

D 6 O 9-62025-817-1189/2024

Oldenburg, den 16.01.2025

**Planänderung gemäß § 76 VwVfG des Planfeststellungsbeschlusses zum Neubau eines  
Großschiffsliegeplatzes in Emden (Az.: 62025-817-006)**

**Vermerk zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß §§ 5, 9 Abs. 1 und Abs. 4, 7  
UVPG<sup>1</sup> i. V. m. Ziffer 13.11.1 der Anlage 1 UVPG**

**Antragsteller:** Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Niederlassung Emden

**Gutachtenersteller:** Planungsgruppe Grün GmbH

**Maßnahmen:** Geringfügiger Vorbau und Anpassung von Kailinie und Terminaloberfläche sowie Anpassung mit Vertiefung der Liegewanne im Vergleich zum ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss (Az.: VI O 8-62025-817-006)

**Unterlagen:** Antrag vom 21.11.2024 auf allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht gemäß §§ 5, 9 Abs. 1 und Abs. 4, 7 UVPG i. V. m. Nr. 13.11.1 der Anlage 1 UVPG, sowie die Antragsunterlagen vom 09.09.2024, in der Fassung vom 06.12.2024 zum Planänderungsverfahren.

Zudem wurden die Hinweise des Geschäftsbereichs 4 – Regionaler Naturschutz der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg vom 16.12.2024 herangezogen.

## I. Bekanntgabe

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

**Feststellung gemäß § 5 UVPG;  
Planänderung gemäß § 76 VwVfG des Planfeststellungsbeschlusses zum  
Neubau eines Großschiffsliegeplatzes in Emden (Az.: VI O 8-62025-817-006)  
Bek. d. NLWKN v. 16.01.2025  
- D 6 O 9-62025-817-1189/2024 -**

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG - Niederlassung Emden – beabsichtigt, den mit Beschluss vom 30.08.2018 unter Berücksichtigung der Ergänzung vom 29.06.2020 festgestellten Plan für den Neubau eines Großschiffsliegeplatzes in Emden zwischen den bereits bestehenden Liegeplätzen Emskai und Emspier geringfügig zu ändern.

<sup>1</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540) in der zum Zeitpunkt der Entscheidung erlassenen Fassung.

Unter Berücksichtigung parallel laufender Planungen zur Tidesteuerung der Ems sowie eines möglichen zukünftigen Neubaus des Emskais seien im Zuge der Ausführungsplanung geringfügige Anpassungen der Kailinie, der Terminaloberfläche und der Liegewanne erforderlich geworden. Die Terminalfläche solle nunmehr an ihrem östlichen Ende, an der Grenze zum Emskai in Richtung Ems vorgezogen werden. Dadurch werde sich diese Fläche um ca. 640 m<sup>2</sup> vergrößern. Aus diesem Grund müsse sich die Ausrichtung der Liegewanne nunmehr an der neuen Kailinie orientieren, weshalb eine geringfügige Verschwenkung dieser notwendig werde. Zudem sei aufgrund der zu erwartenden Absenkungen des Tideniedrigwassers bei Realisierung der Tidesteuerung eine Vertiefung der Liegewanne erforderlich, die bereits im Rahmen des Neubaus zu berücksichtigen und entsprechend umzusetzen sei.

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Niederlassung Emden - hat als Träger der Maßnahme gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 UVPG die allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht beantragt.

Die beabsichtigte Planänderung erfolgt gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG. Die mit dieser Planänderung verbundenen Maßnahmen unterliegen nach §§ 9 Abs. 1 und Abs. 4, 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 13.11.1 der Anlage 1 UVPG der allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung einer UVP-Pflicht.

Der NLWKN hat als zuständige Behörde nach überschlägiger Prüfung gemäß §§ 5 Abs. 1, 9 Abs. 1 und Abs. 4, 7 Abs. 1 UVPG auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers sowie eigener Informationen unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien festgestellt, dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung **nicht** besteht.

Diese Feststellung wird hiermit gemäß § 5 Abs. 2 UVPG bekannt gegeben. Sie ist nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

## II. Begründung der Entscheidung

### 1. Rechtsgrundlage sowie Anlass zur UVP-Einzelfallvorprüfung

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht für die Änderung von Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, eine UVP-Pflicht, wenn die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Auszug aus Anlage 1 UVPG:

13.11	Bau eines mit einem Binnen- oder Seehafen für die Seeschifffahrt verbundenen Landungssteiges zum Laden und Löschen von Schiffen (ausgenommen Fährschiffe), der		
13.11.1	Schiffe mit mehr als 1 350 t aufnehmen kann,		<b>X</b>

### 2. Allgemeine Vorprüfung gemäß §§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 4, 7 UVPG i. V. m. Anlage 2 und 3 UVPG

Angaben des Antragstellers zur Vorbereitung der Vorprüfung (Anlage 2 UVPG)

Die vorgelegten Unterlagen zum geplanten Vorhaben werden – unter Heranziehung / Ergänzung weiterer der Genehmigungsbehörde zur Verfügung stehenden Informationen - insgesamt als ausreichend angesehen, um eine Entscheidung bzw.

Empfehlung im Rahmen der UVP-Einzelfallprüfung abschließend durchführen zu können.

#### Kriterien für die Vorprüfung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 3 UVPG)

Die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Merkmale i. S. d. Anlage 3 UVPG sind in den vorgelegten Unterlagen dargestellt und können somit entsprechend berücksichtigt werden.

#### Merkmale des Vorhabens

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.08.2018 ist die Errichtung eines Großschiffsliegeplatzes im Außenhafen Emden. Ziel ist der Ausbau der Umschlagskapazitäten durch die Schließung der Lücke zwischen den beiden bereits vorhandenen Liegeplätzen Emskai im Osten und Emspier im Westen. Zu diesem Zweck soll durch Aufspülung auf 2,3 ha eine neue Terminalfläche mit einer Kajenlänge von ca. 337 m hergestellt werden. Die Kaje soll mit einer rückverankerten Spundwand gebaut werden. Die Fläche vor dem zukünftigen Terminal soll auf rund 50 m Breite als Liegewanne ausgebaut und dauerhaft unterhalten werden. Binnendeichs soll für eine Bauzeit von rund 2 Jahren eine brachliegende Fläche zur Baustelleneinrichtung genutzt werden. Die bestehende Infrastruktur wird dafür weiter genutzt. Neue Zufahrten müssen nicht hergestellt werden.

Im Zuge der Ausführungsplanung und unter Berücksichtigung aktueller Planungen für einen Neubau des Emskais und zur Tidesteuerung der Ems werden geringfügige Anpassungen an die Ausrichtung der Terminalfläche erforderlich. Konkret soll diese im Osten um 3,80 m vorgezogen werden, um einen passenden Anschluss zum Emskai zu ermöglichen, wenn dieser zukünftig ertüchtigt werde. Die Terminalfläche werde sich damit um 640 m<sup>2</sup> vergrößern, was zur Inanspruchnahme neuer Flächen der Ems führen wird. Die Ausrichtung der Liegewanne werde sich nunmehr an der im Bereich des Emskais vorgebauten Terminalfläche orientieren und müsse gegenüber der ursprünglichen Lage geringfügig gedreht werden. Bezüglich der äußeren Abmessungen seien keine Änderungen gegenüber der im Jahr 2018 planfestgestellte Liegewanne vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Planungen zur Tidesteuerung der Ems, aufgrund derer mit einer zu erwartenden Tideniedrigwasserabsenkung von 0,6 m zu rechnen sei, werden Anpassungen an die Tiefenlage der Sohle der Liegewanne erforderlich. Diese soll mit einer um 0,6 m tieferen Sohle auf NHN -14,78 m hergestellt und unterhalten werden. Unter Beibehaltung der planfestgestellten äußeren Abmessungen und der Böschungsneigungen verringere sich die Sohlbreite der Liegewanne von 50 m auf 45 m. Aufgrund der Tideniedrigwasserabsenkung sei es zudem erforderlich, die Terminalfläche für die Auflagerung der Heckrampen der Autotransporter in zwei Bereichen um 0,6 m an der Kaikante abzusenken. Zudem soll die planfestgestellte Fenderung den Gegebenheiten angepasst werden.

Im westlichen Bereich werde sich die Liegewanne des Großschiffsliegeplatzes um rund 879 m<sup>2</sup> mit der Liegewanne des Emspiers überschneiden.

Insgesamt werden für die geänderte Maßnahme statt 5,56 ha zukünftig 6,62 ha in Anspruch genommen, was im Ergebnis zu einer um 0,06 ha vergrößerten Fläche führe. Die Umweltauswirkungen dieser geänderten Planungen werden im Rahmen dieser Vorprüfung berücksichtigt und bewertet.

#### Standort des Vorhabens

Der Vorhabensbereich befindet sich in der Naturräumlichen Region Watten und Marschen. Der geplante Großschiffsliegeplatz liegt dort am nördlichen bzw. rechten Emsufer in etwa zwischen Ems-Bundeswasserstraßen-Kilometer +41,470 und +41,805 im Emden Außenhafen zwischen den vorhandenen Liegeplätzen Emspier (im Westen) und Emskai (im Osten). Der neue Liegeplatz schließt für die Hafenwirtschaft die Lücke

zwischen diesen Liegeplätzen bzw. Hafenanlagen. Er befindet sich ca. 3,5 km südwestlich der Innenstadt von Emden. Nördlich grenzt die geplante Terminalfläche an den Hauptdeich. Südlich des Liegeplatzes befindet sich die Ems, die auf der Südseite mit dem Geiseleitdamm wiederum an den Dollart grenzt. Die Grenze der Stadt Emden liegt südlich des Hauptdeiches der Deichacht Krummhörn. Der Bereich der südlich angrenzenden Außenems ist gemeinde- und kreisfreies Gebiet Niedersachsens.

In der Ems erstreckt sich das Vorhaben zum Teil auch auf die Flächen des mittlerweile in Kraft getretenen Naturschutzgebietes (NSG) Außenems. Das NSG reicht im Vorhabenbereich auf ca. 223 m bis an den Deichfuß. Östlich und Westlich erstreckt sich das NSG ausgehend von der Außenems gesehen bis an die Liegewannen des Emskais und des Emspiers heran. Das Vorhaben befindet sich ferner wasserseitig im Bereich des FFH-Gebietes Unter- und Außenems (2507-331). Ca. 500 m südlich beginnt das EU-Vogelschutzgebiet V 10 „Emsmarsch von Leer bis Emden“. Weitere relevante Schutzgebiete sind nicht bekannt.

#### Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Durch das planfestgestellte Vorhaben ergeben sich Beeinträchtigungen durch die wasser- und landseitige Flächeninanspruchnahme und die regelmäßigen Baggerungen der Liegewanne. Es ist ein Lebensraumverlust von Fischen, Rundmäulern, Makrozoobenthos, Marinen Säugern, Blasentang und Biotopen zu erwarten. Es kommt ferner zu einem Flächenverlust durch Versiegelung.

Es ergibt sich durch den aktuellen Antrag keine Änderung der Einschätzung der FFH-Unverträglichkeit. Aufgrund der kleinflächigen Änderungen wird weiterhin die tolerable LRT-spezifische Flächengröße von 5 ha unterschritten. Es wird aufgrund der anderen Vorbelastungen weiterhin von einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Lebensraumtypes „Ästuarien“ im FFH-Gebiet ausgegangen. Die Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ergibt auch mit der aktuellen Änderung die Möglichkeit der Zulassung mit den nach § 34 Abs. 5 BNatSchG erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen. Eine Beteiligung der EU-Kommission ist auch weiterhin nicht erforderlich.

Durch die Bauarbeiten und hier vor allem durch die Schlagrammen unter Wasser ist mit relevanten Lärmimmissionen zu rechnen.

Durch die Änderung der Liegewanne und der Kaimauer sowie der anderen kleineren Maßnahmen sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten, die nicht durch die bisherige Umweltprüfung bereits geprüft worden sind. Die Beeinträchtigungen können durch die Kohärenzsicherungsmaßnahmen und die Ersatzzahlung kompensiert werden. Aufgrund der geringen Auswirkungen ist keine weitere Prüfung der FFH-Verträglichkeit erforderlich.

Infolge der geplanten Vorhabenänderung kommt es gemäß WRRL-Beitrag zu keiner Änderung der „mäßigen“ Einstufung der biologischen Qualitätskomponente. Durch das Vorhaben werden keine gefährlichen Schadstoffe eingebracht und/oder eingeleitet. Es kommt aufgrund der Baggerungen zu keinen Veränderungen der Schadstoffsituation im betroffenen Oberflächenwasserkörper. Eine vorhabenbedingte Gefährdung der Zielerreichung der Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG ist deshalb nicht zu erwarten.

Aus derzeitiger Sicht ist nicht mit weiteren Verbotstatbeständen nach § 40 Abs. 1 BNatSchG zu rechnen. Nachteilige und erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen werden für die Schutzgüter des UVP geringfügig mehr prognostiziert. Diese zu erwartenden Umweltauswirkungen sind in der vorhandenen UVP bereits geprüft worden. Im Rahmen der Durchführung einer erneuten UVP sind keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Dies gilt auch für das Zusammenwirken mit anderen Vorhaben.

#### Geplante Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sind unter anderem vorgesehen: Bauzeitenregelungen mit Fällzeit der Bäume und Sträucher im Winter und

Flächenerstinanspruchnahme außerhalb der Brutzeit, Begehungen, Vergrämung von Brutvögeln, Lage im bereits überprägten Hafen- und Uferbereichen, Einsatz lärmarmen Geräte sowie Vermeidung der Inanspruchnahme von Gehölzen.

#### Geplante Kompensation

Die ursprüngliche Bearbeitung der Eingriffsregelung beinhaltete ein Defizit von 6,28 ha mit einer Aufwertung um eine Wertstufe. Die aktuelle Bearbeitung der Eingriffsregelung ergibt ein Defizit von 6,34 ha mit einer Aufwertung um eine Wertstufe.

Durch die veränderte Planung erhöht sich das Defizit an Flächenäquivalenten von 6,28 um 0,08 auf 6,36 Flächenäquivalente. 3,98 Flächenäquivalente können im Bereich der Maßnahmen 1FFH aufgewertet werden. Ursprünglich wurde für die restlichen 2,3 Flächenäquivalente eine Ersatzgeldzahlung von 161.000 € planfestgestellt. Durch die Vorhabenänderung erhöht sich das Ersatzgeld um 4.200 € auf 165.200 € (2,36 x 10.000 x 7).

Für die Inanspruchnahme des LRT „Ästuarien“ wurde im LBP zum Planfeststellungsverfahren ein Verlust von 4,04 ha auf 4,1 ha aufgerundet. Durch die zusätzlichen 640 m<sup>2</sup> der Inanspruchnahme des FFH-Gebietes ergeben sich aktuell 4,04 + 0,064 = 4,104 ha, also auch noch ungefähr die gleiche Fläche. Eine Aufwertung im Verhältnis 1:1 wurde in dem Beschluss vom 30.08.2018 (Az. VI O 8-62025-817-006) festgesetzt. Da auf der Kohärenzsicherungsfläche 4,9 ha aufgewertet werden, ist fachlich keine Anpassung dieser Maßnahme erforderlich.

#### Fazit

Unter Bezugnahme auf die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen kann eine geringe Verstärkung der in der bestehenden Umweltverträglichkeitsprüfung prognostizierten erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Anlage des Großschiffliègeplatzes erkannt werden. Die neuen Auswirkungen gleichen den bereits im Rahmen der Planfeststellung geprüften Auswirkungen. Es ist durch eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung nicht mit neuen Erkenntnissen zu rechnen. Es sind zudem keine weiteren erheblich negativen Umweltauswirkungen zu erwarten, die einen Einfluss auf die Zulassung haben könnten. Somit wird das Vorhaben als nicht UVP-pflichtig eingeschätzt.

**Die geplante Baumaßnahme ist insgesamt als nicht UVP-pflichtig einzustufen.**

Oldenburg, den 16.01.2025  
Niedersächsischer Landesbetrieb für  
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz  
Direktion – Geschäftsbereich 6

gez. Stukenborg