

Wasserrechtlicher Planfeststellungsantrag für die Errichtung eines FSRU-Schiffsanlegers mit Liegewanne und Zufahrtbereich

LNG Voslapper Groden Nord 2

**Teil B – Antragsunterlagen
04 Erläuterungsbericht
FSRU Wilhelmshaven GmbH**

22. März 2024

Kontakt

KERSTIN ZÜLCH
Senior Consultant
Genehmigungsverfahren

M +49 173 4102391
E kerstin.zuelch@arcadis.com

Arcadis Germany GmbH
EUREF-Campus 10
10829 Berlin
Deutschland

WEITERE BETEILIGTE
Georg Fank (extern)
Lena de Koning

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	14
4 Erläuterungsbericht	16
4.1 Allgemeines	16
4.1.1 Antragstellerin und Vorhabenträgerin (TdV)	16
4.1.2 Planfeststellungsbehörde	16
4.1.3 Projektkoordination und Steuerung	16
4.1.4 Genehmigungsbehörde immissionsschutzrechtliches Verfahren (nachrichtlich)	17
4.1.5 Überblick über das Vorhaben	17
4.1.6 Hauptbestandteile des FSRU-Gesamtvorhabens	18
4.1.6.1 Komponenten	18
4.1.6.2 Daten FSRU	24
4.1.6.3 Leistung der Anlage	25
4.1.6.4 Maximale Abmessungen der LNG-Tanker	25
4.2 Rechtliche Grundlagen und Zuordnung der Verfahren	25
4.2.1 Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren	25
4.2.2 Parallele Zulassungsverfahren	26
4.2.2.1 Betrieb der FSRU und der Nebenanlagen, insbesondere des Transfersystems (nachrichtlich)	26
4.2.2.2 Wasserentnahme und Einleitung beim Betrieb der FSRU (nachrichtlich)	26
4.2.3 Sonstige zu berücksichtigende Zulassungen und Zertifizierungen	27
4.2.4 Zulassung des vorzeitigen Beginns (nachrichtlich)	28
4.3 Vorhabengründung	29
4.4 Standort des Vorhabens	30
4.4.1.1 Koordinaten des Vorhabens	32
4.4.1.2 Angrenzende Anlagen, wasserseitig	33
4.4.1.3 Angrenzende Anlagen, landseitig (nachrichtlich)	33
4.4.2 Eigentumsverhältnisse	33
4.4.3 Betroffene Biotop, wasserseitig	34
4.4.4 Betroffene Kommunen, auf die sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt	34
4.4.5 Schiffsbewegungen im Vorhabengebiet (Bestand)	35
4.5 Technische Vorhabenbeschreibung	36
4.5.1 Vorbemerkung	36
4.5.2 Kurzbeschreibung Maßnahme 1 Bau und Errichtung des Schiffsanlegers	37
4.5.2.1 Allgemeines	37
4.5.2.2 Schallschutzkonzept Rammschall	37

4.5.2.3	Installation der Dalbenplattformen	39
4.5.2.4	Kurzbeschreibung der Ponton-Anlage	39
4.5.2.5	Vorschriften	41
4.5.3	Kurzbeschreibung Maßnahme 2 und 3	41
4.5.4	Kampfmittelerkundung	44
4.5.5	Bauzeitenplan	44
4.5.6	Betriebseinstellung und Rückbaukonzept	44
4.6	Planunterlagen	44
4.7	Statische Nachweise	45
4.7.1	Pfahlfundamente	45
4.7.2	Dalben-Plattformen	46
4.7.3	Brücken	48
4.7.4	Statische Berechnungen der Ponton-Anlage	49
4.7.4.1	Ponton Bewegungsanalyse	50
4.7.4.2	Bemessung der Pfähle der Ponton-Anlage	50
4.7.4.3	Ponton Pfahlrammbarkeitsuntersuchung	50
4.7.4.4	Ponton Beurteilung der Erschütterungen	51
4.7.5	Statische Berechnungen zum PLEM (nachrichtlich)	52
4.8	Geotechnischer Bericht und Bemessung	52
4.8.1	Einleitung	52
4.8.2	Geologische Gegebenheiten	53
4.8.3	Analysen nach GÜBAK	53
4.8.4	Baugrunduntersuchungen Anleger (Jetty) an der eigentlich beantragten Position	54
4.8.4.1	Umfang der Untersuchungen	54
4.8.4.2	Meeresbodenhöhe bzw. Wasserstände	54
4.8.4.3	Baugrundbeschreibung	55
4.8.4.4	Fazit	56
4.8.5	Designbodenprofil für die statischen Berechnungen	56
4.8.6	Baugrunduntersuchungen Ponton-Anlage	56
4.8.6.1	Umfang der Untersuchungen	56
4.8.6.2	Baugrundbeschreibung	57
4.8.6.3	Fazit	57
4.9	Planungs- und Entwurfsgrundlagen	57
4.9.1	Bericht zur Entwurfsgrundlage und Einleitung	57
4.9.2	Position	58
4.9.2.1	Auswirkungen auf den bestehenden Schiffsverkehr und Einordnung in die vorhandene Hafeninfrastuktur	58
4.9.2.2	Sicherheitsabstände Betrieb (nachrichtlich)	58
4.9.2.3	Nutzungsvertrag Bundeswasserstraße	58

4.9.2.4	Abstand zur Fahrrinne und zum Fahrwasser	58
4.9.3	Ausrichtung des Schiffsanlegers zur Hauptströmungsrichtung	59
4.10	Alternativenprüfung	60
4.10.1	Einleitung	60
4.10.2	Standortauswahl und Kriterien	60
4.10.3	Variantenprüfung	61
4.10.4	Schlussfolgerung	62
4.11	Umweltbedingungen und hydrodynamische Studien	63
4.11.1	Einleitung und Methodik	63
4.11.2	Kurzzusammenfassung der Ergebnisse	65
4.11.3	Wind	66
4.11.4	Wasserstände an Pegelstationen	67
4.11.5	Strömungen und Strömungsmodellierung	69
4.11.5.1	Modellaufbau	69
4.11.5.2	Kalibrierung / Validierung des hydrodynamischen Modells	73
4.11.5.3	Bauliche Strukturen für die Modellrechnungen	74
4.11.5.4	Ergebnisse der Szenarien (Normal und Extrem)	75
4.11.6	Wellenklima	79
4.11.6.1	Offshore	79
4.11.6.2	Wellenklima und Wellenmodell	79
4.11.6.3	Wellenklima am Projektstandort	80
4.11.6.4	Extreme Wellen	81
4.11.7	Zusammenfassung der extremen Umweltbedingungen	82
4.11.8	Sonstige Umweltbedingungen	85
4.11.8.1	Wasserstandsdaten und Referenzwerte am LNG-Terminal Uniper	85
4.11.8.2	Dichte des Meerwassers	85
4.11.8.3	Temperatur des Meerwassers	85
4.11.8.4	Schwebstoffverhältnisse	86
4.12	Strömungsmessungen Messkampagne zur weiteren Verifizierung	87
4.12.1	Zielsetzung	87
4.12.2	Durchführung	87
4.12.3	Messwertverarbeitung	88
4.12.4	Zeitplan	90
4.12.5	Ergebnisse mobile Messungen	92
4.12.6	Ergebnisse stationäre Messungen	93
4.13	Nautische Studien und Risikobewertung	95
4.13.1	Einleitung	95
4.13.2	Dynamisches Vertäukonzept/ Mooringkonzept	96
4.13.2.1	Einleitung und Ziele	96

4.13.2.2	Methode und Ansatz	96
4.13.2.3	Eingabedaten	98
4.13.2.4	Simulationsergebnisse FSRU Vertäuanalyse	99
4.13.2.5	Simulationsergebnisse Schiff-zu-Schiff Vertäuanalyse	100
4.13.2.6	Auswahl der Quick Release Hooks (QRH) und Fender	101
4.13.2.7	Bemessungslasten beim Vertäuten Schiffen	101
4.13.2.8	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	102
4.13.3	Nautische Risikoanalyse	103
4.13.3.1	Einleitung und Zielsetzung	103
4.13.3.2	Basisdaten	104
4.13.3.3	Bewertung der Fahrtrasse und der Manöverstrategie des LNG-Tankers	104
4.13.3.4	Methodik zur nautischen Risikobewertung	106
4.13.3.5	Gefahrenidentifikation (HAZID)	108
4.13.3.6	Risk Assessment Matrix (RAM)	109
4.13.3.7	Kollisionsrisikoanalyse	111
4.13.3.8	Empfehlungen und Fazit	113
4.13.4	Nautitec Echtzeitsimulationsfahrt	113
4.13.4.1	Studie 2020	113
4.13.4.2	Studie im Februar 2023	114
4.14	Schalltechnische Beurteilung Bau und Schallschutzkonzept	117
4.14.1	Einleitung	117
4.14.2	Beurteilung Luftschall	117
4.14.3	Schallschutzkonzept zur Einhaltung der Unterwasserschallgrenzwerte Monopiles	117
4.15	Schalltechnische Beurteilung Betrieb (nachrichtlich)	120
4.16	Sonstige Immissionen	120
4.17	Monitoring	121
4.17.1	Allgemeines	121
4.17.2	Datenerhebung und Nullmessungen	121
4.17.3	Maßnahmen am Anleger	121
4.17.4	Maßnahmen in der Zufahrt	121
4.17.5	Maßnahmen außerhalb der Zufahrt und des Wendebeckens	122
4.18	Arbeitssicherheit, Brandschutz	122
4.19	Hydromorphologische Auswirkungen, Kolksschutz	122
4.19.1	Einleitung und Übersicht	122
4.19.2	Simulationsmodelle	122
4.19.3	Morphologische Studie	123
4.19.3.1	Allgemeines	123
4.19.3.2	Bewertung bereits vorhandenen Daten	123

4.19.3.3	Berechnung hydrodynamischer Auswirkungen	123
4.19.3.4	Zu erwartende Auswirkungen	123
4.19.3.5	Monitoring	125
4.19.4	Ausbreitung von Sedimentfahnen bei Baggararbeiten und Verklappung	125
4.19.4.1	Hintergrund der Studie	125
4.19.4.2	Datenmodell und Rahmenbedingungen	125
4.19.4.3	Szenarien	126
4.19.4.4	Ergebnisse	127
4.19.5	Kolkschutz	128
4.19.5.1	Kolkschutz der Dalben	128
4.19.5.2	Kolkschutz der Pontonpfähle	131
4.20	Zusammenfassende Beschreibung der Umweltauswirkungen und Fachbeiträge	133
4.20.1	Gutachten und Fachbeiträge zu den Umweltauswirkungen	133
4.20.2	Ergebnisse aus den Fachbeiträgen	134
4.20.2.1	Fazit zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag	134
4.20.2.2	Fazit zur Wasserrahmenrichtlinie	134
4.20.2.3	Fazit zur Meeresstrategierahmenrichtlinie MSRL	135
4.20.2.4	Fazit zur Natura 2000 / FFH-Verträglichkeitsuntersuchung	135
4.20.2.5	Hydromorphologischer Wirkraum	136
4.20.2.6	Eingriffsbilanzierung	137
4.20.2.7	Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01	138
4.20.2.8	Auswirkungen auf das Klima	138
4.20.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	138
4.21	Einbringen von Baggergut	139
4.21.1	Veranlassung und rechtlicher Rahmen	139
4.21.2	Antrag	139
4.21.3	Voraussichtliche Volumen	139
4.21.4	Verklappungsstelle	140
4.21.5	Einhaltung der Werte nach GÜBAK	142
4.21.6	Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01	144
4.21.7	Verbringung Baggergut aus dem nach § 30 BNatSchG geschützten Biotop auf Klappstelle K01	144
4.22	Befreiung vom Biotopschutz nach § 67 BNatSchG	144
4.23	Information zur Einleiterlaubnis nach § 9 WHG und IZÜV (nachrichtlich)	145
4.23.1	Rechtliche Einordnung und Antrag	145
4.23.2	Wasserentnahme und Behandlung	146
4.23.3	Ultraschall-Antifouling und Prüfung von alternativen Systemen	146
4.23.4	Ausbreitung von Temperaturfahnen	146
4.23.5	Umweltauswirkungen	146

Abbildungen

Abbildung 1: Illustration der Hauptkomponenten des wasserseitigen Transfersystems (Anleger nur schematisch dargestellt ohne Details)	19
Abbildung 2: Groblayout Anleger (Draufsicht)	20
Abbildung 3: Übersichtsplan Anleger (Draufsicht)	21
Abbildung 4: Plattform MD3	22
Abbildung 5: Plattform BD3	22
Abbildung 6: FSRU „EXCELSIOR“, IMO Nr. 9239616	23
Abbildung 7: Positionen Hauptkomponenten FSRU	23
Abbildung 8: Zufahrt zum HES 2/3 Anleger	27
Abbildung 9: Ausbaggerungsplan für vorzeitigen Beginn 1 (Phase 1)	28
Abbildung 10: Topografische Karte mit Lage des Vorhabens	31
Abbildung 11: Seekarte mit Lage des Vorhabens und Hafengebiete. Siehe „05.00.07_Lageplan Hafengebiete Seekarte_19.02.2024“ in Kapitel 5 der Antragsunterlagen	31
Abbildung 12: Koordinaten des Anlegers	32
Abbildung 13: Betroffene Biotope wasserseitig (wPFV und BImSchG)	34
Abbildung 14: Anzahl Schiffe pro Tag im Auswertungszeitraum	35
Abbildung 15: Analyse Schiffsbewegungen und Streckenabschnitte	36
Abbildung 16: Installationsschiff zur Errichtung der Dalben (Beispiel)	38
Abbildung 17: Positionierung der Monopiles vor dem Eintreiben	38
Abbildung 18: Doppelter Blasenvorhang im Einsatz	39
Abbildung 19: Ponton-Anlage an der südwestlichen Seite von MD4, MD5 und MD6 mit 12 Führungspfählen	40
Abbildung 20: Draufsicht Ponton-Anlage mit Monopiles MD4, MD5 und MD6 und 12 Führungspfählen	40
Abbildung 21: TSHD-Bagger	42
Abbildung 22: Entladung / Verklappung Baggergut	42
Abbildung 23: Arbeitsschiff zum Herstellen der Liegewanne und des Zufahrtbereiches (Beispiel)	43
Abbildung 24: Hakenlasten (Mooring-Lasten) in +Y Richtung, MD1	46
Abbildung 25: Spannungsanalyse am MD1 im Betriebszustand	46
Abbildung 26: Übersichtskarte der Wassertiefen und Standorte der geotechnischen Untersuchungen innerhalb des Projektgebiets	55
Abbildung 27: Sicherheitsabstand zur Bojenlinie (Begrenzung Fahrwasser)	59
Abbildung 28: Variantenprüfung	62
Abbildung 29: Nautische Referenzniveaus für den Projektstandort	64
Abbildung 30: Referenzort „Leuchtturm Alte Weser“	65
Abbildung 31: Windverteilung am NORA3, in der Nähe des Projektstandorts	66
Abbildung 32: Spitzenwindgeschwindigkeiten für jeden Windsektor für verschiedene Wiederkehrperioden.	67

Abbildung 33: Wasserstände am Pegel Alte Weser	68
Abbildung 34: Korrelationskoeffizient zwischen Hooksielplate und Leuchtturm Alte Weser unter Berücksichtigung verschiedener Zeitabstände	69
Abbildung 35: Berechnungsnetz des Jade-Weser-Modells	70
Abbildung 36: Vergrößerte Darstellung in der Nähe des Projektstandorts des Berechnungsrasternetzes für das Jade-Weser-Modell	70
Abbildung 37: Modell-Bathymetrie [m MW] des Jade-Weser-Modells	71
Abbildung 38: Jade-Weser-Modellgitter und Grenzpunkte. Die grünen Dreiecke zeigen die Grenzpunkte des Offshore-Wasserstands an.	72
Abbildung 39: Pegelstationen, die zur Modellkalibrierung herangezogen wurden	73
Abbildung 40: Zeitreihen des modellierten (blau) und gemessenen (orange) Wasserstands [m MW] am Pegel Hooksielplate für den Modellierungszeitraum 28-Aug-2018 bis 13-Sep-2018.	74
Abbildung 41: Vergrößerung der Modell-Bathymetrie [m MW] des Jade-Weser-Modells in der Nähe des Projektstandorts einschließlich der kurzfristigen Projektstrukturen	75
Abbildung 42: Maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit [m/s] und Vektoren, berechnet für den Zeitpunkt der maximalen Flut-Strömungsgeschwindigkeit im Modellierungszeitraum von 28. Aug. 2018 bis 13. Aug. 2018. Ergebnisse des Kurzzeitszenarios	77
Abbildung 43: Vergrößerte Darstellung: Maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeitsdifferenz [m/s] (temporäres Szenario – Referenz-Szenario) und Vektoren (grün: Referenz, violett: Szenario), berechnet für den Zeitpunkt der maximalen Flut-Strömungsgeschwindigkeit im Modellierungszeitraum von 28. Aug. 2018 bis 13. Sept. 2018.	77
Abbildung 44: Über die Tiefe gemittelte Größe der Strömungsgeschwindigkeit [m/s] (Median, Minimum und Maximum über den gesamten Simulationszeitraum) am Wendebecken in Bezug auf den Zeitpunkt des oberen Pegelstands. Berechnet für den gesamten Modellierungszeitraum vom 28. Aug. 2018 bis 13. Sept. 2018.	78
Abbildung 45: Umrisslinie des grundlegenden Wellenmodells (türkis) und des erweiterten Wellenmodells (grün).	79
Abbildung 46: Rasternetz und Bathymetrie vom erweiterten Rasternetz	80
Abbildung 47: Ausgangsorte des Wellenmodells für das Normalklima an dem betreffenden Standort	80
Abbildung 48: Wellenrosen für normale Wellenbedingungen am Projektstandort (Beispiel BD3 und MD4)	81
Abbildung 49: Korngrößenverteilungen von Sedimentproben, die am 05.05.2022 in der Nähe des LNG-Terminals WHV	86
Abbildung 50: Aufbau der SiltProfiler- und ADCP-Messungen	88
Abbildung 51: Messkampagne Räumliche Visualisierung der Stromverteilung über einen Querschnitt	89
Abbildung 52: Überwachungsstandorte für mobile Messungen (Transekt), stationäre Messungen (Meeresbodengestell) und Darstellung geplanter Signalbojen.	90
Abbildung 53: Strömungsgeschwindigkeit (oben) und Strömungsrichtung (unten), gemessen mit dem ADCP zwischen dem 06.03.2023 und dem 13.03.2023.	93
Abbildung 54: Strömungsrichtung, Wellenrichtung, signifikante (H_s) und maximale (H_{max}) Wellenhöhe, signifikante (T_s) und maximale (T_{max}) Wellenperiode, wie sie vom ADCP zwischen dem 06/03/2023 und dem 13/03/2023 gemessen wurden	95
Abbildung 55: Modellierungsansatz für Mooring Studie	97
Abbildung 56: Schiffspanelisierung in AQWA (Simulationsprogramm)	98

Abbildung 57: Verbessertes Vertäuungslayout für den Schiff-zu-Schiff-Betrieb mit dem 177k-Moss-LNG-Tanker	101
Abbildung 58: Überblick über die Fahrtrasse von der Lotsenstation zum Schiffsanleger	105
Abbildung 59: Schlepperkonfiguration beim Anlegen im Hafen entlang der FSRU in Ebbitide	106
Abbildung 60: Identifizierte Routen und deren Verkehrsverteilung	112
Abbildung 61: Vorschlag für ein Beleuchtungskonzept	115
Abbildung 62: Beispiel 1 Nautitec Simulationsfahrt	115
Abbildung 63: Beispiel 2 Nautitec Simulationsfahrt	116
Abbildung 64: Simulation Zufahrt zum HES Anleger 2/3	116
Abbildung 65: BBC-Details mit drittem Membranschlauch als Schallminderung (Jaeger Maritime Solutions, 2023)	119
Abbildung 66: Immissionsprognose für Dalbengründung D = 4,5 m Minderung SEL - 16dB	119
Abbildung 67: Beispiel 1 Schallminderungsmaßnahme Druckluftblasenvorhang	120
Abbildung 68: Sedimentations- und Erosionsmuster, berechnet nach einem Jahr, simuliert mit Wendebecken, Dalben und FSRU, Vergrößerung rund um das Wendebecken	124
Abbildung 69: Relative Sedimentations-Erosionsmuster durch Wendebecken, Dalben und FSRU (im Vergleich zur autonomen morphologischen Entwicklung)	125
Abbildung 70: Berechnungsgitter des Jade-Weser-Modells mit zusätzlichen Gitteroptimierungen rund um die Verklappstelle K01.	126
Abbildung 71: Überblick über die verschiedenen Arten von Baggerfreisetzungen und die vertikalen Profile, die in das Modell einbezogen werden	127
Abbildung 72: Maximale angetroffene Sedimentkonzentration [mg/L] von Feinstoffen (< 210 [µm]) in der Mitte der Wassersäule während des Simulationszeitraums. Baggerszenario A, Springbedingungen	128
Abbildung 73: Kolkschutz berücksichtigte Lastfälle für den Schlepper bei der Abfahrt von LNG-Schiffen	129
<i>Abbildung 74: Skizze des Querschnitts mit der Mindestabmessung des Kolkschutzes für Brustdalben (oberes Feld) und Festmachdalben (unteres Feld)</i>	130
Abbildung 75: Skizze des Querschnitts mit der Mindestabmessung des Kolkschutzes für die Pontonpfähle	131
Abbildung 76: Durchgehende Kolkschutz rund um die Pontonpfähle und MD4, MD5 und MD6	132
Abbildung 77: Direkte Auswirkung durch Baggararbeiten	136
Abbildung 78: Aushubtiefen Baggarbereich	140
Abbildung 79: Lage der Klappstelle und des Planvorhabens	141
Abbildung 80: Übersicht über die Stationen für die Entnahme von Sedimentkernen im Baggar- und Baubereich	143
Abbildung 81: Übersicht Wirkraum Biotop §30	145

Tabellen

Tabelle 1: Datentabelle FSRU EXCELSIOR	24
Tabelle 2: Koordinaten der Pontonpfähle	32
Tabelle 3: Eigentumsverhältnisse	33
Tabelle 4: Übersicht Durchbiegungen	47
Tabelle 5: Längen der Verbindungsbrücken	48
Tabelle 6: Brücken Auflagerkräfte	49
Tabelle 7: Standorte, Koordinaten und geplante Tiefe der Baugrundaufschlüsse	54
Tabelle 8: Relevante Drucksondierungen am Standort der Ponton-Anlage	56
Tabelle 9: Vergleichsdaten Hauptströmungsausrichtung	59
Tabelle 10: Ergebnis Variantenprüfung	63
Tabelle 11: Spitzenwindgeschwindigkeiten für jeden Windsektor für verschiedene Wiederkehrperioden	67
Tabelle 12: Extreme obere und untere Pegelstände für verschiedene Wiederkehrzeiträume am Leuchtturm Alte Weser und am Projektstandort	68
Tabelle 13: Datenquellen Modell-Bathymetrie	71
Tabelle 14: Simulationszeiträume der hydrodynamischen Modellierung	73
Tabelle 15: Statistische Parameter des Vergleichs zwischen gemessenem und simuliertem Wasserstand für relevante Wasserstandsstationen in der Nähe des Projektstandorts	74
Tabelle 16: Maximale Strömungsgeschwindigkeiten	78
Tabelle 17: Extreme Windwelleneigenschaften bei bd3, simuliert für die gemeinsamen Extremwertverteilungen von Windgeschwindigkeit und oberem und unterem Pegelstand	81
Tabelle 18: Dünungswellenverhältnisse im 100-jährigen Wiederkehrzeitraum	83
Tabelle 19: Spitzenwindgeschwindigkeiten (m/s) am Projektstandort für jeden Windsektor für verschiedene Wiederkehrzeiträume	83
Tabelle 20: Extreme Strömungsverhältnisse am Projektstandort	83
Tabelle 21: Extreme obere und untere Pegelstände für verschiedene Wiederkehrzeiträume am Projektstandort.	84
Tabelle 22: Windwellenverhältnisse im 100-jährigen Wiederkehrzeitraum	84
Tabelle 23: Andere Windwellenverhältnisse im Wiederkehrzeitraum	84
Tabelle 24: Wasserstandsdaten am Nachbarterminal LNG Terminals WHV	85
Tabelle 25: Durchschnittliche monatliche Wassertemperatur in Wilhelmshaven	86
Tabelle 26: Mobile Messungen - Koordinaten des Transekts	91
Tabelle 27: Mobile Messungen - Koordinaten des Siltprofilers und der Wasserproben	91
Tabelle 28: stationäre Messungen – Koordinaten Meeresbodenrahmen und Signalisierungsbojen	91
Tabelle 29: Ergebnisse der Gezeitenmessungen bei unterschiedlichen Gezeitenbedingungen und Messungen und Wasserproben zur Bestimmung von Salzgehalt, Temperatur und Schwebstoffkonzentrationen.	92
Tabelle 30: Überblick über die Statistik der Strömungsgeschwindigkeit und der Schwebstoffkonzentration in den verschiedenen Gezeitenphasen.	94
Tabelle 31: Hauptmerkmale des LNG-Tankers in Ballast und beladenem Zustand	98
Tabelle 32: Aus der DMA für jede Windrichtung entnommene maximale QRH-Lasten	102

Tabelle 33: In Wilhelmshaven verkehrende Schlepper	104
Tabelle 34: Trassendetails	106
Tabelle 35: Häufigkeitsklassen der Gefahren	107
Tabelle 36: Folgenklassen je Gefahrentyp	107
Tabelle 37: Matrix zur qualitativen Risikobewertung	108
Tabelle 38: HAZID für Anfahrt an den Liegeplatz	109
Tabelle 39: Risikobewertungsmatrix für Wenden, Anfahrt zum Liegeplatz, Anlegen	110
Tabelle 40: Driftparameter	111
Tabelle 41: Mindestabmessungen Kolkschutz Dalben	130
Tabelle 42: Übersicht Fachbeiträge zur Umweltauswirkung	133

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
BD	Brustdalben, Synonym für Anlegedalben
CH ₄	Methan
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DGGEV	Deutsche Grüngas und Energieversorgung GmbH
EDC	Emergency Disconnect Coupling, Notfallentkupplung der
EE	Excelerate Energy
ERS	Emergency Release System,
FSRU	Floating Storage and Regasification Unit
GDRM	Gasdruck-Regel- und Messanlage
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
H ₂	Wasserstoff
HES	HES Wilhelmshaven GmbH
HIPPS	High Integrity Pressure Protection System
HPU	Hydraulic Power Unit
ID	Innerer Durchmesser
IGC	IGC-Code - Internationaler Gastankschiff-Code Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
IGF	Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden
ILO	International Labor Organisation
IMDC	International Marine and Dredging Consultants n.v.
IMO	International Maritime Organization
LAT	niedrigst möglicher Gezeitenwasserstand“ bzw. „lowest astronomical tide“ (LAT), siehe SKN
LNG	Liquefied Natural Gas (verflüssigtes Erdgas)
LNGC	Liquefied Natural Gas Carrier (Tankschiffe für LNG)

Abkürzung	Erläuterung
LNGG	LNG-Beschleunigungsgesetz – Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases
LROP	Landesraumordnungsplan
Lüa	Länge über alle
MMSCFD	Million Standard Cubic Feet per Day
NHN	Normalhöhennull
Nm ³ /h	Normkubikmeter pro Stunde
OGE	Open Grid Europe
PLEM	Pipeline End Manifold
POT	Peak over Threshold, Spitzenwertüberschreitung
PVC	Polyvinylchlorid
QCDC	Quick Connection and Disconnection Clamps
QQRH	Quadruple Quick Release Hook,
rwN	rechtweisend Nord, Angaben beziehen sich auf die geografische Nordausrichtung
SKN	Seekartennull, entspricht dem örtlich „niedrigst möglicher Gezeitenwasserstand“ bzw. „lowest astronomical tide“ (LAT) berechnet wird. Liegt am Vorhabenstandort ca. 2,50 m unter dem Normalhöhennull. Für den Pegelort „Hooksieplate“, in der Nähe zum Vorhaben, ist SKN auf 2,49 m unter NHN von der GDWS festgelegt.
STS	Schiff-zu-Schiff Transfer
TCP	Thermoplastic Composite Pipes
TES	Tree Energy Solutions
TQRH	Triple Quick Release Hook
WAL	Wilhelmshavener Anbindungsleitung
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

4 Erläuterungsbericht

4.1 Allgemeines

4.1.1 Antragstellerin und Vorhabenträgerin (TdV)

FSRU Wilhelmshaven GmbH
Emsstraße 20
26382 Wilhelmshaven

Ansprechpartner

Herr Raf Vermeyen
T +32 478 63 05 82
E raf.vermeyen@tes-h2.com
W www.tes-h2.com

Trägerin des Vorhabens (TdV) ist die FSRU Wilhelmshaven GmbH mit Sitz in Wilhelmshaven, eine Beteiligungsgesellschaft, u.a. der Deutsche Grüngas und Energieversorgung GmbH (DGGEV) mit Sitz in Wilhelmshaven. Beide genannten Gesellschaften sind (indirekte) Beteiligungsgesellschaften der niederländischen Tree Energy Solution B.V. (TES), siehe <https://tes-h2.com/de/globale-wirkung/deutschland>. Die TdV plant die Errichtung und den Betrieb einer FSRU inkl. Gasanbindungsleitung an das deutsche Erdgasnetz an der Küste von Wilhelmshaven. Über die ENGIE Beteiligungs GmbH mit Sitz in Berlin ist ENGIE seit September 2023 mit einem Anteil von 50 % an der FSRU Wilhelmshaven GmbH beteiligt.

TES ist ein Unternehmen für grünen Wasserstoff, welches Industrie und Verbraucher langfristig, unterbrechungsfrei und zuverlässig auf Abruf mit CO₂-neutraler, sauberer Energie versorgt. TES verfolgt das Ziel, die Energiewende zu beschleunigen, indem es die bestehende globale Energie-Infrastruktur nutzt, um Kunden mit grünem Wasserstoff, grünem Gas und grünem Strom zu versorgen. Gleichzeitig will das Unternehmen den Ausstieg aus fossilen Brennstoffen weltweit beschleunigen und eine kreislaufforientierte Kohlenstoffwirtschaft einführen. Um ein integriertes Netz mit globaler Reichweite aufzubauen, entwickelt TES derzeit in Europa, Nordamerika, Australien und im Nahen Osten mehrere Standorte für den effizienten Import und die Verteilung von Energie. Am Standort Wilhelmshaven auf einem Teil des Voslapper Groden-Nord plant TES den „Green Energy Hub Wilhelmshaven“ (siehe dazu den folgenden Überblick über das Vorhaben).

Die FSRU Wilhelmshaven GmbH wurde mit dem Zweck gegründet, in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) schnellstmöglich eine schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (FSRU) am Standort des künftigen Green Energy Hub zu installieren, um Importmöglichkeiten für verflüssigtes Erdgas (LNG) zu schaffen, bis das Landterminal errichtet und betriebsbereit ist.

4.1.2 Planfeststellungsbehörde

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
Direktion, Geschäftsbereich 6

Im Dreieck 12
26127 Oldenburg

4.1.3 Projektkoordination und Steuerung

Arcadis Germany GmbH
EUREF-Campus 10
10829 Berlin

Robert Atkinson

M +49 174 738 0323

E robert.atkinson@arcadis.com

Web www.arcadis.com

4.1.4 Genehmigungsbehörde immissionsschutzrechtliches Verfahren (nachrichtlich)

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg
Abteilung 3

Theodor-Tantzen-Platz 8
26122 Oldenburg

4.1.5 Überblick über das Vorhaben

TES, Muttergesellschaft der TdV, entwickelt ein globales Energieprojekt, dessen zentrale Bestandteile der Import von grünen Energieträgern auf dem Seeweg und die Wiederverwertung von Kohlendioxid (CO₂) unter Verwendung von grünem Wasserstoff (H₂) sind. Durch den industriellen Maßstab des Projektes wird ein wichtiger Beitrag für das Erreichen der nationalen Klimaschutzziele 2050 geleistet.

Einen wesentlichen Teil des Projekts möchte TES in Wilhelmshaven auf einem Teil des Voslapper Groden-Nord verwirklichen („Green Energy Hub Wilhelmshaven“). Dort soll ein grüner Energiepark errichtet werden. Das Fundament des Projektes ist die Herstellung von grünem Wasserstoff mittels Wasser-Elektrolyse durch erneuerbare Stromquellen, wie z.B. Photovoltaik oder Wind. Die Herstellung des grünen Wasserstoffs soll außerhalb der Bundesrepublik Deutschland in Gebieten erfolgen, in denen erneuerbare Stromquellen kostengünstig zur Verfügung stehen. Für Solarenergie sind Länder des Sonnengürtels optimal geeignet. Da der Transport von Wasserstoff einen erheblichen Energieaufwand erfordert, wird der grüne Wasserstoff zunächst in einen anderen grünen Energieträger umgewandelt, welcher dann auf dem Seeweg zum Einsatzgebiet transportiert werden kann. Als grüner Energieträger kommt insbesondere synthetisches Methan (e-NG) in Betracht. Methan hat den Vorteil, dass man es schon heute in großen Mengen sicher und über weite Strecken in flüssiger Form mit dem Schiff transportieren kann und dass die bereits vorhandene Erdgasinfrastruktur genutzt werden kann. Unter der Voraussetzung entsprechender Technologiefortschritte ist es aber auch denkbar, dass zukünftig verflüssigter Wasserstoff direkt – d.h. ohne Umwandlung in einen weiteren Energieträger – nach Wilhelmshaven importiert wird.

Im Vorfeld wird die TdV vorübergehend eine stationäre, schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (LNG) errichten und betreiben, um so zur Sicherung der deutschen Energieimporte beizutragen. Für den Betrieb der FSRU muss ein neuer Anleger errichtet werden. Für diesen Teil des Gesamtprojektes sind mehrere behördliche Zulassungen erforderlich: eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die FSRU mit Nebenanlagen, eine wasserrechtliche Planfeststellung für den mit der Herstellung des Anlegers, der Liegewanne und der Zufahrt verbundenen Gewässerausbau und eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Abwässern.

Gegenstand des vorliegenden Antrags sind die genannten Gewässerausbaumaßnahmen mit den folgenden Bestandteilen:

Maßnahme 1

Neuerrichtung des Schiffsanlegers LNG Voslapper Groden Nord 2,

für die Errichtung und den Betrieb einer stationären, schwimmenden Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung von verflüssigtem Erdgas (LNG).

Maßnahme 2

Neuerrichtung der Liegewanne Voslapper Groden Nord 2, einschließlich Zufahrtsbereich inklusive Wendebecken zwischen dem neu errichteten Umschlaganleger LNG Voslapper Groden Nord 2 und der vorhandenen Fahrrinne,

mit einer Gesamtfläche der Liegewanne und des Zufahrtsbereiches einschließlich Wendebecken von ca. 770.000 m².

Ausbaggerung der Liegewanne auf eine Solltiefe von -17 mNHN - 14,5 m SKN) einschließlich der Zufahrt zum Fahrwasser mit einer Tiefe von -17 mNHN (- 14,5 mSKN).

Maßnahme 3

- einmalige Unterbringung des Initialbaggergutes von bis zu 1,2 Mio. m³ (Laderaumaufmaß) auf der Klappstelle 01
- Unterbringung von Baggergut aus der anlaufenden Unterhaltung der Anlage nach Inbetriebnahme für 2 Jahre. Die geschätzte Menge beträgt ca. 50.000 m³ pro Jahr bzw. 100.000 m³ innerhalb der ersten 2 Jahre, angegeben als Laderaumaufmaß

Eingeschlossen ist u.a. der Antrag auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 i.V.m. § 30 Abs. 2 BNatSchG für den Eingriff in gesetzliche geschützte Biotop der durch die wasserbaulichen Maßnahmen begründet ist. Das Biotop im Gewässerbereich ist klassifiziert als „Meeresarme der äußeren Flussmündungen - Artenreiche Kies-, Grobsand- und Schillgründe“ (KMFFk*). Ebenfalls eingeschlossen ist der Antrag auf Erteilung einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung gemäß § 31 Abs. 1 WaStrG für den Betrieb der Bagger- und Rammschiffe.

Beantragt wird außerdem die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für die Verklappung von Baggergut.

4.1.6 Hauptbestandteile des FSRU-Gesamtvorhabens

4.1.6.1 Komponenten

Das gesamte FSRU-Vorhaben besteht aus den folgenden, wesentlichen land- und wasserseitigen Komponenten und Bauwerken:

a.) Schiffsanleger

Dem neuen Schiffsanleger für die FSRU und die LNG-Tankschiffe als „Inselanleger“ mit 4 Anlegedalben (BD1 – BD4) und 6 Vertäudalben (MD1 – MD6), 9 Verbindungsbrücken (B1 – B9) zwischen den Dalben, 1 Ponton für Boote, Versorgungs- und Rettungsschiffe, 1 Treppenturm mit Laufsteg zur FSRU (Gangway), sowie allen, weiteren, notwendigen Einrichtungen zum sicheren Betreiben der Anlage wie z.B. Schnellverschlusshaken zum Festmachen der Taue, Fender als Schutz der FSRU beim Anlegen, den Sicherheitskennzeichnungen und Kolkschutz für die Dalben.

Ausführung der Anlegerstruktur in Stahlbauweise. Fertigung der Dalben jeweils aus einem massiven Stahlrohr, sog. „Monopiles“ (engl. für einzelner Pfahl) mit einem Durchmesser von 4,5 m und einer Länge von ca. 70 m. Gesamtlänge des Anlegers von ca. 400 m und ist einer Ausrichtung von 321,8° rWN in Hauptströmungsrichtung. Dimensionierung für das Anlegen von Gasschiffen (LNGC) mit maximal 300 m Länge (Lüa) und einer Kapazität von ca. 180.000 m³.

Der Ponton (67 m x 18 m x 4,5 m) ist über eine Gangway (1,2 m x 40 m) mit MD6 verbunden, um einen leichten Zugang zur Topside vom Anleger zu ermöglichen. Verankert wird der Ponton mithilfe eines Gleitsystems (Pfahlführungen), das mit 12 Pfählen mit einem Durchmesser von 1,5 m und einer Gesamtpfahlänge von 44 m verbunden ist, die bis zu -32 m SKN tief eingebracht werden.

b.) Liegewanne und Zufahrt

Einer neuen Liegewanne für die FSRU und die LNG-Tankschiffe mit einer Tiefe von -17 mNHN einschließlich der trapezförmigen Zufahrt zum Fahrwasser mit einer Tiefe von -17 mNHN. Der Zufahrtsbereich dient zugleich als Wendebecken (Wendebereich) für die LNG-Tankschiffe.

Elliptische Form des Wendebereichs mit einem Durchmesser von mind. 600 m in Querrichtung und mind. 900 m in Strömungsrichtung. Auslegung für das Wenden von Schiffen bis 300 m Länge (Lüa). Gesamtfläche der Liegewanne, einschließlich der Zufahrt und des Wendebereichs ca. 770.000 m². Herstellung mittels Schleppsaugbagger.

Markierung des Bereichs mittels Funkbojen (ATON) und vorgeschriebenen Navigationskennzeichen.

c.) FSRU „EXCELSIOR“ (nachrichtlich)

Die FSRU „EXCELSIOR“, IMO Nr. 9239616, ist zugelassen als Gastankschiff mit 4 Lagertanks für bis zu insgesamt 138.058 m³ LNG (bei 100% Füllung), einschließlich der Wärmeerzeugung (Großfeuerungsanlage) und der Anlage zur Wiederverdampfung von LNG (Regasifizierung) sowie der schiffseitigen Nebenanlagen. Die FSRU ist durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz für die Dauer von 5 Jahren gechartert und wird der TdV bereitgestellt. *Der Betrieb der FSRU wird im parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren beantragt.*

d.) Transfersystem (nachrichtlich)

Das Transfersystem für das wiederverdampfte Erdgas zwischen der FSRU und der landseitigen Erdgasleitung einschließlich der erforderlichen Nebenanlagen. Die Verbindungsleitungen (TCP) als wesentlicher Bestandteil des Transfersystems werden zum überwiegenden Teil im Meeresboden verlegt. *Die Errichtung und der Betrieb des Transfersystems einschließlich der Nebenanlagen werden im parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren beantragt.*



Abbildung 1: Illustration der Hauptkomponenten des wasserseitigen Transfersystems (Anleger nur schematisch dargestellt ohne Details)

e.) Einspeisung in Erdgasleitung (nachrichtlich)

Die wasser- und landseitige Infrastruktur für das Einspeisen in die vorhandene Erdgasleitung WAL II. Hierzu gehören die landseitigen Rohrleitungen, Mess- und Regelungstechnik, Brand- und Ex-Schutz-Einrichtungen sowie sonstige technische Anlagen. Die Errichtung und der Betrieb dieser Infrastruktur wird im parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren beantragt.

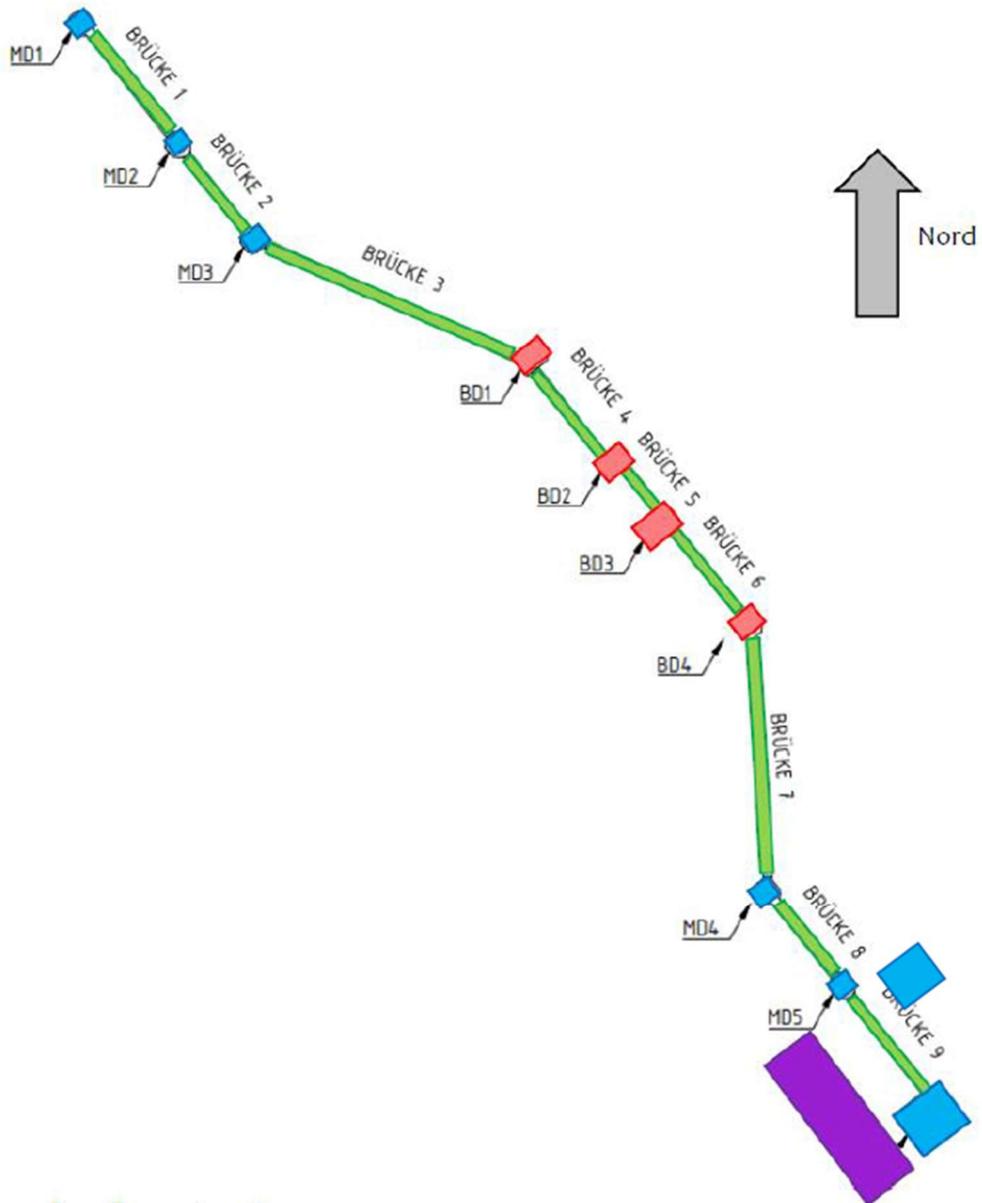


Abbildung 2: Groblayout Anleger (Draufsicht)

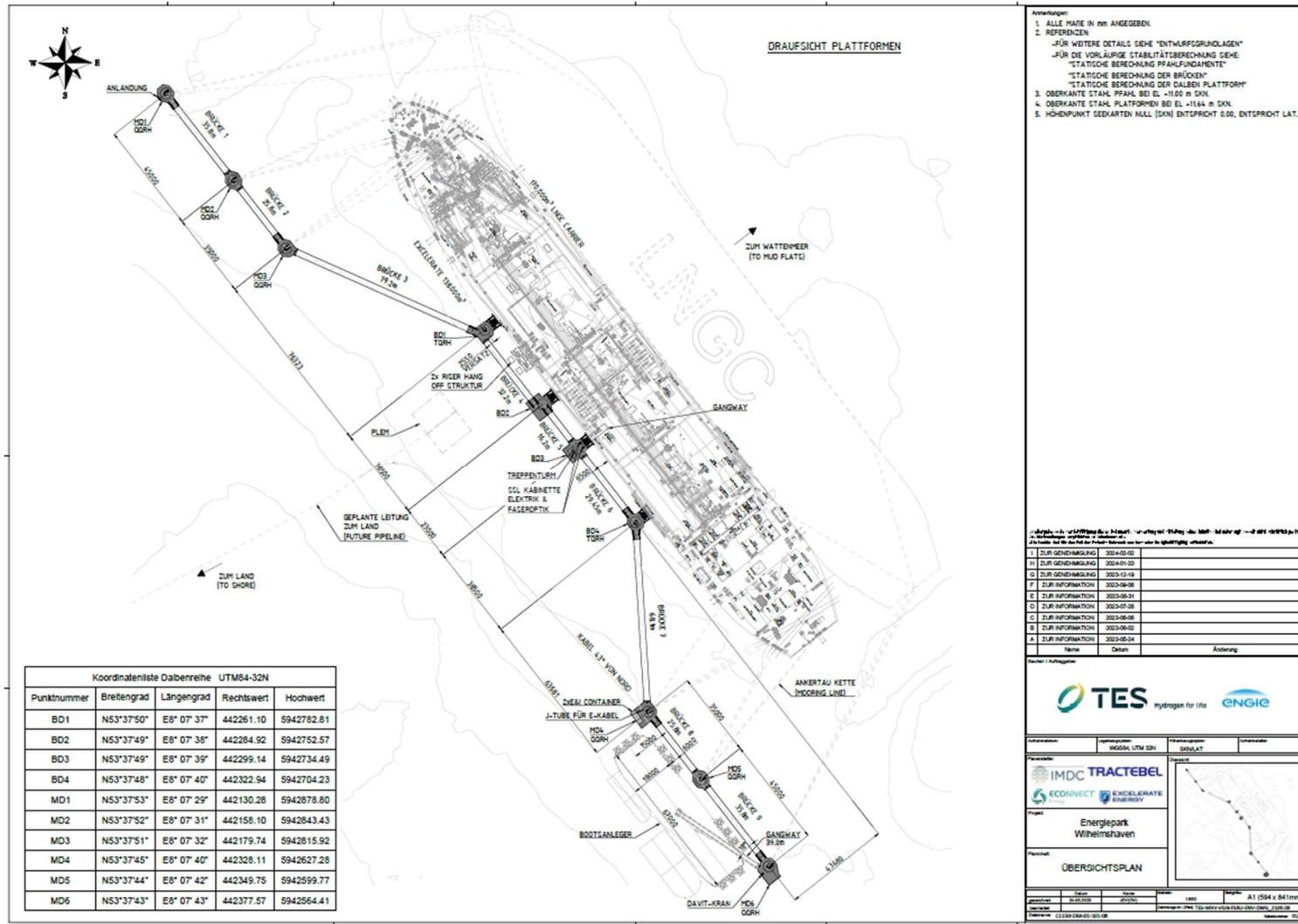


Abbildung 3: Übersichtsplan Anleger (Draufsicht)

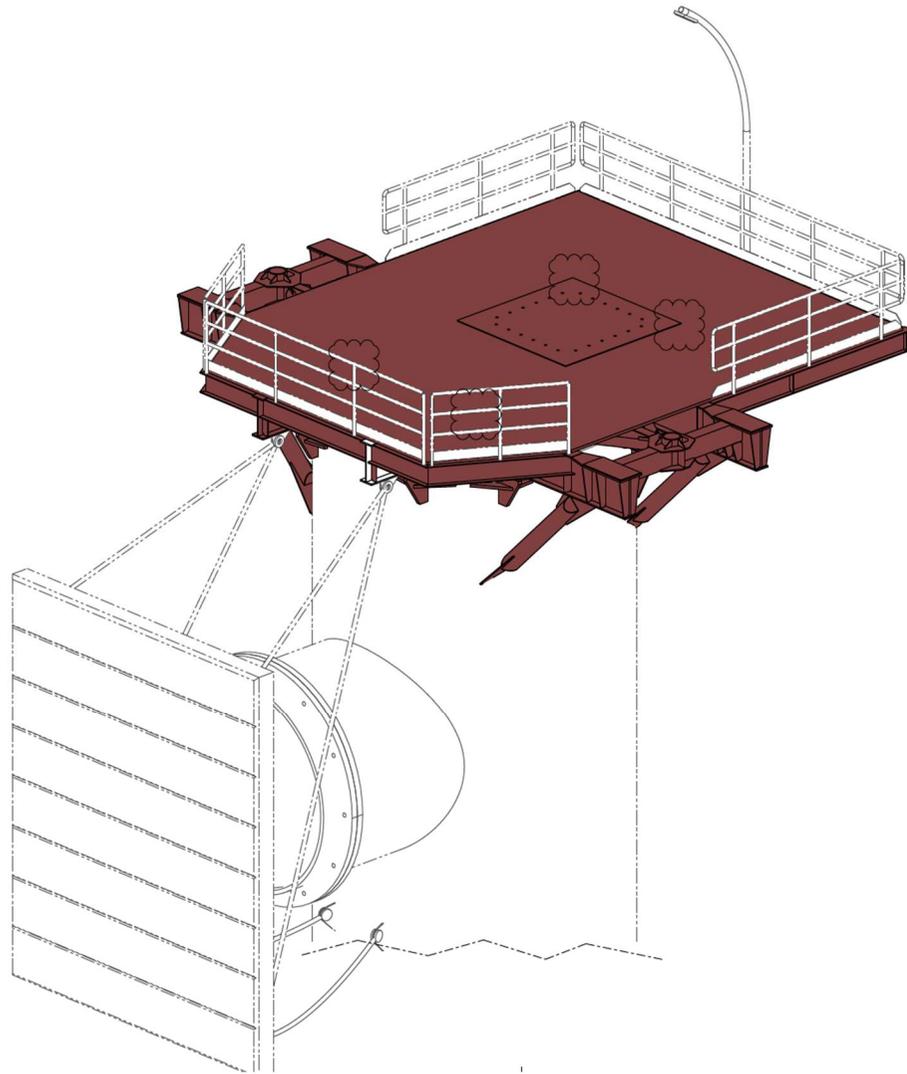


Abbildung 5: Plattform BD3

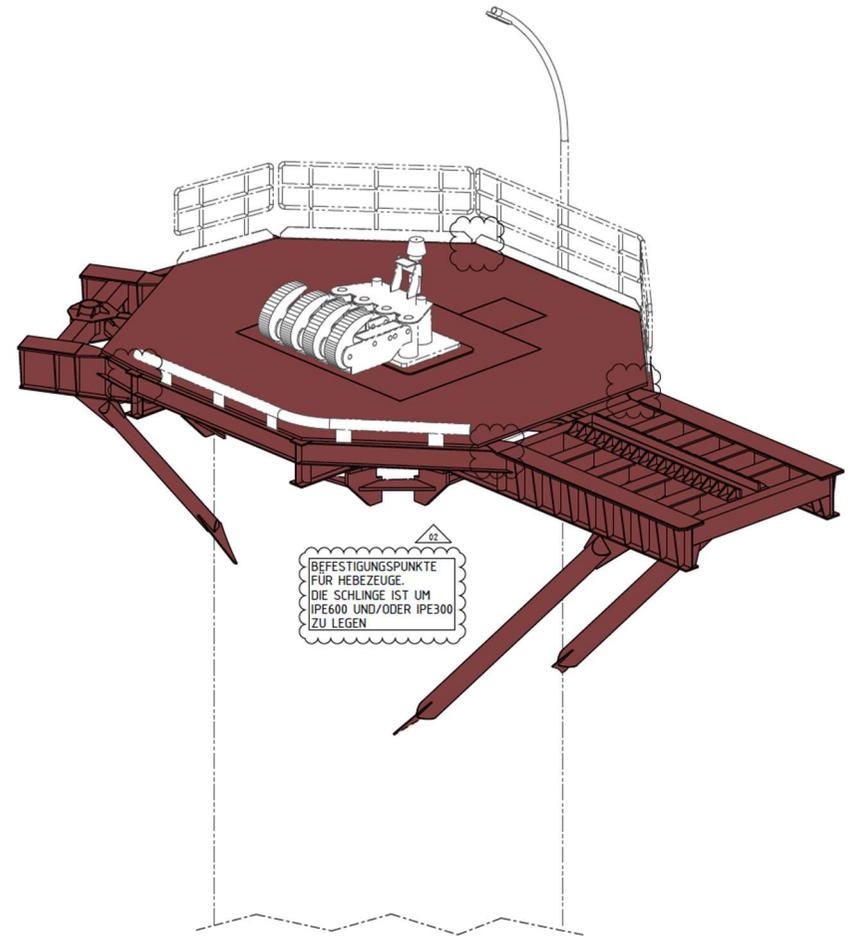


Abbildung 4: Plattform MD3



Abbildung 6: FSRU „EXCELSIOR“, IMO Nr. 9239616

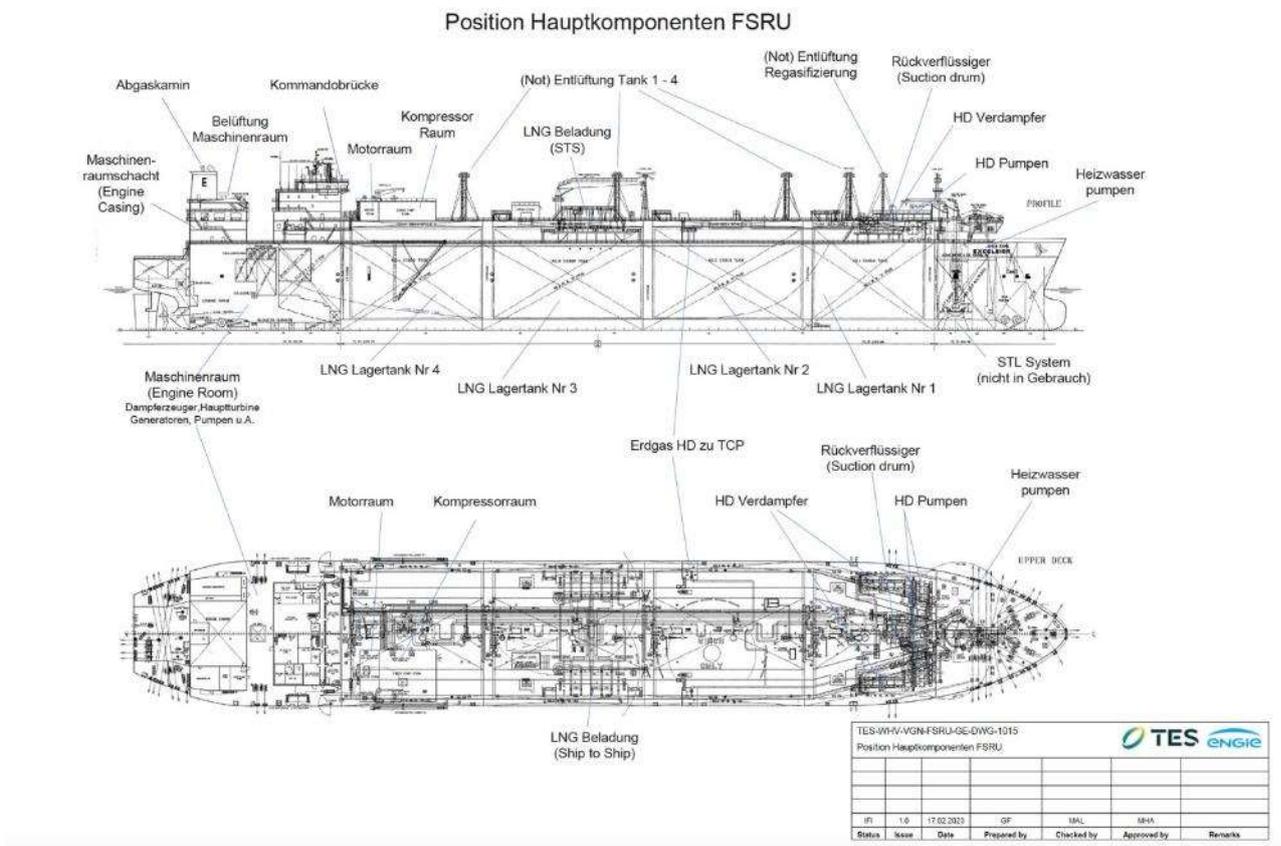


Abbildung 7: Positionen Hauptkomponenten FSRU

4.1.6.2 Daten FSRU

Tabelle 1: Datentabelle FSRU EXCELSIOR

Schiffsname	EXCELSIOR
LR/IMO Number	9239616
Flagge	Belgien
Registriert in	Antwerpen
Typ	Gastankschiff mit Regasifizierungseinheit FSRU, Typ 2G gemäß IGC-Code
Hülle	Doppelhülle
Anzahl Lagertanks	4
Bauart Lagertanks	Membrantank
Länge über alles (LOA)	277 m
Längen zwischen den Loten (LBP)	266 m
Maximale Breite	43,45 m
Tiefgang (Design Draft)	11,50 m
Maximal zulässiger Tiefgang (Scantling Draft)	12,60
Parallele Bordwand bei Leergewicht (SDWT)	143,65 m
Hersteller	DSME
Baujahr (Auslieferungsdatum)	2005
Antrieb Hauptmaschine	Dampfturbine
Dampferzeugung	Gasbrenner 2 x 52 MW Feuerungsleistung
Netto Register Tonnen	28115 Tonnen
Bruttoraumzahl	93719 Tonnen
Klassifizierungsgesellschaft	Bureau Veritas
Klassen	I+HULL+MACH, Liquefied gas, carrier/LNGRV, Unrestricted navigation, +AUT-UMS, +VeriStar-Hull 40 years, +SYS-NEQ-1, MONSHAFT, STL-SPM, INWATERSURVEY
Besondere Vorschriften	IGC-Code IGF- Code

4.1.6.3 Leistung der Anlage

Die Anzahl der LNG-Tankschiffe, welche an der Anlage gelöscht werden, beträgt im Mittel ca. 75 Schiffe pro Jahr. Die Gesamtanlage ist für eine Einspeiseleistung in das Erdgasnetz von ca. 5 Mrd. Nm³ pro Jahr ausgelegt. Die technisch maximal mögliche Leistung pro Tag beträgt 690 MMSCFD (Million Standard Cubic Feet per Day). Dies entspricht ca. 18,5 Mio. Nm³ pro Tag.

4.1.6.4 Maximale Abmessungen der LNG-Tanker

Der Anleger ist ausgelegt für folgende maximal zulässige Abmessungen der LNG-Tankschiffe:

Länge über alles:	300 m
Breite:	55 m
Tiefgang:	12 m (design draft)

4.2 Rechtliche Grundlagen und Zuordnung der Verfahren

4.2.1 Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren

Bei der Errichtung des Anlegers für die FSRU und die LNG-Tankschiffe, der Liegewanne und des Zufahrtbereichs handelt es sich um eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers und damit um einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG, da der ca. 72,2 ha umfassende Zufahrtbereich zwischen der bestehenden Fahrrinne und dem Anleger auf einer Fläche von ca. 38 ha sowie die Liegewanne am Anleger auf einer Fläche von ca. 4,8 ha dauerhaft vertieft werden. Die wasserbaulichen Maßnahmen zum teilweisen Eingraben der Leitungen des Transfersystems werden in Abstimmung mit dem NLWKN dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zugeordnet und sind daher nicht Bestandteil dieses Vorhabens.

Gemäß §§ 68 Abs. 1, 70 Abs. 1 WHG; 72 ff. VwVfG bedarf der Gewässerausbau der wasserrechtlichen Planfeststellung. Der Gewässerausbau schließt die Errichtung des Anlegers ein (§ 57 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 83 NWG).

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.

Die Planfeststellung hat nach den §§ 75 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. VwVfG, 70 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. WHG eine sog. Konzentrationswirkung. Durch die Planfeststellung wird 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 dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Die Konzentrationswirkung des beantragten Planfeststellungsbeschlusses und – soweit beantragt – der Zulassung des vorzeitigen Baubeginns umfasst insbesondere die folgenden Entscheidungen:

- Befreiung nach § 67 BNatSchG vom Verbot der erheblichen Beeinträchtigung von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen
- Zulassung der mit der Errichtung und dem Betrieb des Vorhabens verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nach §§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG
- strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WaStrG

Weiterhin ist die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse nach § 8 Abs. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 WHG für folgende Maßnahmen im Rahmen der Errichtung des Vorhabens beantragt:

- die einmalige Unterbringung des Initialbaggergutes von bis zu 1,2 Mio. m³ (Laderaumaufmaß) auf der Klappstelle 01.
- die Unterbringung von Baggergut aus der anlaufenden Unterhaltung der Anlage nach Inbetriebnahme für 2 Jahre. Die geschätzte Menge beträgt ca. 50.000 m³ pro Jahr bzw. 100.000 m³ innerhalb der ersten 2 Jahre, angegeben als Laderaummaß.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet nach § 19 Abs. 1 WHG auch über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis.

Für das Vorhaben entfällt die Pflicht zur UVP nach Maßgabe des § 4 Abs. 1 LNGG. Die beschleunigte Zulassung des Anlegers für die FSRU ist dafür geeignet, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Nach Maßgabe des § 4 Abs. 2 LNGG entfallen somit auch die entsprechenden, in fachrechtlichen Vorschriften geregelten Pflichten der Antragsteller und Aufgaben der Behörden in Bezug auf die UVP.

4.2.2 Parallele Zulassungsverfahren

Neben der wasserrechtlichen Planfeststellung für den Gewässerausbau sind für das Gesamtvorhaben weitere Zulassungen erforderlich und dementsprechend unterschiedliche Behörden zuständig.

4.2.2.1 Betrieb der FSRU und der Nebenanlagen, insbesondere des Transfersystems (nachrichtlich)

Der Betrieb der FSRU einschließlich der Errichtung der Nebenanlagen (insbesondere des Transfersystems zwischen FSRU und dem Übergabepunkt zu der landseitigen Erdgasleistung) bedarf einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach § 4 i.V.m. § 10 BImSchG gem. Nr. 1.1 G E und Nr. 9.3.1 G des Anhang 1 der 4. BImSchV. Das Vorhaben unterliegt der RL 2010/75/EU (Industrieemissionsrichtlinie, IED-Anlage).

Zulassungsbehörde ist das Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA OL).

Für die Deichquerung wird im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren eine deichrechtliche Ausnahmegenehmigung beantragt.

4.2.2.2 Wasserentnahme und Einleitung beim Betrieb der FSRU (nachrichtlich)

Für den Betrieb der FSRU ist eine separate Erlaubnis zur Einleitung von Ab- und Prozesswässern aus der FSRU in den Jadebusen gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10, 12 und 57 WHG i.V. mit § 2 IZÜV erforderlich.

Zulassungsbehörde ist der NLWKN, Braunschweig.

Eine Erlaubnis für die Entnahme ist nicht erforderlich, da das Wasser nicht aus einem oberirdischen Gewässer, sondern aus einem Küstengewässer (Jadebusen) entnommen werden soll, vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG.

Die Umweltauswirkungen zur Entnahme werden im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens beschrieben und geprüft.

4.2.3 Sonstige zu berücksichtigende Zulassungen und Zertifizierungen

- Die FSRU „EXCELSIOR“, IMO Nr. 9239616, unterliegt dem internationalen Seerecht und somit den besonderen Regelungen nach IMO und SOLAS. Das Schiff wird von der Schiffsklassifizierungsgesellschaft Bureau Veritas regelmäßig überprüft. Die nächste reguläre Überprüfung erfolgt derzeit.
- Am 23.6.2023 hat das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Niedersachsen (LBEG) die Planfeststellung nach § 43 EnWG für die Wilhelmshaven Anbindungsleitung (WAL II) der Open Grid Europe GmbH (OGE) zur Anbindung an das Fernleitungsnetz erteilt.
- Für den südlich gelegenen Schiffsanleger H2/3 der HES einschließlich der Liegewanne und des Zufahrtbereiches liegt ein wasserrechtlicher Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich, Az. W3A/W6-21-6929/75-3a vom 30. Dezember 1975, ausgestellt auf die Mobil Oil A.G. als damaligem Betreiber, vor.
- Für die Änderung des Zufahrtbereiches zu dem Schiffsanleger H2/3 liegt ein wasserrechtlicher Planänderungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich, Az A4/A5/T1/T2/T3/T5 – 4047/79 – A40-1 vom 4. Dezember 1979, ausgestellt auf die Mobil Oil A.G. als damaligem Betreiber, vor.

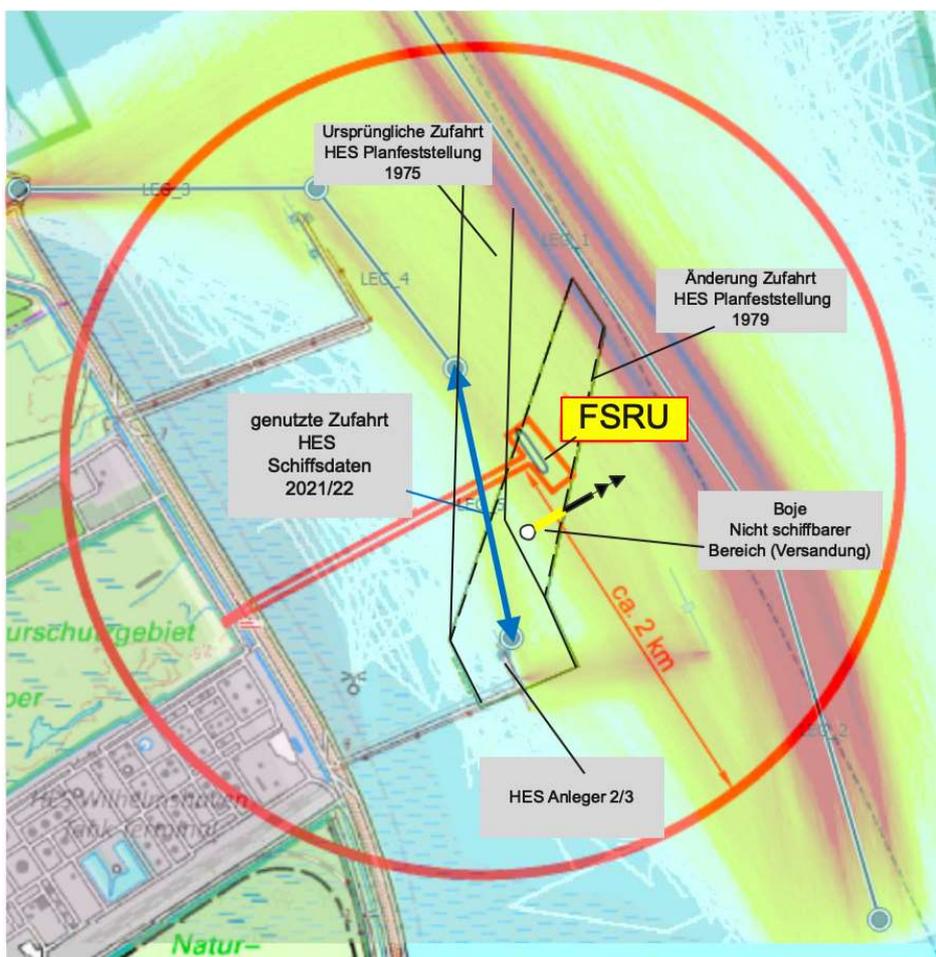


Abbildung 8: Zufahrt zum HES 2/3 Anleger

Die zum Anleger HES 2/3 planfestgestellte Zufahrt aus dem Jahre 1975 verläuft nördlich zur geplanten Position des neuen Anlegers. Die Zufahrt konnte wegen Versandungen kurz nach Inbetriebnahme nicht mehr genutzt werden und wurde daher im Planfeststellungsbeschluss 1979 auf Wunsch des damaligen Betreibers Mobile Oil A.G. Richtung Süden verlegt. Die Strömungsverhältnisse haben sich in den letzten Jahren insbesondere nach dem Bau des Jade-Weser Ports ab 2008 nochmals geändert. Wie aus der Auswertung der Schiffsdaten der Jahre 2021 und 2022

ersichtlich ist, wird die Zufahrt aus 1979 nicht mehr genutzt vgl. hierzu Schiffsbewegungen im Vorhabengebiet (Bestand). Stattdessen verläuft der Schiffsverkehr zum HES 2/3 Anleger wieder nördlich zur geplanten Position des neuen Anlegers. Durch Planvorhaben und den Neubau des Anlegers muss diese bereits genutzte Zufahrt geringfügig Richtung Westen verschoben werden, um die notwendigen Sicherheitsabstände einzuhalten. Die Verlegung ist ohne bauliche Maßnahmen möglich, es ist ausreichend Tiefgang für die Schiffe zum HES 2/3 Anleger vorhanden. Die Verschiebung wurde im Rahmen der Echtzeitsimulationen durch NAUTITEC untersucht. Durch den Neubau des Anlegers gibt es keine Einschränkung in der Zufahrt zum HES 2/3 Anlegers vgl. hierzu 4.13.4.2 Studie im Februar 2023.

4.2.4 Zulassung des vorzeitigen Beginns (nachrichtlich)

Vorzeitiger Beginn1

Mit Bescheid (Az.: D 6 - 62025-691-002) vom 24.8.2023, wurde der TdV, von der Planfeststellungsbehörde NLWKN gemäß § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 Abs. 1 WHG, die Zulassung des vorzeitigen Beginns zur Durchführung des beantragten Plans für Teilmaßnahmen erteilt. Die Zulassung ist an Nebenbedingungen gebunden und jederzeit widerruflich. Der vorzeitige Beginn 1 bezieht sich auf folgende Baumaßnahmen:

- das Baggern der Liegewanne,
- das Baggern von Teilen des Wendebeckens und Zufahrtbereichs (Phase1),
- die Verbringung des beim Ausbau anfallenden Baggergutes zur Klappstelle 01 in der Nordsee,
- das Einbringen des Kolkschutzes.

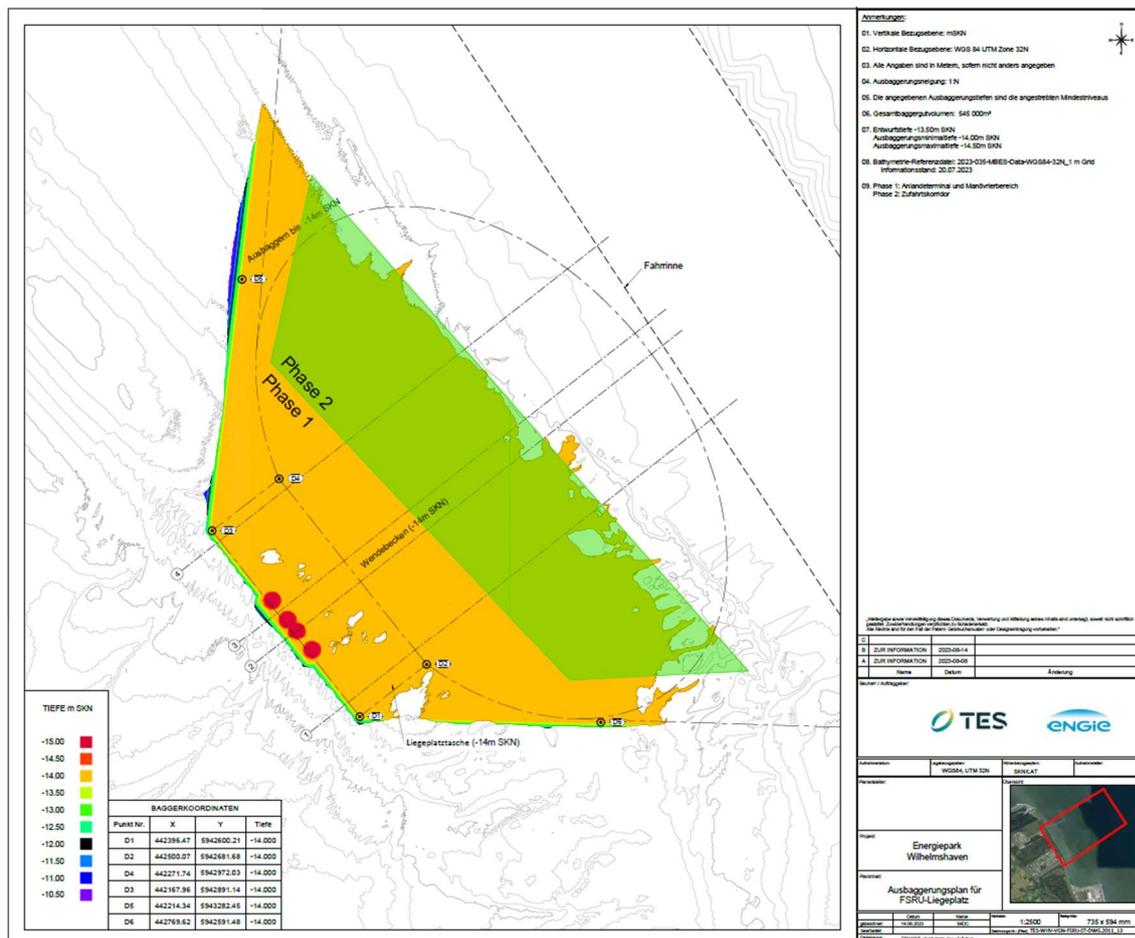


Abbildung 9: Ausbaggerungsplan für vorzeitigen Beginn 1 (Phase 1)

Vorzeitigen Beginn 2

Mit Bescheid (Az.: D 6 - 62025-691-002) vom 23.10.2023, wurde der TdV von der Planfeststellungsbehörde NLWKN gemäß § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 Abs. 1 WHG die Zulassung des vorzeitigen Beginns zur Durchführung des beantragten Plans für Teilmaßnahmen erteilt. Die Zulassung ist an Nebenbedingungen gebunden und jederzeit widerruflich. Der vorzeitige Beginn 2 bezieht sich auf folgende Baumaßnahmen:

- Errichtung der Dalben
- Installation der Dalbenköpfe, Brücken und Plattformen des Anlegers

4.3 Vorhabenbegründung

Für das vorliegende Vorhaben besteht eine (gesetzliche) Planrechtfertigung:

Im Jahr 2021 wurden ca. 55 % des deutschen Erdgasbedarfs durch den Import von russischem Erdgas gedeckt. Mit dem Angriffskrieg der Russischen Föderation auf die Ukraine hat die Bundesregierung die energiepolitische Entscheidung für eine schnellstmögliche Unabhängigkeit von russischen Öl- und Gasimporten getroffen. Vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich eingetretenen Kürzungen der Gaslieferungen aus Russland und des weiterhin hohen Preisniveaus am Gasmarkt hat die Bundesregierung am 23. Juni 2022 die Alarmstufe nach dem Notfallplan Gas der Bundesrepublik Deutschland ausgerufen. Damit wurde nach dem Notfallplan eine Situation festgestellt, wonach eine „Störung der Gasversorgung“ oder eine außergewöhnlich hohe Nachfrage nach Erdgas vorliegt, „die zu einer erheblichen Verschlechterung der Gasversorgungslage führt“. Die Gasversorgung hat sich seitdem weiter verschlechtert, da die russischen Gaslieferungen über die Nord Stream 1-Leitung zwischenzeitlich von dem bereits niedrigen Niveau von 40 % auf null reduziert wurden.

Neben der Befüllung der Gasspeicher ist eine kurzfristige Diversifizierung der deutschen und europäischen Energie- und insbesondere der Erdgasversorgung notwendig. Dabei ist die Sicherung der Einbindung von verflüssigtem Erdgas in das Fernleitungsnetz von überragender Bedeutung. Der Gesetzgeber hat dafür mit dem Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes von verflüssigtem Erdgas (LNG-Beschleunigungsgesetz – LNGG) vom 24. Mai 2022 die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine beschleunigte Zulassung von LNG-Projekten geschaffen. Ziel des Gesetzes ist die Sicherung der nationalen Energieversorgung durch eine beschleunigte Einbindung von verflüssigtem Erdgas in das Fernleitungsnetz (§ 1 LNGG). Gemäß § 3 LNGG sind die Vorhaben nach § 2 Absatz 2 LNGG für die sichere Gasversorgung Deutschlands besonders dringlich. Für diese Vorhaben werden die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der Bedarf zur Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas festgestellt. Die schnellstmögliche Durchführung dieser Vorhaben dient dem zentralen Interesse an einer sicheren und diversifizierten Gasversorgung in Deutschland und ist aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich. Das LNGG schafft damit für die von ihm erfassten Vorhaben eine gesetzliche Planrechtfertigung (BT-Drs. 20/1742, S. 17).

Das LNG-Projekt Wilhelmshaven dient der Einbindung von Erdgas in das Fernleitungsnetz. Die FSRU, der Neubau des Anlegers, sowie die mit dem Projekt verbundenen Gewässerbenutzungen zählen gemäß § 3 i.V.m. § 2 Abs. 2 Nr. 1, 4, 5 LNGG und Nr. 2.3 der Anlage zum LNGG zu den vom LNGG erfassten Projekten. Damit besteht für den Neubau des Anlegers eine gesetzliche Planrechtfertigung.

Aber auch losgelöst von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist nach den vorherigen Ausführungen zur Gasversorgungslage in der Bundesrepublik Deutschland die Notwendigkeit für das Gesamtprojekt und seine Teilvorhaben gegeben. Es ist aus Gründen des Allgemeinwohls objektiv erforderlich.

Die Energieversorgung ist eine Leistung, deren der Bürger zur Sicherung einer menschenwürdigen Existenz unumgänglich bedarf (BVerfG, Beschl. v. 20.3.1984, 1 BvL 28/82, Juris Rn. 37) und die für die räumliche Entwicklung und das wirtschaftliche Wachstum eines Landes und seiner Teilräume von wesentlicher Bedeutung ist. Aufgrund der Einschränkungen und des vollständigen Wegfalls russischer Gaslieferungen ist die Energieversorgung der Bundesrepublik Deutschland mit Gas gegenwärtig nicht mehr ausreichend gesichert (siehe dazu oben). Der Betrieb der FSRU in Wilhelmshaven ist

erforderlich, um die nationale Energieversorgung durch die zügige Einbindung verflüssigten Erdgases in das bestehende Fernleitungsnetz zu sichern (§ 1 Abs. 1, § 3 LNGG). Die Errichtung des Anlegers ist erforderlich, um den Betrieb der FSRU in Wilhelmshaven infrastrukturseitig zu ermöglichen und somit einen Beitrag zur Sicherstellung der Gasversorgung der Bundesrepublik Deutschland zu leisten. Dabei ist die energiepolitische Grundentscheidung der Bundesregierung für LNG als Energieträger zugrunde zu legen. Es ist zuallererst eine energiepolitische Entscheidung des Bundes und der Länder, unter welchen ökonomischen Bedingungen, mit welchen Energieträgern und in welcher Kombination der verfügbaren Energieträger sie eine zuverlässige Energieversorgung sicherstellen wollen (BVerfG, Urt. v. 17.12.2013, 1 BvR 3139/08, Juris Rn. 287).

Das LNG-FSRU-Projekt Wilhelmshaven ist Bestandteil des energiewirtschaftlichen Gesamtkonzeptes des Bundes für den Ersatz russischer Gasimporte. Das BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz – ist im September 2022 an die Tree Energy Solutions GmbH (TES) herangetreten und hat die gemeinsame Realisierung der fünften Bundes-FSRU angefragt. Die FSRU „Excelsior“ wurde im Februar 2023 vom BMWK für bis zu 60 Monate gechartert. Das schwimmende LNG-Importterminal (LNG = Liquefied Natural Gas = Flüssigerdgas oder verflüssigtes Erdgas) wird am Standort Voslapper Groden-Nord (VGN) in Wilhelmshaven errichtet. Die FSRU Wilhelmshaven GmbH übernimmt die für den Betrieb der FSRU erforderliche Errichtung und den Betrieb der hier antragsgegenständlichen Hafeninfrastruktur, der Gasleitungsanbindung an die Landseite, inkl. die Rohrleitungen zur Überquerung des Deichs, bis zur Übergabestation an das Fernleitungsnetz der Open Grid Europe GmbH (OGE).

Nach der Vorstellung der Bundesregierung soll nach Abschluss des Baus der Wilhelmshaven Anbindungsleitung 2 (WAL II) durch OGE, der Errichtung der Hafen- und Anlegestruktur für die Schiffe und dem Bau der Gasleitungen zwischen der FSRU und der Landseite, das Terminal die Regasifizierung und Einspeisung in das deutsche Fernleitungsnetz in einem Umfang von über 5 Mrd. Nm³ (Nm³ = Norm-Kubikmeter) Erdgas pro Jahr liefern. Dies entspricht etwa fünf Prozent des Jahresverbrauchs an Erdgas in Deutschland.

4.4 Standort des Vorhabens

Die landseitigen Anlagenteile befinden sich im Bereich Voslapper Groden-Nord, im Stadtgebiet der Stadt Wilhelmshaven, Gemarkung Sengwarden. Die neue Schiffsanlegestelle liegt an der Westseite der Jade, Gemarkung Nordsee, Jade, Flurstück 1/11 (Liegeplatz).

Parallel zum Vorhabengebiet verläuft in Nord-Süd-Ausrichtung das insgesamt 600 m breite Fahrwasser für den Durchgangsverkehr. In der Mitte des Fahrwassers ist eine 300 m breite Fahrrinne ausgebildet. Wilhelmshaven ist der einzige deutsche Hafen, welcher besonders tiefgängige Seeschiffe tideunabhängig abfertigen kann. Die Solltiefe der Hauptfahrrinne beträgt -17,6 mSKN.

Der Bereich des Schiffsanlegers und der Liegewanne ist als Bundeswasserstraße ausgewiesen. Der Bereich für die Verbindungsleitungen des Transfersystems zu den landseitigen Anlagenteilen liegt sowohl im Bereich der Bundeswasserstraße als auch im Watt- und Deichbereich. Der landseitige Anlagenteil endet vor dem zukünftigen Bereich für das Energieprojekt („Green Energy Hub Wilhelmshaven“), welcher derzeit noch als Naturschutzgebiet ausgewiesen ist. Für die Erschließung des Energieparks und Umwidmung läuft derzeit ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Wilhelmshaven und zur parallelen Aufstellung eines Bebauungsplans (B225). Im Landesraumordnungsplan LROP (Stand 2017) ist die Fläche des Voslapper Groden als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen festgelegt.

Die nachfolgenden Karten und Schaubilder sind in Kapitel „05 Planunterlagen“ zu den Antragsunterlagen in höherer Auflösung als Einzeldokument beigefügt.



Abbildung 10: Topografische Karte mit Lage des Vorhabens

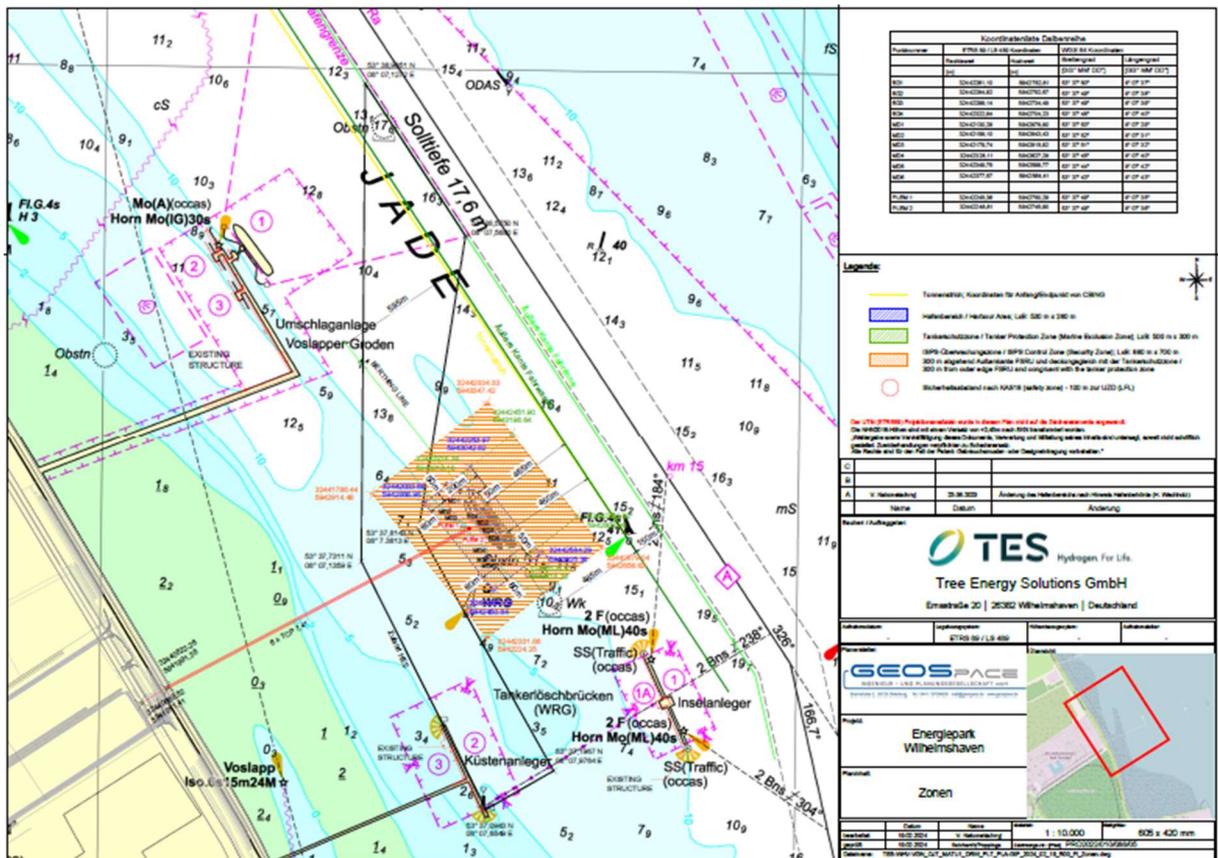


Abbildung 11: Seekarte mit Lage des Vorhabens und Hafenbereich. Siehe „05.00.07_Lageplan Hafenbereich Seekarte_19.02.2024“ in Kapitel 5 der Antragsunterlagen

4.4.1.1 Koordinaten des Vorhabens

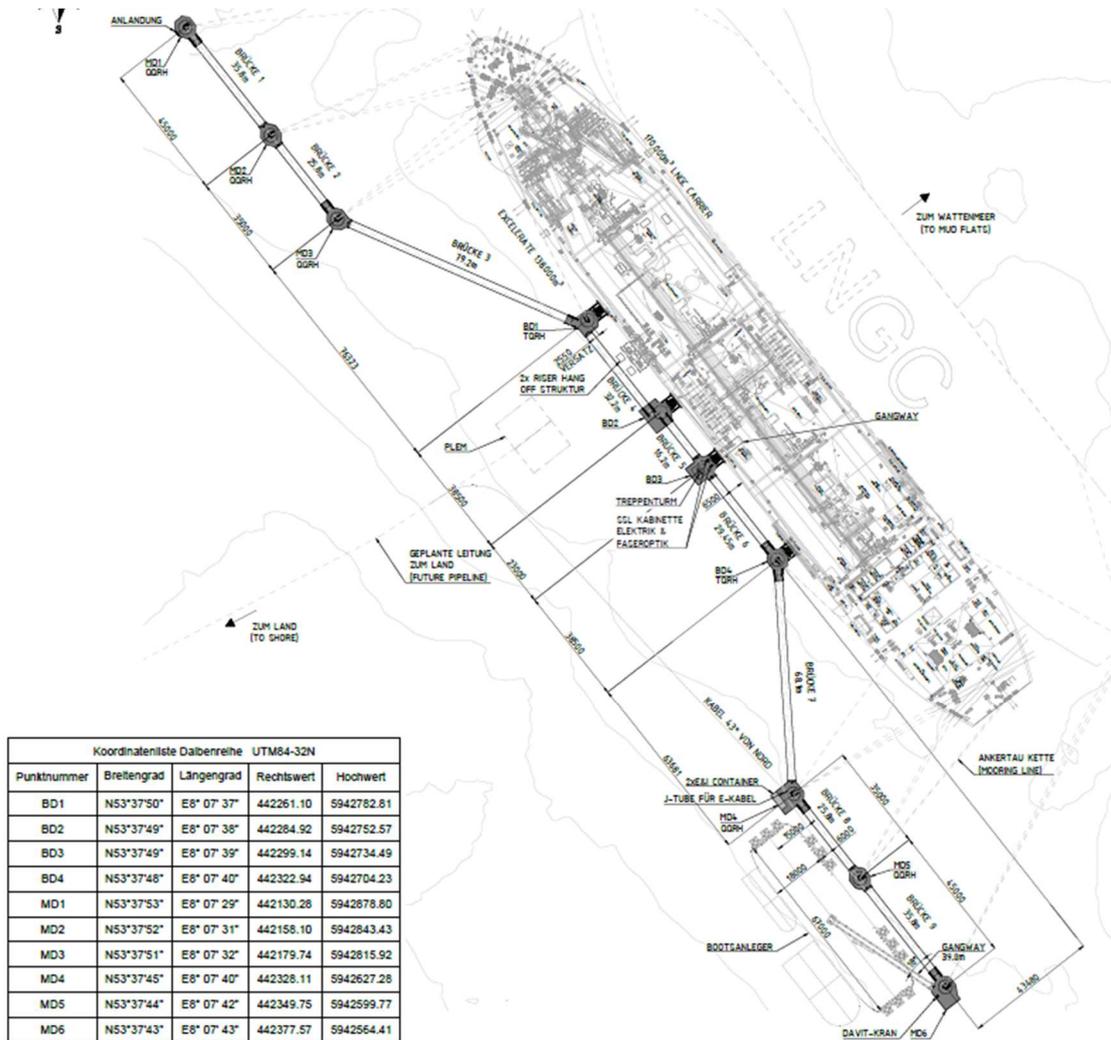


Abbildung 12: Koordinaten des Anlegers

Tabelle 2: Koordinaten der Pontonpfähle

Pfahl	WGS 84 / UTM Zone 32N	
	Rechtswert	Hochwert
PP-01	442315.808	5942611.374
PP-02	442319.345	5942614.157
PP-03	442322.882	5942616.939
PP-04	442333.899	5942611.993
PP-05	442336.960	5942608.102
PP-06	442340.020	5942604.212
PP-07	442357.272	5942582.285
PP-08	442360.333	5942578.395
PP-09	442363.393	5942574.504
PP-10	442365.670	5942562.554
PP-11	442362.134	5942559.771
PP-12	442358.597	5942556.989

4.4.1.2 Angrenzende Anlagen, wasserseitig

HES Wilhelmshaven Tank Terminal GmbH

Die HES Wilhelmshaven Tank Terminal GmbH betreibt in der Nähe zum Vorhabengebiet ein Tanklager für Mineralöle und flüssige Kohlenwasserstoffe sowie eine Anlage für schwefelarmes Rohöl. Die Logistik des Tanklagers läuft über die Verkehrsträger Bahn, LKW und Schiff. Für die Schiffsabfertigungen sind in südwestlicher und südöstlicher Richtung zum Vorhabengebiet zwei Anlegeanlagen in Betrieb.

HES Anleger H2/3 südwestlich zum neuen Schiffsanleger

Südwestlich des neuen Schiffsanlegers betreibt die HES Wilhelmshaven Tank Terminal GmbH im Abstand von ca. 1.000 m den Schiffsanleger H2/3 einschließlich einer Verbindungsbrücke zu ihren landseitigen Anlagen. Der Schiffsanleger H2/3 ist nicht für tiefwassergängige Schiffe geeignet. Die gepeilte Tiefe zu SKN beträgt im Zufahrtbereich und am Anleger ca. 7,60 – 8,60 m [Peilung 2.11.2022]. Teile des geplanten FSRU-Vorhabens liegen im ausgewiesenen Zufahrtbereich dieses Schiffsanlegers.

HES Inselanleger H1 und H1A südöstlich zum neuen Schiffsanleger

Südöstlich des neuen Schiffsanlegers befinden sich in ca. 1.000 m Entfernung die als Inselanleger ausgeführten Schiffsanleger 1 und 1A. Hier werden größere Tankschiffe mit entsprechendem Tiefgang geladen und gelöscht.

UVG

Nördlich des neuen Schiffsanlegers befindet sich der Schiffsanleger Voslapper Groden mit Zugangsbrücke. Der Anleger steht im Eigentum der Niedersachsen Ports GmbH & Co KG. Der Anleger wird von der Vynova Wilhelmshaven GmbH betrieben und wurde im Jahr 2022 erweitert. Seit Dezember 2022 ist die LNG FSRU „Hoegh Esperanza“ als stationäre schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (LNG) der Uniper Global Commodities SE in Betrieb. Der Abstand zum neuen Schiffsanleger beträgt ca. 1.300 m.

4.4.1.3 Angrenzende Anlagen, landseitig (nachrichtlich)

Die landseitigen Anlagenteile (im Wesentlichen Infrastruktur zum Betrieb und zur Überwachung der Verbindungsleitungen) sind nicht Bestandteil des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Sie werden im parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren behandelt.

Südlich der landseitigen Anlagen befindet sich der landseitige Bereich des Tank-Terminals der HES Tank Terminal Wilhelmshaven GmbH.

Nördlich zu den landseitigen Anlagenteilen liegt in ca. 1.920 m Entfernung das Betriebsgelände der Vynova Wilhelmshaven GmbH, eine Chemiefabrik, die unter anderem Polyvinylchlorid herstellt.

4.4.2 Eigentumsverhältnisse

Für die für das Vorhabens benötigten Flächen liegen der TdV folgende Informationen zu den Eigentumsverhältnissen vor:

Tabelle 3: Eigentumsverhältnisse

Betroffene Maßnahme	Bezeichnung	Eigentümer	Zuständigkeit
Schiffsanleger	Bundeswasserstraße Jade	Bundesrepublik Deutschland	WSA-Jade-Weser
Liegewanne	Bundeswasserstraße Jade	Bundesrepublik Deutschland	WSA-Jade-Weser
Zufahrtbereich und Wendebecken	Bundeswasserstraße Jade	Bundesrepublik Deutschland	WSA-Jade-Weser

4.4.3 Betroffene Biotope, wasserseitig

Durch das Vorhaben ist im Gewässerbereich der Bundeswasserstraße, welches nach § 30 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG als „Meeresarme der äußeren Flussmündungen – Artenreiche Kies-, Grobsand- und Schillgründe“ (KMFFK*) beschrieben ist, das gesetzlich geschützte Biotop direkt betroffen.

Insbesondere durch Vorgaben zum Mindestabstand des Schiffsanlegers zum vorhandenen Fahrwasser und der Hauptfahrrinne musste die ursprünglich geplante Position des Schiffsanlegers um ca. 150 m* Richtung Land verschoben werden. Hierdurch kommt es zu einer erheblichen, direkten Beeinträchtigung des als KMFFK* klassifizierten Biotops. Nähere Informationen hierzu finden sich im Kapitel „28 Antrag geschützte Biotope § 67 BNatSchG“ zu den Antragsunterlagen.

„Nachrichtlich“

- Das Biotop im Küstenwattbereich ist klassifiziert als „Küstenwatt ohne Vegetation höherer Pflanzen“ (KWK).

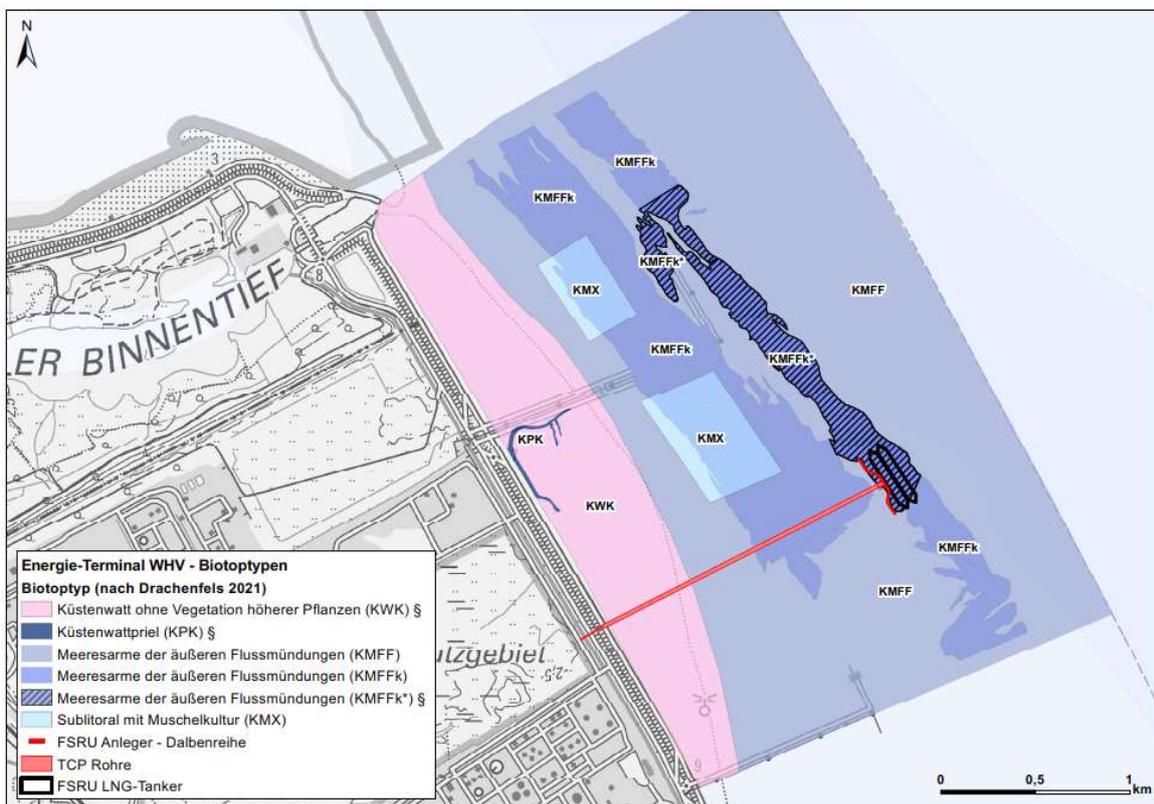


Abbildung 13: Betroffene Biotope wasserseitig (wPFV und BImSchG)

4.4.4 Betroffene Kommunen, auf die sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt

- Stadt Wilhelmshaven
- Gemeinde Wangerland
- Gemeinde Butjadingen

* Bezogen auf die Richtung Fahrrinne liegende Außenkante des LNG Tankschiffes beim Entladen

4.4.5 Schiffsbewegungen im Vorhabengebiet (Bestand)

Zur Analyse der Schiffsbewegungen im Vorhabengebiet wurden die AIS-Daten der Schiffe verwendet. AIS Automatic Identification System ist ein automatisches Identifikationssystem für Schiffe, mit dem durch ein Funksignal u.a. Daten zur Identifizierung, Position und zum Schiffstyp und der Länge erfasst werden. Ab einer Bruttoreaumzahl von 300 (internationale Fahrt) bzw. 500 (nationale Fahrt) sind Seeschiffe in der Berufsschifffahrt verpflichtet, ein AIS zu betreiben. Schiffe ab 20 m Länge oder mit mehr als 50 Personen an Bord fallen ebenfalls unter die Pflicht. Die AIS-Daten für den vorgesehenen FSRU-Standort in Wilhelmshaven wurden für den Zeitraum von einem Jahr – von Oktober 2021 bis September 2022 – der Schiffsdatenbank VesselFinder entnommen. Die AIS-Daten gelten als repräsentativ für den jährlichen Schiffsverkehr, der in diesem Gebiet erwartet werden kann. Die in dieser Analyse verarbeiteten AIS-Daten liegen innerhalb des geografischen Bereichs von 8,079° O, 53,646° N; 8,119° O, 53,598° N; 8,202° O, 53,616° N; 8,159° O, 53,672° N. Die Auswertung der Schiffspositionsmeldungen im Vorhabengebiet ergab eine mittlere Schiffsbewegungsrate in den Jahren 2021 und 2022 von ca. 31 Schiffen/Tag, vgl. hierzu Abschnitt „7.3.1 Vorbeifahrender Verkehr“ im Dokument „14.3_Nautische Risikoanalyse_2018.04“ unter Kapitel 14 der Antragsunterlagen.

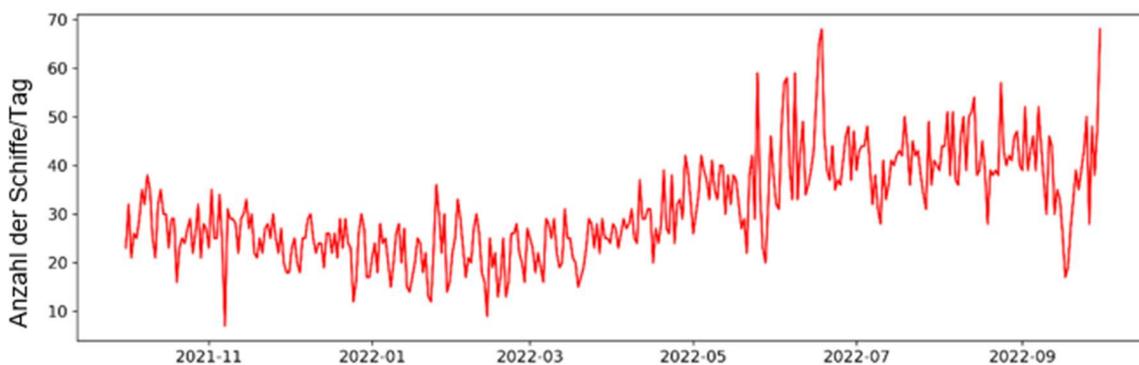


Abbildung 14: Anzahl Schiffe pro Tag im Auswertungszeitraum

Zur Modellierung des Schiffsverkehrs, der für den geplanten FSRU-Standort in Wilhelmshaven von besonderer Bedeutung ist – d. h. des Schiffsverkehrs in der Hauptfahrrinne sowie von der Hauptfahrrinne zum inneren Anlandeterminal 2/3 der HES und zum Insel-Anlandeterminal HES 1/1A, wurden sechs Streckenabschnitte betrachtet. Die Abschnitte LEG 1 bis LEG 4 stehen für den Verkehr in der Hauptfahrrinne. Die Abschnitte LEG 5a und LEG 5b stehen für den Verkehr zum inneren Anlandeterminal 2/3 der HES. Die Abschnitte LEG 6a und LEG 6b stehen für den Verkehr zum und vom Insel-Anlandeterminal HES 1/1A.

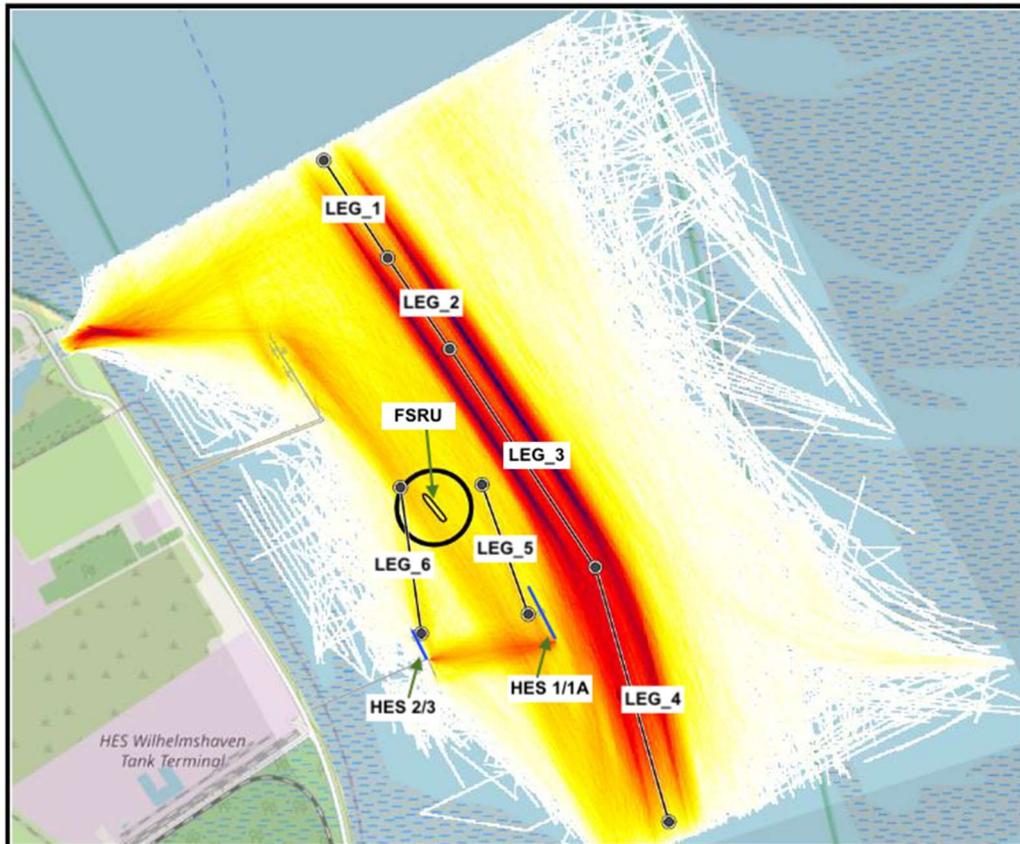


Abbildung 15: Analyse Schiffsbewegungen und Streckenabschnitte

Zufahrt zu den Anlegern HES H2/3 und HES 1/1A

Die Zufahrt zum Anleger HES H2/3 verläuft innerhalb des Vorhabengebietes. An dem Anleger werden kleinere Schiffe mit geringerem Tiefgang abgefertigt. Wie die Auswertungen der Schiffsbewegungen anhand der Positionsmeldungen im Jahr 2021 und 2022 zeigen, liegen die Schiffsbewegungen in diesem Zufahrtbereich (LEG_6) bei ca. 0,70 Schiffsbewegungen pro Tag bzw. in Summe 249 im Jahr.

Am Inselanleger HES 1/1A wurden im Untersuchungszeitraum insgesamt 258 Schiffsbewegungen ermittelt, davon 21 mit Tanker für Erdölprodukte. Pro Tag sind dies ca. 0,71 Bewegungen.

4.5 Technische Vorhabenbeschreibung

4.5.1 Vorbemerkung

In der in Kapitel „09 Technische Baubeschreibung“ zu den Antragsunterlagen beigefügten Beschreibungen „09.01_Bau- und Montagebeschreibung wasserseitige Arbeiten_1002.06“ und „09.02_Vorläufige Installationsmethode für den Ponton_2079.00“ sind alle wasserseitigen Arbeiten beschrieben. Die Verlegung des Gastransfersystems ist nachrichtlich aufgeführt. Nachfolgend werden die wasserbaulichen Maßnahmen, welche als Gewässerausbaumaßnahmen Gegenstand des Planfeststellungsantrags sind, erläutert.

4.5.2 Kurzbeschreibung Maßnahme 1 Bau und Errichtung des Schiffsanlegers

4.5.2.1 Allgemeines

Maßnahme 1 besteht aus der Errichtung eines neuen Schiffsanlegers für das Anlegen der FSRU sowie der längsseits zur FSRU vertäuten LNGC. Der Anleger besteht aus insgesamt zehn Dalben. Davon sind die direkt am Schiff liegenden vier Dalben (BD1-BD4) als Anlegedalben ausgelegt. Die Dalben BD1 und BD4 werden zusätzlich zum Festmachen des Schiffs verwendet. Die weiteren sechs Dalben (MD1 – MD6) befinden sich vom Schiff entfernt und werden als reine Ankerdalben zum Festmachen der FSRU benutzt. Während des Ladevorgangs der FSRU (Schiff-Schiff Transfer) wird der zu entladende LNGC sowohl an der FSRU als auch an den äußeren Ankerdalben vertäut.

Alle Dalben werden als Stahlkonstruktion mittels Monopiles mit einem Außendurchmesser von 4,5 m, einer Wandstärke von 60 mm und einer Länge von 70,5 m hergestellt.

Die Monopiles der Dalben werden ca. 45 m in den Meeresboden gerammt. Zum Schutz der Dalben vor Kolkbildungen wird vor dem Rammen ein Kolkenschutz hergestellt. Siehe hierzu 4.19.5 Kolkenschutz.

Das Eintreiben der Monopiles in den Meeresboden erfolgt mittels hydraulischem Rammverfahren. Das Eintreiben dauert maximal 3 Stunden pro Pfahl zuzüglich vorbereitender Maßnahmen. Dies steht in Einklang mit der in der statischen Berechnung der Dalben berechneten Eintreibdauer von 150 – 156 Minuten, siehe 4.7.1.

4.5.2.2 Schallschutzkonzept Rammschall

Zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für Unterwasserschall beim Rammen werden geeignete Schallminderungsmaßnahmen ergriffen. Das „Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept)“ des Bundesministeriums für Naturschutz, Umwelt- und Reaktorsicherheit dient hierzu als Basis. Es werden außerdem die besonderen Umgebungsbedingungen in der Jade berücksichtigt, die einen Einfluss auf die Wirksamkeit der Minderungsmaßnahmen haben können. Dazu gehören insbesondere: Wassertiefe, Strömungsgeschwindigkeit und Bodenbeschaffenheit.

Die TdV hat dazu in Zusammenarbeit mit IMDC, den ausführenden Baufirmen und weiteren Experten ein Schallschutzkonzept für die Rammarbeiten erstellt. Das Konzept ist den Antragsunterlagen unter „15.03_Schallschutzkonzept_2250.04“ beigefügt.



Abbildung 16: Installationsschiff zur Errichtung der Dalben (Beispiel)



Abbildung 17: Positionierung der Monopiles vor dem Eintreiben



Abbildung 18: Doppelter Blasenvorhang im Einsatz

4.5.2.3 Installation der Dalbenplattformen

Auf den Monopiles wird anschließend jeweils eine Stahlplattform installiert. Die Plattformen der Ankerdalben sind achteckig. Die beiden äußeren Anlegedalben haben eine fast quadratische Grundfläche in der Ausführung. Der beiden inneren Anlegedalben unterscheiden sich in den Verstrebungen zu den äußeren Anlegedalben. Zeichnungen zu den geplanten Ausführungen der Plattformen sind in Kapitel „05 Planunterlagen“ in den Antragsunterlagen enthalten.

Eine Leiter ist bei MD1 vorgesehen und mehrere Leitern in einem Abstand von jeweils 30 m am Ponton in der Nähe von MD4, MD5 und MD6. Es sind Stromversorgungseinrichtungen und Beleuchtungen vorhanden. Die Dalben sind untereinander mittels begehbare Stahlbaubrückenelemente verbunden. Insgesamt sind neun Verbindungsbrücken mit unterschiedlichen Spannweiten bis zu 68 m geplant.

4.5.2.4 Kurzbeschreibung der Ponton-Anlage

Am LNG-Terminal muss für folgende Zwecke eine Ponton-Anlage installiert werden:

- als Zugang für den Transfer und die Versorgung der Besatzung (Alltagsbedarf) über ein Besatzungsschiff bei normalen/betriebsüblichen Bedingungen
- als Fluchtweg für auf dem Schiff befindliche Personen im Notfall
- als Zugang für eine gleichzeitige Nutzung durch Feuerlösch- und Rettungsboote in Notfällen (z. B. Feuerwehreinsatz und Evakuierung der FSRU-Besatzung)

Der Ponton befindet sich an der nordwestlichen Seite der Dalben MD4, MD5 und MD6 und hat die Abmessungen 67 m x 18 m x 4,5 m. Der Ponton ist über eine Gangway (1,2 m x 40 m) mit MD6 verbunden, um den leichten Zugang zur Toppide zu ermöglichen und einen Fluchtweg im Notfall zu gewährleisten. Der Freibord des Pontons (2,2 m) ist mit den Crew-Transfer-Schiffen und Schleppern kompatibel, die am Terminal anlegen sollen.

Der Ponton wird entsprechend den Projektanforderungen mit Pfahlführungen, Gitterrosten, Fendern, Pollern usw. ausgestattet sein. Verankert wird der Ponton mithilfe eines Gleitsystems (Pfahlführungen), das mit 12 Pfählen mit einem Durchmesser von 1,5 m und eine Gesamtpfahlänge von 44 m verbunden ist, die bis zu -32 m SKN tief eingebracht werden. Das Gesamtgewicht beträgt ca. 80 Tonnen pro Pfahl. Die Pfähle sind in vier Gruppen von drei Pfählen angeordnet, die näher aneinander positioniert sind. Eine Gruppe befindet sich dabei an einer der beiden kurzen Seiten des Pontons, und zwei Gruppen stehen an der langen Seite des Bauwerks, neben MD5 und MD6. Der Abstand zwischen den unmittelbar nebeneinander stehenden Pfählen beträgt auf der kurzen Seite des Pontons 3 m und auf seiner langen Seite 3,45 m. Um Kolkbildung an den Pfählen zu verhindern, muss, genau wie bei den Dalben, ein Kolkschutz installiert werden.

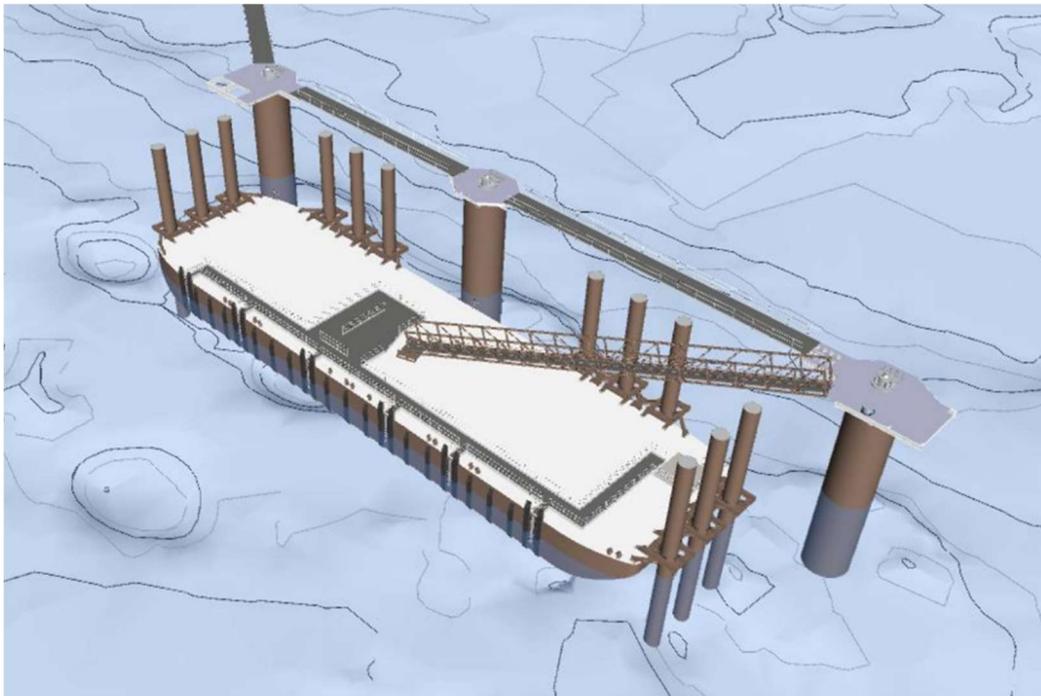


Abbildung 19: Ponton-Anlage an der südwestlichen Seite von MD4, MD5 und MD6 mit 12 Führungspfählen

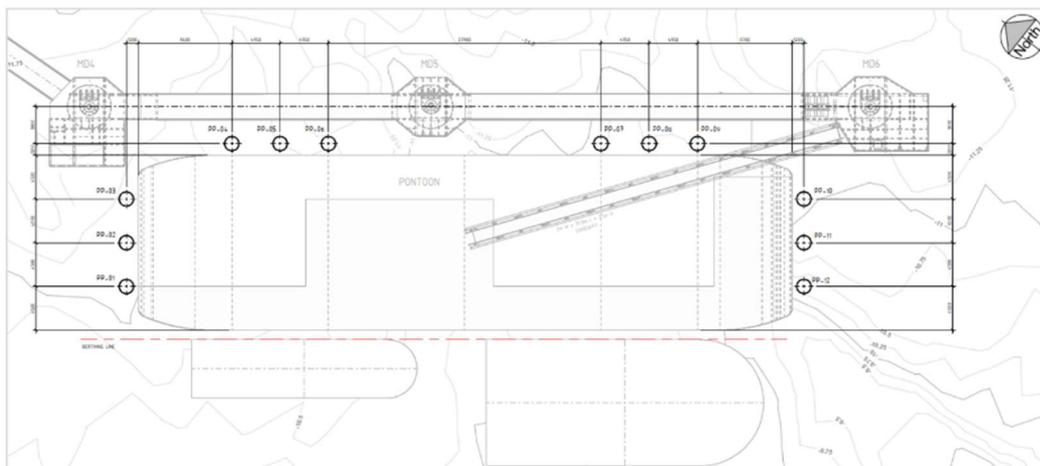


Abbildung 20: Draufsicht Ponton-Anlage mit Monopiles MD4, MD5 und MD6 und 12 Führungspfählen

Das Eintreiben der Führungspfähle in den Meeresboden erfolgt mittels einem Rammverfahren (Vibrationsrammen). Für die Rammbarkeitsuntersuchung der Führungspfähle für die Ponton-Anlage wurden die IQIP-Hydraulikhammer S-120 und S-150 berücksichtigt, siehe „08.07_Ponton Pfahlrammbarkeitsuntersuchung_2205.00“ in Kapitel 8 „Statische Nachweise“ der Antragsunterlagen.

Das Eintreiben der Monopiles dauert max. 120 min pro Pfahl. Weitere Details zur Installation des Pontons sind in „09.02_Vorläufige Installationsmethode für den Ponton_2079.00“ zu finden. Für die Einhaltung der Unterwasserschallgrenzwerte beim Rammen der Ponton-Pfähle sind keine Schallminderungsmaßnahmen erforderlich.

4.5.2.5 Vorschriften

Das Bauwerk ist entsprechend den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und vom WSA genehmigten Schifffahrtszeichen gekennzeichnet. Weitere Mess- und Überwachungseinrichtungen zum sicheren Betrieb der Anlage wie Abstandsüberwachungen, Wind- und Strömungsmesseinrichtungen werden in Abstimmung mit dem WSA angebracht und betrieben.

Auf den Dalben sind weitere Einrichtungen für die Steuerung und Überwachung des Gastransfersystems sowie zur Brandbekämpfung untergebracht. Diese Anlagenteile sind Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens und werden dort ausführlich beschrieben. Acht Dalben sind mit Schnellspannhaken (Quick Release Hook - QRH) ausgerüstet. Die Schnellspannhaken ermöglichen im Gefahrenfall (z.B. bei Extremwetterlage) ein sofortiges Losmachen der FSRU ohne manuelle Unterstützung. Die Schnellspannhaken werden von der FSRU aus angesteuert und über die Landstromverbindung mit Strom versorgt.

Die statische Auslegung und Dimensionierung der Dalben, der Festmach- und Anlegevorrichtungen erfolgt auf Basis einer ausführlichen dynamischen Vertäustudie der Firma IMDC, siehe Kapitel „14 Nautische Studien und Risikobewertung“ in den Antragsunterlagen. Weitere Details zu den technischen Ausführungen des Anlegers und Grundlagen für statische Auslegung sind insbesondere auch in „11.01_Bericht über die Entwurfsgrundlagen_2001.09“ enthalten.

4.5.3 Kurzbeschreibung Maßnahme 2 und 3: Herstellung einer Zufahrt zum Anschluss des Schiffsanlegers an die vorhandene Fahrrinne, Errichtung einer Liegewanne einschließlich Verbringung des Baggerguts

Der geplante Bereich des neuen Schiffsanlegers ist derzeit für die FSRU und die LNGC aufgrund fehlender Wassertiefe nicht zugänglich. Es ist daher erforderlich, zwischen der Fahrrinne bzw. dem Fahrwasser und dem Schiffsanleger einen Bereich für das sichere Manövrieren der Schiffe und Schlepper durch Vertiefung auf -17 mNHN herzustellen. Dieser Bereich soll in Form einer trapezförmigen Zufahrt hergestellt werden. Im Bereich des Schiffsanlegers erfolgt die Herstellung einer Liegewanne durch Vertiefung auf das gleiche Niveau wie die Zufahrt, d.h. auf -17 mNHN.

Zur Auslegung und Dimensionierung der Zufahrt und der Liegewanne wurden verschiedene Studien erstellt, siehe Kapitel „14 Nautische Studien und Risikobewertung“ der Antragsunterlagen.

Die voraussichtlichen Mengen an abzutragendem Meeresboden für die Liegewanne und die Zufahrt wurden von IMDC anhand der vorhandenen Peilungen und Daten ermittelt.

Gesamtfläche	ca. 770.000 m ²
Ausbaggerungstiefe	-17 mNHN (-14,50 mSKN)
Voraussichtliche Baggermenge (Initial Baggerung)	1,2 Mio. m ³ als Laderaumaufmaß

Eine [Kampfmittel-Teil-Freigabe-Bescheinigung](#) nach ATV DIN 18299 Abs. 0.1.17 VOB/C UXO Clearance (ALARP) Certificate liegt vor und ist den Antragsunterlagen in Kapitel „19 Sonstige Themen, Arbeitssicherheit, Brandschutz“ beigefügt. Ergeben sich bei den Baggerarbeiten erneut Verdachtsmomente, erfolgt eine Unterbrechung der Baggerarbeiten im Verdachtsbereich und eine erneute Kampfmittelsondierung.

Basis der Planung der Baggerarbeiten sind umfangreiche topografische Gewässervermessungen (Bathymetrie) im Plangebiet. vgl. hierzu auch Kapitel „18 Monitoring“ in den Antragsunterlagen.

Für die Herstellung der Zufahrt und der Liegewannen ist geplant, Schleppsaugbagger (TSHD Trailing Suction Hopper Dredger) zu verwenden. Schleppsaugbagger sind selbstfahrende Schiffe, die über ein oder zwei absenkbare Saugrohre mit einem am Ende angebrachten Schleppkopf verfügen. Der Schleppkopf wird in langsamer Fahrt dicht über den Meeresboden geführt und dabei die oberste Schicht abgesaugt und so der Baggerbereich auf die erforderliche Solltiefe gebracht. Die Absaugung erfolgt mittels an Bord befindlicher Baggerpumpen, die das Wasser-Bodengemisch in den Laderaum des Schleppsaugbaggers fördern. Der Feststoffanteil setzt sich an Bord ab und wird zur Verklappungsstelle gebracht. Durch Gitter am Schleppkopf ist das Einsaugen größerer Steine ausgeschlossen. Es wird so lange gebaggert, bis entweder der Laderaum sein Fassungsvermögen bis zum Überlauf erreicht hat oder der Bagger seine Belastungsgrenze erreicht.

Um die Genauigkeit und Sicherheit der Baggerarbeiten zu gewährleisten, wird ein differenzielles globales Positionierungssystem (DGPS) eingesetzt. Dieses System liefert in Echtzeit Informationen über den genauen Standort der Geräte und stellt diese dem Baggerführer grafisch dar. Die Baggertoleranz in der Tiefe beträgt ca. 0,5 m. Außerdem kommt ein spezielles Bagger-Monitoring-System zum Einsatz, das sog. VODAS (Van Oord Dredging Automation System), das auf Basis folgender Informationen arbeitet:

- Positionsdaten vom Equipment (typischerweise DGPS)
- Vertikale Position des Schleppkopfes
- Peilungsdaten von einem Gyrokompass oder einem weiteren GPS-Empfänger
- Informationen von einem Gezeitenmessers über die Tide
- Signale weiterer Sensoren an Bord zur Überwachung des Baggerprozesses

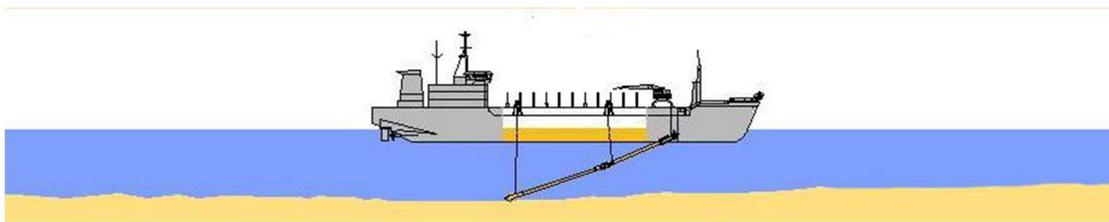


Abbildung 21: TSHD-Bagger

Das Baggergut wird unter Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nach GÜBAK (Gemeinsame Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut) auf die Umlagerungsstelle K01 des WSA Weser-Jade-Nordsee verbracht werden (OSPAR-Code 19). Ein entsprechender Erlaubnisantrag ist den Planunterlagen in Kapitel „27.00_Erlaubnisantrag Einbringen Baggergut §8_§10 WHG“, siehe hierzu auch 0. [In Abstimmung mit dem WSA kann das Baggergut aus der Phase 2 der Baggerarbeiten, d.h. aus dem Zufahrt und Wendeböcken, siehe Abbildung 9, auch zur Wiederverfüllung des Grabens verwendet werden, der für die Installation der TCP-Rohrleitungen des Transfersystems geschaffen wird. Der Verlegung dieser Leitungen und die Wiederverfüllung sind Bestandteil des parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens.](#)

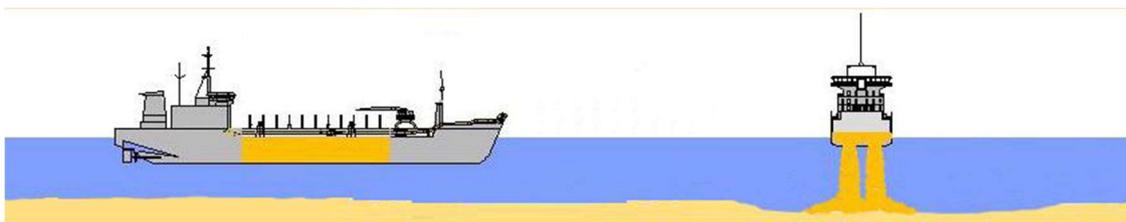


Abbildung 22: Entladung / Verklappung Baggergut



Abbildung 23: Arbeitsschiff zum Herstellen der Liegewanne und des Zufahrtbereiches (Beispiel)

Ausbreitung von Sedimentfahnen

Bei den Baggerarbeiten entstehen technisch bedingt feine Sedimentfahnen. Diese Fahnen entstehen sowohl bei der Baggerung als auch an der Klappstelle beim Einbringen des Baggergutes. Die Bildung von Sedimentfahnen hängt maßgeblich von den Umweltbedingungen, dem Feinstoffgehalt im Bodensediment und der eingesetzten Technik ab. Schleppsaugbagger TSHD erzeugen im Verhältnis zu anderen Techniken geringe Sedimentfahnen, die Fahnen entstehen hauptsächlich direkt am Schleppkopf.

Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen während der Baggerarbeiten, hat die TdV durch IMDC eine Studie erstellen lassen, diese ist unter „21.02 Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen_2025.05“ den Antragsunterlagen in Kapitel „21 Hydromorphologische Auswirkungen und Kolkschutz“ beigefügt.

Mit Hilfe von anerkannten Simulationsmodellen wurden zeitliche und räumliche Veränderung der Schwebstoffkonzentrationen, großräumig, vom Jadebusen bis zur ca. 40 km vom Baggerbereich entfernten Klappstelle K01 und darüber hinaus ermittelt. Dabei wurden mehrere Szenarien bei unterschiedlichen Umgebungsbedingungen (z.B. Strömung, Gezeiten, Winde) und Feinstoffanteilen simuliert. Als Referenzwerte dienten die natürlich vorhandenen Schwebstoffkonzentrationen. Im Mittel werden im Projektgebiet Konzentrationen von ca. 100 - 250 mg/l mit Spitzenwerten von 1000 – 2000 mg/L gemessen. Die Ergebnisse zeigen, dass es durch die Baggerarbeiten zu keinen wesentlichen Umweltauswirkungen durch Sedimentfahnen kommt.

In keinem der Szenarien wird der Wert von 25 mg/L* an Schwebstoffkonzentration in den Gebieten mit Muschelfischerbetrieben überschritten. Eine wesentliche Auswirkung auf Gebiete mit Muschelfischerbetrieben ist daher nicht zu erwarten, vgl. hierzu Abschnitt „4 Szenarienergebnisse“ im Bericht „21.02 Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen_2025.05“.

* Die bei den Messungen der Schwebstoffkonzentrationen ermittelten minimalen Werte lagen über 25 mg / L (35 – 200 mg/l und bei Nipptide und 40 – 400 mg/L bei Springtide) vgl. Zusammenfassung in 13.01_Metocean-Kampagne_2049.06 in Kapitel 13 der Antragsunterlagen

4.5.4 Kampfmittelerkundung

Wasserseitige Kampfmittelerkundung und Kampfmittelräumung wurden durchgeführt. Die [neueste Kampfmittel-Teil-Freigabe-Bescheinigung](#) nach ATV DIN 18299 Abs. 0.1.17 VOB/C UXO Clearance (ALARP) Certificate liegt vor und ist den Antragsunterlagen unter „[19.02_Kampfmittel-Teil-Freigabe_Teil 11](#)“ beigefügt.

4.5.5 Bauzeitenplan

Im Kapitel „06 Bauzeitenplan“ der Antragsunterlagen sind die geplanten Zeiten der einzelnen Projektschritte und Bauphasen dargestellt.

Mit den wasserseitigen Baumaßnahmen [wurde Ende August 2023](#), entsprechend der Zulassung und den Nebenbestimmungen zum vorzeitigen Beginn 1 [gestartet, beginnend mit den Ausbaggerungsarbeiten der Liegewanne](#). Im Oktober 2023 begannen die [Installationsarbeiten der Anleger, einschließlich der Rammarbeiten, entsprechend der Zulassung und den Nebenbestimmungen zum vorzeitigen Beginn 2](#). Vorbehaltlich der Erteilung der notwendigen behördlichen Planfeststellung, erfolgen die weiteren Arbeiten in Anschluss. [Dies betrifft die Ausbaggerungsarbeiten der Zufahrt und des Wendbeckens \(Ausbaggerungsphase 2\) und die Installation des Pontons, einschließlich der Rammarbeiten für die Pontonpfähle](#). Die Inbetriebnahme ist für Sommer 2024 vorgesehen.

4.5.6 Betriebseinstellung und Rückbaukonzept

Langfristig ist geplant, den Schiffsanleger sowie die Zufahrt und die Liegewanne in die zukünftige Hafenstruktur des Energieparks einzubinden und weiter zu nutzen. Die TdV wird ein entsprechendes Konzept zur Weiterverwendung ausarbeiten und falls erforderlich die notwendigen Genehmigungen, Planfeststellungen und Erlaubnisse beantragen.

Sollte nach der Betriebseinstellung der FSRU eine Weiterverwendung der Schiffsanlagestruktur, Zufahrt und Liegewanne wider Erwarten nicht möglich sein, wird die TdV die Strukturen in Abstimmung mit den Behörden zurückbauen. In diesem Fall übernimmt der Bund die Kosten des Rückbaus. Ein detailliertes Rückbaukonzept wird in Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden bei Bedarf erstellt und eingereicht.

Weitere Informationen sind in Kapitel 29 „Betriebseinstellung und Rückbaukonzept“ enthalten.

4.6 Planunterlagen

Im Kapitel „05 Planunterlagen“ der Antragsunterlagen finden sich die wesentlichen Pläne, technischen Zeichnungen sowie weitere technische Informationen zum Vorhaben. Das Planverzeichnis ist Bestandteil des Gesamtverzeichnisses (Kapitel 00 der Antragsunterlagen). Enthalten sind u.a.:

- Topografische Karte
- Lageplan Hafengebiete (Auszug Seekarte mit zukünftigem Hafengebiete)
- Ausbaggerungspläne für Liegewanne, Zufahrt und Wendebereich
- Strukturzeichnungen zu den Pfählen, Dalben und Brücken
- [Strukturzeichnungen der Ponton-Anlage](#)

Im Kapitel „11 Planungs- und Entwurfsgrundlagen“ sind die Dokumente „[11.01_Bericht über die Entwurfsgrundlagen_2001.09](#)“ und „[11.02_Bemessungsgrundlage Ponton-Anlage_2201.00](#)“ beigefügt. [Diese Dokumente enthalten](#) funktionale- und technische Anforderungen sowie Entwurfsbedingungen.

4.7 Statische Nachweise

Das Kapitel „08 Statische Nachweise“ der Antragsunterlagen enthält statische Berechnungen für die Dalben, Plattformen und Verbindungsbrücken und Standsicherheitsnachweise für den Schiffsanleger sowie statische Berechnungen, eine Bewegungsanalyse, eine Pfahlrammbarkeitsuntersuchung und Erschütterungsbewertungen für die Ponton-Anlage.

Die Berechnungen wurden auf Basis der einschlägigen Normen und Richtlinien erstellt, wie z.B.: DIN EN 1990, Eurocode 0 Grundlagen der Tragwerksplanung, DIN EN 1993, Eurocode 3 Bemessung und Konstruktion von Stahlbauten. Details zu den verwendeten Normen und Richtlinien können den Berechnungen entnommen werden.

Lasten und Lasteffekte, welche für die Auslegung berücksichtigt sind, u.a.:

1. Permanente Lasten (G)
 - Eigengewicht der Struktur
 - Eigengewicht der Ausstattung und des Equipments (Gitterroste, Haken etc.)
2. Veränderliche Lasten (Q)
 - Verkehrslasten
 - Haken-Lasten (Mooringlasten)
 - Lasten aus der Treppenturm & Gangway Lagerung
 - Lasten aus dem Sammelplatz
 - Lasten aus E&I Container (20“)
 - Lasten E-Kabeln
 - Umweltlasten (Wind, Schnee, Eis)
 - Reaktionslasten aus den Auflagerpunkte der Brücken
 - Lasten aus dem Bootsanleger (Ponton)

4.7.1 Pfahlfundamente

Zugehöriges Dokument: „08.01_Statische Berechnung Pfahlfundamente_geprüft_2003.10“ in Kapitel „08 Statische Nachweise“ der Antragsunterlagen.

Dieser Bericht baut auf den geotechnischen Untersuchungen am tatsächlichen Vorhabenstandort auf. Dieser geotechnische Bericht vom 09.10.2023 wurde den Antragsunterlagen als „10.03_Geotechnischer Bericht_ACP Geotechnik_Anlegestelle (Jetty)“ in Kapitel 10 " Geotechnischer Bericht und Bemessung" hinzugefügt.

Alle 10 Dalben werden auf Einzelpfählen mit einem einheitlichen Außendurchmesser von jeweils $D = 4,5$ m und einer einheitlichen Wandstärke von $t = 60$ mm gegründet (identische Pfahltypen). Die in diesem Bericht verifizierten Pfähle sind geotechnisch und strukturell ausreichend dimensioniert, um den dargestellten Belastungen im eingebauten Betriebs- sowie im Einhebe-Zustand standzuhalten. Maßgebend ist die strukturelle Pfahlauslastung im Betriebszustand. Unter Berücksichtigung der folgenden Konservativitäten, resultiert die maximale Auslastung 99 % und liegt somit immer noch unter 100%:

- Zusätzlicher Anpassungsfaktor auf Umweltlasten nach TRAS mit $KFI = 1,1$
- Volle Fender-Kapazität und Mooring-Haken-Kapazität gleichzeitig wirkend
- Brücken und Plattformlasten mit konservativ maximal abgeschätzten Hebelarmen für Pfahlbiegemomente
- Konservative Lastfaktoren und Lastfallkombinationen nach DIN 1054 ohne Abminderungsbeiwerte $\psi_{0,i}$; statt nach „Empfehlungen des Arbeitsausschusses Ufereinfassungen“
- Voller Korrosionszuschlag für 50 Jahre mit angesetzt

Alle ULS- und SLS-Nachweise sind erbracht.

4.7.2 Dalben-Plattformen

Zugehöriges Dokument: „08.02_Statische Berechnungen der Dalben Plattform_geprüft_2028.03“ in Kapitel „08 Statische Nachweise“ der Antragsunterlagen.

Für die einzelnen Plattformen der Dalben hat IMDC statische Berechnungen durchgeführt. Die strukturellen Nachweise sind nach Eurocode (EC) 3 bzw. DIN EN erstellt, zusätzlich finden, soweit zutreffend, die Technischen Regeln für Anlagensicherheit TRAS und die Arbeitsstättenrichtlinien (ASR) Anwendung. Die Plattformen sind für alle Dalben bis auf MD2 und MD5 unterschiedlich. Daher werden für alle Plattformen bis auf MD5 einzelne Nachweise erstellt. Die statischen Nachweise basieren auf dem derzeitigen Planungsstand. Im Allgemeinen werden alle strukturellen Nachweise für die Dalbenplattformen nach DIN 18088-1 durchgeführt.

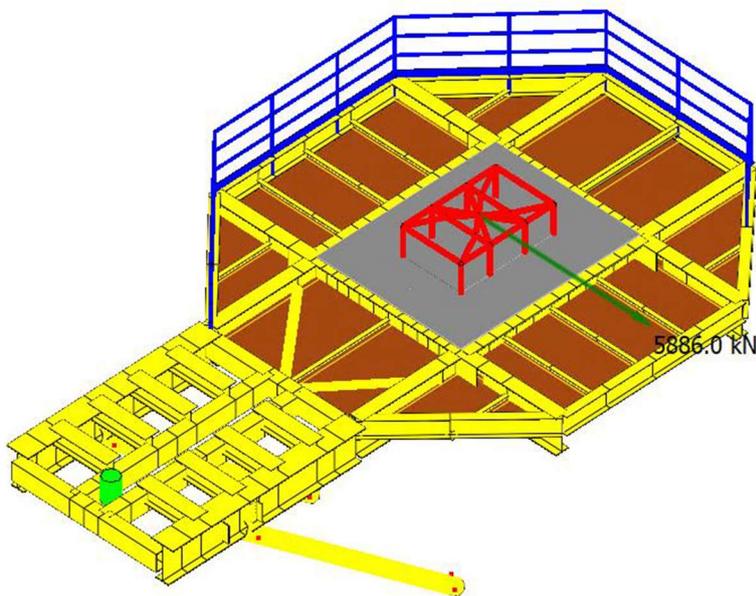


Abbildung 24: Hakenlasten (Mooring-Lasten) in +Y Richtung, MD1

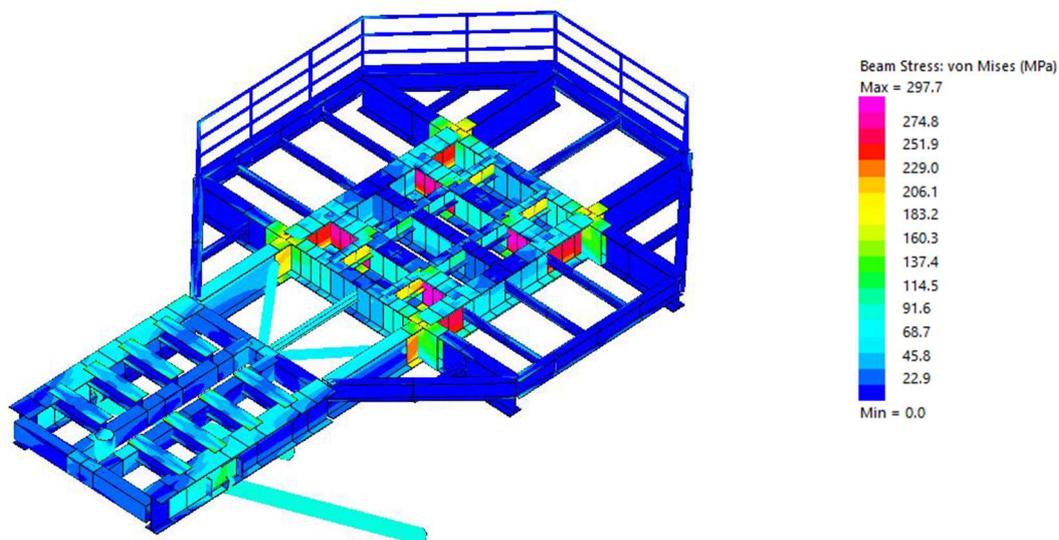


Abbildung 25: Spannungsanalyse am MD1 im Betriebszustand

Ergebnisse im Grenzzustand der Tragfähigkeit (ULS) für den eingebauten Zustand

Das Gesamtspannungsniveau in der Dalbenplattformen ist im Allgemeinen moderat und innerhalb der zulässigen Grenzen. Es treten nur sehr lokal begrenzte Überspannungen auf. Aufgrund der zusätzlich konservativen Ansätze in den Analysen sind die minimalen Überspannungen vernachlässigbar. Für detaillierte Spannungsergebnisse siehe Abschnitt 9.6.1. in „08.02_ Statische Berechnungen der Dalben Plattform_geprüft_2028.033“.

Verformungsergebnisse im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (SLS)

In der folgenden Tabelle sind alle maximalen Durchbiegungen der maximal zulässigen Durchbiegung gegenübergestellt. Für alle 7 untersuchten Dalben wird die Grenzverformung von L/200 deutlich eingehalten.

Tabelle 4: Übersicht Durchbiegungen

Plattform	Zulässige Durchbiegung δ_{zul} [mm]	Resultierende Durchbiegung δ_{zul} [mm]
MD1	13.9	3.6
MD2	10.0	2.7
MD3	19.6	8.2
MD4	51.2	38.7
MD5	29.0	3.5
MD6	31.5	23.3
BD1	13.5	13.1
BD2	21.2	30.0
BD3	27.5	4.5
BD4	13.0	10.6

Ergebnisse für das Einheben Hebeanalyse (Montage)

Die Festigkeit der Plattformen für das Einheben kann als ausreichend betrachtet werden. Der Einhebezustand wird für eine der 10 untersuchten Plattformen als kritisch oder maßgebend eingestuft. Für eine detaillierte Berechnung siehe Kapitel 10 des Berichts.

Detaillierte lokale Nachweise für Anschlagpunkte können entfallen, da Soft-Slings direkt um die Hauptbalkenstruktur der Plattformen gelegt werden sollen.

Ergebnisse für das Risiko gegen wirbelinduzierte Schwingungen durch Windkräfte

Die wirbelinduzierten Vibrationen werden gemäß DIN EN 1991-1-4/NA geprüft. Die Diagonalen wurden für alle untersuchten Dalbenplattformen geprüft. Da alle kritischen Anströmgeschwindigkeiten deutlich über der aktuellen Windgeschwindigkeit liegen, sind alle Verstrebungen/Diagonalen unkritisch.

Ergebnisse der Verbindungen von Plattformen und Pfahl

Die Verbindungen von Plattformen und Pfahl werden für die Designlasten/Reaktionslasten aus der globalen Analyse in Abschnitt 9 zu „08.02_ Statische Berechnungen der Dalben Plattform_geprüft_2028.03“ ausgelegt. Die sich daraus ergebenden Spannungsverläufe sind im Allgemeinen moderat und innerhalb der zulässigen Grenzen. Die überspannten Bereiche in der Anschlussstruktur zwischen Dalben und dem oberen Pfahl sind lokal und aufgrund der konservativen Annahmen unkritisch.

Ergebnisse der Brückenlager

Die Brückenlager werden für die Designlasten in Abschnitt 9.4.7 zu „08.02_ Statische Berechnungen der Dalben Plattform_geprüft_2028.03“ ausgelegt. Die sich daraus ergebenden Spannungsverläufe sind moderat. Das Gleitlager ist im Bereich der Gleitplatten leicht überspannt, was jedoch nicht als kritisch betrachtet wird.

Kritische Bereiche

Es wurden keine kritischen Bereiche gefunden.

Fazit / Schlussfolgerungen

Die Festigkeit der Plattformenstruktur ist für alle untersuchten Lastfälle und Konfigurationen ausreichend. Alle Prüfkriterien werden erfüllt.

4.7.3 Brücken

Zugehöriges Dokument: „08.03_Statische Berechnungen der Brücken_2029.03“ in Kapitel „08 Statische Nachweise“ der Antragsunterlagen.

Die einzelnen Plattformen werden über 9 Brücken in Stahlbauweise miteinander verbunden. Die Brücken unterscheiden sich im Wesentlichen in ihrer Länge. Ansonsten sind alle Brücken hinsichtlich ihrer Funktion gleich: Alle Brücken haben Laufwege und dienen als Fluchtweg für bis zu 40 Personen. Die Laufwege haben eine lichte Breite von $B_L = 1,20$ m und eine lichte Höhe von mindestens $H_L = 2,00$ m. Die einzige Ausnahme bildet die Brücke B4, zwischen BD1 und BD2: Diese Brücke dient gleichzeitig als Lagerung für die Rohrleitungen und ist deswegen zusätzlich mit 2 Riser Hang-Off-Strukturen versehen. Jede Brücke verfügt jeweils über ein Festlager (frei rotierend aber in allen 3 Richtungen fest) und ein Gleitlager (in Brückenaxialrichtung frei verschieblich, um Längenänderungen und Toleranzen auszugleichen). Die Lager aller Brücken werden gleich gestaltet, außer für Brücke B4, denn hier ist ein etwas kräftigeres Lager erforderlich. Die Höhe bzw. die Oberkante der Gitterroste auf allen Brücken ist gleich und liegt bei ca. + 12.15 m SKN.

Tabelle 5: Längen der Verbindungsbrücken

Bezeichnung	Spannweite m (Lager zu Lager)	Breite	Brückentyp
B1	35,8	konstant	symmetrisch
B2	25,8	konstant	symmetrisch
B3	79,2	variable	symmetrisch
B4	32,2	konstant	exzentrisch
B5	18,0	konstant	symmetrisch
B6	30,0	konstant	symmetrisch
B7	68,1	variable	symmetrisch
B8	25,8	konstant	symmetrisch
B9	35,8	konstant	symmetrisch

Es wurde eine statische Berechnung für die 4 kritischsten Brücken durchgeführt. Insbesondere die Einhaltung der Eigenfrequenzen für die längeren Brücken (B1, B3, B7) ist maßgeblich und muss separat betrachtet werden. Außerdem wird die Brücke B4 zwischen BD1 und BD2 analysiert, da dort eine exzentrische Last durch eine temporäre Riser Hang-Off wirkt.

Globale Ergebnisse im Grenzzustand der Tragfähigkeit (ULS) für den eingebauten Zustand

Alle 4 untersuchten Brücken weisen Balken- und Knotenauslastungen deutlich geringer als 1,0 auf. Die maximale Spannungsausnutzungen im Einzelstab (Member) liegen zwischen 0,71 und 0,92, in den Knoten zwischen 0,78 und 0,85.

Ergebnisse für das Einheben Hebeanalyse (Montage)

Bei allen 4 untersuchten Brücken liegen die Balken- und Knotenauslastungen beim Einheben (Montage) deutlich geringer als 1,0 auf. Die maximale Spannungsausnutzungen im Einzelstab (Member) liegen zwischen 0,48 und 0,65, in den Knoten zwischen 0,56 und 0,65.

Verformungsergebnisse im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (SLS)

Für alle 4 untersuchten Brücken wird die Grenzverformung von $L/200$ (Länge durch 200) eingehalten.

Ergebnisse für das Risiko gegen wirbelinduzierte Schwingungen durch Windkräfte

Die wirbelinduzierten Vibrationen werden gemäß DIN EN 1991-1-4/NA geprüft. Die horizontalen Primärstrukturen am Brückenboden sowie die Diagonalen an den Brückenseiten wurden für alle 4 Brücken geprüft. Da alle kritischen Anströmgeschwindigkeiten deutlich über dem 1,25-fachen des 10-Minuten-Mittelwerts der aktuellen Windgeschwindigkeit liegen, sind alle Verstreben/Diagonalen unkritisch.

Prüfung der zulässigen Eigenfrequenzbereiche der Brücke

Da alle Brücken mit Laufstegen ausgerüstet sind, wurde zusätzlich nachgewiesen, dass keine Gefährdung durch Schwingungserregung infolge Personentransfer auf den Brücken entsteht. Die Eigenfrequenzen aller untersuchter Brücken sind außerhalb des kritischen Eigenfrequenzbereiches ($1,50 < f_{n,v} < 3,00$ Hz) sowohl in der vertikalen als auch in der horizontalen Richtung.

Brückenlager Lasten

Die Reaktionslasten aus den Auflagerpunkten der Brücke sind in Tabelle 2-1 zum Bericht aufgeführt.

Tabelle 6: Brücken Auflagerkräfte

Brücke	Last [kN]			
	B1	B3	B4	B7
Vertikal (Druck) pro Lager	161	500	1.523	371
Vertikal (Druck) am anderen Lager auf gleiches Brückenende	98	290	-	230
Vertikal (Auftrieb) pro Lager	-	-	-1.046	-
Horizontal (y-Richtung) pro Pin	120	320	323	230
Horizontal (x-Richtung) pro Pin	47	133	216	111

Lokale Ergebnisse der Brückenlager

Die Brückenlager werden für die Designlasten ausgelegt. Die sich daraus ergebenden Spannungsverläufe sind moderat. Die auftretenden Überspannungen sind klein und lokal. Deshalb sind sie vernachlässigbar.

Zusammenfassung und Fazit

Die Festigkeit der Brückenstruktur ist für alle untersuchten Lastfälle und Konfigurationen ausreichend. Alle Prüfkriterien werden erfüllt.

4.7.4 Statische Berechnungen der Ponton-Anlage

Die folgenden Dokumente wurden den Antragsunterlagen für die Ponton-Anlage in Kapitel 8 "08 Statische Nachweise" der Antragsunterlagen" hinzugefügt:

„08.05_Ponton Bewegungsanalyse_2200.00“

Die englische, aber geprüfte Version wurde ebenfalls hinzugefügt.

„08.06_Bemessung der Pfähle der Ponton-Anlage_2202.00“

Die englische, aber geprüfte Version wurde ebenfalls hinzugefügt.

„08.07_Ponton Pfahlrammbarkeitsuntersuchung_2205.00“

„08.08_Ponton Beurteilung Erschütterungen_2204.00“

„08.09_PLEM-Vibrationsbewertung“

4.7.4.1 Ponton Bewegungsanalyse

„08.05_Ponton Bewegungsanalyse_2200.00“

Zweck dieses Berichts ist es, die Bewegungen des Pontons mittels Reaktionsamplitudenoperatoren (Response Amplitude Operators, RAOs) nachzustellen. Außerdem wird die Situation, in der der ausgewählte Ponton vertäut liegt, betrachtet, um die Anzahl der erforderlichen Vertäupfähle und die auf diese Pfähle einwirkenden Lasten zu ermitteln.

In diesem Bericht wird das Verhalten eines HEBOP-63-Pontons für den Standort der neuen Anlegestelle in Wilhelmshaven untersucht. Der Ponton wird sowohl im "schweren Zustand" als auch im "Auslegungszustand" untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass sich der Ponton mit dem Auslegungsgewicht unter Wellenbedingungen besser verhält (er zeigt geringere Stampf- und Rollbewegungen). Aus diesem Grund wird in dieser Studie ein HEBO P63 Ponton im Auslegungszustand gewählt.

Das Vertäuungsverhalten dieses Pontons wird unter der Annahme untersucht, dass an den Enden des Pontons und an der Backbordseite Pfähle angebracht sind. Die Pfähle werden als Fender mit unterschiedlicher Steifigkeit modelliert, um die optimale Anordnung zu finden. Es wird eine Gesamtzahl von 12 Pfählen angenommen, mit je 3 Pfählen an den Enden (Bug und Heck) und zwei Gruppen von drei Pfählen entlang der Seite, siehe Abbildung 19.

Es hat sich herausgestellt, dass bei dieser Anordnung der Pfähle und des HEBO P63-Pontons die Bewegungen des Pontons für die angegebenen 1:1-Jahres-Bedingungen innerhalb der in Abschnitt 2 genannten Anforderungen bleiben.

Es wurden zahlreiche Berechnungen durchgeführt, bei denen die Steifigkeit, die Umweltbedingungen und die „Seed“ Zahlen variiert wurden. Es zeigt sich, dass die Steifigkeit einen großen Einfluss auf die resultierenden Pfahlkräfte hat. Die Berechnungen haben ergeben, dass die Kräfte bei einer Steifigkeit von etwa 3000 kN/m ihren Höhepunkt erreichen. Die maximale Kraft, die dieser Pfahlsteifigkeit entspricht, beträgt bei einer "beam on"-Welle von 1,2 m (1:100 Jahr) 1126 kN;

Für „bow on“ Wellen wird die Spitze bei 5000kN/m festgestellt. Die maximale Kraft, die dieser Pfahlsteifigkeit für eine "bow on"-Welle von 1,7m (1:10 Jahr) entspricht, beträgt 241 kN. Dieser Wert wird für die Ermüdungsanalyse im Pfahlentwurfsbericht [DMC-232011-M-00001-SBE] verwendet. Die Analyse der SEED-Zahl ergab, dass die ursprünglich verwendete SEED-Zahl von 1[-] die besten Ergebnisse lieferte.

4.7.4.2 Bemessung der Pfähle der Ponton-Anlage

„08.06_Bemessung der Pfähle der Ponton-Anlage_2202.00“

Dieser Bericht beschreibt die Konzeption der Führungspfähle für das Ponton-System. Die wesentlichen Grundlagen für die Planung und den Entwurf sind in „11.01_Bericht über die Entwurfsgrundlage_2001.08“ und „11.02_Bemessungsgrundlage Ponton-Anlage_2201.00“ in Kapitel „11 Planungs- und Entwurfsgrundlagen“ der Antragsunterlagen enthalten.

4.7.4.3 Ponton Pfahlrammbarkeitsuntersuchung

Die Rammbarkeitsuntersuchung umfasst

- die Überprüfung der durchgeführten Baugrunduntersuchung;
- die Bewertung der verfügbaren Daten, die zu den Rammarbeiten der Monopiles vorliegen;
- die Festlegung des methodischen Vorgehens zur Bewertung der Pfahlrammbarkeit;
- die Standortbezogene Bewertung der Rammbarkeit unter Berücksichtigung von IQIP-Hydraulikhämmern;

Die Bewertung wird für die Hydraulikhämmer IQIP S-120 und S-150 bei voller Leistung über die gesamte Eindringtiefe für die untere Grenze (LB), die obere Grenze (UB) und die beste Schätzung

(BE) der Bodenprofile durchgeführt. Diese Ergebnisse werden verwendet, um die Eignung des vom Bauunternehmer zu verwendenden Hammers zu beurteilen.

Es lässt sich feststellen, dass die beiden IQIP-Hydraulikhämmer S-150 und S-120 für das Einbringen aller Führungspfähle PP-01 bis PP-12 ($D \times t = 1.500 \times 50 \text{ mm}$) des Pontonsystems geeignet sind. Aus den Ramm-Protokollen für die Monopiles mit großem Durchmesser ($D \times t = 4.500 \times 60 \text{ mm}$) und der Rammvorhersage für diese Pfähle lässt sich schließen, dass der Hydraulikhammer S-150 für die Rammarbeiten möglicherweise überdimensioniert ist. Die Wahl des Hammers liegt in der Verantwortung des ausführenden Unternehmens.

Die maximale Druckspannung des Pfahls während der Rammarbeiten beträgt 127 MPa, die maximale Zugspannung 98 MPa. Die maximal zulässige Pfahlspannung liegt bei ca. 335 MPa. Die bei der Rammung auftretenden Pfahlspannungen werden daher nicht zu Schäden an den Pfählen führen.

Große Steine oder andere Hindernisse bergen die Gefahr, dass der Pfahl zurückweicht und/oder beschädigt wird. Während des Einbaus der Monopiles wurden jedoch keine großen Steine oder andere Hindernisse angetroffen. Die Durchdringung des Kolksschutzes wird voraussichtlich kein Problem darstellen. Diese Annahme sollte jedoch von dem für die Pfahlinstallation verantwortlichen Bauunternehmen bestätigt werden.

4.7.4.4 Ponton Beurteilung der Erschütterungen

„08.08_Ponton Beurteilung Erschütterungen_2204.00“

„08.09_PLEM-Vibrationsbewertung“

Der Bericht „08.08_Ponton Beurteilung Erschütterungen_2204.00“ bewertet die Auswirkungen der Vibrationen, die durch die Rammarbeiten für die Führungspfähle auf die benachbarten Anlagen (Unterwasserböschungen, Monopiles, einschließlich Kolksschutz, Unterwasserrohrleitungen (TCP) und Unterwasserrohrverteiler (PLEM)) verursacht werden.

Die Beurteilung der Erschütterungen wurde mit der Kalkulationstabelle Trillingspredictie heien (Erschütterungsprognose Pfahlrammung) durchgeführt, die auf die niederländische CUR 166 [11] gestützt ist. Da die Monopiles bereits alle eingebracht wurden, liegen die vor und nach der Pfahlrammung durchgeführten bathymetrischen Vermessungen vor. Eine mögliche Instabilität der Unterwasserböschungen (aufgrund von Verflüssigung) wurde anhand eines Vergleichs der vor und nach der Einbringung der Monopiles durchgeführten Vermessungen beurteilt. Ausgehend von den Rammprotokollen wurde für die Rammung der Monopiles, die der PLEM/Pipeline am nächsten liegen, eine maximale Rammenergie von 1.124 kJ ermittelt. Es gibt keine Hinweise darauf, dass durch die Erschütterungen aufgrund der maximalen Rammenergie von 1.124 kJ, die während der Pfahlrammung zu BD-2 am Standort der PLEM und der Pipeline aufgezeichnet wurde, eine Instabilität der Böschungen eingetreten wäre.

Die maximale Energie, die in der Rammbarkeitsuntersuchung für die Führungspfähle ermittelt wurde, beträgt 130 kJ. Dies ist deutlich geringer als die maximale Energie von 1.124 kJ, sodass eine Instabilität der Unterwasserböschungen durch das Einbringen der Führungspfähle unwahrscheinlich ist. Die prognostizierte Schwinggeschwindigkeit an der Quelle beträgt 4,69 mm/s bei der kürzesten Entfernung (135 m) zwischen der PLEM/Pipeline und den Führungspfählen. Dies liegt deutlich unter den Schwellenwerten der Schwinggeschwindigkeit für Schäden an Industriebauwerken (20 mm/s) und Kunststoffrohrleitungen (50 mm/s).

Es ist nicht davon auszugehen, dass es aufgrund der Rammung der Führungspfähle an der Ponton-Anlage mit einem Hydraulikhammer S-150 zu Schäden kommen wird.

Zusätzlich werden im Bericht „08.09_PLEM-Vibrationsbewertung“ die Auswirkungen von Vibrationen, die durch die Rammarbeiten der Rammfähle auf die PLEM verursacht werden, ausführlicher betrachtet. Die Ergebnisse zeigen eine sehr geringe Auslastung der PLEM-Struktur und bestätigen somit die strukturelle Integrität während des Rammvorgangs.

4.7.5 Statische Berechnungen zum PLEM (nachrichtlich)

Auf Wunsch der Planfeststellungsbehörde sind den Antragsunterlagen die in Kapitel 12 (Bauantrag) zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren beigefügten statischen Berechnungen des PLEM (Subsea Pipeline End Manifold) nachrichtlich beigefügt. Das PLEM ist in unmittelbarer Nähe zum Anleger auf dem Meeresboden installiert und ist Teil des Gastransfersystems. Zugehöriges Dokument „08.04_Statische Berechnung PLEM_1001.04“ in Kapitel „08 Statische Nachweise“ der Antragsunterlagen.

Zusammenfassung

Die Empfehlungen zum Kolkenschutz, zur Gründung, Installation des PLEM und zum Kolkmonitoring werden von der TdV umgesetzt.

Die Nachweise Auftrieb, Gleiten, Kippen und Grundbruch wurden geführt. Die maßgeblichen Anforderungen werden eingehalten. Damit die Gleitsicherheit sichergestellt ist, muss die PLEM mit Stahlelementen von 61 t beschwert werden.

Die beiden PLEM's werden konstruktiv mit Wasserbausteinen gegen Kolk zu schützen, da Kolke die Nachweise Gleiten, Kippen und Grundbruch gravierend gefährdet. Für den Kolkenschutz wird ein Einbaukonzept durch einen fachkundigen Auftragnehmer ausgearbeitet.

Die Funktionalität des Kolkenschutzes wird im Rahmen der üblichen „Hafen“-Peilungen zu kontrolliert. Ggf. wird der Kolkenschutz im Rahmen des HAZARD-Konzepts ausgebessert. Die Kolkentiefe wird in Abstimmung mit der TdV aus Erfahrung der benachbarten Bauwerke (Terminal von „Uniper“) mit 6 m angenommen. Eine Kolkbildung wird hier durch Verlegung eines konstruktiven Kolkenschutzes verhindert. Vor Baubeginn werden die angenommenen Bodenkennwerte durch die TdV verifiziert.

Die gesamte Konstruktion (PLEM + Beschwerungselemente) wird auf den vorher begradigten Meeresboden aufgestellt z.B. mittels eines Stelzenpontons mit Seilbagger. Das Aufstellkonzept wird durch den Lieferanten der PLEM geliefert. An der PLEM sind Anschlagpunkte vorhanden, um diese mit einem Kran/Seilbagger anheben zu können. Es wird sichergestellt, dass die Anschlagpunkte und die Stahlprofile der PLEM diese Lasten aufnehmen können.

Im parallelen immissionsrechtlichen Genehmigungsverfahren wurden weitere statische Unterlagen für die PLEM und TCPs eingereicht.

4.8 Geotechnischer Bericht und Bemessung

4.8.1 Einleitung

Für die Bemessung der Bauwerke, die Auswahl und die Planung geeigneter Bauverfahren, einschließlich der gesetzeskonformen Verklappung des Baggergutes, sind verschiedene Untersuchungen erforderlich.

Für das geplante FSRU-Terminal in Wilhelmshaven ist eine geotechnische Untersuchung durchgeführt worden, um die Baugrundbeschaffenheit des Offshore-Teils des Terminals zu ermitteln, der aus dem Anleger (mit Anlegedalen BD und Ankerdalen MD), der Ponton-Anlage (mit 12 Pontonpfählen), den Pipelines (auch als TCP bezeichnet), den Pipelineendverteiltern (PLEM), sowie den damit verbundenen Baggerarbeiten besteht. Auf der Grundlage dieser Felduntersuchungen und der nachfolgenden Bewertung wird die Eignung der vordimensionierten Gründungsstrukturen ermittelt.

Die ersten geotechnischen Untersuchungen im Plangebiet wurden von der Fugro Germany Land GmbH an der ursprünglich geplanten Position des Anlegers durchgeführt. Der Bericht von 06.04.2023 bestätigt die grundsätzliche Durchführbarkeit des Vorhabens, siehe „10.01_Geotechnischer Bericht FUGRO 362-22-006-03“ und „10.02_Appendix J9 Sedimentanalysen GÜBAK“ in Kapitel „10 Geotechnischer Bericht und Bemessung“ der Antragsunterlagen. Durch die Vorgaben des WSA zur

Vergrößerung des Abstandes zum Fahrwasser hat sich, wie in Kap. 04 Erläuterungsbericht beschrieben die Position des Anlegers um ca. 150 m* Richtung Land verschoben

Wegen dieser Verschiebung wurde vom TdV eine weitere Untersuchung des Baugrundes an der eigentlich beantragten Position der Dalben beauftragt. Dieser Bericht von 09.10.2023 wurde als "10.03_Geotechnischer Bericht_ACP Geotechnik_Anlegestelle (Jetty)" den Antragsunterlagen hinzugefügt. Gegenstand des vorliegenden geotechnischen Berichtes ist das Teilprojekt der Anleger, bestehend aus insgesamt 10 Dalben (6 Ankerdalben MD1 - MD 6 und 4 Anlegedalben BD1 - BD4).

Der geotechnische Bericht vom 12.12.2023 für das Teilprojekt der Ponton-Anlage ist den Antragsunterlagen als "10.04_Geotechnischer Bericht_ACP Geotechnik_Bootsanleger (Ponton)" hinzugefügt worden. Gegenstand des vorliegenden geotechnischen Berichtes ist das Teilprojekt des Bootsanlegers (Ponton), bestehend aus einem schwimmenden Bootsanleger, der durch insgesamt 12 Pontonpfähle in seiner Lage verankert wird, und im südöstlichen Bereich des FSRU-Terminals angeordnet wird, etwa auf Höhe der Jetty-Ankerdalben MD4, MD5 und MD 6.

Das Teilprojekt Pipeline und PLEM ist Gegenstand eines weiteren geotechnischen Berichtes und wird im parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren behandelt.

4.8.2 Geologische Gegebenheiten

Das Untersuchungsgebiet befindet sich vollumfänglich im niedersächsischen Flachland. Das niedersächsische Flachland gehört zum nord- und mitteldeutschen Lockergesteinsgebiet und nimmt flächenmäßig den größeren Bereich ein. Das Projektgebiet im Bereich des geplanten Schiffsanlegers ist durch Sedimente der Weichsel-Kaltzeit und Elster-Kaltzeit geprägt. Bei den Ablagerungen der Weichsel-Kaltzeit handelt es sich um fein- bis grobkörnige Talsande. Landseitig werden die Talsande der Weichsel-Kaltzeit vom Lauenburger Ton der späten Elster-Kaltzeit unterlagert. Seeseitig keilt der Lauenburger Ton aus und wurde somit im Bereich des geplanten Schiffsanlegers nicht angetroffen. Die überwiegend fein- bis grobkörnigen Sedimente der Weichselkaltzeit gehen somit direkt in die überwiegend mittel- bis grobkörnigen Sedimente der Elster-Kaltzeit über.

Erdbeben, Massenbewegungen/Rutschungen, Erdfälle, Dolinen und Senkungen infolge Auswaschungen, welche allgemein als natürliche Georisiken subsummiert werden, sind im betrachteten Gebiet der Innenjade nicht zu erwarten.

Die geplante Baumaßnahme ist nach Eurocode 7-1, bzw. den Entscheidungshilfen in DIN 4020, der geotechnischen Kategorie GK 2 zuzuordnen. Unter GK2 fallen Bauwerke mit normalem Schwierigkeitsgrad, z.B. bei relevanten Setzungen von Pfählen, aktive Horizontalbelastung von Pfählen.

4.8.3 Analysen nach GÜBAK

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde hat die „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut im Küstenbereich“ (GÜBAK) erlassen. Diese Vorschrift ist im Rahmen des Vorhabens zu beachten. Die Analyseergebnisse gemäß GÜBAK für die Proben aus der geotechnischen Untersuchung finden sich in Anhang J9 zum Bericht und sind den Antragsunterlagen als Dokument „10.02_Appendix J9 Sedimentanalysen GÜBAK“ beigefügt. Nähere Informationen siehe 0.

Es wurden darüber hinaus weitere Sedimentanalysen im Plangebiet durchgeführt. Die Analysenanzahl entspricht den Vorgaben der GÜBAK. Die Ergebnisse bestätigen die Einhaltung der Grenzwerte gemäß GÜBAK, es wurden keine Überschreitungen festgestellt. Hierauf wird ausführlich in Kapitel „27 Erlaubnis Einbringen von Baggergut §8 §10 WHG“ der Antragsunterlagen sowie in Abschnitt 0 eingegangen.

* Bezogen auf die Richtung Fahrrinne liegende Außenkante des LNG-Tankschiffes beim Entladen

4.8.4 Baugrunduntersuchungen Anleger (Jetty) an der eigentlich beantragten Position

Siehe "10.03_Geotechnischer Bericht_ACP Geotechnik_Anlegestelle (Jetty)".

4.8.4.1 Umfang der Untersuchungen

In Tabelle 7 sind die im Kontext der Anlegestelle durch die Firma Lankelma in Zeitraum von Juli/August 2023 durchgeführten Felduntersuchungen aufgelistet, bestehend aus einem direkten Baugrundaufschluss durch eine Bohrung mit durchgehender Probengewinnung und 10 indirekten Baugrundaufschlüssen durch Drucksondierungen PCPT.

Tabelle 7: Standorte, Koordinaten und geplante Tiefe der Baugrundaufschlüsse

Exec num	Part	Location	Type	To depth	X-co (m)	Y-co (m)	Label
23	Part-A2	Mooring-Dolphin-2	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442158	5942843	T-23_MD-2_dCPT-2
24	Part-A2	Mooring-Dolphin-2	Borehole	-85.0-m-SKN	442158	5942843	T-24_MD-2_BH-1
25	Part-A2	Berthing-Dolphin-1	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442261	5942783	T-25_BD-1_dCPT-4
27	Part-A2	Berthing-Dolphin-4	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442323	5942704	T-27_BD-4_dCPT-7
29	Part-A2	Mooring-Dolphin-5	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442350	5942600	T-29_MD-5_dCPT-9
31	Part-A2	Mooring-Dolphin-1	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442130	5942879	T-31_MD-1_dCPT-1
32	Part-A2	Mooring-Dolphin-3	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442180	5942816	T-32_MD-3_dCPT-3
33	Part-A2	Berthing-Dolphin-2	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442285	5942753	T-33_BD-2_dCPT-5
34	Part-A2	Berthing-Dolphin-3	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442299	5942734	T-34_BD-3_dCPT-6
35	Part-A2	Mooring-Dolphin-4	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442328	5942627	T-35_MD-4_dCPT-8
36	Part-A2	Mooring-Dolphin-6	Deep-CPT	-85.0-m-SKN	442378	5942564	T-36_MD-6_dCPT-10

Die Standorte dieser geotechnischen Untersuchungen innerhalb des Projektgebiets sind in Abbildung 26 dargestellt.

Es wurde im Projekt zwischen den eingebundenen Geotechnikern RI+P und ACP einvernehmlich festgelegt, dass unter den hier angetroffenen Baugrundverhältnissen, bestehend aus monotonen Sanden, keine Laboruntersuchungen an den gewonnenen gestörten Sanden erforderlich sind. Es besteht hinreichend Erfahrung der Projektbeteiligten aus diversen Projekten in der Jade, aus Wilhelmshaven und der südlichen Nordsee, um die bautechnischen Eigenschaften der angetroffenen glazialen Fein- und Mittelsande zutreffend zu erfassen und anzugeben.

4.8.4.2 Meeresbodenhöhe bzw. Wasserstände

Die Wassertiefen im Projektgebiet (im Bereich Anlegestelle) reichen an den insgesamt 11 Erkundungspunkten von 10,9 m (MD-5) bis 12,7 m (BD-4), im Mittel bis 11,9 m unter SKN/LAT. Die etwas vorgelagerten, weiter NO in Richtung Fahrinne orientierten 4 BD weisen darunter Wassertiefen von 12,0 bis 12,7 m, im Mittel von 12,4 m auf, stellen also bereits vor den vorgesehenen Vertiefungsarbeiten die tendenziell tiefer gelegenen Standorte dar.

Eine Übersichtskarte zur Wassertiefe ist in Abbildung 26 dargestellt, wobei die Höhenlinien gleicher Tiefen unabhängig von der Küstenlinie sind. Die Karte enthält ebenfalls die Positionen der geotechnischen Untersuchungen innerhalb des Projektgebietes.

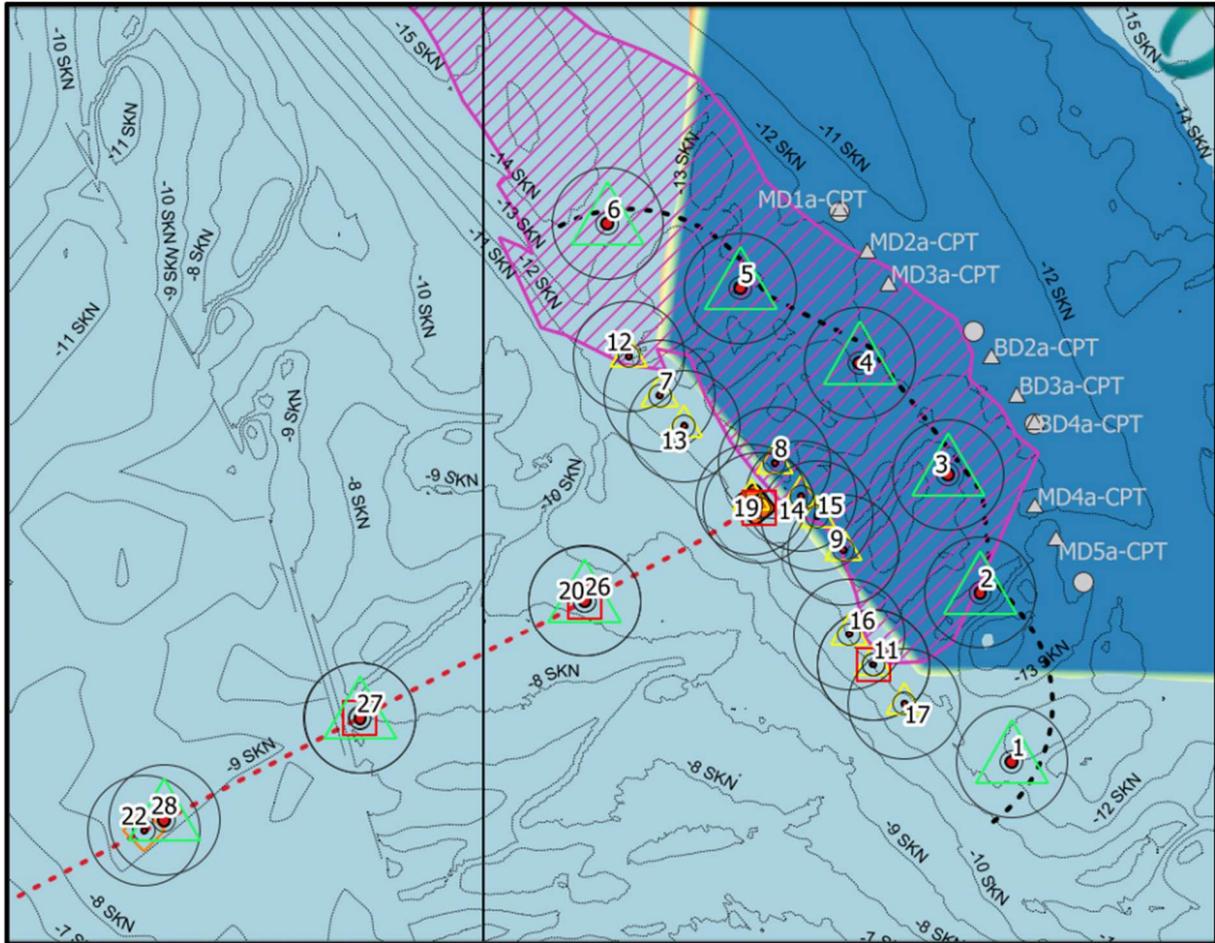


Abbildung 26: Übersichtskarte der Wassertiefen und Standorte der geotechnischen Untersuchungen innerhalb des Projektgebiets

4.8.4.3 Baugrundbeschreibung

Die Ergebnisse der geotechnischen Erkundungen lassen erkennen, dass die Untergrundverhältnisse im Hinblick auf Hauptbodenarten, Schichtung, Mächtigkeiten und Lagerungsverhältnisse an den Standorten aus gründungstechnischer Sicht vergleichsweise ähnlich sind. Der Baugrundaufbau an den Einzelstandorten ist hauptsächlich durch einen mächtigen Sandkörpern gekennzeichnet und entspricht damit den im Großraum örtlich bekannten Baugrundverhältnissen.

Die Auswertung der abgeteufte Bodenaufschlüsse führt zu der nachfolgenden prinzipiellen Schichtenabfolge bzw. Stratigraphie der Hauptbodenarten im direkten Gründungsbereich der Anlegestelle:

Schluff / Sand: SE / SU / SU* / UL

Am Meeresboden findet sich im gesamten Untersuchungsgebiet zunächst eine Deckschicht aus marinem Sand und Schluff. Sie kommt im gesamten Untersuchungsgebiet vor und ist zwischen 1,8 m und 4,6 m mächtig. Sie weist tendenziell eine lockere bis allenfalls mitteldichte Lagerung auf, ist vermutlich holozänen Ursprungs und das Ergebnis von strömungsbedingten Umlagerungen der unterlagernden Sande.

Sande: SE / SU

Unter der marinen Deckschicht wurden in allen Aufschlüssen Sande bzw. schwach schluffige Sande angetroffen, die hauptsächlich aus Fein- und Mittelsanden, teils aus Grobsand bestehen. Diese Schicht erstreckt sich über das gesamte Untersuchungsgebiet bis zur Erkundungsendtiefe. Sie weisen teils kiesige und schwache tonige Anteile auf. Im Einzelfall, bei BH1 ist in 65,5 mTuM ein geringmächtiger Ton (d=50 cm) eingeschaltet. Die Sande weisen eine hauptsächlich eine dichte bis sehr dichte Lagerung auf, sind sicher pleistozänen Ursprungs und als Ergebnis einer eiszeitlichen Überprägung anzusprechen.

4.8.4.4 Fazit

Unter Würdigung aller vorliegenden Erkenntnisse aus der geotechnischen Baugrunderkundung und der erfolgreichen Errichtung der benachbarten Umschlaganlagen ist abschließend festzustellen, dass sich die festgestellten Baugrundverhältnisse für die Errichtung der Anlegestelle und den Abtrag der auftretenden Gründungslasten durch Pfähle aus geotechnischer Sicht eignen. Das Verformungsverhalten der im Bereich der vorgesehenen Krafteinleitungsstrecken mobilisierten Bodenschichten ist an der Anlegestelle insgesamt als sehr günstig zu bewerten.

Nach den Ergebnissen der Baugrunderkundung sind keine Baugrundverhältnisse zu erwarten, die hinsichtlich der Tragfähigkeit einer Tiefgründung sowie der Rammpbarkeit von Gründungspfählen als problematisch anzusprechen wären, etwa ausgeprägte organische Bodenschichten, Lockerzonen, aufgeweichte Böden sowie Hindernisse aus Blöcken. Erfahrungsbasiert wird eine Pfahleinbringung mittels Schlag- oder Vibrationsrammung als möglich und technisch beherrschbar bewertet.

4.8.5 Designbodenprofil für die statischen Berechnungen

Auf Basis der Ergebnisse der geotechnischen Untersuchung wurde für die statischen Berechnungen der Pfähle ein Designbodenprofil sowie eine Rammpbarkeit-Analyse erstellt, vgl. hierzu Anhang „08.01_Statische Berechnung Pfahlfundamente_geprüft_2003.10“ in Kapitel „08 Statische Nachweise“ der Antragsunterlagen, sowie 4.7.1.

4.8.6 Baugrunduntersuchungen Ponton-Anlage

Siehe "10.04_Geotechnischer Bericht_ACP Geotechnik_Bootsanleger (Ponton)"

4.8.6.1 Umfang der Untersuchungen

Im Jahr 2023 hat die Firma Lankelma am Standort der Ponton-Anlage eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Relevant sind die drei tiefe Drucksondierungen (dCPT) an den Monopile-Standorten MD-4, MD-5 und MD-6. Die oberflächennahen Bodenschichten wurden vorgebohrt. Die Bohrschichtdicke variiert je nach Drucksondierung zwischen 1,2 und 3,0 m. In Tabelle 8 sind die relevanten Informationen aus den Drucksondierungen angegeben.

Tabelle 8: Relevante Drucksondierungen am Standort der Ponton-Anlage

Aufschluss Art & Bezeichnung	Standort	Wassertiefe [m SKN]	Tiefe [m SKN]	Datum
T-35_MD-4_dCPT-8	MD-4	-11,78	--44,40	28.08.2023
T-29_MD-5_dCPT-9	MD-5	-10,97	-65,68	23.08.2023
T-36_MD-6_dCPT-10	MD-6	-11,53	-47,60	01.09.2023
Bohrung BH-1	MD-5	-11.23	-86,20	01.09.2023

Es wurde im Projekt zwischen den eingebundenen Geotechnikern RI+P und ACP einvernehmlich festgelegt, dass unter den hier angetroffenen Baugrundverhältnissen, bestehend aus monotonen Sanden, keine Laboruntersuchungen an den gewonnenen gestörten Sanden erforderlich sind. Es besteht hinreichend Erfahrung der Projektbeteiligten aus diversen Projekten in der Jade, aus Wilhelmshaven und der südlichen Nordsee, um die bautechnischen Eigenschaften der angetroffenen glazialen Fein- und Mittelsande zutreffend zu erfassen und anzugeben.

4.8.6.2 Baugrundbeschreibung

Die Auswertung der abgeteufte Bodenaufschlüsse führt zu der nachfolgenden prinzipiellen Schichtenabfolge bzw. Stratigraphie der Hauptbodenarten im direkten Gründungsbereich der Anlegestelle:

Schluff /Sand: SE / SU / SU* / UL

Am Meeresboden findet sich im gesamten Untersuchungsgebiet zunächst eine Deckschicht aus marinem Sand und Schluff. Sie kommt im gesamten Untersuchungsgebiet und auch Ponton-Areal vor und ist zwischen 4 und 5 m mächtig. Sie weist tendenziell eine lockere bis allenfalls mitteldichte Lagerung auf, ist vermutlich holozänen Ursprungs und das Ergebnis von strömungsbedingten Umlagerungen der unterlagernden Sande.

Sande: SE / SU

Unter der marinen Deckschicht wurden in allen Aufschlüssen Sande bzw. schwach schluffige Sande angetroffen, die hauptsächlich aus Fein- und Mittelsanden, teils aus Grobsand bestehen. Diese Schicht erstreckt sich über das gesamte Untersuchungsgebiet bis zur Erkundungsendteufe. Sie weisen teils kiesige und schwache tonige Anteile auf. Im Einzelfall, bei BH1 ist in 65,5 mTuM ein geringmächtiger Ton (Mächtigkeit $d=0,5$ m) eingeschaltet. Die Sande weisen hauptsächlich eine dichte bis sehr dichte Lagerung auf, sind sicher pleistozänen Ursprungs und als Ergebnis einer eiszeitlichen Überprägung bzw. Auflast anzusprechen.

4.8.6.3 Fazit

Unter Würdigung aller vorliegenden Erkenntnisse aus der geotechnischen Baugrunderkundung und der erfolgreichen Errichtung der benachbarten Umschlaganlagen ist abschließend festzustellen, dass sich die festgestellten Baugrundverhältnisse für die Errichtung der Bootsanlegestelle und den Abtrag der auftretenden Lasten durch die Verankerungspfähle aus geotechnischer Sicht eignen. Das Verformungsverhalten der im Bereich der vorgesehenen Kraffteinleitungsstrecken mobilisierten Bodenschichten ist an der Anlegestelle insgesamt als sehr günstig zu bewerten.

Nach den Ergebnissen der Baugrunderkundung sind keine Baugrundverhältnisse zu erwarten, die hinsichtlich der Tragfähigkeit einer Tiefgründung sowie der Rammbarkeit von Gründungspfählen als problematisch anzusprechen wären, etwa ausgeprägte organische Bodenschichten, Lockerzonen, aufgeweichte Böden sowie Hindernisse aus Blöcken. Erfahrungsbasiert wird eine Pfahleinbringung mittels Schlag- oder Vibrationsrammung als möglich und technisch beherrschbar bewertet.

4.9 Planungs- und Entwurfsgrundlagen

4.9.1 Bericht zur Entwurfsgrundlage und Einleitung

Die wesentlichen Grundlagen für die Planung und den Entwurf sind in „11.01_Bericht über die Entwurfsgrundlage_2001.08“ und „11.02_Bemessungsgrundlage Ponton-Anlage_2201.00“ in Kapitel „11 Planungs- und Entwurfsgrundlagen“ der Antragsunterlagen enthalten. Diese Studien enthalten die wesentlichen Entwurfsgrundlagen für den Schiffsanleger, einschließlich der Ponton-Anlage, die Liegewanne, und den Zufahrtbereich einschließlich des Wendebeckens. Das Dokument enthält funktionale, technische Anforderungen und Grundlagen, die in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden und Beteiligten von der TdV zu berücksichtigen sind.

Hierzu gehören z.B. Sicherheitsabstände, Vorgaben für die zu betrachtende Lastfälle, Modellschiffe und Umweltbedingungen. Der Bericht über die Entwurfsgrundlage wird im Rahmen der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung kontinuierlich fortgeschrieben. Die TdV wird im Laufe des Verfahrens aktualisierte Versionen einreichen, sofern dies notwendig ist. Nachfolgend werden einige wesentliche Aspekte für die Positionierung, beispielhaft dargelegt. Weitere Details finden sich im Bericht über die Entwurfsgrundlage und den Antragsunterlagen.

4.9.2 Position

Bei der Auswahl der Position des neuen Schiffsanlegers einschließlich der Zufahrt sind unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen, die nachfolgend näher erläutert werden.

4.9.2.1 Auswirkungen auf den bestehenden Schiffsverkehr und Einordnung in die vorhandene Hafeninfrastruktur

Die Auswirkungen auf den bisherigen Schiffsverkehr müssen berücksichtigt werden. Hierzu wurden mehrere Studien und Gutachten erstellt, siehe insbesondere Kapitel „14 Nautische Studien und Risikoanalyse“ der Antragsunterlagen.

4.9.2.2 Sicherheitsabstände Betrieb (nachrichtlich)

LNG bzw. Erdgas besteht überwiegend aus Methan. Methan ist als extrem entzündbares Gas eingestuft. Die FSRU unterliegt daher besonderen Sicherheitsvorschriften wie z. B.:

- 12. BImSchV (Störfallverordnung)
- IGC-Code - Internationaler Gastankschiff-Code: Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut
- IGF – Internationaler Code für die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden.

Für die Auswahl der Position sind insbesondere Sicherheitsabstände zu anderen Anlagen und anderen Betriebsbereichen von Störfallanlagen erforderlich. Näheres dazu findet sich im Sicherheitsbericht zum immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

4.9.2.3 Nutzungsvertrag Bundeswasserstraße

Das wasserseitige Plangebiet des Anlegers liegt innerhalb der Bundeswasserstraße Jade. Ein entsprechender Nutzungsvertrag wird bei Zulassung des Vorhabens mit den zuständigen Stellen abgeschlossen. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung sieht vor, gegenüber der General Direktion Wasserstraßen und Schifffahrt das Nutzungsrecht an den für das Vorhaben der TdV erforderlichen Flächen der Bundeswasserstraße Nordsee, Jade in Anspruch zu nehmen. Das Nutzungsrecht soll auf die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG übertragen werden, welche beabsichtigt, die Nutzung an die TdV weiterzugeben.

4.9.2.4 Abstand zur Fahrrinne und zum Fahrwasser

Der Abstand vom Schiffsanleger zur Fahrrinne und zum Fahrwasser wird in Abstimmung mit dem WSA auf Basis der nautischen Studien, Gutachten und Simulationsverfahren bestimmt. Der Abstand zu der westlichen Begrenzung des Fahrwassers (Bojen-Line) beträgt zu der in Richtung der Fahrrinne liegenden äußeren Seite (steuerbord) des LNG-Tankschiffs mindestens 450 m. Mit der Schiffsbreite der FSRU von ca. 44 m, der Breite der LNG-Tankschiffe von max. ca. 49 m und einem Zuschlag für die Jumbo-Fender zwischen FSRU und LNG-Tankschiff von ca. 3 m, in Summe 96 m, ergibt sich daraus ein Mindestabstand zur Anlegeline (Fender der Anlegedalben) von ca. 546 m. Da die Ausrichtung des Anlegers nicht parallel zur Bojen-Line des Fahrwassers ist, vergrößert sich der Abstand zum Fahrwasser in nord-westlicher Richtung. Die Abmessungen sind in [Abbildung 27](#) dargestellt.

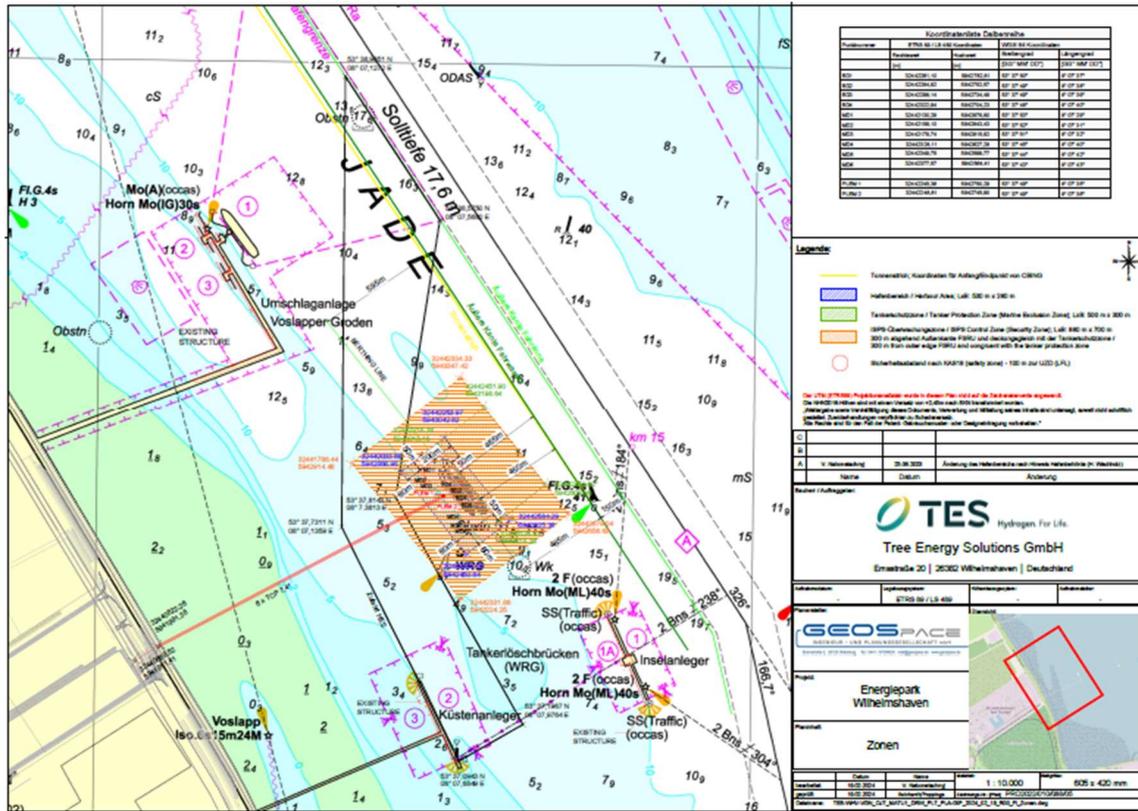


Abbildung 27: Sicherheitsabstand zur Bojenlinie (Begrenzung Fahrwasser)

4.9.3 Ausrichtung des Schiffsanlegers zur Hauptströmungsrichtung

Die optimale Ausrichtung des neuen Schiffsanlegers muss zur Minimierung der morphologischen Reaktionen sowie zur Minimierung von Bauwerkslasten, z.B. Querkräfte durch die am Anleger vertäuten Schiffe, hydrodynamisch bestimmt werden. Die Ausrichtung erfolgte auf Basis der Ergebnisse der Messkampagne und der hydrodynamischen Untersuchungen.

Die Ausrichtung des neuen Anlegers ist geplant auf: 321,8 r.w.N °

Im Vergleich mit den Werten für den ca. 1.300 m nördlich gelegen Anleger UVG zeigt sich, dass die Modellierung von IMDC plausible Ergebnisse für die Ausrichtung des Anlegers liefert.

Tabelle 9: Vergleichsdaten Hauptströmungsausrichtung

Quelle	Flutstromrichtung (r.w.N °)	Ebbestromrichtung (r.w.N.°)	Richtung Differenz °
Simulation Daten 2018 IMDC	141,5	323,5	+2
Strömungsmessungen IMDC 2023	139	321	+2
Vergleichswerte UVG ca. 1.300 m nördlich des Plangebietes1			
Messung 2019/20	141	324	+3
DHI-Modell 2019	142	320	-2
Peilungen seit 2018	142	322	+/- 0

1 Erläuterungsbericht Planfeststellungsantrag LNG Terminal Wilhelmshaven, N-Ports öffentliche Fassung 07.07.2022

Wie zu sehen ist, besteht zwischen der Flut- und Ebbeströmungsrichtung meist eine geringe Differenz. Bei der Ausrichtung ist daher zu berücksichtigen, welche der beiden Strömungsrichtungen eine stabilere Beurteilungsgrundlage ergeben.

4.10 Alternativenprüfung

4.10.1 Einleitung

Das LNGG sieht den Betrieb der FSRU am Voslapper Groden Nord 2 vor. Am Voslapper Groden Nord 2 wurde die Lage des Anlegers als vorzugswürdig ermittelt.

Ausgangspunkt für die Alternativenprüfung ist § 2 Abs. 2 LNGG i. V. m. der Anlage zu § 2 LNGG sowie § 3 LNGG. Mit diesen Regelungen hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, 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 Voslapper Groden Nord 2 wird in Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG im Sinne einer gesetzlichen Bedarfsplanung ausdrücklich aufgeführt. Die vom Gesetzgeber genannten Standorte sind für die TdV verbindlich, wobei die gesetzliche Bedarfsplanung die Prüfung der sog. Nullvariante dabei nicht ausschließt.

Der in Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG genannte Standort Voslapper Groden Nord 2 bezieht sich auf die seeseitige Fläche zwischen der UVG-Brücke und den HES-Anlegern, die an das landseitige Grundstück der TES angrenzt. Auf dem landseitigen Grundstück der TES soll zukünftig das in Nr. 2.4 der Anlage zu § 2 LNGG aufgeführte Flüssigerdgas-Landterminal entstehen. Da der Gesetzgeber in der Anlage zum LNGG den Standort Voslapper Groden Nord 2 als Vorhabenstandort für eine weitere FSRU in Wilhelmshaven verbindlich festgelegt hat, ist in der Alternativenprüfung nur zu untersuchen, ob sich innerhalb der seeseitigen Fläche zwischen der UVG-Brücke und den HES-Anlegern ein besserer als der von der TdV ausgewählte Standort ermitteln lässt, insbesondere ob es Ausführungsvarianten gibt, bei denen die Eingriffsintensität in das nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop geringer ist.

4.10.2 Standortauswahl und Kriterien

Der Standort Voslapper Groden Nord 2 erfüllt die für das Gesamtvorhaben erforderlichen Kriterien, insbesondere:

Hauptkriterien:

- direkte Anbindung an die Hauptfahrrinne
- kurze Revierfahrt
- ausreichender Sicherheitsabstand zum Fahrwasser
- keine Beeinträchtigung des übrigen Schiffsverkehrs
- Zufahrt zu den HES-Anlegern 1 und 2/3 möglich
- ausreichender Sicherheitsabstand zu benachbarten Anlagen
- Liegewanne, Zufahrt und Wendebecken mit erforderlicher Größe und ausreichendem Tiefgang von mind. -14.0 mSKN
- kurze Entfernung zum Erdgasnetz und Zugang zur Einbindeleitung WAL II
- Hohe Verfügbarkeit, freie Kapazitäten
- Spezifische Anpassung der Anlegerstruktur ist schnell umsetzbar
 - Ausreichende Dimensionierung für FSRU und LNGC
 - Statische Bemessung für FSRU und LNGC ausreichend
 - Sicherheitseinrichtungen z.B. Schnelllöseeinrichtungen, Ex-Schutz, Brandschutz
 - Anpassung an das Gastransfersystem

Weitere Kriterien

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein zeitkritisches Projekt. Die FSRU soll [in der nächsten Heizperiode](#) einen maßgeblichen Beitrag zur Gasversorgung leisten können. Deshalb sind bei der Variantenprüfung weitere, zeitrelevante Aspekte zu berücksichtigen.

1. Abstimmung mit Beteiligten wie
 - Zulassungsbehörden zur grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit und Umfang der einzureichenden Unterlagen
 - WSA als zuständige Behörde der Eigentümerin der Wasserstraße
 - Hafengebörden und Hafenverwaltungen
 - Anlieger
2. Ausreichende Informationen und Daten zur Bestandssituation
 - Umweltbedingungen im Plangebiet wie Strömungsverhältnisse
 - Morphologische Situation
 - Peildaten
 - Geotechnische Untersuchungen

TES, die Muttergesellschaft der TdV, hat für den „Green Energy Hub Wilhelmshaven“ am Voslapper Groden Nord 2 im Plangebiet bereits Untersuchungen erstellt, die für die Variantenprüfung verwendet werden konnten.

3. Technisch und organisatorische Aspekte
 - Technische Umrüstung der FSRU und mögliche Liegezeiten
 - Lieferzeiten für die Anlagenteile (Dalben, Stahlbau)
 - Mögliche Zeitfenster für benötigtes Spezialequipment wie Schwimmkräne, Rammhämmer, Schallschutzeinrichtungen
 - Mögliche Zeitfenster für Dienstleistungen insbesondere Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren, Gutachten, Planungsleistungen, Bauüberwachungen
 - Dauer der Bauarbeiten

4.10.3 Variantenprüfung

Variante A

Aus den oben aufgeführten Kriterien und Rahmenbedingungen wurde eine Variante erarbeitet und als Planungsvariante verfolgt, mit der der Anleger in etwa mittig zwischen der UVG-Brücke und den HES-Anlegern außerhalb des Biotops in Richtung des Fahrwassers liegt, mit der Folge einer nur marginalen direkten Beeinträchtigung des Biotops (Variante A). Die TdV hat hierzu entsprechende Studien und Gutachten erstellt, um die Erfüllung der o.g. Kriterien zu prüfen. Die Variante liegt am Rande des Biotops und hat einen Abstand zur Fahrrinne von ca. 550 m, bezogen auf die Anlegedalben. Die direkte Beeinträchtigung des Biotops beträgt weniger 0,1 ha. Diese Variante wurde in der Antragskonferenz am 12.01.2023 vorgestellt.

Variante B

Das WSA Weser-Jade-Nordsee hat der TdV jedoch mitgeteilt, dass dieser Standort (Variante A) nicht genehmigungsfähig sei, da der erforderliche Mindestabstand vom Rand des Fahrwassers (Tonnenline) zum Anleger von 450 m bei dieser Variante nicht eingehalten werden könne. Die TdV hat aufgrund dieser Vorgabe den Standort näher in Richtung Küste gelegt (Variante B). Zwar liegt dieser Standort im gesetzlich geschützten Biotop, aber die Kriterien Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, keine Beeinträchtigung der Anleger UVG-Brücke und HES sowie Geeignetheit zur Errichtung einer Anlegerstruktur werden gewahrt.

Im Zuge der weiteren Abstimmung zur Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens hat das WSA verlangt, den Abstand zur Fahrrinne um ca. 150 m* zu erhöhen, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Hauptfahrwasser zu gewährleisten. Als Bezugslinie für den Sicherheitsabstand ist der Rand des Fahrwassers (Bojenline) anstelle der Fahrrinne sowie die äußere Seite (steuerbord) des beim Beladen

* Bezogen auf die Richtung Fahrrinne liegende Außenkante des LNG Tankschiffes beim Entladen

an der FSRU anliegenden LNG–Tankschiffs zu verwenden. Daraufhin wurde die Planung überarbeitet und die Position des Anlegers Richtung Land verschoben. Die Gutachten und Studien wurden auf Basis der neuen Variante überarbeitet. Diese Variante B ist nunmehr Grundlage der Antragsunterlagen. Durch die Verschiebung erhöht sich die direkte Beeinträchtigung des Biotops auf ca. 8,4 ha.

Andere Varianten

Andere Varianten sind nicht ersichtlich. Aufgrund der Lage des Biotops kann eine Beeinträchtigung der Biotopflächen bei Wahrung des geforderten Sicherheitsabstandes zum Fahrwasser auch nicht bei einer Verschiebung des Standortes nördlich in Richtung UVG-Brücke oder – wie von HES vorgeschlagen – südlich in Richtung HES-Anleger vermieden werden, wobei eine Verschiebung auch zu Beeinträchtigungen des einen oder des anderen Anlegers geführt hätte. Eine Verschiebung nach Westen in Richtung Küste würde den Eingriff in das Biotop ebenfalls nicht verringern, weil es dann durch die Baggerarbeiten für den trichterförmigen Zufahrtsbereich zum Fahrwasser noch erheblicher beeinträchtigt werden würde.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist, auch angesichts des abstrakten Risikopotentials von LNG-Tankern, ein hohes Gut. Hinter diesem Belang muss der Biotopschutz zurücktreten, zumal der gewählte Standort die Erreichbarkeit des HES-Anlegers sicherstellt.

4.10.4 Schlussfolgerung

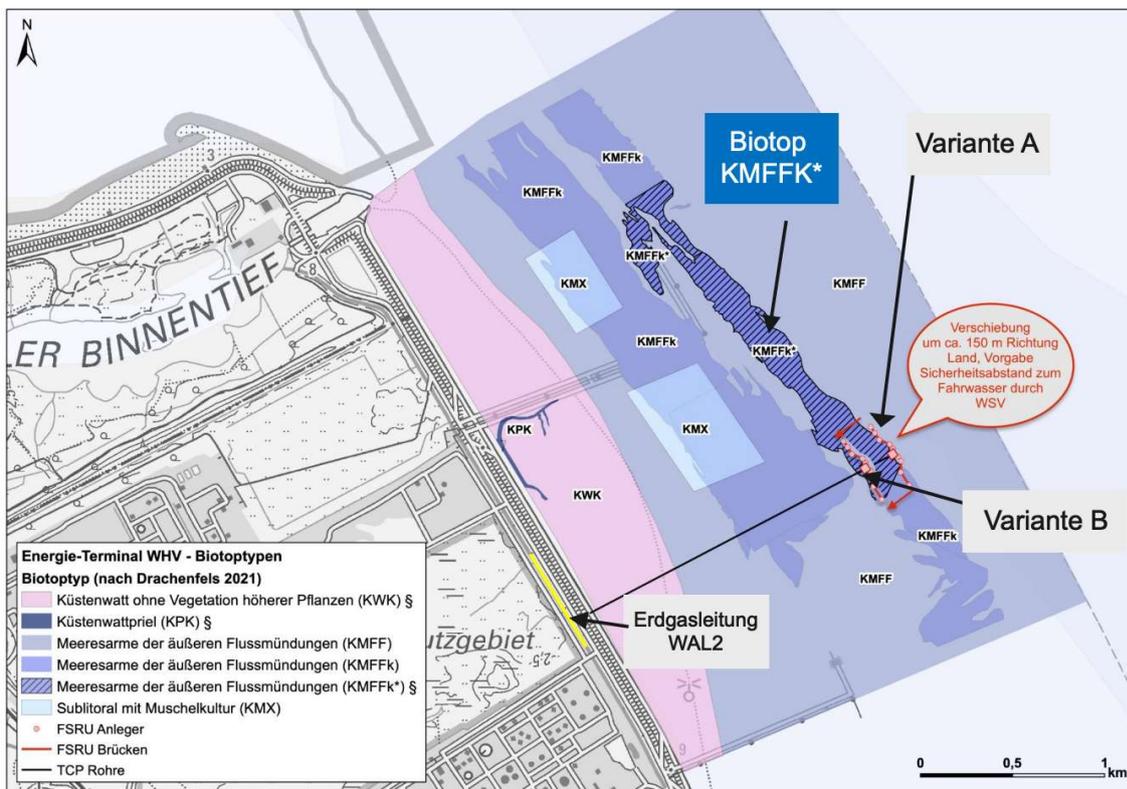


Abbildung 28: Variantenprüfung

Tabelle 10: Ergebnis Variantenprüfung

Kriterium	Variante A	Variante B	Bemerkung
Erfüllung Hauptkriterien	Ja ²	Ja	
Einhaltung Mindestabstände zum Fahrwasser	Nein	Ja	Vorgabe WSA
Genehmigungsfähigkeit gegeben	Nein	Ja	Vorgabe WSA
Datengrundlage ausreichend	Ja	Ja	
Technische Umsetzung möglich	Ja	Ja	
Direkte Auswirkung auf Biotop ³	< 0,1 ha	8,5 ha	
Befreiung nach § 67 BNatSchG. erforderlich	Ja	Ja	

Fazit

Im Ergebnis ist kein Standort ersichtlich, der den Grundsatz geringstmöglicher Beeinträchtigung öffentlicher und privater Interessen besser wahrt als der gewählte Standort (Variante B). Die Variante A scheidet wegen der Vorgabe des WSA zum Sicherheitsabstand als Option aus. Variante B erfüllt alle Kriterien. Die Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten KMFFk*-Biotopes lässt sich innerhalb des seeseitigen Bereichs nicht vermeiden bzw. minimieren. Die Variante B beeinträchtigt den Betrieb der bereits bestehenden Anleger (UVG-Brücke und HES-Anleger) nicht. Sie wahrt einen möglichst großen Abstand zu den beiden Anlegern (der Betrieb der FSRU unterliegt der Störfallverordnung) und einen ausreichend großen Sicherheitsabstand zum Fahrwasser und ist zur schnellstmöglichen Errichtung eines FSRU-Anlegers geeignet.

4.11 Umweltbedingungen und hydrodynamische Studien

4.11.1 Einleitung und Methodik

Für Planung, den Bau, Unterhalt und Betrieb des Vorhabens sind detaillierte Kenntnisse der Umweltbedingungen auch bei seltenen Extremwetterverhältnissen erforderlich. Hierzu gehören u.a. minimale und maximale Wasserstände, Windgeschwindigkeiten und Richtungen, Wellen (Höhe, Frequenz), und Gezeitenströmungen. Im Offshore- und Küsteningenieurwesen wird dafür „Metozean“ als Abkürzung von Meteorologie und Ozeanographie verwendet.

Am Projektstandort befinden sich direkt keine baulichen Strukturen an denen regelmäßige und umfassende Messungen der Umgebungsbedingungen durchgeführt wurden. Es ist deshalb notwendig, die relevanten Umweltbedingungen durch vorhandene Daten aus dem Umfeld, Messungen am Standort und der Hilfe von numerischen Modellen zu ermitteln. Hierbei sind sowohl die Bedingungen unmittelbar am Projektstandort relevant, beispielsweise zur Bestimmung der Mindesttiefe der Liegewanne und Zufahrt, sowie auf die Bauwerke wirkenden Wind- und Wellenkräfte, als auch die Umweltbedingungen in einem größeren Umfeld. Diese Daten sind erforderlich für die Verteilung der Sedimentfahnen während der Baggerarbeiten sowie die lang- und kurzfristigen morphologischen Veränderungen durch das Vorhaben. Die Daten werden auch für Ausbreitungsrechnungen der Temperaturfahnen von eingeleiteten Prozesswässern in der Jade verwendet (nachrichtlich).

Für die Planung des Vorhabens relevante, wesentliche Umweltbedingungen (bzw. Umgebungsbedingungen) sind beschrieben in „12.1_Bericht über die Umweltbedingungen_2014.07“. Dieser Bericht beschreibt auch die Grundlagen für die hydrodynamischen Simulationen und stellt daher eine wichtige Datenbasis dar.

Ziel des Berichts ist die Untersuchung der metoceanen Verhältnisse im Jadebusen und speziell am Projektstandort. Zu diesem Zweck wurden gemessene historische Wind-, Wellen- und

² Mit Ausnahme Sicherheitsabstand zum Fahrwasser

³ Als direkte Auswirkung wird der Verlust an Biotopfläche angegeben.

Wasserbaumaßnahmen aus der näheren Umgebung sowie standortbezogene Daten untersucht, die durch numerische Modellierung von Wellen und Gezeitenströmungen gewonnen wurden. Für Letztere wurden hydrodynamische Simulationen des Referenzstadiums (ohne Vorhaben) und des Projektstadiums (mit Vorhaben) durchgeführt, um einen Einblick in die lokalen hydrodynamischen Verhältnisse zu gewinnen und die Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Hydrodynamik zu bewerten. Im Bericht wird das Vorhaben zum Teil als „Kurzzeitprojekt“ bezeichnet. Dies bezieht auf die schnelle Umsetzung des Projekts und wurde zur Unterscheidung des Langzeitprojektes (Energiepark) von IMDC verwendet.

Es werden verschiedene Referenzpegel zur Beschreibung der Wasserstände verwendet.

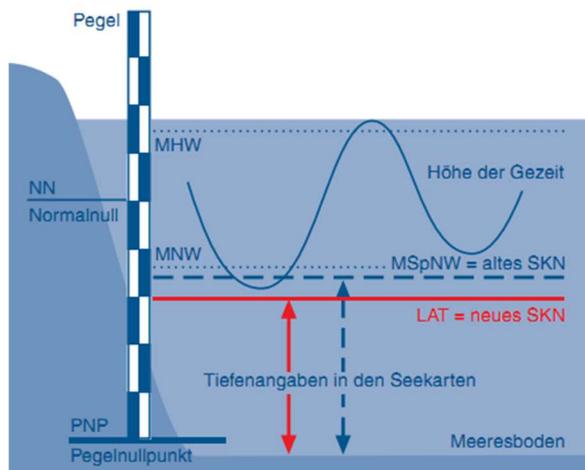


Abbildung 29: Nautische Referenzniveaus für den Projektstandort

MW = Mittel Wasser = NHN = Normalhöhennull

SKN = Seekartennull = LAT (Niedrigste astronomische Tide).

Am Projektstandort beträgt der Unterschied: MW [m] zu SKN [m] - 2.49



Abbildung 30: Referenzort „Leuchtturm Alte Weser“

4.11.2 Kurzzusammenfassung der Ergebnisse

Die umfangreichen Details zur Ermittlung der Umweltbedingungen lassen sich für die wichtigen Parameter für die Planung und Auslegung auf der Grundlage der Ergebnisse der 100-jährlichen wiederkehrenden Verhältnisse am Projektstandort wie folgt zusammenfassen:

- Windgeschwindigkeit = 27,8 m/s, kommend aus einer NNW-Richtung
- Oberer Pegelstand = 4,67 m MW (Mittel Wasser)
- Unterer Pegelstand = -3,52 m MW (Mittel Wasser)
- Dünungswellenverhältnisse = 0,4 m aus NNO und Nord mit einer T_p von 6,7 bzw. 8,7 s.
- Lokale, vom Wind erzeugte Wellenverhältnisse = 2,1 m, Richtung 339°N und mit einer T_p von 5,2 s
- Maximale, über die Tiefe gemittelte Gezeitenströmung = 1,88 m/s (erhöht sich mit Wendebecken und FSRU um 0,1 m/s)

Dies wird in den folgenden Abschnitten näher erläutert.

4.11.3 Wind

Windmessungen vom Leuchtturm Alte Weser sind beim Deutschen Wetterdienst (DWD) Climate-Data-Center (CDC) erhältlich. Der Leuchtturm Alte Weser befindet sich auf 53,86 °N; 8,13 °E am äußeren Rand der Wesermündung in der Deutschen Bucht. Die Windmessungen werden bis zum 25. April 2007 auf einer Höhe von 42,6 m über MW und seitdem auf 41 m über MW durchgeführt. Die Daten werden „wie beobachtet“ zur Verfügung gestellt, eine Homogenisierung wurde vom DWD nicht vorgenommen. Die Daten sind auf 10 m über NHN skaliert, wobei ein logarithmisches vertikales Windprofil und eine Oberflächenrauigkeit von 0,0002 m angenommen wird.

Die Windmessungen an der Alten Weser werden als repräsentativ für die Wesermündung angesehen. Darüber hinaus werden die an der Alten Weser gemessenen mittleren Windgeschwindigkeiten als konservativ für den Projektstandort angesehen. Im Untersuchungsgebiet werden die Winde aus der westlichen Hälfte durch die Oberflächenrauigkeit des angrenzenden Landes beeinflusst. Die im Vergleich zur Wasseroberfläche relativ hohe Oberflächenrauigkeit über Land übt eine höhere Widerstandskraft auf die Windgeschwindigkeit aus, wodurch die mittlere Windgeschwindigkeit abnimmt, und die Turbulenz zunimmt.

Abbildung 31 zeigt, dass in der Region südwestliche Winde vorherrschen. Die richtungsbezogenen Extremwertverteilungen für jeden Sektor sind in Abbildung 32 zu sehen. Die maximale Spitzenwindgeschwindigkeit beträgt 27,8 m/s, kommend aus einer NNW-Richtung.

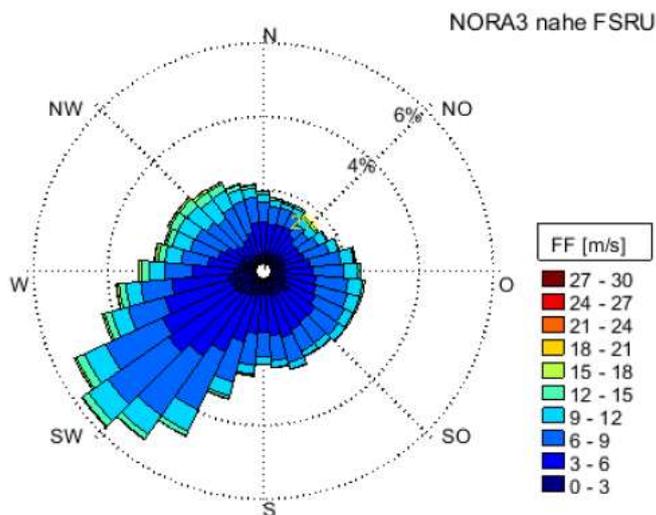


Abbildung 31: Windverteilung am NORA3, in der Nähe des Projektstandorts

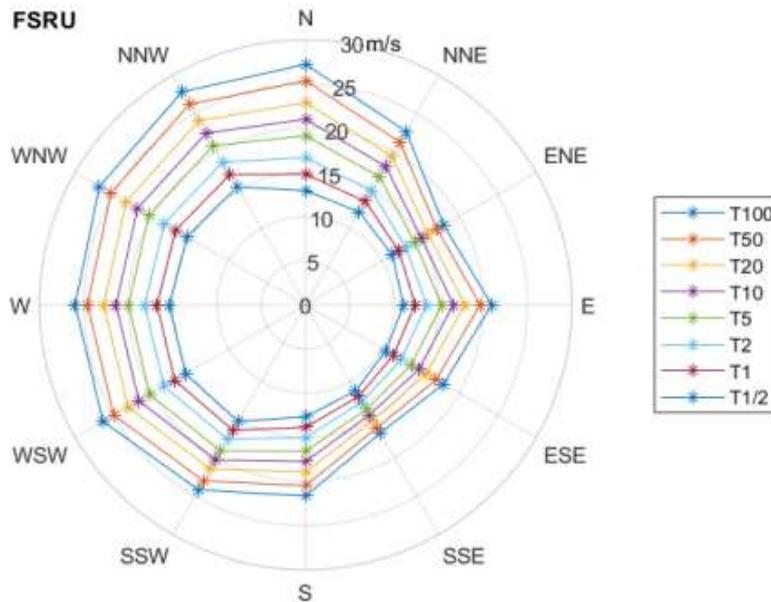


Abbildung 32: Spitzenwindgeschwindigkeiten für jeden Windsektor für verschiedene Wiederkehrperioden.

Tabelle 11: Spitzenwindgeschwindigkeiten für jeden Windsektor für verschiedene Wiederkehrperioden

		stündliche mittleren Windgeschwindigkeit											
		Nord	NNO	ONO	Ost	OSO	SSO	Süd	SSW	WSW	West	WNW	NNW
Wiederkehrperioden [Jahre]	100	27.2	22.6	18.0	21.0	17.9	16.8	21.6	24.2	26.4	26.0	25.3	27.8
	50	25.4	21.3	17.1	19.7	17.0	16.1	20.5	23.0	25.0	24.6	25.3	26.2
	20	22.9	19.4	15.9	17.9	15.7	15.1	18.9	21.5	23.1	22.7	23.3	24.1
	10	21.0	18.1	15.1	16.6	14.7	14.4	17.7	20.3	21.7	21.4	21.9	22.4
	5	19.1	16.7	14.2	15.3	13.7	13.6	16.6	19.1	20.3	20.0	20.4	20.8
	2	16.7	14.9	13.0	13.6	12.4	12.7	15.0	17.6	18.4	18.1	18.4	18.7
	1	14.8	13.5	12.1	12.3	11.4	12.0	13.8	16.4	17.0	16.7	16.9	17.0
	0.5	12.9	12.1	11.3	11.0	10.4	11.2	12.7	15.2	15.6	15.3	15.4	15.4

4.11.4 Wasserstände an Pegelstationen

Die Wasserstandsmessungen sind über die Küstendaten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verfügbar. Hauptmessstelle für diesen Abschnitt ist die Pegelstation Alte Weser. Die an dieser Station gemessenen Wasserstandsdaten liegen für den Zeitraum 1994 bis 2021 vor und werden, obwohl sie nicht den 18,6-jährigen Gezeitenzyklus abbilden, für eine sinnvolle weitere Analyse als ausreichend angesehen.

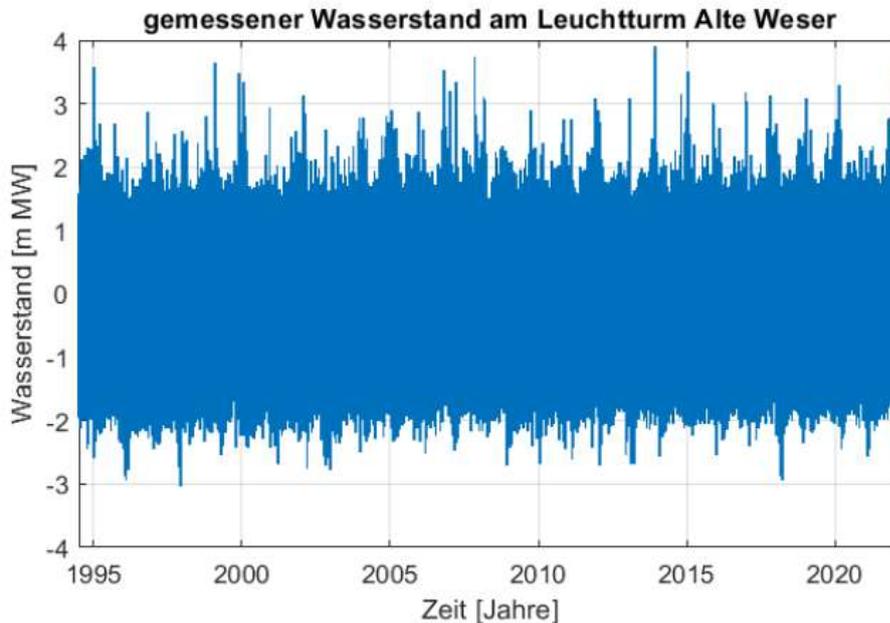


Abbildung 33: Wasserstände am Pegel Alte Weser

Tabelle 12: Extreme obere und untere Pegelstände für verschiedene Wiederkehrzeiträume am Leuchtturm Alte Weser und am Projektstandort

Rückgabefrist [Jahre]	Alte Weser		Projektstandort	
	Oberer Pegelstand [m MW]	Unterer Pegelstand [m MW]	Oberer Pegelstand [m MW]	Unterer Pegelstand [m MW]**
100	4.40	-3.21	4.67	-3.52
50	4.18	-3.13	4.44	-3.41
20	3.89	-3.01	4.14	-3.30
10	3.67	-2.92	3.91	-3.20
5	3.45	-2.81	3.68	-3.10
2	3.15	-2.68	3.37	-2.98
1	2.90	-2.58	3.11	-2.92

** Die 95%-Konfidenzintervall-Linie verwendet, um der niedrigen Wasserstände abzuschätzen

Für den Pegelort „Alte Weser“ liegen lückenlose, vollständige Daten auch zu anderen Bedingungen vor. Die Pegel an der Station „Alte Weser“ korrelieren sehr gut mit den Pegelständen Hooksielplate in der Nähe des Projektstandortes. Der Zusammenhang zwischen den Wasserständen am Leuchtturm Alte Weser und der Hooksielplate ist am stärksten ($R^2 = 0,9968$), wenn ein zeitlicher Abstand von 25 Minuten berücksichtigt wird, siehe Abbildung 34. Eine Umrechnung auf der Projektstand ist damit gut möglich.

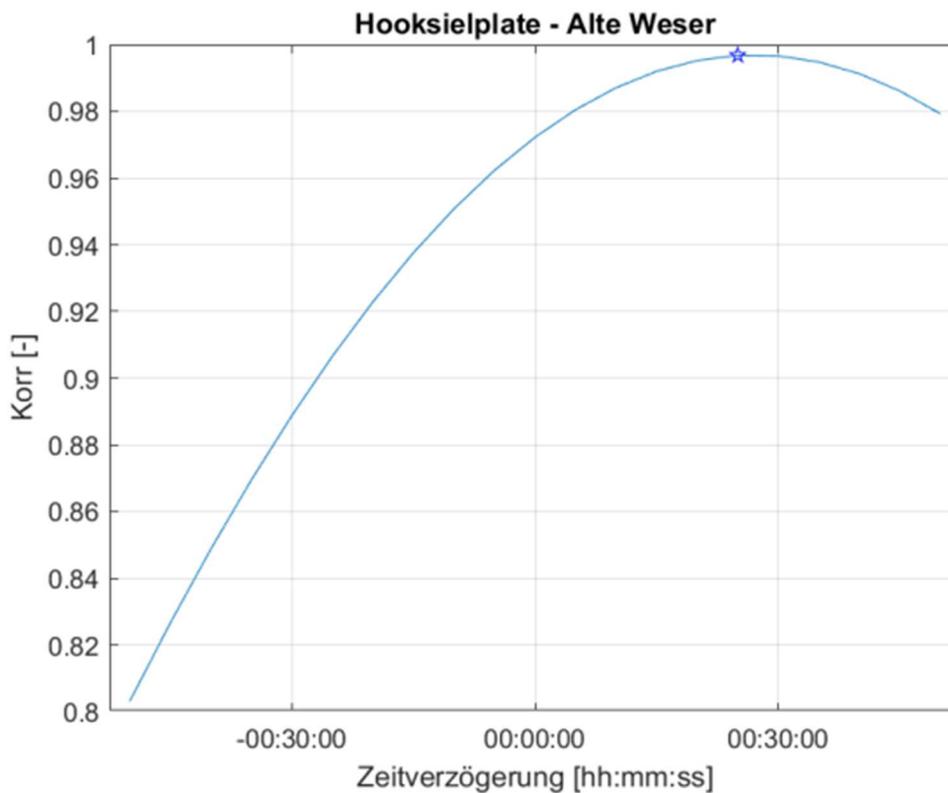


Abbildung 34: Korrelationskoeffizient zwischen Hooksielplate und Leuchtturm Alte Weser unter Berücksichtigung verschiedener Zeitabstände

4.11.5 Strömungen und Strömungsmodellierung

4.11.5.1 Modellaufbau

Für die hydrodynamischen Berechnungen wurde die Software TELEMAC-3D (v8p1 goblinsark) eingesetzt. TELEMAC-3D verwendet die Flachwassergleichungen, unter Verwendung einer Finite-Elemente-Methode, bei der alle Strömungsvariablen an den Knotenpunkten eines Rasternetzes liegen, das aus Prismen mit dreieckiger Grundfläche besteht. Die wichtigsten Ergebnisse sind für jeden Punkt des 3D-Rasternetzes die Geschwindigkeit in allen drei Richtungen und die Konzentrationen der bewegten Stoffe. Das Hauptergebnis auf dem Oberflächenrasternetz ist der Wasserstand.

Das Modell umfasst das gesamte Gebiet des Jade-Ästuars und einen großen Teil des Weser-Ästuars bis Bremen. Die Anzahl der Rechenknoten im Modellrasternetz variiert je nach Szenario, es besteht jedoch aus mehr als 150.000 Knoten in der Horizontalen, mit einer Elementgröße von 5 m bis 1.000 m. Für die vertikale Diskretisierung werden fünf vertikale Knoten verwendet. Dies führt zu einer Gesamtanzahl von mehr als 750.000 Knoten. Diese vertikalen Knoten befinden sich bei 0 %, 12 %, 30 %, 60 % und 100 % (ausgedrückt als Prozentsatz der Wassertiefe). Die Anzahl der vertikalen Knoten kann flexibel angepasst werden und wird zum Beispiel erhöht, wenn das vertikale Profil der Strömung untersucht wird.

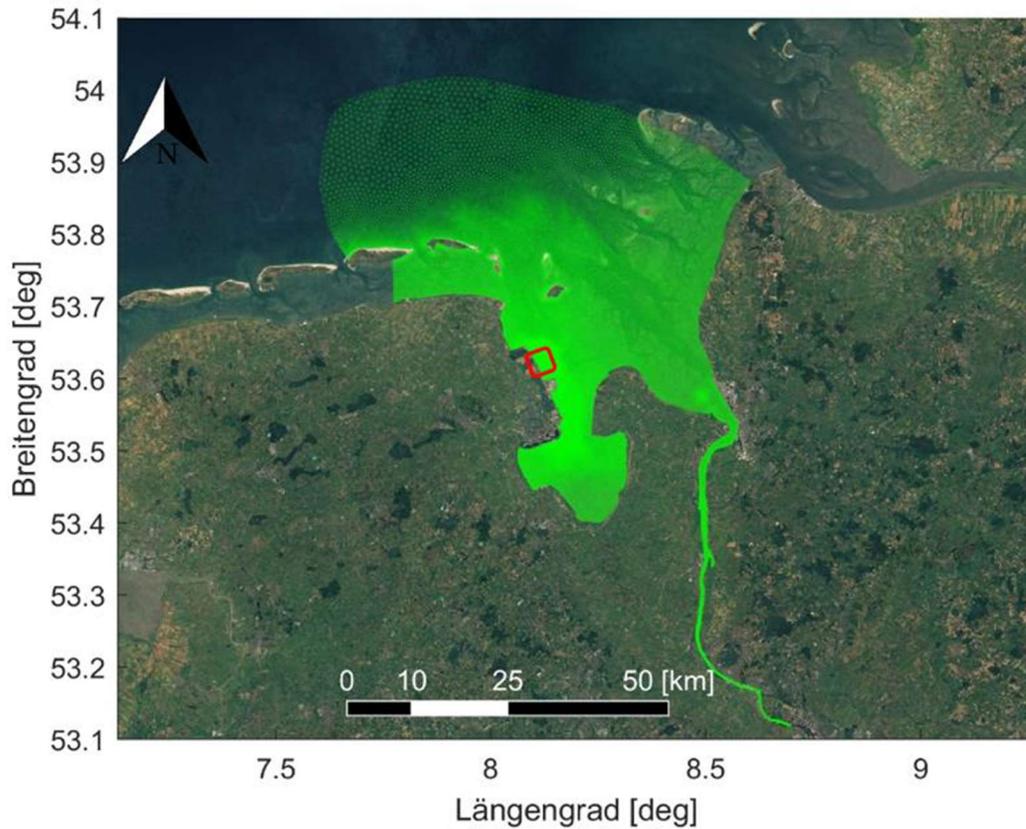


Abbildung 35: Berechnungsnetz des Jade-Weser-Modells

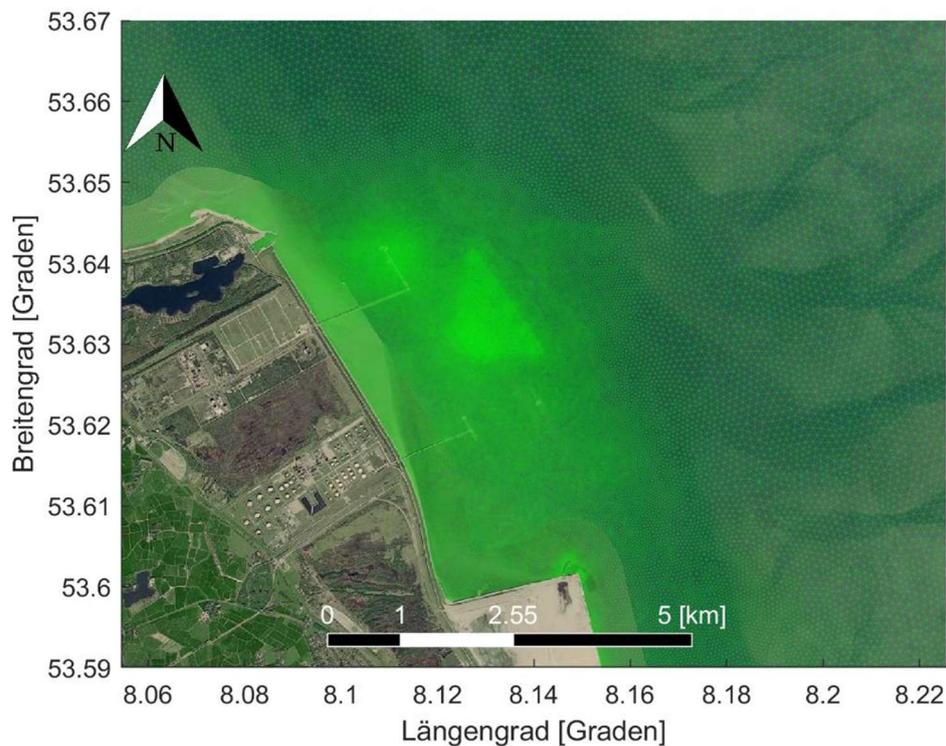


Abbildung 36: Vergrößerte Darstellung in der Nähe des Projektstandorts des Berechnungsrasternetzes für das Jade-Weser-Modell

Die Modell-Bathymetrie wurde mit Daten aus vier verschiedenen Datenquellen erstellt, die Daten aus den Jahren 2012 bis 2022 enthalten:

Tabelle 13: Datenquellen Modell-Bathymetrie

Name	Auflösung (m)	Quelle
„014_Zufahrt HES und LNG-Anleger_5 m Grid_19.24.01.22_SKN“	5x5	Kunde / TES
Emodnet 2020 Daten	150 x 150	https://www.emodnet-bathymetry.eu/
„DGM-W_2018_Jade_5x5m“	5x5	https://www.kuestendaten.de/Tideweser/DE/Service/Kartenthemen/Kartenthemen_node.html
„DGM-W_2012_Unterweser_Nebennfluesse_5x5m“	5x5	https://www.kuestendaten.de/Tideweser/DE/Service/Kartenthemen/Kartenthemen_node.html

Alle Daten werden auf den MW umgerechnet und anschließend auf das Berechnungsnetz interpoliert.

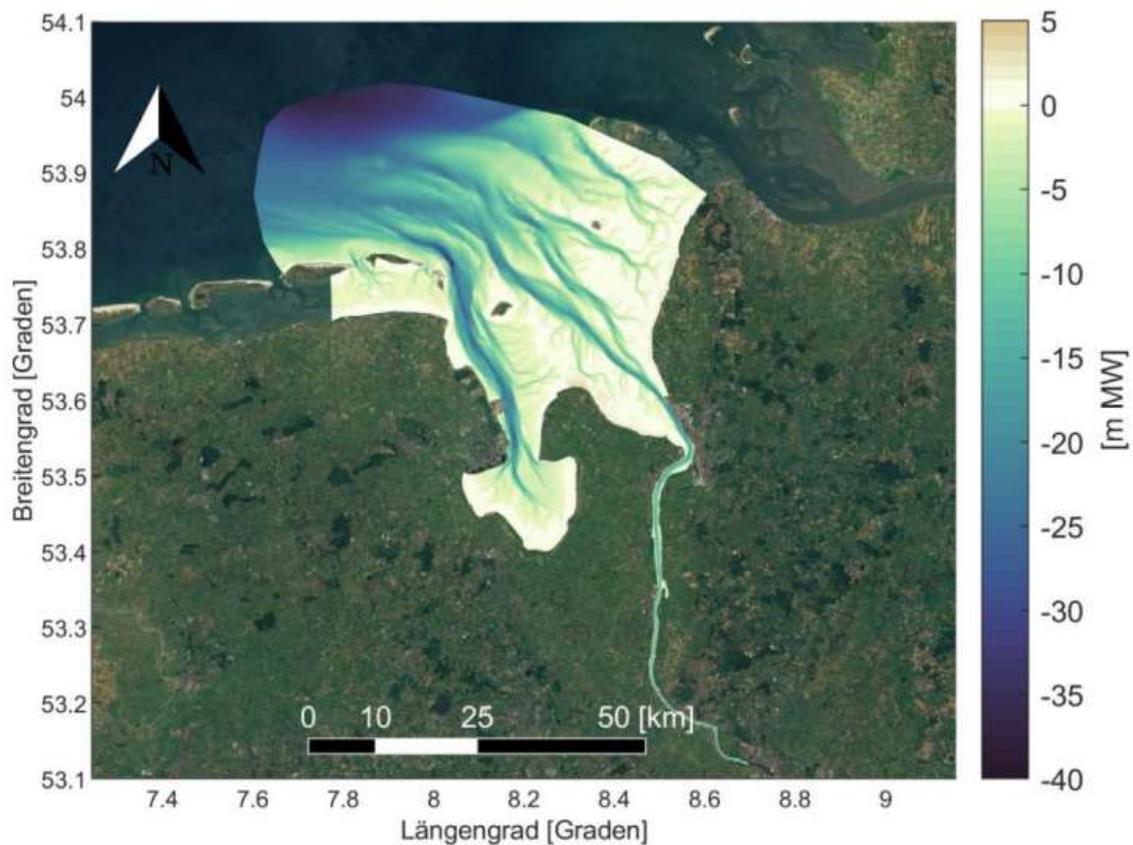


Abbildung 37: Modell-Bathymetrie [m MW] des Jade-Weser-Modells

Begrenzung und Modellverschachtelung

Das Modell enthält eine offene Offshore-Wasserstandsgrenzung und eine Abflussgrenze für die Weser. An der Offshore-Grenze werden beobachtete Wasserstandswerte des Pegels Alte Weser verwendet. Den Zeitreihen wurde eine Phasenverzögerung hinzugefügt, um die geografische Verschiebung zwischen dem westlichen und dem östlichen Endpunkt der Grenze zu berücksichtigen. Für die Abflussgrenze wird ein konstanter Abflusswert von 325 m³/s angenommen, der einen Jahresmittelwert darstellt (Gundlach et al., 2021).

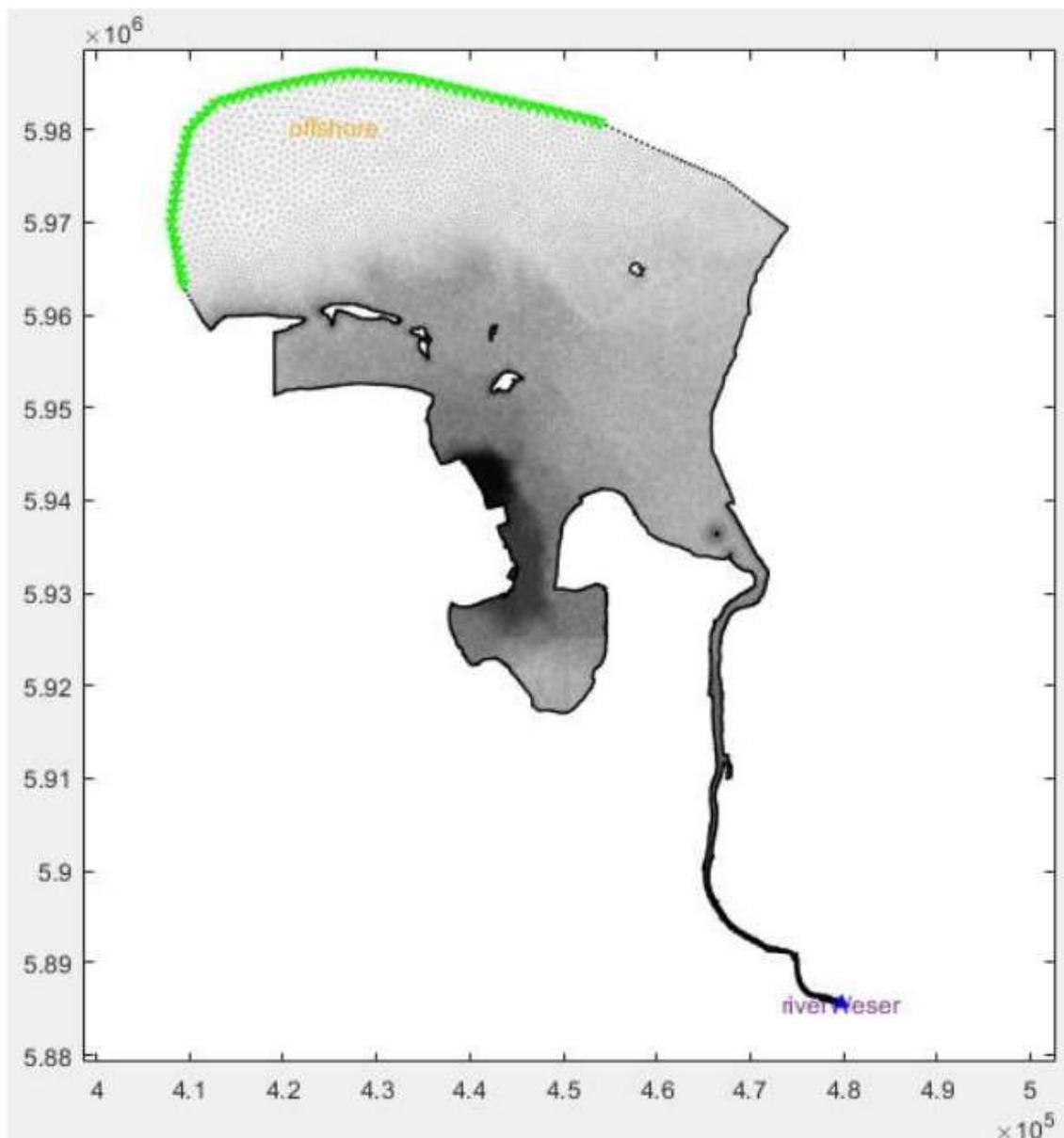


Abbildung 38: Jade-Weser-Modellgitter und Grenzpunkte. Die grünen Dreiecke zeigen die Grenzpunkte des Offshore-Wasserstands an.

Verwendete Simulationszeiträume für die hydrodynamische Modellierung:

Tabelle 14: Simulationszeiträume der hydrodynamischen Modellierung

Beschreibung des Zeitraums	Simulationszeitraum
Zeitraum Aug-Sep 2018, entspricht den durchschnittlichen Verhältnissen	28-Aug-2018 bis 13-Sep-2018
Zeitraum Jan 2015, entspricht am nächsten den Verhältnissen eines T100-Sturms	04 -Jan-2015 bis 19-Jan -2015
Zeitraum Feb 2020, zweitstärkster Sturm in der Zeitreihe	08-Feb-2020 bis 23-Feb-2020

4.11.5.2 Kalibrierung / Validierung des hydrodynamischen Modells

Die modellierten Wasserstände werden kalibriert, indem die Modellergebnisse mit den Messdaten der Stationen im gesamten Modellgebiet, die in der durchschnittlichen Spring-Nipp-Periode vom 28. Aug bis 13. Sept. 2019 erfasst wurden, verglichen werden. Die Ergebnisse der Modellkalibrierungssimulation sind in Tabelle 4-3 im Bericht dargestellt. Die Zeitreihen der gemessenen und modellierten Wasserstände der relevanten Stationen in der Nähe des Projektstandorts sind in Abbildung 4-10 bis Abbildung 4-11 (*im Bericht*) dargestellt. Die Tabelle und die Abbildung zeigen, dass das Modell bei der Berechnung der hydrodynamischen Bedingungen in dem Gebiet gut abschneidet, mit einem **RMSE unter 0,1 m** (RMSE = mittlerer quadratischer Fehler) für die Wasserstände in der Nähe von Wilhelmshaven.

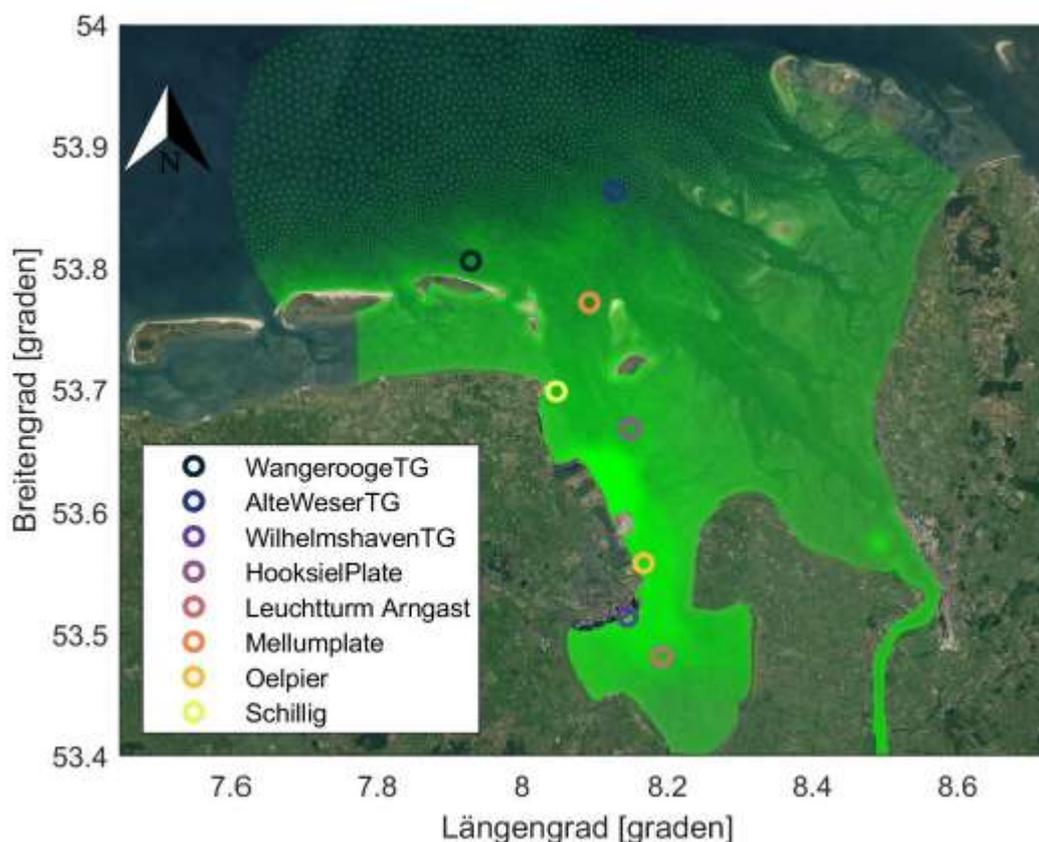


Abbildung 39: Pegelstationen, die zur Modellkalibrierung herangezogen wurden

Tabelle 15 Statistische Parameter des Vergleichs zwischen gemessenem und simuliertem Wasserstand für relevante Wasserstandsstationen in der Nähe des Projektstandorts

Station	Bias [m]	RMSE [m]	RMSEO [m]
Wangerooge	0	0,09	0,09
Leuchtturm Alte Weser	0,01	0,03	0,02
Wilhelmshaven	0,03	0,07	0,07
Hooksielplate	0,03	0,06	0,05
Leuchtturm Arngast	0,02	0,07	0,07
Mellumplate	0,03	0,05	0,04
Oelpier	0,04	0,07	0,05
Schillig	0,02	0,04	0,04

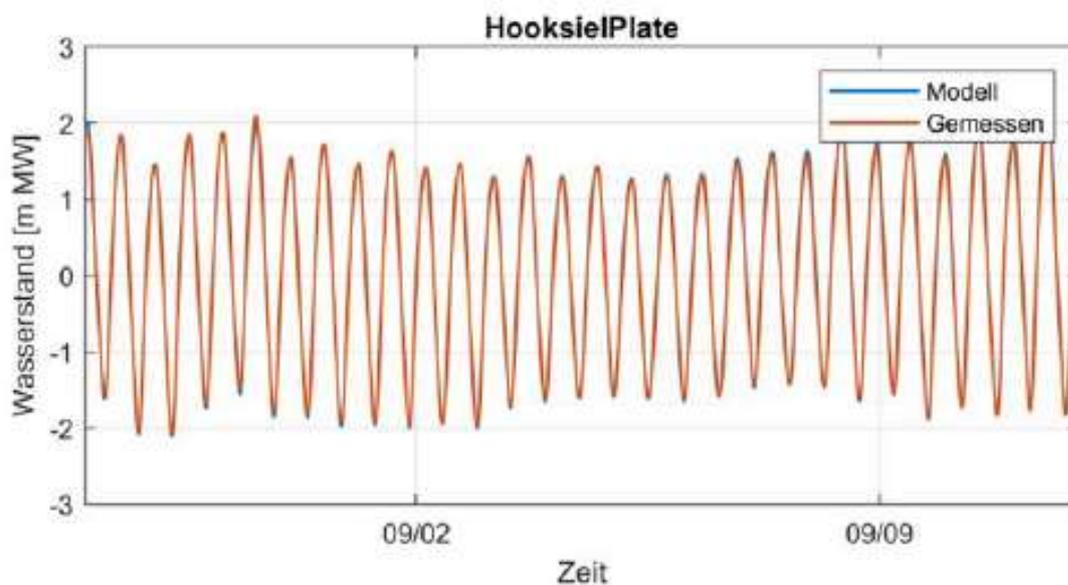


Abbildung 40: Zeitreihen des modellierten (blau) und gemessenen (orange) Wasserstands [m MW] am Pegel Hooksielplate für den Modellierungszeitraum 28-Aug-2018 bis 13-Sep-2018.

Die modellierten Strömungsgeschwindigkeiten wurden durch den Vergleich der simulierten Strömungen mit Punktmessungen an verschiedenen Stationen entlang der Jade validiert. Hierzu wurden sowohl Daten des WSA als auch eigene Strömungsmessungen verwendet, siehe auch Punkt 4.12 „Strömungsmessungen Messkampagne zur weiteren Verifizierung“. Weitere Details zur Strömungsmodellierung sind in „12.1_Bericht über die Umweltbedingungen_2014.07“ zu finden.

4.11.5.3 Bauliche Strukturen für die Modellrechnungen

Für die weiteren Berechnungen und Simulationen wurden in das Jade-Weser-Modell folgende bauliche Strukturen eingefügt:

- Liegewanne/Wendebecken (gemäß den Grundrisszeichnungen), realisiert durch Anpassung der Bathymetrie auf -17 m MHN
- FSRU, umgesetzt durch eine Neudefinition des Berechnungsrasters um die Umrisslinie der FSRU. Hier wird die FSRU als eine Struktur schematisiert, die sich über die gesamte Wassertiefe erstreckt. Dies ist ein konservativer Ansatz, der zu einer Überbewertung der Auswirkungen der FSRU auf die Strömung führt.
- Dalben, die durch Hinzufügen eines Impulsquellentерms (der die von den Dalben verursachte Widerstandskraft berücksichtigt) zum Modell an ihren Standorten implementiert werden.

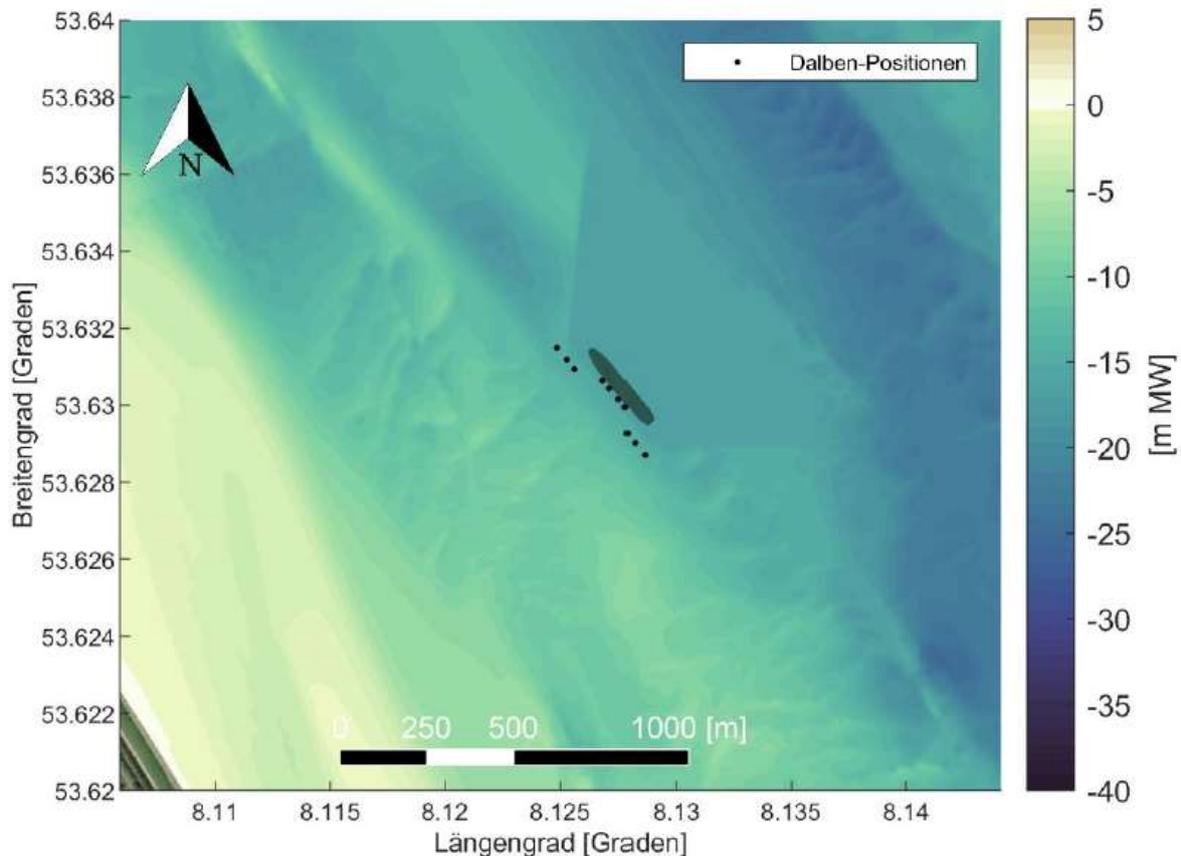


Abbildung 41: Vergrößerung der Modell-Bathymetrie [m MW] des Jade-Weser-Modells in der Nähe des Projektstandorts einschließlich der kurzfristigen Projektstrukturen

4.11.5.4 Ergebnisse der Szenarien (Normal und Extrem)

Zum Vergleich wurde das Modell auf unterschiedliche Szenarien angewendet.

Referenzszenario: Durchschnittliche Bedingungen

Während dieses durchschnittlichen Simulationszeitraums (28. Aug. 2018 bis 13. Sept. 2018) betrug die maximalen Geschwindigkeiten am Standort des Wendbeckens 1,09 m/s, während der Flut und 1,16 m/s und während der Ebbe. Die Strömungsrichtung variiert im Laufe der Zeit nur wenig und zeigt eine vorherrschende Flut- und Ebberichtung, beziehungsweise 141,5°N und 323,5°N (am Anlegedalben selbst 141°N und 323°N). Karten der maximalen Ebbe- und Flutströmungen zeigen, dass die höchsten über die Tiefe gemittelten Strömungen bei Flut in der Mitte der Fahrrinne vorzufinden sind, während die höchsten Strömungen bei Ebbe etwas weiter westlich vorzufinden sind. In beiden Fällen ist eine allmähliche Größenabnahme in Richtung der seitlichen Ufer zu beobachten.

Referenzszenario: Sturm Felix (hohe Flutgeschwindigkeiten)

Die Ergebnisse der stürmischen Simulationsperiode (04. Januar 2015 bis 19. Januar 2015), in der Sturm Felix vorbeizog, werden in diesem Szenario dargestellt. Während dieses Zeitraums betragen die maximalen Geschwindigkeiten am Standort der FSRU 1,34 m/s bei Flut und 1,1 m/s bei Ebbe. Trotz eines solchen Sturms in der Zeitreihe variiert die Strömungsrichtung im Laufe der Zeit nur wenig und zeigt, dass die vorherrschenden Flut- und Ebberichtungen (141,5 °N bzw. 323,5 °N) durch den Sturm nicht beeinflusst werden. Im Wendbeckens und näher an der Fahrrinne wurde eine maximale Flutgeschwindigkeit von 1,45 m/s ermittelt.

Referenzszenario: Sturm Ciara (hohe Ebbegeschwindigkeiten)

Die Ergebnisse der stürmischen Simulationsperiode (08. Februar 2020 bis 23. Februar 2020), in der der Sturm Ciara vorbeizog, wurden herangezogen. Während dieses Zeitraums betragen die maximalen Geschwindigkeiten an der Stelle der FSRU 1,22 m/s bei Flut und 1,24 m/s bei Ebbe. Die höchsten Ebbestromgeschwindigkeiten wurden kurz nach dem Vorbeiziehen des Sturms Ciara festgestellt, was zum größten Wasserstandsabfall, während eines Ebbstroms im Zeitraum zwischen 2013 und 2022 führte (gemessen am Pegel Alte Weser). Trotz eines solchen Sturms in der Zeitreihe ändert sich die Strömungsrichtung im Laufe der Zeit nur wenig und zeigt immer noch die gleichen vorherrschenden Flut- und Ebberichtungen (141,5 °N bzw. 323,5 °N) wie beim Szenario der durchschnittlichen Strömung. Im Wendebecken und näher an der Fahrrinne wurde eine maximale Ebbegeschwindigkeit von 1,5 m/s ermittelt.

Vergleich der Szenarien

Die Ergebnisse zum Vergleich für Sturm Felix zeigen, dass bei einer extremen Flut hinter der FSRU eine Nachströmung entsteht, in der die über die Tiefe gemittelten Strömungsgeschwindigkeiten abnehmen. Die Nachströmung hat eine Breite von ca. 200–300 m und ist bis zu 3 km stromabwärts der FSRU bemerkbar. Durch die Vertiefung der Bathymetrie am Standort des Wendebeckens nimmt die über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit unmittelbar stromaufwärts und stromabwärts des Beckens um 0,05 bis 0,1 m/s zu und innerhalb des Beckens in ähnlichem Maße ab. Die Größe der Nachströmung bei Sturm Felix ist vergleichbar mit der Größe der Nachströmung bei durchschnittlichen Verhältnissen. Darüber hinaus ist eine Geschwindigkeitsabnahme bis zu 0,1 m/s im westlichen Bereich der FSRU, sowie auf beiden Seiten der Nachströmung eine geringe Geschwindigkeitszunahme (bis zu 0,05 m/s) zu beobachten.

Die Ergebnisse zum Vergleich für Sturm Ciara sind ähnlich zu Sturm Felix und zeigen, dass bei einer extremen Ebbe hinter der FSRU eine Nachströmung entsteht, in der die über die Tiefe gemittelten Strömungsgeschwindigkeiten abnehmen. Die Nachströmung hat eine Breite von ca. 200–300 m und ist bis zu 3 km stromaufwärts der FSRU bemerkbar. Die Größe der Nachströmung beim Sturm Ciara ist vergleichbar mit der Größe der Nachströmung bei durchschnittlichen Verhältnissen. Durch die Vertiefung der Bathymetrie am Standort des Wendebeckens nimmt die über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit unmittelbar stromaufwärts und stromabwärts des Beckens um 0,05 bis 0,1 m/s zu und innerhalb des Beckens in ähnlichem Maße ab. Darüber hinaus ist ein geringer Anstieg parallel zur Nachströmung auf der Ostseite (bis zu 0,05 m/s) zu beobachten.

Fazit:

Die Ergebnisse des temporären Projekt-Szenarios und ihre Unterschiede zum Referenz-Szenario für den Sturm Felix (04. Jan. 2015 bis 19. Jan. 2015) und für den Sturm Ciara (08. Feb. 2020 bis 23. Feb. 2020) zeigen keine wesentlichen Unterschiede im Vergleich zum durchschnittlichen simulierten Zeitraum.

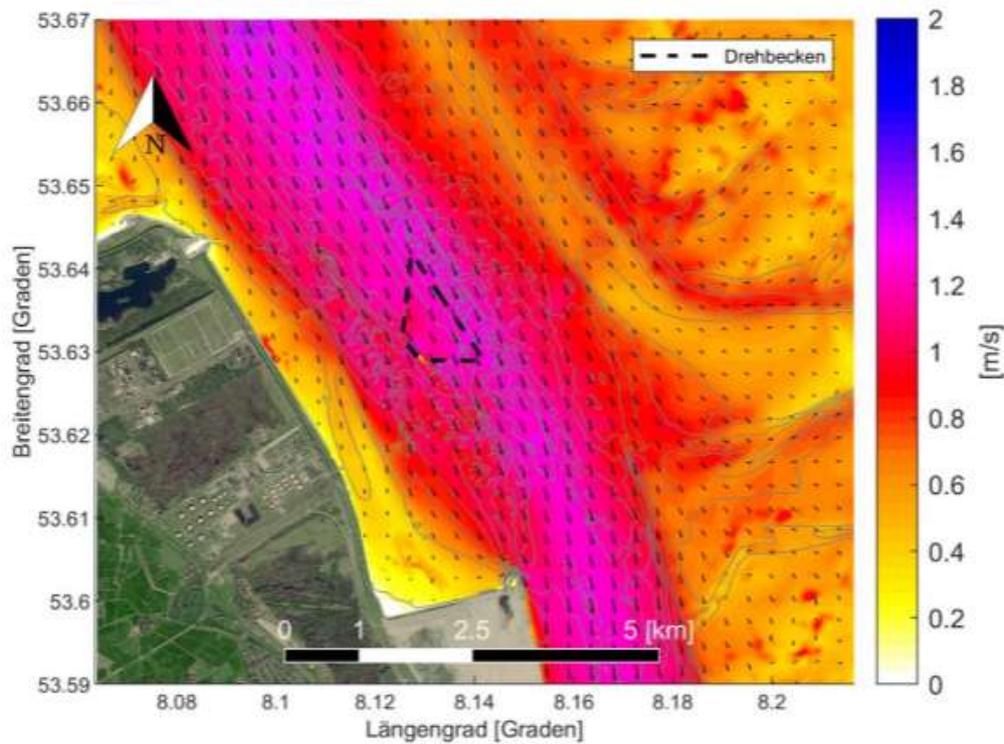


Abbildung 42: Maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit [m/s] und Vektoren, berechnet für den Zeitpunkt der maximalen Flut-Strömungsgeschwindigkeit im Modellierungszeitraum von 28. Aug. 2018 bis 13. Aug. 2018. Ergebnisse des Kurzzeitszenarios

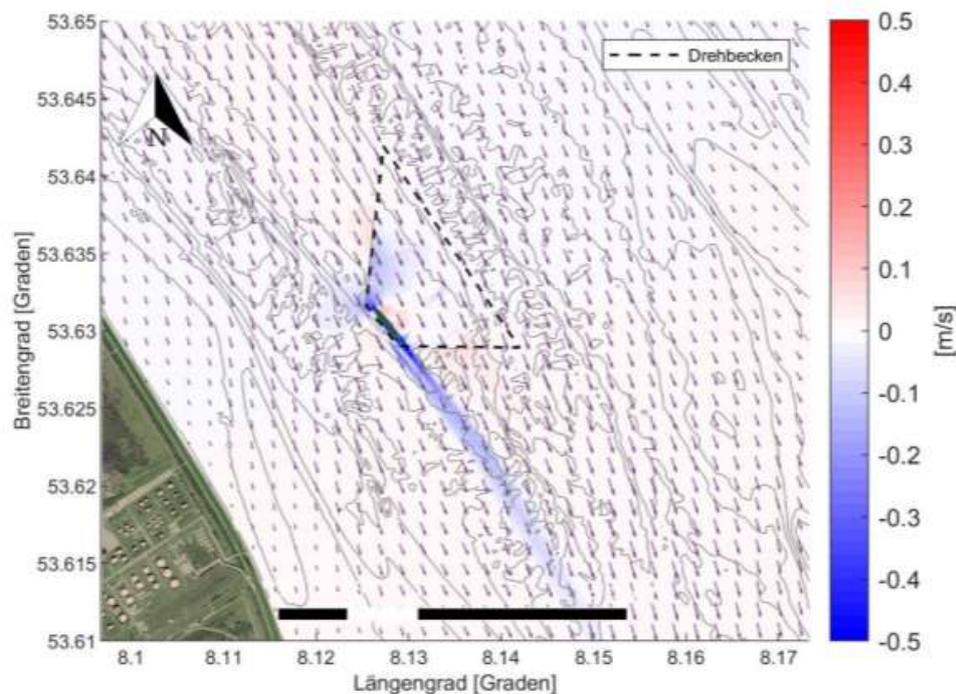


Abbildung 43: Vergrößerte Darstellung: Maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeitsdifferenz [m/s] (temporäres Szenario – Referenz-Szenario) und Vektoren (grün: Referenz, violett: Szenario), berechnet für den Zeitpunkt der maximalen Flut-Strömungsgeschwindigkeit im Modellierungszeitraum von 28. Aug. 2018 bis 13. Sept. 2018.

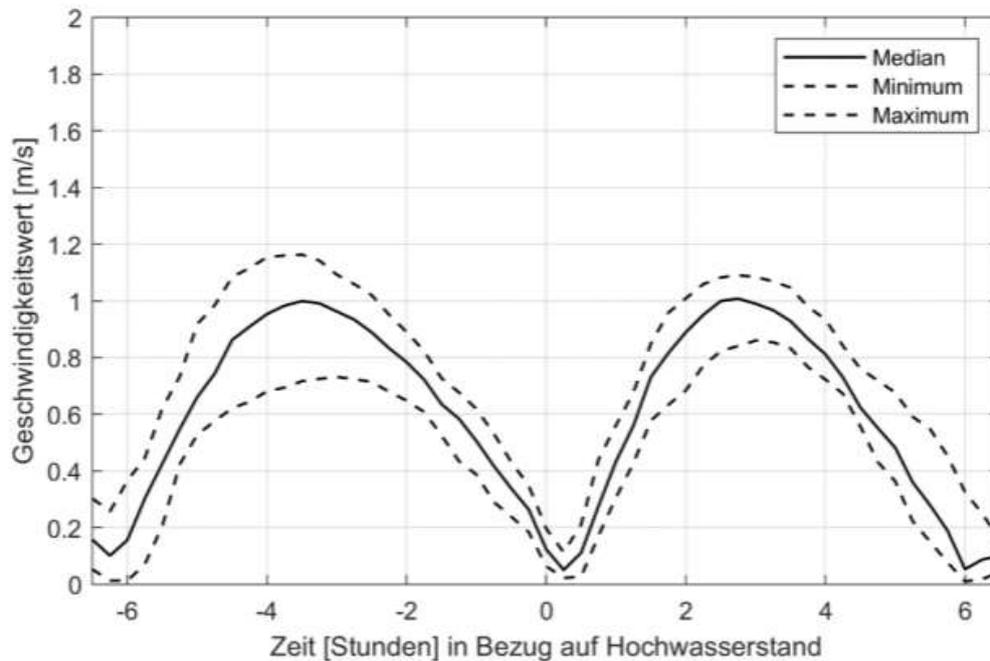


Abbildung 44: Über die Tiefe gemittelte Größe der Strömungsgeschwindigkeit [m/s] (Median, Minimum und Maximum über den gesamten Simulationszeitraum) am Wendebucken in Bezug auf den Zeitpunkt des oberen Pegelstands. Berechnet für den gesamten Modellierungszeitraum vom 28. Aug. 2018 bis 13. Sept. 2018.

Ergebnisse bei Extremströmungen

Die Modellierungsergebnisse zeigen, dass unter den bestehenden Verhältnissen am Projektstandort die Ebbe- und Flutströmungsrichtungen bei Extremereignissen nach wie vor mit der vorherrschenden Flut- und Ebberichtung (141,5°N bzw. 323,5°N) übereinstimmen und somit über die Zeit nur eine sehr geringe Variabilität aufweisen. Am Standort der Anlegedalben selbst entsprechen diese Richtungen 141°N bzw. 323°N. Für die extremen Strömungsgeschwindigkeiten wird festgestellt, dass bei Flut die maximale über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit innerhalb des Wendebuckens und nahe an der Fahrrinne ca. 1,45 m/s beträgt, nahe dem FSRU-Standort hingegen 1,34 [m/s]. Bei Ebbe beträgt die maximale über die Tiefe gemittelte Fließgeschwindigkeit innerhalb des Wendebuckens und nahe der Fahrrinne 1,5 [m/s], während der entsprechende Wert nahe der FSRU bei 1,24 [m/s] liegt

Um die derzeitige Unsicherheit in der Projektplanung bei der Angabe von Werten für den 100-jährigen Wiederkehrzeitraum zu vermindern, wird ein Sicherheitsfaktor (von 25 %) auf die Geschwindigkeitswerte hinzugerechnet. Hierdurch wird innerhalb des Wendebuckens und nahe der Fahrrinne eine maximale Fließgeschwindigkeit von 1,81 [m/s] bei Flut bzw. 1,88 [m/s] bei Ebbe ermittelt. Nahe der FSRU hingegen beträgt die maximale Geschwindigkeit bei Anwendung eines Sicherheitsfaktors etwa 1,7 [m/s] bei Flut und 1,6 [m/s] bei Ebbe.

Mit FSRU und Wendebucken zeigt das Modell, dass die maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit sehr lokal um 0,05 bis 0,1 m/s zunehmen kann.

Tabelle 16: Maximale Strömungsgeschwindigkeiten

Strömungen				
Richtung Gehend nach (°N)	Geschwindigkeit (m/s) - innerhalb des Wendebuckens	+25%	Geschwindigkeit (m/s) - nahe der FSRU	+25%
324 (Ebbe)	1,5	1,88	1,24	1,6
142 (Flut)	1,45	1,81	1,34	1,7

4.11.6 Wellenklima

4.11.6.1 Offshore

Wellenmessungen sind über das „GeoSeaPortal“ des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) verfügbar. Hier relevante Überwachungsstandorte sind Nordergründe (NOR) und Elbe (ELB), die beide mit einer Richtboje ausgestattet sind. Über die Datenbank und das Datenmodell „Windsurfer“ wurden die Welleneigenschaften ermittelt. Zur Bestimmung des extremen Offshore-Wellenklimas wurden die Welleneigenschaften von Windsurfer für den Ort 8,0852°O; 54,1489°N (an der offenen Offshore-Begrenzung des großen Wellenmodells) genutzt.

4.11.6.2 Wellenklima und Wellenmodell

Die Bewertung des Wellenklimas kann sich nicht auf Messungen stützen, wie dies beim Windklima der Fall ist. Wellenmessungen in der Nähe decken nur einige Monate ab, was für die Wellenanalyse nicht ausreicht. Offshore-Wellenmessungen decken einen längeren Zeitraum ab, sind aber nicht stellvertretend für das Wellenklima am Projektstandort, das von den lokalen Gegebenheiten bestimmt wird. Daher wird zur Bestimmung des Wellenklimas in dem zu untersuchenden Gebiet ein lokales Wellenmodell erstellt:

1. Zur Übertragung der Offshore-Wellen auf den Projektstandort.
2. Zur Nachbildung von Windwellen, die lokal durch Windeinflüsse erzeugt werden.

Für die Modellierung werden das hochmoderne spektrale Wellenmodell SWAN für das extreme Wellenklima und TOMAWAC für das normale Wellenklima verwendet. Der Vorteil von SWAN ist, dass es über einen stationären Modus verfügt, der für die Berechnung der extremen Verhältnisse geeignet ist. Zur Berechnung des normalen Klimas wird TOMAWAC gegenüber SWAN bevorzugt, da das TOMAWAC-Modell problemlos mit dem morphologischen Modell im Rahmen der TELEMAC-Suite gekoppelt werden kann, damit dem morphologischen Modell die Wellenverhältnisse zur Verfügung zu stellen.



Abbildung 45: Umrisslinie des grundlegenden Wellenmodells (türkis) und des erweiterten Wellenmodells (grün).

Die Bathymetrie beschreibt den Meeresboden und die Tiefe der Wassersäule, über die sich die Wellen ausbreiten müssen. Die Bathymetrie bestimmt zusammen mit dem Wasserstand die Höhe der Wassersäule, die für die Zwischen- und Flachwasserprozesse der Wellen eine wichtige Rolle spielt.

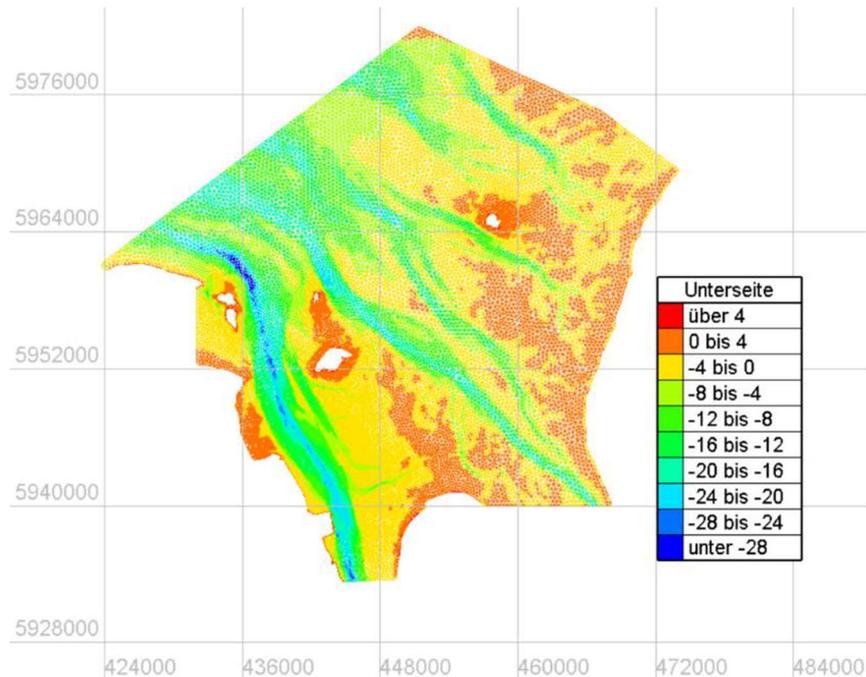


Abbildung 46: Rasternetz und Bathymetrie vom erweiterten Rasternetz

4.11.6.3 Wellenklima am Projektstandort

Mit dem beschriebenen Wellenmodell lassen sich für einzelne Punkte im Vorhaben berechnen. Als relevante Punkte sind gewählt die Dalbenkoordinaten (BD1 – BD4 und MD1 – MD6) sowie 2 Punkte ADCP1 und ADCP2 am Rande des Wendebeckens, an dem Messungen der Bedingungen durchgeführt wurden, vgl. 4.12.



Abbildung 47: Ausgangsorte des Wellenmodells für das Normalklima an dem betreffenden Standort

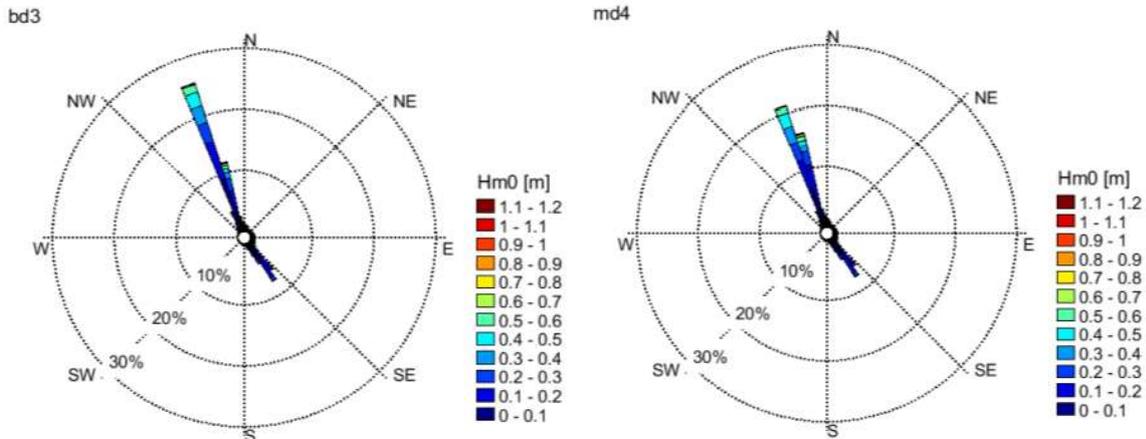


Abbildung 48: Wellenrosen für normale Wellenbedingungen am Projektstandort (Beispiel BD3 und MD4)

Die meisten Wellen am Standort der FSRU kommen aus NNW-Richtung. Die höchsten Wellen kommen aus den nördlichen Richtungen NNW bis NE. Mehr als 90 % des Wellenklimas ist mild, mit signifikanten Wellenhöhen von weniger als 0,6 m. Weniger als 1 % der Wellen sind höher als 1 m. Die Wellenhöhen aus südlichen Richtungen sind niedriger, da es sich um lokal erzeugte Wellen handelt.

4.11.6.4 Extreme Wellen

Entsprechend der gemeinsamen Extremwertverteilungen von Windgeschwindigkeit und Pegelstand am Projektstandort ist nachfolgend die höchste maßgebliche Wellenhöhe bei bd3 für die gemeinsamen Extremkombinationen von Windgeschwindigkeit und Wellenhöhe je Windrichtung und je Wiederkehrpegel dargestellt. Der maximale lokale vom Wind erzeugte Wellenverhältnis beträgt 2,10 m, in Richtung 339°N und mit einer Tp von 5,2 s.

Tabelle 17: Extreme Windwelleneigenschaften bei bd3, simuliert für die gemeinsamen Extremwertverteilungen von Windgeschwindigkeit und oberem und unterem Pegelstand

Windsektor	Eigenschaften	HW-T100	HW-T50	HW-T20	HW-T10	HW-T5	HW-T2	LW-T100
Norden 0°	Hm0 [m]	2,08 m	1,96 m	1,81 m	1,66 m	1,51 m	1,30 m	1,97 m
	Tp [s]	5,1 [s]	5,0 [s]	4,9 [s]	4,7 [s]	4,5 [s]	4,3 [s]	5,0 [s]
	mDir [°N]	347°	346°	347°	348°	348°	349°	343°
NNO 30°	Hm0 [m]	1,62 m	1,53 m	1,41 m	1,31 m	1,2 m	1,06 m	1,43 m
	Tp [s]	4,4 [s]	4,3 [s]	4,2 [s]	4,1 [s]	3,9 [s]	3,8 [s]	4,3 [s]
	mDir [°N]	9°	9°	9°	10°	11°	12°	357°
ONO 60°	Hm0 [m]	1,18 m	1,13 m	1,04 m	0,98 m	0,92 m	0,84 m	0,92 m
	Tp [s]	3,8 [s]	3,7 [s]	3,5 [s]	3,5[s]	3,4 [s]	3,7 [s]	3,1 [s]
	mDir [°N]	51°	51°	51°	51°	51°	52°	52°
Osten 90°	Hm0 [m]	1,32 m	1,24 m	1,13 m	1,04 m	0,95 m	0,83 m	1,07 m
	Tp [s]	3,8 [s]	3,7 [s]	3,6 [s]	3,5[s]	3,4 [s]	3,2 [s]	3,4 [s]
	mDir [°N]	94°	94°	93°	92°	91°	90°	101°
OSO 120°	Hm0 [m]	1,13 m	1,07 m	0,98 m	0,91 m	0,84 m	0,74 m	0,95 m
	Tp [s]	3,7 [s]	3,6 [s]	3,5 [s]	3,4 [s]	3,3 [s]	3,1 [s]	3,4 [s]
	mDir [°N]	123°	123°	123°	123°	122°	122°	128°
SSO 150°	Hm0 [m]	0,98 m	0,93 m	0,88 m	0,83 m	0,78 m	0,71 m	0,91 m
	Tp [s]	3,7 [s]	3,6 [s]	3,5 [s]	3,4 [s]	3,4 [s]	3,3 [s]	3,5 [s]

	mDir [°N]	139°	139°	139°	139°	139°	139°	140°
Süden	Hm0 [m]	1,30 m	1,22 m	1,13 m	1,05 m	0,98 m	0,88 m	1,21 m
	Tp [s]	4,1 [s]	4,1 [s]	4,0 [s]	3,8 [s]	3,7 [s]	3,6 [s]	4,1 [s]
	mDir [°N]	151°	151°	151°	151°	151°	152°	146°
SSW 210°	Hm0 [m]	1,17 m	1,11 m	1,04 m	0,98 m	0,92 m	0,83 m	1,08 m
	Tp [s]	3,8 [s]	3,7 [s]	3,6[s]	3,5[s]	3,4 [s]	3,3 [s]	4,0 [s]
	mDir [°N]	171°	171°	171°	172°	172°	173°	168°
WSW 240°	Hm0 [m]	1,02 m	0,97 m	0,90 m	0,84 m	0,79 m	0,71 m	0,90 m
	Tp [s]	3,0 [s]	2,9 [s]	2,9 [s]	2,8 [s]	2,7 [s]	2,6 [s]	2,8 [s]
	mDir [°N]	239°	240°	240°	240°	242°	240°	245°
Westen	Hm0 [m]	1,33 m	1,26 m	1,17 m	1,09 m	1,01 m	0,91 m	1,22 m
	Tp [s]	4,3 [s]	4,2 [s]	4,1 [s]	4,0 [s]	3,8 [s]	3,7 [s]	4,1 [s]
	mDir [°N]	314°	314°	314°	314°	314°	313°	315°
WNW 300°	Hm0 [m]	1,83 m	1,74 m	1,61 m	1,51 m	1,41 m	1,26 m	1,76 m
	Tp [s]	4,9 [s]	4,8 [s]	4,6 [s]	4,5 [s]	4,5 [s]	4,3 [s]	4,8 [s]
	mDir [°N]	333°	333°	334°	334°	335°	335°	333°
NNW	Hm0 [m]	2,10 m	2,01 m	1,85 m	1,73 m	1,61 m	1,43 m	2,01 m
	Tp [s]	5,2 [s]	5,1 [s]	5,0 [s]	4,9 [s]	4,7 [s]	4,5 [s]	5,0 [s]
	mDir [°N]	339°	339°	339°	340°	339°	340°	338°

Die Extremwertanalysen für die Offshore-Wellen und die Extremwertanalyse für den oberen Pegelstand am Projektstandort werden unabhängig voneinander durchgeführt. Die Offshore-Wellenhöhe mit einem Wiederkehrzeitraum von 100 Jahren aus einer bestimmten Richtung wird mit einem oberen Pegelstand von 4,33 m kombiniert (was einem Wiederkehrzeitraum von ca. 35 Jahren am Projektstandort entspricht)

Für die höchste maßgebliche Wellenhöhe für die gemeinsamen Extremkombinationen von Windgeschwindigkeit und Wellenhöhe je Windrichtung und je Wiederkehrpegel, siehe Tabelle 6-2 für bd3 im Bericht.

4.11.7 Zusammenfassung der extremen Umweltbedingungen

Nachfolgend wird eine Übersicht der extremen Verhältnisse für Wasserstände, Strömungen, Wind- und Wellenverhältnisse für jeden am Projektstandort berechneten Wiederkehrzeitraum gegeben. Der Betrachtungszeitraum der Wiederkehr beträgt 100 Jahre.

Tabelle 18: Dünungswellenverhältnisse im 100-jährigen Wiederkehrzeitraum

Wind-sektor	Wasser-stand [m]	Offshore-Welleneigenschaften			Welleneigenschaften am Projektstandort				
		Hoch-wasser [m MSL]	Niedrig-wasser [m MSL]	Tp [s]	Hm0 [m]	Tp [s]	mRicht [°N]	Dspr	Gamma
West	4.33	270	8.82	13.5	0.11	13.5	345	13.5	1.84
WNW	4.33	300	8.41	14.8	0.14	14.7	348	14.5	1.84
NNW	4.33	330	7.19	15.5	0.21	15.4	356	18.1	1.84
Nord	4.33	0	4.89	8.7	0.40	8.7	358	21.9	1.09
NNO	4.33	30	3.12	6.7	0.40	6.7	0	25	1.66

Tabelle 19: Spitzenwindgeschwindigkeiten (m/s) am Projektstandort für jeden Windsektor für verschiedene Wiederkehrzeiträume

		stündliche mittleren Windgeschwindigkeit											
		Nord	NNO	ONO	Ost	OSO	SSO	Süd	SSW	WSW	West	WNW	NNW
Wiederkehrperioden [Jahre]	100	27.2	22.6	18.0	21.0	17.9	16.8	21.6	24.2	26.4	26.0	26.8	27.8
	50	25.4	21.3	17.1	19.7	17.0	16.1	20.5	23.0	25.0	24.6	25.3	26.2
	20	22.9	19.4	15.9	17.9	15.7	15.1	18.9	21.5	23.1	22.7	23.3	24.1
	10	21.0	18.1	15.1	16.6	14.7	14.4	17.7	20.3	21.7	21.4	21.9	22.4
	5	19.1	16.7	14.2	15.3	13.7	13.6	16.6	19.1	20.3	20.0	20.4	20.8
	2	16.7	14.9	13.0	13.6	12.4	12.7	15.0	17.6	18.4	18.1	18.4	18.7
	1	14.8	13.5	12.1	12.3	11.4	12.0	13.8	16.4	17.0	16.7	16.9	17.0
	0.5	12.9	12.1	11.3	11.0	10.4	11.2	12.7	15.2	15.6	15.3	15.4	15.4

Tabelle 20: Extreme Strömungsverhältnisse am Projektstandort

Bedingunge n	Strömungs richtung	Maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit innerhalb des Wendebeckens – in der Nähe von FSRU [m/s]	Maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit innerhalb des Wendebeckens – in der Nähe von Fahrinne [m/s]	Maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit innerhalb des Wendebeckens mit FSRU und Wendebecken* [m/s]
Extreme Flut	141° - 141,5° N	1,34	1,45	1,46
Extreme Flut	323° - 323,5° N	1,24	1,50	1,51
100 – jähr. WK Flut	141° - 141,5° N	1,70	1,81	1,82
100 – jähr. WK Ebbe	323° - 323,5° N	1,60	1,88	1,89

*Mit FSRU und Wendebecken zeigt das Modell, dass die maximale, über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit sehr lokal um 0,05 bis 0,1 m/s zunehmen kann.

Tabelle 21: Extreme obere und untere Pegelstände für verschiedene Wiederkehrzeiträume am Projektstandort.

Wiederkehrzeiträume [Jahre]	Projektstandort	
	Oberer Pegelstand [m MW]	Unterer Pegelstand [m MW]
100	4,67	-3,52
50	4,44	-3,41
20	4,14	-3,30
10	3,91	-3,2
5	3,68	-3,1
2	3,37	-2,98
1	3,11	-2,92

Tabelle 22: Windwellenverhältnisse im 100-jährigen Wiederkehrzeitraum

Windsektor	HW-T100			LW-T100		
	Hm0 [m]	Tp [s]	mRicht	Hm0 [m]	Tp [s]	mRicht
Nord	2,08 m	5,1 s	347°	1,97 m	5,0 s	343°
NNO	1,62 m	4,4 s	9°	1,43 m	4,3 s	357°
ONO	1,18 m	3,8 s	51°	0,92 m	3,1 s	52°
Ost	1,32 m	3,8 s	94°	1,07 m	3,4 s	101°
OSO	1,13 m	3,7 s	123°	0,95 m	3,4 s	128°
SSO	0,98 m	3,7 s	139°	0,91 m	3,5 s	140°
Süd	1,30 m	4,1 s	151°	1,21 m	4,1 s	146°
SSW	1,17 m	3,8 s	171°	1,08 m	4,0 s	168°
WSW	1,02 m	3,0 s	239°	0,90 m	2,8 s	245°
West	1,33 m	4,3 s	314°	1,22 m	4,1 s	315°
WNW	1,83 m	4,9 s	333°	1,76 m	4,8 s	333°
NNW	2,10 m	5,2 s	339°	2,01 m	5,0 s	338°

Tabelle 23 Andere Windwellenverhältnisse im Wiederkehrzeitraum

Wind sector	HW-T50			HW-T20			HW-T10			HW-T5			HW-T2		
	Hmo	Tp [s]	MDir												
North	1.96 m	5.0 s	346°	1.81 m	4.9 s	347°	1.66 m	4.7 s	348°	1.51 m	4.5 s	348°	1.30 m	4.3 s	349°
NNE	1.53 m	4.3 s	9°	1.41 m	4.2 s	9°	1.31 m	4.1 s	10°	1.20 m	3.9 s	11°	1.06 m	3.8 s	12°
ENE	1.13 m	3.7 s	51°	1.04 m	3.5 s	51°	0.98 m	3.5 s	51°	0.92 m	3.4 s	51°	0.84 m	3.7 s	52°
East	1.24 m	3.7 s	94°	1.13 m	3.6 s	93°	1.04 m	3.5 s	92°	0.95 m	3.4 s	91°	0.83 m	3.2 s	90°
ESE	1.07 m	3.6 s	123°	0.98 m	3.5 s	123°	0.91 m	3.4 s	123°	0.84 m	3.3 s	122°	0.74 m	3.1 s	122°
SSE	0.93 m	3.6 s	139°	0.88 m	3.5 s	139°	0.83 m	3.4 s	139°	0.78 m	3.4 s	139°	0.71 m	3.3 s	139°
South	1.22 m	4.1 s	151°	1.13 m	4.0 s	151°	1.05 m	3.8 s	151°	0.98 m	3.7 s	151°	0.88 m	3.6 s	152°
SSW	1.11 m	3.7 s	171°	1.04 m	3.6 s	171°	0.98 m	3.5 s	172°	0.92 m	3.4 s	172°	0.83 m	3.3 s	173°
WSW	0.97 m	2.9 s	240°	0.90 m	2.9 s	240°	0.84 m	2.8 s	240°	0.79 m	2.7 s	242°	0.71 m	2.6 s	240°
West	1.26 m	4.2 s	314°	1.17 m	4.1 s	314°	1.09 m	4.0 s	314°	1.01 m	3.8 s	314°	0.91 m	3.7 s	313°
WNW	1.74 m	4.8 s	333°	1.61 m	4.6 s	334°	1.51 m	4.5 s	334°	1.41 m	4.5 s	335°	1.26 m	4.3 s	335°
NNW	2.01 m	5.1 s	339°	1.85 m	5.0 s	339°	1.73 m	4.9 s	340°	1.61 m	4.7 s	339°	1.43 m	4.5 s	340°

4.11.8 Sonstige Umweltbedingungen

4.11.8.1 Wasserstandsdaten und Referenzwerte am LNG-Terminal Uniper

Für das benachbarte LNG-Terminal Uniper wurden Wasserstände aus einer Hindcast-Studie auf der Grundlage des Pegels „Hooksieplate“ (LNG-Terminal WHV Report 429, IMP Engineers 2022) unter Einbeziehung von Wasserstandsdaten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ermittelt.

Tabelle 24: Wasserstandsdaten am Nachbarterminal LNG Terminals WHV

Wasserstände	Höhe	Quelle
HThw (06.12.2013)	+4,53 mNHN	WSV
HAT	+2,28 mNHN	DHI
MSpThw	+2,06 mNHN	DHI
MThw	+1,58 mNHN	WSV
Mittlerer Wasserstand	+0,05 mNHN	DHI
MTnw	-1,76 mNHN	WSV
MSpTnw	-1,96 mNHN	DHI
LAT (SKN)	-2,49 mNHN	GDWS7
NTnw (26.12.2012)	-3,07 mNHN	WSV

Am Standort der geplanten FSRU beträgt der Unterschied zwischen dem mittleren Meeresspiegel (MSL) und dem LAT 2,49 m. Dieser Unterschied von 2,49 m entspricht auch dem Unterschied zwischen NHN und SKN.

4.11.8.2 Dichte des Meerwassers

Die Dichte von Meerwasser wird mit 1.025 kg/m³ angenommen.

4.11.8.3 Temperatur des Meerwassers

Ein Überblick über die monatlichen durchschnittlichen Wassertemperaturen wurde aus öffentlich zugänglichen meteorologischen Datenbanken gewonnen.

Tabelle 25: Durchschnittliche monatliche Wassertemperatur in Wilhelmshaven

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
2007	6,70	5,20	6,40	9,70	13,40	16,80	18,40	18,90	16,40	13,60	9,20	6,90
2008	5,80	5,30	5,80	7,90	12,90	16,20	18,50	18,80	16,60	12,80	9,20	6,50
2009	4,20	3,50	5,00	9,00	12,60	15,30	18,80	19,60	16,80	12,60	9,90	6,70
2010	3,30	1,80	3,20	7,80	11,10	15,30	19,50	19,30	16,10	12,60	8,80	3,20
2011	2,50	3,00	3,60	8,50	12,20	15,80	17,70	18,20	16,30	13,30	9,70	5,50
2012	4,90	2,60	5,30	8,10	12,20	15,00	18,10	19,20	16,70	12,30	8,60	4,90
2013	4,00	2,20	2,10	5,90	11,70	14,90	18,30	19,00	16,20	12,40	8,70	5,50
2014	4,40	2,70	5,90	9,90	13,30	16,60	19,60	18,90	17,10	14,30	10,10	5,10
2015	4,10	3,10	5,30	8,00	11,90	15,10	18,10	18,70	15,70	12,50	9,50	6,90
2016	3,50	3,60	4,50	8,60	12,90	17,00	18,90	19,20	18,60	12,50	8,20	5,50
2017	3,70	2,70	5,70	9,10	12,60	17,10	18,70	18,80	16,40	13,00	8,90	5,30
2018	3,90	2,50	1,90	8,40	15,00	18,90	20,10	20,70	17,00	12,80	8,10	5,00
2019	3,70	3,80	5,80	9,80	12,50	18,20	19,20	19,80	16,80	13,00	8,50	5,60
2020	4,30	5,20	6,20	9,30	12,90	17,60	18,70	20,70	17,00	12,90	9,20	6,00
2021	3,70	2,30	5,70	7,80	11,10	16,70	20,10	19,20	17,90	13,20	8,60	5,10

4.11.8.4 Schwebstoffverhältnisse

Die Sedimenteigenschaften in der Nähe geplanten Anlegers wurden aus der Literatur entnommen (IMP, 2022), darunter:

- Korngrößenverteilungen

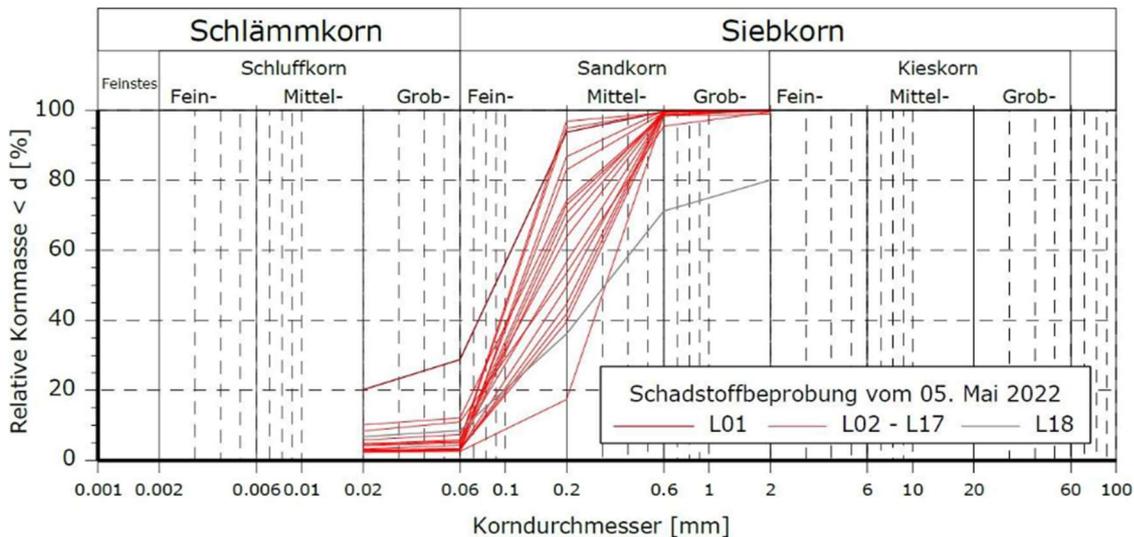


Abbildung 49: Korngrößenverteilungen von Sedimentproben, die am 05.05.2022 in der Nähe des LNG-Terminals WHV

Sedimentkonzentrationen

Langfristige Zeitreihen zeigen mittlere Schwebstoffkonzentrationen von 100 bis 250 mg/l in dem Gebiet. Die höchsten Schwebstoffkonzentrationen liegen im Bereich von 1.000 bis 2.000 mg/l.

4.12 Strömungsmessungen Messkampagne zur weiteren Verifizierung

4.12.1 Zielsetzung

Die TdV hat IMDC mit der Durchführung einer metozeanischen Messkampagne beauftragt. Die wesentlichen Anforderungen und Ergebnisse der metozeanischen Messkampagne sind in „13.1_Metoccean Kampagne_Abschlussbericht_2049.06“ beschrieben.

Das Ziel der metozeanischen Kampagne bestand darin, Daten über die Bedingungen vor Ort zu sammeln und die notwendigen Daten für die Validierung der numerischen Modellierung des Projekts zu liefern. Der zur Erreichung dieses Ziels festgelegte Überwachungsbereich umfasst folgende Punkte:

- 2 (mobile) Gezeitenverlaufsmessungen über einen Zeitraum von 13 Stunden bei wechselnden Gezeitenbedingungen entlang eines vordefinierten Transekts.
- Eine Messkampagne mit stationärem Rahmen unter wechselnden Gezeitenbedingungen: Nipp-Spring-Gezeitenzyklus (33 Tage)
- Messungen und Wasserprobenahmen zur Bestimmung von Salzgehalt, Temperatur und Schwebstoffkonzentrationen.

4.12.2 Durchführung

Die mobilen Messungen, die auch als Durchgangsmessungen (13 h) bezeichnet werden, wurden auf einem vordefinierten Transekt (Satz von Mess- bzw. Beobachtungspunkten entlang einer geraden Linie) im Projektgebiet durchgeführt. Auf diesem Transekt wurde der Tidenhub in zwei Kampagnen bei unterschiedlichen Tidenkoeffizienten untersucht. Die metozeanische Kampagne bestand aus 2 Gezeitenmessungen. Die erste Kampagne wurde bei Nipptide durchgeführt (Tidenkoeffizient < 1) und die zweite Kampagne wurde bei Springflut (Tidenkoeffizient > 1) durchgeführt.

Während diesen mobilen Messungen wurden die Strömungsprofile entlang des Transekts mit einem ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler) überwacht. Es wurde eine räumliche Ansicht des Strömungsmusters über die Transekte erfasst. Zusätzlich wurden Trübungsprofile mit dem SiltProfiler gemessen, um Profile der suspendierten Sedimente zu erhalten.

Während der Erstellung der SiltProfiler-Profile wurden Wasserproben entnommen, so dass eine Umrechnung von Trübung in Schwebstoffkonzentration (SSK) auf der Grundlage der Standortbedingungen erfolgen konnte. Durch die Kombination der ADCP-Rückstreudaten und der SSK -Daten konnte das SSK-Verhalten auf dem Transekt erfasst werden.

Für die stationäre Messungen wurde über einen Zeitraum von 33 Tagen im Projektgebiet ein Meeresbodenrahmen eingesetzt, um Daten über den gesamten Gezeitenzyklus von Nipptide bis Spring Tide zu erhalten. Nach 18 Tagen wurden die Daten aus dem Überwachungsinstrument heruntergeladen, die Sensoren gereinigt und die Batterien ausgetauscht. Der Meeresbodenrahmen wurde mit einem ADCP zur Aufzeichnung des Strömungsprofils in der gesamten Wassersäule, mit einem Aquadopp für die Strömungen in Bodennähe, einem LISST-AOBS für die Konzentration von Schwebstoffen und einer CTD für die Messung des Salzgehalts und einem OBS-3A für Trübungsmessungen ausgestattet. Das ADCP wurde zur Erfassung von Wellendaten eingesetzt.

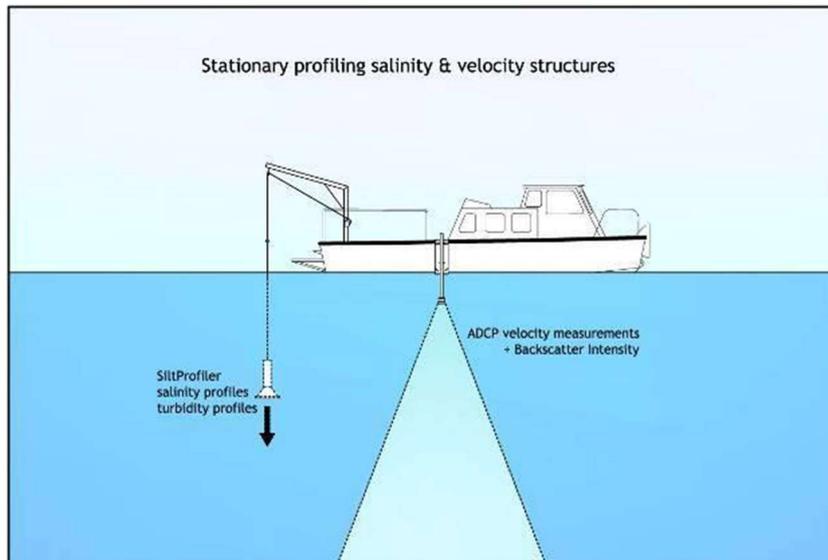


Abbildung 50: Aufbau der SiltProfiler- und ADCP-Messungen

4.12.3 Messwertverarbeitung

Die gesammelten Daten wurden mit einem von IMDC entwickelten halbautomatischen Verarbeitungssystem verarbeitet. Der Vorteil dieses Systems ist, dass die verarbeiteten Daten und (Kontroll-)Zahlen schnell erstellt werden können. Darüber hinaus wird durch die Vermeidung von Benutzerinteraktion in einem automatisierten System jede Form von Subjektivität bei der Bewertung der Daten verhindert. Die zugrunde liegenden Algorithmen basieren auf internationalen Methoden und Standards.

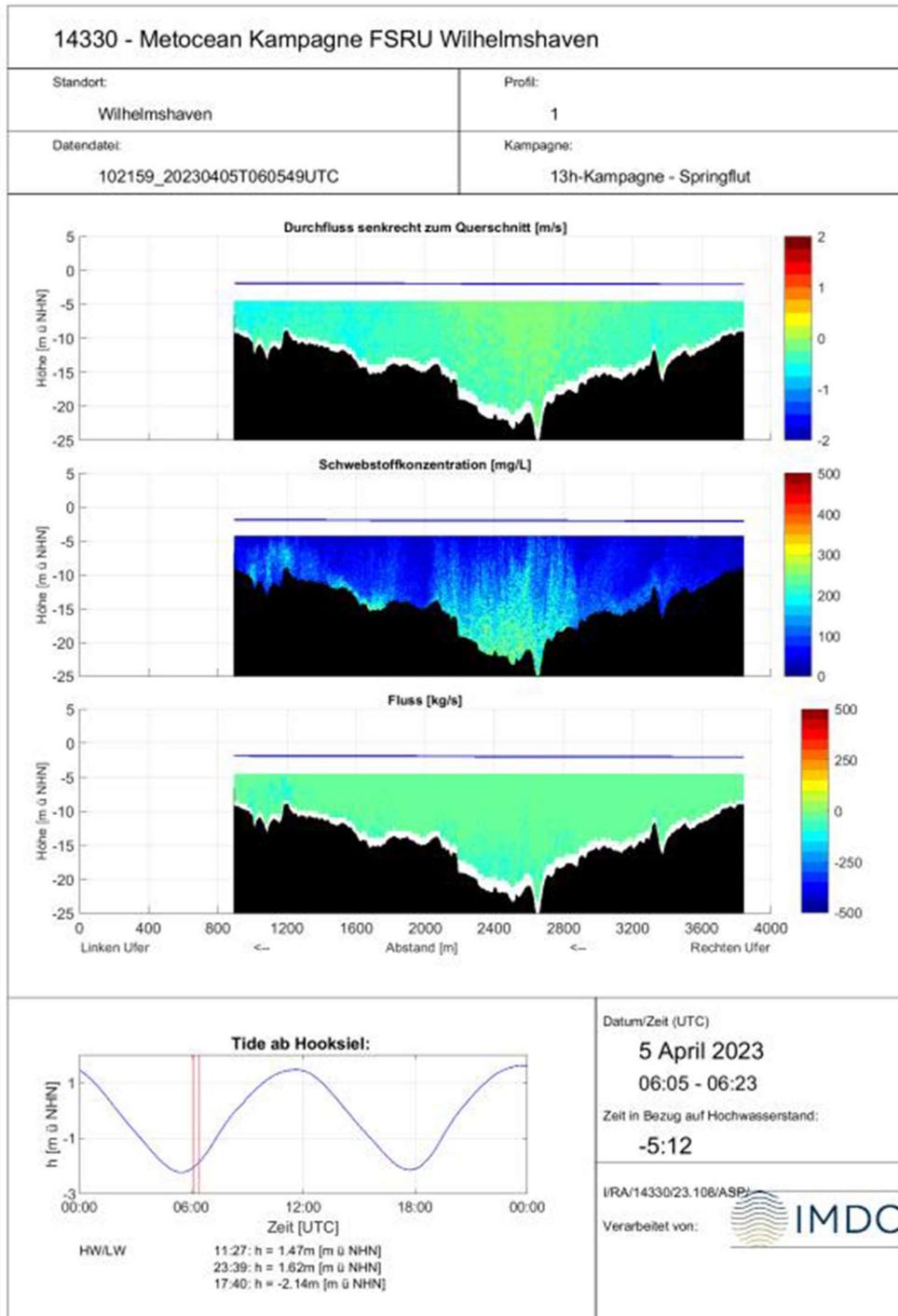


Abbildung 51: Messkampagne Räumliche Visualisierung der Stromverteilung über einen Querschnitt

4.12.4 Zeitplan

Es wurden zwei Kampagnen durchgeführt:

- Kampagne 1: Aussetzungsrahmen mit den vorgeschlagenen Geräten und Durchführung einer 13-stündigen Gezeitenkampagne ADCP bei Flut, zur Messung des gesamten Küstentranssekts + Entnahme von Proben für die SSC-Kalibrierung
- Kampagne 2: mindestens 4 Wochen später bei einem anderen Tidenhub, Wiederholung der 13-Stunden-Kampagne und Wiederherstellung des Rahmens

Der Zeitplan für die metozeanische Kampagne ist abhängig von:

- Wetterbedingungen
- Verfügbarkeit von Schiffen.

Die metozeanische Kampagne begann am 27. Februar 2023 und wurde am 5. April 2023 abgeschlossen. Die Vermessungsaktivitäten umfassen:

- 2 Gezeitenmessungen (TT) bei variablen Gezeitenbedingungen: durchgeführt am 29. März und 5. April 2023
- 33 Tage stationäre Messungen des Meeresbodens: vom 27. Februar bis 31. März 2023 mit Zwischenabfrage der Daten am 17. März 2023.

Für die mobilen Messungen wurde ein Transekt festgelegt, um das Überwachungsziel zu erreichen. Auch für die stationären Messungen wurde ein Überwachungsstandort festgelegt, der die Ergebnisse der kürzlich durchgeführten Kampfmitteluntersuchungen berücksichtigt. Für die stationären Messungen ist die Bettneigung sehr wichtig, da die Neigung des Überwachungsrahmens auf etwa 20° begrenzt ist. Daher hat der gewählte Bereich ein relativ flaches Bett.

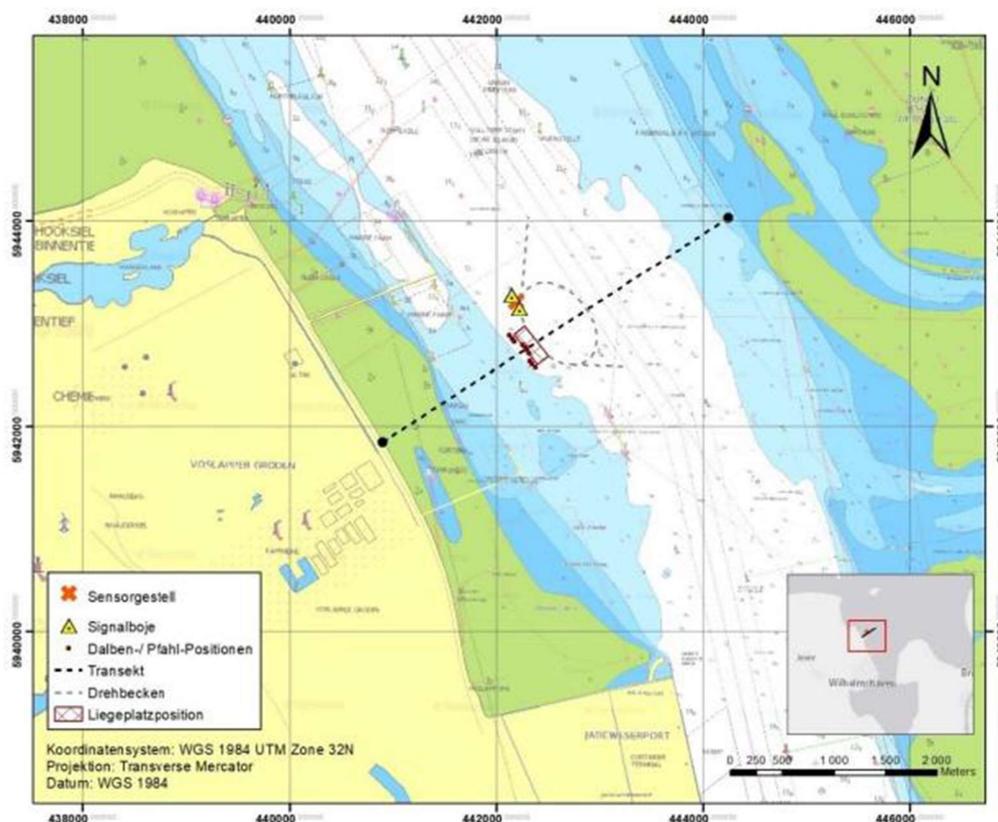


Abbildung 52: Überwachungsstandorte für mobile Messungen (Transekt), stationäre Messungen (Meeresbodengestell) und Darstellung geplanter Signalbojen.

Tabelle 26: Mobile Messungen - Koordinaten des Transekts

	O (UTM32 - WGS84)	N (UTM32 - WGS84)	LAT (ttmmss - WGS84)	LÄNGE (ttmmss - WGS84)
Transekt 1 (West)	440898	5941840	53° 37' 19.315" N	08° 06' 23.104" O
Transekt 1 (Ost)	444245	5944030	53° 38' 31.469" N	08° 09' 23.882" O

Tabelle 27: Mobile Messungen - Koordinaten des Siltprofilers und der Wasserproben

Standort-ID	O (UTM32 - WGS84)	N (UTM32 - WGS84)	LAT (ttmmss - WGS84)	LÄNGE (ttmmss - WGS84)
1	442222	5942736	53° 37' 48.799" N	08° 07' 34.615" O
2	442463	5942733	53° 37' 48.803" N	08° 07' 47.730" O
3	444236	5944024	53° 38' 31.286" N	08° 09' 23.425" O

Tabelle 28: stationäre Messungen – Koordinaten Meeresbodenrahmen und Signalisierungsbojen

	O (UTM32 - WGS84)	N (UTM32 - WGS84)	LAT (ttmmss - WGS84)	LÄNGE (ttmmss - WGS84)	Tiefe (MSL)
Meeresbodengestell	442509	5942895	53°37'54.058"N	08° 07' 50.105" O	-13,96
Signalboje	442149	5943272	53° 38' 6.111" N	08° 7'30.261" O	-13,65
Signalboje	442224	5943144	53° 38'1.993" N	08° 7'34.415"O	-14,13

4.12.5 Ergebnisse mobile Messungen

Tabelle 29: Ergebnisse der Gezeitenmessungen bei unterschiedlichen Gezeitenbedingungen und Messungen und Wasserproben zur Bestimmung von Salzgehalt, Temperatur und Schwebstoffkonzentrationen.

	1e Messkampagne (Nipptide)		2e Messkampagne (Springflut)	
Max. Fließgeschwindigkeit	1,55 m/s	Zweimal erreicht: während der Ebbephase, 3 St. 30 Min nach dem oberen Pegelstand und während der Flutphase, 2 St. 30 Min. vor dem oberen Pegelstand. Bei beiden Kampagnen treten die höchsten Durchflussraten in der Regel nahe der Wasseroberfläche und in der Mitte des Transekts in der Nähe des Navigationskanals auf.	1,7 – 1,8 m/s	Zweimal erreicht: während der Ebbephase, 3 St. 30 Min nach dem oberen Pegelstand und während der Flutphase, 2 St. 30 Min. vor dem oberen Pegelstand. Bei beiden Kampagnen treten die höchsten Durchflussraten in der Regel nahe der Wasseroberfläche und in der Mitte des Transekts in der Nähe des Navigationskanals auf sowie bei Springtide in der Nähe des linken Ufers.
Max SSC. ADCP	300 mg/l	den ganzen Tag niedrig. Höhere Konzentrationen in der Nähe des linken Ufers und in der Nähe des Meeresbodens. Variiert mit den Gezeiten.	500 – 600 mg/l	Höchste Konzentrationen in der Nähe des Flussbetts
Max. SSC SiltProfiler	360 mg/l		615 mg/l	mit der Tiefe zunehmende Sedimentkonzentrationen
Max. SSC Wasserproben	<327 mg/l		<400 mg/l	Diese niedrigen Konzentrationen lassen sich dadurch erklären, dass die Wasserproben einmal pro Stunde in der Wassersäule und nicht in der Nähe des Flussbetts entnommen werden.
Salinitätswerte	28 – 29,5 ppt	bleiben mit zunehmender Tiefe fast konstant. Nur geringe Schwankungen. Höchsten Werte bei Flut.	27,4 – 30 ppt	bleiben mit zunehmender Tiefe fast konstant. Salinitätswerte steigen im Laufe des Tages bis ca. 1 Stunde vor LW an, danach ist ein Rückgang zu beobachten.
Temperatur	8 – 8,5°C		8,4 – 8,7°C	

Ein Vergleich zwischen den beiden Gezeitenbedingungen zeigt mehrere Unterschiede. Während der Springflut werden höhere absolute Geschwindigkeiten gemessen, aber die maximalen Geschwindigkeiten treten in der gleichen Tidephase auf, d.h. etwa 3 Stunden vor HW und 3 Stunden vor LW. Die SSC-Konzentrationen sind bei Springflut höher, was zu erwarten ist, da die Strömungsgeschwindigkeiten höher sind und das Wasser daher mehr Sedimente transportieren kann.

4.12.6 Ergebnisse stationäre Messungen

Die höchsten beobachteten Strömungsgeschwindigkeiten liegen bei bis zu 1,47 m/s und treten nahe der Wasseroberfläche auf (Abbildung 53 oben). Die durchschnittliche Strömungsrichtung beträgt bei Ebbe ca. 132° und bei Flut 315° und ist in der gesamten Wassersäule nahezu konstant (Abbildung 53 unten).

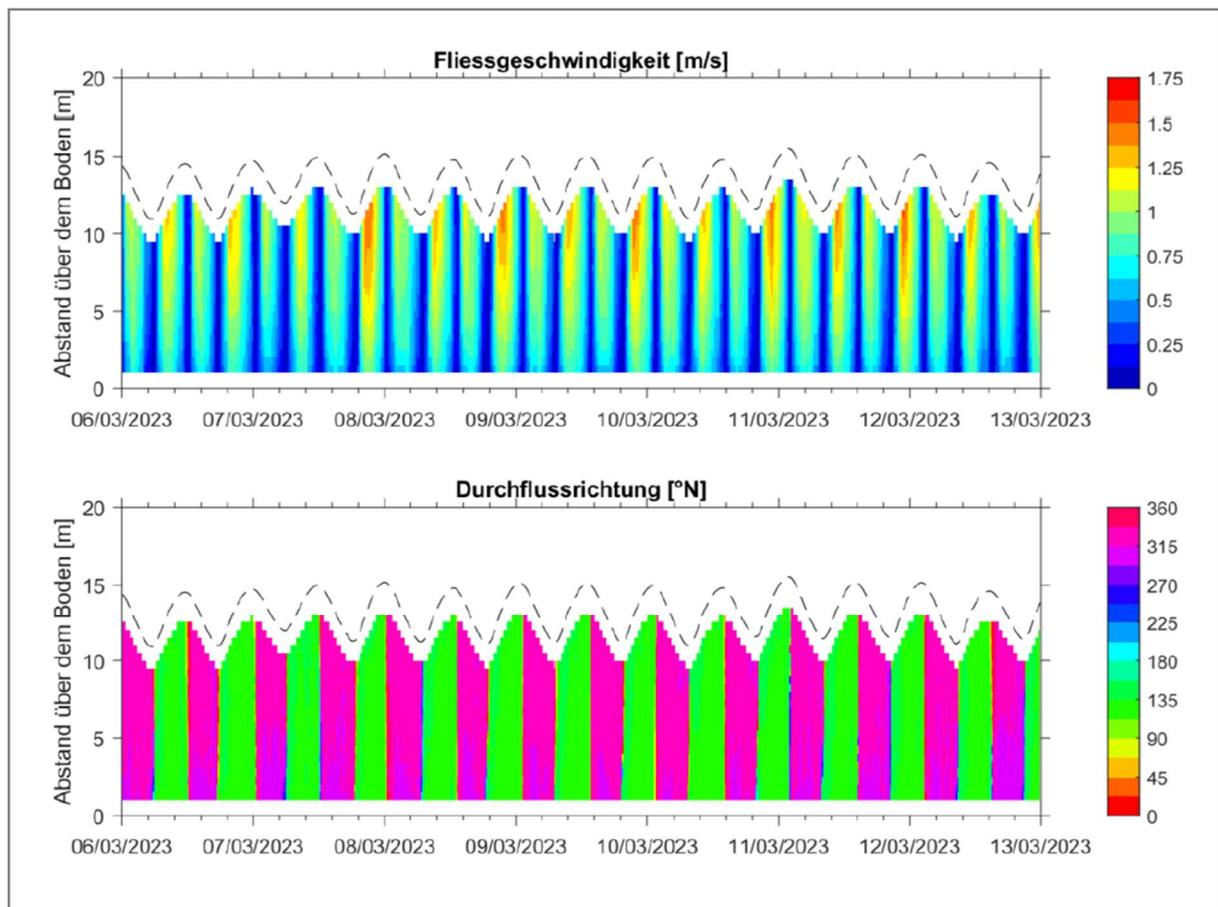


Abbildung 53: Strömungsgeschwindigkeit (oben) und Strömungsrichtung (unten), gemessen mit dem ADCP zwischen dem 06.03.2023 und dem 13.03.2023.

Was die Gezeitenbedingungen während der stationären Messungen angeht, sind die Ergebnisse zu Fließgeschwindigkeit und SSC in Tabelle 30 zusammengefasst. Die dargestellten Werte umfassen die maximale vom ADCP gemessene tiefengemittelte Fließgeschwindigkeit und die maximalen, tiefengemittelten SSC-Werte, die mit dem OBS-3A (für die Schlickfraktion) und dem LISST-ABS (für die Sandfraktion) gemessen wurden.

Tabelle 30: Überblick über die Statistik der Strömungsgeschwindigkeit und der Schwebstoffkonzentration in den verschiedenen Gezeitenphasen.

	Ebbe			Flut		
	Nipp	Durchschnitt	Spring	Nipp	Durchschnitt	Spring
Max. über die Tiefe gemittelte Strömungsgeschwindigkeit [m/s]						
Mittelwert	0,83	0,90	0,99	0,51	1,06	1,19
Max. SSK [mg/l] – OBS-3A (Schlickfraktion)						
Mittelwert	481	771	534	381	802	901
Max. SSK [mg/l] – LISST-ABS (Sandfraktion)						
Mittelwert	135	208	169	60	233	1150

Der mit dem OBS-3A gemessene maximale, tiefengemittelte SSK Wert (Schlickanteil) ist sowohl bei Ebbe als auch bei Flut positiv mit dem Gezeitenkoeffizienten auf der Hooksielplate korreliert, obwohl diese positive Korrelation während der Ebbephase weniger stark ist. Bei der Sandfraktion (gemessen mit dem LISST-ABS) ist die Korrelation zwischen SSK und dem Gezeitenkoeffizienten sehr stark. Im Gegensatz zu dieser starken Beziehung variiert die SSK (Sandfraktion) bei Ebbe nicht mit dem Gezeitenkoeffizienten. Aufgrund eines technischen Problems sind die Daten des LISST-ABS nur für den zweiten Einsatz verfügbar.

Die maximal beobachteten signifikanten Wellenhöhen (H_s) während der Messkampagne erreichen bis zu 0,8 m. Die Wellenrichtungen folgen den vorherrschenden Strömungsrichtungen, wenn die Wellenhöhen niedrig sind (zwischen ca. 0,1 und 0,3 m). Höhere Wellen nähern sich aus dem Nordwesten (320°). Die mittlere beobachtete Wellenperiode beträgt 3,6 Sekunden. Es ist zu beachten, dass die Wellenmessungen nur über den Drucksensor verfügbar sind. Da sich das hydrodynamische Drucksignal mit der Tiefe abschwächt, ist der Teil des Wellenspektrums bei kurzen Wellenperioden ($< 5s$) weniger genau.

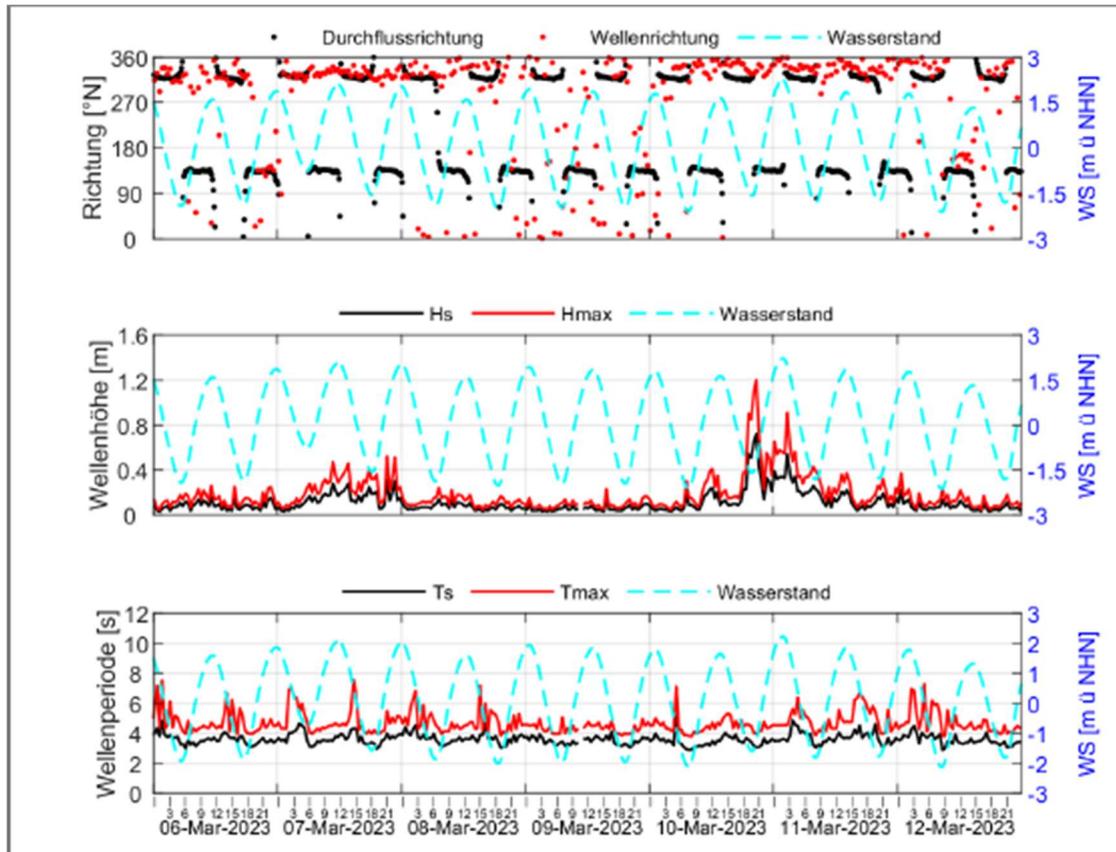


Abbildung 54: Strömungsrichtung, Wellenrichtung, signifikante (H_s) und maximale (H_{max}) Wellenhöhe, signifikante (T_s) und maximale (T_{max}) Wellenperiode, wie sie vom ADCP zwischen dem 06/03/2023 und dem 13/03/2023 gemessen wurden

4.13 Nautische Studien und Risikobewertung

4.13.1 Einleitung

Bei der Planung des Vorhabens sind die nautischen Bedingungen und Auswirkungen von grundlegender Bedeutung. Die hier aufgeführten Studien, Gutachten und Untersuchungen dienen im Wesentlichen folgenden Zielen:

- Abstimmung des Vorhabens mit den beteiligten Fachbehörden und sonstigen Beteiligten wie WSA, WSV, Hafenbehörde
- Beschreibung der wesentlichen nautischen Rahmenbedingungen
- Bestimmung des Anlege- und Festmachkonzeptes für die FSRU und die LNG-Tanker
- Ermittlung der auftretenden Kräfte und Momente auf das Bauwerk, Trossen und Taue in Verbindung mit den Umweltbedingungen auch bei Extremwetterereignissen
- Überprüfung und Optimierung des vorgesehenen Designs des Schiffsanlegers, insbesondere der Anordnung und Dimensionierung der Dalben und Festmachpunkte
- Bestimmung des Bedarfes und der Leistungsauslegung der Schleppboote für die FSRU und die LNG-Tanker
- Bestimmung der Mindestabmessungen und Solltiefen für die Liegewanne und den Zufahrtbereich einschließlich des Wendebereichs
- Bestimmung der Mindestabstände des Schiffsanlegers zur Fahrrinne und zum Fahrwasser sowie zu den Bestandsbauwerken
- Durchführung einer Risikobeurteilung hinsichtlich der Auswirkungen auf den bestehenden Schiffsverkehr, Festlegung von Risikominderungsmaßnahmen
- Überprüfung der Annahmen durch Simulationsfahrten im Schiffssimulator Leer
- Minimierung der morphologischen Auswirkungen.

Folgende Studien wurden durchgeführt:

1. Studienbericht zur Schiffsnavigation IMDC (nachrichtlich) ⁴
2. Dynamisches Vertäukonzept/Mooringkonzept, siehe 4.13.2
3. Nautische Risikoanalyse, siehe 4.13.3
4. Nautitec Echtzeitsimulationsfahrt, siehe 4.13.4

Die geänderte Planung des Pontons hat keinen Einfluss auf die Ergebnisse der oben genannten nautischen Studien.

4.13.2 Dynamisches Vertäukonzept/ Mooringkonzept

4.13.2.1 Einleitung und Ziele

Die FSRU wird voraussichtlich die gesamte Betriebszeit von 5 Jahren am Schiffsanleger festgemacht sein. Unterbrechungen sind nur in Notfällen wie Extremwittersituationen oder Havarien denkbar. Ein Werftaufenthalt ist nur bei größeren ungeplanten technischen Maßnahmen erforderlich. Das Vertäukonzept muss deshalb auf diese Rahmenbedingungen abgestimmt sein. Die TdV hat IMDC hierzu mit der Erstellung einer Mooring-Studie beauftragt. In dieser Studie wird das Konzept zum Anlegen und Festmachen der FSRU und der LNGC am neuen Schiffsanleger beschrieben:

„14.01_Bericht zur Bewertung dynamischer Vertäuerung_2021.06“.

Ziel der Studie ist es, dass ursprünglich vom Vercharterer der FSRU vorgeschlagene Vertäuungs-Layout zu verbessern, indem die Entwurfslasten des Vertäuungssystems bestimmt und die Schiffsbewegungen mit Hilfe einer dynamischen Vertäuungsanalyse (Dynamic Mooring Analysis; DMA) für verschiedene Vertäuungskonfigurationen und unter verschiedenen Umweltbedingungen bewertet werden. Es werden zwei Konfigurationen bewertet werden: 1) FSRU allein 2) FSRU mit LNG-Tanker Seite an Seite. Die folgenden Teilziele werden formuliert:

Für die FSRU:

- Verbesserung der Vertäuungskonfiguration, um unter extremen Bedingungen, vorzugsweise bei einem Jahrhundertereignis, eine sichere Vertäuung sicherzustellen.
- Bestimmung der limitierenden Umgebungsgrenzbedingungen, unter denen die FSRU sicher am Liegeplatz bleiben kann.
- Bestimmung der Wahrscheinlichkeit der Überschreitung der Umgebungsgrenzbedingungen sowie der erwarteten Häufigkeit, mit der die FSRU den Liegeplatz aufgrund des erwarteten Risikos der Überschreitung von Bewegungen und/oder Belastungen in den Festmacherleinen verlassen muss.

Für die FSRU mit seitlich festgemachtem LNG-Tanker:

- Bestimmung der Umgebungsgrenzbedingungen für den Schiff-zu-Schiff-Betrieb;
- Bestimmung der Umgebungsgrenzbedingungen für einen sicheren Aufenthalt am Liegeplatz.
- Ableitung der Überschreitungswahrscheinlichkeit von Umgebungsgrenzbedingungen.

4.13.2.2 Methode und Ansatz

Mithilfe der Software Aktis DMA wurde eine dynamische Vertäuungsanalyse (Dynamic Mooring Analysis; DMA) durchgeführt, um die Bemessung des aktuellen Vertäuungssystems zu verbessern und die Grenzbedingungen für das FSRU-Terminal zu bestimmen. Aktis DMA ist ein Paket zur Simulation von

⁴ Die TdV hat IMDC mit der Erstellung einer Schiffsnavigation-Studie als Vorstudie für die Entwurfsplanung an der ursprünglich geplanten Position des Vorhabens beauftragt. Die Ergebnisse sind durch die Nautitec Echtzeitsimulationsfahrt an der eingereichten Position aktualisiert worden und müssen daher nicht weiter aufgeführt werden.

Schiffsbewegungen innerhalb der sechs Freiheitsgrade, das im Zeitbereich uneingeschränkt arbeitet. Es berücksichtigt Wellenkräfte 1. und 2. Ordnung, Windkräfte, Strömungskräfte, die hydrodynamische Interaktion mit anderen Objekten und dem Meeresboden sowie alle nichtlinearen Arten von Vertäuungs- und Fendereigenschaften.

Für das sichere und effiziente Löschen bzw. Beladen der vertäuten FSRU – bei Vertäuung entweder allein oder Seite an Seite mit dem anliegenden LNG-Tanker – wurde eine Vielzahl von Umgebungsverhältnissen simuliert (Wind, Wellen, Wasserstand und Strömungen) und anhand von Leinenlast- und Bewegungskriterien bewertet, um davon ausgehend die Umgebungsgrenzbedingungen und die Wahrscheinlichkeit von deren Überschreitung abzuleiten. Werden die Bewegungskriterien überschritten, so führen diese Bedingungen zu Betriebsausfällen, und ihre kombinierte Überschreitungswahrscheinlichkeit bestimmt den Zeitraum, in dem der Lade-/Löschbetrieb ausgesetzt werden muss. Werden die Grenzen der Leinenlasten überschritten, so besteht das Risiko von Leinenbrüchen.

In Abbildung 55 wird der Modellierungsansatz schematisch dargestellt. Zu den Eingabedaten gehören unter anderem die Eigenschaften des vertäuten Schiffs und des Liegeplatzes, die Vertäuungsanordnungen, die Umgebungsverhältnisse sowie die Schiffshydrodynamik und die Grenzkriterien. Aktis DMA liefert die Ansprech- und Vertäukräfte des Schiffs, aus denen sich die metoceanen Grenzbedingungen und Ausfallzeiten ableiten lassen.

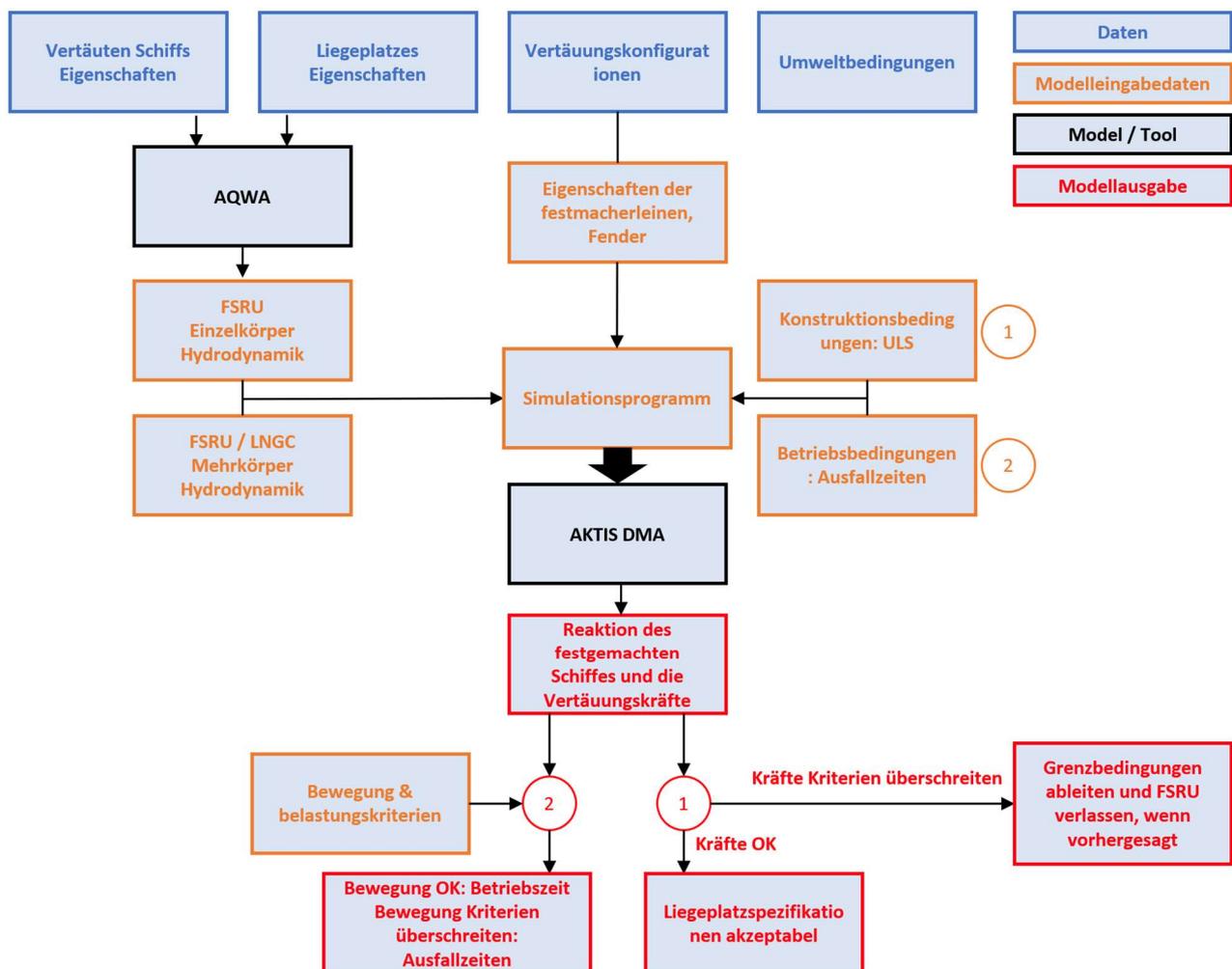


Abbildung 55: Modellierungsansatz für Mooring Studie

Die Modellierung der Schiffe umfasst die hydrodynamischen und hydrostatischen Reaktionseigenschaften des Schiffs (Stabilität, zusätzliche Masse und Dämpfung) sowie die Wellenkräfte 1. und 2. Ordnung, die Windkräfte und die Strömungskräfte, die am Schiff wirken. Die hydrodynamischen Reaktionseigenschaften des Schiffs und die Wellenkräfte werden mit der branchenüblichen Software ANSYS AQWA mit einer 3D-Panel-Methode berechnet. Abbildung 56 zeigt ein Beispiel für die Panelisierung in AQWA.

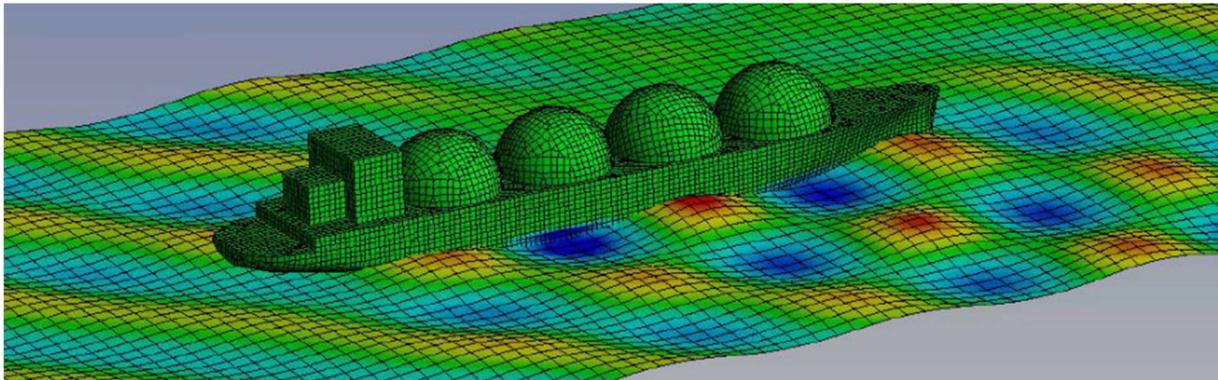


Abbildung 56: Schiffspanelisierung in AQWA (Simulationsprogramm)

4.13.2.3 Eingabedaten

Die meteoceanen Bedingungen am Projektstandort, einschließlich der Extremwertanalyse, sind in „12.1_Bericht über die Umweltbedingungen_2014.07“ beschrieben, siehe 4.11.

Daten zur FSRU sind im 14.2_Bericht zur Bewertung dynamischer Vertäuung_2021.06 aufgeführt, das Schiff wird in der Analyse in Ballast und beladenem Zustand bewertet.

Die Hauptabmessungen der untersuchten anlegenden LNG-Tanker sind in Tabelle 3-5 angegeben. Die Schiffe werden in der Analyse in Ballast (an die beladene FSRU vertäut) und in beladenem Zustand (an die FSRU in Ballast vertäut) bewertet

Die Anlegerdaten für die Optimierung, Daten zum Vertäusystem wie Dalben, Fender, Schnelllösehaken (Quick Release Hooks) sowie sonstige Bewertungskriterien wie maximal zulässige Bewegungen im Betrieb, maximal zulässige Lasten (Kräfte), Vertäuleinen finden sich im Bericht.

Tabelle 31: Hauptmerkmale des LNG-Tankers in Ballast und beladenem Zustand

Parameter	Einheit		LNG-Tanker m. Membrantank 170 Tsd.		LNG-Tanker m. Kugeltank (Moss) 177 Tsd.		LNG-Tanker m. Membrantank 138 Tsd.	
			in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen
Typ			LNGC		LNGC		LNGC	
Kapazität	m ³		170.200		177.200		138.000	
Länge über alles	Lüa	m	299,9		299,9		277	
Länge zwischen den Loten	Lpp	m	288		286		266	
Breite	B	m	45,8		48,9		43,4	
Seitenhöhe bis Hauptdeck	D	m	26		27		26	
Ladezustand in der Studie			in Ballast	beladen	in Ballast	beladen	in Ballast	beladen

Tiefgang für Studie	T	m	9,4	11,6	9,5	11,5	9,6	12,32
Verdrängung	Δ	t	95.150	120.520	92.507	115.752	82.257	108.832
Transversale metazentrische Höhe	GMT	m	7,9	3	11,61	2,88	11,7	2,46
Longitudinale metazentrische Höhe	GML	m	583	507,9	542,9	476,6	462,4	441,6
Trägheitsradius Rollen in der Luft	kxx	m	18,4	14,1	21	16,1	17,4	13,3
Trägheitsradius Stampfen in der Luft	kyy	m	73,6	66,5	65,6	70,2	68,8	61,5
Trägheitsradius Gieren in der Luft	kzz	m	74,5	66,8	67,3	70,2	68,8	61,5
Windabweichung längsschiffs	Awx	m ²	1.655	1.550	2.160	2.063	1.447	1.329
Windabweichung querschiffs	Awy	m ²	7.927	7.290	10.270	9.704	7.122	6.446

4.13.2.4 Simulationsergebnisse FSRU Vertäuanalyse

Die verbesserte Vertäuungsanordnung ist 4-3-2-3-4-4 (MD2-MD3-BD1-BD4-MD4-MD5);

Bezogen auf die Lasten im Vertäusystem bildet Wind die vorherrschende Kraft. Wellen haben eine geringere Wirkung, die deutlicher ausfällt, wenn die FSRU bei Wasserstand SKN in Ballast ist. Strömungen wirken sich schwächer aus.

Die Überschreitungswahrscheinlichkeit beträgt ausgehend vom normalen Windklima am Projektstandort gemäß der Zeitreihe 0,00 % für ein durchschnittliches Jahr. Die Vertäuung der FSRU hält hundertjährigen Wiederkehrintervallbedingungen für Winde aus 0–180° N und 300–330° N stand, in Kombination mit Wellen und Strömungen. Bezüglich der anderen Windrichtungen gilt:

- aus 210° N begrenzt auf 21 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 20 und 50 Jahren)
- 240° N ist begrenzt auf 21 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 10 und 20 Jahren)
- aus 270° N begrenzt auf 23 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 20 und 50 Jahren)

Die zu erwartende Häufigkeit, mit der die FSRU die Anlegestelle verlassen muss, ist gemäß den ermittelten Zeitreihen einmal alle paar Jahre.

Bewegungen beziehen sich auf absolute Bewegungen der Hochdrucksammelleitung (Steigleitung/Riser) bezogen auf die Ausgangsposition. Alle Simulationsbewegungen liegen innerhalb des geschätzten maximalen Betriebsbereichs von 3 m. Die ermittelte maximale betriebsinduzierte Schnellbewegung der Hochdrucksammelleitung beträgt 1,07 m, ihr maximaler betriebsinduzierter Versatz beträgt 1,08 m.

4.13.2.5 Simulationsergebnisse Schiff-zu-Schiff Vertäuanalyse

Ausgehend von der durchgeführten DMA ergeben sich folgende wesentlichen Schlussfolgerungen für den Schiff-zu-Schiff-Betrieb:

Die verbesserte Vertäueinrichtung stellt sich für die verschiedenen LNG-Tanker wie folgt dar:

- FSRU (4-3-2-3-4-4) + LNG-Tanker mit Membrantank 138 Tsd. (3-4-2-2-4-3)
- FSRU (4-3-2-3-4-4) + LNG-Tanker mit Membrantank 170 Tsd. (3-4-2-2-4-3)
- FSRU (4-3-2-3-4-4) + LNG-Tanker mit Kugeltank (Moss) 177 Tsd. (1-6-2-2-4-3)

Bezogen auf die Lasten im Vertäusystem bildet Wind die vorherrschende Kraft. In dieser Simulationsreihe sind die verwendeten Recker jedoch 11 m lang (in früheren Berichten waren es 22 m). Dies macht das Vertäusystem steifer und anfälliger für die auftreffenden Dünungswellen. Dadurch erhöhen sich unabhängig vom Wind die Leinenlasten. Strömungen wirken sich schwächer aus.

Der LNG-Tanker mit 138.000 m³-Membrantank ist am anfälligsten für Dünungswellen, hauptsächlich bei Wasserstand SKN. Zusammen mit Strömungen und Winden aus 30° N überschreiten die Leinenlasten unabhängig von der Windgeschwindigkeit die Grenzkriterien etwas.

Mit dem LNG-Tanker mit 138.000 m³-Membrantank hält das Vertäusystem hundertjährigen metoceanen Bedingungen aus allen Windrichtungen stand, in Kombination mit Wellen und Strömungen in allen Szenarien, außer im Folgenden: FSRU beladen und LNG-Tanker mit Membrantank 138 Tsd. in Ballast bei Wasserstand SKN. Zusammen mit Strömungen und Winden aus 30° N überschreiten die Leinenlasten in diesem Szenario unabhängig von der Windgeschwindigkeit die Grenzkriterien etwas. Das Vertäusystem hält in diesem Szenario hundertjährigen Bedingungen für Winde aus 60–120° N und 180–210° N stand. Bezüglich der anderen Windrichtungen gilt:

- aus 0° N begrenzt auf 18 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,01 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 150° N begrenzt auf 13 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,02 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 240° N begrenzt auf 18 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,02 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 270° N begrenzt auf 14 m/s (Wiederkehrintervall unter 1 Jahr) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,43 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 330° N begrenzt auf 20 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,01 % für ein durchschnittliches Jahr.

Mit dem LNG-Tanker 170.000 m³-Membrantank hält das Vertäusystem hundertjährigen Wiederkehrintervallbedingungen für Winde aus 30–210° N und 270–300° N stand, in Kombination mit Wellen und Strömungen. Bezüglich der anderen Windrichtungen gilt:

- aus 0° N begrenzt auf 19 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,01 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 240° N begrenzt auf 20 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,01 % für ein durchschnittliches Jahr
- aus 330° N begrenzt auf 18 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,03 % für ein durchschnittliches Jahr.

Mit dem LNG-Tanker mit 177.000 m³-Kugeltank (Moss) hält das Vertäusystem hundertjährigen Wiederkehrintervallbedingungen für Winde aus 0–180° N stand, in Kombination mit Wellen und Strömungen. Bezüglich der anderen Windrichtungen gilt:

- aus 210° N begrenzt auf 15 m/s (Wiederkehrintervall unter 1 Jahr) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,06 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 240° N begrenzt auf 15 m/s (Wiederkehrintervall unter 1 Jahr) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,17 % für ein durchschnittliches Jahr.

- aus 270° N begrenzt auf 14 m/s (Wiederkehrintervall unter 1 Jahr) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,43 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 300° N begrenzt auf 20 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 2 und 5 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,01 % für ein durchschnittliches Jahr.
- aus 330° N begrenzt auf 18 m/s (Wiederkehrintervall zwischen 1 und 2 Jahren) und Überschreitungswahrscheinlichkeit von 0,03 % für ein durchschnittliches Jahr.

Mit Bewegungen sind sowohl die absoluten Bewegungen der Hochdrucksammelleitung in Bezug auf die Anfangsposition gemeint als auch die relativen Spitze-Spitze-Bewegungen von Schlauchanschlussstationen während des Schiff-zu-Schiff-Betriebs. Im Hinblick auf die Hochdrucksammelleitung liegen alle Simulationsbewegungen innerhalb des ermittelten maximalen Betriebsbereichs von 3 m. Die ermittelte maximale betriebsinduzierte Schnellbewegung der Hochdrucksammelleitung beträgt 1,25 m, und ihr maximaler betriebsinduzierter Versatz beträgt 0,98 m. Im Hinblick auf die relativen Schiff-zu-Schiff-Bewegungen liegen alle Simulationsbewegungen innerhalb des ermittelten Betriebsbereichs von 2 m Schnellen und 1 m Versetzen. Die ermittelte maximale betriebsinduzierte Schnellbewegung beträgt 1,68 m, der maximale betriebsinduzierte relative Versatz beträgt 0,91 m.

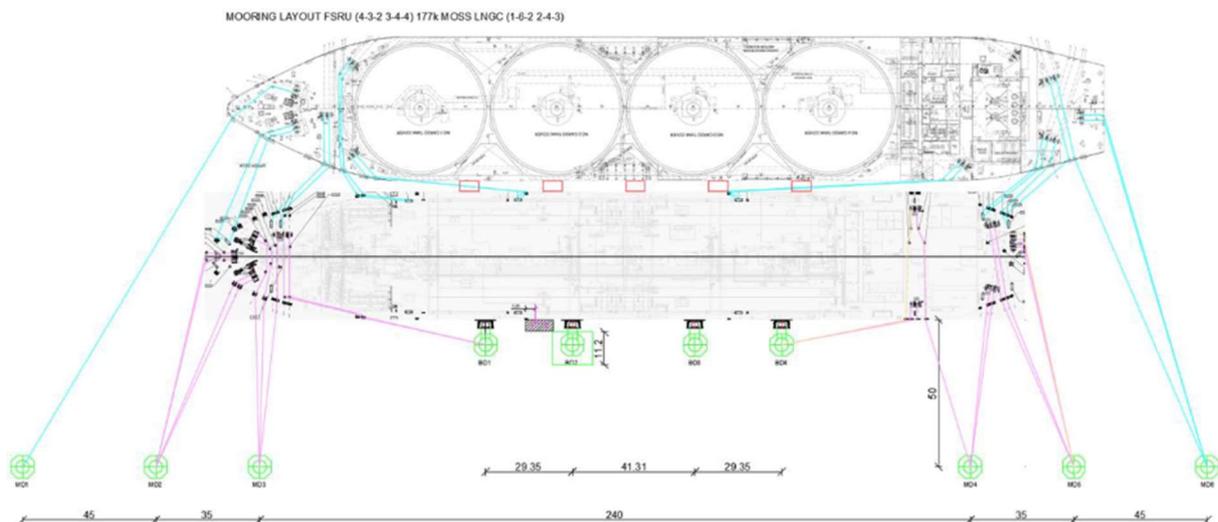


Abbildung 57: Verbessertes Vertäuungslayout für den Schiff-zu-Schiff-Betrieb mit dem 177k-Moss-LNG-Tanker

4.13.2.6 Auswahl der Quick Release Hooks (QRH) und Fender

Die Auswahl und Dimensionierung der Schnelllösehaken (Quick Release Hooks) und Fender (Pufferelemente zum Schutz der Schiffshülle beim Anlegen) erfolgt gemäß den Normen und gesetzlichen Bestimmungen, vgl. 6.1 zum Bericht (Kapitel 04.01).

Die QRH und Fender sind auf eine Dauer von 50 Jahren ausgelegt.

Die Kräfte an den Haken werden über Wägezellen (Kraftmesseinrichtungen) überwacht und im Kontrollraum der FSRU angezeigt und automatisch überwacht.

Weitere Details können der dynamischen Vertäuanalyse entnommen werden.

4.13.2.7 Bemessungslasten beim Vertäuten Schiffen

In der DMA sind gemäß den Richtlinien und Normen wie z.B. OCIMF-Leitlinien MEG4 und EAU 2020 die Bemessungslasten (Kräfte) an den Vertäupunkten und in den Leinen ermittelt worden. Diese Kräfte sind Basis für die Dimensionierung und Auslegung des Anlegers und der Vertäusysteme.

Tabelle 32: Aus der DMA für jede Windrichtung entnommene maximale QRH-Lasten

	Maximale QRH-Lasten [kN]										
	TR	MD1	MD2	MD3	BD1	BD2	BD3	BD4	MD4	MD5	MD6
0 N	100	0	1124	654	109	0	0	843	893	741	0
30 N	100	0	954	628	230	0	0	370	773	772	0
60 N	100	0	942	652	267	0	0	243	685	708	0
90 N	100	0	989	756	442	0	0	39	575	681	0
120 N	100	0	898	716	516	0	0	57	659	781	0
150 N	100	0	829	644	490	0	0	140	918	1039	0
180 N	100	0	876	784	870	0	0	173	1890	2070	0
210 N	20	0	1613	1298	530	0	0	362	2220	2146	0
	100	0	1984	1616	699	0	0	460	2828	2750	0
240 N	10	0	2217	1704	401	0	0	425	2217	2050	0
	100	0	3334	2544	554	0	0	604	3153	2893	0
270 N	20	0	2321	1619	308	0	0	600	1923	1683	0
	100	0	3040	2156	372	0	0	839	2357	1967	0
300 N	100	0	1762	1035	219	0	0	1518	1321	966	0
330 N	100	0	1346	710	90	0	0	1338	960	714	0

Weitere Details können der dynamische Vertäuanalyse entnommen werden.

4.13.2.8 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Auf Grundlage der Ergebnisse aus der DMA wurden die folgenden zentralen Schlussfolgerungen gezogen:

Die endgültigen Vertäuanordnungen sind für die allein liegende FSRU in Abschnitt 4.3 und für die FSRU in Kombination mit LNG-Tanker in Abschnitt 5.2 des Berichts dargestellt.

Die Spezifikationen und Platzierungseigenschaften der Vertäu- und Anlegedalben sind definiert

- Die MDs sind jeweils mit Vierfach-QRH ausgestattet und die äußeren BDs mit Dreifach-QRH.
- Die Nutzlast-Kapazität der Haken beträgt SWL = 150 t.
- Abstände und Positionen der QRH sind bestimmt.
- Der Abstand zwischen mittschiffs, definiert in Längsrichtung bei halber Lpp (Länge zwischen den Loten), und BD2 beträgt 6,41 m.

Bei der DMA wurden richtungsabhängige Extrembedingungen einbezogen. Zur Berücksichtigung des Geländeprofiles (Landrauheit), insbesondere bei Wind aus West und Südwest, wurde die Analyse der Winddaten vom Standort Leuchtturm Alte Weser ausgehend von den Modelldaten auf den Projektstandort übertragen.

Vor der Untersuchung der Bemessungsbedingungen und der Grenzbedingungen für das sichere Verbleiben an der Anlegestelle wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Die Vertäuanordnung wurde entsprechend verbessert.

Grenzbedingungen für das Vertäusystem wurden ermittelt, sowohl für FSRU als auch die FSRU mit LNG-Tankern.

Nachrichtlich: Bewegungen der Hochdrucksammelleitung sind ermittelt. Die Simulationsbewegungen liegen innerhalb des ermittelten maximalen Betriebsbereichs von 3 m. Im Hinblick auf die relativen Schiff-zu-Schiff-Bewegungen liegen alle Simulationsbewegungen innerhalb des ermittelten Betriebsbereichs von 2 m Schnellen und 1 m Versetzen.

Die TdV wird die Empfehlungen der Dynamischen Vertäustudie beachten:

- Die FSRU muss in der Lage sein, abzulegen, sobald eine Vorhersage der hergeleiteten Grenzbedingungen für das vorhandene Vertäusystem ergeht.
- Der Schiff-zu-Schiff-Betrieb-Betrieb muss eingestellt werden und der angelegte Tanker muss rechtzeitig ablegen, sobald die hergeleiteten Grenzbedingungen vorhergesagt werden.
- Es muss ein funktionsfähiges Vorhersagesystem für Umgebungsdaten (Wind, Wasserstände, Wellen und Strömungen) eingeführt werden, um rechtzeitig handeln zu können, wenn Grenzbedingungen erwartet werden.
- Zur Überwachung der Leinenlasten und damit auch die Vorspannung der Leinen sollte ein entsprechendes System eingerichtet werden. Es sollte stets eine Vorspannung von mindestens 7,5 % MBL (entspricht etwa 9 t Vorspannung) erreicht werden. Mit einer niedrigeren Vorspannung kommt es zu stärkeren Schiffsbewegungen und damit zu einer höheren Last auf das Vertäusystem.
- Sobald die zulässigen Bewegungsbereiche der tatsächlich verwendeten flexiblen Schläuche für die FSRU und zwischen FSRU und LNG-Tanker bekannt sind, sollten die angelegten Bewegungskriterien überprüft werden.
- Das Vertäusystem benötigt einen detaillierten Inspektionsplan: Da die FSRU permanent vertäut ist, unterliegen die Vertäuleinen und Fender einem höheren Risiko von Ermüdungsschäden. Zusätzlich zu den durchzuführenden Inspektionen sollte ein Wartungs- und Austauschplan für das Vertäusystem aufgestellt werden. Ziel ist, sicherzustellen, dass die Komponenten des Vertäusystems nicht zu stark verschleißern und damit weniger belastbar sind.

4.13.3 Nautische Risikoanalyse

4.13.3.1 Einleitung und Zielsetzung

Die TdV hat IMDC mit der Erstellung einer nautischen Risikoanalyse beauftragt. Hierin werden die unterschiedlichen nautischen Situationen beschrieben und einer Risikoanalyse unterzogen. Die ermittelten Risiken werden bewertet und es werden Maßnahmen zur Minimierung vorgestellt.

„14.02_Nautische Risikoanalyse_2018.05“

Die Studie zum nautischen Risiko gliedert sich in zwei Teile:

- 1) Verkehrsanalyse zur Quantifizierung des Risikos von Kollisionen und Anfahrungen im Zusammenhang mit der FSRU
- 2) Qualitative Risikobewertung zur Beurteilung der nautischen Risiken.

Ziele der nautischen Risikostudie sind:

- Bewertung des mit der Anfahrt an die FSRU und dem Ablegen von der FSRU verbundenen Risikos mittels einer qualitativen Risikobewertung
- Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eventueller Kollisionen zwischen vorbeifahrenden Schiffen und der FSRU
- Unterbreitung von Risikominderungsmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des nautischen Betriebs bei Bedarf.

Um die Ziele zu erreichen, wird folgender Ansatz angewandt:

- Bewertung der Fahrtrasse des LNG-Tankers;
- Bewertung der Manöverstrategie des LNG-Tankers;
- Identifizierung von Gefahren (Liste aller relevanten Unfallszenarien samt potenzieller Ursachen und Folgen);
- Risikobewertung (Beurteilung der Risikofaktoren);
- Unterbreitung von Risikokontrolloptionen (Ausarbeitung von Regulierungsmaßnahmen zur Kontrolle und Minderung der identifizierten Risiken).

4.13.3.2 Basisdaten

Als Basisdaten werden u.a. verwendet:

- Bathymetriedaten der Hauptfahrrienen
- Meteorologisch-ozeanographische Bedingungen, vgl. 4.11
- Schlepperkapazitäten in WHV
- Informationen zu Bestehende Fahrtrassen und Schifffahrtsvorschriften
- Planungsdaten zum Vorhaben (Anleger, Liegewanne, Zufahrt)
- Informationen zur FSRU, den LNG-Tankern
- Historische Daten zu Schiffsbewegungen

4.13.3.3 Bewertung der Fahrtrasse und der Manöverstrategie des LNG-Tankers

Die durchgeführte Bewertung im Hinblick auf das Manöver des LNG-Tankers vom Meer zur geplanten FSRU basiert auf Richtlinien und Gutachten. Zunächst wird der Bedarf an Unterstützung durch Schlepper geschätzt. Darauf folgt eine Bewertung der Fahrtrasse, und zuletzt eine Beurteilung der Einlauf- und Auslaufmanöver über die Tiefwasserfahrinne.

Die Hilfe von Schleppern ist erforderlich, um seegängige Tanker zu unterstützen, wenn die Geschwindigkeit unter die minimale Manövergeschwindigkeit von rund 4 Knoten fällt. Die Schlepper sind notwendig, um den LNG-Tanker beim Wenden und Anlegen neben der FSRU zu manövrieren. Für Soforthilfe für den LNG-Tanker während des Wendens und Anlegens entlang der Fender der FSRU sind Hochleistungsschlepper erforderlich. Besonders gut geeignet für derartige Hilfsmanöver sind Schlepper mit Azimut-Heckantrieb (ASD), Azimut-Traktorantrieb (ATD) oder Rotortug-Schlepper (Dreifach-Azimut-Antrieb), die mit Render-Recover-Winden ausgestattet sind.

Zum sicheren Manövrieren benötigt das Bemessungsschiff (FSRU) zwei ASD- oder ATD-80-tbp-Leinenschlepper, von denen einer vorne und der andere achtern befestigt ist. Eine weitere Möglichkeit besteht in der Verwendung eines 80-tbp-Rotortug-Leinenschleppers vorne und eines 68-tbp-ASD-Leinenschleppers achtern; dies hat sich auch bei den Simulationen mit dem Schiffsführungssimulator (Full-Mission-Bridge-Simulator) als ausreichend erwiesen.

Nachrichtlich: Der Schlepperdienst in Wilhelmshaven wird von mehreren Marinedienstleistern erbracht. Die im Hafen von Wilhelmshaven derzeit stationierten Schlepper sind unten aufgeführt. Die TdV bzw. die beteiligten Projektpartner sind derzeit in Gesprächen und Verhandlungen zur Erweiterung der Schlepperkapazitäten in Wilhelmshaven.

Tabelle 33: In Wilhelmshaven verkehrende Schlepper

Bezeichnung	Antrieb	Gesamtleistung	Pfahzug (tbp)	Bugstrahlruder	Max. Tiefgang
Bugsier 3	ATD	2 x 2050 kW	63 Tonnen	-	6,7 m
Bugsier 8	ATD	2 x 2249 kW	72 Tonnen	-	6,2 m
Corvin	ASD	2 x 2030 kW	71 Tonnen	-	5,4 m
Fairplay 31	ASD	5302 kW	90 voraus / 85 rückwärts	1 x 200 kW	6,3 m
Stella	Voith-Schneider	3690 kW	51 Tonnen	-	5,2 m
VB Emoe	Rotortug		Über 90 Tonnen	-	6,1 m
VB Bremen	Voith-Schneider		60 Tonnen	-	5,5 m
RT Pioneer	Rotortug		84/82 Tonnen	-	5,9 m

Bewertung der Fahrtrasse Jade/Fahrrinne.

Lotsenpflicht

Schiffe, die unter § 30 Abs. 1 Seeschiffsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO, s. u.) fallen, sind verpflichtet, den Revierlotsen bereits im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ (zwischen Feuerschiff „GB“ und Tonne „TG18“) an Bord zu nehmen. Der Lotse erreicht das Schiff auf einem Lotsenversetzboot. Je nach Wetterlage und/oder Anforderung kann der Lotse auch per Hubschrauber versetzt werden. Die Entfernung bei der Versetzung von der Lotsenstation zur FSRU, wie beträgt rund 41 Seemeilen wie in Abbildung 58 gezeigt.

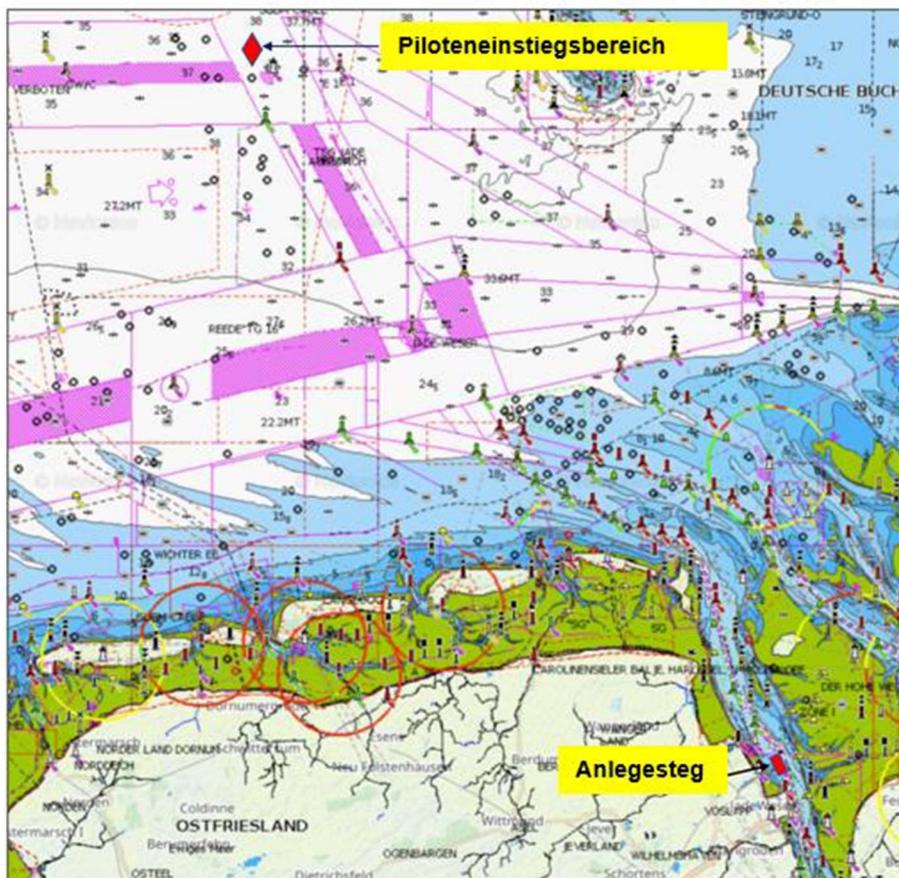


Abbildung 58: Überblick über die Fahrtrasse von der Lotsenstation zum Schiffsanleger

Trassenabschnitte

Die Fahrstrecke bis zum Anleger ist in sechs Trassenabschnitte eingeteilt. In der Risikoanalyse werden für jeden einzelnen Abschnitt die nautischen Randbedingungen und die darauf abgestimmte Manöverstrategie beschrieben. Dies beinhaltet u.A. Geschwindigkeit des LNG-Tankers, erforderliche Schlepperanzahl, -Typ und -Leistung, Drehpunkte und Manövrierradien.

Tabelle 34: Trassendetails

Trasse	Wangerooger & Olde-Ooge Rinne Tonne Nummer	Kurs über Grund	Entfernung NM	Min. Breite (m) bei SKN-17,6 m	Kurs über Grund	Radius NM
1	1	130–310°	1,6	300 – 600	014°	1
2	3/4 –15/16	116 - 296°	7,46	300	019°	1
3	15/16 –17/18	097- 277°	0,93	300 - 450	036°	0,9
	Olde-Ooge- Rinne Tonne Nummer					
4	17/18 –19/20	133 – 313°	1,38	660 – 730	032°	1
5	19/20 – 33/34	165 – 345°	6,47	300–430	019°	1
	Schillig-Reede Tonne Nummer					
6	33/34 – 41	146 – 326°	3,67	300	032°	1

Anfahrt und Anlegen

Der LNG-Tanker fährt aus südöstlicher Richtung an die FSRU heran. Alle vier Schlepper sind untereinander verbunden. Der LNG-Tanker wird in einem Abstand von etwa einer Schiffsbreite parallel zur FSRU über Grund angehalten.

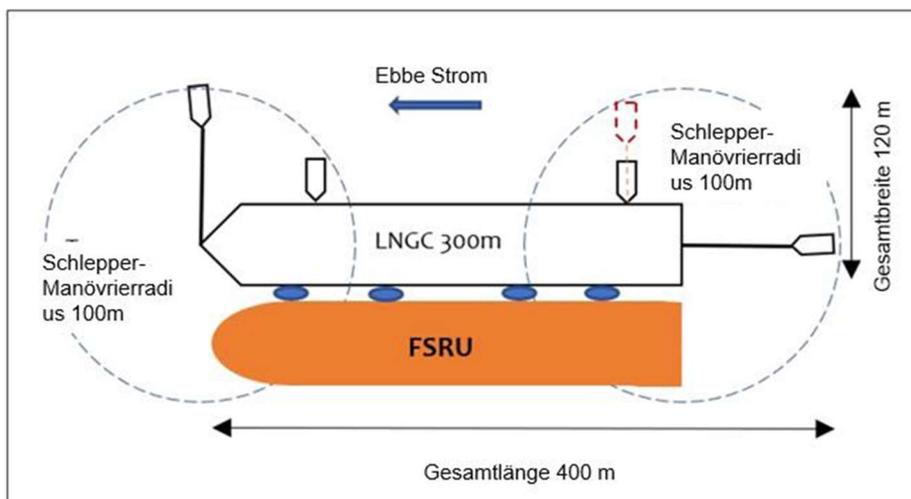


Abbildung 59: Schlepperkonfiguration beim Anlegen im Hafen entlang der FSRU in Ebbe

4.13.3.4 Methodik zur nautischen Risikobewertung

Die Risikobewertung erfolgt in Anlehnung zu Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) für formelle Risikoabschätzungen (formal safety assessment FSA). Innerhalb einer FSA werden alle möglichen Gefahren strukturiert und systematisch identifiziert und bewertet. Das Verfahren besteht im Wesentlichen aus fünf Schritten:

1. Identifizierung von Gefahren (Liste aller relevanten Unfallszenarien samt potenzieller Ursachen und Folgen),
2. Risikobewertung (Beurteilung der Risikofaktoren),
3. Risikokontrolloptionen (Ausarbeitung von Regulierungsmaßnahmen zur Kontrolle und Minderung der identifizierten Risiken),

4. Kosten-Nutzen-Bewertung (Bestimmung der Wirtschaftlichkeit von Risikokontrollmaßnahmen) und
5. Empfehlungen für die Entscheidungsfindung (Informationen über die Gefahren, die damit verbundenen Risiken und die Wirtschaftlichkeit alternativer Risikokontrollmaßnahmen).

Die Studie konzentriert sich auf die Risiken des LNG-Tankers, die mit dem Fahren von der und zur FSRU verbunden sind, und auf die Risiken von Kollisionen vorbeifahrender Schiffe mit der FSRU. In der vorliegenden Studie wurden die ersten drei FSA-Schritte durchgeführt, also eine Identifizierung von Gefahren, eine Risikobewertung und eine Evaluierung der Risikokontrolloptionen.

Nachrichtlich: Sicherheitsbetrachtungen und Risikoabschätzungen beim Betrieb der FSRU einschließlich dem Beladen von LMG sind Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Risikobewertung

Nach der Gefahrenidentifikation (HAZID) wurde eine Zuordnung der Häufigkeit ihres Eintretens vorgenommen. Zudem wurde die Schwere der Folgen bewertet. Mit der Häufigkeit und den Folgen lässt sich das Risiko bestimmen, das aus einer Gefahr herrührt. Die Einstufung der Gefahren erfolgte gemäß IMO- und PIANC-Richtlinien nach Häufigkeits- und Folgenklassen wie nachfolgend dargestellt.

Tabelle 35: Häufigkeitsklassen der Gefahren

A	B	C	D
In der Branche aufgetreten	Im Unternehmen aufgetreten oder mehr als einmal jährlich in der Branche	Am Standort aufgetreten oder mehr als einmal jährlich im Unternehmen	Mehr als einmal jährlich am Standort aufgetreten

Tabelle 36: Folgenklassen je Gefahrentyp

Schwere	Menschen	Sachen	Umwelt	Ruf
0	Keine Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Kein Schaden	Keine Beeinträchtigung	Keine Schädigung
1	Geringfügige Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Geringfügiger Schaden	Geringfügige Beeinträchtigung	Geringfügige Schädigung
2	Kleinere Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Kleinerer Schaden	Kleinere Beeinträchtigung	Begrenzte Schädigung
3	Größere Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Lokaler Schaden	Lokale Beeinträchtigung	Beträchtliche Schädigung
4	Einzelner Todesfall	Größerer Schaden	Größere Beeinträchtigung	Größere nationale Schädigung
5	Mehrere Todesfälle	Beträchtlicher Schaden	Erhebliche Beeinträchtigung	Erhebliche internationale Schädigung

Nachdem die beiden Skalen für Häufigkeit und Folge (Schwere) definiert sind, können die verschiedenen Szenarien ausgewertet und in einer Matrix veranschaulicht werden, siehe Tabelle 4-3. Anschließend werden die wichtigsten identifizierten Risiken eingehend untersucht, um Risikominderungsmaßnahmen zu ergreifen.

Tabelle 37: Matrix zur qualitativen Risikobewertung

Folge					Zunehmende Wahrscheinlichkeit			
Schwere	Menschen	Sachen	Umwelt	Ruf	A	B	C	D
0	Keine Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Kein Schaden	Keine Beeinträchtigung	Keine Schädigung	Für kontinuierliche Verbesserung sorgen			
1	Geringfügige Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Geringfügiger Schaden	Geringfügige Beeinträchtigung	Geringfügige Schädigung				
2	Kleinere Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Kleinerer Schaden	Kleinere Beeinträchtigung	Begrenzte Schädigung	Risikomindernde Maßnahmen einbeziehen			
3	Größere Verletzung oder gesundheitliche Folgen	Lokaler Schaden	Lokale Beeinträchtigung	Lokale Schädigung				
4	Einzelner Todesfall	Größerer Schaden	Größere Beeinträchtigung	Größere nationale Schädigung	Screening-Kriterien verfehlt			
5	Mehrere Todesfälle	Beträchtlicher Schaden	Erhebliche Beeinträchtigung	Erhebliche internationale Schädigung				

Die in der Matrix dargestellten Farben werden in der Risikobewertung mittels der Risk Assessment Matrix (RAM) in der Studie verwendet. Für Risiken mit der Einstufung „gelb“ (mittel) werden risikomindernde Maßnahmen beschrieben. Hohe Risiken (rot) wurden keine festgestellt.

4.13.3.5 Gefahrenidentifikation (HAZID)

Die Risikoanalyse wurde für folgende, wesentliche Manöverschritte durchgeführt:

- A. Fahrt vom Lotseneinstieg zum Jadezugang
- B. Versetzung durch Jade/Fahrinne
- C. Wenden
- D. Anfahrt an Liegeplatz
- E. Anlegen an FSRU
- F. Ablegen und Klarmachen der FSRU
- G. Risiko einer Anfahrung durch vorbeifahrende Schiffe beim Anlaufen des Anlandeterminals 2 der HES bzw. beim Verlassen

Die in der HAZID (Hazard Identification) ermittelten Gefahren sind tabellarisch dargestellt. Mögliche Ursachen, Folgen beim Eintritt und Minderungsmaßnahmen sind aufgeführt. Tabelle 38 zeigt ein Beispiel für Manöverschritt D.

Tabelle 38: HAZID für Anfahrt an den Liegeplatz

Nr.	Art des Versagens	Ursache	Folge	Minderung
D1	Position und Bewegung nicht gut unter Kontrolle	Fehleinschätzung verfügbarer Informationen Verlust der Lagekenntnis	Abseits vorgesehener Trasse zur FSRU-Position	Zu vorgesehener Position zurückkehren Schiffsposition und -geschwindigkeit überwachen. PPU-Prognosemodus verwenden
D2	Schlepperausfall	Schlepper nicht unter Kontrolle	Schlepper kann nicht unterstützen	Anfahrtsmanöver abbrechen und an sicheren Ort fahren Anmerkung: Schlepper müssen wie ausgelegt
D3	Brechen der Schleppleine	Hohe Belastung auf Schleppleine	Schlepper kann nicht unterstützen	Anfahrt abbrechen. Schlepperkapitän schulen. Anmerkung: Unwahrscheinlich bei ASD-Schleppern (Schleppleine an Spannwinde)
D4	Versagen der Schlepperkommunikation	Keine Funkverbindung mit Schleppern.	Keine Kommunikation	Ersatzvorrichtung oder Schiffspfeife verwenden
D5	Instrumentenausfall	Technisches Versagen	Verlust der genauen Positionsbestimmung Abseits vorgesehener Trasse	Verfügbare Geräte verwenden, tragbares Gerät des Lotsen oder ECDIS. Falls nicht präzise, Vorgang abbrechen
D6	Ausfall des Hauptmotors/-ruders	Technisches Versagen	Schiff nicht unter Kontrolle	Manöver abbrechen und an sicheren Ort fahren. Schiff unter Schlepperkontrolle

4.13.3.6 Risk Assessment Matrix (RAM)

Für alle in der HAZID ermittelten Gefahren erfolgt die Einstufung der Einzelrisiken gemäß der oben beschriebenen Methode. Die Darstellung erfolgt tabellarisch in einer Risk Assessment Matrix. Nachfolgend ein Beispiel für Wenden, Anfahrt zum Liegeplatz und Anlegen.

Tabelle 39: Risikobewertungsmatrix für Wenden, Anfahrt zum Liegeplatz, Anlegen

Nr.	Art des Versagens	Wahrscheinlichkeit	Menschen	Sachen	Umwelt	Ruf	Punktzahl
C1	Wenden zu früh oder zu spät eingeleitet	C	0	2	2	2	
C2	Positionierungs- oder Orientierungsfehler	C	0	2	2	2	
C3	Brechen der Schleppleine vorwärts/achtern	A	3	2	2	2	
C4	Schlepperausfall	A	1	2	2	2	
C5	Versagen der Schlepperkommunikation	A	0	1	1	1	
C6	Instrumentenausfall	A	0	0	0	0	
C7	Ausfall des Hauptmotors/-rulers	A	1	3	3	2	
D: Anfahrt an Liegeplatz							
D1	Position und Bewegung nicht gut unter Kontrolle	B	0	4	3	3	
D2	Schlepperausfall	A	1	3	3	3	
D3	Brechen der Schleppleine	A	1	2	2	2	
D4	Versagen der Schlepperkommunikation	A	0	1	1	0	
D5	Instrumentenausfall	A	0	0	0	0	
D6	Ausfall des Hauptmotors/-rulers	A	1	3	3	2	
E: Anlegen							
E1	Position und Bewegung nicht gut unter Kontrolle	B	0	4	3	3	
E2	Ausfall des Seitenschleppers	B	0	2	2	1	
E3	Ausfall des Schleppers an der Schleppleine	A	0	3	3	3	
E4	Schlepp- oder Schiffsleine im Propeller	B	0	3	3	2	
E5	Ausfall des Leinenwerfers (Vertäuboot nicht betriebsbereit)	A	0	1	1	1	
E6	Versagen der Schlepperkommunikation	A	0	1	1	0	
E7	Versagen von Winden oder Leinen	A	0	1	1	0	

Als größte Risiken wurden identifiziert:

1. Position abseits der Trasse aufgrund von Wind/Strömung/Wellendrift während Versetzung durch Fluss (B3);
2. Positionierungs- oder Orientierungsfehler beim Wenden des LNG-Tankers (C2);
3. Schlechte Positions- und Bewegungskontrolle beim Anlaufen des FSRU-Liegeplatzes (E1);
4. Verfangen der Schlepp- oder Schiffsleine beim Anlegen im Propeller (E4).

Diese Risiken und mögliche Minderungsmaßnahmen werden in Abschnitt 6 in „14.02_Nautische Risikoanalyse_2018.05“ näher erörtert.

4.13.3.7 Kollisionsrisikoanalyse

Einleitung und Methodik

Die Errichtung von Offshore-Anlagen und dauerhaft vertäuten Anlagen, wie einer FSRU, die sich in stark befahrenen Schiffsverkehrsregionen wie Küstennähe oder Häfen befinden, macht eine quantitative Kollisionsrisikoanalyse erforderlich. Die FSRU in Wilhelmshaven wird möglichen Driftkollisionen oder Kollisionen unter Motor durch vorbeifahrende Schiffe ausgesetzt sein. Daher wird eine probabilistische Kollisionsrisikoanalyse durchgeführt. Dies erfolgt unter Verwendung des für FSRUs genutzten Softwaretools IWRAP MKII kombiniert mit einer Datenbank mit automatischem Identifikationssystem (AIS). Das Programm IWRAP ist ein Modellierungstool, das für die maritime Risikobewertung verwendet wird. Hiermit lässt sich die Häufigkeit von Kollisionen und Grundberührungen in einer bestimmten Wasserstraße abschätzen, basierend auf dem anzutreffenden Verkehrsaufkommen, der Route und der Bathymetrie. Betrachtet werden:

1. Kollision unter Motor
 - Schiffe, die den üblichen und direkten Schifffahrtswegen folgen. Aufgrund der Ungenauigkeit ihrer Navigation und/oder der zur Verfügung stehenden meteorologischen und hydrologischen Daten weisen Schiffe, die einen bestimmten Kurs verfolgen, eine gewisse laterale Verteilung auf.
 - Schiffe, denen es nicht gelingt, ihren Kurs an einem Wegpunkt zu ändern
2. Driftkollision
 - Zu einer Driftkollision kann es kommen, wenn bei einem Schiff der Antrieb oder die Steuerung ausfällt, und das Schiff unter dem Einfluss von Wind und Wellen auf die FSRU zutreibt.
 - Derartige Kollisionen treten am wahrscheinlichsten bei Extremwetterverhältnissen auf.

Tabelle 40: Driftparameter

Parameter		Werte von der IALA
Stromausfall-Häufigkeiten	Ro/Ro-Transporte und Passagierschiffe	0,1 pro Jahr
	Sonstige Schiffe	0,75 pro Jahr
Driftgeschwindigkeit		1,00 Knoten
Ankerwahrscheinlichkeit		0,7

Schiffsverkehrsanalyse

Wie bereits in 4.4.5 beschrieben, beruhen die Schiffsverkehrsdaten, die als Input für die Schiffsverkehrsanalyse verwendet werden, auf AIS-Daten. Bei der Verkehrsmodellierung wird die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu einer gedachten Mittellinie von Trassenabschnitten mathematisch beschrieben. Mittels von statistischen Methoden werden Eintrittswahrscheinlichkeiten für bestimmte Kollisionsereignisse berechnet.

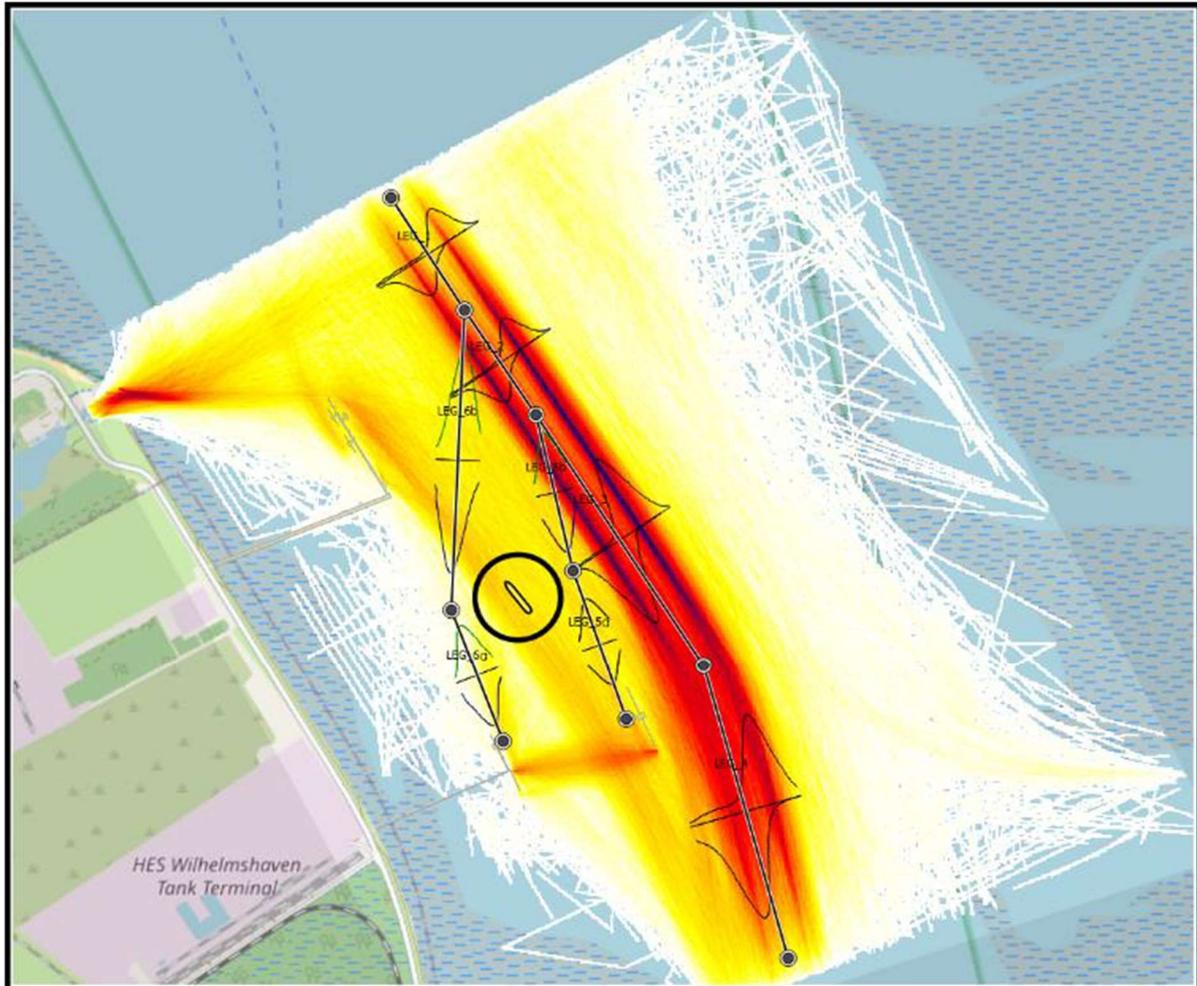


Abbildung 60: Identifizierte Routen und deren Verkehrsverteilung

Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse der Kollisionsrisikoanalyse für die vorgesehene FSRU und das Eindringrisiko eines Schiffes in die Sperrzone (300-m-Umkreis) sind im Bericht beschrieben. Diese Wahrscheinlichkeiten wurden unter der Annahme berechnet, dass keine Risikominderungsmaßnahmen umgesetzt sind. Insofern handelt es sich um konservative Schätzungen. Das Hauptrisiko einer Kollision mit der FSRU geht von driftenden Schiffen aus und beträgt 0.00213 Vorfälle/Jahr was einem Wiederholungswert von ca. 470 Jahren entspricht.

Derartige driftende Schiffe gehören hauptsächlich zu den Kategorien der Unterstützungsschiffe und der sonstigen Schiffe. Diese beiden Schiffstypen machen ca. 73 % des geschätzten Risikos von Kollisionen mit der FSRU aus.

Gemäß der Häufigkeitsanalyse besteht im Untersuchungsgebiet ein geringes Risiko einer Kollision eines Schiffes mit der FSRU. Verkehr zwischen dem künftigen Anlandeterminal und der Küste sollte ausschließlich außerhalb der Sperrzone stattfinden.

4.13.3.8 Empfehlungen und Fazit

Die Empfehlungen der nautischen Risikoanalyse werden von der TdV bei der Planung und dem Betrieb berücksichtigt und umgesetzt:

- Verpflichtende Verwendung eines tragbaren Lotsengeräts (PPU) während Fahrwasserversetzungen und Wendemanövern. PPU sind unabhängige Quellen für Navigationsdaten. Die Verwendung dieser Geräte bietet den Lotsen nicht nur zusätzliche Informationen, sondern kann auch zur Verbesserung der Sicherheits-, Effizienz- und Betriebsparameter beitragen.
- Die Praktik der Passagenplanung muss angewandt werden. Schulungen in Marine Resource Management (MRM bzw. BRM) tragen zu optimaler Brückenkommunikation und -management bei.
- Verpflichtende Verwendung eines tragbaren Lotsengeräts (PPU) während Liegeplatzanfahrten und Anlegemanövern. Der „Docking“-Modus der PPU verbessert die Übersicht über das Anfahren der und Anlegen an der FSRU.
- Den Lotsen müssen genaue Strömungs- und Wetterinformationen vorliegen. Für die Liegeplatzanfahrten und Anlegemanöver könnte es auch eine Option sein, die FSRU mit einem Anleghilfssystem mit Echtzeitinformationen auszustatten.
- Während des Anlegemanövers sollte der Motor bei Strömung von achtern nicht im Rückwärtsgang laufen. Zum Anhalten des LNG-Tankers während des Anlegens über Grund muss der Heckschlepper verwendet werden.
- Verkehr zwischen dem künftigen Anlandeterminal und der Küste sollte möglichst untersagt werden. Zumindest darf er nur außerhalb der Sperrzone stattfinden. Schiffe, die das innere Anlandeterminal 2 der HES mithilfe von Schleppern anlaufen, müssen an diesen befestigt sein, bevor sie die Sperrzone um die FSRU bzw. den LNG-Tanker passieren

FAZIT

Angesichts der vorgenannten Minderungsmaßnahmen sind die verbleibenden Risiken „so niedrig, wie vernünftigerweise praktikabel“ (As Low As Reasonably Practicable, ALARP).

4.13.4 Nautitec Echtzeitsimulationsfahrt

In Abstimmung mit dem WSA hat die TdV weitere Echtzeitsimulationen beauftragt. Zu diesem Zweck wurde eine Simulation am Schiffsführungssimulator der Nautitec GmbH & Co.KG in Leer durchgeführt, um die Planungen für das Anlaufen des neuen Liegeplatzes für die FSRU und später für LNG-Tanker bis zur Q-Max Größe auf ihre Realisierbarkeit und Zweckmäßigkeit hin zu überprüfen.

Aufgrund der Lage der benachbarten Terminals von Vynova und HES war auch zu prüfen, ob die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs von- und zu diesen Anlagen durch das beantragte Vorhaben gestört werden.

„14.03_Nautitec Präsentation Simulationsläufe Final“

„14.04_Nautitec Abschlussbericht Simulationen“

4.13.4.1 Studie 2020

Im Zuge einer vorangegangenen Studie für ein FSRU-Projekt in unmittelbarer Nähe wurden am 11.06.2020 vier Simulationsläufe bezüglich des Befahrens des Jade Reviers mit LNG-Tankern durchgeführt.

Die wichtigsten Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

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 zweischiffiger Begegnungs- und Überholverkehr erscheint grundsätzlich möglich, wobei für die Umfahrung von Minsener Oog gewisse Beschränkungen bereits jetzt bestehen.

Die hier gewonnenen Erkenntnisse haben sich in der Praxis nach Bericht des WSA Wilhelmshaven und der Lotsen der Lotsenbrüderschaft Weser 2/Jade bestätigt. Aus diesem Grund kann die erneute Betrachtung der Problematik im Detail für den vorliegenden Bericht entfallen.

4.13.4.2 Studie im Februar 2023

Im Februar 2023 wurden an 5 weiteren Tagen insgesamt 34 Simulationläufe durchgeführt. Hierbei wurden bei unterschiedlichen Wetterlagen und Stromverhältnissen folgende Szenarien simuliert:

- An- und Ablegemanöver mit der FSRU
- An- und Ablegemanöver von LNG-Tankern an der FSRU
- Notmanöver (Maschinenausfall, Schlepperausfall)
- Evakuierung der FSRU Richtung Deutsche Bucht bei extremer Wetterlage

Hierzu wurde das Seegebiet der Jade im Schiffsführungssimulator des Auftragnehmers entsprechend den Vorgaben der TdV und mittels Peilplänen des WSA neugestaltet.

Ergebnisse:

Die durchgeführte Simulation bestätigt die grundsätzliche Machbarkeit des beantragten Vorhabens.

- Erwartungsgemäß verliefen die Läufe mit FSRU und Q- Max zur FSRU sicher und leicht.
- Die Verlegung der Zufahrt zu den Anlegern der HES (2 & 3) ist problemlos machbar.
- Manöver zur HES 1A sind problemlos durchführbar.
- Der zurzeit benutzte Zufahrtskorridor zu den Anlagen HES 2 & 3 verschiebt sich in Richtung des Vynova- Anlegers. Die Durchfahrt ist in der geplanten Konfiguration unter Beachtung der jeweiligen Sicherheitszonen jederzeit möglich.
- Infolge der Praxis, große LNG- Tanker jeweils 2 Stunden vor Hochwasser durch die Hafenslots anzunehmen werden Fragestellungen hinsichtlich der Verfügbarkeit einer genügenden Anzahl von Schleppern in Wilhelmshaven aufgeworfen. Es entstehen zeitgleiche Reedezeiten mit Anläufen zum Anleger der Firma UNIPER
- In der Praxis werden keine Anlegemanöver bei Ebbstrom durchgeführt. Dennoch wurden solche Fälle im Sinne von „Worst-Case-Szenarien“ in der Simulation durchgeführt.
- Die Auslegung des Mooringsystems auf dem geplanten Schiffsanleger sieht ein Evakuieren des Liegeplatzes durch die FSRU bei Windstärken von Bft 9 – 10 vor. Eine Evakuierung in Richtung Deutsche Bucht mit der kritischen Umfahrung von Minsener Oog sollte durch ein Ankern in Nähe des Anlegers ersetzt werden.
- Es wird empfohlen, die jetzige Fahrwassertonne 41 zu verlegen und als Tonne 39 neu auszulegen.
- Die vor dem HES-Anleger 2 & 3 liegende Kardinaltonne stellt kein Hindernis für die durch den Bau des Anlegers für die FSRU veränderte Manöverstrategie dar.
- Die verbliebene Tonne zur Kennzeichnung einer Muschelbank in der Nähe des Vynova-Anlegers sollte in Form einer Leuchttonne erhalten werden, da sie den Lotsen als optischer Orientierungspunkt dient.
- Die Kennzeichnung des geplanten Anlegers wird in einem noch vorzulegenden Beleuchtungskonzept näher erläutert. Da im Gegensatz zur Vynova die Anlage beiderseitig umfahren wird, wird schon jetzt die Installation eines Nebelsignals empfohlen. Ein entsprechender Entwurf zur Kennzeichnung der Anlage findet sich in der Studie.

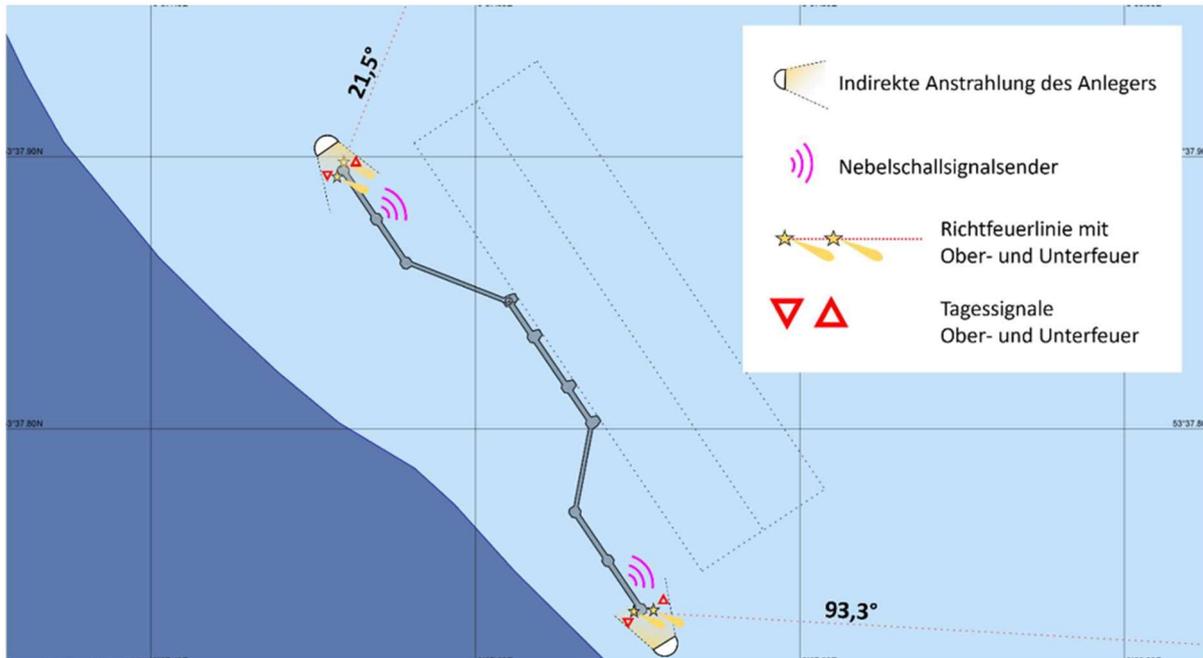


Abbildung 61: Vorschlag für ein Beleuchtungskonzept

Tag 2 – Lauf 6a - Einlaufen NAUTITEC

Pilot

1 2 3 4 5

Tug master

1 2 3 4 5

Q-max (Länge 380m, Tfg: 12,10m)

Schiff: LNG 13

Evaluation	
Laufzeit	00:40
Ergebnis plausibel	ja
Übungsziel erreicht	ja
Limit	nein

Umweltbedingungen	
Wind	ESE 6/7 (30kn)
Strom	343° 0,2 kn
Tide	Start 3,0m
Wellenhöhe	Windsee: 0,2m Schwell: -

Schlepperkonfiguration (80%)		Kriterien	
Vorschlepper	Rotor 1 (BP 80t)	Ausgerichtet	75m
Achterschlepper	ASD 7 (BP 67t)	Kursdifferenz	1°
Autotugs	ASD 2 (BP 80t)	Annäherung	0,1 kn

Anmerkungen:
 Maschine Q- Max läuft zeitweilig auf 80%, Lotsen raten 4 wegen des Maschineneinsatzes.
 Bug verlässt zeitweilig den Einlauftrichter.

Abbildung 62: Beispiel 1 Nautitec Simulationsfahrt

Tag 3 – Lauf 9a

Schlepperkonfiguration (80%)		Kriterien	
Vorschlepper	Rotor 1 (BP 80t)	Ausgerichtet	75m
Achterschlepper	ASD 7 (BP 67t)	Kursdifferenz	1°
Autotugs	ASD 2 (BP 80t)	Annäherung	0,1 kn

Anmerkungen:
Anlaufgeschwindigkeit mit 9kn zu hoch; Schiff teils außerhalb des Anlauftrichters.
Ebbmanöver sind nicht empfehlenswert.

Kvaerner Moss	
Schiff	LNG 1

Evaluation	
Laufzeit	00:38
Ergebnis plausibel	ja
Übungsziel erreicht	nein
Limit	nein

Umweltbedingungen	
Wind	ESE 6/7 (30kn)
Strom	350° 0,2 kn
Tide	Start 3,0m
Wellenhöhe	Windsee: 0,2m Schwell: -

Abbildung 63: Beispiel 2 Nautitec Simulationsfahrt

Tag 3 – Lauf 19, Ablegen HES 2

Schlepperkonfiguration (80%)		Kriterien	
Vorschlepper	Rotor 1 (BP 80t)	Ausgerichtet	75m
Achterschlepper	ASD 7 (BP 67t)	Kursdifferenz	1°
Autotugs	nil	Annäherung	0,1 kn

Anmerkungen:
Stromrichtung und -Stärke nach Angabe der Lotsen, da in der Praxis abweichend von der Datenbank der BAW!
Fahrtreduzierung in Höhe Kardinaltonne um den Windeinfluß besser beurteilen zu können.
Grounding Effekte des Simulators trotz ausreichender Wassertiefe (nicht relevant für die Auswertung).
Außergewöhnlich großes Fahrzeug für die HES 2 Anlage. Verhalten etwas schwerfälliger im Verhalten als erwartet.

Chemikalentanker (150m T=8,5m)	
Schiff	

Evaluation	
Laufzeit	00:24
Ergebnis plausibel	ja
Übungsziel erreicht	ja
Limit	nein

Umweltbedingungen	
Wind	W 8 (38kn)
Strom	163° 2,5 kn
Tide	Start 3,0m
Wellenhöhe	Windsee: 0,2m Schwell: -

Abbildung 64: Simulation Zufahrt zum HES Anleger 2/3

4.14 Schalltechnische Beurteilung Bau und Schallschutzkonzept

4.14.1 Einleitung

In Kapitel „15 Schalltechnische Beurteilung Bau“ der Antragsunterlagen werden die zu erwartenden Schallemissionen in der Bauphase des Vorhabens beschrieben. Hierzu hat die TdV die Müller-BBM Industry Solutions GmbH und die ITAP GmbH mit der schalltechnischen Beurteilung für Luft- und Unterwasserschall beauftragt bei der Errichtung beauftragt. Die Berichte sind den Antragsunterlagen unter:

„15.01_Unterwasserschall Rammarbeiten_M172921_06_BER_4D“

„15.02_Geräuschimmissionsprognose Bau_M172921_09_BER_2D“

„15.04_Ergänzung Geräuschimmissionsprognose für die Errichtungsphase_Ponton_M172921_12_NOT_1D“

„15.05_Unterwasserschallprognose Rammarbeiten Ponton-Anlage“

beigefügt. Alle maßgeblichen Grenzwerte für Unterwasserschall und Luftschall werden in der Errichtungsphase eingehalten. Für die Einhaltung der Unterwasserschallgrenzwerte beim Rammen der Monopiles sind umfangreiche Schallminderungsmaßnahmen erforderlich, die ausführlich im durch IMDC erstellten Dokument „15.03_Schallschutzkonzept_2050.04“ beschrieben sind. Für die Einhaltung der Unterwasserschallgrenzwerte beim Rammen der Ponton-Pfähle sind keine Schallminderungsmaßnahmen erforderlich. Das gilt auch für die Vergrämungsmaßnahmen. Um die Umweltauswirkungen zu minimieren, plant die TdV einen sanften Anlaufprozess in Kombination mit einer Umweltbaubegleitung (UBB). Eine Kontrollmessung im Rahmen der Umweltbaubegleitung wird während der Rammung des ersten Pontonpfahls durchgeführt werden. Weitere Details siehe „15.05_Unterwasserschallprognose Rammarbeiten Ponton-Anlage“.

4.14.2 Beurteilung Luftschall

Die Immissionsgrenzwerte zum Luftschall werden eingehalten. Dies betrifft alle Baumaßnahmen zur Erstellung des Vorhabens einschließlich dem Einbringen von Baggergut an der Klappstelle, sowie die Installationsarbeiten der Ponton-Anlage und die parallelen Arbeiten, die in Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben durchgeführt werden.

4.14.3 Schallschutzkonzept zur Einhaltung der Unterwasserschallgrenzwerte Monopiles

Bei der Durchführung der Rammarbeiten der Monopiles werden umfangreiche Schallminderungsmaßnahmen durchgeführt, um die Einhaltung der Grenzwerte für Unterwasserschall zu unterschreiten. Die TdV wird die Einhaltung durch ein schalltechnisches Monitoring durch einen unabhängigen Fachgutachter im Rahmen der Umweltbaubegleitung überwachen lassen.

Das „Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept)“ des Bundesministeriums für Naturschutz, Umwelt- und Reaktorsicherheit dient hierzu als Basis. Es werden außerdem die besonderen Umgebungsbedingungen in der Jade berücksichtigt, die einen Einfluss auf die Wirksamkeit der Minderungsmaßnahmen haben können. Dazu gehören insbesondere: Wassertiefe, Strömungsgeschwindigkeit und Bodenbeschaffenheit.

Die TdV hat dazu in Zusammenarbeit mit IMDC, den ausführenden Baufirmen und weiteren Experten ein Schallschutzkonzept für die Rammarbeiten erstellt. Das Konzept ist in Kapitel „15 Schalltechnische Beurteilung Bau“ der Antragsunterlagen unter „15.03 Schallschutzkonzept_2050.04“ beigefügt. Das Konzept beinhaltet:

organisatorische Maßnahmen:

- Vergrämungsmaßnahmen, kurz vor den Rammarbeiten mittels FaunaGuard (Akustische Abschreckungsvorrichtung). Basierend auf Erfahrungen im Offshore-Bereich können Schweinswale mit dieser Art der Vergrämung in Entfernungen von bis zu 1,5 km sicher vergrämt werden.
- Sanftanlaufverfahren, um unbeobachtete Meeressäuger dazu zu bewegen, den Bereich der Rammarbeiten zu verlassen,

technische Maßnahmen:

- Einsatz von doppelten großen Druckluftblasenvorhängen (engl. Double Big Bubble Curtain DBBC) um jeweils zwei zu rammende Monopiles,
- An die Strömungs- und Bauverhältnisse angepasste Spezifikation der Druckluftblasenvorhänge in Bezug auf Größe, Lage, Abstände und Luftmenge,
- Angepasste Betriebsführung des hydraulischen Rammhammers,

Überwachungsmaßnahmen:

- kontinuierliche Messung und Überwachung des Unterwasserschalls während der Rammarbeiten,
- Kontrolle im Rahmen der Umweltbaubegleitung.

Die Minderungsmaßnahmen reichen aus Sicht der Experten für die Einhaltung der Grenzwerte aus. Für den Fall, dass der Unterwasserschall die Schwellenwerte nahezu erreicht, sind zusätzliche Maßnahmen zur Schallminderung vorgesehen:

zusätzliche Maßnahmen 1:

- Vergrößerung des Durchmessers des Druckluftblasenvorhang,
- Einsatz eines zusätzlichen Luftblasenschlauch als Membrane BBC. Ein Membrane BBC erzeugt besonders feine Luftblasen und erhöht dadurch die Dämpfungswirkung,

weitere zusätzliche Maßnahmen 2:

- bei hohen Strömungsgeschwindigkeiten besondere Berücksichtigung in der Reihenfolge der zu rammenden Pfähle innerhalb des DBBC. Der Pfahl mit dem größten Abstand zum Vorhang wird zuerst gerammt.
- Nutzung geeigneter Zeitfenster mit niedriger Strömungsgeschwindigkeit (Nutzung Umkehrpunkte bei der Tidenströmung).

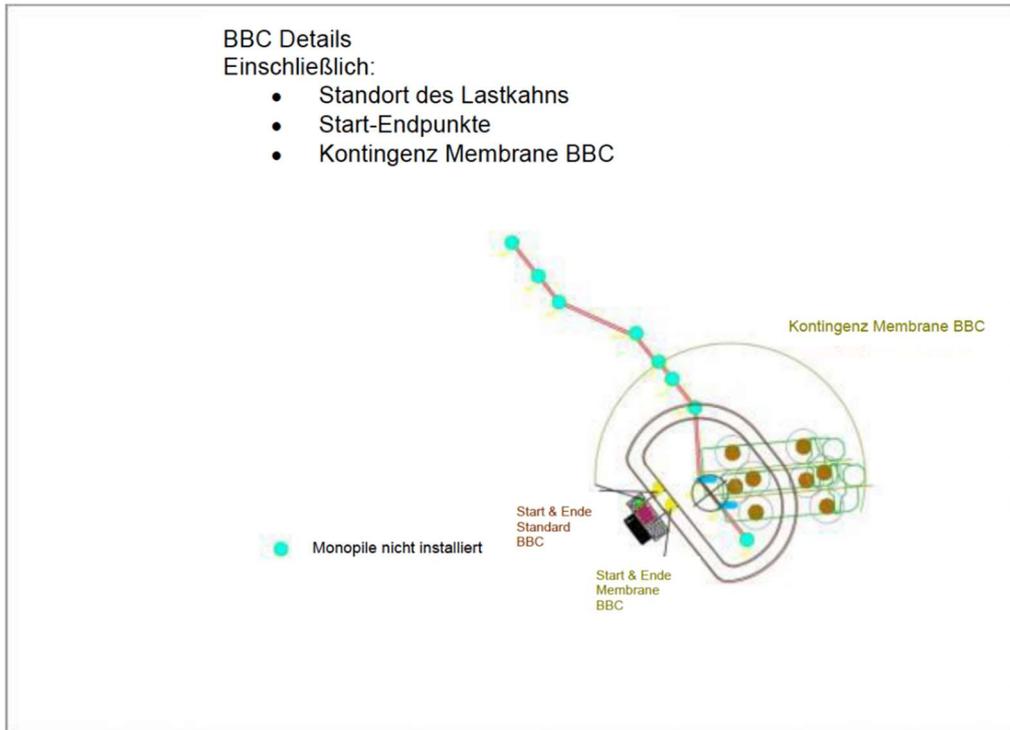


Abbildung 65: BBC-Details mit drittem Membranschlauch als Schallminderung (Jaeger Maritime Solutions, 2023)

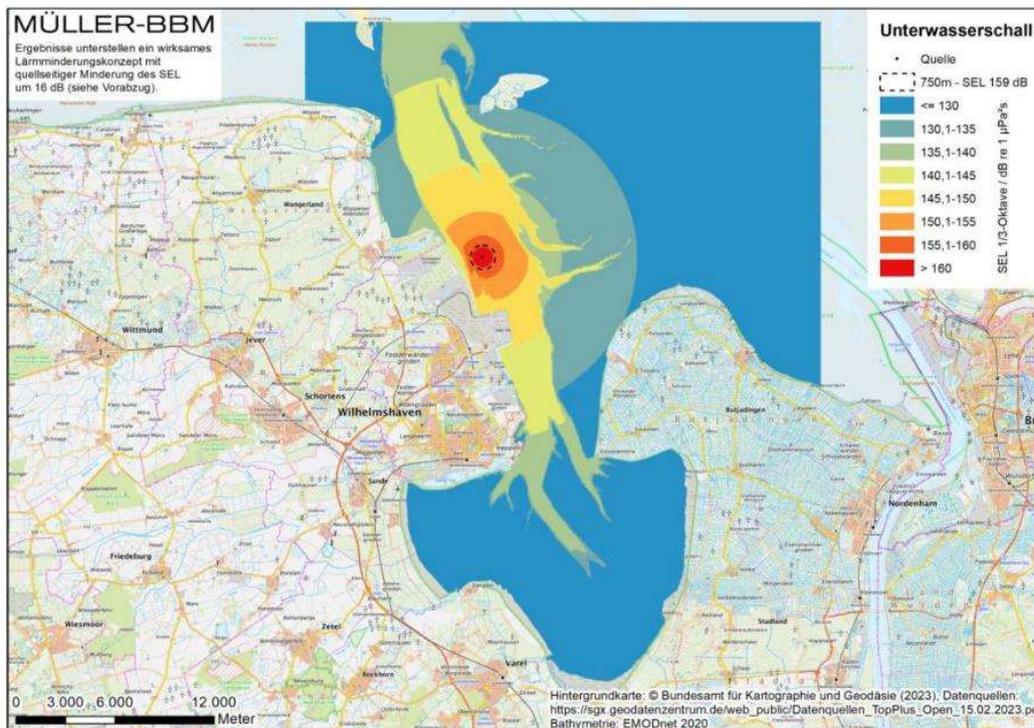


Abbildung 66: Immissionsprognose für Dalbengründung $D = 4,5\text{ m}$ Minderung SEL - 16dB



Abbildung 67: Beispiel 1 Schallminderungsmaßnahme Druckluftblasenvorhang

4.15 Schalltechnische Beurteilung Betrieb (nachrichtlich)

Die beim Betrieb der Anlage entstehenden wesentlichen Emissionen für Luft- und Unterwasserschall gehen von der FSRU aus und sind dem BImSchG-Verfahren zuzuordnen. Alle gesetzlichen Grenzwerte im Betrieb werden eingehalten. Nachrichtlich sind die Ergebnisse der schalltechnischen Beurteilung den Unterlagen beigefügt. Siehe „16.01_Geräuschimmissionsprognose Luft Betrieb_M172921_02_BER_1D“ und „16.02_Prognose des Unterwasserschalls Betriebsphase_M172921_05_BER_1D“.

4.16 Sonstige Immissionen

Vom Betrieb des Schiffsanlegers gehen keine wesentlichen weiteren Emissionen aus. Emissionen aus dem Betrieb der FSRU sind Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens und werden dort beschrieben. Nachrichtlich wurde der Immissionstechnischer Bericht „17.01_Immissionsschutztechnischer Bericht_LS17687.1_03“ und die lichttechnische Untersuchung der Müller-BBM Industry Solutions GmbH unter „17.02_Lichttechnische Untersuchung_M175357_02_Ber_1D“ dem Antrag beigefügt.

4.17 Monitoring

4.17.1 Allgemeines

Die TdV wird Maßnahmen zum Monitoring insbesondere der hydromorphologischen Auswirkungen durchführen.

4.17.2 Datenerhebung und Nullmessungen

Im Rahmen der Planung und Ermittlung der Rahmenbedingungen hat die TdV verschiedene Datenerhebungen und Messungen zur Beurteilung des Zustandes im Plangebiet durchgeführt. Hierzu gehören

- Literaturrecherche zu Umweltbedingungen
- Bathymetrie/Peilungen
- Sedimentanalysen
- Strömungs- und Schwebstoffanalysen
- Geotechnische Untersuchungen

Vor Beginn der Ausbaggerungsarbeiten zur Herstellung der Liegewanne, des Zufahrtbereiches und des Wendebeckens werden weitere Peilungen im Plangebiet in Abstimmung mit dem WSA und den zuständigen Behörden durchgeführt.

4.17.3 Maßnahmen am Anleger

- Um das Risiko zu mindern, dass der Kolkchutz der Dalben durch die an der FSRU zu erwartenden Kolkbildung beschädigt werden kann, wird eine Überwachungskampagne (bathymetrische Vermessung) durchgeführt, um das Ausmaß des Kolks zu beurteilen und entsprechend zu handeln (z. B. Verfüllung).
- Unmittelbar nach dem Bau werden im Abstand von zwei Wochen bis zu einem Monat Vermessungen durchgeführt. Sollte sich herausstellen, dass die lokale Kolkbildung und die Sedimentation relativ stabil sind, kann dieser Abstand verlängert werden.
- Im Rahmen der Maßnahmen in der Zufahrt erfolgt mindestens eine halbjährliche Überwachung des Kolk schutzes am Anleger. Dies soll, soweit möglich, in Verbindung mit den Maßnahmen in der Zufahrt erfolgen.

4.17.4 Maßnahmen in der Zufahrt

- Die Simulation zu den morphologischen Auswirkungen zeigt in der Nähe der Böschungen und durch die Wanderung von Sanddünen mitunter sehr ungleichmäßige Sedimentationen innerhalb der Zufahrt und des Wendebeckens.
- Zur Überwachung der Sedimentation und der Einhaltung erforderlichen Mindesttiefen erfolgt eine regelmäßige bathymetrische Vermessung. Dabei werden insbesondere Bereiche ermittelt, bei denen mit einer Unterdeckung in naher Zukunft zu rechnen ist.
- Auf Basis der Empfehlungen der in Abschnitt 4.2 der Studie "21.01_Morphologische Studie Abschlussbericht_2015.07" in Kapitel 21 der Antragsunterkagen, wird eine Messung nach Abschluss der Arbeiten sowie eine halbjährliche Kontrollkampagne durchgeführt.
- Als maximal zulässiger Wert für die Sedimentation wird 0,5 m zu Grunde gelegt. Dieser Wert ergibt sich aus der minimalen Baggertiefe von – 14,50 mSKN und der nautisch erforderlichen Mindesttiefe von –14,00 mSKN.
- In der Morphologische Studie wird ein Überwachungsbereich des Wendebeckens plus eine Zone von 100 m um das Wendebecken herum empfohlen.

4.17.5 Maßnahmen außerhalb der Zufahrt und des Wendebeckens

- Zur Überwachung der hydromorphologischen Auswirkungen im Wirkraum außerhalb der Zufahrt und des Wendebeckens wird die TdV sich mit der Planfeststellungsbehörde und den zuständigen Fachbehörden abstimmen. Da sich der Wirkraum teilweise mit dem Wirkraum der Uniper / NPorts Anlage überschneidet soll hier möglichst ein gemeinsam abgestimmtes Monitoring erfolgen, um doppelte Datenerfassungen zu vermeiden. Es sind Peilungen vor dem Beginn der Baumaßnahme, nach deren Abschluss sowie im halbjährlichen Abstand geplant. Die TdV wird sich zur konkreten technischen Durchführung und dem genauen Peilbereich mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.

4.18 Arbeitssicherheit, Brandschutz

Für das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren wurde ein Brandschutzkonzept erstellt. Das Konzept ist dem Antrag unter „[19.01 Brandschutzkonzept_Rev. 3](#)“ nachrichtlich beigelegt.

Die TdV stellt durch geeignete Maßnahmen sicher, dass bei Bau, Betrieb und Unterhaltung des Schiffsanlegers, der Liegewanne einschließlich der Zufahrt und des Wendebereichs die Vorschriften und Regelungen zum Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz eingehalten werden. Beim Bau der Anlagen werden zuverlässige und geprüfte Fachfirmen eingesetzt. Van Oord als die Hauptfirma für die wasserseitigen Bauarbeiten ist zertifiziert nach den Standards: ISO 9001 (Qualitätsmanagement), ISO 45000 (Arbeitsschutzmanagement), ISO 14001 (Umweltmanagement) und ISO 50001 (Energiemanagement). Zertifikate sind in Kapitel „19 Sonstige Themen, Arbeitssicherheit, Brandschutz“ den Antragsunterlagen beigelegt. Die Zertifikate umfassen verschiedene Standorte und Tochtergesellschaften von Van Oord, auch die Van Oord Wasserbau GmbH in Hamburg.

Nachrichtlich: Der Bau der landseitigen Strukturen und des Gastransfersystems sowie der Betrieb der Gesamtanlage werden im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren behandelt. Dort werden umfangreiche Angaben gemacht zu den Themen: Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz, Arbeitssicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz.

4.19 Hydromorphologische Auswirkungen, Kolkenschutz

4.19.1 Einleitung und Übersicht

Aufgrund des Baus des Anlegers, des verankerten FSRU-Schiffs und der Ausbaggerung des Zufahrts- und Wendebeckens ist eine Reihe von morphologischen Reaktionen zu erwarten. Auf Basis der zu erwartenden Auswirkungen werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören insbesondere konstruktive Kolkenschutzmaßnahmen im Bereich der Dalben [und der Pontonpfähle](#), Monitoringmaßnahmen und darauf abgestimmte Unterhaltungsmaßnahmen. Die TdV hat IMDC mit der Erstellung entsprechender Fachgutachten zu den hydromorphologischen Auswirkungen und zum Kolkenschutz beauftragt:

- [21.01_Morphologische Studie Abschlussbericht_2015.08](#)
- [21.02_Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen_2025.05](#)
- [21.03_Kolkenschutzbewertung – Meeresbauwerke 2038.05](#)
- [21.04_CFD-Modell für die Verstärkung der Sohlschubspannung_2047.01](#)

Die Fachgutachten finden sich in Kapitel „21 Hydromorphologische Auswirkungen, Kolkenschutz“ der Antragsunterlagen.

4.19.2 Simulationsmodelle

Zur Beurteilung der morphologischen Auswirkungen und der Kolkbildung wurden zwei unterschiedliche Simulationsmodelle verwendet (CFD und TELEMAC). Dies deshalb, weil bei der

Kolkbildung die Strömungsverhältnisse im Nahbereich um die baulichen Strukturen relevant sind; für die Sedimentation im Zufahrtsbereich und dem weiteren Umfeld dagegen die großflächigen Umweltbedingungen. CFD modelliert den Nahbereich, TELEMATIC die Auswirkungen im Umfeld. Beide Modelle sind international anerkannt und für den jeweiligen Zweck.

Die Berechnungen und Details zum CFD-Modell sind im Bericht „21.04_CFD-Modell für die Verstärkung der Sohl Schubspannung_2047.01“. Die Ergebnisse der CFD-Modellierung gehen in die Bewertung zum Kolkchutz der Dalben ein. Details zum TELEMATIC Modell werden direkt in „21.01_Morphologische Studie Abschlussbericht_2015.08“ beschrieben.

4.19.3 Morphologische Studie

4.19.3.1 Allgemeines

Im Rahmen der morphologischen Studie wurde die Morphologie des Projektgebiets und des größeren Jadebusens und die morphologischen Auswirkungen der Gewässerausbaumaßnahmen bewertet.

Zur Morphologie am Projektstandort und den möglichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat die TdV umfangreiche Untersuchungen und Studien durch IMDC erstellen lassen. Die Ergebnisse finden sich in „21.01_Morphologische Studie Abschlussbericht_2015.08“.

4.19.3.2 Bewertung bereits vorhandenen Daten

Die Morphologie des Projektstandorts und des größeren Gebiets des Jadebusens wurde anhand einer Desktop-Studie (Literaturrecherche) unter Verwendung verschiedener Datenquellen bewertet.

4.19.3.3 Berechnung hydrodynamischer Auswirkungen

Mit einem qualitativ validierten numerischen Modell wurden indikative morphologische Berechnungen durchgeführt, um die Reaktion des Meeresbodens auf die berechneten hydrodynamischen Auswirkungen der Projektstrukturen zu bewerten (insbesondere die vorgeschlagene Anordnung des Wendebeckens, der Verankerungsdalben, der Pontonpfähle und der FSRU). Die morphologische Entwicklung nach einem Jahr der Simulation wurde mit der Referenzsimulation ohne die Projektstrukturen verglichen.

4.19.3.4 Zu erwartende Auswirkungen

Aufgrund des Baus des Anlegers, des verankerten FSRU-Schiffs und der Ausbaggerung des Zufahrts- und Wendebeckens ist eine Reihe von morphologischen Reaktionen zu erwarten. Auf Basis der zu erwartenden Auswirkungen werden entsprechende Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören insbesondere konstruktive Kolkchutzmaßnahmen im Bereich der Dalben, Monitoringmaßnahmen und darauf abgestimmte Unterhaltungsmaßnahmen.

- Die Auswirkungen der Dalben, der FSRU und der Zufahrt nach einem Jahr sind sehr lokal. Die Anleger von Uniper und HES sind nicht betroffen.
- Die Pfähle des Anlegers beeinflussen die Strömung um diese Bauwerke herum. Die erhöhte Reibung durch einen Steg kann zu einer Umleitung der Strömung nach Osten und Westen führen. Dies wird zu Veränderungen in der Strömungsverteilung durch und entlang der Bauwerke führen, Kolke um die Dalben herum verursachen und Sedimentation unterhalb des Stegs anziehen.
- Im Bereich des Hecks und des Bugs des FSRU ist ein erheblicher Kolk sichtbar, der zu einer lokalen Vertiefung führt.
- Weitere morphologische Anpassungen sind aufgrund der neuen Strömungsverhältnisse zu erwarten. Die Strömung wird durch den Bau der Zufahrt in Richtung des Anlegers gelenkt. Dies wird durch die Umleitung der Strömung noch verstärkt und kann zu einer zusätzlichen Vertiefung entlang des Anlegers führen. Gleichzeitig ist mit einer lokalen Entspannung der Strömung durch die Vertiefung des Zufahrtsbereiches zu rechnen. Nach den morphologischen Anpassungen kann dies jedoch durch die Verengung der Strömung, die durch den Anleger und das FSRU verursacht wird, ausgeglichen werden.

- Wanderung von Sohlformen in das Wendebecken und den Zufahrtsbereich sind möglich. Aus den verfügbaren Tiefenlotungen ist das Vorhandensein von großen Sohlformen südöstlich des Projektgebiets ersichtlich. Solche Sohlstrukturen deuten darauf hin, dass eine überflüssige Menge an Sediment (Sand) entlang der Sohle migriert. Änderungen der Strömungsmuster und -geschwindigkeiten können die Wanderung dieser Strukturen beeinflussen und Sediment in das Baggergebiet bringen.
- Die Ponton-Anlage wird eine örtlich begrenzte Wirkung auf das Strömungsfeld ausüben, wodurch es unterhalb und in unmittelbarer Nähe des Pontons zu lokalen Erhöhungen der Fließgeschwindigkeit kommen wird. Diese Geschwindigkeitserhöhungen werden den bereits um die Dalben ausgeführten Kolkschutz voraussichtlich nicht beeinträchtigen. Die zu erwartende Erosion aufgrund des Vorhandenseins des Pontons wird sowohl hinsichtlich ihrer maximalen Tiefe als auch hinsichtlich ihrer horizontalen Ausdehnung sehr begrenzt sein und nur einen kleinen Bereich betreffen, in dem der Meeresboden unter dem Ponton nicht durch den Kolkschutz um die Pfähle geschützt ist.

Der Kolkschutz wurde unter Berücksichtigung dieser möglichen morphologischen Veränderungen geplant. Siehe 4.19.5 Kolkschutz.

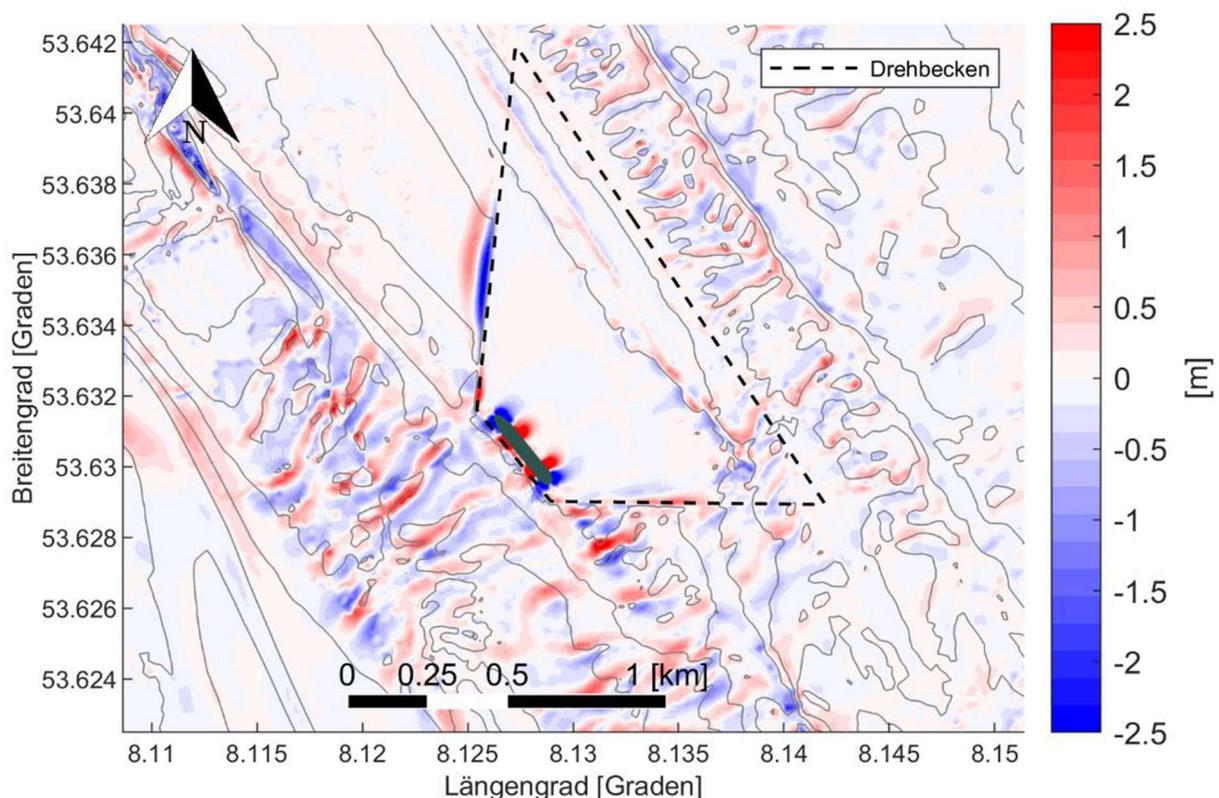


Abbildung 68: Sedimentations- und Erosionsmuster, berechnet nach einem Jahr, simuliert mit Wendebecken, Dalben und FSRU, Vergrößerung rund um das Wendebecken

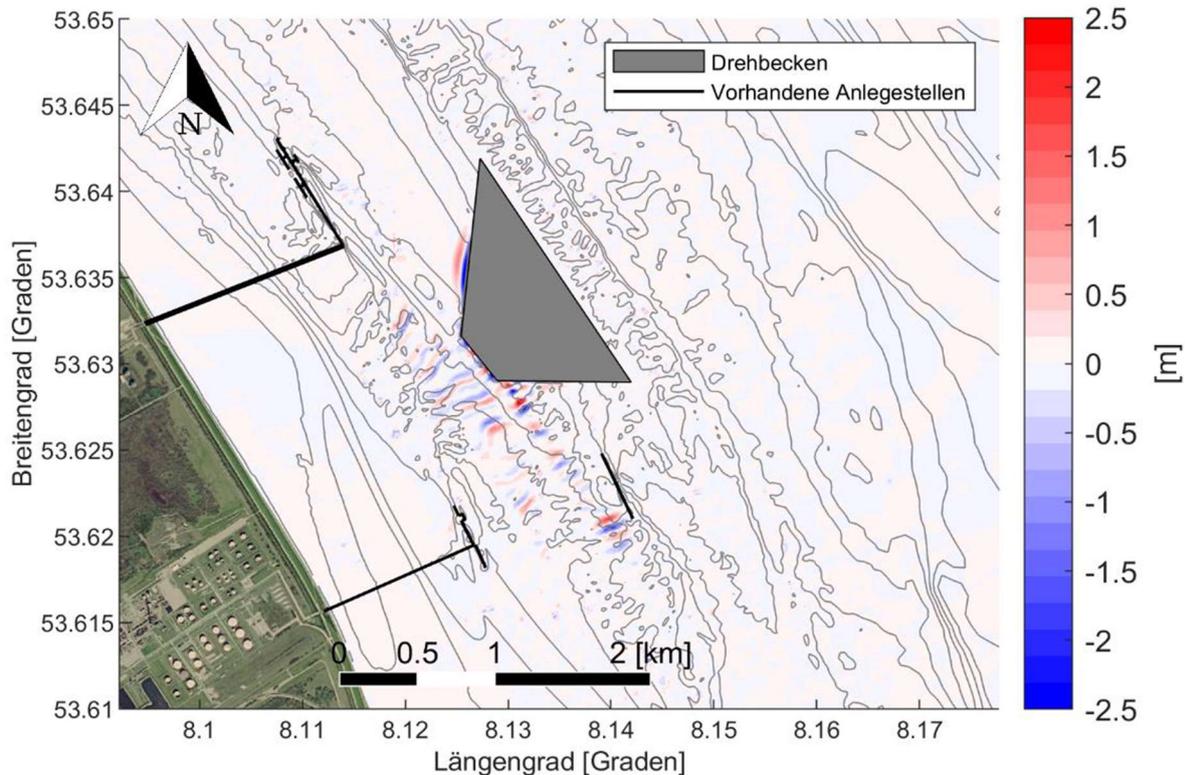


Abbildung 69: Relative Sedimentations-Erosionsmuster durch Wendeböden, Dalben und FSRU (im Vergleich zur autonomen morphologischen Entwicklung)

4.19.3.5 Monitoring

Zur Überwachung der morphologischen Auswirkungen wird ein regelmäßiges Monitoring durchgeführt. Die TdV wird die Empfehlungen aus der Studie „21.01_Morphologische Studie Abschlussbericht_2015.08“ umsetzen vgl. 4.17.

4.19.4 Ausbreitung von Sedimentfahnen bei Baggerarbeiten und Verklappung

4.19.4.1 Hintergrund der Studie

Bei den geplanten Baggerarbeiten werden an der Baggerstelle Feinsedimente aufgewirbelt oder angesaugte Feinsedimente technisch bedingt teilweise wieder freigesetzt. Dadurch bilden sich in Verbindung mit der natürlichen Wasserströmung Sedimentfahnen. Bei der Verklappung an der Klapptaste entstehen ebenfalls Sedimentfahnen. Zur Beurteilung der Auswirkungen durch die geplanten Baggerarbeiten hat die TdV durch IMDC eine Studie zur Ausbreitung von Sedimentfahnen während der Baggerarbeiten erstellen lassen. Die Studie betrachtet sowohl die Ausbreitung an der Baggerstelle als auch an der Verklappungsstelle K01. Die Studie ist als „21.02_Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen_2025.05“ den Antragsunterlagen in Kapitel „21 Hydromorphologische Auswirkungen, Kolkschutz“ beigefügt. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse der Studie kurz beschrieben. Die Ergebnisse der Studie sind Basis für die Beurteilung der Umweltauswirkungen.

4.19.4.2 Datenmodell und Rahmenbedingungen

In der Studie wurde ein Modell zur Ausbreitung von Sedimentfahnen verwendet, um die Ausbreitung von Feinsedimenten zu untersuchen, die durch die Baggerarbeiten im Wendeböden des kurzfristigen Projekts freigesetzt werden. Dazu wurde ein bestehendes hydrodynamisches TELEMAC-3D-Modell mit dem Sedimenttransportmodul GAIA gekoppelt. Es wurde nur die Ausbreitung der durch die Baggerarbeiten freigesetzten überschüssigen Sedimente simuliert. Natürliche Sedimente in

Suspension wurden nicht berücksichtigt. Angesichts der aktuellen Stufe dieses Projekts müssen die genauen Einzelheiten der Baggerarbeiten noch festgelegt werden. Daher wurden repräsentative Sedimentfreisetzungsszenarien für durchschnittliche Spring- und Nipptidenbedingungen erstellt (in Übereinstimmung mit dem Methodenbericht), die eine Bandbreite bieten, innerhalb derer die Modellergebnisse interpretiert werden können.

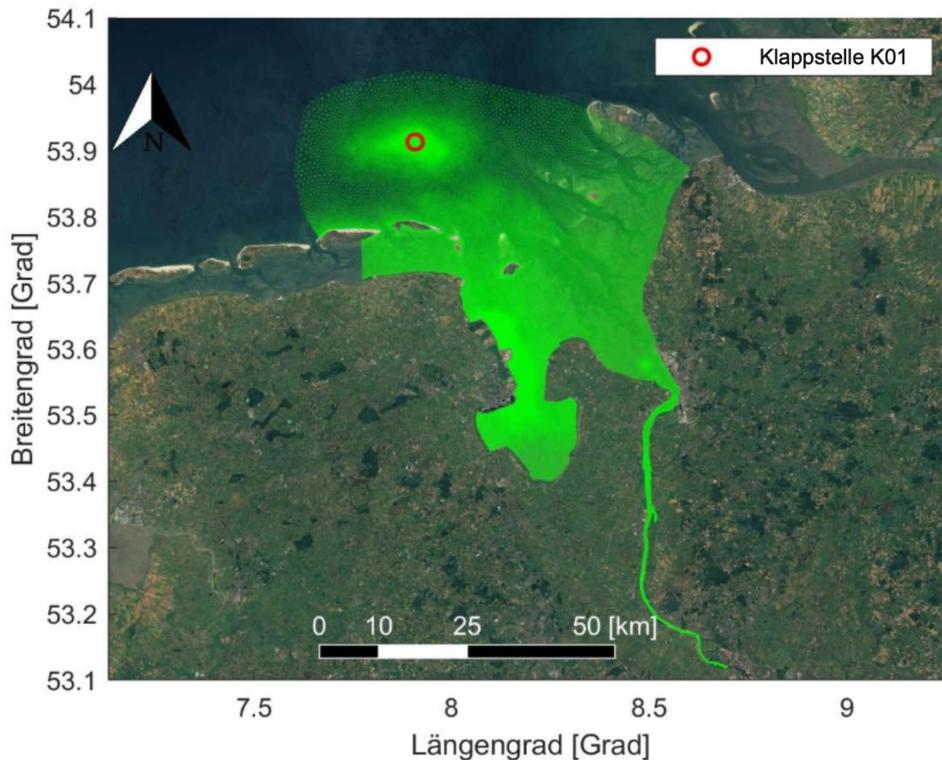


Abbildung 70: Berechnungsgitter des Jade-Weser-Modells mit zusätzlichen Gitteroptimierungen rund um die Verklappstelle K01.

4.19.4.3 Szenarien

Es wurden zwei Szenarien betrachtet: ein Referenzszenario und ein Szenario mit einem hohen Anteil an Feinstoffen. Ausgehend von der minimalen durchschnittlichen Hintergrundkonzentration an Schwebstoffen im Projektgebiet von 250 mg/l wird ein Schwellenwert mit einem gleichen Wert gewählt, um eine Grundlage für den Vergleich der Szenarienergebnisse zu schaffen. Die Auswirkungen der Szenarien wurden durch Überprüfung der maximalen Konzentrationen innerhalb der Simulationszeiträume bewertet.

	Gemeinsame Profile (Beispiele)	Verwendete Profile
Saugkopf und Bohrkopf		F2 : 2 [m] über dem Boden
Entsorgung		F2: Es wird ein Blockprofil verwendet, bei dem 50 % des ausgebrachten Materials in die ersten 2 m der Wassersäule ausgebracht werden. Die anderen 50 % werden zwischen den ersten 2 m unter der Wasseroberfläche und 5 m über dem Meeresboden ausgebracht.

Abbildung 71: Überblick über die verschiedenen Arten von Baggerfreisetzungen und die vertikalen Profile, die in das Modell einbezogen werden

4.19.4.4 Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen, dass die Form der Sedimentfahnen mit der Form der Gezeitenellipsen in der Jademündung übereinstimmt, d. h. in der Nähe des Baggerbereichs des Wendbeckens länglich und in der Nähe der Verklappstelle K01 runder geformt ist. Für das Referenzszenario (während Springtidenbedingungen) wird der Bereich, in dem die Spitzenkonzentration der Sedimente das Doppelte des festgelegten Schwellenwerts von 250 mg/l betragen würde, zwar überschritten, allerdings nur sehr lokal innerhalb des Wendbeckens auf einem Sandrücken und innerhalb einer Ellipse mit einem größeren Radius von 1 km um den Einleitungspunkt an der Verklappstelle. Bei einem hohen angenommenen Anteil an Feinstoffen (Obergrenze der Feldbeobachtungen) nimmt die Ausbreitung der Überschreitung des Schwellenwerts von 250 mg/l an der Baggerstelle nicht zu, wohingegen der größere Radius der ellipsenförmigen Form der Ausbreitung der Überschreitung an der Verklappstelle auf bis zu 2 km zunimmt.

Bei Nipptidenbedingungen gibt es für das Referenzszenario an der Baggerstelle keine Überschreitung, wohingegen an der Verklappstelle eine Überschreitung innerhalb einer Ellipse mit einem großen Radius von knapp unter 1 km um die Verklappstelle festgestellt wird. Bei einem hohen angenommenen Anteil an Feinstoffen (Obergrenze der Feldbeobachtungen) nimmt die Überschreitung im Baggerbereich nicht zu, wohingegen der größere Radius der ellipsenförmigen Form der Ausbreitung der Überschreitung an der Verklappstelle auf bis zu 1,5 km zunimmt.

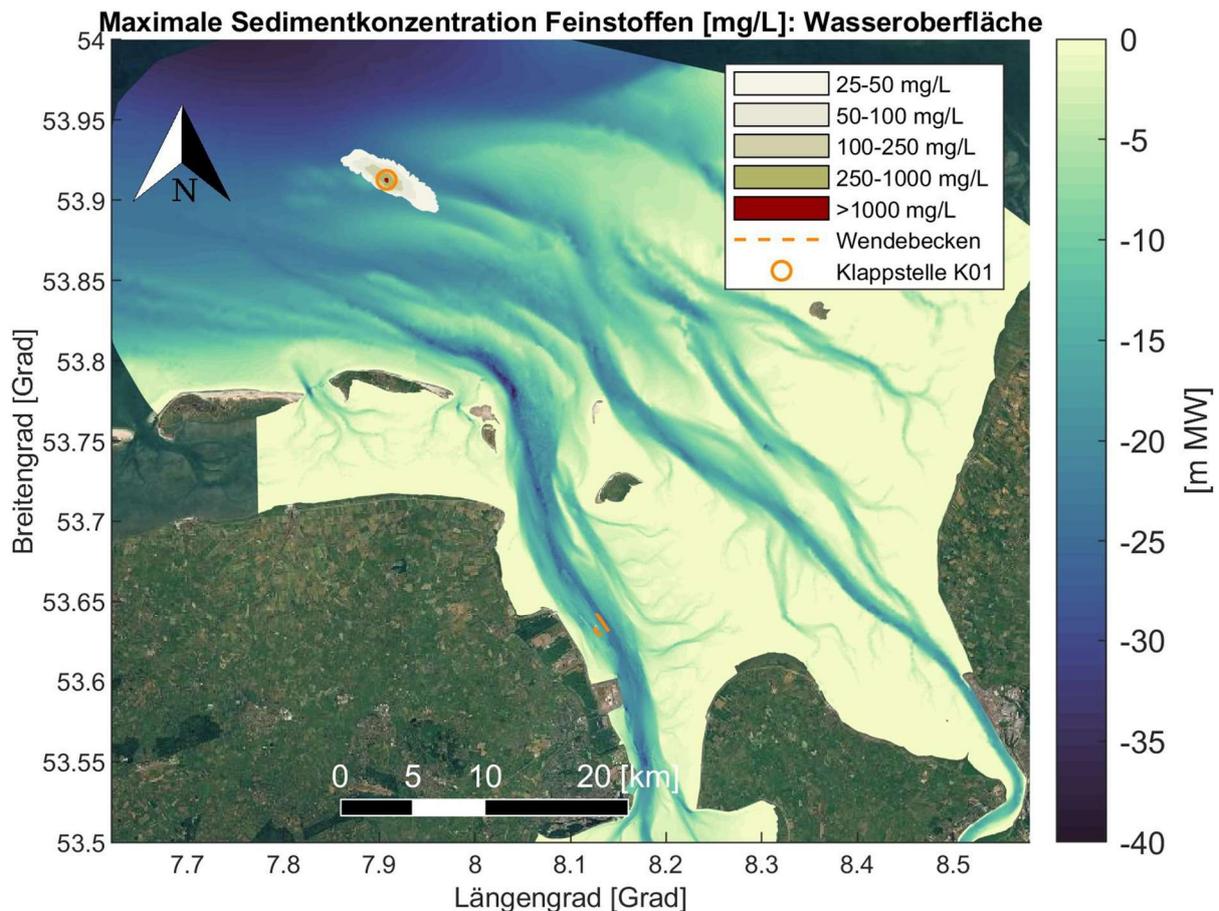


Abbildung 72: Maximale angetroffene Sedimentkonzentration [mg/L] von Feinstoffen (< 210 [µm]) in der Mitte der Wassersäule während des Simulationszeitraums. Baggerszenario A, Springbedingungen

4.19.5 Kolkenschutz

Die TdV hat IMDC mit der Bewertung der Kolkbildung an den Strukturen des Schiffsanlegers (Dalben und Pontonpfähle) und der Dimensionierung erforderlicher Kolkenschutzmaßnahmen beauftragt. Die Ergebnisse finden sich in der Studie „21.03_Kolkenschutzbewertung Meeresbauwerke_2038.05“ die den Antragsunterlagen in Kap. 21 beigefügt sind.

4.19.5.1 Kolkenschutz der Dalben

Strömungsbedingungen

Die Berechnungen wurden unter Berücksichtigung einer maximalen Strömungsgeschwindigkeit von 1,7 m/s bei einem Wasserstand von +3,88 m SKN für Flut und 1,6 m/s bei einem Wasserstand von +2,75 m SKN für Ebbe durchgeführt.

Höhenprofil

Abbildung 73 zeigt das für die Berechnung des Kolkschutzes verwendete Höhenprofil.

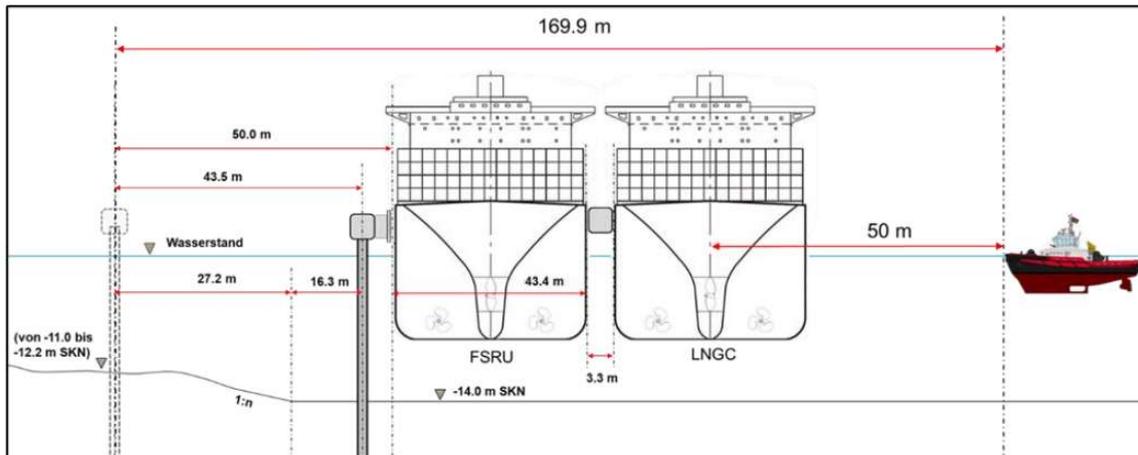


Abbildung 73: Kolkschutz berücksichtigte Lastfälle für den Schlepper bei der Abfahrt von LNG-Schiffen

Kolktiefe aufgrund von Schiffspropellern

Die maximale Kolktiefe um die Pfähle wird auch unter Berücksichtigung der Wirkung der Schiffspropellern gemäß den PIANC-Richtlinien zum Schutz von Liegeplatzstrukturen vor Kolk durch Schiffe ermittelt. Hierzu gehören insbesondere Schiffsbewegungen der LNGC-Tanker und der Schlepper in der Nähe des Anlegers.

Möglichkeiten zur Kolkbildung

Die Möglichkeit einer Kolkbildung entlang eines einzelnen Pfahls wurde geprüft. Es wurde festgestellt, dass bei gleichmäßiger Strömung und nichtbindigem Boden die maximale Kolktiefe zwischen 6,5 und 10,1 m liegt. Die Kolkwirkung durch eine Pfahlgruppe wurde aufgrund des Abstands zwischen den einzelnen Pfählen als nicht relevant angesehen.

Dimensionierung des Kolkschutzes um die Dalben

Auf der Grundlage der Ergebnisse wird die erforderliche Mindestschutzabmessung vom Pfahlrand mit 9,0 m angesetzt. Dieses Maß entspricht einer Mindestabmessung des Kolkschutzes von $2 \times D_{\text{pile}}$, wie in *Abbildung 74* dargestellt.

Der Gesamtdurchmesser des kreisförmigen Kolkschutzes um die Pfähle des LNG-Terminals beträgt daher $5 \times D_{\text{pile}}$, was 22,5 m entspricht.

Erforderliches Gesteinsvolumen für den Kolkschutz um die Dalben

Tabelle 41 fasst die Hauptgeometrie und das minimal erforderliche Gesteinsvolumen des Kolkschutzes der Brust- und Festmachdalben unter Berücksichtigung der Schicht aus Wasserbausteinen (LMA 5/40) und der Filterschicht (32/90 mm) zusammen. Das angegebene erforderliche Mindestvolumen der Felssicherung pro Pfahl wird unter der Annahme berechnet, dass die Felsen vor dem Rammen installiert werden.

Tabelle 41: Mindestabmessungen Kolkschutz Dalben

		Anlege (Brust)dalben	Festmachdalben
Durchmesser des Pfahls, Dpile	m	4,50	4,50
Mindestdicke des Kolkschutzes	m	1,00	1,00
Mindestdicke der Schicht aus Wasserbausteinen (LMA 5/40)	m	0,60	0,60
Mindestdicke der Filterschicht (32/90 mm)	m	0,40	0,40
Mindestabmessung des Kolkschutzes, L _{ext} *	m	9,0	9,0
Mindestvolumen der Schicht aus Wasserbausteinen (LMA 5/40) pro Pfahl	m ³	410	265
Mindestvolumen Filterschicht (32/90 mm) pro Pfahl	m ³	189	176

*vom Pfahlrand aus

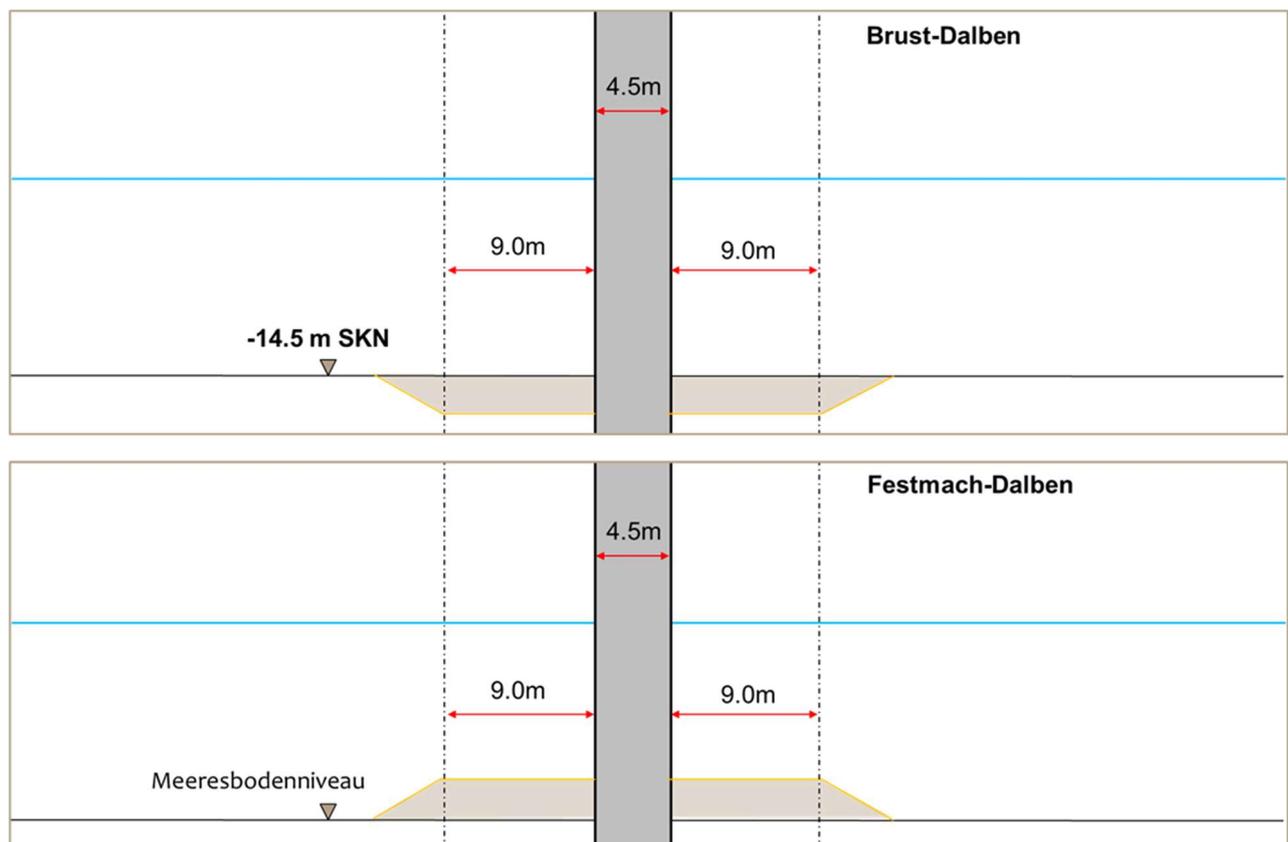


Abbildung 74: Skizze des Querschnitts mit der Mindestabmessung des Kolkschutzes für Brustdalben (oberes Feld) und Festmachdalben (unteres Feld)

4.19.5.2 Kolkchutz der Pontonpfähle

Bemessungstiefe

Die Meeresbodenhöhe an den Ponton-Pfahlstandorten reicht gemäß der letzten Erkundung vom 09.01.2024 von -10,8 bis -10,3 m SKN. Bei der Bemessung des Kolkschutzes um die Ponton-Pfähle wird konservativ eine Meeresbodenhöhe von -10,0 m SKN angenommen.

Dimensionierung des Kolkschutzes um die Pontonpfähle

Auch hier wird die Wirkung der Schiffspropeller gemäß den PIANC-Richtlinien zum Schutz von Liegeplatzstrukturen vor Kolk durch Schiffe berücksichtigt.

Auf der Grundlage der Ergebnisse wird die erforderliche Mindestschutzabmessung vom Pfahlrand aus mit 5,0 m angesetzt, wie in Abbildung 75 dargestellt.

Die erforderliche Mindestgewichtsklasse der Kolkschutzdeckschicht ist LMA 5/40, bei einer Schichtdicke von 0,60 m. Zwischen der Deckschicht und dem Meeresboden muss eine Filterschicht mit einer Dicke von 0,40 m und der Gewichtsklasse 32/90 mm eingebaut werden. Die Gesamtdicke des Kolkschutzes um die Pfähle beträgt daher 1,00 m.

Angesichts dessen, dass der Abstand zwischen den Ponton-Pfählen aller Dreiergruppen kleiner ist als die erforderliche Mindestgröße des Schutzes, wurde die planimetrische Konfiguration des Kolkschutzes um die Pfähle herum optimiert. Ziel ist, einen durchgehenden Schutz im Bereich nahe der Ponton-Anlage zu schaffen und eine erforderliche Mindestausdehnung des Schutzes ab dem Pfahlrand mit einer Breite von 5,0 m sicherzustellen. Dieser durchgehende Schutz ist so ausgelegt, dass er an den Kolkchutz um die Pfähle der Vertäudalben MD4, MD5 und MD6 anschließt. Siehe Abbildung 76.

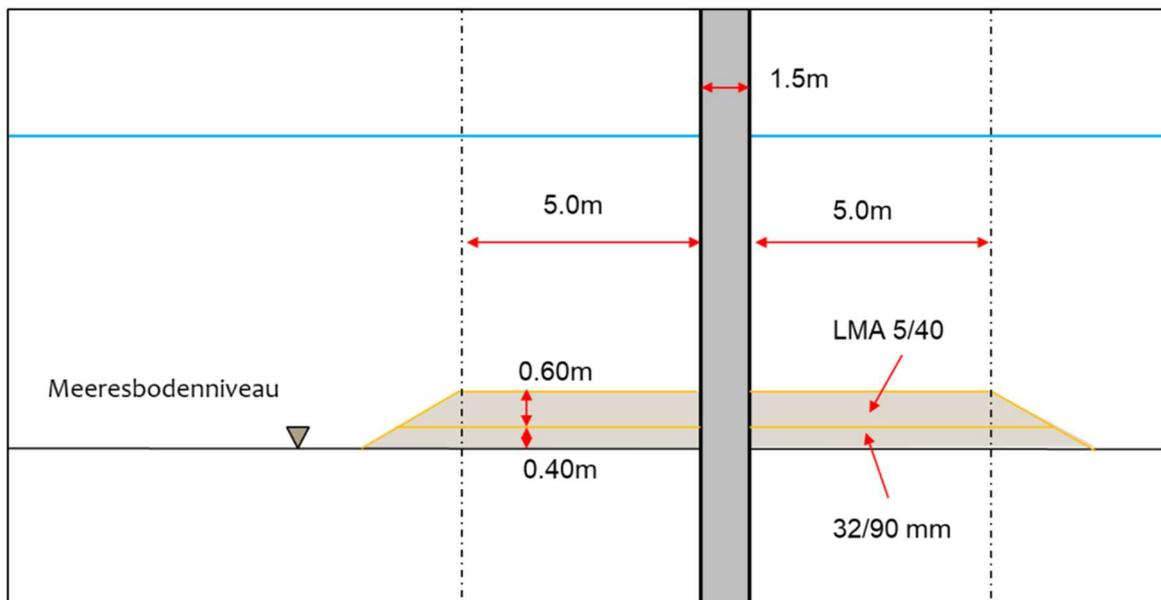


Abbildung 75: Skizze des Querschnitts mit der Mindestabmessung des Kolkschutzes für die Pontonpfähle

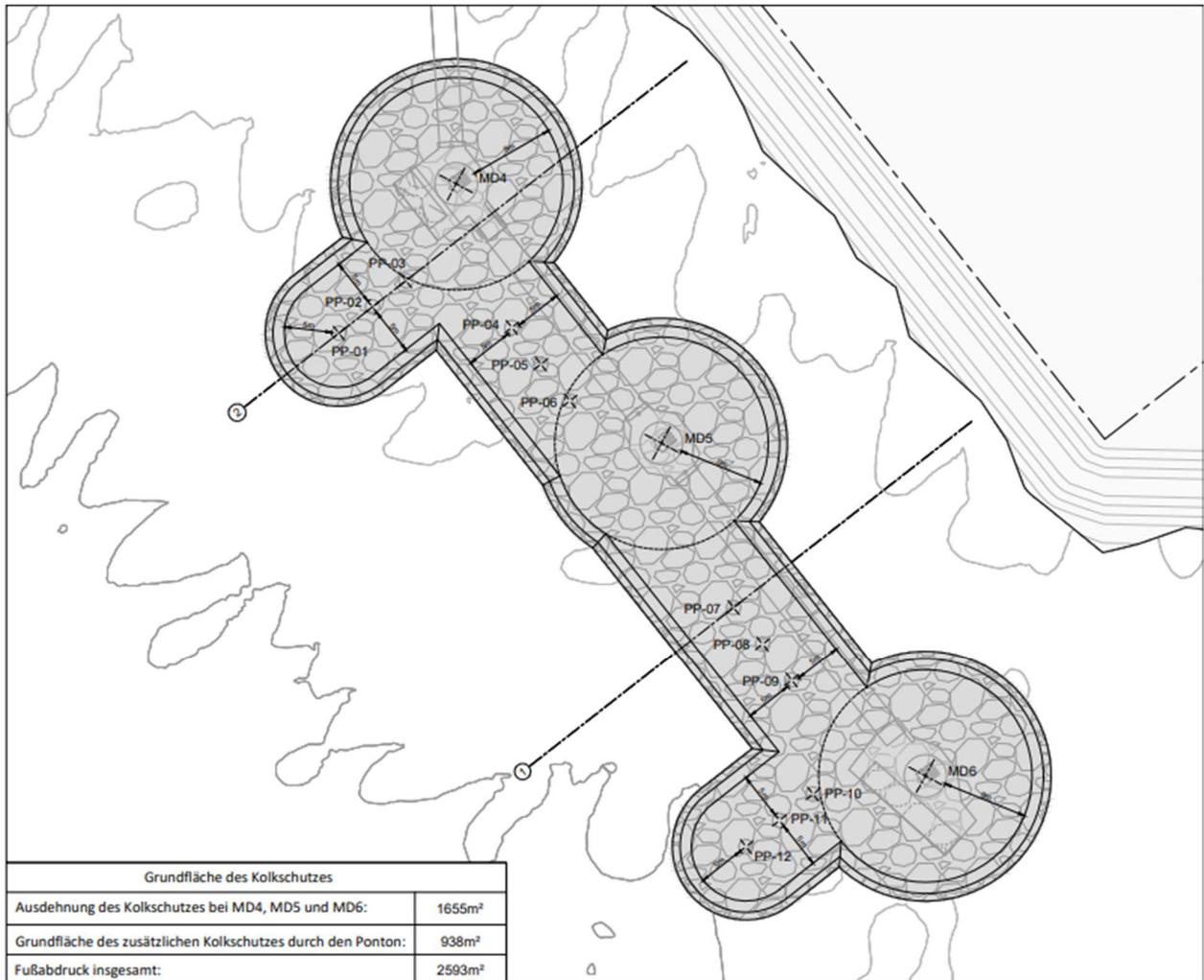


Abbildung 76: Durchgehende Kolksschutz rund um die Pontonpfähle und MD4, MD5 und MD6

4.20 Zusammenfassende Beschreibung der Umweltauswirkungen und Fachbeiträge

4.20.1 Gutachten und Fachbeiträge zu den Umweltauswirkungen

Zu Beschreibung und Beurteilung der möglichen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben hat die TdV mehrere Gutachten in Auftrag gegeben. Dazu gehören u.a. die Gutachten zum Rammschall und Baulärm von MüllerBBM und ITAP GmbH, die IMDC-Studien zur Ausbreitung der Sedimentfahnen und zu den morphologischen Auswirkungen. Die Ermittlung der Umweltbedingungen am Projektstand durch IMDC mittels Literaturstudien, Messungen und Simulationsmodellen sowie die hydrodynamischen Modellrechnungen bilden dabei die fundierte Datenbasis. Die geotechnischen Untersuchungen und Analysen liefern, zu den bereits vorhandenen Bestandsdaten aus früheren Untersuchungen, weitere wichtige Informationen zum Projektstandort. Die Ergebnisse aus diesen Studien und Gutachten wurden durch unabhängige Umweltgutachter geprüft und bewertet.

Auf der Grundlage der Daten und Informationen wurden die folgenden Fachbeiträge zur Beurteilung der Umweltauswirkungen erstellt:

Tabelle 42: Übersicht Fachbeiträge zur Umweltauswirkung

	Fachbeitrag	Dateibezeichnung	Verfasser	vgl. Kapitel
1	Artenschutzfachbeitrag	22.01_Artenschutzfachbeitrag	Planungsgruppe Grün / BioConsult	22
2	Wasserrahmenrichtlinie WRRL	23.01_WRRL Fachbeitrag	Planungsgruppe Grün / BioConsult	23
3	Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie MSRL	23.02_MSRL Fachbeitrag	Planungsgruppe Grün / BioConsult	23
4	Natura 2000 Vorprüfung	26.01_Natura2000 Vorprüfung	Planungsgruppe Grün / BioConsult	26
5	Natura 2000 – Verträglichkeitsuntersuchung FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“	26.02_Natura2000 Fachbeitrag FFH Nationalpark	Planungsgruppe Grün / BioConsult	26
6	Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerausbaumaßnahmen	20.4_Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen	Planungsgruppe Grün / BioConsult	20 / 25
7	Abschätzung zum hydromorphologischen Wirkraum	20.01_Zusammenfassung Umweltauswirkungen und Eingriffsbilanzierung	Planungsgruppe Grün / BioConsult	20 / 28
8	Umweltauswirkungen auf der Klappstelle K01	27.06_Fachbeitrag Umweltauswirkung auf die Klappstelle K01_20230831	Arcadis	27
9	Auswirkung auf das Klima	20.02_Klimaauswirkungen des Vorhabens	Planungsgruppe Grün / Arcadis	20
10	Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton	20.03_Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton	Planungsgruppe Grün / BioConsult	20

Am LNG-Terminal muss als Teil der Maßnahme 4 eine Ponton-Anlage installiert werden. In den Antragsunterlagen zum wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren für die Errichtung eines FSRU-Schiffsanlegers mit Liegewanne und Zufahrtbereich LNG Voslapper Groden Nord 2 vom 19. September 2023 ist im Rahmen von Maßnahme 4 vorgesehen, den Ponton mit 4 Pfählen in unmittelbarer Nähe zu den Anlegerdalen MD4 bis MD6 zu errichten (s. Dokument 11.01_Bericht über

die Entwurfsgrundlagen_2001.08, S. 56). Im Rahmen der Detailplanungen zum Ponton kam es allerdings, insbesondere vor dem Hintergrund der 100-jährigen Wetterereignisse, zu Planänderungen. Die Änderungen umfassen die Anzahl der Pfähle, welche auf 12 Pontonpfähle erhöht wurde, sowie den Durchmesser der Pfähle, welcher auf 1,5 m erhöht wurde. Entsprechend muss ein Einbringen von zusätzlichem Kolkenschutz um die Pontonpfähle erfolgen.

Im Rahmen des Genehmigungsprozesses zum wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren (wrPFV) erfordert die Planänderung zum Pontonbau u.a. eine angepasste Betrachtung der Umweltauswirkungen. In Absprache mit dem NLWKN als Genehmigungsbehörde wurde vereinbart, dass die Überarbeitung der umweltfachlichen Aspekte nicht in den jeweiligen Fachgutachten durch Blaeintrag kenntlich gemacht werden, sondern ein separates Ergänzungsdokument erstellt wird. Dies wurde den Antragsunterlagen als "20.03_ Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton" hinzugefügt.

Im Rahmen der Auswirkungsprognose werden die einzelnen Schutzgüter betrachtet und geprüft, ob es durch die Änderungen zum Ponton zu einer veränderten Einschätzung der Auswirkungen und der Erheblichkeit kommt. Ebenfalls werden Aussagen der Antragsunterlagen hinsichtlich der Einhaltung der Ziele der europäischen Richtlinien (WRRL, FFH-RL, VSRL, MSRL) und ob sich Änderungen zum gesetzlichen Biotopschutz und zum Artenschutz ergeben. Das "20.03_ Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton" beschreibt die möglichen Änderungen der Betrachtungen in den Kapiteln 22 „Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag“, 23 „Fachbeitrag WRRL und MSRL“, und 26 „Natura2000 Vorprüfung“.

Die Eingriffsbilanzierung wurde als "20.4_ Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen" hinzugefügt. Änderungen durch die Errichtung einer Ponton-Anlage wurden in diesem Dokument blau gekennzeichnet. **Dieses Dokument ersetzt die Eingriffsbilanzierung in „20.01_ Zusammenfassung Umweltauswirkungen und Eingriffsbilanzierung“.**

4.20.2 Ergebnisse aus den Fachbeiträgen

4.20.2.1 Fazit zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag

Anhand einer Vorprüfung wurden die prüfrelevanten Tierartengruppen ausgewählt. Als Ergebnis wurden die nach Nahrung tauchenden Gastvogelarten Kormoran (*Phalacrocorax carbo*) und Eiderente (*Somateria mollissima*), sowie der nach Anhang IV FFH-Richtlinie geschützte Schweinswal (*Phocoena phocoena*) in die Konfliktanalyse eingestellt. Für die drei genannten Arten wurden keine artenschutzrechtlichen Konflikte durch die Ausführung des Vorhabens festgestellt. Das "20.03_ Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton" in Kapitel 20 beschreibt die möglichen Änderungen der Betrachtungen im Fachbeitrag „22.01_ Artenschutzfachbeitrag“ aufgrund der Planänderung zum Pontonbau. Durch die Errichtung des Pontons inklusive Rammarbeiten ergeben sich keine Änderungen zur ursprünglichen Prognose. Die Zugriffsverbote treten nicht ein und die Aussage aus den ursprünglichen Unterlagen hat weiterhin Bestand.

4.20.2.2 Fazit zur Wasserrahmenrichtlinie

Die Prüfung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die wesentlichen Merkmale und Belastungen zeigt, dass die Errichtung eines Anlegers sowie die Vertiefungsmaßnahmen (Liegewanne und Zufahrt) keine Verschlechterung des aktuellen Umweltzustands der deutschen Nordseegewässer zur Folge haben. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die prognostizierten Vorhabenwirkungen zu keinen Veränderungen des ökologischen oder chemischen Zustands führen. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot liegt nicht vor.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Maßnahmen in ihrer Umsetzbarkeit, Zielsetzung oder Wirksamkeit nicht durch das Vorhaben be- oder verhindert werden. Ein Verstoß gegen das Zielerreichungsgebot liegt nicht vor.

Das "20.03_ Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton" in Kapitel 20 beschreibt die möglichen Änderungen der Betrachtungen im Fachbeitrag „23.01_WRRL Fachbeitrag“ aufgrund der Planänderung zum Pontonbau. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die prognostizierten Vorhabenwirkungen durch die Planänderungen zum Bau des Pontons zu keinen Verschlechterungen des ökologischen oder chemischen Zustands führen. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot liegt nicht vor. Die im aktuellen Maßnahmenprogramm (Periode 2021-2027) dargestellten Maßnahmen werden in ihrer Umsetzbarkeit, Zielsetzung oder Wirksamkeit durch das Vorhaben nicht be- oder verhindert. Ein Verstoß gegen das Zielerreichungsgebot liegt nicht vor.

4.20.2.3 Fazit zur Meeresstrategierahmenrichtlinie MSRL

Die Prüfung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die wesentlichen Merkmale und Belastungen zeigt, dass die Errichtung eines Anlegers sowie die Vertiefungsmaßnahmen (Liegewanne und Zufahrt) keine Verschlechterung des aktuellen Umweltzustands der deutschen Nordseeegewässer zur Folge haben. Die vorhabenbedingten Auswirkungen verstoßen nicht gegen das Zielerreichungsgebot des § 45a Abs. 1 WHG. Die Erreichung des guten Umweltzustands ist nicht gefährdet. Das Vorhaben verhindert nicht die Erfüllung der übergeordneten und operativen Umweltziele. Ein Einfluss des Vorhabens auf die Umsetzung der Maßnahmen kann ausgeschlossen werden. Das Vorhaben steht aus fachgutachterlicher Sicht weder dem Verschlechterungsverbot noch dem Zielerreichungsgebot gemäß § 45a Abs. 1 WHG entgegen und ist daher mit den Bewirtschaftungszielen der deutschen Nordseeegewässer vereinbar.

Das "20.03_ Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton" in Kapitel 20 beschreibt die möglichen Änderungen der Betrachtungen im Fachbeitrag „23.02_MSRL Fachbeitrag“. Das Vorhaben steht aus fachgutachterlicher Sicht weder dem Verschlechterungsverbot noch dem Zielerreichungsgebot gemäß § 45 Abs. 1 WHG entgegen und ist daher mit den Bewirtschaftungszielen der deutschen Nordseeegewässer vereinbar.

4.20.2.4 Fazit zur Natura 2000 / FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung sind vorhabenbedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Anhang II-Arten Fluss- und Meerneunaue, Finte, Schweinswal, Seehund und Kegelrobbe möglich. Auf weitere wertbestimmende Anhang II-Arten sind keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten. Des weiteren sind ebenfalls keine vorhabenbedingten Auswirkungen auf die wertbestimmenden FFH-Lebensräume des Anhangs I zu erwarten. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des möglichen Zusammenwirkens mit dem Vorhaben „Stromkabel NeuConnect“.

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301), seiner Erhaltungsziele oder seiner für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile können somit im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen ausgeschlossen werden. Eine Ausnahmeprüfung wird nicht erforderlich.

Das "20.03_ Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton" in Kapitel 20 beschreibt die möglichen Änderungen der Betrachtungen in den Fachbeiträgen „26.01_Natura2000 Vorprüfung“ und „26.02_Natura2000 Fachbeitrag FFH Nationalpark“ aufgrund der Planänderung zum Pontonbau. Durch die Errichtung des Pontons inklusive Rammarbeiten in der Brutzeit werden kritische Schallpegel der wertgebenden Arten nicht erreicht. Beeinträchtigungen des EU-VSG Voslapper Groden-Nord, des EU-VGS Voslapper Groden-Süd, des Nds. Wattenmeeres als Vogelschutzgebiet, der Teichfledermaushabitate, der Erhaltungsziele oder der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile können weiterhin offensichtlich ausgeschlossen werden, sodass die Aussagen aus den ursprünglichen Antragsunterlagen weiterhin Bestand haben. Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“, seiner Erhaltungsziele oder seiner für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile können ausgeschlossen werden. Eine Ausnahmeprüfung wird nicht erforderlich. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des möglichen Zusammenwirkens mit

dem Vorhaben „Stromkabel NeuConnect“ wie detailliert in „26.02_Natura2000 Fachbeitrag FFH Nationalpark“ (S. 50-51) dargestellt

4.20.2.5 Hydromorphologischer Wirkraum

Zur Ermittlung der indirekten Veränderungen wurde von BioConsult auf Basis der durchgeführten hydronumerischen Modellierungen zu vorhabenbedingten Veränderungen der Morphologie ein hydrodynamischer Wirkraum abgegrenzt. Der entsprechende Fachbeitrag ist als Anlage „28.01_Abgrenzung hydromorphologischer Wirkraum“ den Antragsunterlagen beigefügt. Für die Abgrenzung des hydromorphologischen Wirkraumes wurde die Höhendifferenz ± 10 cm verwendet, da sie die Abgrenzung eines in sich geschlosseneren Bereiches zulässt, für den relevante morphologische Veränderungen angenommen werden können. Dieser Bereich umfasst nahezu das gesamte § 30-Biotop (KMFFk*) als auch zusammenhängende Differenzflächen innerhalb der subaquatischen Dünen. Vereinzelt Flächen wurden nicht integriert und befinden sich außerhalb des KMFFk*-Biotops

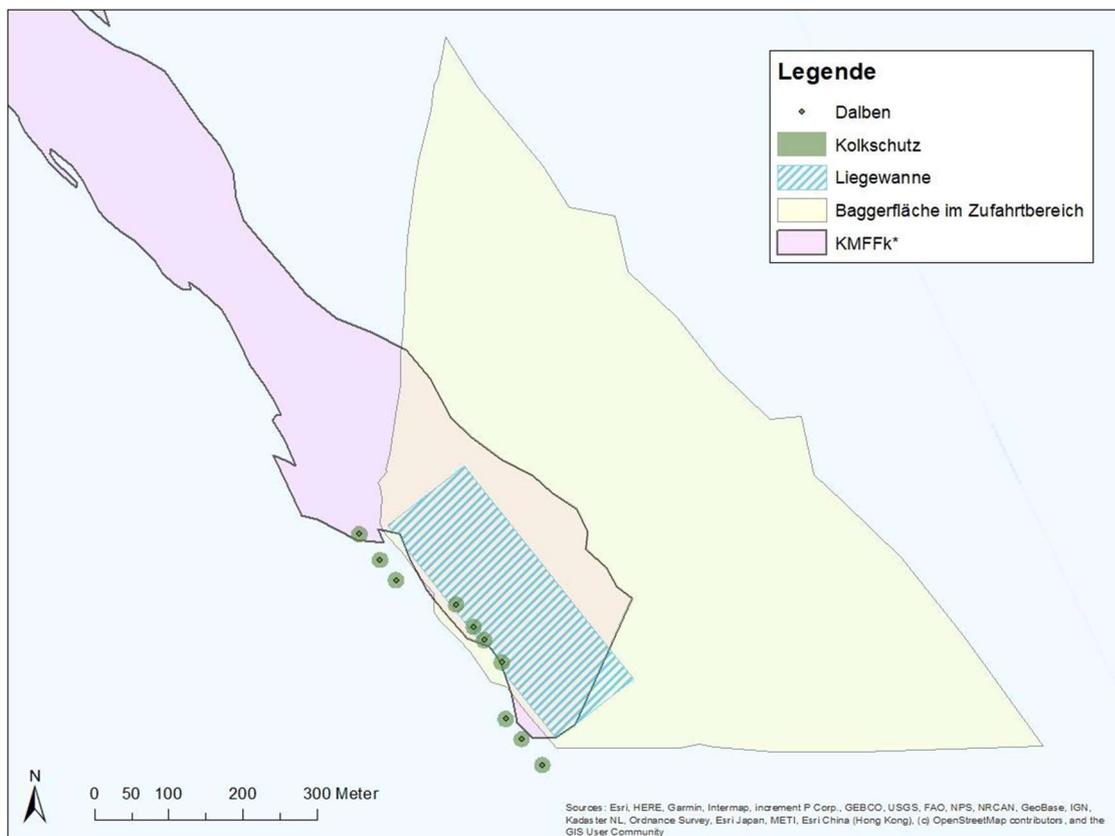


Abbildung 77: Direkte Auswirkung durch Baggerarbeiten

Vergleich zum UNIPER Verfahren und mögliche Erweiterungen zu den Bestandsanlagen

Der ermittelte Wirkraum umfasst alle Bagger- und Böschungsbereiche und ist - bei vergleichbaren Vorhabensmerkmalen - wesentlich größer als der Wirkraum, der im Rahmen des UNIPER-Verfahrens abgegrenzt wurde. Er integriert alle als relevant eingestuftes Höhendifferenzen. Eine Erweiterung Richtung der Bestandsanlagen (HES und UVG) erscheint daher auf Basis der Modellergebnisse nicht notwendig und würde hinsichtlich der Auswirkungsprognose (auch für das Benthos) keine veränderte Einordnung ergeben, da eine Erweiterung nur Bereiche außerhalb des KMFFk*-Biotops betreffen würde. Hier handelt es sich durchweg um Weichböden, die sich einerseits in morphologisch sehr dynamischen Gebieten (subaquatische Dünen) befinden und andererseits innerhalb der Wirkräume der bestehenden Anleger. Wenn eine Erweiterung als zwingend notwendig angesehen wird, kann dies jedoch nachträglich erfolgen.

Durch die Planänderung zum Pontonbau ergeben sich für das Schutzgut Biotope erheblich nachteilige Auswirkungen durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen. Die zusätzlich erheblich beeinträchtigten Flächen werden in der Eingriffsbilanzierung berücksichtigt. Weitere potenziell durch hydromorphologische Veränderungen beeinträchtigten Flächen befinden sich innerhalb des hydromorphologischen Wirkraumes und bereits in den Antragsunterlagen berücksichtigt.

4.20.2.6 Eingriffsbilanzierung

Wertverlust von Flächenäquivalente Liegewanne und Zufahrt

Durch die Errichtung von Liegewanne und Zufahrt kommt es über die Bilanzierung der Biotopwerte zu einem Verlust von 349.579 Flächenäquivalenten. Dies bildet die erheblichen Beeinträchtigungen unzureichend ab, da der Biotoptyp KMFF/KMFFk auch nach dem Eingriff eine sehr hohe Bedeutung aufweisen wird, ungeachtet der Beeinträchtigung weiterer damit verbundener Schutzgüter (Wasser/Sedimente und Tiere/Makrozoobenthos, Fische und Rundmäuler). Aus diesem Grund werden stellvertretend für alle erheblich beeinträchtigten Schutzgüter in KMFF/KMFFk die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere/Makrozoobenthos für den Bereich ermittelt, der lediglich einmalig gebaggert wird. Die Änderung der WF deckt die erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere/Fische und Wasser/Sedimente mit ab. Aufgrund der temporären Veränderung durch eine einmalige Störung und anschließende ungestörte Regeneration werden von dem berechneten Wertverlust von 287.685 Flächenäquivalenten nur 10 % als Wertverlust angerechnet. Somit ergibt sich zusätzlich für das Makrozoobenthos ein Wertverlust von 28.789 Flächenäquivalenten. Im Ergebnis kommt es durch die Errichtung der Liegewanne und der Zufahrt (Maßnahme 3) zu einem Wertverlust von **378.368 Flächenäquivalenten**.

Wertverlust von Flächenäquivalente Errichtung des Anlegers und des Pontons

Aufgrund der Errichtung des FSRU-Anlegers und der Ponton-Anlage und der verbundenen Sedimentation und Erosion im Wirkraum kommt es durch die Bilanzierung der Biotopwerte im Bereich der direkten Flächeninanspruchnahme zu einem Wertverlust von Biotoptypen im Umfang von **108.639 Flächenäquivalenten**.

Wertverlust von Flächenäquivalente Total

Somit ergibt sich insgesamt ein Wertverlust von **487.007 Flächenäquivalenten**.

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und Kompensationsmaßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ (§ 34 BNatSchG)

Die Natura 2000-Vorprüfung (PGG 2023a) hat ergeben, dass vorhabenbedingte erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten und deren maßgeblichen Bestandteile der Erhaltungsziele auch in Zusammenhang mit anderen Plänen und Projekten offensichtlich ausgeschlossen sind. Es gelten die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des Fachberichts. Neben den Schadensbegrenzungsmaßnahmen zum Schallschutz für Meeressäuger sind keine weiteren schadensbegrenzenden Maßnahmen erforderlich.

Maßnahmen zum besonderen Artenschutz

Im Artenschutzfachbeitrag wurden keine artenschutzrechtlichen Konflikte durch die Ausführung der Maßnahme 3 und 4 festgestellt. Es gelten die Angaben zu Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen des Fachberichts zum Schutz der Meeressäuger (V1 bis V5) hier entsprechend. Weitere schadensbegrenzende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Die vollständige Eingriffsbilanz findet sich in "[20.4_Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen](#)" in Kapitel 20 der Antragsunterlagen.

4.20.2.7 Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01

Die Darstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01 erfolgt im Fachbeitrag „27.06_Fachbeitrag Umweltauswirkung auf die Klappstelle K01“ und ist in Kapitel 27 als Anlage beigefügt. Das Vorhaben wurde unter Berücksichtigung folgender Aspekte im Bereich des Naturschutzes und der Umwelt untersucht und bewertet: Auswirkungsprognose, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Biotopschutz, spezieller Artenschutz, Natura 2000-Verträglichkeit, wasserhaushaltliche Aspekte im Einklang mit den Bewirtschaftungszielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL).

Es sind keine wesentlichen Auswirkungen an der Klappstelle zu erwarten.

4.20.2.8 Auswirkungen auf das Klima

Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima hat die TdV eine Berechnung und Bewertung des Ausstoßes an Treibhausgasemissionen für Bau, Unterhalt und Betrieb der Anlage einschließlich der FSRU erstellen lassen. Der Fachbeitrag ist unter „20.02_Klimaauswirkungen des Vorhabens“ in Kapitel 20 zu den Antragsunterlagen beigefügt.

Allgemein lässt sich feststellen, dass es über den Bau und Betrieb des FSRU zu einem begrenzten Ausstoß an Treibhausgasemissionen kommt, dieser ist jedoch insgesamt als gering zu bewerten und im Vergleich zum Gesamt-Treibhausgasausstoß nicht nennenswert. Der vorhabenbedingte Anteil am Klimawandel ist nicht messbar. Mit Insgesamt 120.144 Tonnen CO₂/Jahr, bzw. 0,6 [g CO₂/MJ LNG] hat das Vorhaben einen mäßig negativen Einfluss auf das Klima. In Relation hierbei muss allerdings auch die gesamte Wertschöpfungskette des LNG gesetzt werden, wobei die Errichtung und der Betrieb der FSRU nur 4,3 % der ausgestoßenen Treibhausgase ausmacht.

Positiv in die Bewertung fällt ebenfalls das in § 2 Abs. 1 Nr. 4 i.V. Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG festgestellt überragende öffentliche Interesse sowie die Ablösung des LNG-Imports, nach 5 Jahren Laufzeit, durch grünen Wasserstoff und damit langfristig einen positiven Beitrag zum Erreichen der Klimaziele beizutragen.

4.20.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Kapitel „20 Umweltauswirkungen und Folgenabschätzung“ der Antragsunterlagen enthält eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen. [Die Eingriffsbilanzierung wurde als „20.4_Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen“ hinzugefügt. Änderungen durch die Errichtung einer Ponton-Anlage wurden in diesem Dokument blau gekennzeichnet. Dieses Dokument ersetzt die Eingriffsbilanzierung in „20.01_Zusammenfassung Umweltauswirkungen und Eingriffsbilanzierung“.](#)

Nach den Ergebnissen der Umweltgutachten führt das Vorhaben zu einer Beeinträchtigung des Biotops im Bereich des Anlegers und der Zufahrt. Die Belange des Biotopschutzes müssen aber hinter dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurücktreten. Die Voraussetzungen für eine Befreiung vom Biotopschutz liegen vor. Dort wo unvermeidliche Eingriffe erforderlich sind, werden entsprechende Maßnahmen beschrieben, die bei der Bauausführung, dem Unterhalt und Betrieb der Anlage zu beachten sind.

4.21 Einbringen von Baggergut

4.21.1 Veranlassung und rechtlicher Rahmen

Bei der Verklappung des Baggergutes an einer Klappstelle im Küstengewässer handelt es sich um eine erlaubnispflichtige Benutzung des Gewässers i.S. des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Einbringen von Stoffen in ein Gewässer). Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis nach § 1 Nr. 1d) der ZustVO-Wasser ist der NLWKN. Bei Planfeststellungsvorhaben die mit der Benutzung eines Gewässers verbunden sind, entscheidet die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG auch über die Erteilung der Erlaubnis.

Insgesamt sind für die Verklappung folgende behördliche Zulassungen und Abstimmungen erforderlich:

- Zuweisung einer geeigneten Klappstelle im Revier beim zuständigen WSA
- Wasserrechtliche Erlaubnis des NLWKN
- Nutzungsvertrag mit der WSV
- Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung (SSG) der WSV gemäß § 31 Abs. 1 WaStrG

4.21.2 Antrag

Mit dem in Kapitel „02 Antragschreiben“ unter „02.00_Antragschreiben wrPFV“ aufgeführten Antrag wird die voraussichtliche Verbringung von Baggergut für die Initialbaggerung sowie die Unterhaltsbaggerungen für zwei Jahre formal beantragt.

In Kapitel „27 Erlaubnis Einbringen Baggergut §8 §10 WHG“ der Antragsunterlagen wird der Antrag ausführlich beschrieben und erläutert. Nachfolgend die wesentlichen Eckdaten aus dem Antrag.

4.21.3 Voraussichtliche Volumen

Die voraussichtlichen Volumen betragen:

Initialbaggerung zur Herstellung der Liegewanne und des Zufahrtsbereiches:

ca. 1,2 Mio. m³, angegeben als Laderaumaufmaß

Unterhaltsbaggerungen im Bereich der Liegewanne und des Zufahrtsbereiches

ca. 50.000 m³ pro Jahr, angegeben als Laderaumaufmaß

Für die ersten beiden Betriebsjahre 2024 und 2025 wird mit einem Volumen von ca. 100.000 m³, angegeben als Laderaumaufmaß kalkuliert

Die Abschätzungen zu den Volumina wurden auf Basis der bisherigen Studien und Untersuchungen im Vorhabengebiet durchgeführt.

Nachrichtlich: Nicht enthalten ist das Volumen zur Herstellung des Transfersystems (TCP-Leitungen), da diese Maßnahme dem BImSchG-Verfahren zuzuordnen ist und bei den Baumaßnahmen nach jetzigem Stand kein Einbringen im Sinne § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vorliegt.

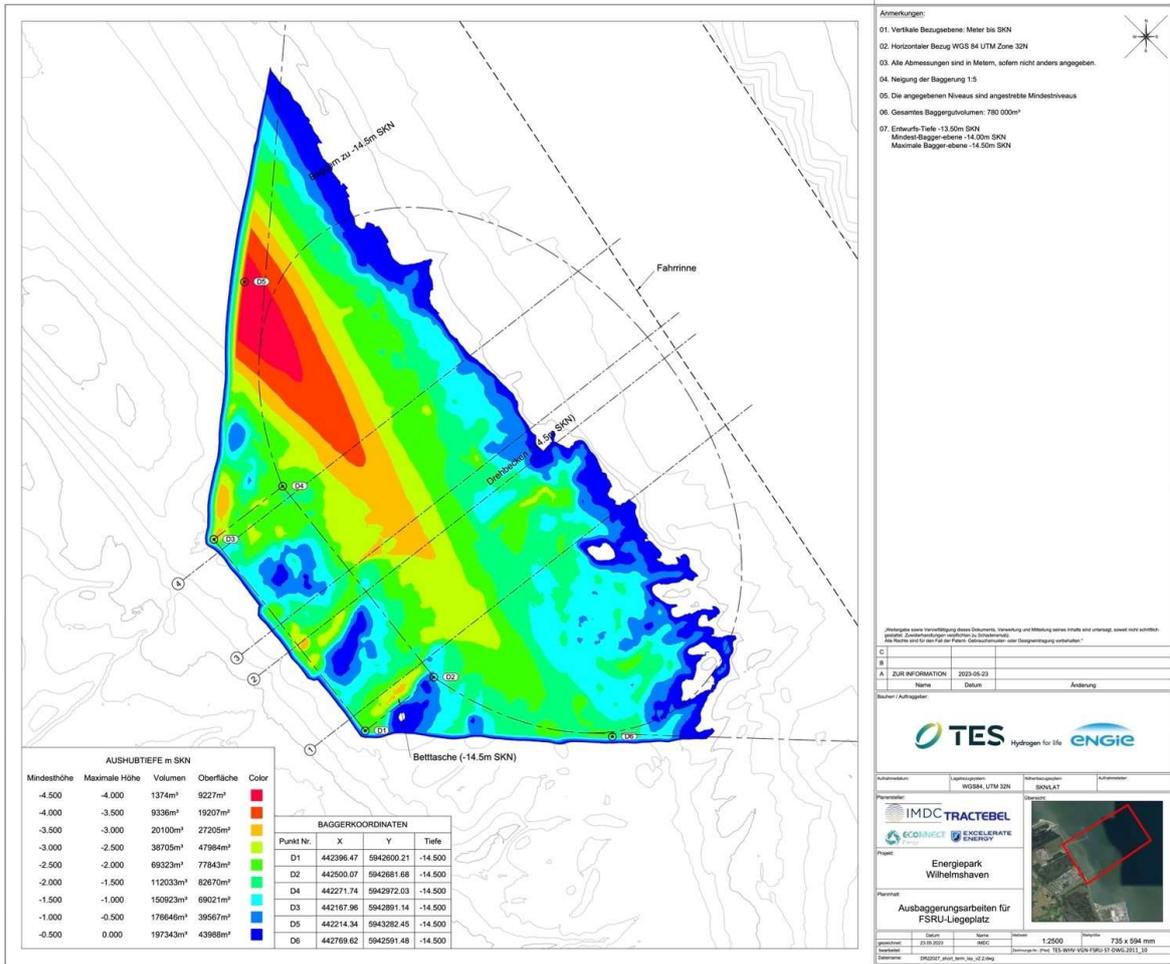


Abbildung 78: Aushubtiefen Baggerbereich

4.21.4 Verklappungsstelle

Als Verklappungsstelle für die initialen Baggermengen ist in Abstimmung mit der WSV die Klappstelle K01 vorgesehen.

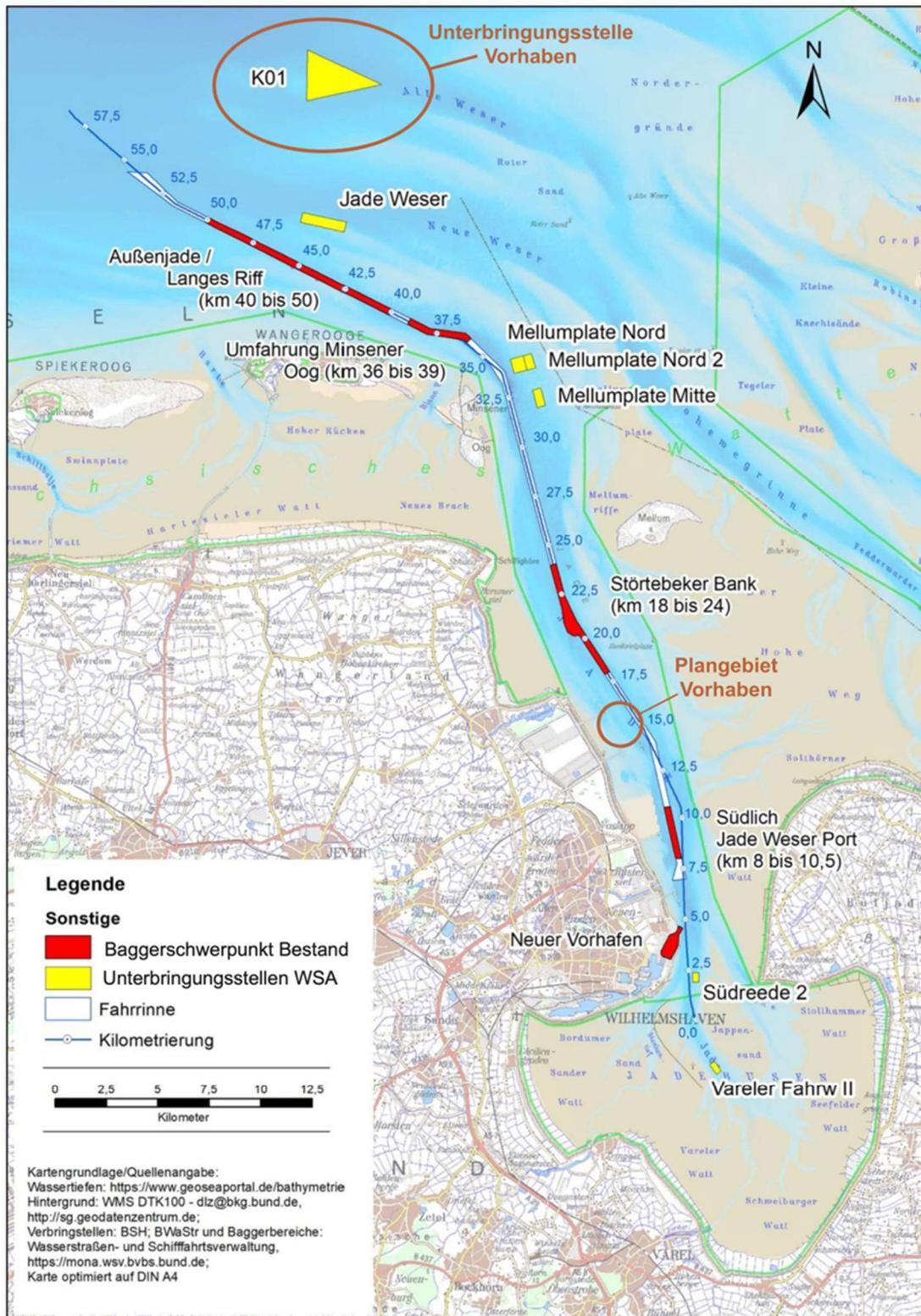


Abbildung 79: Lage der Klapptstelle und des Planvorhabens

4.21.5 Einhaltung der Werte nach GÜBAK

Der Umgang mit Baggergut aus Küstengewässern ist gesetzlich geregelt. Aktuell gelten die „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern“ GÜBAK in der Version August 2009. In den Bestimmungen sind Vorgaben zur Art und Weise der Untersuchung und zum Verklappen von Baggergut geregelt.

Analysen im Rahmen der Geotechnischen Untersuchungen

Zum Nachweis der Einhaltung der Werte nach GÜBAK hat die TdV im Rahmen der geotechnischen Untersuchungen Analysen gemäß GÜBAK durchführen lassen vgl. Kapitel „10 Geotechnischer Bericht und Bemessung“ der Antragsunterlagen. Die Analyseergebnisse gemäß GÜBAK für die Proben aus der geotechnischen Untersuchung finden sich in Anhang J9 zum Bericht und sind den Antragsunterlagen als Dokument „10.02_Appendix J9 Sedimentanalysen GÜBAK“ beigefügt. Die Richtwerte gemäß GÜBAK werden bei den analysierten Proben eingehalten (unterschritten). Bei einer Probe gab es eine Überschreitung. Bei der Probe MD1a-BH-B3 ist der Kohlenwasserstoffindex mit 260 mg/kg erhöht und liegt zwischen den Richtwerten R1 (200 mg/kg) und R2 (600 mg/kg). Zudem liegt die Summe der 16 PAK (Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe) mit 5,68 mg/kg leicht über dem Richtwert R2 von 5,5 mg/kg. Diese leichte Überschreitung des Richtwertes R2 wird als unschädlich angesehen. Alle weiteren Analysen bestätigen die Einhaltung der Richtwerte nach GÜBAK.

Weitere Proben und Analysen durch BioConsult Mai 2023

In Abstimmung mit dem NLWKN hat die TdV im Mai 2023 die Firma BioConsult mit erneuten Probenahmen gemäß GÜBAK im Plangebiet beauftragt. Die Probenahme erfolgte vor dem Hintergrund der beantragten Zulassung des vorzeitigen Baubeginns zur Herstellung der Liegewanne und des Zufahrtbereichs. Darüber hinaus wurden Proben auch entlang des Baggerbereiches für die Verlegung des Gastransfersystems (TCP-Leitung) genommen. Die Verlegung des Gastransfersystems (TCP-Leitung) ist Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens und wird hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Stationsraster

Nach GÜBAK (2009) ist bei einer Gesamtbaggermenge zwischen 0,5 und 2,0 Mio. m³ eine Probenanzahl zwischen 16 und 30 erforderlich. Abbildung 80 zeigt die Verteilung der Stationen innerhalb der Liegewanne und Zufahrt (n = 26 Stationen, G05-G30) und entlang der TCP-Leitung (n = 4 Stationen, G01-G04).

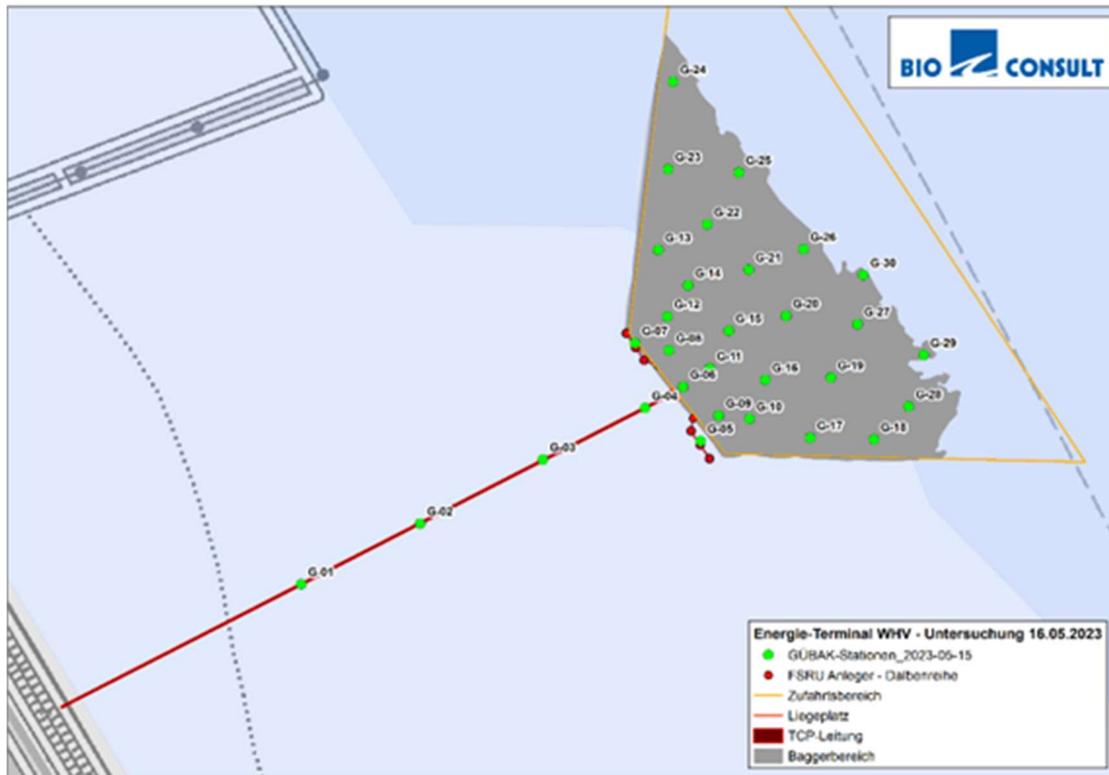


Abbildung 80: Übersicht über die Stationen für die Entnahme von Sedimentkernen im Bagger- und Baubereich

Prüfberichte

Die Prüfberichte von BioConsult und dem Analyseinstitut Dr. Novak liegen vor und sind dem Antrag als Anlagen beigefügt.

27.01_Anlage 1_Bioconsult GÜBAK 17219-17248-dig	Gesamtübersicht aller Ergebnisse
27.02_Anlage2_Prüfberichte_Gübak_Novak	Einzelberichte zu den Proben
27.03_Anlage3_Anlage zu Prüfberichte Gübak_Novak	Anlage zu den Prüfberichten

Siebanalysen / Korngrößenverteilung

Der Anteil Fein- und Mittelsand (60 – 600 µm) liegt im Mittel bei 73,56 %. Das Material ist damit unter Anwendung der Untersuchungssystematik und Einstufungslogik der BfG innerhalb des aktuellen GÜBAK-Berichtes als nicht-bindiger Boden anzusehen und somit bezüglich der Klassifizierung uneingeschränkt für die Ablagerung auf K01 geeignet.

Schadstoffanalysen

Gemäß GÜBAK ist für Proben mit einem Feinkornanteil von < 10% eine komplette chemischen Analyse nach den GÜBAK Parametern erforderlich.

Aufgrund einer Teilauswertung der Korngrößenverteilung wurde für 25 Proben festgestellt, dass der Feinkornanteil deutlich unter 10 % liegt. Diese Proben wurden nur auf KGV und TOC untersucht. Die übrigen 5 Proben (in der Übersicht Korngrößenverteilung grün gekennzeichnet) wurden komplett auf die chemischen Parameter der GÜBAK analysiert. Nach Vorliegen der kompletten KGV-Analyse hat sich herausgestellt, dass 2 dieser 5 Proben einen Feinkornanteil knapp unter 10 % besitzen. Für diese Proben wurde dann auf die Korngrößenkorrektur bei den Ergebnissen verzichtet.

Alle Proben halten die R1-Werte ein und erlauben eine uneingeschränkte Umlagerung.

4.21.6 Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01

Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen auf die Bagger- und Klappstelle werden im Fachbeitrag „27.06_Fachbeitrag Umweltauswirkung auf die Klappstelle K01“ in Kapitel „27 Erlaubnis Einbringen Baggergut §8 §10 WHG“ der Antragsunterlagen beschrieben.

Das Vorhaben wurde unter Berücksichtigung folgender Aspekte im Bereich des Naturschutzes und der Umwelt untersucht und bewertet: Auswirkungsprognose, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Biotopschutz, spezieller Artenschutz, Natura 2000-Verträglichkeit, wasserhaushaltliche Aspekte im Einklang mit den Bewirtschaftungszielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL). Es sind keine wesentlichen Auswirkungen an der Klappstelle zu erwarten.

4.21.7 Verbringung Baggergut aus dem nach § 30 BNatSchG geschützten Biotop auf Klappstelle K01

Bei den Baggerarbeiten fällt auch Baggergut aus dem als „Kies-, Grobsand und Schill, artenreiche Ausprägung“ klassifizierten Biotop an. Bezogen auf die Fläche entspricht dieses Baggergut ca. 11 % der Gesamtbaggerfläche. Bezüglich der Eignung des Baggerguts zur Verbringung auf K01 und der möglichen Auswirkungen hat die TdV eine Stellungnahme der Firma BioConsult den Antragsunterlagen beigelegt. Fazit aus der Stellungnahme:

„Die im § 30-Biotop vornehmlich anstehenden nicht-bindigen Sedimente (Sande, v.a. Feinsand) entsprechen weitestgehend den an K01 anstehenden Sedimenten. Der insgesamt geringe Anteil des Baggergutes aus dem § 30-Biotop sowie die nur geringfügig höheren Kiesanteile im Vergleich zu den umgebenden Sedimenten lassen nicht erwarten, dass es durch die Umlagerung dieser Sedimente auf K01 zu einer Veränderung der dort anstehenden Sedimente kommt. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass in der Jade auch außerhalb des § 30-Biotops gröbere Sedimente großräumig vorkommen und auch Bestandteil des bisher auf K01 verbrachten Baggergutes waren. Einer Umlagerung des Baggergutes aus dem § 30-Biotop auf K01 steht nach unserer fachlichen Einschätzung nichts entgegen.“

4.22 Befreiung vom Biotopschutz nach § 67 BNatSchG

Mit dem in Kapitel „02 Antragsschreiben“ unter „02.00_Antragsschreiben wrPFV“ aufgeführten Antrag wird von der TdV eine Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG für die ermittelte Wirkraumfläche des geschützten Biotops „Artenreiche Kies-, Grobsand- und Schillgründe“ (Biotoptyp KMFFk*) formal beantragt.

In Kapitel „28.00_Antrag geschützte Biotope nach §67 BNatSchG“ der Antragsunterlagen wird der Antrag ausführlich beschrieben und erläutert. Nachfolgend die wesentlichen Eckdaten aus dem Antrag.

Durch das Vorhaben wird das nach § 30 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotop „Artenreiche Kies-, Grobsand- und Schillgründe“ (Biotoptyp KMFFk*) dauerhaft erheblich beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen sind im Antrag erläutert.

Die Wirkraumfläche wurde von Bioconsult auf Basis der durchgeführten hydronumerischen Modellierungen zu vorhabenbedingten Veränderungen der Morphologie ein hydrodynamischer Wirkraum abgegrenzt. Der entsprechende Fachbeitrag ist als Anlage „28.01 Abgrenzung hydromorphologischer Wirkraum“ beigelegt.

Der TdV ist bekannt, dass im Rahmen des LNG-Verfahrens von NPorts/UNIPER aktuell eine Prüfung zur Wiederherstellung des Biotops an anderer Stelle der Jade stattfindet. Der TdV liegen derzeit

jedoch keine ausreichenden Informationen vor, ob die Wiederherstellung des gesetzlich geschützten Biotops und damit ein Ausgleich möglich ist.

Da die Beeinträchtigungen des Biotops möglicherweise nicht ausgeglichen werden können, wird eine Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG vorsorglich beantragt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG liegen vor. Die Befreiung ist aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig.

Die Beeinträchtigung des Biotops ist unvermeidbar. Im Rahmen der Alternativenprüfung hat die TdV geprüft, ob durch eine geänderte Positionierung des Vorhabens die Auswirkungen auf das Biotop vermieden oder reduziert werden können, siehe 4.10.

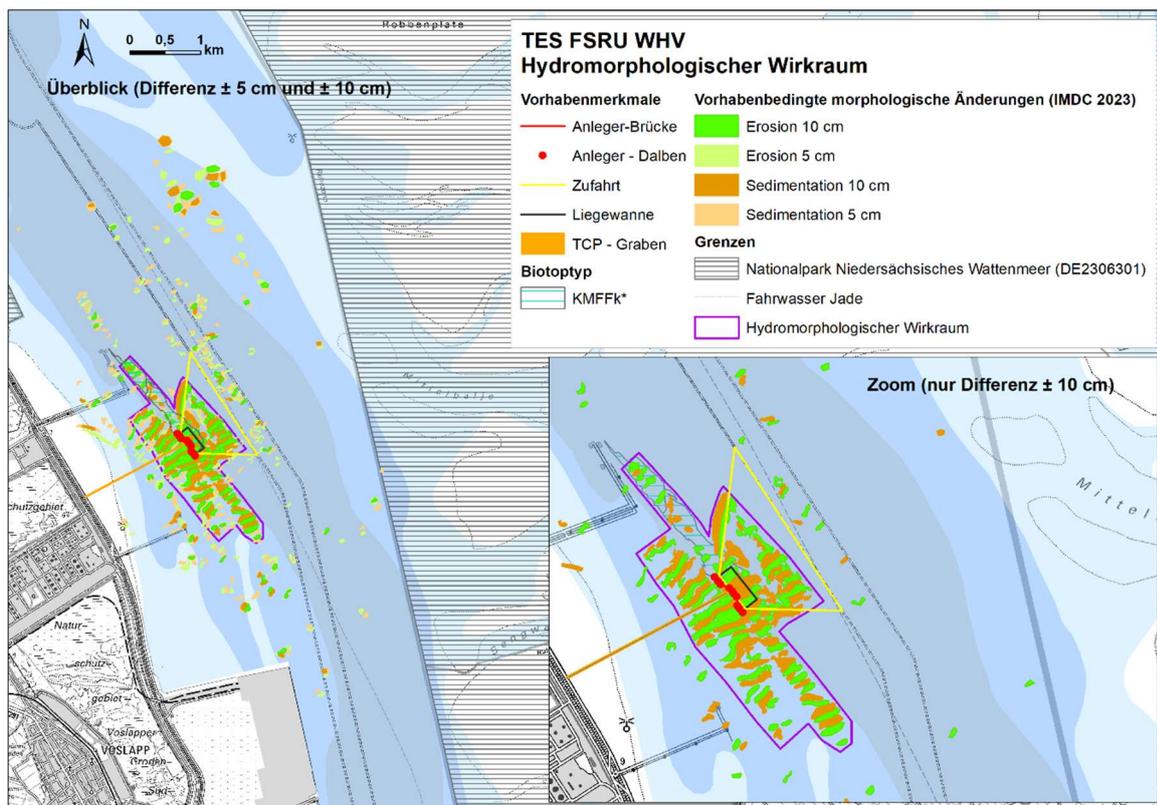


Abbildung 81: Übersicht Wirkraum Biotop §30

4.23 Information zur Einleiterlaubnis nach § 9 WHG und IZÜV (nachrichtlich)

4.23.1 Rechtliche Einordnung und Antrag

Für den Betrieb der FSRU ist die Entnahme und Einleitung von Wasser aus bzw. in die Jade erforderlich. Hierfür wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens ein Antrag nach § 9 WHG gestellt. Die FSRU unterliegt mit der Großfeuerungsanlage (Dampferzeuger > 50 MW) der Industrieemission-Richtlinie (IE-RL) und somit auch der IZÜV - Industriekläranlagen-Zulassungs- und Überwachungsverordnung Verordnung zur Regelung des Verfahrens bei Zulassung und Überwachung industrieller Abwasserbehandlungsanlagen und Gewässerbenutzungen. Der TdV hat hierzu bei dem NLWKN in Braunschweig eine wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10, 12 und 57 WHG sowie § 2 IZÜV für die Einleitung von mit Temperaturveränderungen versehenen Ab- bzw. Prozesswässern zum Betrieb einer FSRU beantragt. Die Antragsunterlagen wurden im September 2023 öffentlich ausgelegt und auf der Webseite des NLWKN zum Download bereitgestellt. Es soll daher hier nur nachrichtlich kurz auf den Inhalt eingegangen werden.

4.23.2 Wasserentnahme und Behandlung

Die für die Verdampfung des LNG benötigte Wärmeenergie wird überwiegend durch die Nutzung von Meerwasser gewonnen. Das angesaugte Seewasser auf der FSRU wird zudem als Kühlwasser für verschiedene Ausrüstungen und zur Herstellung von Frischwasser verwendet. Es gibt sieben Ausflüsse, aus denen Prozesswasser in die Jade mit einem relevanten Temperaturunterschied eingeleitet wird.

4.23.3 Ultraschall-Antifouling und Prüfung von alternativen Systemen

Zum sicheren Betrieb der Anlage ist es erforderlich, dass das angesaugte Meerwasser so behandelt wird, dass sich kein Biofilm innerhalb der Anlagenteile festsetzt. Dies führt ansonsten zur Ansiedlung von Klein- und Kleinstorganismen wie z.B. Algen, Pflanzen, Muscheln und Seepocken und zum Verstopfen der Anlage und zum Betriebsausfall. Durch den Einsatz eines Ultraschallsystems zur Verhinderung von organischem Bewuchs des verzweigten Seewassersystems kann auf den Einsatz von Bioziden wie eine Chlorierung vollständig verzichtet werden. Die Beantragung und Bewertung des Ultraschallsystems ist Bestandteil des Immissionsschutzrechtliche Genehmigungsantrags.

4.23.4 Ausbreitung von Temperaturfahnen

Die einzige, wesentliche Umweltauswirkung durch das Einleiten der Prozesswässer in die Jade sind die Temperaturdifferenzen (Wärme- und Kälteemission) zwischen dem entnommenen Meerwasser und dem eingeleiteten Wasser. Während der Regasifizierungsprozesse im Open-Loop (Szenario Sommer) wird mit bis zu minus 9 Grad gekühltes Wasser in die Jade zurückgeleitet. Während der Regasifizierung im Closed-Loop (Szenario Winter) wird nur Kühlwasser entnommen, welches um bis zu 6 Grad erwärmt zurückgeleitet wird. Im Combined-Loop wird sowohl erwärmtes als auch gekühltes Wasser in die Jade zurückgeführt. Bei der Frischwassererzeugung kann erwärmtes Seewasser mit einer Temperaturänderung von bis zu plus 22,5 Grad und einem leicht erhöhten Salzgehalt von bis zu 4,4 % eingeleitet werden. Der Anteil der Frischwassererzeugung am Gesamtvolumenstrom beträgt max. ca. 0,5%. Durch die geringe Einleitmenge im Verhältnis zum Wasserkörper und die vorhandene Strömung kommt es bei der Einleitung der Sole zu einer schnellen Durchmischung mit dem kälteren Seewasser.

Zur Simulation der Temperatureffekte durch die Einleitung von Prozesswasser in die Jade hat die TdV die Firma IMDC mit einer Modellierung beauftragt. Bei der Modellierung wurden die bekannten Umweltbedingungen wie Wasser- und Lufttemperaturen, Strömungsverhältnisse und Pegelstände berücksichtigt. Die Modellergebnisse von IMDC (2022) zeigen, dass größere Temperaturunterschiede für alle Szenarien auf einen kleinen Raum im Nahbereich der FSRU beschränkt sind. Weitere Informationen sind dem Bericht „24.01_Bericht über die Ausbreitung von Temperaturfahnen_2016.07 in den Antragsunterlagen zu entnehmen.

4.23.5 Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen bei der Entnahme und Einleitung von Wasser und werden im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren betrachtet sind aber auch in der Folgenbewältigungstabelle in „20.01_Zusammenfassung Umweltauswirkungen und Eingriffsbilanzierung“ in Kapitel 20 der Antragsunterlagen aufgeführt.

Die maximalen Temperaturdifferenzen (ΔT 1.5 K) bewegen sich in einem Bereich, der auch natürlicherweise innerhalb eines Tages auftritt (Brockmann Consult 2014). Das Gros der Fische kann den betroffenen Bereich verlassen. Lediglich am Boden festgehefteter Laich ist betroffen. Die absoluten und relativen Grenzwerte von ΔT 1 K für den Wärmeeintrag in Küstengewässer werden basierend auf den Modelergebnissen auch kleinräumig nicht überschritten. Bei der Modellierung wurden die einzelnen Abwasserströme als Punktquelle zusammengefasst. Die geringen Abstände zwischen den Einleitstellen im Verhältnis zur Modellauflösung rechtfertigen diese Vorgehensweise. Kleineren Volumenströme wie die Einleitung von Sole aus der Frischwassererzeugung haben keinen

wesentlichen Effekt auf die Gesamttemperaturverteilung, sodass diese bei der Simulierung nicht Einzel betrachtet wurden.

Die Wirkung ist mittelfristig und mittelräumig. Das Gewässer wird nicht – weder nachteilig noch vorteilhaft- verändert.

Das Vorhaben steht in Einklang mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL. Durch das Vorhaben werden weder das Verschlechterungsverbot noch das Zielerreichungsgebot der WRRL negativ beeinträchtigt oder in der Umsetzung behindert.

Das Vorhaben steht weder dem Verschlechterungsverbot noch dem Zielerreichungsgebot gemäß § 45a Abs. 1 WHG entgegen und ist daher mit den Bewirtschaftungszielen der deutschen Nordseegewässer vereinbar.

Sonstige Wassereinleitungen, ohne relevante Temperaturänderungen werden im parallelen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsantrag beschrieben, hierzu gehören u.a.:

- Ballastwasser
- Auslässe der Wasservorhänge
- Ankerspülung

Nachrichtlich: Es wird kein Bilgenwasser oder Abwasser, inklusiv Grau- und Schwarzwasser, in die Jade eingeleitet. Die Entsorgung erfolgt über Ver- und Entsorgungsschiffe.

Die Beschreibung der Entnahme von Seewasser und die damit verbundenen Umweltauswirkungen erfolgt im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsantrag.

4.24 Gesamtkosten

Die voraussichtlichen Gesamtkosten der beantragten Maßnahmen betragen in EUR inkl. Umsatzsteuer:

Baukosten: **214,8 Mio. EUR**

Impressum

WASSERRECHTLICHER PLANFESTSTELLUNGSANTRAG
FÜR DIE ERRICHTUNG EINES FSRU-SCHIFFSANLEGERS
MIT LIEGEWANNE UND ZUFAHRTBEREICH
LNG VOSSLAPPER GRODEN NORD 2
TEIL B - ANTRAGSUNTERLAGEN
ERLÄUTERUNGSBERICHT

AUFTRAGGEBER
FSRU Wilhelmshaven GmbH

AUTOR
Georg Fank (extern)
Lena de Koning

DATUM
22. März 2024

Über Arcadis

Arcadis ist das führende globale Planungs- und Beratungsunternehmen für die natürliche und die vom Menschen gestaltete Umwelt. Durch die weltweite Bündelung von lokalem Wissen und die Kombination unserer Expertise mit neusten digitalen Errungenschaften erzielen wir herausragende und nachhaltige Ergebnisse für unsere Kunden und deren Abnehmer. Wir sind 36.000 Menschen, die in mehr als 70 Ländern tätig sind und einen Umsatz von 4,2 Milliarden Euro erwirtschaften (basierend auf Pro-forma-Zahlen für das gesamte Jahr 2021). Wir unterstützen UN-Habitat mit Wissen und Expertise, um die Lebensqualität in schnell wachsenden Städten auf der ganzen Welt zu verbessern.

www.arcadis.com

Arcadis Germany GmbH

EUREF-Campus 10
10829 Berlin
Deutschland

T 030 767585900