negativen Auswirkungen auf den lokalen Bestand der jeweiligen Art<sup>91</sup>.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Fazit der TdV an, dass in Bezug auf die Baggergutverklappung keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote)

---

<sup>88</sup> Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für die Einbringung von Baggergut - Fachbeitrag zur Verträglichkeit von Projekten nach § 34 BNatSchG (Unterlage 20), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 27

<sup>89</sup> Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für die Einbringung von Baggergut - Fachbeitrag zur Verträglichkeit von Projekten nach § 34 BNatSchG (Unterlage 20), IBL/BioConsult, 04.07.2022, vgl. Kap. 3.4, S. 10 ff.

<sup>90</sup> Im Frühjahr befinden sich lt. TdV Schwerpunkte vor der Niedersächsischen Küste im Bereich des Borkum Riffgrunds sowie ein weiterer Schwerpunkt im Bereich des Sylter Außenriffs. Bei weiterhin flächigem Vorkommen verbleibt in den Sommermonaten bzw. der Hauptfortpflanzungszeit nur das Sylter Außenriff als ausgeprägtes Schwerpunktgebiet.

<sup>91</sup> Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für die Einbringung von Baggergut - Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 28

vorliegen und somit keine Darlegung der naturschutzfachlichen Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 erforderlich ist<sup>92</sup>.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Die Planfeststellungsbehörde nicht zu überzeugen vermag der Einwand von BUND / NABU, dass zwingende überwiegende Interessen für die artenschutzrechtliche Ausnahme nicht dargelegt worden seien, wenn lediglich auf die Anforderungen an eine wasserrechtliche Planfeststellung verwiesen werde. Der Einwand verkennt, dass sich Elemente der Planrechtfertigung und Bedürfnisargumentation durchaus mit den Anforderungen des zwingenden öffentlichen Interesses überschneiden. Überdies hat sich die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nochmals näher mit den Voraussetzungen des zwingenden überwiegenden Interesses befasst und eine - aus ihrer Sicht - plausible Begründung angeführt.

Soweit BUND / NABU vorbringt, dass die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sei und der im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag erfolgte Verweis auf die Alternativenprüfung im Rahmen des fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebots insoweit nicht trage, greift dies nicht durch. Die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung verlangt im Grundsatz die Prüfung alternativer Projektgestaltungen mit günstigeren Auswirkungen für geschützte Tier- und Pflanzenarten am Standort, kann allerdings auch die Betrachtung von Standortalternativen erforderlich machen.<sup>93</sup> Beide Arten von Alternativenprüfungen sind aber in mehrfacher Hinsicht, u. a. durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit begrenzt.<sup>94</sup> Maßgeblich ist letztlich, ob es eine „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ (vgl. Art. 16 FFH-RL) gibt. Nach diesen Maßstäben genügt die durchgeführte Alternativenprüfung den rechtlichen Anforderungen, wenn hier auf die Gesichtspunkte der fachplanungsrechtlichen Alternativenprüfung verwiesen wird. Mit den dort kumulativ ausgeführten Gesichtspunkte - Vorhandensein von Grundstücken, Anknüpfung an Bestandsanlagen, erforderlicher Tiefgang, nautische Verhältnisse - sprechen in gewichtiger Weise für den gewählten Standort. Wie die TdV in ihrer Erwiderung zutreffend ergänzt, ist weiter die Vorbelastung des Bereichs durch verschiedene industrielle Nutzungen zu beachten. Insoweit darf nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde von einer gewissen Gewöhnung der Arten an anthropogene Nutzungen im Rahmen der Alternativenprüfung berücksichtigt werden. Aufgrund des Vorhandenseins zahlreicher Schutzgebietsflächen im Großraum erscheinen demgegenüber Alternativstandorte mit mehr oder weniger den gleichen nachteiligen Auswirkungen für geschützte Arten nicht als eine anderweitige zufriedenstellende Lösung. Alternativstandorte brauchen aber nur insoweit zu untersucht werden, als dass das artenschutzrechtliche Beeinträchtigungspotenzial geringer erscheint.<sup>95</sup>

Soweit die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer (NLPV) in ihrer Stellungnahme kritisiert, dass Daten zu Unterwasserschallemissionen sowohl des Baggerschiffs als auch der FSRU nicht vorgelegt worden seien und daher die vorgenommene Einstufung der Auswirkungen nicht nachvollziehbar sei, weist die TdV darauf hin, dass zwar zu den erwarteten Unterwasserschallemissionen keine eigenständigen Untersuchungen vorlägen, jedoch zu den

---

<sup>92</sup> Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für die Einbringung von Baggergut - Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 30

<sup>93</sup> vgl. BVerwG, Urt. v. 09.07.2008, 9 A 14.07, juris, 119.

<sup>94</sup> BVerwG, a. a. O.

<sup>95</sup> BVerwG, a. a. O.

zu erwartenden Unterwasserschallemissionen von Baggerschiffen festgestellt werden könne, dass der Schalldruckbereich eines Hopperbaggers in etwa den niederfrequenten Geräuschen eines Frachtschiffes mit normaler Fahrtgeschwindigkeit (max. 160 dB bis 190 dB re 1 µPa)<sup>96</sup> entspreche bzw. kein Nachweis eines Meideverhaltens bei Schweinswalen<sup>97</sup> existiere. Auf diesen Grundlagen sei - so die TdV - die weitergehende Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen auf die Meeresumwelt erfolgt. Die Grundlagen werden auch von der Planfeststellungsbehörde als hinreichend belastbar eingestuft. Da der Betrieb der FSRU nicht im vorliegenden wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zugelassen wird, sind die Unterwasserschallemissionen, die aus dem Betrieb der FSRU herrühren, nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Ungeachtet dessen sind nach den Angaben der TdV die vorliegenden eigenständigen Unterwasserschallemissionen der FSRU nach den Untersuchungen von Müller-BBM (2020) aufgrund der nicht möglichen Trennung der insgesamt zu erwartenden betrieblichen Unterwasserschallemissionen (Anlegerbetrieb, weiterer FSRU-Betrieb) im Antrag zumindest hinsichtlich der zu erwartenden Gesamtschallintensitäten bereits berücksichtigt worden. Auf diesen Grundlagen sei die weitergehende Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen auf die Meeresumwelt erfolgt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die von der TdV hinzugezogenen Grundlagen als hinreichend belastbar. Weitere Untersuchungen sind daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

#### B.II.3. c) cc) (4) Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG

Die beantragten und mit diesem Beschluss zugelassenen Vorhaben erfüllen die Anforderungen des europäischen Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG.

#### B.II.3. c) cc) (4) (a) Rechtsgrundlagen

Die Regelungen des § 34 BNatSchG dienen dem Schutz des ökologischen Netzes „Natura 2000“, das aus Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (im Beschluss als FFH-Gebiet bezeichnet) und Europäischen Vogelschutzgebieten besteht. Durch § 34 BNatSchG werden die europäischen Rechtsvorschriften des Art. 6 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie, FFH-RL) umgesetzt, die gemäß Art. 7 FFH-RL auch für zu besonderen Schutzgebieten erklärte Europäische Vogelschutzgebiete gelten.

§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG i. V. m. § 26 NAGBNatSchG sieht vor, dass Projekte, zu denen sowohl der wasserrechtliche Ausbau der Jade als auch das Einbringen von Baggergut auf die Klappstelle 01 zählen, vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen sind, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, ein Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Der Begriff der Erhaltungsziele wird in § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG definiert als Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der FFH-Richtlinie oder in Art. 4 Absatz 2 oder Anhang I der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG) aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind.

---

<sup>96</sup> siehe hierzu Angaben im UVP-Bericht, Kap. 4.1.3.2, S. 22

<sup>97</sup> siehe hierzu Angaben im UVP-Bericht, Kap. 4.3.2.2, S. 85

Für Gebiete, die nach § 22 BNatSchG zu Schutzgebieten erklärt wurden, ergeben sich die Erhaltungsziele aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, wenn hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele bereits berücksichtigt wurden (§ 34 Abs. 1 S. 2 BNatSchG).

Darüber hinaus ist die europäische und nationale Rechtsprechung zu berücksichtigen.

#### B.II.3. c) cc) (4) (b) Methodische Vorgehensweise und Prüfmaßstab

Die Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit einem Natura 2000-Gebiet erfolgt in der Regel in zwei Schritten: Zunächst wird eine FFH-Vorprüfung (Voruntersuchung) durchgeführt, in der es im Sinne einer Vorabschätzung darauf ankommt, ob ein Vorhaben im konkreten Fall (ggf. im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten) überhaupt geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Sofern diese dazu kommt, dass erhebliche Beeinträchtigungen eines prüfungsrelevanten Natura 2000-Gebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können, muss eine detaillierte FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

Grundsätzlich hat eine FFH-Vorprüfung die Frage zu beantworten, ob eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist oder nicht. Dabei braucht die Voruntersuchung nicht formalisiert durchgeführt zu werden<sup>98</sup>.

Inhaltlich ist im Rahmen der Vorprüfung zu prüfen, ob dem jeweiligen Vorhaben die von § 34 Abs. 1 BNatSchG vorausgesetzte Eignung zur erheblichen Gebietsbeeinträchtigung zu attestieren ist<sup>99</sup>. Dabei bemisst sich die Erheblichkeit der Gebietsbeeinträchtigung nicht anhand der Schwere oder Intensität projektbedingter Einwirkungen, sondern ausschließlich daran, ob die Wirkfaktoren des jeweiligen Vorhabens, aus sich heraus oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten, die im jeweiligen Gebiet verfolgten Schutz- und Erhaltungsziele in Mitleidenschaft ziehen können<sup>100</sup>. Kommt die FFH-Vorprüfung zu dem Schluss, dass es – gemessen am Maßstab der Schutz- und Erhaltungsziele – offensichtlich, d. h. ohne vertiefte Prüfung, nicht zu einer erheblichen Gebietsbeeinträchtigung kommen kann, ist eine Verträglichkeitsprüfung verzichtbar.

Fachliche Grundlagen der nachfolgenden Verträglichkeitsprüfung für den wasserrechtlichen Ausbau der Jade und das Einbringen von Baggergut auf die Klappstelle KS 01 sind:

- Antragsunterlagen der TdV<sup>101</sup>
- im Verfahren vorgelegte Stellungnahmen der jeweils zuständigen Naturschutzbehörden (Stadt Wilhelmshaven; Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, Geschäftsbereich 4 (Regionaler Naturschutz) der Betriebsstelle Brake-Oldenburg des NLWKN)
- im Verfahren eingegangene Stellungnahmen und Einwendungen

Die TdV hat in den zur Einsichtnahme ausgelegten Antragsunterlagen im Fachbeitrag Natura 2000 zunächst ausschließlich eine Voruntersuchung für die u. g. Natura 2000-Gebiete

<sup>98</sup> BVerwG, Urt. v. 14.07.2011, 9 A 12/10, Leitsatz 5

<sup>99</sup> BVerwG, Urt. v. 10.04.2013, 4 C 3/12, Juris Rn. 10

<sup>100</sup> BVerwG, Urt. v. 17.01.2007, 9 A 20/05

<sup>101</sup> Unterlage 17: Fachbeitrag Natura 2000: Voruntersuchung, IBL/BioConsult, Rev.-Nr. 2-0 vom 04.07.2022; Fachbeitrag Natura 2000, IBL/BioConsult, Rev.-Nr. 1-0 vom 05.09.2022

vorgenommen. Aufgrund der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse und der Erkenntnis, das in der Voruntersuchung die Unterwasserschallimmissionen ohne die Vermeidungsmaßnahmen zu betrachten sind, hat die TdV aus Gründen der Rechtssicherheit der Planfeststellungsbehörde am 05.09.2022 einen überarbeiteten Fachbeitrag Natura 2000 mit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung für das

#### FFH-Gebiet DE 2306-301 „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“

vorgelegt. Nach Vorlage des überarbeiteten Fachbeitrages bedurfte es keiner erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit, da die erforderliche Anstoßwirkung bereits durch die ausgelegte umfangreiche Voruntersuchungsunterlage gegeben war.

In der überarbeiteten Fassung wurden unter anderem die Wirkungen des Vorhabens genauer beschrieben, die Aussagen der Lärmgutachten ergänzt und die Managementplanung des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer eingearbeitet und berücksichtigt.

#### B.II.3. c) cc) (4) (c) FFH-Verträglichkeit des Gewässerausbau

In dem Fachbeitrag Natura 2000 auf dem Stand vom 05.09.2022 werden die möglichen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der betroffenen Natura 2000-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen dargestellt.

Das Gewässerausbauvorhaben selbst liegt außerhalb bestehender Natura 2000-Gebiete.

Das Untersuchungsgebiet zur Analyse der FFH-relevanten Beeinträchtigungen, das einen Umkreis von ca. 15 km um den Vorhabenstandort im Bereich der Innenjade bzw. des Voslapper Grodens umfasst, wird von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend bewertet.

In weniger als zwei Kilometern Entfernung zum planfestgestellten Gewässerausbauvorhaben liegen das FFH-Gebiet DE 2306-301 „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ und die EU-Vogelschutzgebiete DE 2210-401 „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ sowie DE 2314-431 „Voslapper Groden-Nord“. In größerer Entfernung zum Vorhabenbereich liegen das FFH-Gebiet DE 2312-331 „Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven“ (ca. 8 km) und das EU-Vogelschutzgebiet DE 2414-431 „Voslapper Groden-Süd“ (rd. 3 km).

Der Natura 2000-Fachbeitrag untersucht daher die Möglichkeit einer indirekten Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele der vorgenannten Natura 2000-Gebiete durch das jeweilige Vorhaben alleine und ggf. auch im Zusammenwirken mit anderen geplanten Vorhaben im gleichen Raum.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Für die Beurteilung der vorhabenbedingten Wirkungen ist zu beachten, dass Gegenstand der vorliegenden Zulassungsentscheidung allein der Gewässerausbau ist. Soweit BUND / NABU vorträgt, dass eine Beeinträchtigung durch Schadstoffeinträge im vorliegenden Verfahren nicht geprüft worden sei, geht dies fehl. Denn eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele durch Schadstoffeinträge ist durch den Gewässerausbau offensichtlich ausgeschlossen. Darüber hinaus ist auch für eine Einbeziehung etwaiger Auswirkungen von Einleitungen des FSRU in das Küstenmeer unter Gesichtspunkten der im FFH-Gebietsschutzrecht gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG vorzunehmenden Kumulationsbetrachtung mit anderen Vorhaben hier nichts weiter veranlasst. Denn allenfalls sind insoweit kleinräumige Auswirkungen denkbar, die den Bereich der FFH-Gebiete nicht betreffen.

Im Rahmen der Vorprüfung ist auf Grundlage der vorhabenbedingten Wirkfaktoren die mögliche Betroffenheit der Natura 2000-Gebiete umfassend betrachtet worden.

Als Ergebnis der Vorprüfung konnten für folgende Natura 2000-Gebiete indirekte Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele, die die Erheblichkeitsschwelle überschreiten, durch die Gewässerausbaumaßnahme selbst im Zusammenwirken mit weiteren Projekten offensichtlich ausgeschlossen werden:

- FFH-Gebiet "Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven" (DE 2312-331),
- EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ (DE 2210-401),
- EU-Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Nord“ (DE 2314-431) und
- EU-Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Süd“ (DE 2414-431).

Diesem Ergebnis schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Eine vollständige Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG ist daher für die vorgenannten Gebiete nicht erforderlich.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Wie nachstehend noch näher aufzuzeigen ist, bleibt die Forderung des BUND / NABU, in Bezug auf die genannten FFH-Gebiete eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, unbegründet. Insbesondere wird die erhebliche Beeinträchtigung in der Vorprüfung nicht unter Verweis auf Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ausgeschlossen.

Demgegenüber konnten nach dem überarbeiteten Fachbeitrag Natura 2000 erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 2306-301 „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ nicht schon aufgrund der Vorprüfung und damit nicht von vornherein offensichtlich ausgeschlossen werden, so dass für dieses Gebiet eine vollständige Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG durchgeführt wurde. Insoweit kommt die Planfeststellungsbehörde der Forderung des BUND / NABU nach, für das vorstehend genannte FFH-Gebiet eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Im Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung sind jedoch auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 2306-301 „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ in seinen für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch die Gewässerausbaumaßnahme unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vergrämungsmaßnahmen und von möglichen Kumulationswirkungen anderer Pläne und Projekte auszuschließen. Es ist nicht zu erwarten, dass es außerhalb des Schutzgebietes zu Auswirkungen auf die vorhandenen Lebensraumtypen und Arten kommt, die geeignet wären, die Erhaltungsziele des Gebietes zu beeinträchtigen. Eine Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist mithin nicht erforderlich.

Dies wird – zusammengefasst – wie folgt begründet:

B.II.3. c) cc) (4) (c) (aa) FFH-Gebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer

Das Vorhaben liegt außerhalb des FFH-Gebietes „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301). Deshalb ist eine unmittelbare Betroffenheit auszuschließen.

Relevant sind folgende Wirkungen: die baubedingten Schallimmissionen, die Erschütterung und der Eintrag von Sedimenten, die hydromorphologischen Veränderungen durch das Vorhandensein des Anlegers, die betriebsbedingten Luftschallimmissionen, die Sedimenteinträge durch die Unterhaltungsmaßnahmen in Zufahrt und Liegewanne sowie die möglichen Beunruhigungen durch visuelle Effekte.

Als wertgebende Lebensraumtypen kommen 1140 (Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt) und 1160 (Flache große Meeresarme und -buchten) im möglichen Einwirkungsbereich des Vorhabens vor. Erhaltungsziele sind ein stabiles und zunehmendes Verbreitungsgebiet im Rahmen der natürlichen Schwankungsbreiten mit langfristig geeigneten Strukturen und Funktionen sowie ein günstiger Erhaltungszustand der charakteristischen Arten. Besondere Erhaltungsziele sind der Erhalt naturnaher Wattflächen mit guter Wasserqualität, natürliche Strukturen, natürliche dynamische Prozesse und beständige Populationen und Arten. Wichtig sind hierbei natürliche Hydrodynamik, ungestörte Sedimentversorgung, sowie die natürliche Verteilung von Sedimenten, Wasserläufen und Muschelbänken. Es sollen unter anderem gute Voraussetzungen für die Neuentstehung von Bänken der Europäischen Auster, von Sabellaria-Riffen und von Seegraswiesen entstehen. Die Ziele wurden in einem Managementplan konkretisiert. Über die Prüfung der Veränderung der hydrologisch-morphologischen Kenngrößen können negative Auswirkungen auf die wertgebenden Lebensraumtypen, die geplanten Managementmaßnahmen und die Erhaltungsziele ausgeschlossen werden.

Folgende Arten des Anhang II der FFH-Richtlinie kommen im Bereich des möglichen Wirkraumes des Vorhabens vor: Flussneunauge (*Lampetra fluviatilis*), Meerneunauge (*Petromyzon marinus*), Finte (*Alosa fallax*), Schweinswal (*Phocoena phocoena*), Seehund (*Phoca vitulina*) und Kegelrobbe (*Halochoerus grypus*). Der Standort des Vorhabens liegt außerhalb des FFH-Gebietes. Eine Flächeninanspruchnahme der wichtigen (Teil-) Lebensräume erfolgt nicht. Die Schallimmissionen und Erschütterungen werden durch die Vermeidungs- und Vergrämnungsmaßnahmen soweit reduziert und finden häufig außerhalb der für die jeweiligen Arten sensiblen Zeiträumen statt, so dass keine erheblich negativen Auswirkungen auf diese Arten zu erwarten sind. Auch die räumlich und zeitlich begrenzte erhöhte Trübung entspricht natürlicherweise auftretenden Trübungen im Küstenmeer, so dass keine negativen Auswirkungen auf diese Arten zu erwarten sind. Dabei kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass diese Einschätzungen entgegen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung auch für die geplanten Rammarbeiten bis Ende Oktober 2022 gelten. In der Untersuchung steht, dass diese bis zum August durchgeführt werden. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele der Anhang II Arten sind nicht zu erwarten. Das Vorhaben steht auch den vorgesehenen Managementmaßnahmen nicht entgegen.

Die in dem Fachbeitrag Natura 2000 mit einer vollumfänglichen Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ vom 05.09.2022 dargelegten fachlichen Ausarbeitungen und Einschätzungen werden von der Planfeststellungsbehörde geteilt und als ausreichend erachtet. Sowohl die vorhabensbedingten Wirkungen als auch die artspezifischen Empfindlichkeiten, die Vorgaben der Managementpläne und die kumulative Wirkung des Vorhabens „NeuConnect Deutschland GmbH“ wurden fachgutachterlich ausreichend berücksichtigt.

Erhebliche Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301) durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden. Eine Ausnahmeprüfung ist nicht erforderlich.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Die NLPV fordert die Berücksichtigung des temporären Flächenverlustes für den Schweinswal als wertbestimmende Art durch hohe Unterwasserschallpegel in der Bilanzierung des Vorhabens. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der TdV an, dass durch die Rammarbeiten keine Flächenverluste in der für den Fortbestand der Art relevanten Bereiche zu erwarten sind. Es gibt aktuell keine Hinweise, dass es sich bei dem Bereich Minsener Oog um einen bedeutenden Paarungs- und Aufzuchtbereich handelt.

Weiterhin wird die Forderung der NLPV zurückgewiesen, dass der temporäre Flächenverlust der Finte durch den Unterwasserlärm in die Bilanzierung des FFH-Gebietes einzubeziehen ist. Es ist aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht von einer Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes der Finte durch das Vorhaben zu rechnen.

Auch die Forderung der NLPV Hydroschalldämpfer zur Minimierung der Wirkung des Unterwasserlärms in das FFH-Gebiet einzusetzen, wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Erwidern der TdV, dass es in der Kürze der Zeit nicht möglich ist, dieses Verfahren an das Vorhaben anzupassen. Es werden alle möglichen Minimierungsmaßnahmen in ausreichendem Umfang durchgeführt.

Die Forderung der NLPV Impulsrammungen mit einer Schlagenergie größer 150 kJ für Pfähle mit einem Durchmesser von DN 2100 mm um Niedrigwasser durchzuführen, um so die Schallausbreitung in nördlicher und südlicher Richtung zu minimieren, wird durch die Nebenbestimmung A.IV.5.3 berücksichtigt. Der Forderung dies auch bei der Impulsrammung von Pfählen mit einem geringeren Durchmesser zu berücksichtigen, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Dies ist aufgrund des zu erwartenden Einhaltung des Lärmschutzwertes in 750 m von 160 dB SEL nicht erforderlich und aufgrund des Baufensters von 7:00 bis 20:00 Uhr nicht umsetzbar.

Zurückzuweisen auch unter Berücksichtigung der nunmehr durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung ist die Stellungnahme von BUND / NABU, dass die Einschätzung, dass allenfalls unerhebliche Beeinträchtigungen der Finte durch die Maßnahme 1 möglich seien, rechtsfehlerhaft sei. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Denn es erscheint nach den fachlichen Aussagen in der vorgelegten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung plausibel, dass das vorgesehene Schallschutzkonzept auf die Finte übertragbar ist. Zutreffend wird insoweit erkannt, dass insbesondere junge, heranwachsende Finten auf ihren (Nahrungs-)Streifzügen außerhalb des FFH-Gebietes beeinträchtigt werden können. Vor allem die bauzeitlichen Schallimmissionen durch die Rammungen, verbunden mit Erschütterungen/Vibrationen, können hier wesentliche Beeinträchtigungsfaktoren darstellen. In der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird weiter festgestellt, dass Finten sehr schallempfindlich sind und jedenfalls Schallereignispegel im Nahbereich der Rammungen zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Exemplaren führen können. Insoweit wird allerdings - mit Blick auf den Vergleich zu den Erkenntnissen bei anderen schallempfindlichen Fischarten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel - davon ausgegangen, dass das Schallschutzkonzept bzw. das sog. „Ramp Up“-Verfahren (auch „Soft-Start“ genannt) zu natürlichen Ausweich- und Meidungsreaktionen der Finte führen wird, mit der Folge, dass allenfalls vereinzelte Exemplare gefährdet werden könnten. Demnach ist es nachvollziehbar, wenn der - worauf die TdV zutreffend hinweist: hier maßgebliche - Erhaltungszustand der im FFH-Gebiet geschützten Finte als gewahrt angesehen wird (vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen in der nun vorgelegten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, S. 54 ff.).

BUND / NABU bringt darüber hinaus vor, dass die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Lebensraumtyp (LRT) 1170 (Riffe), der in Form eines Erhaltungsziels in der sog. Ruhezone

(RZ) I/35 auch die sog. Sandkoralle umfasse, nicht hinreichend geprüft worden seien. Denn zu beachten sei, dass der Verlust der Sandkoralle mit großer Wahrscheinlichkeit gerade auf jahrelange Bagger- und Unterhaltungsmaßnahmen u. a. am Westufer der Jade zurückzuführen sei. Die TdV weist in ihrer Erwiderng darauf hin, dass die RZ I/35 in der Auswirkungsprognose gleichwohl beachtet worden sei. Insoweit verdeutliche Abb. 4.4-1 den morphologischen Wirkraum mit dem Ergebnis, dass die Ruhezone I/35 nicht erreicht wird. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde unter Verweis auf die S. 22 und die nunmehr unter Abb. 4-1 firmierende kartographische Darstellung der morphologischen Auswirkungen an. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann eine Beeinträchtigung nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgeschlossen werden.

Soweit BUND / NABU vorbringt, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung das Störfallrisiko der „Anlage“ nicht einbezogen hat, trifft dies zu. Hierin liegt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde allerdings kein Mangel der gegenständlichen Verfahrensunterlagen. Denn Störfallrisiken im Sinne des BImSchG gehen von dem Gegenstand des vorliegenden Zulassungsverfahrens nicht aus. Vielmehr sind Störfallrisiken - sofern es sich um störfallrelevante Anlagen i. S. v. § 3 Abs. 5b BImSchG handelt - im Rahmen der Zulassungsverfahren für die FSRU und die Anbindungsleitung zu berücksichtigen.

B.II.3. c) cc) (4) (c) (bb) FFH-Gebiet „Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven“

Das Vorhaben liegt außerhalb des FFH-Gebietes „Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven“ (DE 231-331). Deshalb ist eine unmittelbare Betroffenheit auszuschließen.

Jagdhabitate und Flugkorridore der Teichfledermaus-Sommerquartiere und –Winterquartiere sollen geschützt werden. Als Jagdhabitate und Flugkorridore sind naturnahe und störungsfreie Fließ- und Stillgewässer entscheidend. Als Winterquartiere alte Bauwerke auf dem Fortgelände Rüsterei wichtig. Die Raumaufhellung, Erschütterungen und die Luftschallemissionen haben keine Auswirkungen auf die maßgebliche Teichfledermaus (*Myotis dasycneme*). Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind auszuschließen.

B.II.3. c) cc) (4) (c) (cc) Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“

Das Vorhaben liegt außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ (DE 2210-401). Deshalb ist eine unmittelbare Betroffenheit auszuschließen.

Geschützt sind in diesem großen Gebiet als wertbestimmende Arten sehr viele Brut- und Zugvögel des Watten- und Küstenmeeres nach dem Anhang I bzw. nach Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie. Darüber hinaus sind im Standarddatenbogen zu diesem Schutzgebiet weitere Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie genannt.

Das Vorhaben hat auf die festgestellten wertbestimmenden Arten im Untersuchungsgebietes des Umweltberichtes zu dem Vorhaben keine erheblich negativen Auswirkungen.

Die kritischen Wirkungen des Luftschalls reichen nicht bis zu den Brutrevieren der wertbestimmenden Arten in das Schutzgebiet. Auch für die außerhalb des Gebietes vorkommenden wertbestimmenden Arten inklusive der tauchenden Arten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Auch die hydromorphologischen Änderungen durch das Vorhaben haben keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgebiet. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die wertbestimmenden Arten und die Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind offensichtlich auszuschließen.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Der Auffassung von BUND / NABU, dass die erhebliche Beeinträchtigung derjenigen im o. g. VSG geschützten Vogelarten, die sich etwa zur Nahrungssuche außerhalb der Gebietsgrenzen aufhalten, zu pauschal mit dem Verweis auf Ausweichmöglichkeiten ausgeschlossen werde, vermag sich die Planfeststellungsbehörde nicht anzuschließen. Zunächst erkennt die Planfeststellungsbehörde in Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH<sup>102</sup> an - und ebenso wird dies in der FFH-Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt (vgl. S. 36) - dass innerhalb des FFH-Gebiets geschützte Tierarten unter Umständen auch außerhalb des Gebiets geschützt werden, wenn sie sich dort aufhalten. Maßgeblich ist demnach indes die Erhaltungszielrelevanz der Beeinträchtigung der Arten. Da insoweit – wie TdV zutreffend erwidert - nur einzelne Exemplare in eingeschränkten Zeiträumen betroffen sein können und zumindest für einen hinreichenden Teil von Exemplaren nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen - wie in der FFH-Verträglichkeitsprüfung näher begründet - davon ausgegangen werden kann, dass ein Meidungsverhalten auf die nahegelegenen gleichartigen Nahrungshabitate stattfindet, ist der Ausschluss einer erheblichen Beeinträchtigung der populationsbezogenen Erhaltungsziele plausibel. Insbesondere darf nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen prognostiziert werden, dass die Ausweichhabitate „angenommen“ werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der TdV an, dass aufgrund der Kurzfristigkeit der Auswirkung, der geringen Ausdehnung zusätzlich gestörter Bereiche und der fehlenden Betroffenheit schallsensibler wertgebender Arten sich erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes ausschließen lassen.

B.II.3. c) cc) (4) (c) (dd) Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Nord“

Das Vorhaben liegt außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Voslapper Groden-Nord“ (DE 2314-431) bzw. des gleichnamigen Naturschutzgebietes. Deshalb ist eine unmittelbare Betroffenheit auszuschließen.

Wertbestimmend sind sechs Arten der offenen Sümpfe: Rohrdommel (*Botaurus stellaris*), Blaukehlchen (*Luscinia svecica*), Tüpfelsumpfhuhn (*Porzana porzana*), Rohrschwirl (*Locustella luscinioides*), Schilfrohrsänger (*Acrocephalus schoenobaenus*) und Wasserralle (*Rallus aquaticus*).

Die kritischen Wirkungen des Luftschalls reichen nicht bis zu den Brutrevieren der wertbestimmenden und schallempfindlichen Arten in das Schutzgebiet. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die wertbestimmenden Arten und die Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind offensichtlich auszuschließen.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit auch hier seitens des BUND / NABU die Tauglichkeit des Verweises auf Ausweichreaktionen bezweifelt wird, verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Würdigung unter B.II.3. c) cc) (4) (b).

Der BUND / NABU kritisiert die Argumentation in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, nach welcher sich die drei mit mehr als 52 dB(A) belasteten Bereiche im o. g. VSG nur geringfügig vergrößern würden und insoweit für alle betroffenen Arten aufgrund der Adaption und Gewöh-

---

<sup>102</sup> EuGH, Urt. v. 07.11.2018, Rs. C-461/17.

nung an bestehende Vorbelastungen nicht von zusätzlichen Störungen durch die baubedingten Luftschallimmissionen ausgegangen werde. Diese Argumentation missachte den Leitsatz, dass Vorbelastungen eines Natura 2000-Gebiets den Erhaltungszustand der wertgebenden Arten bereits so verschlechtern könnten, dass nur noch geringfügige Zusatzbelastungen möglich seien. Das Vorbringen von BUND / NABU ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vorliegend unzutreffend, da sich in dem von den baubedingten Schallimmissionen (geringfügig) betroffenen Bereich des VSG nach den fachlichen Untersuchungen keine der lärmempfindlichen geschützten Vogelarten befinden<sup>103</sup>.

Zurückzuweisen ist weiter die Darstellung des BUND / NABU, dass die für die Beurteilung herangezogenen Kartierdaten nicht hinreichend aktuell seien. Wie sich aus den Ausführungen in der zuletzt vorgelegten FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt, wurden Erfassungsdaten aus dem Jahr 2021 verwendet (vgl. S. 41 ff.). Weitere langjährige Erfassungen der wertbestimmenden Arten sind der TdV und der Planfeststellungsbehörde bekannt.

Soweit BUND / NABU moniert, dass im o. g. VSG die Auswirkungen auf die Rohrdommel nicht hinreichend berücksichtigt worden seien, greift dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht durch. Die Rohrdommel ist als wertbestimmende Art potenzieller Brutvogel. In der Erfassung 2021 konnte die Art nicht nachgewiesen werden<sup>104</sup>. Zwar mag es zutreffen, dass ein Nachweis zuletzt im Jahr 2018 geführt werden konnte. Dieser Nachweis betraf nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Erwiderung der TdV allerdings allein solche Flächen, die außerhalb des kritischen 52 dB(A) Bereichs im vorliegenden Fall liegen. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch deshalb plausibel, weil der hier bauschallbedingt durch das Vorhaben betroffene Bereich die für die Rohrdommel notwendigen Habitateigenschaften nicht aufweist.

B.II.3. c) cc) (4) (c) (ee) Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Süd“

Das Vorhaben liegt außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Voslapper Groden-Süd“ (DE 2414-431) bzw. des gleichnamigen Naturschutzgebietes. Deshalb ist eine unmittelbare Betroffenheit auszuschließen.

Wertbestimmend sind sechs Arten der offenen Sümpfe: Rohrdommel (*Botaurus stellaris*), Blauehlchen (*Luscinia svecica*), Tüpfelsumpfhuhn (*Porzana porzana*), Rohrschwirl (*Locustella luscinioides*), Schilfrohrsänger (*Acrocephalus schoenobaenus*) und Wasserralle (*Rallus aquaticus*).

Die kritischen Wirkungen des Luftschalls reichen nicht bis zu den Brutrevieren der wertbestimmenden und schallempfindlichen Arten in das Schutzgebiet. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die wertbestimmenden Arten und die Erhaltungsziele des Schutzgebietes sind offensichtlich auszuschließen.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Soweit BUND / NABU entsprechend seines Vortrags zum VSG Voslapper Groden Nord rügt, dass die Prüfung der FFH-rechtlichen Betroffenheit hier geschützter Vogelarten auch im VSG Voslapper Groden Süd nicht den strengen rechtlichen Maßstäben der FFH-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG genügen, ist dies zurückzuweisen. Das VSG Voslapper

---

<sup>103</sup> vgl. FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, S. 41 f.

<sup>104</sup> vgl. FFH-Verträglichkeitsprüfung, S. 21

Groden Süd ist, wie die TdV aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel erwidert, aufgrund des größeren Abstands und der vorhandenen Lärmschutzwand weniger von vorhabenbedingten Schallimmissionen betroffen als das VSG Voslapper Groden Nord.

#### B.II.3. c) cc) (4) (d) FFH-Verträglichkeit der Baggergutverklappung

Es ist zu prüfen, ob die mit diesem Beschluss erteilte Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut auf die Klappstelle KS 01 mit § 34 BNatSchG als öffentlich-rechtliche Vorschrift im Einklang steht. Hierzu wird durch den TdV untersucht, ob das Vorhaben mit den Zielen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie (kurz FFH-, bzw. EU-VS-RL) vereinbar ist.

Im Umwelt-Fachbeitrag wird dargestellt, dass die KS 01 vollständig außerhalb der Schutzgebietsgrenzen liegt. Dieses gilt auch für die Fahrwege zwischen Entnahmebereich und KS 01. Die Entfernungen von der KS 01 zu den FFH-Gebietsgrenzen sind mit ca. 3,82 km deutlich über der anzusetzenden Störzone von 1.000 m (siehe Tabelle 7-2), so dass bereits aufgrund dieser Entfernung weder direkt noch indirekt vorhabenbedingte erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten seien.<sup>105</sup>

Die EU-Vogelschutz-Gebietsgrenze (NLP-Ruhezone I/51) liegt zwar nahe der Fahrrinne, auf der die Transportfahrten stattfinden. Im Fahrwasser der Jade herrscht allerdings laufender Schiffsverkehr, so dass in dieser Hinsicht eine hohe Vorbelastung besteht. Überdies ist die Verklappung von Baggergut eine zulässige Nutzung nach Anlage 1 NWattNPG.

Die Einschätzung der TdV, dass durch das Verbringen von Baggergut und die damit verbundene Anwesenheit und Tätigkeit von Schiffen erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen an dieser Stelle bereits offensichtlich ausgeschlossen werden können<sup>106</sup>, wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

#### B.II.3. c) cc) (5) Bauplanerische und Baurechtliche Vorgaben

Gegen die Zulassung des Vorhabens bestehen aus bauplanungs- oder bauordnungs-rechtlicher Sicht keine Bedenken.

Der neue Anleger wird im Bereich der Wasserflächen vor dem Anleger 1 der UVG-Brücke errichtet. Die Bereiche des Vorhabens des neu zu errichtenden Anlegers einschließlich der zu vertiefenden Liegewanne und des Zufahrtbereichs befinden sich im ursprünglich gemeinde- und kreisfreien Gebiet der Küstengewässer und damit außerhalb von bestehenden Bauleitplänen.

Das für übergeordnete raumordnerische Belange im Bereich des Küstenmeeres unterhalb der MTHw-Linie zuständige Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems (ArL WE), Dezernat 2 (Regionale Landesentwicklung) hat sich im Rahmen des durchgeführten Beteiligungsverfahrens mit seiner Stellungnahme vom 03.08.2022 dahingehend geäußert, dass das Vorhaben in einem räumlichen Bereich vorgesehen sei, in dem im Landes-Raumordnungsprogramm ein „Vorranggebiet Seehafen/Binnenhafen“ und ein „Vorranggebiet hafensorientierte wirtschaftliche Anlagen“ dargestellt sei (siehe hierzu auch die vorstehenden Ausführungen im Kapitel B.II.3. b)). Das ArL WE stellt fest, dass das geplante Vorhaben beiden vorrangigen Nutzungen ent-

---

<sup>105</sup> Fachbeitrag Natura2000-Verträglichkeit (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt), IBL/BioConsult, 04.07.2022, Tab. 7-2, S. 33 und 34

<sup>106</sup> Fachbeitrag Natura2000-Verträglichkeit (Unterlage 20, Fachbeiträge Umwelt), IBL/BioConsult, 04.07.2022, S. 34

spricht: Es sei eine Hafennutzung vorgesehen und die landseitigen Anlagen seien hafensorientiert (da in Zusammenhang mit dem anzulandenden Gas stehend) und wirtschaftlich (hier energiewirtschaftlich) geprägt.

Somit entspreche das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung und es bestünden aus Sicht des ArL WE keine Bedenken gegen die Umsetzung des Vorhabens. Gegen diese Sichtweise hat die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für etwaige Bedenken gefunden.

Ferner teilt das ArL WE mit, dass für Vorhaben / Vorhabenteile am Festland (oberhalb der MTHw-Linie) für die raumordnerische Beurteilung die untere Landesplanungsbehörde, hier die Stadt Wilhelmshaven, zuständig sei.

Bei der beantragten Änderung der UVG-Brücke handelt es sich unzweifelhaft um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung gemäß § 38 Baugesetzbuch (BauGB)<sup>107</sup>. Die hafeninfrastrukturale Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Errichtung und Inbetriebnahme von LNG-Anlagen, denen in der gegenwärtigen Situation eine zentrale und unverzichtbare Rolle zur Diversifizierung und zur Gewährleistung der Gasversorgungssicherheit in Deutschland zukommt<sup>108</sup>. Die Stadt Wilhelmshaven hat sich bereits im Vorfeld ausdrücklich für die beantragte Planung ausgesprochen. In der Stellungnahme vom 18.08.2022 hat der Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung der Stadt Wilhelmshaven festgestellt, dass das Vorhaben sich außerhalb des Hoheitsgebietes der Stadt Wilhelmshaven befinde. In den nächstgelegenen rechtswirksamen Bebauungsplänen der Stadt Wilhelmshaven, im Bereich des Voslapper Groden Nord, seien vorwiegend Industriegebiete nach § 9 Baunutzungsverordnung (Nr. 96 - Raffinerie Voslapper Groden -, Nr. 130A - Industriegelände Voslapper Groden-Nord - und Nr. 130B - Industriegelände Voslapper Groden-Nord-Ost -) sowie eine Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung Abfall (Mülldeponie; Nr. 144 - Am Inhausersieler Deich -) festgesetzt.

Für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 225 - Voslapper Groden Nord / Nördlich Tanklager - sei die Festsetzung eines Sondergebietes „Energiepark“ nach § 11 BauNVO geplant. Konflikte mit den Festsetzungen der bestehenden sowie im Verfahren befindlichen Bebauungspläne im Bereich des Voslapper Groden Nord seien nicht erkennbar. Städtebauliche Belange seien von dem Vorhaben nicht betroffen.

Vor dem o. g. Hintergrund und unter Berücksichtigung der vorstehenden Stellungnahme der Stadt Wilhelmshaven geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass nach Beteiligung der betroffenen Kommune im Planfeststellungsverfahren die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden sind. Nach dem Erkenntnisstand der Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass nach § 38 Satz 1 BauGB zu berücksichtigende städtebauliche Belange der Planung entgegenstehen.

Der neue Anleger ist über die UVG-Brücke, die mit Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest vom 29.03.1979 errichtet wurde, ausreichend erschlossen. Baugenehmigungen sind für die Ausbaumaßnahmen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) nicht erforderlich, da es sich - auch nach Auffassung der zuständigen Bauaufsichtsbehörde<sup>109</sup> - bei der Hafenerweiterung um die Erweiterung einer öffentlichen Verkehrsanlage handelt. Mit Allgemeinverfügung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) vom 17.10.2007 (Nds. MBl. Nr. 44/2007, S. 1.211) wurden die Grenzen des Hafenbereichs für den Hafen der UVG (INEOS

---

<sup>107</sup> Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger/Runkel (E./Z./B./K./Verf.), BauGB, 143. Erg.-Lfg., 2021, § 38 Rn. 32; BVerwG NVwZ 2001, S. 91

<sup>108</sup> Erklärung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 22.04.2022

<sup>109</sup> E-Mail der Stadt Wilhelmshaven vom 29.08.2019, E-Mail NLWKN vom 02.09.2019 mit Vermerk über Rücksprache mit MU

Terminal) einschließlich der Transport- und Umschlagbrücke, des Abzweigbauwerks, Betriebsgebäudes und den Anlegern 1, 2 und 3 mit den dazugehörigen Wasserflächen festgelegt. Mit E-Mail vom 03.08.2022 hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung - Hafenbehörde - zudem mitgeteilt, dass die Umsetzung der erweiterten Hafengebiete final geprüft und zeitnah veröffentlicht wird. Alle rechtlichen Vorgaben gemäß der Niedersächsischen Hafenordnung und dem Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz gelten auch für den künftigen Hafengebiet an der UVG-Brücke. Die beantragten Hafenanlagen werden nach ihrer sich laut der o. g. Allgemeinverfügung aus § 2 Nr. 1 Niedersächsische Hafenordnung (NHafenO) ergebenden Zweckbestimmung grundsätzlich von jedermann benutzbar sein, d. h. es handelt sich um eine öffentliche Hafenanlage. In diesem Fall sind auch Zubehör oder Nebenanlagen Teile der öffentlichen Verkehrsanlage. Für die Einstufung als öffentliche Verkehrsanlage reicht es aus, wenn die Anlage nach ihrer Herstellung zur Widmung als Hafen vorgesehen ist<sup>110</sup>. Suprastruktureinrichtungen gehören nicht zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Zu dieser Thematik hat sich das Bauordnungsamt der Stadt Wilhelmshaven mit Stellungnahme vom 17.08.2022 dahingehend geäußert, dass es sich bei dem geplanten LNG-Terminal baurechtlich um eine öffentliche Verkehrsanlage handele, die gem. § 1 Abs. 2, Ziff. 1, 2. Hs NBauO einschließlich des Zubehörs, der Nebenanlagen und der Nebenbetriebe (außer Gebäude) von der NBauO ausgenommen sei. Die einzukonzentrierende Baugenehmigung für die land- u. seeseitigen Gebäude (Container) und Leitungsfundamente seien im immissionsschutzrechtlichen Verfahren bzgl. des Antrags auf Genehmigung der Errichtung und des Betriebs eines LNG-Terminals an der Umschlaganlage an die dafür zuständige Behörde, das Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (SI 0009/2022; GAA OL), übermittelt worden.

Weitere Baumaßnahmen, die sich auf das wasserrechtlich zu beurteilende Vorhaben beziehen und dem Genehmigungsverbehalt der unteren Bauaufsichtsbehörde unterliegen würden, seien nicht erkennbar. Nebenbestimmungen würden nicht vorgeschlagen.

Diese fachliche Einschätzung des Vorhabens in bauplanerischer wie auch bauordnungsrechtlicher Hinsicht wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

#### B.II.3. c) cc) (6) Immissionsschutzrechtliche Vorgaben

Dem mit diesem Beschluss zugelassenen Vorhaben stehen auch nicht die Vorgaben des Immissionsschutzrechts entgegen.

Gegenstand dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind ausschließlich die beantragten Gewässerausbaumaßnahmen 1 bis 3 sowie die damit zusammenhängende Erlaubnis für die Verklappung des anfallenden Baggerguts aus der Liegewanne und dem Zufahrtbereich. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden dagegen keine Entscheidungen über den Betrieb der FSRU sowie den Bau und Betrieb von Hafenumschlagseinrichtungen, wie die Suprastruktur auf dem Anleger, getroffen.

Die planfestgestellte technische Anlegestruktur stellt ebenso wie die zu ihrer Herstellung erforderliche Baustelle eine Anlage im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG dar. Die technische Anlegestruktur bzw. die Baustelle bedarf gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 und 3 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 und des Anhangs 1 der 4. BImSchV keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung.

---

<sup>110</sup> vgl. VGH München vom 11.06.2013 – 8 ZB 12.725, Rn. 20

Der Betreiber einer nicht genehmigungspflichtigen Anlage hat nach § 22 Abs.1 BImSchG die Anlage u. a. so zu errichten und zu betreiben, dass

1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind,
2. nach dem Stand der Technik nicht vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Schädliche Umwelteinwirkungen sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

#### B.II.3. c) cc) (6) (a) Baubedingte Immissionen

##### Lärm

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ist mithin über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden Lärmimmissionen zu entscheiden, wobei zwischen bau- und betriebsbedingten Immissionen zu unterscheiden ist.

Die mit dem Bau des neuen Anlegerkopfes einschließlich Vertiefung des Zufahrtsbereiches und der Liegewanne verbundenen Lärmimmissionen gehen insbesondere von den Rammarbeiten im Zuge der Maßnahme 1 aus.

Der Bewertung der baubedingt zu erwartenden Lärmimmissionen ist § 22 BImSchG zugrunde zu legen.

Wann Baulärm die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschreitet, ist anhand der diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisierenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) zu beurteilen. Diese ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG im Rahmen ihres Anwendungsbereichs weiter maßgebend.

Die für den Baustellenbetrieb zur Errichtung des Anlegers (Maßnahme 1) einschlägige AVV Baulärm enthält konkrete Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des Betriebs von Baumaschinen auf Baustellen. Sie setzt Immissionsrichtwerte fest, die den Werten der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) für Dauerlärm entsprechen, differenziert für den Tag (7 bis 20 Uhr) und die Nacht sowie nach bestimmten Gebietsarten. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Regelungen der AVV Baulärm von der TdV und den Bauunternehmen während der Bautätigkeiten zu beachten.

Im vorliegenden Fall ist der Geräuschanteil der Schlagrammen bei weitem pegelbestimmend. Der dadurch zu erwartende Baulärm wurde von der Müller-BBM GmbH im Rahmen einer schalltechnischen Beurteilung der Bauphase vom 16.05.2022<sup>111</sup> untersucht. Die Untersuchungen sind plausibel und nachvollziehbar, so dass deren Ergebnisse von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt werden. Die Berechnungen für die Geräuschbelastung während der Bauzeit tagsüber wurden mit Überlagerung unterschiedlicher Geräuschimmissionen berücksichtigt. Im Ergebnis kommt der Gutachter in der o. g. schalltechnischen Beurteilung zu dem Ergebnis, dass bzgl. des Beurteilungspegels für den Baustellenbetrieb die Tagrichtwerte der AVV Baulärm an allen betrachteten Immissionsorten für den untersuchten Lastfall gerundet um mindestens 9 dB unterschritten werden.

---

<sup>111</sup> siehe Planunterlage 8

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Feststellungen der TdV in dem von ihr vorgelegten UVP-Bericht<sup>112</sup> an, dass daher durch die baubedingten Schallimmissionen der Maßnahme 1 keine erhebliche Belästigung in Wohngebieten und sonstigen schutzbedürftigen Bereichen zu erwarten ist und die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (insbesondere die menschliche Gesundheit) aufgrund der kurz- bis mittelfristigen Dauer und bei Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm als unerheblich nachteilig zu bewerten sind.

Der TdV wurde durch die nach § 70 Abs. 1 i. V. m. § 13 Abs. 1 WHG zulässigen Nebenbestimmungen A.IV.6.1 und A.IV.6.2 aufgegeben, dass die rechtlichen Vorgaben zum Immissionsschutz beim Bau des Anlegers einzuhalten sind. Diese Nebenbestimmungen wurden vorab mit dem GAA abgestimmt. Gemäß AVV Baulärm ist der Tageszeitraum auf die Teilzeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr beschränkt. Dies ist bei der Durchführung der Bautätigkeiten entsprechend zu berücksichtigen. Soweit Bautätigkeiten betriebsbedingt in der Nachtzeit ausgeführt werden müssen, sind diese unter schalltechnischen Gesichtspunkten zulässig, wenn der nach AVV Baulärm zulässige Richtwert nachts eingehalten wird. Auf die Nebenbestimmung A.IV.6.6 wird Bezug genommen.

Als weitere untergesetzliche Regelung zur Konkretisierung des BImSchG hat die Planfeststellungsbehörde die Beachtung der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) durch Nebenbestimmung A.IV.6.1 verfügt. Diese Verordnung schreibt in Umsetzung verschiedener EG-Richtlinien für Baumaschinen ganz konkret die mindestens einzuhaltenden Geräuschemissionswerte vor. Es ist davon auszugehen, dass Baumaschinen, die diese Grenzwerte nicht einhalten, auch nicht dem Stand der Technik im Sinne von § 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG entsprechen.

Baubedingte Lärmimmissionen werden auch durch die während der Initialbaggerung im Bereich der Liegewanne und des Zufahrtsbereichs zum Einsatz kommenden Baggerschiffe hervorgerufen. Nach der von der TdV im UVP-Bericht<sup>113</sup> wiedergegebenen diesbezüglichen schalltechnischen Untersuchung ist an allen betrachteten Immissionsorten die Schallimmissionen der Baggerarbeiten am Tag geringer als die nächtliche Vorbelastung. Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Ergebnis, dass Schallimmissionen der Baggerarbeiten als gering zu bewerten sind und keine (deutlich) wahrnehmbare erhöhte Schallbelastung in Wohn- und Erholungsbereichen zu erwarten ist. Zudem besteht bereits ein gewisser Grad an Hintergrundbelastung durch den bestehenden Schiffsverkehr.

Gleiches gilt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch für die Baustellenverkehre zwischen dem Baufeld und den möglichen Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Lager- und Montageflächen im Bereich des JadeWeserPorts sowie der Häfen Hooksiel und Wilhelms-haven.

### Erschütterungen

Neben der prognostischen Abschätzung der Lärmimmissionen in der Bauphase ist auch eine entsprechende Beurteilung schädlicher Umweltauswirkungen durch Erschütterungen in der Bauphase vorzunehmen. Diese können bei den Rammarbeiten im Zuge der Maßnahme 1 entstehen.

Im Rahmen der wasserrechtlichen Antragstellung zur Zulassung des vorzeitigen Beginns wurde eine Rammerschütterungsprognose mit Datum vom 26.02.2021 von der Fichtner Water

---

<sup>112</sup> Planunterlage 16: UVP-Bericht, IBL/Bioconsult, 04.07.2022, Kap. 2, Seite 16

<sup>113</sup> Planunterlage 16: UVP-Bericht, IBL/BioConsult, Kap. 2.2.2, Seite 19 f.

& Transportation GmbH für das damals geplante Uniper-Vorhaben an der UVG-Brücke vorgelegt. Diese bewertet den möglichen Einfluss der Rammarbeiten auf die UVG-Brücke in 450 m Entfernung zum damals geplanten LNG-Terminal Wilhelmshaven. Die hier ermittelte maximale Komponente der Fundamentalschwinggeschwindigkeit von  $v_{i,max} = 0,75$  mm/s bei Schlagrammung von Pfahldurchmessern von 2,0 m liegt deutlich unterhalb des in der DIN 4150-3:2016 angegebenen Grenzwertes der Fundamentalschwinggeschwindigkeit für kurzzeitige Erschütterungen (Frequenz im Bereich zwischen 1 Hz und 50 Hz). Für die empfindlichste Gebäudekategorie 3 (Bauten mit besonderer Erschütterungsempfindlichkeit bzw. besonders erhaltenswerte Bauten, z. B. unter Denkmalschutz stehend) liegt der Grenzwert der maximalen Komponente der Fundamentalschwinggeschwindigkeit bei 3,0 mm/s, bei welchem nach allgemeiner Erfahrung keine Bauwerksschäden aus dem Erschütterungseinfluss zu erwarten sind. Da die Rammarbeiten im nun beantragten Vorhaben allerdings in unmittelbarer Nähe der bestehenden Plattform und mindestens 70 m Entfernung zur bestehenden NPorts-eigenen UVG-Brücke stattfinden, können diese Aussagen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier nicht auf das nun beantragte Vorhaben übertragen werden.

Hinsichtlich der nächstgelegenen Wohnbebauung hat die TdV im UVP-Bericht<sup>114</sup> nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zutreffend dargelegt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ sowie der DIN 4150 Teil 3 „Einwirkung auf bauliche Anlagen“ eingehalten werden können. Bei den Rammarbeiten beträgt die Entfernung des zu den Rammarbeiten nächstgelegenen Immissionsortes beim Schleusenwärterhaus Hooksiel 1.250 m. Die weiteren Immissionsorte liegen mehr als 2 km von den Baumaßnahmen entfernt und sind nicht von Auswirkungen betroffen. Auch am Schleusenwärterhaus Hooksiel werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2[11] (bezüglich Menschen in Gebäuden) und DIN 4150-3[12] (bezüglich Bauwerken) nicht überschritten (Müller-BBM 2021a; S. 20), daher sind keine Bauwerksschäden oder erhebliche Belästigungen zu erwarten.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

Die Forderung von BUND / NABU, dass zusätzlich zu den Immissionen Schall, Licht und Luftschadstoffe ein Erschütterungsgutachten für den Untersuchungsraum erstellt werden müsse und das entsprechende Untersuchungsgebiet nach TA Luft unter Zugrundelegung der 50-fachen Schornsteinhöhe zu bestimmen sei, greift nicht durch. Im Rahmen der wasserrechtlichen Antragstellung zur Zulassung des vorzeitigen Beginns wurde eine Rammerschütterungsprognose mit Datum vom 26.02.2021 von der Fichtner Water & Transportation GmbH für das damals geplante Uniper-Vorhaben an der UVG-Brücke vorgelegt. Diese überschläglichen Betrachtungen ergaben schon an der 450 m entfernten UVG-Brücke ausreichende Sicherheiten aufgrund der großen Differenzen zwischen den rechnerisch ermittelten und den nach DIN 4150-3:2016 kritischen Fundamentalschwinggeschwindigkeiten (Berechnungsannahmen jeweils auf der sicheren Seite liegend), so dass auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde es im Bereich der nächstgelegenen Bauwerke/Gebäude in 1.250 m Entfernung weder durch die Schlagrammungen noch durch die Vibrationsrammungen zu einer Überschreitung der kritischen Fundamentalschwinggeschwindigkeiten und damit zu Gebäudeschäden kommen wird. Auch der UVP-Bericht (Unterlage 9) bewertet die baubedingten Erschütterungen in Kap. 2.2.1 als unerheblich nachteilig ein. Ein weiteres Erschütterungsgutachten würde nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis führen.

---

<sup>114</sup> Planunterlage 16: UVP-Bericht, IBL/BioConsult, 04.07.2022, Kap. 2.2.1, Seite 17

### Luftschadstoffe

Der UVP-Bericht (Unterlage 9) kommt in Kap. 2.2.1 (für die Maßnahme 1) und Kap. 2.2.2 (für die Maßnahme 2 und 3) bei der Beurteilung der baubedingten Einträge von Luftschadstoffen zu dem Ergebnis, dass das Untersuchungsgebiet bereits durch industrielle Stoffimmissionen vorbelastet ist, aufgrund des hohen Luftaustausches durch die Nähe zur Nordsee die lokale Luftqualität aber dennoch sehr gut ist. Auch die im Zuge der Bauarbeiten (Maßnahme 1) und Baggerarbeiten (Maßnahme 2 und 3) ausgestoßenen Luftschadstoffe werden schnell verdünnt oder verweht werden. Zudem geschieht der Ausstoß der Abgase im Baubetrieb ausschließlich im Umfeld des Anlegers, sodass Wohn- und Erholungsbereiche wie Hooksiel aufgrund der Hauptwindrichtung N/NW nicht bis selten (Bereich Hafen und Strand Hooksiel) erreicht werden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (insbesondere die menschliche Gesundheit) durch Eintrag von Luftschadstoffen werden als mittelfristig bzw. kurzfristig (wiederkehrend) und klein- bis mittelräumig eingestuft.

Auch die Planfeststellungsbehörde erwartet keine beurteilungsrelevante Zunahme von Schadstoffeinträgen für die Bauphase aufgrund der begrenzten Bauzeit, des intensiven Luftaustausches auf See und der Anzahl der Baumaschinen und Schiffe im Bereich der Baustelle. Wohn- und Erholungsbereiche wie Hooksiel werden auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Hauptwindrichtung, die nach ihrer Kenntnis eher bei NW bis SW liegt<sup>115</sup>, nicht bis selten erreicht werden.

### Lichtimmissionen

Der UVP-Bericht (Unterlage 9) kommt in Kap. 2.2.1 (für die Maßnahme 1) bei der Beurteilung der baubedingten Raumaufhellung zu der Einschätzung, dass baubedingte Lichtquellen landseitig und auf See zwar von Menschen wahrgenommen und als Störung empfunden werden können. Da die Bauarbeiten jedoch im Wesentlichen zur Tagzeit stattfinden (7 bis 20 Uhr), ergibt sich durch die Bauarbeiten keine störende Raumaufhellung oder Blendung. Als weitere störungsminimierende Maßnahme werden die Empfehlungen der LAI zu den zulässigen Immissionsrichtwerten zur Minderung von Lichtimmissionen zur Vermeidung erheblicher Belästigungen sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten. Somit entstehen nach Auffassung der TdV keine Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (insbesondere die menschliche Gesundheit) durch Raumaufhellung/Blendung.

Dieser begründeten Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Unter Zugrundelegung dieser Ergebnisse ist die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung gelangt, dass der beantragte Gewässerausbau mit den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen vereinbar ist.

#### B.II.3.c) cc) (6) (b) Betriebsbedingte Immissionen

Die betriebsbedingten Lärmimmissionen durch die während der später noch zu genehmigenden Unterhaltungsbaggerungen im Bereich der Liegewanne und des Zufahrtbereichs zum Einsatz kommenden Baggerschiffe werden von der Planfeststellungsbehörde aus den bereits unter B.II.3 c) cc) (6) (a) dargelegten Gründen ebenfalls als gering bewertet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist auch durch die Unterhaltungsbaggerungen keine (deutlich) wahrnehmbare erhöhte Schallbelastung in Wohn- und Erholungsbereichen zu erwarten.

---

<sup>115</sup> <https://wetterlabs.de/klima/wilhelmshaven/>

#### B.II.3.c) cc) (6) (c) Vorgaben der Störfallverordnung (12. BImSchV)

Von Seiten des BUND e. V. - Kreisgruppe Wesermarsch – wurde eingewandt, dass der geplante Betrieb der Genehmigung nach BImSchG / Störfallverordnung unterläge. Daher sei eine Bewertung nach diesem Gesetz zwingend erforderlich.

In Übereinstimmung mit der TdV ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die vorgetragene Einwendung nicht das mit diesem Planfeststellungsbeschluss wasserrechtlich zu entscheidende Vorhaben betrifft, sondern das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren für die FSRU (Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG, Vorhabenträgerin: Fa. Uniper Commodities SE, Genehmigungsbehörde: GAA).

Bei dem wasserrechtlichen Vorhaben handelt es sich nicht um ein Vorhaben, welches der Störfallverordnung unterliegt.

Unter Bezug auf die vom GAA erteilte Zulassung des vorzeitigen Beginns nach § 8 a BImSchG ist davon auszugehen, dass die immissionsschutzrechtlichen und störfallrechtlichen Belange im dortigen Verfahren eingehend geprüft und bewältigt werden. Auch ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan werden im Zuge des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens erstellt und geprüft. Aus diesem Grunde wird die vorgenannte Einwendung zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Kapitel B.II.3. d) jj) verwiesen.

#### B.II.3. c) cc) (7) Brandschutz- und Brandabwehrmaßnahmen

Das Niedersächsische Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz (NLBK) hat in seiner Stellungnahme festgestellt, dass gemäß den zur Verfügung gestellten Antragsunterlagen als primäres Schutzziel für den Brandschutz die Einrichtungen auf der Umschlagsplattform gegen Wärmeeinwirkung zu schützen seien. Dies gelte vor allem für die gasführenden und sicherheitsrelevanten Anlegeraufbauten. Die FSRU wie auch der jeweilige LNG-Carrier schützen sich selbst. In den Antragsunterlagen sei aus Sicht des NLBK das Schutzziel nicht ausreichend bemessen. Dem NLBK sei zur Erstellung und Abgabe einer Stellungnahme eine Bewertung vorzulegen, die insbesondere Auskunft über die Planung des land- und seeseitigen abwehrenden Brandschutzes gebe. Folgende Gesichtspunkte seien mindestens zu betrachten:

- Darstellung von Gefahrenpotentialen FSRU, LNG-Carrier
  - Gefahrenpotential Maschinenbrand
  - Gefahrenpotential Aufbautenbrand
  - Gefahrenpotential Anlagenbrand
  - Gefahrenpotential Ladungsbrand
    - Ladedeck
    - Ladetank / BLEVE
    - Gasterminal/Pier
- Schutzzielbemessung FSRU, LNG-Carrier
- Darstellung von Szenarien / Erarbeitung von Einsatzstrategien
- Vergleichbare Störfälle / Fallbeispiele

Die vom NLBK angesprochenen Aspekte betreffen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren, sondern sind dem Betrieb der

FSRU und der Suprastruktur auf der UVG-Brücke zuzuordnen, welche Gegenstand des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind. Im Hinblick auf den Brandschutz ist im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren die Baumaßnahme zu betrachten. Die Stadt Wilhelmshaven hat in diesem Zusammenhang als zuständige Behörde in ihrer Stellungnahme vom 28.07.2022 mitgeteilt, dass gegen das Bauvorhaben in brandschutztechnischer Hinsicht keine Bedenken bestehen, wenn dieses entsprechend den vorgelegten Antragsunterlagen und unter Berücksichtigung folgender Punkte ausgeführt werde:

1. Für die Erweiterung des Anlegers der UVG Brücke sei ein mit der Feuerwehr Wilhelmshaven abgestimmtes Flucht- und Rettungskonzept zu erstellen. Hierbei seien sowohl die landseitige als auch die seeseitige Rettung zu berücksichtigen. Der Ablauf der Evakuierung ist dezidiert, unter der Berücksichtigung der maximal anwesenden Personen, zu beschreiben. Im Konzept sei ebenfalls darzustellen durch wen die Evakuierung erfolgen soll.
2. Ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan sei zu erstellen und mit der Feuerwehr Wilhelmshaven abzustimmen.

Die TdV teilte hierzu per E-Mail vom 09.08.2022 mit, dass die Anforderungen zum Rettungskonzept aufgrund der bereits laufenden Bauarbeiten bereits umgesetzt worden seien. Es läge ein mit der Feuerwehr der Stadt Wilhelmshaven und dem GAA abgestimmtes Rettungskonzept einschl. Alarmierungsplan vor. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht davon auszugehen, dass Aspekte des Brandschutzes dem wasserrechtlichen Vorhaben entgegenstehen.

#### B.II.3. c) cc) (8) Arbeitsschutz

Belange des Arbeitsschutzes während der Bauphase werden grundsätzlich durch das GAA umgesetzt und wurden zudem nach Abstimmung mit dem GAA durch die Nebenbestimmungen A.IV.7 berücksichtigt.

#### B.II.3. c) cc) (9) Kampfmittelfreiheit

Zu der unter A.V. wiedergegebenen Zusage der TdV hat diese der Planfeststellungsbehörde zwischenzeitlich mitgeteilt<sup>116</sup>, dass die von ihr selbständig beauftragte Kampfmittelsondierung und -räumung inzwischen wie geplant nach Bauabschnitten durchgeführt wurde und somit rechtzeitig vor Baubeginn des jeweiligen Bauabschnitts abgeschlossen werden konnte bzw. bzgl. der Abtragungsflächen zum Fahrwasser bis Oktober abgeschlossen werden wird.

Der im Beteiligungsverfahren von der Planfeststellungsbehörde gesondert kontaktierte Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) bei der Regionaldirektion Hameln-Hannover des LGLN hat hierzu keine Stellungnahme abgegeben. Ungeachtet der fehlenden Stellungnahme des KBD geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die TdV angesichts des ansonsten bestehenden Risikos, während der Umsetzung der Baumaßnahme bei Rammungen und Baggerungen auf Kampfmittel zu stoßen, nichts unversucht gelassen hat, über qualifizierte Kräfte bzw. Kampfmittelbeseitigungsdienste Kampfmittel aufzuspüren und das Gebiet des Vorhabens von Kampfmitteln räumen zu lassen. Folglich geht die Planfeststellungsbehörde nach den Erklärungen der TdV und ausweislich der Angaben in den Antragsunterlagen davon aus, dass das Gebiet des Vorhabens fristgerecht vor dem Beginn einzelner Bauabschnitte als kampfmittelfrei erklärt werden kann.

---

<sup>116</sup> Mündliche Mitteilung des Leiters der NPorts Niederlassung Wilhelmshaven im Rahmen der Lenkungsausschusssitzung des Nds. MU am 28.04.2022

### B.II.3. c) dd) Beweissicherung / Monitoring

Gemäß Nebenbestimmung A.IV.2.9 wird ein umfangreiches Monitoring- und Beweissicherungsprogramm angeordnet, um einen weiteren Erkenntnisgewinn insbesondere zu maßnahmebedingten Veränderungen der Strömungen und Bathymetrie und deren Auswirkungen auch im Vergleich zu den prognostizierten Auswirkungen zu erlangen. Die Untersuchungen sind mit keinen erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen von Natur- und Umweltbelangen verbunden. Details des Untersuchungsprogramms werden zwischen der Planfeststellungsbehörde, dem Gewässerkundlichen Landesdienst (GLD), der TdV und ggf. weiteren anderen beteiligten Institutionen abgestimmt und festgelegt. Hierzu wird auch auf die Ausführungen im Kapitel B.II.3. c) bb) verwiesen.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden der TdV durch die Nebenbestimmung A.IV.2.9 folgende Beweissicherungen aufgegeben:

- Nr. 2.9, Buchstabe a: Beweissicherung Strömungsverhältnisse
- Nr. 2.9, Buchstabe b: Beweissicherung Bathymetrie und Sedimentstrukturen
- Nr. 2.9, Buchstabe c: Beweissicherung Kolkenschutzmonitoring
- Nr. 2.9, Buchstabe d: Beweissicherung Kolkmonitoring an der bestehenden UVG-Brücke

Hinsichtlich der von der TdV geplanten Beweissicherung ist folgendes eingewandt bzw. vortragen worden:

Die Einwenderin Nr. 2 führt in ihrer Stellungnahme zum Thema „Sedimentdrift“ aus, dass in den Antragsunterlagen aus ihrer Sicht mögliche Auswirkungen der Baggerarbeiten auf die von ihr zu unterhaltenden Bereichen an der UVG-Brücke nicht betrachtet worden seien. Sie befürchte, dass sich die Baggerarbeiten negativ auf ihre Anleger bzw. Liegewannen auswirken würden und infolgedessen ihr Unterhaltungsaufwand steige. Der TdV sei daher aufzugeben, vor und nach Beginn ihrer Baggerarbeiten die von der Einwenderin Nr. 2 genutzten Bereiche zu peilen. Sollte sich infolge der Durchführung der Baggerarbeiten der TdV der Unterhaltungsaufwand der Einwenderin Nr. 2 vergrößern, so habe die TdV für diese Mehrkosten aufzukommen.

Die TdV hat erwidert, dass sie ein umfangreiches Beweissicherungsprogramm durchführe, welches die von der Einwenderin Nr. 2 geforderten Kontrollpeilungen zumindest teilweise bereits berücksichtige. So umfasse die vom Beweissicherungsprogramm abgesteckte Peilfläche sowohl die Liegewannen 2 und 3 als auch den Zufahrtsbereich der Einwenderin, so dass natürliche und eventuelle vorhabeninduzierte morphologische Veränderungen festgestellt werden könnten. Die Peilungen sollen nach dem Vortrag der TdV ab dem Jahr 2022 mindestens zweimal jährlich jeweils im Sommer- und Winterhalbjahr bis 5 Jahre nach Fertigstellung des Planvorhabens und Inbetriebnahme der FSRU durchgeführt werden. Dies sei auch in der Unterlage „Fachbeitrag Hydromorphologische Auswirkungen (Unterlage 151000, S. 87 f.)“ so vorgesehen. Allerdings sehe die TdV keine Veranlassung, bereits vor Beginn der Baggerarbeiten Peilungen in den Bereichen der Einwenderin durchzuführen. Derartige Peilungen seien nicht erforderlich und die Einwenderin habe keinen Anspruch auf Durchführung einer solchen Peilung. Für die betroffenen Bereiche lägen langjährige Messungen vor; diese bildeten eine geeignete Vergleichsbasis. Außerdem gehe die TdV nicht davon aus, dass es überhaupt zu negativen Auswirkungen durch Sedimentdrift auf die von der Einwenderin Nr. 2 zu unterhaltenden Bereiche komme. Selbst wenn Beeinträchtigungen auftretenden sollten, wären diese höchstwahrscheinlich unerheblich und von der Einwenderin Nr. 2 hinzunehmen. Die Einwenderin Nr. 2 habe keinen Anspruch darauf, dass sich die Umgebung nicht verändere.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich im Ergebnis der Einschätzung der TdV an. Bei der Jade handelt es sich um ein hochdynamisches System, welches ständigen Veränderungen unterliegt. Der Eintrag von Sedimenten in Unterhaltungsbereiche lässt sich nach der Erfahrung der Planfeststellungsbehörde, die auf der Durchführung von zahlreichen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren zum Einbringen von Baggergut aus der Unterhaltung von Hafenanlagen in der Jade basiert (insb. JadeWeserPort), nicht konkret vorhersagen bzw. Ursachen von erhöhten Sedimenteinträgen können nicht eindeutig ermittelt werden. Die Einwenderin trägt selbst vor, dass ein Unterhaltungsaufwand nicht quantifiziert werden kann. Möglich sind lediglich Prognosen zu Sedimenteinträgen aufgrund der vorherrschenden Strömungsverhältnisse. Im morphologischen Fachbeitrag ist nachvollziehbar dargestellt worden, dass sich die Strömungsverhältnisse im betroffenen Bereich durch das Vorhaben nur gering verändern werden<sup>117</sup>. Mit erhöhten Sedimenteinträgen in die Unterhaltungsbereiche der Einwenderin Nr. 2 ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu rechnen. Darauf deuten schon die relativ geringen prognostizierten Unterhaltungsmengen von 30.000 m<sup>3</sup>/a für das beantragte Vorhaben hin. Die Planfeststellungsbehörde vermag vor diesem Hintergrund der Einwenderin Nr. 2 keinen Entschädigungsanspruch zu gewähren. Einen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planvorhaben auslöst, vermittelt § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht<sup>118</sup>. Ob das Abwägungsgebot einen derartigen Anspruch hergeben kann, weil planbedingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen sind<sup>119</sup> und die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität erreicht ist, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird<sup>120</sup>, kann an dieser Stelle dahinstehen; denn es ist von Seiten der Einwenderin Nr. 2 weder vorgetragen worden noch nach den Kenntnissen der Planfeststellungsbehörde ersichtlich, dass die von der Einwenderin Nr. 2 genutzten Liegewannen an der UVG-Brücke durch das Vorhaben praktisch funktionslos werden könnten (siehe oben).

Aus diesem Grund besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, der TdV das Peilen der von Einwenderin Nr. 2 zu unterhaltenden Bereiche vor Beginn der Baggerarbeiten aufzuerlegen. Die Einwenderin Nr. 2 hat von den von der TdV vorgelegten morphologischen Untersuchungen, nach welchen nicht mit erheblichen Sedimentationen zu rechnen ist (siehe oben), nicht substantiiert widersprochen. Sie hätte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entgegen obiger Untersuchungen konkret darlegen müssen, dass ihr ein erhöhter Unterhaltungsaufwand durch die Baggerarbeiten entstehen wird.

Die Planfeststellungsbehörde verweist im Übrigen auf die Nebenbestimmung zur Beweissicherung unter A.IV.2.9 b), die auch eine bathymetrische Beweissicherung vorsieht.

Die Einwenderin Nr. 2 führt weiterhin aus, hinsichtlich der Standsicherheit und der uneingeschränkten Funktionalität des bestehenden Schiffsanlegers müssten potentielle Strömungen betrachtet werden, die sich durch eine verstärkte seitliche Umströmung der FSRU und eine mögliche Überlagerung der lokalen Kolkentwicklung bemerkbar machen würde. Eine gefährdende Wirkung beider Effekte könne nicht ausgeschlossen werden. Es werde erwartet, dass

---

<sup>117</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.3, S. 77.

<sup>118</sup> BVerwG, NVwZ 1997, 489 = UPR 1996, 388.

<sup>119</sup> BVerwG, NVwZ 1997, 489.

<sup>120</sup> BVerwG, NVwZ Beil. I 8/2006, 1 Rdnr. 404.

sich Kolke von mehr als 10 m Tiefe ausprägen könnten. Eine Betrachtung dieser Auswirkungen erfolge bisher nicht, es könne aber nicht ausgeschlossen werden, dass negative Auswirkungen auf die Anleger der Einwenderin Nr. 2 entstehen würden.

Die TdV hat erwidert, dass sie nach der Bauphase umfassende Untersuchungen durchführen werde. Es würden zweimal im Jahr Peilungen zur Unterwassertopographie durchgeführt werden. Ab sofort würden jährlich ADCP-Strömungsmessungen auf den beiden JWP-Beweissicherungsprofilen 13+750 und 11+500 über einen Zeitraum bis 5 Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens und Inbetriebnahme der FSRU durchgeführt. Die Messung 2022 erfolge zeitnah, d. h. in jedem Fall vor Platzierung der FSRU am Terminal. Damit sei eine ausreichende Beweissicherung gegeben. Ein spezielles Kolkmonitoring sei aber nicht erforderlich, da eine baubegleitende Kolsicherung durchgeführt werde und ggf. kurzfristig ein spezifisches Kolkmonitoring entwickelt werden könne. Das Beweissicherungskonzept sehe vor, über Fächerecholotmessungen die Kolkstrukturen an den Pfahlbauwerken des geplanten Terminals und des morphologisch beeinflussten Abschnittes des Bestandsbauwerks in einem engmaschigen Takt aufzunehmen und den bereits ermittelten Grenztiefen gegenüberzustellen. Es liege eine entsprechende Nullmessung von März/April 2022 vor.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der TdV an, hält aber eine Beobachtung der maßnahmebedingten Kolkentwicklung an der bestehenden UVG-Brücke für die nächsten 5 Jahre im Rahmen Peilungen der Unterwassertopographie für erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf die Nebenbestimmung zur Beweissicherung unter A.IV.2.9 d), die auch ein Kolkmonitoring an der bestehenden UVG-Brücke vorsieht.

Die Gemeinde Butjadingen fordert in ihrer Stellungnahme 05.07.2022 den Planfeststellungsbeschluss mit der Auflage zu versehen, ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren zur Evaluierung der in den Hydromorphologischen Fachbeiträgen getroffenen Aussagen durchzuführen. Dieses Beweissicherungsverfahren sei sofort zu starten, um den derzeitigen Ist-Zustand zu dokumentieren. Aus Sicht der Gemeinde Butjadingen sei darüber hinaus die Beweissicherung auf unbefristete Dauer fortzusetzen. Veränderungen eines derartig dynamischen Systems ließen sich nicht innerhalb von 5 Jahren nach Inbetriebnahme des LNG-Terminals zu beurteilen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf die Nebenbestimmungen unter A.IV.2.9. zur Beweissicherung. Eine unbefristete Anordnung der Beweissicherung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde abgelehnt. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde müssten sich vorhabenbedingte morphologische Veränderungen innerhalb des angeordneten Fünfjahreszeitraums zeigen. Eine unbefristete Beweissicherung gegenüber der TdV wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig. Gerade weil die Jade ein hochdynamisches System ist, in welchem es regelmäßig zu Veränderungen kommt, können Veränderungen, die in mehr als fünf Jahren nach Ende der Baumaßnahme eintreten, nur schwer kausal dem Vorhaben zugeordnet werden. Es ist nicht zu erwarten, dass eine unbefristete Beweissicherung einen Mehrwert an Erkenntnissen zu den Ursachen veränderter Sedimentationen liefern würde.

Der Geschäftsbereich 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg fordert in seiner Stellungnahme eine Beweissicherung zu den gutachterlichen Aussagen hinsichtlich der Hydromorphologie und den Auswirkungen auf biologische Strukturen. Der Geschäftsbereich 3 bittet um Beteiligung bei der Konzeption.

Auch die Planfeststellungsbehörde hält eine Beweissicherung zur Erfassung der Sedimentstrukturen, aber insbesondere im Bereich des gem. § 30 BNatSchG geschützten Biotops, zur Trennung vorhabenbedingter und natürlicher Veränderungen aufgrund des dynamischen Gewässersystems für erforderlich, um den Zustand des Biotops ausreichend genau nach 5 Jahren bewerten zu können. Die Planfeststellungsbehörde hat daher dieser Forderung durch die Nebenbestimmung in A.IV.2.9 b) Rechnung getragen und eine entsprechende Beweissicherung angeordnet.

BUND / NABU als auch die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer weisen in ihrer jeweiligen Stellungnahme auf das Erfordernis eines Sedimentmanagementkonzepts für den Jadebereich hin.

Hierzu erwidert die TdV, dass das Sedimentmanagementkonzept eine übergeordnete Aufgabenstellung für den Betreiber der Klappstellen sei und nicht Aufgabe der TdV sein könne, da die Unterbringung des Baggergutes im Rahmen der bestehenden Klappstellen-Bewirtschaftung von WSA zugewiesen wurde.

Diese Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Es ist nicht Aufgabe der TdV, im Hinblick auf die Klappstellen in der Jade, die im Eigentum der WSV stehen und sowohl von der WSV als auch von privaten Hafenbetreibern zur Unterbringung des Baggergutes verwendet werden, ein eigenes Sedimentmanagementkonzept zu erstellen. Diese Aufgabe ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von der WSV und vom Land Niedersachsen zu erfüllen. Erste Überlegungen für ein Sedimentmanagementkonzept für den Jadebereich finden nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde bereits in Abstimmung mit dem Land Niedersachsen und der WSV statt.

#### B.II.3. d) Abwägung / Ermessen

Auch wenn, wie im Einzelnen zuvor dargelegt wurde, zwingende Versagungsgründe nicht bestehen, hat die TdV keinen unbeschränkten Rechtsanspruch auf die Erteilung der Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde hat über die Zulassung des Vorhabens in planerischer Gestaltungsfreiheit zu befinden, deren Grenzen sich aus den Anforderungen an das Abwägungsgebot ergeben. Dabei kann sich die Planfeststellungsbehörde bei dem Widerstreit verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und die Zurücksetzung des anderen entscheiden; allerdings muss diese Entscheidung ihrerseits angemessen, d. h. vor allem verhältnismäßig sein<sup>121</sup>. Das Abwägungsgebot wird nicht verletzt, wenn sich die Planfeststellungsbehörde bei Kollision verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurücksetzung des anderen entscheidet. Die darin liegende Bewertung der privaten und öffentlichen Belange und ihre Gewichtung im Verhältnis untereinander machen vielmehr das Wesen der Planung aus<sup>122</sup>. In die Abwägung sind alle öffentlichen und privaten Belange einzustellen, soweit sie mehr als geringfügig und schutzwürdig sind. Dabei sind auch Belange zu berücksichtigen, die nicht zu einem zwingenden Versagungsgrund führen, weil sie nicht das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen.

Nach eingehender Prüfung ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange nicht durch geeignete Alternativen zu dem Vorhaben hätten verwirklicht werden können, durch die entgegenstehende Belange Dritter weniger beeinträchtigt worden wären. Das Vorhaben scheidet

---

<sup>121</sup> BVerwG, NJW 1975, 1373, 1375 f.

<sup>122</sup> BVerwG, NVwZ 1996, 1016, 1020.

auch nicht an entgegenstehenden Belangen. Soweit es um Belange geht, deren Betroffenheit durch Auflagen zu mindern ist, wird dem in diesem Planfeststellungsbeschluss Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Die planfestgestellte Lösung stellt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein ausgewogenes Ergebnis der Abwägung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen einerseits und den entgegenstehenden Belangen andererseits dar. Dies wird im Einzelnen in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt.

#### B.II.3. d) aa) Alternativen

Bei der Entscheidung über die Zulassung eines Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die betroffenen Belange auch die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen zu berücksichtigen<sup>123</sup>. Planungsalternativen in diesem Sinne sind jedoch nur solche Lösungsmöglichkeiten, die sich nach Lage der Dinge anbieten oder sogar aufdrängen, und durch die die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklicht werden können<sup>124</sup>. Denn den Gegenstand der Prüfung bildet im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich die Frage, ob das beantragte Vorhaben zulässig ist. Nicht notwendig ist es, sämtliche Planungsalternativen mit dem gleichen Konkretisierungsgrad zu erarbeiten. Planungsalternativen, die nach einer Art Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, dürfen für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden<sup>125</sup>. Das vorherige Ausscheiden verschiedener Alternativen ist daher rechtlich zulässig. Diese Alternativen brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden. Bei einer Alternativenprüfung ist es der Planfeststellungsbehörde daher nicht verwehrt, die Untersuchungen auf diejenigen Alternativen zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommen.

Eine sog. „Null-Variante“ bzgl. der Errichtung eines LNG-Terminals kommt angesichts der drohenden Gasmangellage (siehe oben unter Planrechtfertigung, Kap. B.II.3. a) aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht. Der Import von LNG ist auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zwingend erforderlich, um eine Gasversorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft sicherstellen zu können. Da die Bundesrepublik Deutschland bisher über keine eigenen LNG-Importterminals verfügt und über andere Wege zur Kompensation der russischen Erdgaslieferungen nicht zur Verfügung stehen, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht generell auf das Vorhaben verzichtet werden. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung wird Bezug genommen.

Darüber hinaus ist jedoch näher zu betrachten, ob genau der von der TdV gewählte Standort an der UVG derzeit alternativlos ist. Dabei ist zu beachten, dass der Gesetzgeber durch die Regelung in § 2 Abs. 2 LNGG i. V. m. der Anlage zu § 2 LNGG sowie durch die Regelung in § 3 LNGG zum Ausdruck gebracht hat, dass die in der Anlage zu § 2 LNGG genannten Standorte für die Erfüllung des Gesetzeszwecks von herausragender Eignung sind. Der von der TdV gewählte Standort an der Umschlaganlage Voslapper Groden wird in Nr. 2.1 der Anlage zu § 2 LNGG ausdrücklich aufgeführt. Die vom Gesetzgeber genannten Standorte sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verbindlich.

Die TdV hat außerdem in Kap. 8 im Erläuterungsbericht des Planfeststellungsantrags die angestellten Überlegungen zu den erforderlichen Voraussetzungen an Standort und Ausführung des Vorhabens näher dargestellt. Bei der Auswahl des Standorts und der Ausführung des

---

<sup>123</sup> BVerwG NVwZ 2009, 986 m. w. N.

<sup>124</sup> BVerwG, Urt. v. 08.07.1998, Az. 11 A 53/97.

<sup>125</sup> BVerwG NVwZ 2009, 986 m. w. N.

Vorhabens hat sich die TdV im Hinblick auf eine schnellstmögliche Umsetzung des Vorhabens insbesondere von folgenden Überlegungen leiten lassen:

1. Die benötigten Grundstücke oder Anlagen müssen für die TdV verfügbar sein.
2. Die Nutzung einer vorhandenen und ggf. zu ändernder Infrastruktur wird der Neuerichtung einer Infrastruktur vorgezogen.
3. Die vorhandene Infrastruktur muss (ggf. bei Durchführung von Ertüchtigungsmaßnahmen) dazu in der Lage, insbesondere ausreichend dimensioniert sein, um den geplanten Betrieb see- und landseitig abzuwickeln.
4. Seeseitig muss der notwendige Tiefgang entweder vorhanden oder mit einem verhältnismäßigen Aufwand herstellbar sein.
5. Der Standort muss sich in nautischer Hinsicht zur Abwicklung des geplanten Betriebs eignen.

Im Ergebnis hat die TdV festgestellt, dass der geplante Standort an der UVG-Brücke diese Voraussetzungen zur Realisierung des geplanten Vorhabens erfüllt. Die TdV verfügt nicht über andere Anlagen oder Grundstücke, die diese Voraussetzungen in gleicher Weise erfüllen. Die gewählten Anforderungen an den Standort und die Einschätzung der TdV, dass der gewählte Standort den Anforderungen am besten gerecht wird, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Von den in der Anlage zu § 2 LGG genannten Standorten lässt sich ein LNG-Terminal nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Vorerfahrungen aus dem Uniper-Verfahren nicht schneller an anderen lokalen Standorten umsetzen als an der bestehenden UVG, auf die die TdV zugreifen kann, da sie sich im Eigentum der TdV befindet. In den Scoping-Verfahren des Unternehmens Uniper, die in den Jahren 2019 und 2020 durchgeführt worden sind und ein ähnlich gelagertes Vorhaben betrafen, sind alternative Standorte für die Errichtung eines FSRU-LNG-Terminals vor Wilhelmshaven näher geprüft worden. Der Standort Wilhelmshaven wurde in der im Vorfeld des damaligen Scoping-Verfahrens durchgeführten Potentialanalyse als vorzugswürdig gegenüber anderen Standorten an bzw. im Nahbereich der Nordseeküste (u. a. Emden, Bremerhaven, Brunsbüttel) angesehen<sup>126</sup>. Für Wilhelmshaven wurde folgende Standortvorteile ermittelt:

- Die für ein Befahren der Jade auch mit Tankern der Größenordnung Q-max notwendigen Voraussetzungen sind bereits jetzt vollumfänglich gegeben. Ein zusätzlicher Ausbau der Seeschiffahrtstraße wäre nicht erforderlich.
- Ein LNG-Terminal wäre mit einem Q-max zu jeder Zeit tideunabhängig zu erreichen.
- Ein Q-max gilt gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 10 i. V. m. § 60 Abs. 1 SeeSchStrO (Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung) auf der Jade nicht als „außergewöhnlich großes Fahrzeug“, so dass es für dessen Verkehr auch keiner schiffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 57 Abs. 1 Nr. 1 SeeSchStrO bedarf.
- Die Fahrtstrecke von der Lotsenaußenposition im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ bis zum Terminal beträgt lediglich ca. 40 sm. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 10 kn wäre das Terminal damit nach ca. 4 h Revierfahrt zu erreichen.

---

<sup>126</sup> Merkel Energy GmbH, Potenzialanalyse: LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte, Oktober 2017, S. 116 ff.

- Die relativ homogene Verkehrsstruktur auf der Jade, vornehmlich bestehend aus Tankern, Massengutfrachtern und Containerschiffen, bietet genügend Raum, einen zusätzlichen LNG-Verkehr ohne großartig zu erwartende Restriktionen sowohl für den LNG- als auch für den übrigen Verkehr aufzunehmen.
- Ein zweischiffiger Begegnungs- und Überholverkehr erscheint grundsätzlich möglich, wobei für die Umfahrung von Minsener Oog gewisse Beschränkungen bereits jetzt bestehen. Durch die eingerichtete Maritime Verkehrssicherung wird u. a. deren Umsetzung überwacht und erforderlichenfalls geregelt.
- Der nautische Umgang mit Tankschiffen ist den Beteiligten (Lotsen, Schleppern, Festmachern etc.) an der Jade bestens vertraut.
- Ggf. könnten sowohl am Inselanleger der HES als auch am (ausgebauten) Anleger 4 der NWO zwei LNG-Schiffe gleichzeitig abgefertigt werden.

In Wilhelmshaven kommen nach dem Ergebnis der Studie die Standorte an der UVG-Brücke sowie an der NWO-Brücke in Betracht. Beide Standorte erfüllen nach dem Ergebnis die notwendigen Voraussetzungen um ein schwimmendes LNG-Terminal aufzunehmen<sup>127</sup>. Die Ergebnisse dieser Prüfung können auch für das vorliegende Vorhaben herangezogen werden. Der gewählte Standort an der UVG-Brücke liegt genauso wie der Standort an der NWO-Brücke außerhalb von Natura2000-Gebieten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es im vorliegenden Verfahren keine ernsthaft in Betracht kommende, sich aufdrängende oder naheliegende Alternative, welche die mit dem Antrag verfolgten Ziele unter geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender öffentlicher und privater Belange – auch unter Berücksichtigung von Umweltauswirkungen – erreichen würde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der von der TdV für die Umsetzung des Vorhabens gewählte Standort an der UVG-Brücke (Anleger 1) ein Standort ist, der sich vor dem Hintergrund der erforderlichen Dringlichkeit der Umsetzung am schnellsten realisieren lässt. Entscheidend ist, dass die TdV über das Bestandsbauwerk der UVG-Brücke eigentumsrechtlich verfügen und dort die Vorhabenplanung unmittelbar umsetzen kann. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestand für die TdV in der aktuellen Situation kein Erfordernis, den Standort an der NWO-Brücke näher zu untersuchen. Alternativen für Standorte, bei denen bekannt ist, dass sie aufgrund zivilrechtlicher Eigentumlagen keine Verwirklichungschance haben, müssen regelmäßig nicht betrachtet werden<sup>128</sup>. Die TdV hätte daher das vom Gesetzgeber im LGG herausgestellte Ziel, einen schnellstmöglichen Ausbau einer LNG-Importinfrastruktur zu ermöglichen<sup>129</sup>, nicht erreichen können, wenn er zivilrechtlich nicht Eigentümer der benötigten Flächen bzw. Anlagen gewesen wäre.

Im Hinblick auf die Alternativenprüfung wurde seitens BUND / NABU in der Stellungnahme vom 28.07.2022 vorgetragen, in den Antragsunterlagen der TdV seien alternative Standorte nicht genannt worden. Es sei damit nicht klar, ob andere Alternativstandorte in Betracht kämen. Eine Alternativenprüfung könne somit nicht vorgenommen werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde greift dieser Einwand nicht durch. Eine Pflicht zur Darstellung von Alternativen in den Antragsunterlagen ergibt sich lediglich im Hinblick auf die Vorlage des UVP-Berichts gemäß § 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 UVPG. Eine UVP war jedoch gemäß § 4 Abs. S. 1 LGG nicht durchzuführen (siehe oben Kap. B.II.2. b) cc). Das UVPG ist demzufolge nicht anzuwenden, § 4 Abs. 1 S. 1 LGG.

---

<sup>127</sup> Merkel Energy GmbH, Potenzialanalyse: LNG-Infrastruktur an der deutschen Nordseeküste unter Betrachtung besonders geeigneter Standorte, Oktober 2017, S. 123.

<sup>128</sup> vgl. Peters/Balla/Hesselbarth, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPG § 40 Rn. 6, beck-online.

<sup>129</sup> vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 15.

Soweit der Einwender Nr. 3 in seiner Einwendung vom 17.07.2022 Vorschläge zur Nachrüstung der Suprastruktur unterbreitet, betreffen diese das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren und wären somit dort vorzubringen.

#### B.II.3. d) bb) Umwelt- und Naturschutz

Die oben näher dargestellten naturschutzfachlichen Untersuchungen und Prüfungen haben ergeben, dass das Vorhaben mit den gesetzlichen naturschutzfachlichen Anforderungen vereinbar ist. Insbesondere ist das Vorhaben auch mit den Schutz- und Erhaltungszielen der betroffenen FFH-Gebiete vereinbar und die Belange des Artenschutzes sind gewahrt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind neben den zwingenden gesetzlichen Anforderungen, deren Vereinbarkeit oben geprüft worden ist, keine umwelt- und naturschutzfachlichen Belange erkennbar, welche die überragenden öffentlichen Interessen (§ 3 LNGG), die an der Umsetzung des beantragten Vorhabens bestehen, überwinden würden.

#### B.II.3. d) cc) Klimaschutz

Nach der Rechtsprechung des BVerwG muss die Planfeststellungsbehörde seit dem Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) bei ihrer Abwägungsentscheidung nach Art. 20a GG i. V. m. § 13 Abs. 1 S. 1 KSG die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit berücksichtigen<sup>130</sup>. Die Regelungen in § 13 Abs. 1 S. 3 und Abs. 2 KSG betreffen Maßnahmen und Entscheidungen im direkten Zusammenhang mit Investitions- und Beschaffungsvorgängen und gelten nicht für einen Planfeststellungsbeschluss<sup>131</sup>. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO<sub>2</sub>-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des KSG ergeben<sup>132</sup>. Für die Anwendung des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG existieren derzeit indes keine konkretisierenden Vorschriften, was den Spielraum der Planfeststellungsbehörde zwangsläufig erweitert. § 13 Abs. 1 S. 1 KSG formuliert keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebotes zu verstehen: ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten<sup>133</sup>. Nach diesen Maßstäben ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde von Folgendem auszugehen:

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima können sowohl durch den Bau, als auch durch den nachfolgenden Betrieb des Anlegers verursacht werden.

Insoweit ist zu beachten, dass die Zulassung des Gesamtprojekts „LNG-Terminal Wilhelmshaven“ hier letztlich mehrere Zulassungsverfahren erfordert. Im vorliegenden wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss geht es insoweit nur um die Errichtung der wasserseitigen Infrastruktur, d. h. um die Errichtung des Anlegerkopfes sowie um die Vornahme der erforderlichen Baggerarbeiten in der Liegewanne und im Zufahrtsbereich. Weder der Transport des LNG noch der Betrieb der FSRU werden durch den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss zugelassen.

---

<sup>130</sup> BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

<sup>131</sup> BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

<sup>132</sup> BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

<sup>133</sup> BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

Konkrete Auswirkungen des wasserrechtlichen Vorhabens auf den globalen Klimawandel sind nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand schwer zu quantifizieren. Der UVP-Bericht, der den Antragsunterlagen beigelegt war, nennt als wesentliche Auswirkungen des Vorhabens die Flächeninanspruchnahme und den Eintrag von Luftschadstoffen (hier Treibhausgasen)<sup>134</sup>. Durch den Bau des Anlegerkopfes (Maßnahme 1) kommt es zu einem Wasserflächenverlust. Dieser Wasserflächenverlust wird sich jedoch lediglich punktuell auswirken und somit äußerst geringe negative Effekte auf das Mikro- und Mesoklima haben<sup>135</sup>. Auch eine nennenswerte Beeinträchtigung der Funktion des Meeres als CO<sub>2</sub>-Senke ist hierdurch nicht anzunehmen. Der Bau des Anlegerkopfes verursacht durch den Einsatz von Kraftfahrzeugen und Arbeitsgeräten während der ca. 28-wöchigen Bauphase allerdings den Eintrag von Treibhausgasen in die Luft. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der TdV im UVP-Bericht an, dass der bauzeitliche CO<sub>2</sub>- Ausstoß aus dem Betrieb der vor Ort eingesetzten Baumaschinen, Transportfahrzeuge und Schiffe aufgrund der begrenzten Bauzeit als gering zu bewerten ist, ohne dass es einer konkreten Ermittlung dieses Ausstoßes bedürfte<sup>136</sup>. Selbiges gilt für den Einsatz der Baggerschiffe zur Herstellung des Zufahrtsbereichs und der Liegewanne. Auch diese Treibhausgasemissionen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als kurzfristig und im Ergebnis als vernachlässigbar einzustufen. Die mit der Herstellung des Baumaterials verbundenen Klimaauswirkungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde den Produktionsanlagen zuzuordnen und nicht dem hier zu beurteilenden Vorhaben.

Der Anlegerkopf als integraler Bestandteil des LNG-Terminals kann zudem einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung des Treibhausgasausstoßes Deutschlands leisten, der erheblich über den bei seinem Bau freigesetzten CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt. Im Rahmen der Errichtung desselben sowie der Vertiefung von Liegewanne und Zufahrtsbereich werden zwar kurzzeitig zusätzliche Treibhausgase emittiert und es gehen Wasserflächen verloren, diese Auswirkungen können jedoch mittel- und langfristig über den Lebenszyklus des Bauwerks durch seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele in der Gesamtbilanz überkompensiert werden.

Denn das Vorhaben stellt wesentliche Importkapazitäten auch für eine nachhaltige Kohlenstoffwirtschaft bereit, da es bereits „green gas ready“, also zur Einfuhr grünen Wasserstoffes geeignet ist. Ohne derartige Importe kann der Bedarf von Deutschlands Industrie und Verbrauchern an grünen Energieträgern nicht gedeckt werden, weil der dafür erforderliche Wasserstoff CO<sub>2</sub>-neutral mit Hilfe erneuerbarer Stromquellen (wie z. B. Photovoltaik, Windenergie oder Wasserkraft) erzeugt werden muss, was hinreichend effizient und wirtschaftlich nur in Gebieten erfolgen kann, in denen erneuerbare Stromquellen (anders als in Deutschland) zuverlässig und umfangreich zur Verfügung stehen. Dies ist beispielsweise für Solarenergie im sogenannten Sonnengürtel entlang des Äquators, für Wasserkraft in Ländern wie etwa Kanada der Fall. Zum Transport von den Erzeugerstandorten nach Deutschland muss der so erzeugte Wasserstoff zunächst in einen anderen grünen Energieträger umgewandelt werden, der großtechnisch auf dem Seeweg zum Vorhabengebiet transportiert werden kann. Hierfür kommt insbesondere synthetisch erzeugtes Methan (CH<sub>4</sub>) in Betracht, welches für den Schifftransport zu LNG verflüssigt wird (LNG besteht zu rd. 98% aus Methan<sup>137</sup>). Grüner Wasserstoff in Form von LNG als Trägersubstanz kann also bereits von Betriebsbeginn an umgeschlagen werden. Der Anlegerkopf als integraler Bestandteil des LNG-Terminals hindert also die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele nicht, sondern kann vielmehr dazu beitragen, diese zu erfüllen.

---

<sup>134</sup> UVP-Bericht, Kap. 10.3, S. 13.

<sup>135</sup> UVP-Bericht, Kap. 10.3.1, S. 13.

<sup>136</sup> UVP-Bericht, Kap. 10.3.1, S. 13 f.

<sup>137</sup> <https://www.dvgw.de/themen/gas/gase-und-gasbeschaffenheit/liquefied-natural-gas-lng/> - zuletzt abgerufen am 21.09.2022.

Betrachtet man isoliert das Gewässerausbauvorhaben, ist der nachteilige Beitrag, der konkret durch Vorhaben verursacht wird, bezogen auf die globale Gesamtbelastung äußerst gering. Diesen geringen Belastungen sind wiederum die besonders dringlichen Interessen der Bundesrepublik Deutschland an einer sicheren Gasversorgung gegenüberzustellen. Das in § 3 LNGG vom Gesetzgeber formulierte besondere Interesse an einer sicheren Gasversorgung überwiegt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die negativen Klimaauswirkungen, die mit dem Vorhaben verbunden sind. Der Gesetzgeber hat durch § 3 LNGG die besondere Dringlichkeit des hiesigen Vorhabens explizit festgestellt (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. Nr. 2.1 der Anlage zu § 2 LNGG). Nach der Begründung zu § 3 LNGG geht das in der Regelung normierte überragende öffentliche Interesse mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen ein<sup>138</sup>. Die in der Anlage genannten Vorhaben seien im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich<sup>139</sup>. Vor diesem Hintergrund überwiegen die besonders dringlichen öffentlichen Interessen die negativen Auswirkungen auf das Klima, die durch das konkrete wasserbauliche Vorhaben verursacht werden. Bezieht man nicht nur die wasserbaulichen Auswirkungen, sondern sämtliche Auswirkungen, die durch den Betrieb des LNG-Terminals und die Gewinnung des LNG in die Betrachtung mit ein, so sind die klimatischen Auswirkungen als äußerst erheblich zu werten. Aufgrund der drohenden Krise der Gasversorgung, welche einen Großteil der Bevölkerung und der Wirtschaft betreffen würde, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumindest für einen begrenzten Zeitraum der Import von konventionell, also nicht mit regenerativen Energiequellen erzeugtem, LNG erforderlich. Eine Befristung des Vorhabens ist allerdings in diesem wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss nicht zielführend, da die LNG-Importinfrastruktur auch zum Import von grünem Wasserstoff verwendet werden kann und soll. Dies hat auch der Gesetzgeber in § 5 Abs. 2 LNGG vorgesehen, da ein Betrieb einer FSRU über den 31.12.2043 hinaus nur dann zulässig ist, wenn die Anlage zum Import von klimaneutralem Wasserstoff und Derivaten hiervon verwendet wird.

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen:

BUND / NABU und die DUH haben in verschiedener Hinsicht Einwände gegen die Handhabung von § 13 Abs. 1 S. 1 KSG durch die Planfeststellungsbehörde geltend gemacht.

Seitens der DUH wird geltend gemacht, dass eine Quantifizierung der Treibhausgasemissionen erfolgen müsse. Zu ermitteln und zu bewerten seien insoweit die Herkunft und die Herstellungsweise der eingesetzten Baustoffe und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen, die mit Transportwegen verbundenen Treibhausgasemissionen, die baustellenbetriebsbedingten Treibhausgasemissionen, die betriebsbedingten Treibhausgasemissionen, die Schiffsemissionen, der mit dem Betrieb der FSRU verbundene Energiebedarf und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen sowie die Treibhausgasemissionen, die infolge der Gasgewinnung im Herkunftsland sowie entlang der gesamten Lieferkette und des anschließenden Verbrauchs des Gases. Insoweit ist festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde dieser Forderung nachgekommen ist, soweit die Bewertung der Treibhausgasemissionen des Baustellenbetriebs und - unmittelbar - des laufenden Betriebs des Anlegerkopfes gefordert wurde. Im Übrigen sind die genannten Bewertungsforderungen indes zurückzuweisen. Denn entweder betrifft die Forderung erkennbar nicht den Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, wenn die Bewertung der Treibhausgasemissionen des Betriebs des FSRU verlangt wird.

---

<sup>138</sup> BT-Drs. 20/1742, S. 18.

<sup>139</sup> BT-Drs. 20/1742, S. 18.

Oder es handelt sich um solche Forderungen, die sich mangels hinreichend erkennbarer Datengrundlage einer Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde entziehen. Insoweit ist zu beachten, dass das Berücksichtigungsgebot aus § 13 Abs. 1 S. 1 KSG nur verlangt, dass die Bewertung „bezogen auf die konkrete Planungssituation“ erfolgt.<sup>140</sup> Insoweit ist zu beachten, dass etwa Aussagen zur Herkunft der Baustoffe und zu den entsprechenden Transportwegen konkret nur auf der Basis einer Ausführungsplanung ermittelt werden könnte, die nicht Gegenstand des festzustellenden Plans ist.<sup>141</sup> Entsprechend der konkreten Planungssituation nicht beurteilbar sind auch die Treibhausgasemissionen, die bei der Gasgewinnung im Herkunftsland und in der gesamten Lieferkette auftreten. Denn ungeachtet dessen, dass diese Fragen den Betrieb maßgeblich des FSRU betreffen, ist völlig unklar, woher die Gasimporte künftig stammen werden und wie sich der Verbrauch des Gases näher darstellt.

Zurückzuweisen ist die Forderung der DUH, dass im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss eine Begrenzung der Nutzung des Vorhabens auf den Zeitraum der Energiekrise verfügt werden müsse. Für eine derartige Begrenzung ist im Rahmen eines wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens kein Raum. Vielmehr hat der Gesetzgeber nur den Betrieb der FSRU in § 5 Abs. 2 LGG befristet.

Nicht durchzugreifen vermag insoweit, dass die vorgesehene Befristung bis 2043 kein Übergangszeitraum sei und vielmehr eine Manifestation fossiler Infrastruktur bis zu einem Zeitpunkt, bei dem bereits Treibhausgasneutralität erreicht sein muss. Dies trifft nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu. Gem. § 3 Abs. 2 des KSG muss die Treibhausgasneutralität erst im Jahr 2045 erreicht sein. Im Übrigen bedeutet das Ziel der Treibhausgasneutralität nicht, dass keinerlei Treibhausgasemissionen mehr emittiert werden dürfen. Vielmehr muss sich die Bilanz aus Emissionen und deren Absorption in Senken die Waage halten.<sup>142</sup> Die generelle Kritik an den aus Sicht der DUH zu wenig ambitionierten Klimaschutzziele des KSG hat für die Planfeststellung, die die geltende Rechtslage zu beachten hat, demgegenüber keine Relevanz. Zudem verkennt die DUH, dass das Vorhaben Importkapazitäten auch für die Einfuhr von CO<sub>2</sub>-neutralen Energieträgern in Form grünen Wasserstoffs schafft (siehe oben), mithin über bloße Treibhausgasneutralität hinaus sogar die Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen ermöglicht.

Zurückzuweisen ist auch die Stellungnahme von BUND / NABU, wenn ausgeführt wird, dass weitere Investitionen in fossile Brennstoffe gegen die Klimaziele der Bundesrepublik sowie der EU verstießen. Hieraus vermag sich gegen den gegenständlichen Gewässerausbau nichts herleiten zu lassen. Vielmehr sieht der Gesetzgeber mit dem Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG gerade das maßgebliche Instrument vor, um die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Klimaziele in Zulassungsverfahren zu bewerten. Dabei kommt dem Klimaschutzgebot wie zuvor ausgeführt aber kein genereller Vorrang zu.

#### B.II.3. d) dd)) Belange der Fischerei

Das Staatl. Fischereiamt Bremerhaven und die Landwirtschaftskammer Niedersachsen führen aus, dass der Vorhabensbereich potentiell Fanggebiet für die gemischte Küstenfischerei sei, insbesondere für die Nordseegarnele *Crangon crangon*. Im Einklang mit dem Landesraumordnungsprogramm genieße die Fischerei in den niedersächsischen Küstengewässern einen be-

---

<sup>140</sup> BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

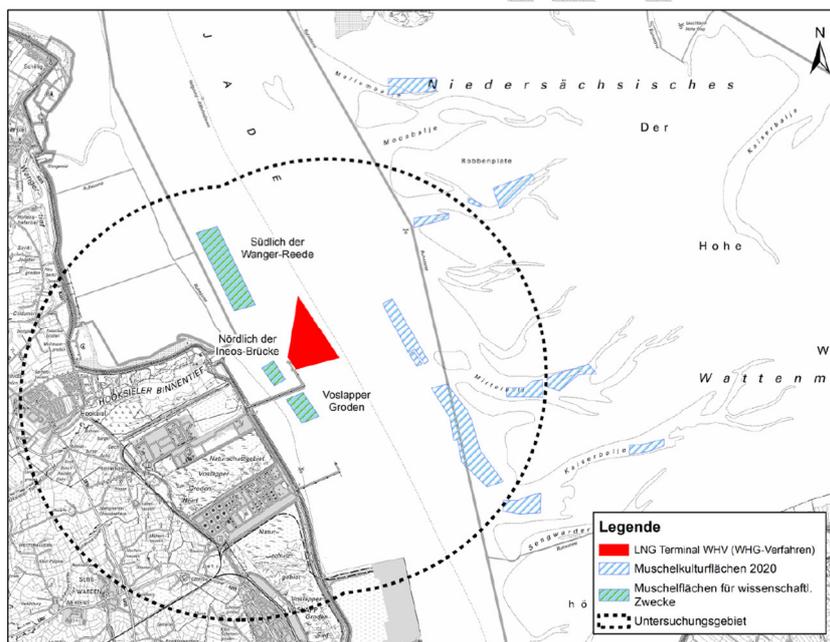
<sup>141</sup> BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21; auch BVerwG, Urt. v. 16.03.2021, 4 A 10/19, juris, Rn. 68.

<sup>142</sup> BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

sonderen Schutz. Durch immer umfangreichere Nutzungsinteressen werde die Küstenfische-  
rei bereits heute signifikant in ihrer Ausübung eingeschränkt. Entsprechend sei die isolierte  
Betrachtung der hier geplanten Maßnahme nicht zielführend, sondern müsse in einen kumu-  
lativen Kontext unter Betrachtung der bereits bestehenden Beeinträchtigungen gesetzt wer-  
den. Auch hätte man, wie in Vorgängerverfahren geplant, erwartet, dass die fischereiliche Nut-  
zung und mögliche vorhabensbedingte Auswirkungen in einem gesonderten Gutachten dar-  
gestellt werden würden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die Möglichkeiten der gemischten Küstenfi-  
scherei durch das Vorhaben nicht wesentlich eingeschränkt werden, sondern die Küstenfi-  
scherei kann im Rahmen der Möglichkeiten in der Bundeswasserstraße weiter ausgeübt wer-  
den. Das Gebiet des Vorhabens war auch schon in der Vergangenheit als Hafengebiet mit den  
entsprechenden Schiffsverkehren gewidmet. Insofern ändert die Umsetzung des geplanten  
Vorhabens nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nichts an den Nutzungsmöglich-  
keiten für die gemischte Küstenfischerei, insbesondere die Krabbenfischerei. Ein Fischereigut-  
achten ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Ein Abwehrrecht  
der Fischerei gegen das beantragte Vorhaben kommt nach Einschätzung der Planfeststel-  
lungsbehörde erst dann in Betracht, wenn der Gewerbebetrieb der Betroffenen schwer und  
unerträglich getroffen oder der Bestand ihres eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs  
ernsthaft in Frage gestellt werden würde. Derartige Betroffenheiten sind im Verfahren jedoch  
nicht geltend gemacht worden. Die Einwendung wird somit zurückgewiesen.

Eine Betroffenheit ist jedoch im Hinblick auf die Muschelfischerei möglich, die im unmittelbaren  
Nahbereich des Vorhabens Muschelkulturfleichen betreibt. Zur Lage und Ausdehnung der Mu-  
schelkulturfleichen im Untersuchungsgebiet siehe die nachstehende Abbildung:



Die Abbildung, die aus dem UVP-Bericht (Kap. 12.1.2 - Abb. 12.1-3) stammt, ist jedoch inso-  
fern fehlerhaft, als dass die Muschelfleichen westlich des LNG-Terminals als Muschelfleichen  
für wissenschaftliche Zwecke dargestellt werden. Die Einwanderin Nr. 1, das Staatliche Fi-  
schereiamt sowie die Landwirtschaftskammer Niedersachsen haben in ihren Stellungnahmen  
zutreffend darauf hingewiesen, dass auf diesen Muschelfleichen schwimmende Anlagen zur  
Gewinnung von Muschelsaat betrieben werden, welche die Muschelfischer verwenden, um die

Schwankungen bei der Versorgung mit wilder Muschelsaat auszugleichen. Bei den in der Abbildung grün-blau schraffierten Flächen westlich des geplanten LNG-Terminals handele es sich demnach um Saatmuschelanlagen, d. h. um schwimmende Aquakulturanlagen, bei denen Netze oder Leinen als Anheftungsmaterial von Jungmuscheln besiedelt werden würden. Diese Muscheln würden nach der Darstellung der Einwenderin Nr. 1 im weiteren Verlauf abgestreift und als Besatzmuscheln auf den Bodenkulturen ausgebracht werden. Die Bodenkulturen, auf denen die Besatzmuscheln ausgebracht werden, sind in der Abbildung östlich des geplanten LNG-Terminals blau-schraffiert dargestellt. Die Saatmuschelanlagen würden regelmäßig im April in das Gewässer eingebracht, die Anheftung der Laven erfolge im Mai-Juni und die Ernte finde bis Oktober statt. Im Winter müssten die Anlagen abgebaut werden, um Schäden durch möglichen Eisgang zu verhindern.

Bzgl. der Muschelfischerei wurden im Rahmen des durchgeführten Beteiligungsverfahrens nachfolgende Gesichtspunkte vorgetragen:

Die Einwenderin Nr. 1, das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven sowie die Landwirtschaftskammer Niedersachsen tragen vor, dass es durch die im Vorhabenbereich erforderlichen Baggerungen sowie die Auskolkungen am Anleger zu Strömungsveränderungen und zu Aufwirbelungen und damit zu Trübungserhöhungen von Feinsedimenten komme, welche sich negativ auf die Muschelflächen auswirken würden. Dabei seien sowohl die Saatmuschelanlagen westlich des Anlegers als auch die Muschelkulturen östlich des Anlegers betroffen. Muscheln seien Filtrierer und erhöhte Sedimentgehalte in der Wassersäule könne die Ansiedlung von Muscheln verhindern oder die Nahrungsaufnahme behindern und damit das Wachstum erschweren, was zu Ertragseinbußen führe. Insbesondere die Initialbaggerung, die nach den Planunterlagen von August bis Oktober stattfinden solle und die mit einer sehr hohen Menge an Baggergut verbunden sei, falle mitten in die Hauptwachstumsperiode der Muscheln sowie in die Erntezeit. Die Einwenderin Nr. 1 verlangt daher in diesem Zusammenhang, dass auf den Einsatz von Wasserinjektionsgeräten verzichtet werden müsse.

Die TdV hat erwidert, dass das Baggergut aus Fein- und Mittelsanden bestehe. Die Ausbildung von ausgedehnten Trübungswolken sei aufgrund dieser Sedimentzusammensetzung nicht zu befürchten. Auch sohnahes Verdriften von Material durch den Baggerprozess sei auf einen Nahbereich beschränkt. Die baggerinduzierten Umformungsprozesse seien bei der Wirkraumabschätzung berücksichtigt und mit bis zu 210 m in Strömungsrichtung angesetzt worden. Die Muschelflächen würden damit in keinem Fall auch nur näherungsweise erreicht. In den hydro-morphologischen Fachbeiträgen des Büros IMP werde auch der Wirkpfad Trübungserhöhung durch den Bau des Anlegers betrachtet. Wasserinjektionen seien nicht vorgesehen. Neben dem Einfluss der Baggerungen auf den Schwebstoffgehalt sei auch die morphologische Nachlaufreaktion betrachtet worden, welche die Kolkbereiche mit einschließe. Hierzu werde im morphologischen Fachbeitrag auf S. 78 (Unterlage 15 der Antragsunterlagen) Folgendes ausgeführt:

*"Lokale Auswirkungen können aber dort auftreten, wo durch die Maßnahme das Strömungsregime verändert wird. In der Folge bildet sich eine morphologische Nachlaufreaktion, die sich auch auf den Transport von Schwebstoffen in der Wassersäule auswirkt. Damit sind aber in der Nachlaufphase keine über den morphologischen Wirkraum hinausgehenden Trübungsveränderungen des Wasserkörpers zu erwarten. Nach Abschluss der Nachlaufreaktion steht auch der Schwebstoffhaushalt wieder im Gleichgewicht und weist bei einer lokalen Störung (Baukörper, Liegewanne, Zufahrt) keine Veränderungen auf, wenn die morphologische Nachlaufreaktion nur lokale Veränderungen zur Folge hatte".*

Abstrahlwirkungen östlich des Jedefahrwassers könnten sicher ausgeschlossen werden, da sie sich außerhalb des morphologischen Wirkraums befänden. Die Saatmuschelanlagen westlich der UVG-Brücke lägen außerhalb der nördlichen Strömungsschattenfahne und demzufolge auch außerhalb des abgeschätzten Wirkbereiches. Der vorhandene Querabstand zwischen dem Baggerbereich der Liegewanne und den Saatmuschelanlagen sei unter Berücksichtigung grundsätzlicher physikalischer Zusammenhänge auf dem kurzen Fließweg zu groß, um Betroffenheiten an den Saatmuschelanlagen westlich der UVG-Brücke auszulösen. Die vorhabendigt vorzunehmenden Eingriffe in den Gewässerquerschnitt seien außerdem generell nicht geeignet, um großräumige Auswirkungen zu erzielen. Durch die Baggerarbeiten werde der Gesamtquerschnitt bei Tideniedrigwasser um bis zu rd. 1 % erweitert. Gleichzeitig erreiche die Einengung auf Höhe der FSRU und den Pfahlbauwerken die gleiche Größenordnung. Damit seien diese geringen Querschnittsänderungen nicht in der Lage übergeordnete Reviervänderungen auszulösen, sondern würden lediglich zu lokalen Anpassungsreaktionen in der beschriebenen Größenordnung (abgeschätzter Wirkraum) führen. Die Abschätzung selbst sei unter Worst-Case-Annahmen vorgenommen worden und überschätze daher mutmaßlich die Wirkungen der Maßnahme sogar deutlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der fachlichen Einschätzung der TdV an. In den hydromorphologischen Fachbeiträgen, die als Unterlage 15 Bestandteil der Antragsunterlagen sind, ist in Abb. 44 auf S. 72 dargestellt, in welchen Bereichen der UVG-Brücke es zu Strömungsänderungen kommen wird. Aus der Abb. 44 ist ersichtlich, dass sich Strömungsveränderungen im unmittelbaren Nahbereich der FSRU (stromauf- und stromab des Anlegerbauwerks) ergeben können. Die Muschelflächen befinden sich nicht in diesem Nahbereich, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Strömungsveränderungen sich nicht auf die Muschelflächen auswirken werden. Im Hinblick auf die vorgetragenen Beeinträchtigungen durch bagger- oder kolkbedingte Trübungswolken weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass nach den Aussagen in den hydromorphologischen Fachbeiträgen des Büros IMP auf Seite 5 im Jaderevier natürlicherweise mittlere Schwebstoffkonzentration von 100 – 250 mg/l vorkommen. Die höchsten Schwebstoffkonzentrationen liegen in einer Größenordnung von 1.000 bis 2.000 mg/l und treten vergleichsweise kurzfristig innerhalb des Tidedgangs auf. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung des Gutachterbüros IMP an, nach welcher aufgrund der natürlicherweise vorkommenden hohen Materialdynamik eine erhöhte Schwebstoffbelastung außerhalb der unmittelbaren Bauwerksumgebung nicht nachweisbar sein wird<sup>143</sup>. Weiterhin plant die TdV aktuell, mit den Baggerarbeiten Anfang Oktober 2022 zu beginnen, so dass die Arbeiten nunmehr überwiegend außerhalb der Hauptwachstumsperiode und Erntezeit stattfinden werden.

Im Übrigen ist in der Nebenbestimmung A.IV.2.9 b) des Planfeststellungsbeschlusses eine bathymetrische Beweissicherung geregelt. Diese deckt mindestens den prognostizierten Wirkraum des Bestandsbauwerks und des Planvorhabens ab. Außerdem werden in der Nebenbestimmung A.IV.2.9 a) jährlich ADCP-Strömungsmessungen auf den beiden Jade-Weser-Port-Beweissicherungsprofilen 13+750 und 11+500 aufgegeben. Damit lassen sich messbare maßnahmebedingte Auswirkungen auf das Umfeld der Maßnahme ermitteln, so dass auch Betroffenheiten der Muschelkulturen westlich der UVG-Brücke erfasst werden können.

Die Einwenderin Nr. 1 und in Teilen auch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen weisen ferner darauf hin, dass die Muschelfischerei in vielfältiger Weise von Baggerungen und Verklappungen - Anm.: auch über das jetzt beantragte Vorhaben hinaus - betroffen sei. Das Bag-

---

<sup>143</sup> vgl. IMP-Gutachten, Kap. 12.1.3. S. 77

gergut solle nach den Antragsunterlagen auf die Klappstelle 01 verbracht werden, deren Kapazitäten jedoch beinahe erschöpft seien. Die Einwenderin Nr. 1 fordert außerdem die Aufstellung eines nachhaltigen Baggergutkonzepts. Auch wird in diesem Zusammenhang eine Prüfung angeregt, ob das anfallende Baggergut, welches überwiegend aus sandigem Material bestehe, nicht landseitig verbracht werden könne. Die Lagerung sowie die Verwendung als Bausand sowie weitere alternative Verwendungsmöglichkeiten (Aufspülung z. B. des Wangerooger Strandes) müssten intensiv geprüft werden. Jede Verbringung außerhalb des Küstengewässers sei sinnvoll.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieser Einwand zurückzuweisen. Die Klappstelle 01 befindet sich von allen vorhandenen Klappstellen der WSV im Jaderevier in größtmöglicher Entfernung zu den Muschelkulturflächen. Sie liegt in der Nordsee, ca. 13 km nördlich vor Wangerooge. Die Einwenderin Nr. 1 verlangt in anderen Verfahren, welche die Einbringung von Baggergut aus Unterhaltungsmaßnahmen zum Gegenstand haben, nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde regelmäßig, dass gerade die Klappstelle 01 aufgrund ihrer großer Entfernung zu den Muschelflächen beaufschlagt werde. Hinsichtlich der vorgetragenen verminderten Kapazität der Klappstelle ist zu berücksichtigen, dass das WSA Weser-Jade-Nordsee als Betreiberin der Klappstelle diese Klappstelle der TdV zur Einbringung des Baggergutes aktuell zugewiesen hat. Demnach geht das WSA Weser-Jade-Nordsee davon aus, dass die Klappstelle im Hinblick auf ihre Kapazität zur Unterbringung des Baggergutes geeignet ist. Eine Verwendung des Baggergutes an Land bzw. die Aufstellung eines Sedimentmanagementkonzeptes für die Klappstellen in der Jade kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde von der TdV des Vorhabens nicht verlangt werden. Die Einsetzung des Baggergutes an Land ist aufgrund der Vorgaben des LGG<sup>144</sup>, nach welchen das Vorhaben schnellstmöglich umzusetzen ist, nicht möglich, da dies zu Umplanungen und damit zu zeitlichen Verzögerungen im Hinblick auf die Umsetzung des Vorhabens geführt hätte. Die Aufstellung eines Sedimentmanagementkonzeptes wäre von der WSV in Abstimmung mit dem Land Niedersachsen vorzunehmen. Der Planfeststellungsbehörde ist jedoch bekannt, dass es auf Seiten des Landes Niedersachsen Planungen gibt, ein Sedimentmanagementkonzept für die Klappstellen im Jaderevier aufzustellen und auch geprüft werden soll, ob Baggergut aus Unterhaltungsmaßnahmen im Jaderevier zur Strandaufspülung verwendet werden kann.

Soweit das Staatl. Fischereiamt Bremerhaven auf mögliche Belastungen des Wasserkörpers durch den Einsatz von Bioziden und / oder Wärmeeinleitungen eingegangen ist, entgegnet die Planfeststellungsbehörde, dass der Einsatz von Bioziden und / oder Wärmeeinleitungen nicht Gegenstand des wasserrechtlichen Gewässerausbauvorhabens sind. Diese Aspekte sind Gegenstand weiterer nachfolgender Zulassungsverfahren (u. a. wasserrechtliches Erlaubnisverfahren zum Einleiten von Abwasser aus dem Betrieb der FSRU). Die Stellungnahme des Staatl. Fischereiamtes Bremerhaven wird daher für dieses Vorhaben zurückgewiesen.

Ferner wird von der Einwenderin Nr. 1 geltend gemacht, dass zudem zu erwarten sei, dass die Erreichbarkeit der Saatmuschelanlagen durch Bauschiffe, Baumaschinen und ggf. Sperrbereiche erschwert und damit die Bearbeitung der Saatmuschelanlagen behindert werde. Die TdV hat erwidert, dass die Erreichbarkeit der Saatmuschelanlagen durch etwaigen Baustellenverkehr nicht beeinflusst werde. Die Baustelle werde seeseitig aus südlicher Richtung angefahren. Die Saatmuschelanlagen würden westlich, binnenseits der UVG-Brücke liegen. Folglich seien die Schiffsanläufe von Saatmuschelkollektoren und Baustelle unterschiedlich. Der Planfeststellungsbehörde liegen bzgl. der Erreichbarkeit der Saatmuschelanlagen unter

---

<sup>144</sup> vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 17.

Berücksichtigung der vorgesehenen Baustellenverkehre keine anderslautenden Stellungnahmen oder Fakten gegenüber der Darstellung der TdV vor. Auf entsprechende Rückfragen seitens der Planfeststellungsbehörde gegenüber dem WSA Weser-Jade-Nordsee hat dieses mit Blick auf vorgesehene strom- und schiffahrtspolizeiliche Regelungen erklärt, dass der Baustellenbereich ausreichend gekennzeichnet und die einzuhaltenden Verkehrswege zu Wasser ausgewiesen werden. Mit einer Beschränkung oder Behinderung der Zufahrt zu den Saatmuschelkollektoren sei nicht zu rechnen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind somit die Schiffsverkehre rund um den Baustellenbereich in ausreichender Art und Weise geregelt. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Die Einwanderin Nr. 1 trägt weiterhin vor, dass sich die im Rahmen der Bauausführungen vorgenommenen Rammarbeiten negativ auf Larvenansiedlungen von Muscheln auswirken würden. Es gebe keine Untersuchungen zu möglichen Scheuchwirkungen der Rammarbeiten und inwieweit sich diese auf die Larvenströme der Miesmuscheln auswirke. Um negative Auswirkungen auf die Muschelfischerei zu minimieren, hätten grundsätzlich zeitliche Fenster untersucht werden müssen (Ebbestrom/Flutstrom, saisonale Fenster). Da die Planfeststellungsbehörde aber bereits durch die Zulassung des vorzeitigen Beginns die Durchführung der Rammarbeiten Anfang Mai 2022 gestattet habe, seien diese Untersuchungen zwar zur Minimierung der Beeinträchtigungen nicht mehr vorzunehmen, allerdings müsste ermittelt werden, welche negativen Auswirkungen die Rammarbeiten auf die Ansiedlung der Muscheln hatten, um möglichen Ernteminderungen während der Bauphase berücksichtigen zu können. Auf den Aspekt der negativen Auswirkungen der Rammarbeiten auf adulte Muscheln werde bereits im Rahmen der UVP-Untersuchung hingewiesen.

Die TdV hat im Hinblick auf die vorgetragene Beeinträchtigung durch die Rammarbeiten erwidert, dass es keine Kenntnisse über die Wirkungen von Rammungen auf das Ansiedlungsverhalten von Miesmuscheln gebe. Die Rammungen seien jedoch nicht geeignet die Strömungsmuster und damit die Verteilung der Larven zu beeinflussen. Larven seien zwar in einem gewissen Maße fähig, ihre vertikale Position in der Wassersäule zu bestimmen, der Transport werde aber durch die Strömungen bestimmt, die durch die Rammungen nicht verändert werde. Im Übrigen bleibe zu vermerken, dass die Rammungen nur tagsüber stattfänden und sich somit weiterhin Zeitfenster ergäben, in denen die Langleinen besiedelt werden könnten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation der TdV an. Es ist nicht nachgewiesen, dass die Rammungen sich negativ auf die Larvenansiedlungen an den Muschelkulturen auswirken werden. Wie aus dem UVP-Bericht ersichtlich ist, zeigen Experimente, dass bei aufeinanderfolgenden Schallimpulsen ein Gewöhnungseffekt eintrat und die Reaktionen auf die Schallemissionen abnahmen. Im Ergebnis sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine weiteren Untersuchungen zu den Auswirkungen der Rammarbeiten auf die Larvenansiedlung erforderlich. Aufgrund des in § 3 LNGG geregelten überragenden öffentlichen Interesses an der schnellstmöglichen Umsetzung des Vorhabens war eine zeitliche Verschiebung des Vorhabens außerhalb der Erntezeit der betroffenen Muschelfischerbetriebe nicht möglich. Da die Rammarbeiten – wie die Einwanderin Nr. 1 selbst vorträgt – bereits seit Mai 2022 stattfinden und daher zeitnah beendet sein werden, würde eine zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses angeordnete Untersuchung höchstwahrscheinlich keine verwertbaren Ergebnisse liefern. Sie gleichwohl der TdV aufzuerlegen, erscheint der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf das bevorstehende Ende der Rammarbeiten unverhältnismäßig. Der Einwand wird daher zurückgewiesen. Im Übrigen wären durch Rammarbeiten verursachte Beeinträchtigungen der Muschelernte wegen der besonderen Dringlichkeit des Vorhabens (§ 3 LNGG) aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch entschädigungslos hinzunehmen. Weitere Gutachten (u. a. ein Fischereigutachten) sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde

nicht erforderlich. Ein Abwehrrecht der Muschelfischereibetriebe kommt in Anbetracht des vorgetragenen Rechtes am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb erst dann in Betracht, wenn der Gewerbebetrieb der Betroffenen schwer und unerträglich getroffen oder der Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs ernsthaft in Frage gestellt wird<sup>145</sup>. Derartige Beeinträchtigungen wurden von Seiten der Einwenderin Nr. 1 nicht dargelegt.

Soweit die Einwenderin Nr. 1 Erwerbsminderungen geltend macht, ist zu berücksichtigen, dass gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG Entschädigungen nur für den Fall gewährt werden können, wenn entgegenstehende Rechtspositionen durch das Vorhaben betroffen werden, die nicht im Rahmen der Abwägung überwunden werden können. Die Muschelfischerbetriebe haben die Saatmuschelanlagen, die sich westlich der UVG-Brücke befinden, zu einem Zeitpunkt errichtet, in welchem die UVG-Brücke bereits existierte und genutzt wurde. Die Muschelfischereibetriebe mussten aus Sicht der Planfeststellungsbehörde damit rechnen, dass es an der bestehenden UVG-Brücke zu Umbaumaßnahmen und Baggerungen kommen könnte, die sich negativ auf ihre Muschelflächen auswirken könnten. Der betroffene Bereich ist im LROP (Niedersächsische Landesregierung Stand 2017) als Vorranggebiet für hafensorientierte wirtschaftliche Anlagen dargestellt. Die u. a. in Wilhelmshaven und in der Zeichnerischen Darstellung (Anlage 2 zum LROP) festgelegten großflächigen "Vorranggebiete hafensorientierte wirtschaftliche Anlagen" sind für eine künftige Wirtschaftsentwicklung des Landes in diesen küstennahen Bereichen von herausragender Bedeutung und von anderen, diesem Ziel entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten. Die von der Einwenderin Nr. 1 geltend gemachten fischereirechtlichen Zulassungen (§ 17 Abs. 2 Nds. Fischereigesetz) sowie die erteilte strom- und schifffahrtpolizeiliche Genehmigung (§ 31 WaStrG) können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund und aufgrund der besonderen Dringlichkeit (§ 3 LNGG) das Vorhaben weder verhindern noch einen Entschädigungsanspruch begründen. Weder die Einwenderin Nr. 1 noch die von ihr vertretenen Muschelfischerbetriebe sind Eigentümer der betroffenen Wasserflächen. Auch die geltend gemachte Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes begründet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Entschädigungsanspruch. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden weder dargelegt noch sind sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erkennbar. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG eröffnet nach der Rechtsprechung keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst<sup>146</sup>. Auszugleichen sind nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden<sup>147</sup>. Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind<sup>148</sup>. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören. Selbst ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust

---

<sup>145</sup> OVG Hamburg, Beschl. v. 30.09.2004, Az.: 1 Bf 162/04.

<sup>146</sup> BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11.

<sup>147</sup> BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11.

<sup>148</sup> BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11.

der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirkt<sup>149</sup>. Vor diesem Hintergrund vermag die Planfeststellungsbehörde keinen Entschädigungsanspruch anzuerkennen. Sollte es zu vorhabenbedingten negativen Auswirkungen auf die Muschelflächen kommen, wovon weder die TdV noch die Planfeststellungsbehörde derzeit ausgehen, wären etwaige Beeinträchtigungen auf die Muschelfischerbetriebe im vorliegenden konkreten Fall aufgrund des in § 3 LGG normierten überragenden öffentlichen Interesses des Vorhabens, welches nach der Gesetzesbegründung<sup>150</sup> mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen einfließt, hinzunehmen. Dasselbe gilt für Beeinträchtigungen, die zwar im Einzelfall erheblich sein können, aber keine Rechtsbeeinträchtigung darstellen, so dass die Entschädigungsvoraussetzungen nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht vorliegen.

#### B.II.3. d) ee) Belange der Schifffahrt

Mit dem beantragten Bau einer zusätzlichen Anlegerstruktur im Rahmen der Ertüchtigung der vorhandenen UVG-Brücke sind grundsätzlich auch Belange der Schifffahrt und Fragen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs berührt. Der auftretende Schiffsverkehr fällt zum einen baustellenbedingt im Hinblick auf die Ertüchtigung der UVG-Brücke und im Zusammenhang mit den erforderlichen Baggerungen und Verklappungen des Baggerguts sowie im Zusammenhang mit dem späteren Betrieb der FSRU und der an- und ablegenden LNG-Carrier an.

Zur Thematik der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sind die dafür prädestinierten Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Beteiligungsverfahrens um Stellungnahme gebeten worden. In diesem Zusammenhang hat das WSA Weser-Jade-Nordsee erklärt, dass für das Vorhaben eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung mit der Nr. 08/22 (ssG) vom 04.05.2022, Az. 3213GS3-213.3-SSG 08/22 gegenüber der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Niederlassung Wilhelmshaven, erteilt worden sei; die dort getroffenen Festlegungen würden auch für das Planfeststellungsverfahren gemäß § 68 ff. WHG in Bezug auf das in Ausführung befindliche Vorhaben der Firma NPorts - Errichtung eines LNG-Terminals in der Jade vor Wilhelmshaven am Bestandsbauwerk der Umschlaganlage Voslapper Groden – gelten. Bei der Prüfung des Antrages auf Erteilung einer ssG nach § 31 WaStrG seien bereits vorhandene Erkenntnisse und Risikoanalysen früherer vergleichbarer Genehmigungsverfahren (UNIPER) im Hinblick auf die zu erwartenden zusätzlichen Schiffsverkehre, verkehrstechnischen Abläufe, Schiffsbegegnungssituationen etc. berücksichtigt worden. Die erforderlichen nautischen Betrachtungen von An- und Ablegemanövern seien durchgeführt worden. Die Auflagen und Bedingungen der ssG des WSA seien bei der Ausführung zu beachten und umzusetzen. Abweichungen von besagten Festlegungen bedürften der vorherigen Zustimmung / Genehmigung durch das WSA.

Aus Sicht des WSA als für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zuständigen Trägers öffentlicher Belange bestünden keine Anhaltspunkte, die gegen die Ertüchtigung der bestehenden UVG-Brücke und den Anbau eines Anlegerkopfes sprechen. Diesbezüglich hat auch das GAA aus dem immissionsschutzrechtlichen Verfahren, in dem spezielle Gutachten zu den o. g. Themen im Rahmen einer Risikoanalyse und etwaiger Störfallszenarien sowie der Betrachtung und Festlegung von Tankerschutzzonen näher betrachtet wurden, keine Anhaltspunkte mitgeteilt, die auf eine Nichtgenehmigungsfähigkeit des Vorhabens hingedeutet hätten. Das WSA hält das Vorhaben auch hinsichtlich der vorgesehenen Baggerungen zur Vertiefung der Liegewanne und eines Teils des Zufahrtsbereiches grundsätzlich für genehmigungsfähig.

---

<sup>149</sup> BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11.

<sup>150</sup> BT-Drs. 20/1742, S. 18.

Es hat der TdV für die Baggergutunterbringung die Klappstelle 01 in der Außenjade zugewiesen. Das WSA hat ihre bau-, anlage- und ggf. betriebsrelevanten Nebenbestimmungen beim Bau des Anlegers im Rahmen der ssG vom 04.05.2022 (s. o.) direkt der TdV mitgeteilt und die Planfeststellungsbehörde darüber in Kenntnis gesetzt. Diese sind ebenfalls unter lfd. Nr. A.IV.4 der Nebenbestimmungen in diesen PFB aufgenommen worden.

Im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens haben die Einwenderin Nr. 2, die DUH und BUND / NABU an Einwendungen insbesondere vorgetragen, dass die Antrags- und Planunterlagen keine nautischen Betrachtungen der Vorgänge enthielten, dass es unterlassen worden sei, eine Analyse für einlaufende und / oder ausgehende Q-Max Tankschiffe durchzuführen, und dass bei einer dringend empfohlenen Nachholung der aktuelle Entwicklungsstand der relevanten Wasserstraßen und der angrenzenden Häfen berücksichtigt werden müsse unter Betrachtung mindestens folgender Risiken und Gefahrenpotentiale:

- Grundberührung eines LNG-Tankschiffes,
- Kollision mit einem oder mehreren LNG-Tankschiffen,
- Gefahren und Risiken beim Austreten von LNG,
- Bergung eines havarierten LNG-Tankschiffes

Weiterhin seien auch die Anfälligkeit des Vorhabens für die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen, soweit solche Risiken nach der Art, den Merkmalen und dem Standort des Vorhabens von Bedeutung sind, zu ermitteln. Entsprechende Untersuchungen seien bezogen auf alle Schutzgüter unbedingt anzustellen. Ferner würde der Abstand des vorgesehenen LNG-Inselanlegers zum Jade-Fahrwasser sehr gering ausfallen. Unter Einbeziehung der Schiffsbreiten (inkl. Fender zum Abpuffern) könne sich der Abstand der am LNG-Umschlag beteiligten Schiffe zum Fahrwasser um weitere 120 Meter auf weniger als 300 Meter (weniger als eine Schiffslänge von großen, im Jade-Fahrwasser verkehrenden Frachtschiffen und Öltankern) verkürzen. Dadurch sei es besonders wichtig, eine sehr sorgfältige Gefahrenprüfung durchzuführen, da bei möglichen Kollisionen nicht nur die FSRU betroffen sein könnte, sondern austretendes Flüssiggas auch in Interaktion mit umstehenden Gewerbe weitere Schäden hervorrufen könne.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Forderung nach Vorlage von weiteren Gutachten zurückzuweisen. Eine Analyse der Risiken und Gefahrenpotenziale für einlaufende und / oder ausgehende Q-Max-Tankschiffe, namentlich solche des laufenden Verkehrs, ist im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht durchzuführen (siehe hierzu auch die vorstehenden Ausführungen zum BImSchG-Verfahren). Welche Belange bei fachplanerischen Entscheidungen, die den Anforderungen des Abwägungsgebotes unterliegen, zu berücksichtigen sind, richtet sich nach dem Gegenstand, der Reichweite und den Auswirkungen der konkreten Planung<sup>151</sup>. Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsantrags sind allein die Ertüchtigungsmaßnahmen der wasserseitigen Infrastruktur, konkret die Errichtung des Anlegerkopfes und die Ausbaggerungen in der Liegewanne und im Zufahrtsbereich. Der Betrieb der FSRU, die Errichtung und der Betrieb der landseitigen Suprastruktur sowie die Errichtung und der Betrieb der Rohrleitung zwischen dem Anleger und dem Einspeisepunkt des Ferngasnetzes sind Gegenstände separater Zulassungsverfahren. Infolge dieser gesetzlich vorgesehenen Aufteilung des Gesamtvorhabens auf verschiedene Zulassungsverfahren sind Sicherheitsbelange konkret des Anlieferverkehrs durch Q-Max-Tankschiffe im Rahmen der Planfeststellung für den Gewässerausbau nicht näher zu berücksichtigen. Denn zu beachten ist, dass der laufende An- und Abfahrtsverkehr unmittelbar allein das FSRU und damit rechtlich den Gegenstand eines

---

<sup>151</sup> BVerwG, Beschl. v. 07.12.1988, 7 B 98/88, juris, Rn. 4.

anderen Vorhabens betrifft. Der Belang der Risiken und Gefahrenpotenziale durch die Bedienung des FSRU mit den Q-Max-Tankschiffen ist im vorliegenden Verfahren nicht abwägungserheblich.

Soweit in der Einwendung von der Situation eines LNG-Inselanlegers und einem dadurch nur noch geringfügigen Abstand zum Jade-Fahrwasser ausgegangen wird, wird darauf hingewiesen, dass bei der aktuellen Planung von NPorts von keinem LNG-Inselanleger auszugehen ist (Anm.: Die „Inselanleger-Situation“ traf in einem früheren Verfahren zu.), da der geplante Anlegerkopf unmittelbar an die bestehende UVG-Brücke anschließen wird. Ein durch eine Inselanlage verkürzter Abstand zum Jadefahrwasser wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde in diesem konkreten Fall nicht gesehen.

Selbst wenn man aber im Sinne einer weiten Betrachtungsweise auch mittelbare Auswirkungen in den Kreis der abwägungserheblichen Belange einbezieht, bedarf es der verlangten Risikoanalyse im vorliegenden Verfahren nicht. Denn in der fachplanungsrechtlichen Rechtsprechung ist es anerkannt, dass ein „Transfer“ der nach dem Grundsatz der umfassenden planerischen Konfliktbewältigung zu bewältigenden Aufgabe auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren zulässig ist, wenn eine sachgerechte Problemlösung in dem nachgelagerten Verfahren möglich ist<sup>152</sup>. Dies ist hier der Fall. Im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens für die FSRU, welches die Zulassung für die Errichtung und den Betrieb einer Anlage in einem Gewässer beinhaltet, ist es sowohl sachgerecht als auch möglich, den Verkehr der Tankschiffe sicherheitsfachlich zu bewerten und – soweit erforderlich – in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung entsprechende Schutzauflagen vorzusehen. Klarzustellen ist, dass nach dem Vorstehenden auch die Vorlage und Auslegung näherer fachlicher oder sachverständiger Untersuchungen zu den Risiken und Gefahrenpotenzialen des An- und Ablegeverkehrs der Q-Max-Tankschiffe im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich ist. Es genügt hier vielmehr, den möglichen Konflikt in Umrissen zu benennen.

Soweit die Schifffahrt durch den Bau des Anlegers oder auch durch die Vertiefungen der Liegewanne und eines Teils des Zufahrtsbereichs betroffen sein wird, werden diese Belange in diesem Planfeststellungsbeschluss thematisiert. Der Forderung von BUND / NABU, Gefahren für den Schiffsverkehr zu bewerten, wird insoweit - vorhabenrelevant - nachgekommen.

Im Übrigen ist die tatsächliche Durchführung von Simulationen der Schiffsverkehre im Bereich der Anlegerstrukturen an der UVG-Brücke der Planfeststellungsbehörde über das WSA bekannt gegeben worden. Insofern wird das Fehlen derartiger Unterlagen zurückgewiesen. Das WSA Weser-Jade-Nordsee hat der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass es bei der im Rahmen der Zulassung des vorzeitigen Beginns erteilten strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung vom 04.05.2022 (Nr. 08/22 des WSA Az. 3213GS3-213.3-SSG 08/22) gemäß § 31 WaStrG Erkenntnisse aus Gutachten und Simulationen aus früheren Verfahren, insbesondere aus den Planungen der Firma DFTG zur Errichtung eines LNG-Terminals am Voslapper Groden sowie aus dem damaligen Scoping-Verfahren des Unternehmens Uniper aus 2019, welches ebenfalls den Betrieb einer FSRU an der UVG-Brücke zum Gegenstand hatte, ausgewertet habe. Ergänzende aktuelle Simulationen (An- und Ablauf LNG-Terminal UVG 1) seien nach Vorgaben des WSA durchgeführt worden und bestätigten die Bewertungen des WSA in den vorausgegangenen Genehmigungsverfahren, dass der zusätzlich zu erwartende Schiffsverkehr das Jade-Revier nicht vor Probleme stelle. Die bereits vorhandenen Erkenntnisse würden für die Bewertung der Auswirkungen und Möglichkeiten für den zu erwartenden LNG-Verkehr auf der Jade und in der Ansteuerung ausreichen. Weitere Simulationen oder

---

<sup>152</sup> vgl. BVerwG, Urt. v. 23.02.2005, 4 A 5/04, Rn. 28.

Gutachten seien aus Sicht des WSA nicht erforderlich. Konkret habe das WSA folgende Gutachten herangezogen:

- Risikoanalyse der maritimen Aspekte (Bureau Veritas) Dezember 2007
- Risikoanalyse der maritimen Aspekte (Bureau Veritas) Dezember 2007 Teil 2: Kollisionsszenarien mit dem Anlegerkopf DFTG
- Hazard Identifikation for 265k FSRU Operations (Bureau Veritas) Juli 2019
- Maneuvering Simulation (Nautitec) Januar 2019
- Vertäugutachten (DHI) Januar 2019

Das WSA erwarte keine Probleme hinsichtlich der anzunehmenden zusätzlichen Schiffsverkehre. Das Fahrwasser der Jade sei ursprünglich für große Massengutschiffe (Großtanker und Bulk-Carrier mit bis zu 20 m Tiefgang) konzipiert und errichtet worden. Das Revier sei derzeit im Hinblick auf den Schiffsverkehr nicht ausgelastet und eine Auslastung sei auch unter Berücksichtigung des durch den Betrieb der LNG-Terminals zusätzlich anfallenden Schiffsverkehrs nicht zu erwarten.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keine Anhaltspunkte für eine abweichende Einschätzung. Der Planfeststellungsbehörde liegt aus dem o.g. früheren vergleichbaren Vorhaben des Unternehmens Uniper ein maritimer Sicherheitsbericht des Unternehmens DNV GL (Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd) vor<sup>153</sup>. Der Bericht teilt die Einschätzung des WSA. Dieser Bericht zieht das Fazit, dass aufgrund des verhältnismäßig geringen Tiefgangs der LNG-Carrier und der Beschaffenheit des Bodens in der Jademündung (sandige Böden, keine Felsen) eine Grundberührung mit Gasfreisetzung als Folge als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt wird. Im Falle einer Kollision mit anderen Schiffen oder dem Anleger sei es ebenfalls unwahrscheinlich, dass LNG oder Gas freigesetzt werde, da hierzu nicht nur die Doppelhülle des Schiffsrumpfs beschädigt werden, sondern zusätzlich auch die Zerstörung der äußeren und inneren Membran des LNG-Tanks erfolgen müsse, damit es zu einer Leckage komme. Zusammenfassend sei festzustellen, dass eine Kollision mit Beteiligung der FSRU oder eines LNG-Carriers sehr gering sei und ein Austritt von LNG- bzw. Gas im Falle einer Kollision nur unter extrem ungünstigen Voraussetzungen eintreten könne. Darüber hinaus gibt es nach dem Ergebnis des maritimen Sicherheitsberichts eine Reihe Faktoren und Bedingungen im Rahmen des Vorhabens, die die Wahrscheinlichkeit einer Kollision noch weiter reduzieren werden:

- Der Abstand der Fahrrinne zur FSRU beträgt ca. 450 m (Anm. Dieser Wert bezog sich auf das ursprüngliche Vorhaben von Uniper, bei welchem die UVG-Brücke verlängert werden sollte. Beim aktuellen Vorhaben beträgt der Abstand zur Fahrrinne sogar ca. 1.000 m) und erlaubt somit grundsätzlich eine ungefährdete Vorbeifahrt sämtlicher anderer Schiffe. Zudem erlaubt der Abstand gegebenenfalls die zeitgerechte Einleitung entsprechender Gegenmaßnahmen zur Vermeidung einer möglichen Kollision.
- Alle großen Schiffe (>50.00DWT) fahren in der Fahrrinne.
- Die Fahrrinne verläuft parallel zur FSRU, und somit führt jeder Kurs eines vorbeifahrenden Schiffes planmäßig mit ausreichendem Abstand an der FSRU vorbei.
- Vorbeifahrende Schiffe fahren üblicherweise bei reduzierter Geschwindigkeit. Schnell fahrende Schiffe würden im Falle einer Kollision in spitzem Winkel auf die FSRU auf-treffen.
- Sämtlicher Schiffsverkehr im Revier wird durch die Verkehrszentrale Wilhelmshaven (VTS = Vessel Traffic System) überwacht und geregelt. Falls erforderlich werden schiff-

---

<sup>153</sup> DNV GL, Maritimer Sicherheitsbericht für das geplante LNG Terminal in Wilhelmshaven, 2021 S. 34 ff.

fahrtspolizeiliche Verfügungen durch die Verkehrszentrale im Einzelfall gem. SeeSchStrO erlassen, die entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse Regelungen über Vorfahrt, Überholen, Begegnen, Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten umfassen können.

- Insbesondere für große Schiffe besteht die Pflicht zur Annahme von Lotsen gemäß der „Verordnung über die Verwaltung und Ordnung der Seelotsreviere Weser I und Weser II/ Jade“.<sup>154</sup>
- Nach § 30 Abs. 3 SeeSchStrO müssen große Tanker (mit mehr als 16,5 m Tiefgang) ab Tonne 33 die Begleitung von Schleppern mit einer Nennpfaulzugleistung von insgesamt mindestens 45 t annehmen.
- An Bord der FSRU wird eine ständige VHF-Wache Dienst tun und den Schiffsverkehr überwachen.
- Für Notfälle wie unplanmäßiges Verlassen des Kurses von Schiffen oder nicht erfolgreicher Manöver und resultierender drohender Kollision eines Schiffs mit der FSRU kann das betroffene Schiff diverse Gegenmaßnahmen einleiten, wie z.B. die Maschine(n) stoppen oder im Extremfall auch rückwärts laufen lassen, bei Versagen der Ruderanlage auf eine zweite Ruderanlage umschalten, Anker werfen oder die Nutzung von Schleppern in Erwägung ziehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben somit auch mit den Belangen der Schifffahrt vereinbar.

#### B.II.3. d) ff) Belange der Sicherheit und Ordnung in Häfen

Kriterien für die Sicherheit und Ordnung in den Häfen sind zunächst dem Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetz (NHafenSG) in Verbindung mit der Nds. Hafenordnung (NHafenO) zu entnehmen. Darüber hinaus gelten in der Regel ergänzend Hafenbenutzungsvorschriften.

#### Hafenbereich Wilhelmshaven - Umschlaganlage Voslapper Groden

Der geplante Anleger liegt in dem durch Allgemeinverfügung zur Festlegung des Hafenbereichs Wilhelmshaven - Umschlaganlage Voslapper Groden (INEOS Terminal) (Bek. d. MW v. 17. 10. 2007 - 45 30401-1.3.5/6 r-) festgelegten Hafenbereich unmittelbar vor dem bestehenden Anleger 1 der UVG. Für die bisher schon genutzte UVG-Brücke wie auch für die übrigen Hafenanlagen von Wilhelmshaven und Hooksiel existiert schon eine Hafenbetriebsordnung mit Benutzungsvorschriften für die vorgenannten Häfen (HBV-WHV) vom 01.01.2009<sup>155</sup>.

Die Hafenbehörde beabsichtigt, den entsprechenden Landeshafenbereich an der UVG-Brücke im Hinblick auf die geplanten Erweiterungen am Anleger 1 künftig im Rahmen einer Allgemeinverfügung sachgerecht anzupassen. Ausweislich der Stellungnahme des zuständigen Hafenskapitäns werden alle rechtlichen Vorgaben gemäß der Nieders. Hafenordnung und dem Nieders. Hafensicherheitsgesetz auch für den künftigen, dann neu festgesetzten Hafenbereich an der UVG-Brücke gelten.

---

<sup>154</sup> DNV GL, aaO, 2021, S. 32 ff.

<sup>155</sup> Verweis auf die HBV-WHV vom 08.08.2008 von Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG m. W. v. 01.01.2009 erlassen – LINK: [http://p141763.mittwaldserver.info/fileadmin/user\\_upload/Hafen/Wilhelmshaven/2009-01-01-HBV%20WHV.pdf](http://p141763.mittwaldserver.info/fileadmin/user_upload/Hafen/Wilhelmshaven/2009-01-01-HBV%20WHV.pdf) – abgerufen mit Stand vom 06.09.2022

Konzepte für eine Hafenbenutzungsordnung und für die Kennzeichnung des Anlegers seien bereits von der TdV erarbeitet worden; diese sollen dem WSA und der Hafenbehörde zeitnah vorgelegt werden. Hierzu gehört nach Auffassung der WSV und der Planfeststellungsbehörde auch die Erstellung und Abstimmung von Alarm- und Notfallplänen. Damit diese vorgenannten Unterlagen zeitnah erstellt, abgestimmt und auch verpflichtend eingeführt werden, wurden entsprechende Nebenbestimmungen unter lfd. Nr. A.IV.4.4.12 bis A.IV.4.4.14 verfügt.

#### Hafenbereiche Wilhelmshaven (Innerer Hafen von Wilhelmshaven [Braunschweigkai]) - Im Übrigen wie z. B. JadeWeserPort, Anlegebrücke der NWO, Niedersachsenbrücke, Anleger der Firma HES

Im inneren Hafen von Wilhelmshaven steht insbesondere am Braunschweigkai eine Fläche von bis zu 2,5 ha alternativ für Lager- und Montageflächen zur Verfügung.

Der Hafenbereich des JadeWeserPorts<sup>156</sup> wird in Teilbereichen (Projekt Pier) zur Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche, für Lager- und Vormontageflächen sowie zum Umschlag u. a. für die Rohrpfähle genutzt.

Für die vorgenannten Hafenbereiche findet nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls die Hafenbetriebsordnung mit Benutzungsvorschriften für die vorgenannten Häfen (HBV-WHV) vom 01.01.2009 Anwendung. Weitergehende, anzupassende oder zusätzliche Regelungen für die Sicherheit und Ordnung in den Häfen im Sinne der Hafenbetriebsordnung sind von keinem der beteiligten Träger öffentlicher Belange oder etwaigen privaten Dritten vorgetragen worden. Soweit sicherheits- und / oder ordnungsrelevante Gesichtspunkte an den einzelnen Anlegerstrukturen in den Hafenbereichen Wilhelmshaven geregelt werden müssen, bleiben diese zunächst den privatrechtlichen Absprachen bzw. Verträgen (siehe hierzu auch die Ausführungen im Kapitel B.II.3. d) kk) dieses Planfeststellungsbeschlusses) vorbehalten; darüber hinaus werden die erforderlichen Regelungen zur Einhaltung der Sicherheit und Ordnung in den Häfen von der zuständigen Hafenbehörde des Landes Niedersachsen sowie von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes geregelt.

#### (Außen)Hafen Hooksiel

Der Außenhafen Hooksiel befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur UVG-Brücke. Dort werden in geringem Maß Baustelleneinrichtungs-, Lager- und Vormontageflächen vorgehalten. Ansonsten soll der Außenhafen Hooksiel im Rahmen der Umsetzung des Bauvorhabens vorwiegend für den Personentransport und zur Betankung genutzt werden<sup>157</sup>. Die Sicherheit und Ordnung des Außenhafens Hooksiel wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Hinsichtlich der von der Gemeinde Wangerland in ihrer Stellungnahme vorgetragene Bedenken zu den Auswirkungen des Vorhabens auf den Hafen Hooksiel wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter B. II. 3 d) II) Belange der Nachbargemeinden verwiesen.

#### Hafen Fedderwardsiel

Die Sicherheit und Ordnung des Hafens Fedderwardsiel wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Im Hinblick auf die Stellungnahme der Gemeinde Butjadingen zu den befürchteten negativen Auswirkungen des Vorhabens auf den

---

<sup>156</sup> siehe Kap. 5.2, S. 29 des Erläuterungsberichts

<sup>157</sup> siehe Ausführungen im Kap. 5.2, S. 31 des Erläuterungsberichts

Hafen Fedderwardsiel wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter B. II. 3 d) II) Belange der Nachbargemeinden verwiesen.

#### B.II.3. d) gg) Belange der Wasserwirtschaft

Der planfestgestellte Gewässerausbau steht bei Beachtung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang und die im vorliegenden Beschluss gesondert erlaubten Gewässerbenutzungen sind zweckmäßig und verhältnismäßig. Die Belange der Wasserwirtschaft wurden im Rahmen der oben durchgeführten Prüfung der zwingenden rechtlichen Vorgaben bereits umfassend gewürdigt.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung nach § 6 WHG sowie der Konkretisierungen des Bewirtschaftungsauftrages für Küstengewässer (§§ 27 bis 31, 44 WHG) hat die zuständige Behörde gemäß § 12 Abs. 2 WHG unter Beachtung der allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätze der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit die öffentlichen Belange wasserwirtschaftlicher Art gegen die Interessen der TdV abzuwägen.

Im vorliegenden Fall lassen sich keine Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der Erlaubnis zum Einbringen des Baggergutes auf die Klappstelle 01 erkennen, insbesondere da die beantragten Baggergutverklappungen mit den Bewirtschaftungszielen des WHG vollständig vereinbar sind.

Die TdV hat hier ein Interesse daran, die erforderlichen Verklappungen durchzuführen, durch die der Gewässerausbau und der geregelte Betrieb sowie die Erreichbarkeit des neuen Anlegerkopfes gewährleistet wird. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine wasserrechtlichen Belange ersichtlich, die für sich oder im Zusammenhang mit anderen Belangen geeignet sind, das in § 3 LGG herausgestellte herausragende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens zu überwinden. Zusammenfassend ist das Interesse der TdV mit den wasserwirtschaftlichen Interessen der Allgemeinheit vereinbar, so dass die wasserrechtliche Erlaubnis im Einklang mit dem Bewirtschaftungsermessen steht und deshalb erteilt werden konnte. Nach alledem ist die Erlaubniserteilung nach Ausübung des Bewirtschaftungsermessens auch verhältnismäßig.

#### Zu den Stellungnahme und Einwendungen:

BUND / NABU trägt vor, dass die Klappstelle 01 durch die WSV am intensivsten genutzt werde. Seit dem Jahr 1999 würde dort jährlich durchschnittlich eine Menge von 1,7 Mio. m<sup>3</sup> Baggergut verklappt. Die erwartete Menge des Baggerguts durch die initiale Baggerung sei mit ca. 800.000 m<sup>3</sup> die Hälfte der jährlichen Durchschnittsmenge, wodurch die Klappstelle und die umgebene Meeresumwelt zusätzlich stark belastet werden würde. Durch Baggerungen und Verklappung komme es zu einer permanenten Anreicherung von Schlick im Bereich der Jade. „Schlickfahnen“, die durch Baggerarbeiten entstünden, drifteten ab und gefährdeten die empfindlichen Ökosysteme der Ästuare. Der Schlick wirke sich besonders auf die Wasserqualität und den Sauerstoffgehalt des Wassers aus. Im Bereich der Jade befänden sich Abschnitte, die als Kompensationsmaßnahmen für den Jade-Weser-Port zur Verfügung gestellt worden seien und als wichtige Reproduktionsstätten für Fischfauna und Miesmuscheln dienten. Daher sei sicherzustellen, dass die Baggerungen keinen negativen Einfluss hätten und den Zielen der Kompensation nicht entgegenstünden. Vielmehr sei ein übergeordnetes Sedi-mentmanagementkonzept im Jadebereich erforderlich.

Die TdV hat erwidert, dass die Standardabweichung der untergebrachten Volumina auf der Klappstelle 01 seit 1999 ca. 1,3 Mio. m<sup>3</sup> betrage, so dass die Menge der Initialbaggerung innerhalb der durchschnittlichen Schwankungsbreite der Nutzung der Klappstelle liege und keine außergewöhnliche Belastung darstelle. Die ermittelte Sedimentbilanz der Klappstelle 01 zeige, dass dort abgelagertes Material auch weitgehend auf der Klappstelle verbleibe. Auf der Klappstelle 01 werde fast ausschließlich nicht-bindiges Baggergut untergebracht, das dort im Wesentlichen auch zur Ablagerung komme. Daher entsprächen die Bodensedimente in der Zusammensetzung auch weitgehend dem Baggergut. Großräumige und langfristige Erhöhungen der Schwebstoffgehalte durch nicht-bindiges Baggergut könnten für alle Klappstellen ausgeschlossen werden, da dieses Baggergut rasch absinke, sich ablagere oder sohnah transportiert werde. Im Übrigen obliege die Klappstellenbewirtschaftung dem WSA Weser-Jade-Nordsee, welche die Klappstelle der TdV zur Unterbringung des Baggergutes zugewiesen habe.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht nicht die Gefahr einer permanenten Anreicherung von Schlick im Bereich der Jade durch die beantragte Maßnahme. Nach Abschluss der Initialbaggerungen wird nur noch von einer relativ geringen Unterhaltungsbaggermenge von 30.000 m<sup>3</sup> (LRA) pro Jahr ausgegangen, die auf die Klappstelle 01 verbracht werden muss. Außerdem handelt es sich bei dem Baggergut der Initialbaggerung überwiegend um Fein- und Mittelsande<sup>158</sup>, und nicht um Schlick. Die Kompensationsmaßnahme des Jade-Weser-Ports liegt im Langwarder Groden im südlichen Jadebusen und steht in keinem räumlichen Zusammenhang mit der Maßnahme. Die Klappstelle 01 ist von allen Klappstellen im Bereich der Jade am weitesten entfernt von Natura-2000-Gebieten sowie von anderen Anlegern oder Häfen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist die Klappstelle 01 im Vergleich zu den anderen bestehenden Klappstellen in der Jade am besten geeignet, schädliche Auswirkungen durch das Einbringen von Baggergut auf Natura-2000-Gebiete, auf die Fischerei sowie auf anderen Häfen zu vermeiden. Im Übrigen ist die Gestaltung und Umsetzung eines Sedimentmanagementkonzepts nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und auch im Hinblick auf die Belange des Naturschutzrechts - wie es die Prüfungen zum Naturschutzrecht darlegen - nicht erforderlich. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass der Gewässerausbau Konflikte hervorruft, die der Einrichtung eines Sedimentmanagementkonzepts in der Jade entgegenstehen.

#### B.II.3. d) hh) Belange des Küstenschutzes

Das wasserrechtlich zu beurteilende Vorhaben des Gewässerausbaus befindet sich durchweg im Bereich des Küstengewässers. Die sich am Rande des Küstengewässers landseitig befindlichen Küstenschutzbauwerke / Deichkörper werden von der Umsetzung der wasserseitigen Baumaßnahmen nicht berührt. Lediglich bei unvorhersehbaren Störungen des Bauablaufs oder im Falle von schweren Sturmfluten mit Orkanböen oder sonstigen vergleichbaren widrigen Wetterverhältnissen könnte eine Betroffenheit der Küstenschutzbauwerke für die Planfeststellungsbehörde vorstellbar sein. Wegen der grundsätzlichen Beachtung der Belange des Küstenschutzes sind zu der Vorhabensplanung insbesondere die unteren Deichbehörden der an das Vorhaben angrenzenden Kommunen sowie der III. Oldenburgische Deichband um Stellungnahme gebeten worden. Sowohl der III. Oldenburgische Deichband mit seinen Stellungnahmen vom 20.06.2022 und 14.07.2022 wie auch die unteren Deichbehörden des Landkreises Wesermarsch mit den Stellungnahmen vom 23.06.2022 und 20.07.2022 sowie der Stadt

---

<sup>158</sup> siehe hierzu Unterlage 20, Erläuterungsbericht, S. 17

Wilhelmshaven mit den Stellungnahmen vom 06.07.2022 bzw. 08.07.2022 und vom 28.07.2022 haben keine Bedenken gegen das beantragte Vorhaben erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde stellt daher fest, dass Belange des Küstenschutzes von dem wasserseitig geplanten Vorhaben unmittelbar nicht betroffen sind. Für den Fall unvorhergesehener Störungen im Bauablauf und für den Fall äußerst widriger Wetterverhältnisse sind zur frühzeitigen Abwendung etwaiger an den Küstenschutzbauwerken entstehender Schäden entsprechende Nebenbestimmungen unter lfd. Nr. A.IV.3. verfügt worden.

B.II.3. d) jj) Belange der Suprastruktur und der FSRU (u. a. brand- und störfallrechtliche Belange)

Die vorliegende Entscheidung sowie das vorgängig geführte Verfahren ist ausgerichtet auf die wasserrechtliche Planfeststellung einer Gewässerausbaumaßnahme, in der Regelungen zur Suprastruktur (Anm.: eines Hafens bzw. einer infrastrukturellen Hafenanlage) sowie zum gewerberechtl. Produktionsbetrieb einer immissionsschutzrechtlich zu beurteilenden FSRU nicht enthalten sind. Etwaige Belange, die mit der Suprastruktur und der FSRU im Zusammenhang stehen oder von den Trägern öffentlicher Belange oder Einwendern vorgetragen wurden, bleiben dem immissionsschutzrechtlichen Verfahren beim GAA vorbehalten und werden demzufolge hier nicht behandelt.

Ungeachtet dessen sind nach den Angaben der TdV die vorliegenden eigenständigen Unterwasserschallemissionen der FSRU nach den Untersuchungen von Müller-BBM (2020) aufgrund der nicht möglichen Trennung der insgesamt zu erwartenden betrieblichen Unterwasserschallemissionen (Anlegerbetrieb, weiterer FSRU-Betrieb) im Antrag zumindest hinsichtlich der zu erwartenden Gesamtschallintensitäten bereits mitberücksichtigt worden. Auf diesen Grundlagen erfolgte die weitergehende Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen auf die Meeresumwelt. Die Planfeststellungsbehörde hält die von der TdV hinzugezogenen Grundlagen als hinreichend belastbar und für geeignet, diese im immissionsschutzrechtlichen Verfahren bzgl. des Einsatzes der FSRU näher zu betrachten.

Die Einwenderin Nr. 2 hat in ihrer Einwendung vom 26.07.2022 vorgetragen, dass ihr Betrieb an der UVG-Brücke Bestandteil des Betriebsbereichs der oberen Klasse im Sinne der StörfallV (12. BImSchV) sei. Durch das Hinzutreten eines weiteren Betriebsbereichs der oberen Klasse in unmittelbarer Nähe sei es denkbar, dass sich das Erfordernis zusätzlicher Schutzvorkehrungen ergebe, um den Bestandsbetrieb der Einwenderin Nr. 2 vor den vom FSRU-Betrieb ausgehenden Gefahren hinreichend zu schützen.

Die TdV hat erwidert, dass die Einwendung das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren der FSRU/Suprastruktur betreffe. Diese sei nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation im Ergebnis an. Zwar müssen nach der Rechtsprechung unter Hinweis auf den Grundsatz der Konfliktbewältigung im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte bewältigt und einer Lösung zugeführt, allerdings gilt dieser Umfang vollumfänglich nur dann, wenn die endgültige Problemlösung nicht auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren verlagert wird, in dem die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist<sup>159</sup>. Vorliegend wird der Betrieb der FSRU sowie die Suprastruktur im Rahmen eines immissionsschutzrechtlichen

---

<sup>159</sup> OVG Hamburg, Urt. v. 12.05.2021, Az.: 1 Bf 492/19.

Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung geprüft. Auflagen zum Schutz der Belange der Einwenderin Nr. 2 können im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren verfügt werden. Die Konflikte der FSRU und der Suprastruktur können somit vollumfänglich in dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren gelöst werden. Der Grundsatz der Konfliktbewältigung beschränkt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für das hiesige wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren im Hinblick auf den Betrieb der FSRU und die Suprastruktur im Wesentlichen darauf, dass im Planfeststellungsverfahren nur zu prüfen ist, ob der Betrieb "grundsätzlich" mit den Anforderungen des Immissionsschutzrechts vereinbar ist<sup>160</sup>. Im Rahmen der Planfeststellung sind daher nicht sämtliche im Zusammenhang mit der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung der Suprastruktur aufkommenden und vorgebrachten Einwände und Konflikte zu lösen. Erforderlich ist lediglich eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung<sup>161</sup>. Eine solche immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung liegt für die FSRU und die Suprastruktur vor. Das staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg hat mit Bescheid vom 01.07.2022 (Az.: 31.15-40211/1-9.1.1.1 OL 22-048-01) für die FSRU und die Suprastruktur die Zulassung des vorzeitigen Beginns gemäß § 8a BImSchG erteilt. In diesem Zusammenhang ist eine vorläufige Gesamtbeurteilung durch das Gewerbeaufsichtsamt erfolgt und die Behörde geht davon aus, dass die endgültige Genehmigung erteilt werden wird. In der Entscheidung zur Zulassung des vorzeitigen Beginns vom 01.07.2022 hat sich das GAA auch mit dem voraussichtlichen Betriebslärm der FSRU beschäftigt, dessen Betrachtung von verschiedenen Stellen auch für das vorliegende Planfeststellungsverfahren gefordert wurde. Das GAA verweist in seinem Bescheid zur Zulassung des vorzeitigen Beginns vom 01.07.2022 auf die mit den Antragsunterlagen im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren vorgelegte Immissionsprognose der Müller-BBM GmbH, die zu dem Ergebnis kommt, dass beim Betrieb der FSRU vor der Umschlagsanlage Voslapper Groden (Anleger 1) an den nach der TA Lärm zu beurteilenden maßgeblichen Immissionsorten mit einer Ausnahme die Immissionsrichtwerte eingehalten würden. Die mitgeteilte Überschreitung resultiere dabei aus der bestehenden Vorbelastung durch benachbarte Windkraftanlagen, das zur Genehmigung gestellte Vorhaben sei nicht ursächlich. Das Vorliegen der nachbarschützenden Genehmigungsvoraussetzungen im Hinblick auf die Lärmsituation könne als gegeben angesehen werden. Auch seien keine sonstigen relevanten Immissionen im Sinne von Erschütterungen, Licht o.ä. im bestimmungsgemäßen Betrieb der FSRU zu erwarten. Auch in den zum wasserrechtlichen Planfeststellungsantrag gehörenden Unterlagen wurden die bei Betrieb des LNG-Terminals zu erwartenden Luftschallimmissionen im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens<sup>162</sup> entsprechend beurteilt und im UVP-Bericht<sup>163</sup> in Bezug auf das Schutzgut Mensch als unerheblich nachteilig bewertet. Soweit in der schalltechnischen Beurteilung im Vergleich der Lärmkontingenzwertwerte der DFTG-Fläche eine geringfügige Erhöhung um 0,02 dB der Gesamtbelastung nachts in der schalltechnisch ungünstigsten Planvariante (2025-2) der schalltechnischen Machbarkeitsstudie ohne relevante Auswirkung festgestellt wird, hat die Stadt Wilhelmshaven als zuständige Baubehörde der Verträglichkeit und Zulässigkeit der Erhöhung im Rahmen der Behördenbeteiligung nicht widersprochen.

---

<sup>160</sup> Vgl. Stürer, in: Stürer/Probstfeld, Die Planfeststellung, 2. Aufl. 2016, Kap. B Rn. 1609; OVG Bremen, Urt. vom 11.01.2005, 1 D 224/04, NJOZ 2005, 4780, 4792.

<sup>161</sup> OVG Bremen, Urt. v. 11.01.2005, Az.: 1 D 224/04, NJOZ 2005, 4780, 4792.

<sup>162</sup> Planunterlage 9: Schalltechnische Beurteilung des Anlagenbetriebs, Notiz Nr. M169936/04 - zur internen Vorabinformation, Müller-BBM GmbH, 18.05.2022

<sup>163</sup> Planunterlage 16: UVP-Bericht, IBL/BioConsult, 04.07.2022, Kap. 2.2.1, Seite 18 f.

Eine weitergehende Erörterung sämtlicher sich eventuell im Zusammenhang mit dem Betrieb der FSRU und der Suprastruktur ergebender Konflikte ist an dieser Stelle aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren weder rechtlich geboten noch aus Gründen des Rechtsschutzes erforderlich. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf das vom BUND / NABU vorgetragene Brand- und Explosionsrisiko von LNG-Terminals. Auch diese Risiken sind im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens zu behandeln. Das GAA hat in seinem Bescheid zur Zulassung des vorzeitigen Beginns gemäß § 8a BImSchG vom 01.07.2022, Az. 31.15-40211/1-9.1.1.1 OL 22-048-01, ausgeführt, dass die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Anlagensicherheit und den Schutz vor Brand- und Explosionsgefahren gegeben sein wird. Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Prognose unzutreffend war.

Das GAA hat seine Prognose vielmehr in seiner E-Mail vom 10.08.2022 zur immissionsrechtlichen Vorausbeurteilung bestätigt, indem es ausführt, dass weiterhin keine Aspekte erkennbar seien, die gegen eine Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach §§ 4 und 10 BImSchG sprechen würden. Das GAA gehe daher nach wie vor davon aus, dass die die Genehmigung nach BImSchG erteilt werden könne. Vor dem Hintergrund dieser Einschätzungen des GAA geht auch die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die immissionsschutzrechtliche Genehmigung nach §§ 4 und 10 BImSchG durch das GAA erteilt werden kann.

#### B.II.3. d) kk) Belange der benachbarten Jadeanlieger

Im Rahmen der Abwägung sind die Belange der benachbarten Jadeanlieger zu berücksichtigen. Die UVG-Brücke befindet sich zwar im Eigentum der TdV, allerdings bestehen vertraglich vereinbarte Nutzungsrechte an der Brücke. Die Firma DFTG verfügt über Nutzungsrechte an der UVG-Brücke, die aktuell jedoch nicht ausgeübt werden. Außerdem verfügt die Einwenderin Nr. 2 über vertraglich vereinbarte Nutzungsrechte an der Brücke, welche sie teilweise auch ausübt. Die Überlassung von Nutzungsrechten an die Einwenderin Nr. 2 wurde im Jahr 1982 zwischen der Einwenderin Nr. 2 und der TdV - bzw. zwischen den jeweiligen Rechtsvorgängerinnen – vertraglich vereinbart. Die Einwenderin Nr. 2 nutzt die UVG-Brücke zum Umschlag von Roh- und Zwischenprodukten für die PVC-Produktion. In Ihrer Einwendung vom 26.07.2022 trägt die Einwenderin Nr. 2 u. a. vor, dass aufgrund der geplanten Nutzung der UVG-Brücke zur Anlandung von LNG umfangreiche Abstimmungen mit dem Unternehmen Uniper stattfinden müssten, welches TdV zum Betrieb der FSRU im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren ist. Die umfangreichen Abstimmungen seien sehr komplex. Der erforderliche Zeitaufwand müsste daher vergütet werden. Weiterhin müsse die Einwenderin Nr. 2 zukünftig vorhabenbedingt weitere Aufgaben übernehmen. Für den Bereich der UVG-Brücke, dessen Nutzung ihr vertraglich zugesichert worden sei, sei sie bisher die alleinige Betreiberin des Hafenbetriebs. Es sei aus ihrer Sicht nicht sinnvoll, wenn mit dem Unternehmen Uniper ein zweiter Hafenbetreiber nach außen in Erscheinung trete. Vor diesem Hintergrund befinde sie sich mit Uniper in Verhandlungen zum Abschluss eines Betriebsführungsvertrages. Für die Übernahme von zusätzlichen Aufgaben im Zuge des Abschlusses des Betriebsführungsvertrages sei sie zu entschädigen.

Die TdV des Vorhabens hat erwidert, dass im Hinblick auf die geltend gemachten Entschädigungsforderungen Adressat der Einwendung nicht die TdV, sondern das Unternehmen Uniper sei. Uniper sei nicht Beteiligte des Planfeststellungsverfahrens. Auch nach dem Grundsatz der Konfliktbewältigung, der im Planfeststellungsverfahren gelte, müsse sich im Planfeststellungsverfahren nicht mit Einwendungen auseinandergesetzt werden, die in einem zeitlich nachfol-

genden Genehmigungsverfahren - hier das immissions-schutzrechtliche Genehmigungsverfahren - zu erheben sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Erwiderung an. Die Einwendung betrifft hinsichtlich der geforderten Entschädigungsleistungen das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren. TdV des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist NPorts. Das Unternehmen Uniper, gegen welches die Einwenderin Nr. 2 ihre Forderungen richtet, ist hingegen Vorhabensträgerin im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren, so dass die Einwenderin Nr. 2 aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gehalten ist, im Hinblick auf die vorgetragenen Entschädigungsforderungen ihre Einwendung im dortigen Verfahren zu erheben.

Die Einwenderin Nr. 2 trägt ferner vor, dass das Vorhaben substantiell in ihre vertraglich vereinbarten Nutzungsrechte eingreife. Im Nutzungsvertrag aus dem Jahr 1982 sei die Einwenderin Nr. 2 der ihr zugeordnete Teil der UVG-Brücke, der mehrere Anleger (Anleger 1 bis 3) enthalte, zur alleinigen Nutzung überlassen worden. Durch das Vorhaben werde das ihr vertraglich vereinbarte Nutzungsrecht nicht nur im Hinblick auf den Anleger 1, sondern auch im Hinblick auf die seeseitig zugewiesenen Wasserflächen vereitelt. Der Anleger 1, in dessen Nähe der Anlegerkopf für die FSRU errichtet werden solle, könne zukünftig nicht mehr angefahren werden. Zwar werde der Anleger 1 von der Einwenderin Nr. 2 derzeit nicht genutzt, allerdings sei der Anleger Teil des ISPS-Bereichs. Er unterliege der Hafenenutzungsordnung und bislang der Verkehrssicherungspflicht der Einwenderin Nr. 2. Die Einwenderin Nr. 2 trägt vor, sie habe zwar am 18.07.2022 mit der TdV eine vertragliche Vereinbarung zum Verzicht der Ausübung von Nutzungsrechten am Anleger 1 sowie zur Anpassung von ursprünglich vereinbarten Pflichten (u. a. Beleuchtung, Bewachung, Verkehrssicherungspflicht etc.) getroffen, allerdings sei diese Vereinbarung befristet auf die Abnahme der Baumaßnahme. Für den Zeitpunkt nach Abnahme der Baumaßnahme befinde sich die Einwenderin Nr. 2 in Vertragsverhandlungen mit der TdV, allerdings liege noch keine finale Vertragsvereinbarung vor. Im Hinblick auf die bereits im Zuge der Baumaßnahmen eingetretene faktische Unmöglichkeit zur Nutzung des Anlegers 1 verlange sie eine Reduzierung des vertraglich vereinbarten Nutzungsentgeltes um bis zu 1/3. Die TdV hat erwidert, dass aktuell die Einwenderin Nr. 2 über kein Nutzungsrecht des Anlegers mehr verfüge, da die Einwenderin Nr. 2 in der vertraglichen Vereinbarung vom 18.07.2022 auf das Nutzungsrecht am Anleger 1 verzichtet habe. Außerdem befinde sich die TdV als Eigentümerin der UVG in intensiven Vertragsverhandlungen mit der Einwenderin Nr. 2 hinsichtlich der Nutzung des Anlegers 1 nach Auslaufen der befristeten vertraglichen Vereinbarung vom 18.07.2022. Ziel sei die dauerhafte Änderung des Nutzungsvertrages aus dem Jahr 1982. Die TdV sei zuversichtlich, dass eine Änderung des Nutzungsvertrages gelingen werde.

Der Forderung der Einwenderin Nr. 2, das Nutzungsentgelt um bis zu 1/3 zu reduzieren, da sie den Anleger 1 nicht mehr nutzen könne, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Zum jetzigen Zeitpunkt verfügt die Einwenderin Nr. 2 über kein vertraglich vereinbartes Nutzungsrecht mehr, da sie in der vertraglichen Vereinbarung mit der TdV vom 18.07.2022 auf das Nutzungsrecht für den Anleger 1 verzichtet hat. Der Umstand, dass das Nutzungsrecht möglicherweise - sofern es nicht vor Abschluss der Baumaßnahme zu einer Änderung des Nutzungsvertrages aus dem Jahr 1982 hinsichtlich der Nutzung des Anlegers 1 kommen – wiederaufleben wird, ist im Planfeststellungsbeschluss nicht näher zu betrachten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das Wiederaufleben des Nutzungsrechts am Anleger 1 nach Ablauf der Befristung des Vertrages vom 18.07.2022 zivilrechtlich zwischen der Einwenderin Nr. 2 als Pächterin und der TdV als Eigentümerin der UVG-Brücke zu regeln. Eine zivilrechtliche Lösung bzw. Durchsetzung des geltend gemachten Anspruchs ist aus Sicht

der Planfeststellungsbehörde naheliegend, so dass auch aus dem Grundsatz der Konfliktbewältigung im Planfeststellungsbeschluss keine ausdrückliche Regelung geboten ist.

Die Einwenderin Nr. 2 trägt weiterhin vor, dass sie für den Brandschutz ihrer Verladeeinrichtungen und ihrer Suprastruktur auf der UVG-Brücke zuständig sei. Sie könne aber keine darüberhinausgehenden Aufgaben für die Errichtungsarbeiten der TdV oder anderer Baustellen an der UVG übernehmen. Der TdV sei daher aufzugeben, die von ihr vorgesehenen Brandschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Rettung verletzter Personen zu beschreiben. Die TdV hat erwidert, dass sie ein Brandschutzkonzept am 21.06.2022 der Einwenderin Nr. 2 (und als weitere Teilnehmer: Gewerbeaufsichtsamt, städt. Feuerwehr, NLBKN und Uniper) vorgestellt habe. Eine Gefährdungsbeurteilung für die Baumaßnahme am Anleger 1 der UVG liege vor und sei gemäß der Nebenbestimmungen 4.1 und 4.5 des Bescheides der Planfeststellungsbehörde zum vorzeitigen Beginn dem Gewerbeaufsichtsamt am 22.06.22 übersandt worden. Das Gewerbeaufsichtsamt habe ihr die Erfüllung der v. g. Nebenbestimmungen am 20.07.2022 telefonisch bestätigt. Eine zusätzliche Berücksichtigung der Betriebe der Einwenderin Nr. 2 an den Anlegern 2 und 3 und auf dem gesamten Schiffsanleger in der Gefährdungsbeurteilung werde abgelehnt, da diese Bereiche nicht von der Baumaßnahme betroffen seien. Die vorgesehenen Brandschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Rettung verletzter Personen für die Errichtungsarbeiten seien außerdem in einem mit der städt. Feuerwehr abgestimmten Rettungskonzept beschrieben worden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der TdV an, dass die vorgebrachten Forderungen in der von der TdV beschriebenen Weise erfüllt wurden.

#### B.II.3. d) II) Belange der Nachbargemeinden / des Tourismus / der Anwohner

Von Seiten der Gemeinden Butjadingen und Wangerland ist eingewandt worden, dass sich das Vorhaben negativ auf die Belange der Anwohner und touristische Belange auswirken würde. Die Gemeinde Wangerland hat in ihrer Stellungnahme vom 05.07.2022 vorgetragen, dass insbesondere der Ortsteil Hooksiel negativ vom Vorhaben betroffen wäre. Der Außenhafen Hooksiel sowie der Badestand von Hooksiel befänden sich in unmittelbarer Nähe zum geplanten Vorhaben. Der Außenhafen habe eine besondere Bedeutung für die Seenotrettung, welche von Hooksiel aus die Seenotrettung für die Bereiche in der südlichen Jade bis nach Wilhelmshaven und nördlich von Mellum, Minsener Oog und Wangerooge bis weit in die Deutsche Bucht sicherstelle. Außerdem seien im Außenhafen u. a. Berufsfischerei sowie andere gewerbliche Nutzungen, wie Bestattungsfahrten und Ausflugsfahrten, angesiedelt. Im Hinblick auf die touristische Nutzung sei der Hafen stark durch die sich am Hookstief befindliche Marina sowohl von dort beheimateten Booten als auch von Besuchern frequentiert. Aus Sicht der Gemeinde Wangerland bestehe die Befürchtung, dass durch zur Realisierung des Vorhabens erforderlichen Baggerarbeiten Veränderungen der Strömungsverhältnisse auftreten würde und sich Sedimente im Außenhafen von Hooksiel sowie am Badestrand ablagern würden. Der Badetourismus werde darüber hinaus nicht nur durch mögliche Sedimentationen, sondern insbesondere durch Baulärm beeinträchtigt. Die Gemeinde fordert daher, dass die Bauarbeiten außerhalb der Hauptsaison erfolgen sollten. Weiterhin habe die Gemeinde vor kurzem die Prädikatisierung von Hooksiel zum Nordseebad beantragt. Hierfür müssten besondere Anforderungen der Kurort-Verordnung gewährleistet sein. Die Gemeinde befürchte, dass die Prädikatisierung durch das Vorhaben in Gefahr gerate. Schließlich beruft sich die Gemeinde auf einen mit dem Land Niedersachsen im Jahr 1978 abgeschlossenen Vertrag, in dem sich das Land Niedersachsen verpflichtet habe, bei Maßnahmen für die Verbesserung der Infra- und Wirtschaftsstruktur des Voslapper Grodens den Belangen des Fremdenverkehrs im besonderen Maß Rechnung zu tragen. Diese Vereinbarung sei mit dem städtebaulichen Vertrag von

2015 zwischen dem Land Niedersachsen, dem Landkreis Friesland, der Stadt Wilhelmshaven sowie den Firmen Deutsche Flüssigerdgas Terminal Gesellschaft mbh (DFTG), INEOS Vinyls Deutschland GmbH und Vinyls Wilhelmshaven GmbH konkretisiert und bestätigt worden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist in den Antragsunterlagen ausreichend dargelegt, dass es vorhabenbedingt nicht zu einer erhöhten Sedimentation im Hooksiel Außenhafen sowie am Badestand von Hooksiel kommen wird. In den Fachbeiträgen „Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung“<sup>164</sup> wird auf Seite 86 in Abbildung 51 ein morphologischer Wirkraum dargestellt. Aus der Abbildung zum hydromorphologischen Wirkraum wird ersichtlich, dass sich morphologische Veränderungen im Nahbereich des bestehenden Anlegers ergeben werden. Weder der Außenhafen Hooksiel noch der Badestrand von Hooksiel liegen im ermittelten morphologischen Wirkraum. Nach den Aussagen in den zitierten Fachbeiträgen ist nicht zu erwarten, dass es durch das Vorhaben zu nachweisbaren Wasserstandsveränderungen kommen wird<sup>165</sup>. Veränderungen der Strömungsverhältnisse ergeben sich in erster Linie durch die Verbauwirkung der baulichen Anlage. Hier ist zu berücksichtigen, dass der Anleger bereits seit langer Zeit existiert und nicht neu errichtet wird. Die zusätzlich am Anleger erforderlichen Baumaßnahmen (Errichtung des Anlegerkopfes) werden sich nach Ansicht des Gutachterbüro IMP lokal im unmittelbaren Nahbereich des Anlegers auswirken<sup>166</sup>. Eine erhebliche Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeiten ist nicht im Hinblick auf die erforderlichen Baggerarbeiten (Vertiefungen im Bereich der Liegewanne und der Zufahrt) zu erwarten. Durch die Ausbaggerung von Bereichen im Nahbereich des Anlegers werden diese aufgrund der dann größeren Gewässer-Querschnitte und damit einhergehenden geringeren Strömungsgeschwindigkeiten zu Sedimentationsräumen, d. h. dort werden sich voraussichtlich vermehrt Sedimente ablagern, wodurch sich der jährliche Unterhaltungsbedarf von 30.000 m<sup>3</sup> begründet. Dementsprechend kommen auch die Gutachter in den Antragsunterlagen zu dem Ergebnis, dass es entlang des Fahrwassers zu einer Strömungsberuhigung kommen wird<sup>167</sup>. Geschwindigkeitszunahmen werden sich lediglich seitlich der FSRU bis zu einem Abstand von ca. 200 m in Richtung des Fahrwassers sowie ca. 100 m landseitig einstellen<sup>168</sup>. Die maximale Ausdehnung der Strömungszunahmen beträgt ca. 250 m<sup>169</sup>. Der Außenhafen Hooksiel befindet sich jedoch in einer Entfernung von ca. 1,4 km (Luftlinie) zum Vorhabenstandort. Der Badestrand von Hooksiel sogar in einer Entfernung von ca. 2 km. Weder der Außenhafen noch der Badestrand liegen

---

<sup>164</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung.

<sup>165</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.1, S. 70.

<sup>166</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.2.4, S. 86, Abb. 51.

<sup>167</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.2, S. 72, Abb. 44.

<sup>168</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.2, S. 72.

<sup>169</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.2, S. 72.

im Übrigen nicht in Richtung des Fahrwassers, sondern weiter östlich. Mit einer Erhöhung von Strömungsgeschwindigkeiten im Bereich des Hooksier Außenhafens und des Hooksier Badestrandes ist daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu rechnen. Mit einem zusätzlichen Sedimentanfall im Hooksier Außenhafen, der die dort ausgeübte (Freizeit-)Schifffahrt und Seenotrettung beeinträchtigen könnte, ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zu rechnen. Die Gutachter kommen in den Antragsunterlagen zu dem Ergebnis, dass sich durch die Baggermaßnahmen nur lokal erhöhte Trübungen, d. h. erhöhte Sedimentanteile in der Wassersäule, ergeben werden<sup>170</sup>. Das Baggergut sei überwiegend fein- bis mittelsandig und habe kein ausgeprägtes Verdriftungspotential, so dass der daraus ableitbare Wirkraum nicht wesentlich über den Baggerbereich hinausgehe<sup>171</sup>. Bau- und betriebsbedingte Veränderungen der Trübungsverhältnisse würden nicht über den ermittelten morphologischen Wirkraum hinausgehen<sup>172</sup>. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass der morphologische Wirkraum fehlerhaft ermittelt worden ist. Da sich weder der Hooksier Außenhafen noch der Hooksier Badestrand im ermittelten morphologischen Wirkraum befinden, geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass es zu erhöhten Sedimentationen im Gebiet der Gemeinde Wangerland kommen wird.

Hinsichtlich der von der Gemeinde Wangerland angesprochenen Lärmauswirkungen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu erwidern, dass nach dem Gutachten des Büro Müller-BBM (Unterlage 08 der Antragsunterlagen) die Tagrichtwerte der AVV Baulärm um mindestens 9 dB unterschritten werden<sup>173</sup>. Das Gutachten setzt voraus, dass sich die Bautätigkeiten auf die Beurteilungszeit Tags beschränken, wobei abweichend von den Regelungen der TA Lärm, in der AVV Baulärm der Tageszeitraum auf die Teilzeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr beschränkt ist. Dies ist bei der Durchführung der Bautätigkeiten entsprechend zu berücksichtigen. Soweit Bautätigkeiten betriebsbedingt in der Nachtzeit ausgeführt werden müssen, sind diese unter schalltechnischen Gesichtspunkten zulässig, wenn der nach AVV Baulärm zulässige Richtwert nachts eingehalten wird. Auf die Nebenbestimmung A.IV.6.2 wird Bezug genommen. Obwohl die Vorgaben der AVV Baulärm eingehalten werden, hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, ob es durch das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der Gemeinde Wangerland kommen wird. Der Tourismus spielt in den Gemeinde Wangerland, insbesondere im Ortsteil Hooksiel, eine überaus große Bedeutung. Die durch den Baulärm verursachten Beeinträchtigungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aufgrund des erheblichen öffentlichen Interesses an der schnellstmöglichen Umsetzung des Vorhabens (vgl. § 3 LNGG) hinzunehmen. Die von der Gemeinde geforderte Verschiebung der Bauarbeiten in einen Zeitraum außerhalb der Hauptsaison würde einer schnellstmöglichen Realisierung des Vorhabens, die vom Gesetzgeber in § 3 LNGG gefordert wird, entgegenstehen. Diese Forderung wird daher von Seiten der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

---

<sup>170</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.3, S. 77.

<sup>171</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.3, S. 77.

<sup>172</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggerarbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.1.3, S. 77.

<sup>173</sup> Unterlage 09 der Antragsunterlagen, FSRU-LNG-Terminal Wilhelmshaven, Schalltechnische Beurteilung der Bauphase, Stand Mai 2022, Kap. 4.2, S. 3.

Im Hinblick auf die von der Gemeinde Wangerland vorgetragene beantragte Prädikatisierung Hooksiels zum Nordseebad ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen, dass im LROP (Niedersächsische Landesregierung Stand 2017)<sup>174</sup> die Fläche des Voslapper Grodens als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen dargestellt ist<sup>175</sup>. Die u. a. in Wilhelmshaven und in der Zeichnerischen Darstellung (Anlage 2 zum LROP) festgelegten großflächigen "Vorranggebiete hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen" sind für eine künftige Wirtschaftsentwicklung des Landes in diesen küstennahen Bereichen von herausragender Bedeutung und von anderen, diesem Ziel entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten. Der Gemeinde Wangerland war bei Beantragung des Prädikats Nordseebad bekannt, dass eine industrielle Vorbelastung vorliegt und das LROP eine weitere industrielle Entwicklung vorsieht. Aus diesem Grund kann der Antrag auf Erteilung des Prädikats Nordseebad aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht dazu führen, dass das beantragte Vorhaben, das gemäß § 3 LNGG zur sicheren Gasversorgung Deutschlands schnellstmöglich umgesetzt werden muss, zeitlich zu verschieben oder sogar zu versagen ist. Auch der städtebauliche Vertrag aus dem Jahr 2015, auf den sich die Gemeinde Wangerland beruft, führt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht dazu, dass das wasserrechtliche Vorhaben insgesamt zu versagen oder hinsichtlich der Bauausführung zu verschieben ist. Der Vertrag wurde gemäß seiner Präambel mit dem Ziel abgeschlossen, einvernehmliche Regelungen der Nachbarschaft von industrieller und touristischer Nutzung auf dem Voslapper Groden zu erreichen<sup>176</sup>. Der Vertrag enthält im Hinblick auf das konkrete Vorhaben keine vertraglichen Ge- oder Verbote, die zur einer Versagung oder zeitlichen Verschiebung des Vorhabens führen würden.

Die Gemeinde Butjadingen hat in ihrer Stellungnahme vom 05.07.2022 die Befürchtung vorgetragen, dass das Baggergut, welches auf der Klappstelle 01 eingebracht werden soll, wieder eingetrieben und zu einer Verschlickung der Zufahrt des Hafens Fedderwardsiel führen werde. Weiterhin bestehe die Sorge, dass durch die Umbauarbeiten am Anleger und das Baggern des Zufahrtbereichs die Strömungsverhältnisse verändert und dadurch vermehrt Sedimente in die Zufahrt des Hafens Fedderwardsiel eingetrieben werden würden. Weiterhin plane die Gemeinde den Neubau eines Anlegers im Bereich Butjadingen für die Fährverbindung Eckwarderhörne — Wilhelmshaven. Hier müsse die zukünftige seeseitige Erreichbarkeit des Anlegers dauerhaft sichergestellt sein und dürfe sich durch die mögliche Eintragung von Baggergut aus den Klappstellen und durch die sonstige Unterhaltungsbaggerung nicht verschlechtern.

Die TdV hat erwidert, dass die Einschätzung der Gemeinde Butjadingen nicht geteilt werde. Die Eingriffe in den Gewässerquerschnitt seien nicht geeignet, um großräumige Auswirkungen zu erzielen. Durch die Baggararbeiten werde der Gesamtquerschnitt bei Tideniedrigwasser um bis zu rd. 1 % erweitert. Gleichzeitig erreiche die Einengung auf Höhe der FSRU und den Pfahlbauwerken die gleiche Größenordnung. Diese geringen Querschnittsänderungen des Gewässers seien nicht in der Lage, übergeordnete Reviervänderungen auszulösen zu können, sondern würden lediglich zu lokalen Anpassungsreaktionen in der beschriebenen Größenordnung (abgeschätzter Wirkraum) führen. Die Abschätzung selbst sei unter Worst-Case-Annahmen vorgenommen worden. Es sei zu erwarten, dass die Wirkungen deutlich geringer

---

<sup>174</sup> Siehe Neubekanntmachung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen i. d. F. vom 26.09.2017 (Nds. GVBl. Nr. 20/2017, S. 378)

<sup>175</sup> Siehe hierzu insbesondere Kap. 12 unter Kap. 2.2 des LROP sowie auch die zeichnerische Darstellung in Anlage 2 zum LROP

<sup>176</sup> Städtebaulicher Vertrag von 2015 zwischen dem Land Niedersachsen, dem Landkreis Friesland, der Stadt Wilhelmshaven sowie den Firmen Deutsche Flüssigerdgas Terminal Gesellschaft mbH (DFTG), INEOS Vinyls Deutschland GmbH und Vinyls Wilhelmshaven GmbH

ausfallen würden als in der Worst-Case-Annahme angenommen. Abstrahlwirkungen östlich des Jedefahrwassers könnten sicher ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der TdV an. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer weiteren Verschlickung des Hafens Fedderwardersiel oder zu einer Beeinträchtigung der Fährverbindung Eckwarderhörne – Wilhelmshaven kommen wird. Der Einwand, dass das auf der Klappstelle 01 eingebrachte Baggergut bis in das Gebiet der Gemeinde Butjadingen wieder eingetrieben werden würde, ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde unberechtigt. Von allen Klappstellen im Jade- und Weserbereich befindet sich die Klappstelle 01 in größter Entfernung zu Butjadingen. Die Klappstelle liegt in etwa 13 km vor Wangerooge in der Nordsee. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist nicht zu erwarten, dass das Baggergut, welches in einer derart großen Entfernung zu Butjadingen eingebracht wird, wieder in den Hafen bzw. die Zufahrt zum Hafen Fedderwardersiel eingetrieben wird bzw. dort zu nennenswerten Verschlickungen führen wird. Großräumige Veränderungen im Hinblick auf die Strömungsverhältnisse, die sich bis in den Zufahrtbereich des Hafens Fedderwardersiel auswirken werden, sind ebenfalls nicht zu erwarten. Wie bereits oben zum Einwand der Gemeinde Wangerland dargestellt, werden sich Veränderungen der Strömungsverhältnisse nach den gutachterlichen Untersuchungen nur im Nahbereich der UVG-Brücke einstellen<sup>177</sup>. In den hydromorphologischen Fachbeiträgen des Büros IMP wird ausgeführt, dass aufgrund der lediglich lokal auftretenden Veränderungen Beeinträchtigungen des südlich gelegenen HES-Inselanlegers, der sich in ca. 2 km (Luftlinie) zum Vorhabenstandort befindet, ausgeschlossen werden können<sup>178</sup>. Wenn demzufolge bereits in einer Entfernung von 2 km keine Auswirkungen zu erwarten sind, ist nicht damit zu rechnen, dass Auswirkungen im Bereich der Gemeinde Butjadingen auftreten werden, die ca. 5 km vom Vorhabenstandort entfernt liegt. Im Übrigen wird der TdV eine bathymetrische Beweissicherung in Nebenbestimmung A.IV.2.9 b) aufgegeben. Diese sollen mindestens den prognostizierten Wirkraum des Bestandsbauwerks und des Planvorhabens abdecken. Außerdem werden in Nebenbestimmung A.IV.2.9 a) jährlich ADCP-Strömungsmessungen auf den beiden Jade-Weser-Port-Beweissicherungsprofilen 13+750 und 11+500 aufgegeben. Damit lassen sich messbare maßnahmebedingte Auswirkungen auf das Umfeld der Maßnahme ermitteln. Auswirkungen, die über die in der Prognose ermittelten hinausgehen, können somit im Nachhinein noch erkannt werden.

#### B.II.3. d) mm) Gesamtabwägung

Über die beantragte Planfeststellung trifft die Planfeststellungsbehörde eine (Ermessens-) Entscheidung im Wege der Abwägung zwischen den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belangen und den gegenläufigen öffentlichen Belangen und privaten Interessen. Die in die Gesamtabwägung einzubringenden Elemente sind im jeweiligen Sachzusammenhang dargelegt und bewertet worden. Sie sind hier nicht im Einzelnen zu wiederholen, werden aber in die Abwägung einbezogen. Dies gilt insbesondere für die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Schutzgüter, aber auch für

---

<sup>177</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggararbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, Kap. 12.2.4, S. 86, Abb. 51.

<sup>178</sup> Unterlage 15 der Antragsunterlagen, IMP Bericht Nr. 429 vom 25.05.2022: Fachbeiträge Morphodynamik, Kolkentwicklung, Baggararbeiten sowie hydromorphologische Wirkraumabschätzung und Beweissicherung, S 86.

die Auswirkungen auf die benachbarten Kommunen, andere Hafenanlagen bzw. Einrichtungen, Tourismus, Schifffahrt und Fischerei. Die wichtigsten abwägungsrelevanten Zusammenhänge werden hier in komprimierter Form wieder aufgerufen.

Das Vorhaben soll im besonderen öffentlichen Interesse realisiert werden. Ziel ist die Gewährleistung einer sicheren Gasversorgung Deutschlands, für die gemäß § 3 LNGG ein überragendes öffentliches Interesse besteht. Der gewählte Standort ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sowohl unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange als auch unter Berücksichtigung der weiteren Belange die vorzugswürdigste Lösung. In der Planrechtfertigung und in der Prüfung der Alternativen ist nachgewiesen worden, dass weder der Verzicht auf das Vorhaben noch andere standörtliche Alternativen besser geeignet sind, ein schwimmendes LNG-Terminal in Wilhelmshaven schnellstmöglich zu realisieren. Das Vorhaben soll hier in einem hafengewirtschaftlichen geprägten Umfeld an einem bereits bestehenden Anleger umgesetzt werden. Seit vielen Jahrzehnten gibt es Planungen, in Wilhelmshaven ein LNG-Terminal zu errichten. Der Standort ist aufgrund des tiefen Fahrwassers und der kurzen Distanzen zum bestehenden Gasnetz sehr gut für ein LNG-Terminal geeignet. Das Fahrwasser der Jade ist in den vergangenen Jahrzehnten in Erwartung großer industrieller Ansiedlungen in Wilhelmshaven für den Schiffsverkehr für große Massengutschiffe (Großtanker und Massengutfrachter mit bis zu 20 m Tiefgang) konzipiert und errichtet worden. Die entsprechende Planfeststellung erfolgte am 18. August 1973 durch die WSD Nordwest in Aurich. Die benötigten Kapazitäten bestehen somit bereits und sind im Hinblick auf den Schiffsverkehr nach Aussage des WSA Weser-Jade-Nordsee für das Jade-Revier noch nicht erschöpft. Der Bau und der Betrieb des Anlegers belasten die Umwelt. Die gravierendsten Beeinträchtigungen ergeben sich aus den Lärmeinwirkungen der Rammarbeiten auf Schweinswale während der Bauzeit und aus der Beeinträchtigung des geschützten Unterwasserbiotops. Zum Schutz der Schweinswale wurden bereits im Rahmen der Zulassung des vorzeitigen Beginns von Seiten der Planfeststellungsbehörde Vergrämungsmaßnahmen angeordnet. Weiterhin wurde durch Nebenbestimmungen verfügt, dass grundsätzlich immer das Vibrationsrammverfahren zum Einbringen der Pfähle zu verwenden ist. Das Schlagrammen darf nur verwendet, wenn auf andere Weise die Pfähle nicht in Untergrund eingebracht werden können. Aktuelle Messergebnisse des von der TdV beauftragten Gutachterbüros itap haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten werden und somit nicht davon auszugehen ist, dass es zu Schädigungen von Schweinswalen kommen wird. Für die Beeinträchtigung des besonders geschützten Biotops wird ein Ausgleich oder eine Ersatzzahlung erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich hier eine abschließende Entscheidung gemäß § 6 Nr. 1 LNGG vorbehalten. Zur Verminderungen der Beeinträchtigungen der Anwohner und des Tourismus in den umliegenden Gemeinden finden die Rammarbeiten zwischen 7 und 20 Uhr statt. Sie lassen damit belastungsfreie Zeiträume offen, die auch aus Sicht der Planfeststellungsbelange zur Wahrung der Belange der Anwohner und des Tourismus in den umliegenden Kommunen erforderlich sind. Die gleichwohl stattfindenden Beeinträchtigungen der Belange des Umwelt- und Naturschutzes, des Anwohnerschutzes und Tourismus, der (Muschel-)Fischerei sowie der weiteren Unternehmen an der Jade sind im Ergebnis der Abwägung im Hinblick auf außerordentliche gesellschaftspolitische Notwendigkeit des Vorhabens hinzunehmen. Der Gesetzgeber hat im LNGG die besondere Dringlichkeit der Umsetzung des beantragten Vorhabens zum Ausdruck gebracht. Das in § 3 LNGG normierte überragende öffentliche Interesse gehe mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen ein<sup>179</sup>. Vor diesem Hintergrund sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen hinzunehmen. Dasselbe gilt für Beeinträchtigungen, die zwar im Einzelfall erheblich sein können, aber

---

<sup>179</sup> BT-Drs. 20/1742, S. 18.

keine Rechtsbeeinträchtigung darstellen, so dass die Entschädigungsvoraussetzungen nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich bewusst, dass der Bau und der Betrieb eines LNG-Terminals mit Klimabelastungen verbunden sind, insbesondere dann, wenn das LNG durch Fracking gewonnen wird. Die zu errichtenden LNG-Importstrukturen können und sollen nach dem Willen des Gesetzgebers jedoch auch zum Import von grünen Wasserstoff verwendet werden, so dass die Investitionen auch für die notwendige Energiewende förderlich sind.

#### B.II.4. Begründung der Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1, 3, 5, 9 und 13 des Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes (NVwKostG) i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen (Allgemeine Gebührenordnung – AllGO).

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG trägt als TdV die Kosten des Verfahrens. Es ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

### C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden. Soweit der Beschluss nicht individuell zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der Ablauf des letzten Tages der Auslegungsfrist.

Die Klage ist gegen den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, - Direktion - Geschäftsbereich 6 Oldenburg, Wasserwirtschaftliche Zulassungen, Im Dreieck 12, 26127 Oldenburg, zu richten.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Welche Prozessbevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 Abs. 4 VwGO.

Gemäß § 11 Abs. 1 LGG hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden.

### D. Hinweise

#### D.I. Allgemeine / Regelmäßige Hinweise

1. Der Inhalt dieses wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der vorstehenden Nebenbestimmungen gilt auch für etwaige Rechtsnachfolger der TdV und Inhaberin dieser Entscheidung.

2. Inhalts- und Nebenbestimmungen sind auch nachträglich sowie auch zu dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen (§§ 70 Abs. 1, 13 WHG).
3. Die Planfeststellungsbehörde weist ausdrücklich darauf hin, dass dieser Planfeststellungsbeschluss nicht einen privatrechtlichen Gestattungsvertrag mit Grundstückseigentümern oder sonstigen privaten Dritten ersetzt. Private Rechte und Befugnisse Dritter bleiben unberührt.
4. Die TdV hat für den Zeitraum der Durchführung der Baumaßnahme sowie auch nach Fertigstellung der neuen Anlegerstruktur an der UVG-Brücke in der Jade vor Wilhelmshaven keine Ansprüche gegen das Land Niedersachsen auf Herstellung eines Sturmflutschutzes sowie auf Ersatz von Schäden an dem Bauwerk, die durch Sturmfluten entstehen können.
5. Das Land Niedersachsen ist von sämtlichen Schadensersatzansprüchen Dritter freizustellen, die sich aus der Herstellung der neuen Anlegerstruktur an der UVG-Brücke oder deren späterer Existenz und damit auch aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben könnten.
6. Die Fahrten mit den jeweiligen Bautransport-Fahrzeugen bzw. Schiffen und den verschiedenen Baugeräten / -maschinen sowie für die Durchführung der geplanten Bauarbeiten an der neu zu errichtenden Anlegerstruktur geschehen auf eigene Gefahr. Sämtliche Risiken hierfür trägt NPorts als TdV.
7. Nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde, nach der Stellungnahme der Stadt Wilhelmshaven und auch mangels entsprechender Ausführungen im Erläuterungsbericht kann davon ausgegangen werden, dass im Vorhabenbereich keine archäologischen Fundstellen und / oder Verdachtsflächen vorhanden sind. Sollten dennoch bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 NDSchG meldepflichtig und müssen der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven bzw. der Denkmalschutzbehörde des Landes Niedersachsen, dem Nds. Landesamt für Denkmalpflege (NLD), unverzüglich gemeldet werden.
8. Das Land Niedersachsen kann das Eigentum des Bundes an den Seewasserstraßen und an den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen unentgeltlich nutzen, wenn die Nutzung öffentlichen Interessen dient, u. a. zur Landgewinnung, Boden- und Wasserentnahmen und der Errichtung von Hafenanlagen. Letzteres ist hier der Fall. Zur Nutzungs- und Eigentumsregelung nach § 1 Abs. 3 des BWaStrG ist zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung abzuschließen. Ein direkter Übergang an NPorts ist nicht möglich.

## D. II. Hinweise im Zusammenhang mit der ssG

1. Die rein schifffahrtspolizeilichen Belange befinden sich nach wie vor in der alleinigen Regelungskompetenz der Bundeswasserstraßenverwaltung und werden somit vom WSA Weser-Jade-Nordsee entsprechend wahrgenommen.
2. Werden durch die Errichtung des Anlegers bis zur Fertigstellung Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs hervorgerufen, die durch die Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) dieser Planfeststellung nicht

erfasst werden, können weitere Auflagen und Bedingungen zur Beseitigung dieser Beeinträchtigungen erlassen werden.

3. Bei der Durchführung der Bauarbeiten (Errichtung der Anlage) sind die Vorschriften der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und der internationalen Kollisionsverhütungsregeln zu beachten.

[Unterschrift]

ENTWURF

## E. Abkürzungsverzeichnis und Fundstellen der Rechtsvorschriften

### Fundstellen der Rechtsvorschriften

Abkürzung	Bezeichnung der Vorschrift
4. BImSchV	Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen) i. d. F. der Bekanntmachung vom 31.05.2017 (BGBl. I S. 1440), zuletzt geändert durch Artikel 1 der 1. Änderungsverordnung vom 12.01.2021 (BGBl. I S. 69)
6. BImSchVwV	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert am 01.06.2017 (BAz AT 08.06.2017 B5)
12. BImSchV	Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung) i. d. F. der Bekanntmachung vom 15.03.2017 (BGBl. I S. 483, ber. S. 3527), zuletzt geändert durch Artikel 107 der Elften ZuständigkeitsanpassungsVO vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27.07.2021 (BGBl. I S. 3146)
AllGO	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen (Allgemeine Gebührenordnung - AllGO-) vom 05.06.1997 (Nds. GVBl. 1997, S. 171; ber. 1998, S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17.05.2022 (Nds. GVBl. S. 304)
ArbStättV	Verordnung über Arbeitsstätten (Arbeitsstättenverordnung – ArbStättV) vom 12.08.2004 (BGBl. I S. 2179), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.12.2020 (BGBl. I S. 3334)
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (Beilage zum BAz Nr. 160 vom 01.09.1970)
BauGB	Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20.07.2022 (BGBl. I S. 1353)
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 27.06.2017 (BGBl. I S. 1966)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009 S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.07.2022 (BGBl. I S. 1362, ber. S. 1436)
EU/848/2017	Beschluss der Kommission zur Festlegung der Kriterien und methodischen Standards für die Beschreibung eines guten Umweltzustands von Meeressgewässern und von Spezifikationen und standardisierten Verfahren für die Überwachung und Bewertung sowie zur Aufhebung des Beschlusses 2010/477/EU vom 17.05.2017 (ABl. Nr. L 125 S. 43)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Änderungsrichtlinie 2013/17/EU vom 13.05.2013 (ABl. L 158 S. 193)

Abkürzung	Bezeichnung der Vorschrift
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 20 des Gesetzes vom 10.08.2021 (BGBl. I S. 3436)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Änderungsgesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905)
LNGG	Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases (LNG-Beschleunigungsgesetz) vom 24.05.2022 (BGBl. I, S. 802)
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen i. d. F. v. 26.09.2017 (Nds. GVBl. S. 378), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Änderungsverordnung vom 07.09.2022 (Nds. GVBl. S. 521)
LROP-VO	Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen i. d. am 16.02.2017 geltenden Fassung v. 08.05.2008 (Nds. GVBl. S. 132), geändert durch Artikel 2 § 12 des Gesetzes vom 12.11. 2015 (Nds. GVBl. S. 307), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Änderungsverordnung vom 07.09.2022 (Nds. GVBl. S. 521)
MSRL	Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 S. 19), zuletzt geändert durch RL (EU) 2017/845 der Kommission vom 17.05.2017 (ABl. L 125 S. 27)
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.11.2020 (GVBl. S. 451)
NBauO	Niedersächsische Bauordnung (NBauO) vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28.06.2022 (Nds. GVBl. S. 388)
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978 (Nds. GVBl. S. 517), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28.06.2022 (Nds. GVBl. S. 388)
Nds. FischG	Niedersächsisches Fischereigesetz vom 01.02.1978 (Nds. GVBl. 1978, S. 81, 375), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.05.2019 (Nds. GVBl. S. 88)
NHafenO	Niedersächsische Hafensicherheitsverordnung (NHafenO) vom 25.01.2007, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Änderungsverordnung vom 24.01.2013 (Nds. GVBl. S. 36)
NHafenSG	Niedersächsisches Hafensicherheitsgesetz i. d. F. v. 16.02.2009 (Nds. GVBl. S. 15), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 23 des Gesetzes vom 20.05.2019 (Nds. GVBl. S. 88)
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 25.04.2007 (Nds. GVBl. 2007 S. 173), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 15.12.2016 (Nds. GVBl. S. 301)
NWattNPG	Gesetz über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ vom 11.07.2001 (Nds. GVBl. S. 443), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Änderungsgesetzes vom 10.06.2021 (Nds. GVBl. S. 373)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28.06.2022 (Nds. GVBl. S. 388)
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung) vom 20.06.2016 (BGBl. I S. 1373), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 4 des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes vom 21.05.2003 sowie zur Durchführung der VO (EG) Nr. 166/2006 vom 09.12.2020 (BGBl. I S. 2873)

Abkürzung	Bezeichnung der Vorschrift
OSPAR	Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks vom 22.09.1992 (ABl. L 104 S. 2), zuletzt geändert durch Änderungsabkommen vom 24.08.2010 (BGBl. II S. 1006)
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz) vom 20.05.2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.03.2021 (BGBl. I S. 353)
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.07.2022 (BGBl. I S. 1353)
SeeSchStrO	Seeschiffsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.10.1998 (BGBl. I S. 3209; 1999 I S. 193), zuletzt geändert durch Artikel 2 § 12 der Verordnung vom 21.09.2018 (BGBl. I S. 1398)
USchadG	Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadensgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2021 (BGBl. I S. 346)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10.09.2021 (BGBl. I S. 4147)
UVP-RL	Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.12.2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. 2012 L 26 S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Änderungsrichtlinie 2014/52/EU vom 16.04.2014 (ABl. L 124 S. 1)
VS-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten [Vogelschutz-Richtlinie] (kodifizierte Fassung) (ABl. 2010 L 20 S. 7), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung (EU) 2019/1010 vom 05.06.2019 (ABl. L 170 S. 115)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.07.2022 (BGBl. I S. 1325)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 24 Abs. 3 des Gesetzes vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2154)
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.05.2007, (BGBl. I S. 962, ber. BGBl. I 2008, S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3901)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 20.07.2022 (BGBl. I S. 1237)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Änderungsrichtlinie 2014/10/EU vom 30.10.2014 (ABl. L 311 S. 32)
ZustVO-Wasser	Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechts vom 10.03.2011 (Nds. GVBl. 2011, S. 70), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Änderungsverordnung vom 30.04.2021 (Nds. GVBl. S. 250)

## Allgemeines Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Langfassung
a. a. O.	aus angegebenem Original
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
ADCP	Acoustic Doppler Current Profiler
AK	Aarhus-Konvention
ArL WE	Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
Aufl.	Auflage
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
Az.	Aktenzeichen
Bft	Beaufort
BG	Berufsgenossenschaftliche Regel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BHT	Broad Habitats Types (Benthische Biotopklassen)
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BWP	Bewirtschaftungsplan
bzgl.	bezüglich
dB	Dezibel
dbzgl.	diesbezüglich
DFTG	Deutsche Flüssigerdgas Terminal GmbH
DHI	DHI-WASY GmbH
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nennweite (innerer Durchmesser eines Rohres) [franz. Diamètre Nominal]
DNV GL	Det Norske Veritas Germanischer Lloyd
EA-Pfähle	Empfehlungen des Arbeitskreises „Pfähle“ der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e.V.
EA-Ufereinfassungen	Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen“ der HTG e.V.
EN	Europäische Norm
ESD	emergency shut down
ERC	Emergency Release Coupling
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU-VS-RL	Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union
f./ff.	folgend/folgende

Abkürzung	Langfassung
FCS-Maßnahme	Favorable Conservation Status (Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes)
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FNP	Flächennutzungsplan
FSRU	Floating Storage and Regasification Unit
GAA	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg
GB	Geschäftsbereich
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GLD	Gewässerkundlicher Landesdienst
GÜBAK	Gemeinsame Übergangsbestimmungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa der Freien und Hansestadt Hamburg vertreten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Mecklenburg-Vorpommern vertreten durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Niedersachsen vertreten durch das Ministerium für Umwelt und Klimaschutz des Landes Schleswig-Holstein vertreten durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern
HSE-Plan	Health, Safety and Environment; Gesundheits-, Sicherheits- und Umwelt-Plan
IAPH	International Association of Ports and Harbors
i. d. F. v.	in der Fassung vom
i. H. d.	im Hause des / der
IMP	IMP INGENIEURE GmbH & Co. KG
ISO	Internationale Organisation für Normung
i. S. d.	im Sinne des / der
i. V. m.	in Verbindung mit
JWP	JadeWeserPort
Kap.	Kapitel
KBD	Kampfmittelbeseitigungsdienst
KMFFk+	geschütztes Biotop mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ nach Drachenfels (2021)
kg	Kilogramm
KGS	Kies-, Grobsand- & Schillgründe
kJ	Kilojoule
km	Kilometer

Abkürzung	Langfassung
KS	Klappstelle
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAWA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
LNG	Liquefied Natural Gas (Flüssigerdgas)
LRA	Laderaumaufmaß
LWK	Landwirtschaftskammer
m	Meter
m <sup>3</sup>	Kubikmeter
MBI.	Ministerialblatt
MNP	Maßnahmenprogramm
MTHw	Mittleres Tidehochwasser
MU	Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz
µg	Mikrogramm
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NHN	Normalhöhennull
NLD	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege
NLPV	Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
Nm <sup>3</sup>	Normkubikmeter
NPorts	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Niederlassung Wilhelmshaven
OHT	Other Habitat Types (Andere Lebensraumtypen)
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWK	Oberflächenwasserkörper
PDF	Portable Document Format; deutsch: (trans)portables Dokumentenformat
QK	Qualitätskomponente
Rn.	Randnummer
RROP	Regionaler Raumordnungsplan
Rs.	Rechtssache
RZ	Ruhezone
SEL	Schallereignispegel

Abkürzung	Langfassung
SFA	Staatliches Fischereiamt Bremerhaven
SKN	Seekartennull
SMA	Saatmuschelanlage
stRspr.	ständige Rechtsprechung
ssG	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung
t	Tonne(n)
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TBT	Tributylzinn
TdV	Trägerin des Vorhabens
TöB	Träger öffentlicher Belange
TRAS	Technische Regeln Anlagensicherheit
TS	Trockensubstanz
TWSC	Trilaterale Wattenmeerzusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres
UBB	Umweltbaubegleitung
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UQN	Umweltqualitätsnorm
Urt.	Urteil
UVG	Umschlaganlage Voslapper Groden
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v.	vom, von
v. a.	vor allem
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VSG	Vogelschutzgebiet
VZ	Verkehrszentrale Wilhelmshaven
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZTV-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten