



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

Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung und zum Betrieb eines Anlegers nebst Liegewanne und Zufahrtsbereich für eine stationäre, schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (LNG) in der Jade vor Wilhelms- haven – Voslapper Groden Nord 2



Niedersachsen

Antragstellerin / Trägerin des Vorhabens (TdV)

FSRU Wilhelmshaven GmbH
Emsstraße 20
26382 Wilhelmshaven

Planfeststellungsbehörde

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

Tel: 0441 / 95069 – 113
E-Mail: GB6-OL-Poststelle@nlwkn.niedersachsen.de
Internet: www.nlwkn.de

Bildrechte

FSRU Wilhelmshaven GmbH
Emsstraße 20
26382 Wilhelmshaven

Oldenburg, den 10.05.2024
Az.: D 6 - 62025-691-002

I	ENTSCHEIDUNGEN	5
I.1	PLANFESTSTELLUNG UND WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS	5
I.2	PLANUNTERLAGEN	5
I.3	WEITERE ENTSCHEIDUNGEN	13
I.3.1	EINKONZENTRIERTE ENTSCHEIDUNGEN.....	13
I.3.1.1	STROM- UND SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE GENEHMIGUNG.....	13
I.3.1.2	BEFREIUNG NACH § 67 BNATSchG VON DEN BESTIMMUNGEN DES § 30 Abs. 2 BNATSchG...	13
I.3.1.3	AUSNAHME NACH § 45 Abs. 7 BNATSchG	14
I.3.2	VORBEHALTENE ENTSCHEIDUNGEN	14
I.3.3	ENTSCHEIDUNGEN ÜBER STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN.....	14
I.3.4	KOSTENLASTENTSCHEIDUNG	15
II	INHALTS- UND NEBENBESTIMMUNGEN	16
II.1	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	16
II.2	NEBENBESTIMMUNGEN ZUR WASSERWIRTSCHAFT UND ZUM KÜSTENSCHUTZ	18
II.3	NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE.....	22
II.4	IMMISSIONSSCHUTZ.....	25
II.5	ARBEITSSCHUTZ	25
II.6	BAURECHT	26
II.7	EINBRINGUNG VON BAGGERGUT	26
II.8	STROM- UND SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE BESTIMMUNGEN.....	28
II.9	KAMPFMITTELFREIHEIT	36
III	BEGRÜNDUNG.....	37
III.1	SACHVERHALT UND VERFAHRENSABLAUF.....	37
III.1.1	Beschreibung der Gesamtmaßnahme	37
III.1.2	Gegenstand des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens	38
III.1.3	Ablauf des Verfahrens	40
III.2	FORMELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	43
III.2.1	Zuständigkeit	43
III.2.2	Verfahren	44
III.2.2.1	Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins	45
III.2.2.2	Keine Pflicht zur Durchführung einer UVP	45
III.2.3	Sachbescheidungsinteresse.....	52
III.3	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	54
III.3.1	PLANRECHTFERTIGUNG.....	54
III.3.2	EINHALTUNG ZWINGENDER GESETZLICHER ANFORDERUNGEN	54
III.3.2.1	WOHL DER ALLGEMEINHEIT	55
III.3.2.2	WASSERRECHTLICHE ANFORDERUNGEN	56
III.3.2.2.1	AUSBAUGRUNDSATZ	56
III.3.2.2.1.1	SCHWEBSTOFFHAUSHALT, TRÜBUNG	57
III.3.2.2.1.2	VERÄNDERTE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE, KOLKSCHUTZ.....	59
III.3.2.2.2	VEREINBARKEIT MIT DEN BEWIRTSCHAFTUNGSZIELEN DER WRRL	60
III.3.2.2.3	VEREINBARKEIT MIT DEN BEWIRTSCHAFTUNGSZIELEN DER MSRL	72
III.3.2.2.4	ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DER GEWÄSSERBEWIRTSCHAFTUNG	80
III.3.2.2.5	ALLGEMEINE SORGFALTSPFLICHTEN	81
III.3.2.3	SONSTIGE ÖFFENTLICH-RECHTLICHE ANFORDERUNGEN.....	82
III.3.2.3.1	NATURSCHUTZRECHTLICHE ANFORDERUNGEN	82
III.3.2.3.1.1	EINGRIFFSREGELUNG, §§ 13 FF. BNATSchG / § 6 LNGG	82
III.3.2.3.1.2	PRÜFUNG DES GESETZLICHEN BIOTOPSchUTZES, § 30 BNATSchG.....	88
III.3.2.3.1.3	ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG, § 44 BNATSchG	92
III.3.2.3.1.4	PRÜFUNG DER NATURA 2000-VERTRÄGLICHKEIT	100
III.3.2.3.2	BAURECHTLICHE ANFORDERUNGEN	105
III.3.2.3.3	IMMISSIONSSCHUTZRECHTLICHE ANFORDERUNGEN	105
III.3.2.4	ABWÄGUNG	107
III.3.2.4.1	ALTERNATIVEN.....	107

III.3.2.4.2	UMWELT- UND NATURSCHUTZ	110
III.3.2.4.3	UNESCO-WELTNATURERBE.....	111
III.3.2.4.4	KLIMASCHUTZ	112
III.3.2.4.5	BELANGE DER FISCHEREI	114
III.3.2.4.6	BELANGE DER SCHIFFFAHRT	116
III.3.2.4.7	BELANGE DER SICHERHEIT UND ORDNUNG IN HÄFEN.....	117
III.3.2.4.8	BELANGE DER WASSERWIRTSCHAFT.....	118
III.3.2.4.9	BELANGE DES KÜSTENSCHUTZES	119
III.3.2.4.10	BELANGE BENACHBARTER JADEANLIEGER.....	119
III.3.2.4.11	BELANGE DER NACHBARKOMMUNEN	122
III.3.2.4.12	GESAMTABWÄGUNG.....	123
III.3.3	BEGRÜNDUNG DER KOSTENENTSCHEIDUNG	125
IV	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	125
V	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	126

I Entscheidungen

I.1 Planfeststellung und wasserrechtliche Erlaubnis

Der Plan zur Errichtung und zum Betrieb eines Anlegers für eine stationäre, schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (LNG) in der Jade vor Wilhelmshaven wird auf Antrag der FSRU Wilhelmshaven GmbH - im Folgenden: Trägerin des Vorhabens (TdV) - vom 20.06.2023, i. d. F. der Antragsunterlagen vom 26.03.2024, gemäß den §§ 68 ff. WHG, §§ 107 ff. NWG und § 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG sowie i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 4 LNGG, Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG und den §§ 3, 4, 6, 7 und 10 bis 13 LNGG des mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Mit der Bestandskraft dieser Planfeststellung erlöschen die nach § 69 Abs. 2 i. V. m. § 17 WHG erteilten Zulassungen des vorzeitigen Beginns vom 24.08.2023 sowie vom 23.10.2023 - Az.: D 6 - 62025-691-002.

Soweit die Regelungen dieser Planfeststellung den Regelungen der o.g. Zulassungen des vorzeitigen Beginns widersprechen, gehen die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses vor.

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

Gemäß § 8 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 und den §§ 10, 12 und 13 WHG wird der TdV auf Antrag vom 20.06.2023 i. d. F. der Antragsunterlagen vom 26.03.2024 die jederzeit widerrufliche Erlaubnis erteilt, Baggergut bis zu einer Menge von 1.200.000 m³ (gemessen als Laderaummaß - LRA) im Rahmen der Initialbaggerung sowie eine jährliche Verklappungsmenge von bis zu 50.000 m³ LRA im Rahmen des morphologischen Nachlaufs bis zum Ende des Jahres 2025 auf die Klappstelle 01 der WSV in der Nordsee einzubringen.

Die Klappstelle 01 (OSPAR-Code 79) hat folgende Koordinaten:

53°55' 38,640" N 07°53' 17,100" E

53°54' 45,420" N 07°56' 34,500" E

53°54' 18,000" N 07°53' 17,100" E

I.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachfolgend genannten und zum Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses erklärten Planunterlagen, soweit im nachfolgenden Teil, insbesondere in den Inhaltsbestimmungen, nicht abweichende Feststellungen getroffen werden.

<u>Pos.</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Seiten</u>	<u>Stand</u>
00.00	Teil A Deckblatt und Gesamthalt, Rev08	20	22.03.2024
01.00	Anschreiben	1	15.03.2024
02.00	Antragsschreiben, Rev05	7	15.03.2023
02.00	2. Antragsschreiben	6	26.03.2024
03.00	Datenvorblatt Kurzbeschreibung, Rev07	56	22.03.2024
04.00	Erläuterungsbericht, Rev08	149	22.03.2024
05.00	Planunterlagen Rev.05	8	15.03.2024
05.00.0 1	Topographische Karte (M 1 : 25.000), Rev01	1	05.05.2023
05.00.0 2	Amtlicher Lageplan (M 1 : 5.000), Rev01	1	05.05.2023
05.00.0 3	Liegenschaftskarte (M 1 : 2.000)	1	13.02.2023
05.00.0 4	Übersicht erworbene Grundstücke (M 1 : 2.500)	1	02.09.2022
05.00.0 5	Querschnitte des Wasserlaufs, Rev01	2	28.08.2023
05.00.0 6	Allgemeine Layout-Zeichnung (M 1 : 25.000, 5.000, 1.000), Rev01	3	26.01.2024
05.00.0 7	Lageplan Hafengebiete Seekarte (M 1 : 7.500)	1	19.02.2024
05.01.0 1	Strukturzeichnung Pfähle Übersichtsplan 2036.07 (M 1 : 200)	1	31.08.2023
05.01.0 2.01	Strukturzeichnung Plattform MD1 2110.03 (M 1 : 30, 1 : 40. 1:20, 1:20)	3	07.08.2023
05.01.0 2.02	Strukturzeichnung Plattform MD2 2111.02	3	24.07.2023
05.01.0 2.03	Strukturzeichnung Plattform MD3 2112.02	4	14.08.2023 / 15.08.2023
05.01.0 2.04	Strukturzeichnung Plattform MD4 2117.02	6	13.09.2023

<u>Pos.</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Seiten</u>	<u>Stand</u>
05.01.0 2.05	Strukturzeichnung Plattform MD5 2118.02	3	24.07.2023
05.01.0 2.06	Strukturzeichnung Plattform MD6 2119.04	5	15.09.2023
05.01.0 2.07	Strukturzeichnung Plattform BD1 2113.03	4	21.08.2023
05.01.0 2.08	Strukturzeichnung Plattform BD2 2114.01	4	18.08.2023
05.01.0 2.09	Strukturzeichnung Plattform BD3 2115.00	3	18.08.2023
05.01.0 2.10	Strukturzeichnung Plattform BD4 2116.03	4	21.08.2023
05.01.0 3.01	Strukturzeichnung Brücke 1 2100.03	1	23.08.2023
05.01.0 3.02	Strukturzeichnung Brücke 2 2101.03	1	23.08.2023
05.01.0 3.03	Strukturzeichnung Brücke 3 2102.03	2	23.08.2023
05.01.0 3.04	Strukturzeichnung Brücke 4 2103.02	2	31.08.2023
05.01.0 3.05	Strukturzeichnung Brücke 5 2104.03	1	23.08.2023
05.01.0 3.06	Strukturzeichnung Brücke 6 2105.03	1	23.08.2023
05.01.0 3.07	Strukturzeichnung Brücke 7 2106.05	1	25.08.2023
05.01.0 3.08	Strukturzeichnung Brücke 8 2107.03	1	22.08.2023
05.01.0 3.09	Strukturzeichnung Brücke 9 2108.04	1	23.08.2023
05.01.0 4	Kolkschutzdesign für FSRU Liegeplatz 2039.06	2	13.09.2023
05.01.0 5	Übersichtsplan 2109.05	2	02.02.2024

<u>Pos.</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Seiten</u>	<u>Stand</u>
05.01.0 6	Kolkschutz rund um die Pfähle des Pontons 2071.1	2	05.02.2024
05.01.0 7.01	Ponton-Anlage allgemeine Anordnung	1	16.02.2024
05.01.0 7.02	Ponton-Anlage Höhen	1	16.02.2024
05.01.0 7.03	Ponton-Anlage Pfahlpositionsplan	1	16.02.2024
05.01.0 7.04	Ponton-Anlage Befestigung an Pfählen	1	16.02.2024
05.01.0 7.05	Ponton-Anlage Gangway-Auflagerung	1	16.02.2024
05.02.0 1	Ausbaggerungsarbeiten für FSRU Liegeplatz Seite 1 2011.14	1	28.08.2023
05.02.0 2	Ausbaggerungsarbeiten für FSRU Liegeplatz Seite 2 2011.14	1	28.08.2023
05.02.0 3	Ausbaggerungsarbeiten für FSRU Liegeplatz Seite 3 2011.14	1	28.08.2023
05.02.0 4	Ausbaggerungsarbeiten für FSRU Liegeplatz Seite 4 2011.14	1	28.08.2023
05.03.0 1	Position Hauptkomponenten FSRU	1	17.02.2023
05.03.0 2	Blockfließbild 1013.01	2	17.02.2023
07.00	Bauwerksverzeichnis, Rev05	6	15.03.204
08.00	Statische Nachweise, Rev06	14	22.03.2024
08.01	Statische Berechnung Pfahlfundamente 2003.10 ge- prüft, Rev010	84	13.10.2023
08.02	Statische Berechnungen der Dalben Plattform geprüft 2028.03 nebst Anhängen	265	29.09.2023
08.03	Statische Berechnungen der Brücken geprüft 2029.03	171	19.09.2023
08.05	Ponton Bewegungsanalyse 2200.00 22.03	39	20.02.2024

<u>Pos.</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Seiten</u>	<u>Stand</u>
08.05	Ponton Bewegungsanalyse 2200.00 EN geprüft	29	29.01.2024
08.06	Bemessung der Pfähle der Ponton-Anlage 2202.00	83	20.02.2024
08.06	Bemessung der Pfähle der Ponton-Anlage 2202.00 EN geprüft	43	30.01.2024
08.07	Ponton Pfahlrammbarkeitsuntersuchung 2205.00	22	19.02.2024
08.08	Ponton Beurteilung Erschütterungen 2204.00	31	20.02.2024
09.00	Technische Baubeschreibung, Rev05	6	15.03.2024
09.01	Bau- und Montagebeschreibung wasserseitige Arbeiten 1002, Rev06, 1002.06	35	11.03.2024
09.02	Vorläufige Installationsmethode f. d. Ponton 2079.00	29	23.02.2024
10.00	Geotechnischer Bericht und Bemessung, Rev06	16	22.03.2024
10.01	Geotechnischer Bericht FUGRO	311	06.04.2023
10.02	Appendix J9, Sedimentanalysen GÜBAK	12	24.03.2023
10.03	Geotechnischer Bericht ACP Geotechnik Anlegestelle (Jetty)	88	09.10.2023
10.04	Geotechnischer Bericht ACP Geotechnik Bootasanleger (Ponton) geprüft	42	12.12.2023
11.00	Planungs- und Entwurfsgrundlagen, Rev05	6	15.03.2024
11.01	Bericht über die Entwurfsgrundlage 2001.09, Rev09	77	14.02.2024
11.02	Bemessungsgrundlage Ponton-Anlage 2201.00	73	20.02.2024
11.02	Bemessungsgrundlage Ponton-Anlage 2201.00 EN geprüft	47	30.01.2024
12.00	Umweltbedingungen und hydrodynamische Studien, Rev05	33	15.03.2024
12.01	Bericht über die Umweltbedingungen 2014.07, Rev07	185	13.09.2023
13.00	Strömungsmessungen, Rev05	14	15.03.2024
13.01	Metocean-Kampagne 2049.06	193	31.08.2023
14.00	Nautische Studien und Risikobewertung, Rev05	32	15.03.2024
14.01	Bewertung dynamischer Vertäuung 2021.06	169	28.08.2023
14.02	Nautische Risikoanalyse 2018.05	79	13.09.2023

<u>Pos.</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Seiten</u>	<u>Stand</u>
14.03	Nautitec Präsentation Simulationsläufe final	42	21.03.2023
14.04	Nautitec Abschlussbericht Simulationen	102	22.03.2023
15.00	Schalltechnische Beurteilung Bau, Rev05	11	15.03.2024
15.01	Unterwasserschall Rammarbeiten, Rev02	28	14.09.2023
15.02	Geräuschemmissionsprognose Bau	32	30.06.2023
15.03	Schallschutzkonzept_2050.04, Rev05	21	24.04.2024
15.04	Ergänzung Geräuschemmissionsprognose	31	22.02.2024
15.05	Unterwasserschallprognose Rammarbeiten Ponton-Anlage	31	16.02.2024
16.00	Schalltechnische Beurteilung Betrieb, Rev05	6	15.03.2024
16.01	Geräuschemmissionsprognose Luft Betrieb	68	24.02.2023
16.02	Prognose des Unterwasserschalls Betriebsphase	23	24.02.2023
17.00	Sonstige Immissionen Rev.05	6	15.03.2024
17.02	Lichttechnische Untersuchung	61	02.08.2023
18.00	Monitoring, Rev05	7	15.03.2024
19.00	Sonstige Themen, Arbeitssicherheit, Brandschutz, Rev05	7	15.03.2024
19.01	Brandschutzkonzept, Rev03	82	20.02.2024
19.02	Kampfmittel-Teil-Freigabe, Teil 11	29	16.02.2024
19.03	Van Oord Zertifikat ISO 50001	14	06.04.2022
19.04	Van Oord Zertifikat ISO 14001	10	06.04.2022
19.05	Van Oord Zertifikat ISO 9001	13	01.10.2022
19.06	Van Oord Zertifikat ISO 45001	12	23.04.2021
20.00	Umweltauswirkungen, Folgenabschätzung, Rev05	7	22.03.2024
20.01	Zusammenfassung Umweltauswirkungen und Eingriffsbilanzierung, Rev03	149	19.09.2023
20.02	Klimaauswirkungen des Vorhabens	15	19.09.2023
20.03	Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton	70	22.03.2024

<u>Pos.</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Seiten</u>	<u>Stand</u>
20.04	Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen	81	22.03.2024
21.00	Hydromorphologische Auswirkungen, Kolkschutz, Rev05	17	15.03.2024
21.01	Morphologische Studie Abschlussbericht, Rev08	55	31.01.2024
21.02	Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen, Rev05	55	29.08.2023
21.03	Kolkschutzbewertung - Meeresbauwerke, Rev05	105	05.02.2024
21.04	CFD-Modell für die Verstärkung der Sohlschubspannung	32	30.08.2023
22.00	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Rev05	9	22.03.2024
22.01	Artenschutzfachbeitrag	52	25.07.2023
23.00	Fachbeitrag WRRL, MSRL, Rev05	19	22.03.2024
23.01	WRRL-Fachbeitrag	82	19.09.2023
23.02	MSRL-Fachbeitrag	40	19.09.2023
25.00	Eingriff Natur §14 BNatSchG, Rev05	8	22.03.2024
26.00	Natura 2000 Vorprüfung, Rev05	6	22.03.2024
26.01	Natura 2000 Vorprüfung	42	15.09.2023
26.02	Natura 2000 Fachbeitrag FFH Nationalpark	72	19.09.2023
27.00	Erlaubnisantrag Einbringen Baggergut nach § 9, § 17 WHG, Rev04	46	19.09.2023
27.01	Anlage 1, Bioconsult GÜBAK	6	05.06.2023
27.02	Anlage 2, Prüfberichte GÜBAK, Nowak	90	05.06.2023
27.03	Anlage 3, Anlage zum Prüfbericht GÜBAK, Nowak	8	05.06.2023
27.05	Anlage 5, Stellungnahme BioConsult Baggergut Biotop K01	8	10.06.2023
27.06	Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle 01	67	31.08.2023
28.00	Antrag geschützte Biotope nach § 67 BNatSchG, Rev04	12	19.09.2023
28.01	Abgrenzung hydromorphologischer Wirkraum	10	21.09.2023

<u>Pos.</u>	<u>Bezeichnung der Unterlage</u>	<u>Seiten</u>	<u>Stand</u>
29.00	Betriebseinstellung und Rückbau, Rev05	7	15.03.2024
30.00	Bauvorlage und Bauantrag nach § 67 NBauO, Rev05	6	15.03.2024

Nachrichtliche Planunterlagen:

06.00	Bauzeitenplan, Rev05	6	15.03.2024
08.04	Statische Berechnungen PLEM 1001.04	39	08.09.2023
08.09	PLEM-Vibrationsbewertung	9	14.03.2024
17.01	Immissionsschutztechnischer Bericht	228	19.09.2023
24.00	Information zu § 9 WHG Einleitgenehmigung IZÜV, Rev05	9	15.03.2024
24.01	Bericht über die Ausbreitung von Temperaturfahnen, Rev07	45	24.08.2023
27.04	Anlage 4, Bericht BfG-2019 Klappstellen	167	29.05.2020

I.3 Weitere Entscheidungen

I.3.1 Einkonzentrierte Entscheidungen

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

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

I.3.1.1 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung

Die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb eines Anlegers für eine stationäre, schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (LNG) in der Jade vor Wilhelmshaven wird gemäß § 31 WaStrG hiermit erteilt.

I.3.1.2 Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG

Für die Umsetzung des Vorhabens wird die TdV für die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen des nach § 30 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG geschützten Biotopes „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreiche Ausprägung KMFFk“ von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG nach § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG befreit.

Die Gewährung dieser Befreiung erfolgt, da sich die Möglichkeit eines Ausgleichs zurzeit noch in Klärung befindet und die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG daher nicht möglich ist.

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

I.3.1.3 Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Für unvorhersehbare oder unvermeidbare Störungen von Schweinswalen (*Phocoena phocoena*) durch die baubedingten Schallimmissionen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird vorsorglich eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen.

I.3.2 Vorbehaltene Entscheidungen

1. Die Entscheidung und Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. einer Ersatzzahlung bleibt gemäß den §§ 74 Abs. 3 VwVfG, 70 Abs. 1 S. 1, 68 WHG, 6 Nr. 1 LNGG vorbehalten. Dieser Vorbehalt erstreckt sich auch auf die Entscheidung, ob die nachträgliche Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung über eine Nachbilanzierung gefordert wird und weitere Vermeidungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen bzw. eine Ersatzzahlung verfügt werden, wenn sich durch die tatsächliche Umsetzung des Vorhabens der Eingriff so erhöht, dass ein weitergehender Eingriff gemäß § 14 BNatSchG vorliegt oder sich ergibt, dass eine Realkompensation nicht möglich ist. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Ausgleich im Sinne des § 30 Abs. 3 BNatSchG für die Inanspruchnahme des gesetzlich geschützten Biotopes nicht möglich ist. Die Planung der Kompensationsmaßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde bis spätestens zum 31.10.2025 inklusive der für eine Festsetzung erforderlichen Unterlagen vorzulegen.
2. Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens oder der diesem Planfeststellungsbeschluss entsprechenden Anlagen auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf das Recht eines anderen auf, so bleibt die Anordnung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, welche die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Sind solche Einrichtungen oder Maßnahmen oder die Unterhaltung der Einrichtungen, mit denen die nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen verhütet oder ausgeglichen werden könnten, wirtschaftlich nicht gerechtfertigt oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar, so wird zugunsten des Berechtigten eine angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

I.3.3 Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

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

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

I.3.4 Kostenlastentscheidung

Die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens und der Entscheidung hat als Trägerin des Vorhabens die FSRU Wilhelmshaven GmbH zu tragen. Über die Höhe der Kosten (Gebühren und Auslagen) ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

II Inhalts- und Nebenbestimmungen

II.1 Allgemeine Bestimmungen

- 1.1 Der Beginn und das Ende der Baumaßnahme sind der Planfeststellungsbehörde, der zuständigen unteren Naturschutzbehörde (NLWKN Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich 4, UNB), dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA), der Stadt Wilhelmshaven, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee (WSA) und der zuständigen Hafenbehörde schriftlich vorab anzuzeigen.
- 1.2 Das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven (SFA), die Landwirtschaftskammer Niedersachsen und die Niedersächsische Muschelfischer GbR sind über den Beginn der Bauarbeiten rechtzeitig vorher in Kenntnis zu setzen.
- 1.3 Soweit von den Maßnahmen Betreiber benachbarter Anlagen, Häfen, Ver- und Entsorgungsleitungen etc. unmittelbar oder nur mittelbar betroffen sein können, sind die Eigentümer und die Nutzungsberechtigten der Anlagen vor Baubeginn über das Vorhaben zu unterrichten.
- 1.4 Das Vorhaben ist gemäß den maßgeblichen Planunterlagen und den nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen auszuführen. Die TdV hat dafür zu sorgen, dass die Nebenbestimmungen auch durch die von ihnen beauftragten bauausführenden Firmen eingehalten werden.
- 1.5 Der TdV bzw. den Betreibern obliegt die Verantwortung für den jeweils sicheren Zustand sowie die ordnungsgemäße Benutzung und den sicheren Betrieb der Anlagen nach den gesetzlichen Bestimmungen. Wesentliche Mängel, Schäden oder Unregelmäßigkeiten sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich zu melden.
- 1.6 Die TdV hat alle Inhalts- und Nebenbestimmungen auf ihre Kosten zu erfüllen.
- 1.7 Jede Änderung oder Erweiterung gegenüber den maßgeblichen Planunterlagen ist rechtzeitig vor ihrer Durchführung schriftlich der Planfeststellungsbehörde, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde anzuzeigen.
- 1.8 Die TdV hat der Planfeststellungsbehörde, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vor Baubeginn schriftlich die für den Bau der Anlage verantwortliche Person einschließlich ihrer Kontaktdaten (Telefon, Fax, E-Mail) zu benennen und ihre Erreichbarkeit sicherzustellen.
- 1.9 Vor Beginn der Baumaßnahme ist der Planfeststellungsbehörde, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde ein Bauzeitenplan unter Angabe der zeitlichen Durchführung der Arbeiten und der an den Arbeiten beteiligten Fahrzeuge und Geräte vorzulegen. Nach wesentlichen Fortschreibungen sowie auf Verlangen der zuvor genannten Behörden ist ein aktualisierter Bauzeitenplan vorzulegen.
- 1.10 Der Anleger ist so zu errichten, dass er ein sicheres An- und Ablegen von Schiffen bei allen Wasserständen ermöglicht. Insbesondere ist der Anleger mit einer ausreichenden Zahl von Festmachereinrichtungen zu versehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Anleger in unmittelbarer Nähe zum Fahrwasser und zu benachbarten Anlegebrü-

cken befindet. In diesem Fahrwasser verkehren sehr große Schiffe, die mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren müssen. Die Vorschriften der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung und der internationalen Kollisionsverhütungsregeln sind zu beachten.

- 1.11 Die statischen Berechnungen für den Anleger (einschließlich der Lasten über die vertäuten Schiffe) haben die umgebungsbedingten Gefahrenquellen durch Hochwasser, Wind und Eisgang zu berücksichtigen. Die statische Bemessung erfolgt nach dem Teilsicherheitskonzept für Grenzzustände der Tragfähigkeit und der Gebrauchstauglichkeit unter Berücksichtigung der maßgeblichen statischen und dynamischen Einwirkungen u. a. aus Wind, Seegang, Eisgang, Strömung, der Brücke und seinen Aufbauten, Auflagerreaktionen von Ausrüstungsteilen und der Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) und Gastanker, Anlegemanöver für verschiedene Betriebsarten, etc. und den Widerständen (u. a. nach Eurocode 1, 2, 3, 7 mit nationalen Anhängen, DIN-Normen (u. a. DIN EN 1997-1), EA-Ufereinfassungen, EA-Pfähle, ZTV-ING Teil 2 Abschnitt 2 (Grundbau, Gründungen), TRAS 310 und 320). Dabei ist die maßgebende Sohltiefe unter Berücksichtigung von Auskolkungen und max. Baggertiefe zu berücksichtigen.
- 1.12 Die Nachweise der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit sind durch staatlich anerkannte Prüferingenieure für Baustatik in der jeweiligen zugelassenen Fachrichtung rechtzeitig vor Baubeginn zu prüfen. Die Prüferingenieure sind rechtzeitig vorher nach Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde von der TdV zu beauftragen. Die Prüfberichte und die Prüfbemerkungen in den statischen Berechnungen sind bei der Bauausführung zu beachten und deren Einhaltung durch ggf. erforderliche Zwischenabnahmen durch den Prüfstatiker zu bestätigen. Der Planfeststellungsbehörde sind die Prüfberichte, die geprüften Fachunternehmer- und Fachbauleitererklärungen, Herstellungsbescheinigungen, Zertifikate, Nachweise sowie die Abnahmeprotokolle und die Schlussberichte der jeweiligen Prüfstatiker zügig und unaufgefordert vorzulegen.
- 1.13 Die Bauausführung hat auf der Grundlage der DIN-EN-Vorschriften, den weiteren allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der Ergebnisse und Vorgaben der geprüften statischen Berechnungen, des geotechnischen Berichts aufgrund der maßgebenden Baugrunderkundungen und den ggf. erforderlichen Materialprüfungen bzw. den einschlägigen Qualitätsdokumentationen zu erfolgen. Die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt ist anzuwenden. Für die technische Ausbildung der Anlagen, die Lastenannahmen zur Bemessung usw. sind u.a. die einschlägigen Gesetze, DIN-EN-Normen, ZTV sowie die EA-Ufereinfassungen und EA-Pfähle zu beachten. Hinsichtlich des Arbeitsschutzes sind die einschlägigen Vorschriften zu berücksichtigen. Alle Anlagen müssen jederzeit den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die TdV hat dies durch geeignete Qualitätssicherung und Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen.
- 1.14 Rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Anlegers ist der Planfeststellungsbehörde Gelegenheit zu geben, diese gemeinsam mit dem Prüfstatiker und ggf. weiteren Beteiligten (insbesondere GAA, WSA) behördlich abzunehmen.
- 1.15 Die Planfeststellungsbehörde behält sich in allen Punkten, in denen der Antrag oder die Nebenbestimmungen dieses Bescheides eine Abstimmung zwischen Beteiligten und der TdV vorgeben, eine abschließende Entscheidung für den Fall der Nichteinigung vor.

- 1.16 Bei der Baumaßnahme müssen die Teile der Baustelle an Land und zu Wasser, auf denen unbeteiligte Personen gefährdet werden können, abgegrenzt und durch Hinweis- und Warnzeichen gekennzeichnet sein. Soweit es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, muss die Baustelle ganz oder teilweise mit Bauzäunen abgegrenzt sein. Öffentliche oder öffentlich zugängliche Verkehrsflächen sind während der Bauzeit verkehrssicher zu unterhalten.
- 1.17 Für die Baumaßnahme ist ein Bautagebuch zu führen, in dem Bauzeiten, Baufortschritt, Einsatzzeiten von Geräten und Personal, Protokolle von Baubesprechungen, Planungsänderungen sowie Besonderheiten (z. B. Bauunterbrechungen, Hindernisse, Unfälle) zu dokumentieren sind.
- 1.18 Nach Fertigstellung der Maßnahme ist diese so zu vermessen, dass die Ergebnisse in die Karten der Vermessungs- und Katasterverwaltung des Landes übernommen werden können.
- 1.19 Nach Fertigstellung und vor Inbetriebnahme der Anlage sind der Planfeststellungsbehörde, dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde Bestandspläne der Anlage einschließlich aller wesentlichen Einrichtungen (z. B. Plan der Festmacheeinrichtungen) je 1-fach in Papierform sowie digital zu übersenden.
- 1.20 Vor Beginn der Bauarbeiten hat die TdV der Planfeststellungsbehörde eine schriftliche Bestätigung der Kampfmittelfreiheit vorzulegen.
- 1.21 Die Hinweise, Empfehlungen und Schlussfolgerungen aus den Fachgutachten der Antragsunterlagen sind bei Planung, Bau und Betrieb zu beachten, soweit dieser Bescheid keine weitergehenden Regelungen trifft.
- 1.22 Die TdV hat die Planfeststellungsbehörde, das WSA sowie die Hafenbehörde bei Änderungen der Vertretungsverhältnisse in Vorbereitung einer Übertragung dieser Zulassung rechtzeitig vorab zu unterrichten.

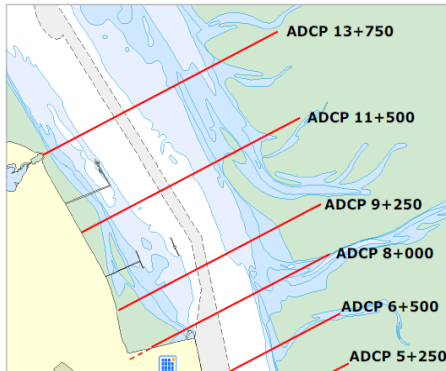
II.2 Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft und zum Küstenschutz

- 2.1 Es ist durch geeignete Schutz-, Vermeidungs- und Kontrollmaßnahmen sicherzustellen, dass eine Meeresboden-, Wasserstraßen- bzw. Gewässerverunreinigung durch die in den Maschinen, Geräten und Fahrzeugen vorhandenen wassergefährdenden Stoffe (z. B. Hydrauliköl, Schmieröl, Kühlflüssigkeit, Kraftstoff) unter Beachtung des Standes der Technik vermieden wird. Insbesondere sind die Maschinen, Geräte und Fahrzeuge arbeitstäglich auf austretende Stoffe zu kontrollieren. Schäden sind umgehend zu beseitigen und der zuständigen Wasserbehörde anzuzeigen. Stellen, an denen mit Tropfverlusten zu rechnen ist, sind zu kapseln.

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

- Stoppen der Emissionen,
- Abgrenzen des Immissionsortes,

- Entfernen der kontaminierten Bestandteile und
 - Kontrolle des Immissionsortes.
- 2.2 Die gesetzlichen Anforderungen an Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind einzuhalten. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der zuständigen Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- 2.3 In Baumaschinen ist ausschließlich die Verwendung von biologisch schnell abbaubaren Hydraulikflüssigkeiten nach ISO 15380 zulässig. Ist eine Verwendung von biologisch schnell abbaubaren Hydraulikflüssigkeiten aus technischen Gründen nicht möglich, hat die örtliche Bauleitung in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (UBB) geeignete Risikominderungsmaßnahmen festzulegen, die gewährleisten, dass im Falle eines unerwarteten Hydrauliklecks der Eintrag von wassergefährdenden Stoffen ins Gewässer weitestgehend vermieden wird.
- Die BG-Regel 237 „Hydraulik-Schlauchleitungen – Regeln für den sicheren Einsatz“ ist zu berücksichtigen.
- 2.4 Es ist sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial (z. B. Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt etc.) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe von der Baustelle, den Baugeräten oder aus Vorratsbehältern (z. B. für Kraftstoffe etc.) in das Gewässer gelangen können.
- 2.5 Soweit vorgesehen, sind für den Schutz der metallischen Wasserbauteile möglichst umweltverträgliche Korrosionsschutzmittel zu verwenden, um Schadstofffreisetzungen zu reduzieren.
- 2.6 Bei Sturmflut- und Eisgefahr sind Vorkehrungen zu treffen, die ein Abtreiben von Anlagenteilen, Lagergut oder sonstigen Gegenständen von dem Anleger und den Baugeräten in das Gewässer verhindern.
- 2.7 Abfälle sind nach den Grundsätzen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) unter Beachtung der Abfallhierarchie des § 6 KrWG zu vermeiden, nicht vermeidbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Nicht vermeidbare oder nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen.
- 2.8 Baubehelfe oder ähnliches sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen.
- 2.9 Beweissicherung
- a) Strömungsverhältnisse
- Da laut der "Morphologischen Studie" von IMDC (Unterlage 21.01) lokale Änderungen der Strömungsverhältnisse, insbesondere bei Betrieb der FSRU durch eine verstärkte Schattenwirkung aus LNG-Terminal und FSRU erwartet werden, sind ab sofort jährlich ADCP-Strömungsmessungen auf den langjährigen Jade-Weser-Port-Beweissicherungsprofilen 9+250, 11+500 und 13+750 über einen Zeitraum bis 5 Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens und Inbetriebnahme der FSRU durchzuführen und zu dokumentieren. Die Messung 2023 hat zeitnah, jedoch in jedem Falle vor Beginn der Pfahlarbeiten zu erfolgen.
- Die Ergebnisse sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen und zu bewerten und der Planfeststellungsbehörde zeitnah vorzulegen.



b) Bathymetrie

Da neben den unmittelbaren baubedingten Änderungen in der Unterwassertopographie auch morphologische Nachlaufreaktionen zu erwarten sind und darüber hinaus morphologische Entwicklungstrends bestehen, hat die TdV entsprechende Peilungen in einer Gesamtpeilfläche durchzuführen, die mindestens den prognostizierten Wirkraum des Planvorhabens abdeckt.

Gemäß den Aussagen zu den Maßnahmen 3, 4 und 7 der Unterlage 20.01 „Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG“ zeigen die Ergebnisse über den 13-tägigen Simulationszeitraum für unterschiedliche Tideszenarien und Sedimentzusammensetzungen, dass während der Baggerungen eine Sedimentfahne in Längsrichtung der Strömungen (max. ca. 500 m bei sandigen Sedimenten und ca. 2,5 km bei Feinsedimenten) entsteht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch von dem späteren Anlegerbauwerk mit den Schiffskörpern ähnliche Sedimentfahnen ausgehen können. Die Gesamtpeilfläche, in dem das Monitoring durchgeführt werden muss, wird anhand dieser Angaben und bisheriger Erkenntnisse aus dem Vorgängerverfahren des NPorts-FSRU-Anlegers zwischen Fahrrinne und Festland sowie jeweils 2,5 km stromauf- und stromab des Anlegers festgelegt. Das entspricht etwa einer Fläche von $5 \text{ km} \times 2,5 \text{ km} = 12,5 \text{ km}^2$. Ausgenommen sind festlandnahe Flachwasserbereiche, in denen keine Peilungen möglich sind.

Die Peilungen sind vor Baubeginn, nach Abschluss der jeweiligen Baggerarbeiten sowie anschließend in etwa halbjährlichem Abstand bis 5 Jahre nach Fertigstellung des Planvorhabens und Inbetriebnahme der FSRU durchzuführen und zu dokumentieren. Die konkrete technische Durchführung und der genaue Peilbereich sind mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen. Die Ergebnisse der bathymetrischen Untersuchungen sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen, zu bewerten und der Planfeststellungsbehörde zeitnah vorzulegen. Von unerwarteten Entwicklungen ist den Behörden (NLWKN, WSA, Hafenbehörde) zeitnah zu berichten.

c) Kolkschutzmonitoring

Es ist ein Kolkschutzmonitoring im Bereich der Pfahlgründungen des neuen Anlegers (inkl. Ponton) sowie der PLEM über einen Zeitraum von zunächst 5 Jahren unmittelbar nach Installation der jeweiligen Anlagenteile durchzuführen. Die Peilungen dienen der Erkennung von aufkommenden Gefährdungen für den Anleger und die PLEM mit an-

geschlossenen TCP-Leitungen. Damit müssen die Messungen so ausgelegt werden, dass Kolkstrukturen an den Pfahlbauwerken und den PLEM sicher abgebildet werden können. Dazu ist die Bathymetrie im Baufeld und seinem morphologisch beeinflussten Umfeld zunächst unmittelbar vor Beginn der Baumaßnahme aufzunehmen. Jeweils unmittelbar nach Abschluss der Kolkschutzarbeiten, der Rammarbeiten sowie nach Installation der PLEM ist die jeweilige Kolkentwicklung und die Kolkschutzwirkung durch bathymetrische Aufnahmen in ausreichend dichten Zeitabständen aufzunehmen und in einem Bericht zu dokumentieren. Die diesbezüglichen Vorgaben und Hinweise der Fachgutachten (s. u.a. Kap. 5.6 und 6.8 zu "Überwachungskriterien" in der Unterlage 21.03 "Bewertung des Kolkschutzes - Maritime Bauwerke") des Planfeststellungsantrags sind dabei zu beachten. Sofern dort keine strengeren Vorgaben gemacht werden, ist zunächst von einem 14-tägigen Peilintervall auszugehen, das je nach Kolkentwicklung sowie Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde angepasst werden kann. Die Peilungen für den Kolkschutz der zehn Dalben müssen im 14-tägigen Peilintervall bis März 2024 durchgeführt werden. Eine weitere Peilung hat kurz vor Eintreffen der FSRU zu erfolgen. Sofern keine Auffälligkeiten auftreten, ist danach eine halbjährliche Überprüfung durchzuführen. Peilungen im Bereich der Pontonpfähle sind unmittelbar nach der Installation durchzuführen. Auch hier ist zunächst ein 14-tägiges Peilintervall einzuhalten, welches je nach Kolkentwicklung und Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde angepasst werden kann. Nach Sturmflutsituationen, die ein erhöhtes Kolkpotential hervorrufen, sind unabhängig von zuvor genannten Peilungsintervallen zeitnah Sonderpeilungen durchzuführen sind, wenn örtlich verfügbare Pegelmessungen einen Tidestieg oder -fall von mehr als 6 m während einer Tide ausweisen. Sollten Auskolkungen über das zulässige bzw. prognostizierte Maß hinaus auftreten, ist diesen unverzüglich durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken. Die Planfeststellungsbehörde, das GAA und das WSA sind zu informieren. Sollte ein Kolkschutzmonitoring der PLEM nicht ausreichend sicher durchführbar sein, so ist alternativ die Lagestabilität der PLEM anhand z.B. der Neigungswinkel fortlaufend zu überwachen.

Die Ergebnisse sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen und zu bewerten und der Planfeststellungsbehörde, dem GAA und dem WSA zeitnah vorzulegen. Von unerwarteten Entwicklungen ist den Behörden zeitnah zu berichten.

- 2.10 Sofern bei Errichtung der Pontonpfähle der Kolkschutz vor der Rammung eingebracht wird und dabei die in Kap. 3.3.2.1 der Unterlage 09.02 „Vorläufige Installationsmethode für den Ponton“ dargestellte Ausführungsalternative gewählt wird, dass zunächst nur die Filterschicht des Kolkschutzes eingebaut wird, anschließend die Rammung der Pfähle erfolgt und die Deckschicht des Kolkschutzes erst nach erfolgter Rammung der Pfähle eingebracht wird, hat die TdV die Filterschicht vor Einbau der Deckschicht zu prüfen, da durch die Vibration beim Rammen der Pfähle und den vorherrschenden Strömungen es zu einer Verformung der Filterschicht kommen kann.
- 2.11 Durch die Errichtung und die Unterhaltung der Anlagen darf die Durchführung von Küstenschutzmaßnahmen und dürfen die Belange des Küstenschutzes nicht beeinträchtigt werden.
- 2.12 Die Baustelle ist sturmflutsicher zu betreiben. Bei erhöhten Sturmflutgefahren sind alle beweglichen Gegenstände (z. B. Baumaschinen, Geräte, Baustoffe) so zu lagern, dass

sie im Sturmflutfall nicht zu einer Gefährdung der Küstenschutzanlagen oder zu einer Beeinträchtigung der Gewässerqualität führen können.

II.3 Naturschutz und Landschaftspflege

- 3.1 Für die Durchführung der Maßnahmen sind jeweils die Bauweisen zu wählen, die im Rahmen des technisch Erforderlichen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild die geringste Beeinträchtigung mit sich bringen.
- 3.2 Bei unvorhergesehen auftretenden neuen Konflikten mit den Belangen von Natur und Landschaft sind die Planfeststellungsbehörde und die untere Naturschutzbehörde (NLWKN Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich 4) umgehend zu informieren und das weitere Vorgehen mit ihnen abzustimmen.
- 3.3 Die Bilanzierung der mit der Anlage der Zufahrt und der Liegewanne verbundenen Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotop KMFFk* ist ständig aktuell zu halten; bei Änderungen ist der NLWKN als zuständige untere Naturschutzbehörde (UNB) zu informieren. Die Inanspruchnahme des gesetzlich geschützten Biotops hat sich auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Die TdV hat spätestens drei Monate nach Abschluss der Baggerarbeiten eine fachgutachterlich abgestimmte Shape-Datei mit der genauen geografischen Lage von Liegewanne und Zufahrt sowie den Grenzen des verbleibenden § 30-Biotops an die Planfeststellungsbehörde und die zuständige UNB zu übermitteln.
- 3.4 Es ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) einzusetzen, die nachweislich über die erforderliche Qualifikation verfügt. Die UBB hat die Einhaltung aller Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu überwachen und der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde (NLWKN, Betriebstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich 4) wöchentlich zu berichten. Die Vorlage der Berichte an die Planfeststellungsbehörde und die Untere Naturschutzbehörde hat spätestens an dem auf die dokumentierte Woche folgenden Donnerstag zu erfolgen.
- 3.5 Insbesondere obliegt der UBB die Überwachung der Einhaltung des Rammschallschutzkonzeptes (Unterlage 15.03), das in der Version mit Datum vom 24.04.2024 vorliegt und sicherstellen soll, dass die zum Schutz der Schweinswale und weiterer schallsensitiver Organismen festgesetzten Grenzwerte nicht überschritten werden. Dies beinhaltet die Einhaltung aller unter Nr. 3.6 aufgeführten Nebenbestimmungen, auch und gerade dort, wo sie über das o.g. Konzept ggf. hinausgehen.
- 3.6 Die Rammarbeiten für die insgesamt zehn Fender- und Festemachedalben sowie die zwölf Pfähle der Ponton-Anlage sind unter Beachtung folgender Regelungen durchzuführen:
 - a. Die durch Rammarbeiten entstehenden Schallimmissionen (Rammschall) im Wasserkörper, die für marine Säugetiere, insbesondere die schallsensitiven Schweinswale, potenziell schädigend sein können, dürfen in einer Entfernung von 750 m zur Rammstelle folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- ungewichteter Breitband-Einzelereignispegel (SEL_{05}) von 160 dB re $1\mu Pa^2 s$
 - Spitzenpegel ($L_{p,pk}$) von 190 dB re $1\mu Pa$.
- b. Die Rammarbeiten sind möglichst nur bei geringem Wasserstand im Zeitraum von drei Stunden vor bis drei Stunden nach dem Zeitpunkt des Tideniedrigwassers (bezogen auf den Pegel "Hooksielplate") durchzuführen. Die Rammarbeiten haben zwingend bei Niedrigwasser zu erfolgen, soweit die Lärmmessungen die unter 3.6 a) genannten Grenzwerte erreichen.
 - c. Die maximal aufgewendete Rammenergie für die zehn Fender- und Festmachedalben darf 1.800 kJ nicht überschreiten. Die maximal aufgewendete Rammenergie für die zwölf Pontonpfähle darf 150 kJ nicht überschreiten.
 - d. Vor Beginn der Rammarbeiten und zu Beginn des Sanftanlaufs (s.u.) sind Vergrämungsmaßnahmen mittels des Systems FaunaGuard oder vergleichbarer Vergrämungssysteme vorzunehmen. Hierzu sind das Schweinswal-, das Robben- sowie das Fischmodul des Vergrämungssystems 30 Minuten vor dem Rammstart einzuschalten. Das System kann fünf Minuten nach Start des Sanftanlaufs abgeschaltet werden. Bei Pausen zwischen den Rammarbeiten, die länger als 30 Minuten dauern, ist das Vergrämungssystem erneut einzusetzen.
 - e. Die Rammarbeiten der zehn Fender- und Festmachedalben (sog. Monopiles) erfolgen ausschließlich unter ununterbrochenem Einsatz eines doppelten Blasen Schleiers (DBBC). Dieser muss zu Beginn der Arbeiten voll ausgebildet sein und den zu rammenden Dalben jederzeit voll umschließen, was durch die UBB zu überwachen ist.
 - f. Jeder Rammvorgang muss mit einem Sanftanlauf begonnen werden (i. d. R. ca. 10 bis 15 Min.); anschließend hat eine kontinuierliche Rammung inkl. Neigungsmessungen in Lotrichtung am Pfahl bis zur Erreichung der finalen Einbindetiefe zu erfolgen.
 - g. Die UBB hat für die Rammarbeiten Anwesenheitspflicht. Sie erhält Echtzeitzugriff auf die Schallüberwachungsdaten (s.u.), solange diese online erhoben werden. Sofern sich die Messwerte den Grenzwerten annähern, hat die UBB zusammen mit der auf Seiten der TdV für die Durchführung der Rammarbeiten verantwortlichen Person darauf hinzuwirken, dass es zu keiner Überschreitung kommt. Dies kann durch Herabsetzen der Rammenergie erfolgen, durch eine Modifizierung des Blasenvorhangs (Membrane Bubble Curtain) oder durch andere geeignete Maßnahmen.
 - h. Der durch die Rammarbeiten erzeugte Unterwasserschall ist zu überwachen. Hierzu ist ein Messgerät in ca. 750 m von der Rammstelle zu installieren, das den Schall für die Gesamtdauer der Arbeiten misst und die Daten speichert. Sofern dieses System die Messwerte nicht online übertragen kann, ist zusätzlich ein Unterwasserschall-Echtzeit-Messsystem (Online-Messung) in einer Entfernung von 750 m zum Fundament einzusetzen. Hierbei sehen der Rammhammerführer und die UBB in Echtzeit den Einzelereignispegel und Spitzenpegel des letzten Rammschlages sowie den beurteilungsrelevanten Überschreitungspegel SEL_{05} für die bisherige Rammung. Diese Online-Messung ist wenigstens so lange beizubehalten, bis fachgutachterlich gewährleistet werden kann, dass

die Grenzwerte bei den Rammarbeiten nicht erreicht und schon gar nicht überschritten werden.

- i. Rechtzeitig vor Beginn eines jeden Rammgangs muss die UBB die Wasseroberfläche des Jadebusens absuchen und im Rahmen des Möglichen klären, ob sich im Jadebusen Schweinswale aufhalten, die durch die Rammarbeiten in der Bucht gefangen werden könnten. Sollten Tiere gesichtet werden, so ist der Rammgang nach Möglichkeit zu verschieben. Ist dies nicht möglich, so ist bei der Rammung der zehn Fender- und Festmachedalben von Anfang an neben dem doppelten großen Blasenschleier (DBBC) zusätzlich auch der Membrane Bubble Curtain einzusetzen.
- 3.7 Die sich aus der Unterlage "20.01 Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG" für die Maßnahme 4 (FSRU-Anleger, Bau und Anlage) ergebenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für die Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG sowie die Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltschäden nach § 2 Nr. 2 des Umweltschadengesetzes (USchadG), zur Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sowie zur Vermeidung der Beeinträchtigungen der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopie mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk*) sind umzusetzen. Auch dies ist von der UBB zu überwachen und zu dokumentieren.
- 3.8 Die TdV hat zu prüfen, ob als Kompensation der vorhabenbedingten erheblichen Beeinträchtigungen des gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopes mit der Bezeichnung „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk*) ein naturschutzfachlicher Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung möglich ist. Dafür ist eine Maßnahmenplanung im Stadium der Genehmigungsplanung zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde bis zum 31.10.2025 vorzulegen. Für die Beeinträchtigung des nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopes müssen Aufwertungsmaßnahmen zum Ausgleich auf gleicher Flächengröße (1:1) im Jadesystem als Teil des Küstenmeeres geplant und umgesetzt werden. Die Planung muss im Benehmen mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden erarbeitet werden und ist der Planfeststellungsbehörde zur Festsetzung gemäß § 6 Nr. 1 LNGG vorzulegen. Die dafür notwendigen Untersuchungen zur Abgrenzung von Flächen für die Aufwertung sind in dem Umfang durchzuführen, dass eine Beurteilung der Kompensationsmöglichkeit erfolgen kann. Es wird darauf hingewiesen, dass die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und die Deutsche Energy Terminal GmbH als aktuelle Betreiberin der FSRU WHV 1 aufgrund der Zulassungsverfahren für die FSRU WHV 1 der gleichen Verpflichtung unterliegen und mit den Arbeiten bereits begonnen haben, so dass sich eine Zusammenarbeit anbietet.

II.4 Immissionsschutz

- 4.1 Es ist sicherzustellen, dass die rechtlichen Vorgaben zum Immissionsschutz, u. a. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) sowie die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärm-Schutz-VO) eingehalten werden. Die TdV hat darüber hinaus bei der Auftragsvergabe und über die Bauaufsicht darauf hinzuwirken, dass zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen möglichst nur Baumaschinen und Baufahrzeuge eingesetzt werden, die bezüglich Lärmemissionen und Erschütterungen den aktuellen Normen nach DIN oder sonstigen normengleichen Regelungen entsprechen. Abweichungen von vorstehenden Maßgaben sind vorab mit dem GAA abzustimmen.
- 4.2 Die Rammarbeiten sollen nur an Tagen in der Zeit zwischen 07:00 und 20:00 Uhr durchgeführt werden. Soweit Bautätigkeiten betriebsbedingt nachts ausgeführt werden müssen, dürfen die in der AVV Baulärm genannten Nachtwerte in Bereichen mit Wohnbebauung nicht überschritten werden. Gegebenenfalls weitergehende diesbezügliche Nebenbestimmungen, insbesondere aus Naturschutzgesichtspunkten, sind darüber hinaus zu beachten.

II.5 Arbeitsschutz

- 5.1 Die Baggerarbeiten haben entsprechend der aktuellen Fassung der „Verfahrensanweisung Nassbaggerarbeiten - Umgang von Kampfmitteln im Baggerfeld“ der Van Oord Wasserbau GmbH zu erfolgen. Die Verfahrensanweisung ist fortlaufend nach Abstimmung mit dem GAA Oldenburg und dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Niedersachsen beim Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) fortzuschreiben und zu aktualisieren.
- 5.2 Für die Errichtung des Anlegers und der zugehörigen Infrastruktur ist eine Gefährdungsbeurteilung rechtzeitig vor Aufnahme der Tätigkeiten zu erstellen. In der Gefährdungsbeurteilung sind insbesondere folgende Bereiche zu beurteilen und geeignete Maßnahmen im Gesundheits-, Sicherheits- und Umwelt-Plan (HSE-Plan) vorzusehen:
- Verkehrswege und Bewegungsflächen incl. Anleger (Arbeitsstättenverordnung [ArbStättV], Technische Regeln für Arbeitsstätten [ASR])
 - Ausbringen einer sicheren Landverbindung (Anleger am Ponton mit Übersetzverbindung)
 - Beleuchtung (ASR A3.4)
 - Kennzeichnung von Gefahrstellen (ASR A1.3)
 - Explosionsschutz
- Einzelheiten sind mit dem GAA Oldenburg abzustimmen.
- 5.3 Der Anleger muss mit Rettungsmitteln im Abstand von max. 100 m ausgestattet sein, z. B. Rettungsringe nach EN 14144 mit einer mindestens 30 m langen, schwimmfähigen Leine im Halter nach EN 14145 oder Rettungsbälle. Des Weiteren müssen Ret-

- tungsstange, Plakat mit einer Anleitung zur Rettung und Wiederbelebung Ertrinkender und Hinweistafeln für Notrufeinrichtungen vorhanden sein. Einzelheiten sind mit dem GAA Oldenburg abzustimmen.
- 5.4 Am Anleger müssen – Einzelheiten sind mit dem GAA Oldenburg abzustimmen - Treppen oder Leitern vorhanden sein. Die Ausführung kann in Anlehnung an die DIN EN 14329 (Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Einrichtung von Liege- und Umschlagplätzen) erfolgen.
 - 5.5 Fender müssen so angebracht sein, dass das Unterhaken kleinerer Schiffe bei Niedrigwasser vermieden wird und es somit nicht zu Gefährdungen von Beschäftigten kommt. Ferner ist konstruktiv sicherzustellen, dass ein Verhaken der „Festmacherleine“ am Fender auszuschließen ist.
 - 5.6 Die TdV hat rechtzeitig vor Baubeginn dem GAA im HSE-Plan darzulegen, wie unter Einhaltung der deutschen Arbeitsschutzbestimmungen bzw. entsprechend dem Stand der Technik das geplante Bauvorhaben ausgestattet, gebaut und betrieben werden soll, so dass die Sicherheit und der Gesundheitsschutz in jeder Projektphase gewährleistet ist. Der HSE-Plan ist fortlaufend zu aktualisieren und bedarf auch in jeder Fortschreibung der Zustimmung des GAA Oldenburg.
 - 5.7 Für den Betrieb des Schiffsanlegers ist ein mit der Feuerwehr Wilhelmshaven abgestimmtes Flucht- und Rettungskonzept zu erstellen. Hierbei sind sowohl die landseitige als auch die seeseitige Rettung zu berücksichtigen. Der Ablauf der Evakuierung ist dezidiert, unter der Berücksichtigung der maximal anwesenden Personen, zu beschreiben. Im Konzept ist ebenfalls darzustellen, durch wen die Evakuierung erfolgen soll.
 - 5.8 Die TdV muss eine Vereinbarung mit NPorts bzw. der Schleppgemeinschaft Wilhelmshaven treffen, um der Feuerwehr Wilhelmshaven im Einsatzfall und dem GAA Oldenburg im Rahmen der Aufsichtstätigkeiten eine jederzeitige Möglichkeit zum Übersetzen auf die FSRU, einem LNGC oder den Dalben zu ermöglichen.
 - 5.9 Für den Betrieb des Schiffsanlegers ist ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan zu erstellen und mit der Feuerwehr Wilhelmshaven abzustimmen.

II.6 Baurecht

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

II.7 Einbringung von Baggergut

- 7.1 Das Baggergut ist einzubringen auf die Klappstelle "01" (OSPAR-Code 79) mit den Koordinaten (WGS84):

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

- 7.2 Der Verklappungsmenge der Initialbaggerung darf 1.200.000 m³ (Laderaumvolumen) nicht überschreiten.
- 7.3 Die Verklappungsmengen aufgrund der Unterhaltungserfordernisse im Rahmen des morphologischen Nachlaufs dürfen für die Jahre 2024 und 2025 einen Wert von 50.000 m³/a (Laderaumvolumen) nicht überschreiten.
- 7.4 Die Entnahmebereiche sind unmittelbar vor und nach Durchführung der Baggerarbeiten zu peilen; die dokumentierten Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde, dem WSA sowie der Hafenbehörde zu übermitteln.
- 7.5 Das Baggergut darf grundsätzlich nicht punktuell eingebracht werden, sondern ist im Verklappungsgebiet zu verteilen, wobei hierzu die Ebbstromphase genutzt werden sollte. Dabei bewegt sich das Schiff entgegen der Strömungsrichtung.
- 7.6 Das Einbringen von Baggergut mit TBT-Gehalten > 60 µg/kg TS ist nicht zulässig. Das Baggergut darf keine Fremdstoffe enthalten.
- 7.7 Die Verklappungen haben gemäß den Anweisungen des WSA Weser-Jade-Nordsee zu erfolgen. Dem WSA sind Informationen über die erwartete Zusammensetzung des zu verbringenden Baggermaterials gemäß GÜBAK rechtzeitig und schriftlich vor dem erstmaligen Herstellen der Liegewanne und der Zufahrt, sowie auf Anforderung des WSA vor Beginn der jeweiligen späteren Unterhaltungsbaggerung, vorzulegen.
- 7.8 Die verklappten Baggergutmengen sind der Planfeststellungsbehörde, dem WSA sowie der Hafenbehörde nach Laderaumaufmaß nachzuweisen, mit Datum und Uhrzeit fortlaufend zu erfassen und zu dokumentieren. Dabei sind die jeweiligen Tidekenterzeitpunkte und, bei Verklappung von Schluffanteilen von mehr als 10 %, auch Sauerstoffgehalt und Wassertemperatur zu notieren.
- 7.9 Die verklappten Baggermengen sowie die Ergebnisse der vorgenannten Untersuchungen und die Aufzeichnungen (Nebenbestimmungen 7.4 und 7.8) sind der Planfeststellungsbehörde in Berichtsform (digital im PDF-Format) spätestens 3 Monate nach Abschluss der jeweiligen Baggerarbeiten unaufgefordert vorzulegen. Dem WSA sind unverzüglich eine Aufstellung der jeweils verbrachten Baggergutmengen (Laderaumaufmaß) sowie ein (digitaler) Nachweis über die nicht-punktueller Verbringung des Baggergutes auf der Umlagerungsfläche (beispielsweise über eine MoNa (Monitoring Nassbaggerbetrieb)-System-Box) vorzulegen. Das WSA behält sich vor, Baggerproben anzufordern.
- 7.10 Über die jährliche Einbringungsmenge hat die TdV gemäß Anforderungen der OSPAR- und HELSINKI-Kommission in dem jeweils folgenden Jahr zu berichten. Zum Bericht wird die TdV vom NLWKN – Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD) – Geschäftsbereich 3 der NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Heinestraße 1, 26919 Brake, jährlich aufgefordert. Dazu wird ihr das „Meldeformular für Baggergut für die OSPAR- und HELSINKI- Kommission“ in der jeweils gültigen Form übersandt. Hierzu ist der Planfeststellungsbehörde bis spätestens zwei Wochen nach Erlaubniserteilung ein/e zuständige/r Mitarbeiter/in mit Kontaktdaten zu benennen; Änderungen sind mitzuteilen. Eine Kopie der Meldungen hat die TdV dem WSA Weser-Jade-Nordsee zeitgleich mit dem Bericht an den GLD der Betriebsstelle Brake-Oldenburg des NLWKN zu übersenden.
- 7.11 Sofern größere Steine mit einem Durchmesser von mehr als 30 cm im Küstenmeer wieder eingebracht werden, sind das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven sowie die

Landwirtschaftskammer Niedersachsen (Standort Oldenburg, Geschäftsbereich 3.8 Fischerei) zeitnah über die genauen Positionen zu informieren.

- 7.12 Hinsichtlich der späteren Nutzung noch einzurichtender neuer Umlagerungsstellen ist ein Unterhaltungs- und Umlagerungskonzept mit Stufenplan zum Übergang der Nutzung von WSA-eigenen Umlagerungsstellen auf eigene Umlagerungsstellen in der Wasserstraße inkl. Einschätzung der jeweiligen morphologischen Einflüsse zu erstellen.
- 7.13 Die TdV hat eine privatrechtliche Vereinbarung (kostenpflichtiger Nutzungsvertrag mit der WSV) zur Verbringung von Baggergut mit dem Bund abzuschließen.

II.8 Strom- und Schifffahrtspolizeiliche Bestimmungen

8.1 Allgemeine Auflagen und Bedingungen:

- 8.1.1 Sollte die Anlage nicht in Betrieb genommen werden, für einen Zeitraum von länger als zwei Jahren betriebsunfähig sein oder nicht betrieben werden, so ist sie auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Weser-Jade-Nordsee (WSA) restlos rückzubauen.
- 8.1.2 Ist die Genehmigung durch Widerruf oder aus einem anderen Grund erloschen, so hat die TdV auf Verlangen des WSA innerhalb einer ihm gesetzten Frist die Anlage zu beseitigen und den ursprünglichen Zustand der Bundeswasserstraße wiederherzustellen.
- 8.1.3 Die TdV hat das WSA von Forderungen Dritter, die diese im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der Anlage geltend machen, freizuhalten.

8.2 Auflagen und Bedingungen für die Errichtung:

- 8.2.1 Während der Bauphase haben regelmäßig Abstimmungs- und Informationsgespräche zwischen der TdV sowie dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde stattzufinden. Die Termine hat die TdV rechtzeitig mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde abzustimmen.
- 8.2.2 Vor dem Verschleppen von Anlagenteilen (Antransport über See) ist die Verkehrszentrale Wilhelmshaven des WSA (VZ) rechtzeitig vor dem Einlaufen in die Jade vom verantwortlichen Schiffsführer des Transportfahrzeuges über UKW-Kanal 63 oder 20 („Jade Traffic“) über das Vorhaben zu unterrichten. Entsprechend ist die zuständige Hafenbehörde („Wilhelmshaven Port Office“/ Hafenbüro) über UKW-Kanal 11 zu informieren. Das Transportfahrzeug hat während des gesamten Transports auf einem der o.g. UKW-Kanäle (VZ sowie Hafenbüro) hörbereit zu sein.
- 8.2.3 Vorhaben, die die Rücksichtnahme der Schifffahrt erfordern, sind rechtzeitig, mindestens jedoch einen Tag vor Beginn der Arbeiten, der VZ und dem Hafenbüro über die o.g. UKW-Kanäle oder per Telefon (VZ: 04421/ 489281; Hafenbüro: 04421/40980999) zu melden.

- 8.2.4 Durch die Errichtung der Anlage dürfen die Unterhaltungsarbeiten an der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigt und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs weder behindert noch gefährdet werden. Eventuelle Havarien sind dem WSA unverzüglich zu melden. Den Anweisungen der VZ oder den Beauftragten des WSA und/ oder der zuständigen Hafenbehörde ist Folge zu leisten.
- 8.2.5 Die TdV hat vor dem Hintergrund möglicher nautischer und sohnaher Einflüsse auf den Zufahrtbereich zu den benachbarten Anlagen sowie auf die Tiefenunterhaltung des WSA im Bereich von 500 m um den Standort der Anlage (Liegewanne, Zufahrt und TCP-Trasse inkl. PLEM-Standort) beweissichernd Peilungen des Gewässergrundes halbjährlich (Frühling und Herbst) vorzunehmen. Die Ergebnisse (Peilpläne, Messergebnisse) sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde vorzulegen. Die Peilpläne sind im Maßstab 1:1000 anzufertigen. Der Linienabstand hat maximal 20 m zu betragen (Ausnahme: flächendeckende Peilungen mit einem Fächerecholot).
- 8.2.6 Das vorgesehene Monitoringkonzept zur Strömung, morphologischen Entwicklung und Sediment- und Schwebstoffanalyse ist mit dem WSA abzustimmen. Bestandteil dieses Konzeptes sind neben den notwendigen Messungen auch deren Auswertungen sowie Zeitpläne für diese. Die Messergebnisse und Auswertungen sind dem WSA umgehend vorzulegen. Diese sind Grundlage für die Abstimmung des Umfangs des weiteren Monitorings. Um Veränderungen im System verifizieren zu können, ist für jeden Parameter eine Nullvariante zu bestimmen.
- 8.2.7 Das WSA ist über alle Vorhaben und Maßnahmen im Rahmen der Bauausführung zu unterrichten, sofern diese geeignet sind, Auswirkungen auf den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße sowie den sicheren Verkehrsablauf haben zu können.
- 8.2.8 Die an den Bauarbeiten beteiligten Fahrzeuge sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unter Nennung der wesentlichen Daten (Name, Rufzeichen, Länge, Breite, Tiefgang), des Einsatzortes sowie der Einsatzdauer schriftlich und rechtzeitig vor Baubeginn bekannt zu geben. Der Einsatz o.g. Fahrzeuge ist vorab mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde abzustimmen. Die am Bau beteiligten Fahrzeuge müssen auf den UKW-Kanälen 16 und 20 ständig für die VZ und auf UKW-Kanal 11 (für die zuständige Hafenbehörde) ansprechbar sein.
- 8.2.9 Die TdV hat die im Bau befindliche Anlage im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter blendungsfrei so zu beleuchten, dass sie für die Schifffahrt zu erkennen ist.
- 8.2.10 Alle während der Errichtung verwendeten Zeichen und Beleuchtungseinrichtungen – auch solche, die nur zeitweise in Betrieb sind (z.B. Arbeitsstättenbeleuchtung) – dürfen die Schifffahrt weder blenden, noch zu Spiegelungen oder Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen führen. Die Beeinträchtigung der Wirkung durch o.g. Zeichen und Beleuchtungseinrichtungen ist grundsätzlich auszuschließen.
- 8.2.11 Die TdV ist für die Ermittlung, Erkundung und ggf. Beseitigung möglicher Hindernisse, Wracks oder sonstiger Objekte (u.a. Munition) in dem von ihr in Anspruch genommenen Bereichen (Hafenbereich und Zufahrt) selbst verantwortlich. Die TdV hat den Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) Hannover rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten. Ebenso hat sie die einzelnen Arbeitsschritte so rechtzeitig im

Vorfeld des Baubeginns mit diesem abzusprechen, dass ggf. die entsprechenden Einsätze geplant werden können. Vor Baubeginn sind in Abstimmung mit dem KBD in den zu erstellenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGeKo-Plan) das Verhalten des Personals und die Meldewege beim Auffinden von unbekanntem Gegenständen und Kampfmitteln aufzunehmen.

8.2.12 Mit Beendigung der Bauarbeiten hat die TdV alle eingesetzten Geräte und Hilfsmittel restlos zu entfernen. Die restlose Entfernung ist durch die TdV in geeigneter Weise zu dokumentieren und dem WSA sowie der zuständigen Hafenbehörde im Rahmen der Abnahme darzustellen.

8.2.13 Zum Abschluss der Bauarbeiten ist eine weitere Peilung gemäß Ziffer 8.2.5 vorzunehmen und vorzulegen.

8.3 Kennzeichnung der Anlage:

8.3.1 Die TdV darf an dem Bauwerk außer den nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und vom WSA genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter anbringen, die die Schifffahrt stören, insbesondere zu Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen können, deren Wirkung beeinträchtigen, oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen oder Spiegelungen irreführen oder behindern.

8.3.2 Die Sichtbarkeit der Schifffahrtszeichen und ihrer Befehrerung darf nicht verdeckt oder eingeschränkt sowie ihre Kennung nicht verfälscht werden.

8.3.3 Die Nachtkennzeichnung der Anlage mit Hindernis- und Gefahrenfeuern nach den Erfordernissen der Luftfahrt (Lichtfarbe rot) darf zu keinen Verwechslungen mit benachbarten Schifffahrtszeichen führen.

8.3.4 Die Beleuchtung der Anlage ist gemäß EN 13201 auszulegen. Es ist sicherzustellen, dass Blendungen der passierenden Schifffahrt und Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen ausgeschlossen sind.

8.3.5 Die Beleuchtung der Anlage muss bei Sichtweiten unter 1000 m, sowie jeweils eine Stunde vor Sonnenuntergang, automatisch ein-, bzw. eine Stunde nach Sonnenaufgang automatisch ausgeschaltet werden.

8.3.6 Bei Verschlechterung der Sichtverhältnisse (bis zu einer Sichtweite von 1000 m) muss die Möglichkeit bestehen, die Leuchten auch außerhalb der festgelegten Zeiten (s.o.) zu schalten.

8.3.7 Desweiteren sind die Endpunkte des Bauwerks im Norden und Süden zum Zweck des Objektschutzes zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sowie bei Sichtweiten unter 1000 m indirekt anzustrahlen.

8.3.8 Bei Stromausfall / Ausfall der Kennzeichnung und/oder der Beleuchtung ist die Verkehrszentrale Wilhelmshaven unverzüglich zu benachrichtigen und eine Notbeleuchtung zur Kenntlichmachung für die Schifffahrt zu aktivieren.

8.4 Auflagen und Bedingungen für die Unterhaltung und den Betrieb der Anlage:

8.4.1 Die Anlage darf erst nach erfolgter Abnahme durch das WSA und der zuständigen Hafenbehörde in Betrieb genommen werden. Diese Abnahme ersetzt nicht andere,

- nach sicherheits- und ordnungsbehördlichen Vorschriften erforderliche Abnahmen. Die Abnahme ist schriftlich zu beantragen.
- 8.4.2 Die TdV hat die Anlage entsprechend der geprüften Unterlagen zu unterhalten und zu betreiben, sofern nachstehend nichts davon Abweichendes bestimmt ist.
- 8.4.3 Durch die Unterhaltung und den Betrieb der Anlage dürfen die Unterhaltungsarbeiten an der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigt und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs weder behindert noch gefährdet werden. Eventuelle Havarien sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich zu melden. Den Anweisungen der VZ sowie den der Beauftragten des WSA und/oder der zuständigen Hafenbehörde ist Folge zu leisten.
- 8.4.4 Die TdV hat die Anlage in einem betriebs sicheren Zustand zu erhalten. Wesentliche Mängel, Schäden oder Unregelmäßigkeiten sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich zu melden.
- 8.4.5 Betriebsstilllegungen von mehr als 2 Monaten sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde mit entsprechenden Erläuterungen mitzuteilen.
- 8.4.6 Besondere Vorfälle in der Bundeswasserstraße im Bereich der Anlage sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend zu melden.
- 8.4.7 Die TdV hat dafür zu sorgen, dass beim Betrieb der Anlage keine Stoffe in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Wasserstraße beeinträchtigen.
- 8.4.8 Ungeachtet weiterer Verpflichtungen hat die TdV Veränderungen oder Erweiterungen der Anlage sowie größere Reparaturarbeiten (z.B. das Auswechseln von Fendern) rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde anzuzeigen. Dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde sind – soweit für o.g. Maßnahmen erforderlich – geprüfte statische Nachweise, gründungsmechanische Berechnungen, Prüfvermerke sowie Ausführungsunterlagen anderer Sachverständiger rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Verfügung zu stellen.
- 8.4.9 Soweit für den Betrieb der Anlage oder von Anlagenteilen regelmäßige Prüfungen durch Sachverständige vorgeschrieben sind, ist das Ergebnis der Prüfung dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend vorzulegen.
- 8.4.10 Die Anlage ist Beauftragten des WSA und der zuständigen Hafenbehörde jederzeit zugänglich zu machen, die erforderlichen Inspektionen sind zu dulden. Für die erforderlichen Inspektionen benötigte Geräte sind zur Verfügung zu stellen. Auskünfte, die für die Überwachung dieser Auflagen und Bedingungen erforderlich sind, sind zu erteilen und die benötigten Unterlagen bereitzustellen. Die Kosten für besondere und außergewöhnliche Überwachungsmaßnahmen hat die TdV zu tragen. Art und Umfang der Maßnahmen legt das WSA nach pflichtgemäßem Ermessen fest.
- 8.4.11 Reparatur- und Wartungsarbeiten, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie den Zustand der Bundeswasserstraße beeinträchtigen könnten (z.B. das Auswechseln von Fendern) sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vorab anzuzeigen.

- 8.4.12 Die TdV hat dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde die Person schriftlich zu benennen, die für den Betrieb der Anlage verantwortlich ist, und deren ständige Erreichbarkeit sicherzustellen. Die erforderlichen Telefon-, Faxnummern, E-Mail-Adressen usw. sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde vor Inbetriebnahme der Anlage schriftlich mitzuteilen.
- 8.4.13 Es sind eine Hafenbenutzungsordnung sowie eine Hafenbetriebsordnung im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde zu erstellen, diese sind vor Inbetriebnahme der Anlage durch die zuständige Hafenbehörde in Kraft zu setzen. Die o.g. Ordnungen müssen das Lösen der Sliphaken sowie Anordnungen für die Sicherheitszonen (Hazardous-, Safety-, Monitoring and Security- und Marine (Exclusion) Zone) regeln. Desweiteren müssen die o.g. Ordnungen Notfallpläne beinhalten, die alle Anleger an die Umschlaganlage Voslapper Groden umfassen. Weiterhin sind Gefahrenabwehrpläne zu erstellen (u.a. bzgl. des FiFi-Tugs). Schlepperassistenz hat durch Ex-geschützte Schlepper zu erfolgen. Die Sprechfunkverbindung zwischen der Anlage, den an ihr liegenden Schiffen und der VZ sowie dem Hafenbüro ist durchgehend zu gewährleisten.
- 8.4.14 Änderungen an den unter 8.4.13 genannten Regelwerken haben im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde zu erfolgen. Die geänderten Regelwerke sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend nach ihrer Erstellung vorzulegen. Die geänderte Hafenbenutzungsordnung und/oder die geänderte Hafenbetriebsordnung ist jeweils durch die zuständige Hafenbehörde in Kraft zu setzen.
- 8.4.15 Die im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde erstellten Alarm- und Notfallpläne (u.a. ein Brandschutz- / Notfallkonzept) für die Anlage sind vor Inbetriebnahme der Anlage dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde vorzulegen. Es sind Alarmierungsverfahren zu entwerfen, die die Verteilung der Informationen und die Abarbeitung eines Notfalls sicherstellen. Auf die IMO Resolution A.949 (23), Ziff. 3.4 – 3.8, „Generic assessment and preparatory measures“, insbesondere 3.6 (contingency plans = Notfallpläne) und 3.7 (information sharing communication = Verteilung der Informationen, Kommunikation(-pläne), Alarmierungsverfahren), wird hingewiesen.
- 8.4.16 Änderungen an den unter 8.4.13 bis 8.4.15 genannten Plänen haben im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde zu erfolgen. Die geänderten Pläne sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde umgehend nach ihrer Erstellung vorzulegen.
- 8.4.17 Folgende Sicherheitssysteme sind einzurichten:
- ESD (Emergency Shut Down)
 - ERC (Emergency Release Coupling)
 - Gas- und Feuermeldesysteme
- 8.4.18 Die TdV hat die Anlage so einzurichten, dass ein sicheres An- und Ablegen bzw. Liegen jederzeit möglich ist. Insbesondere hat sie die Anlage mit einer genügenden Anzahl von ausreichend bemessenen Festmache- und Anlegevorrichtungen auszustat-

- ten. Ausführungszeichnungen sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig zur Baufreigabe vorzulegen.
- 8.4.19 Die TdV hat die Festmache- und Anlegevorrichtungen sowohl auf der Anlage als auch auf der FSRU so zu konzipieren, dass – auch unter extremen Wind-, Wetter- und Tideverhältnissen – alle Schiffe unter Berücksichtigung der maximal möglichen Lateralfläche sicher an der Anlage liegen. Die Anordnung und Belastung von Doppel- und Dreifachsliphaken, Pollern, Sturmpollern, Haltekreuzen, Fendern, Reibepfählen, Steigleitern und sonstigen Ausrüstungsteilen hat entsprechend den „Empfehlungen des Arbeitsausschusses Ufereinfassungen“, der Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik e.V. - in der aktuellen Fassung - zu erfolgen. Die Sliphaken müssen für eine Fern- bzw. Schnellauslösung eingerichtet sein. Die vorgesehene Ausrüstung ist mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vorab abzustimmen.
- 8.4.20 Während der Lade- und Löschoptionen an der Anlage darf keine Versorgung mit Kraft- und Schmierstoffen stattfinden (keine Versorgungsfahrzeuge längsseits des LNG-Carriers).
- 8.4.21 Die TdV hat durch einen anerkannten Sachverständigen die technischen Anforderungen für ein sicheres Liegen der Bemessungsschiffe (FSRU und Gastanker) gem. 8.4.33 und 8.4.34 ermitteln zu lassen und diese dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde die Ergebnisse in Form eines Gutachtens rechtzeitig vor Annahme des ersten Fahrzeugs vorzulegen.
- 8.4.22 Die Anlage und die FSRU sind mit geeichten Mess- und Anzeigevorrichtungen zur Überwachung der Annäherungsgeschwindigkeit und den Schiffsabstand zur Anlage auszustatten. Diese sind so einzurichten und zu betreiben, dass sie vom Schiff aus einzusehen sind. Die Reichweite der Messvorrichtungen hat mindestens 25 m zu betragen.
- 8.4.23 Die TdV hat ein geeichtes, registrierendes Strömungsmessgerät im Bereich der Anlage, in Liegeplatznähe, an einer geeigneten und ungestörten Stelle, mit einer optischen Anzeige einzurichten und zu betreiben.
- 8.4.24 Darüber hinaus ist eine geeichte, registrierende Messeinrichtung für Windgeschwindigkeit und -richtung im Bereich der Anlage in Liegeplatznähe an einer geeigneten und ungestörten Stelle mit einer optischen Anzeige zu betreiben. Zusätzlich ist an einer geeigneten und für die Schifffahrt gut sichtbaren Stelle ein Windsack aufzustellen.
- 8.4.25 Die TdV hat ein geeichtes, registrierendes Wasserstandsmessgerät im Bereich der Anlage in Liegeplatznähe an einer geeigneten und ungestörten Stelle mit einer optischen Anzeige einzurichten und zu betreiben.
- 8.4.26 Die TdV hat auf der Anlage in Liegeplatznähe gut sichtbar eine Tafel aufzustellen, auf der die vorhandene Wassertiefe (geringste Tiefe) in der Liegewanne unter SKN angegeben ist.
- 8.4.27 Es ist sicherzustellen, dass die jeweiligen Messdaten der o.g. Messgeräte auf Anforderung jederzeit den die Umschlaganlage anlaufenden oder an ihr liegenden Schiffen auf dem Sprechfunkweg durch den Hafenskapitän oder dessen Beauftragte übermittelt werden können.

- 8.4.28 Zur Überwachung des Trossenzuges ist eine Trossenzugmessanlage auf der Anlage einzurichten und so zu betreiben, dass eine Überlastung der Festmacheleinen oder ein Abreißen von Leinen der FSRU und/oder des Gastankers sofort bemerkt wird und entsprechend Maßnahmen (z.B. Stützschlepper) eingeleitet werden können. Im Falle eines Abreißens von Festmacheleinen ist umgehend die VZ zu benachrichtigen.
- 8.4.29 Das Land richtet im Einvernehmen mit dem WSA einen Hafbereich um den Anleger ein.
- 8.4.30 Die Umschlaganlage dient dem Umschlag von Flüssiggas. Die Genehmigung anderer Umschlaggüter wird dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde rechtzeitig vorher angezeigt.
- 8.4.31 Die Landseite der an der Anlage liegenden Schiffe ist grundsätzlich Backbord. Sollte aus nautischen oder schiffbaulichen Gründen ein Anlegen mit Steuerbord erforderlich sein, ist zuvor das Einvernehmen mit dem VZ und der zuständigen Hafenbehörde herzustellen.
- 8.4.32 Schiffe, die an der Anlage festmachen, müssen eine parallele Bordwand von mindestens 150 m aufweisen.
- 8.4.33 Die maximal zulässigen Abmessungen der FSRU am Anleger sind wie folgt:
- Länge über alles: 277 m
 - Breite: 43,45 m
 - Tiefgang: 12,6 m
- 8.4.34 Die maximal zulässigen Abmessungen der am FSRU anzunehmenden Schiffe sind wie folgt:
- Länge über alles: 345 m
 - Breite: 55 m
 - Tiefgang: 12 m
- 8.4.35 Die TdV darf nur solchen Fahrzeugen das Anlegen an der Anlage gestatten, für die die vorhandene Wassertiefe (tatsächlich vorhandene Sohlentiefe in der Liegewanne) ausreichend ist. Eine Unterkieelfreiheit (underkeel clearance) von einem Meter ist zu jeder Zeit – auch unter ungünstigsten Tide- und Windverhältnissen (Schlagseite) – zu gewährleisten.
- 8.4.36 Die zulässige Ausbautiefe der Liegewanne vor der Anlage beträgt 14,5 m unter SKN, die zulässige Ausbautiefe der Zufahrt zu der Anlage (zwischen der Fahrinne im Fahrwasser und der Liegewanne) beträgt 14,5 m unter SKN.
- 8.4.37 Unter Berücksichtigung des maximal zulässigen Tiefgangs für die Anlage anlaufende Schiffe sowie der einzuhaltenden Unterkieelfreiheit von einem Meter ist als regelmäßige betriebliche Maßnahme während der Liegezeit an der Anlage eine Beballastung des Schiffes bis zum Erreichen des maximal zulässigen Tiefganges zur Verringerung der Windangriffsfläche vorzunehmen
- 8.4.38 Ein Löschen gegen die Tide ist nicht zulässig.
- 8.4.39 Während des Liegens an der Anlage ist die Antriebsanlage des jeweiligen Schiffes betriebsbereit (klar) zu halten.

- 8.4.40 Die Vertäuerung erfolgt entsprechend des Vertäugutachtens und des vorzulegenden und mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde abgestimmten Mooringplanes.
- 8.4.41 Landseitig werden ausreichend Leinen bereitgehalten, um im Falle nicht genügenden schiffseigenen Leinenmaterials die schiffseigenen Querleinen durch landseitige Leinen zu ersetzen, oder, z.B. im Falle von Starkwindereignissen (ab 7 Bft) zusätzlich eingesetzt werden zu können.
- 8.4.42 "Mixed mooring", d. h. Leinen aus unterschiedlichen Materialien und mit unterschiedlichen Dehnungsverhalten innerhalb einer Leinengruppe sind nicht zulässig, wobei die Leinen, die zu einem Vertäupunkt bzw. Poller(-dalben) geführt werden als Leinengruppe zu bezeichnen sind.
- 8.4.43 Zur Sicherstellung einer optimalen Lastverteilung müssen innerhalb einer Leinengruppe die Leinen annähernd gleich lang sein.
- 8.4.44 Für den Fall, dass die schiffseigene Mooringausrüstung nicht den Anforderungen (Ausrüstung und Zustand) oder den allgemein anerkannten technischen Standards entspricht, sind bei Windgeschwindigkeiten von über 21 m/s (Bft 8-9) aus Nord über West bis Süd zwei Schlepper zur Entlastung des Vertäusystems (Stützschlepper) vorzuhalten.
- 8.4.45 Die TdV hat im Bereich der Liegewanne und der Zufahrt zur Anlage zweimal jährlich Peilungen des Gewässergrundes (230 kHz) zur Überprüfung der für die Nutzung erforderlichen Wassertiefen vorzunehmen und die Ergebnisse dem WSA in Form von Peilplänen umgehend vorzulegen. Die Peilungen müssen jeweils einmal im April und im September durchgeführt werden. Das WSA behält sich vor, das Intervall sowie den zu peilenden Bereich ggf. zu verändern.
- 8.4.46 Die TdV hat die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich der Liegewanne sowie in der Zufahrt mittels Hopperbaggerung herzustellen und zu unterhalten. Herstellungs- und Unterhaltungsbaggerungen sind mit trübungsarmen Verfahren durchzuführen. Für die Baggerung ist der Einsatz von Wasserinjektionsgeräten (WI) oder hydraulischen Eggen nicht gestattet.
- 8.4.47 Für den Fall, dass die erforderlichen Wassertiefen nicht vorhanden sind, sind diese im Einvernehmen mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unverzüglich wiederherzustellen und/oder Hindernisse zu beseitigen.
- 8.4.48 Werden durch die Anlage Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Wasserstraße verursacht, so hat die TdV die Beeinträchtigungen auf Verlangen des WSA und / oder der zuständigen Hafenbehörde zu beseitigen.
- 8.4.49 Baggerarbeiten sind dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde unter Nennung des geplanten Zeitraumes, des geplanten Bereiches, der zu baggernden Menge sowie der einzusetzenden Baggerfahrzeuge (Liste der Schiffsdaten) mindestens vier Wochen vor dem geplanten Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Baggerungen sind mittels Hopperbaggerung so durchzuführen, dass zu der Fahrrinne im Fahrwasser und zu den benachbarten Unterhaltungsbereichen glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.
- 8.4.50 Die TdV hat vor dem Hintergrund möglicher nautischer und sohnaher Einflüsse auf den Zufahrtsbereich zu den benachbarten Anlagen sowie auf die Tiefenunterhaltung

des WSA hydrodynamische und -morphologische Gutachten zur Beurteilung der Auswirkungen der Anlage einschließlich der FSRU und der anlegenden Schiffseinheiten zu erstellen. In diesen sind Aussagen zur Veränderung der Strömungsgeschwindigkeiten und des Sedimentationsverhaltens / der Morphologie durch die physikalische Änderung zu tätigen.

8.4.51 Unmittelbar nach Abschluss der Rammarbeiten sind in Abstimmung mit dem WSA und der zuständigen Hafenbehörde folgende Maßnahmen durchzuführen:

1. zweimalig im ersten Jahr (danach jährlich) Kontrollpeilungen gem. 8.2.5,
2. Bauwerksprüfungen nach Schlechtwetterereignissen und / oder Vorfällen, die die Standfestigkeit des Bauwerkes beeinträchtigen könnten; des Weiteren durchzuführen sind in o.g. Fall Bestandsprüfungen des Kolkschutzes (Peilungen),
3. Überprüfung der morphodynamischen Veränderungen des Meeresbodens im Umfeld des Kolkschutzes,
4. Überprüfung der Lagestabilität des Kolkschutzes,
5. Aufstellen eines Instandsetzungskonzepts für den Schadensfall (z. B. Festlegung von Standard-Gegenmaßnahmen und ggf. deren zeitlicher Horizonte für die vorgenannten Auswertefälle).

Dabei ist zu berücksichtigen, inwiefern Ausbesserungs- und Instandsetzungsarbeiten am Kolkschutz nach Anlegen der FSRU möglich sind.

II.9 Kampfmittelfreiheit

Die TdV hat zugesichert, dass sie selbständig die Kampfmittelondierung und -räumung beauftragt hat und diese Arbeiten rechtzeitig vor Baubeginn abgeschlossen sein werden. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 04) wird unter Kap. 4.5.4 hierzu wie folgt ausgeführt:

„Die 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.“

III Begründung

III.1 Sachverhalt und Verfahrensablauf

III.1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Die TdV möchte am Voslapper Groden in der Jade vor Wilhelmshaven ein schwimmendes Import-Terminal zur Anlandung und Regasifizierung von Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas - LNG) errichten und betreiben. Das LNG-Import-Terminal soll als LNG-Tanker mit Regasifizierungsanlage (Floating Storage and Regasification Unit - FSRU) ausgeführt werden, wobei die FSRU an einem neu zu errichtenden Anleger festgemacht wird. Der neue Anleger wird als Inselanleger seeseitig des Voslapper Grodens in der Jade errichtet. Das LNG wird mit LNG-Tankern (LNG-Carrier) nach Wilhelmshaven transportiert und in die FSRU umgeladen. Über das LNG-Import-Terminal sollen LNG-Mengen zur Erzeugung von jährlich rd. 5 Mrd. Nm³ Erdgas importiert werden. Das erzeugte Erdgas wird über eine vom LBEG planfestgestellte und kürzlich bereits fertiggestellte LNG-Anbindungsleitung (Wilhelmshavener Anbindungsleitung 2 – WAL 2) geführt und in die bereits im letzten Jahr erbaute Wilhelmshavener Anbindungsleitung 1 (WAL 1) geleitet. Die Gesamtmaßnahme LNG-Terminal Wilhelmshaven untergliedert sich in vier selbständige Vorhaben und Zulassungsverfahren, die von unterschiedlichen Vorhabenträgerinnen bei verschiedenen Zulassungsbehörden geführt werden:

- a) Planfeststellungsverfahren für die Errichtung und den Betrieb der LNG-Anbindungsleitung WAL 2 (TdV: Open Grid Europe GmbH, Essen; Planfeststellungsbehörde: LBEG). Der Planfeststellungsbeschluss ist am 23.06.2023 ergangen (Az.: L1.4/L67301/01-32_08/2023-0007/002).
- b) Immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren zur Errichtung und zum Betrieb einer FSRU sowie der Errichtung und des Betriebs land- und seeseitiger Anlagenteile am Voslapper Groden (TdV: FSRU Wilhelmshaven GmbH, Genehmigungsbehörde: GAA Oldenburg). Hinsichtlich der landseitigen Anlagenteile hat das GAA Oldenburg am 20.07.2023 einen vorzeitigen Beginn gemäß § 8a BImSchG zugelassen (Az.: 31.15-40211/1-9.1.1.1 OL 23-031-01). Hinsichtlich der seeseitigen Verbindungsleitung (TCP-Leitung) hat das GAA Oldenburg am 05.12.2023 die Zulassung des vorzeitigen Beginns gemäß § 8a BImSchG erteilt.
- c) Wasserrechtliches Erlaubnisverfahren zur Einleitung von Prozesswässern aus dem Betrieb einer FSRU in die Jade vor Wilhelmshaven (TdV: FSRU Wilhelmshaven GmbH; Erlaubnisbehörde: NLWKN, Direktion, Geschäftsbereich 6, Braunschweig). Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung ist am 06.03.2024 erteilt worden (Az.: D6.62011-824-001-4145/2023).
- d) Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Errichtung und Betrieb eines Anlegers für eine stationäre, schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wieder-

(LNGC) mit maximal 300 m Länge und einer Kapazität von ca. 180.000 m³ geeignet. Der Ponton (Abmessungen: 67 m x 18 m x 4,5 m) ist über eine Gangway (1,2 m x 40 m) mit dem südlichsten Dalben (MD6) des Anlegers verbunden. Verankert wird der Ponton mit 12 Pfählen mit einem Durchmesser von jeweils 1,5 m und einer Gesamtpfahlänge von 44 m, die bis zu -32 m SKN tief eingebracht werden.

2. Maßnahme

Neuerrichtung und Betrieb der Liegewanne sowie des Zufahrts- und Wendebereiches (siehe unten Abbildung) zwischen dem neu errichteten Inselanleger und dem vorhandenen Fahrwasser mit einer Gesamtfläche der Liegewanne und des Zufahrts- und Wendebereichs von ca. 770.000 m². Ausbaggerung der Liegewanne sowie des Zufahrts und Wendebereichs auf eine Solltiefe von -17 mNHN (-14,50 mSKN).

3. Maßnahme

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

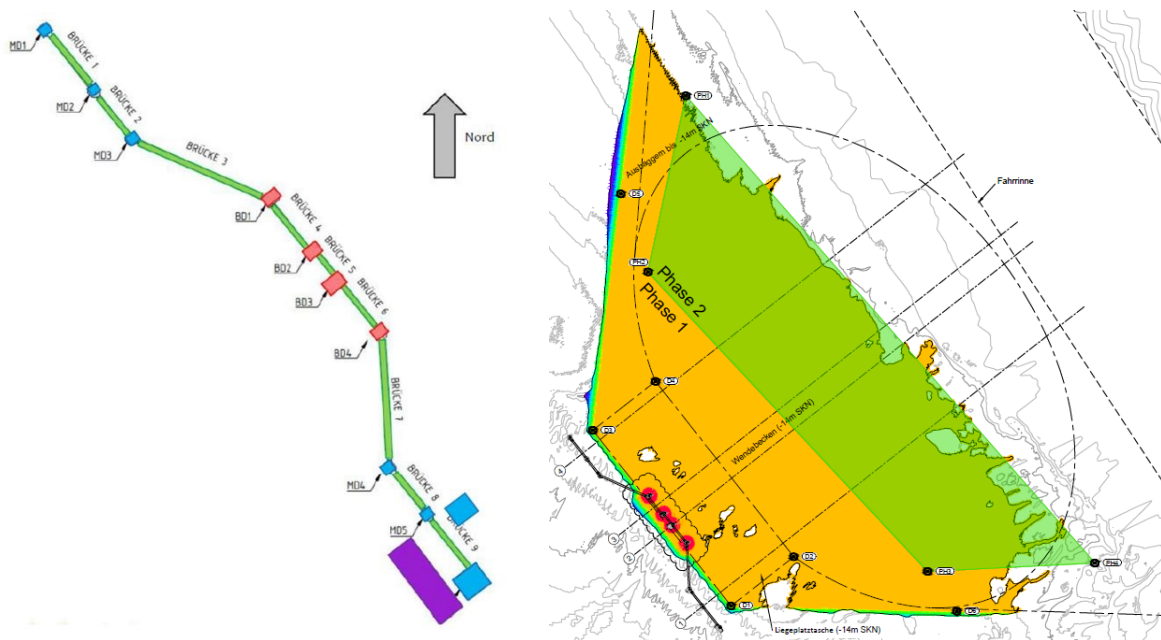


Abbildung 2: Groblayout Anleger nebst trichterförmigen Zufahrts- und Wendebereich aus Unterlage 04.00 Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH. Die sechs Festmachedalben sind in der linken Abbildung blau gekennzeichnet, die vier Fenderdalben rot. Die violette Fläche am südlichen Dalben MD6 stellt den Ponton dar.

Für Teile der Maßnahmen 2 und 3 hat die Planfeststellungsbehörde durch Bescheid vom 24.08.2023 (Az.: D 6 - 62025-691-002) den vorzeitigen Beginn gemäß §§ 69 Abs. 2, 17 WHG zugelassen. Für die Umsetzung von Teilen der Maßnahme 1 – Errichtung des Inselanlegers - hat die Planfeststellungsbehörde durch Bescheid vom 23.10.2023 (Az.: D 6 - 62025-691-002) den vorzeitigen Beginn gemäß §§ 69 Abs. 2, 17 WHG zugelassen. Die Maßnahme 1 beinhaltet zum Zeitpunkt der Zulassung des vorzeitigen Beginns noch nicht die Errichtung des Pontons für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge. Für den Ponton hat die TdV am 26.03.2024 einen Antrag auf Planänderung gestellt.

III.1.3 Ablauf des Verfahrens

Die Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte ab dem 26.09.2023 gemäß § 7 Satz 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. § 10 Abs. 2 LNGG und § 3 Abs. 1 PlanSiG. Danach wurde die Auslegung des Antrags und der Planunterlagen durch eine Veröffentlichung im Internet auf der Internetseite des zentralen UVP-Portals des Landes Niedersachsen unter „LNG Terminal Wilhelmshaven Voslapper Groden Nord 2“ sowie auf der Internetseite des NLWKN unter Aktuelles / Öffentliche Bekanntmachungen „LNG Terminal Wilhelmshaven Voslapper Groden Nord 2“ ersetzt und die Auslegungsfrist sowie die Einwendungsfrist auf jeweils eine Woche verkürzt. Die Veröffentlichung begann 27.09.2023 und endete mit Ablauf des 04.10.2023. Die Einwendungsfrist begann am 05.10. 2023 und endete mit Ablauf des 11.10.2023.

Daneben lagen der Antrag und die Planunterlagen gemäß § 10 Abs. 2 LNGG i. V. m. § 3 Abs. 2 S. 1 PlanSiG als zusätzliches Informationsangebot in der Zeit vom 27.09.2023 bis 04.10.2023 bei der Gemeinde Butjadingen, der Gemeinde Wangerland sowie bei der Stadt Wilhelmshaven zu den jeweils angegebenen Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Die vorherige ortsübliche Bekanntmachung der Veröffentlichung des Antrags und der Planunterlagen im Internet bzw. deren Auslegung in den o.a. Gemeinden erfolgte am 26.09.2023 in der Wilhelmshavener Zeitung, der NWZ (Ausgaben Friesland und Wesermarsch), dem Jeverschen Wochenblatt sowie der Kreiszeitung Wesermarsch. Überdies wurde die Veröffentlichung des Antrags und der Planunterlagen im Internet bzw. deren Auslegung in den Gemeinden am 26.09.2023 auf den Internetseiten der Gemeinde Butjadingen, der Gemeinde Wangerland, der Stadt Wilhelmshaven sowie des NLWKN und auf der Internetseite des zentralen UVP-Portals des Landes Niedersachsen ortsüblich bzw. öffentlich bekanntgemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat überdies mit E-Mail-Anschreiben vom 26.09.2023 die unten aufgeführten, in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt und Ihnen die Möglichkeit eingeräumt bis zum 11.10.2023 Stellung zum Vorhaben zu nehmen:

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, Standort Wilhelmshaven
- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
- NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg – Geschäftsbereich 3
- NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg – Geschäftsbereich 4
- NLWKN – Direktion Standort Braunschweig – Geschäftsbereich 6

- NLWKN – Betriebsstelle Norden – Geschäftsbereich 3, Forschungsstelle Küste (FSK)
- Niedersächsisches Landesamt für Brand und Katastrophenschutz (NLBK)
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (GAA Oldenburg)
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung – Hafenbehörde – Hafenskapitän Wilhelmshaven
- Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer
- Staatliches Fischereiamt Bremerhaven
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
- Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Landkreis Friesland
- Landkreis Wesermarsch
- Gemeinde Wangerland
- Gemeinde Butjadingen
- Stadt Wilhelmshaven
- Landwirtschaftskammer Oldenburg
- Geschäftsstelle der Wasser- und Bodenverbände im Landkreis Friesland, III. Oldenburgischer Deichband.

Überdies wurden mit E-Mail Anschreiben vom 26.09.2023 die nach § 63 BNatSchG in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie die Anrainer über die Auslegung der Planunterlagen benachrichtigt. Ihnen wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, bis zum 11.10.2023 zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen.

Seitens der Anrainer wurden beteiligt:

- Muschelfischer GbR
- HES Wilhelmshaven Tank Terminal GmbH
- Niedersachsen Ports GmbH & Co KG Wilhelmshaven (NPports)
- Vynova Wilhelmshaven GmbH
- Nord-West Oelleitung GmbH
- Jade-Weser Port Realisierungs GmbH & Co KG
- LNG Terminal Wilhelmshaven GmbH.

Folgende Fachbehörden; Stellen, Anrainer und anerkannte Naturschutzvereinigungen haben eine Stellungnahme bzw. Einwendung abgegeben:

- III. Oldenburgischer Deichband, 26.09.2023
- Bundeswehr (Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr), 28.09.2023
- NLWKN, Betriebsstelle Norden, Geschäftsbereich 3, Forschungsstelle Küste, 04.10.2023
- Gemeinde Wangerland, 29.09.2023 (eingegangen am 06.10.2023)

- Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR (LabüN⁶), 06.10.2023
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, 06.10.2023
- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, 06.10.2023
- Muschelfischer GbR, 09.10.2023
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen, 09.10.2023
- NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich 3, Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD), 09.10.2023
- Naturschutzbund Wilhelmshaven e.V. sowie Naturschutzbund Niedersachsen e.V. (NABU), 10.10.2023
- BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband Niedersachsen, 11.10.2023
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg, 11.10.2023
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Ref. 31.1 Hafenbehörde, 11.10.2023
- Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, 11.10.2023
- HES Wilhelmshaven Tank Terminal GmbH, 11.10.2023
- NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich 4, untere Naturschutzbehörde, 11.10.2023
- Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz, 13.10.2023

Weiterhin hat eine Privatperson eine Einwendung erhoben, welche inhaltlich vollumfänglich der Stellungnahme des NABU Wilhelmshaven e.V. entspricht.

Mit Schreiben vom 15.03.2024, ergänzt durch Schreiben vom 26.03.2024, hat die TdV eine Änderung der Planunterlagen beantragt. Die Änderung besteht darin, dass die TdV am Anleger einen schwimmenden Ponton errichten möchte, dessen Ausmaße und Verankerung die ursprüngliche Planung überschreiten. Der Ponton mit den geänderten Abmessungen ist erforderlich, um die Versorgung und den Zugang zum Anleger, insbesondere im Rettungsfall, zu gewährleisten. Der Antrag auf Planänderung wurde den oben aufgelisteten Trägern öffentlicher Belange, Naturschutzvereinigungen und Anrainern per E-Mail-Anschreiben vom 27.03.2024 unter Fristsetzung bis zum 05.04.2024 zur Stellungnahme übersandt. Folgende Fachbehörden, Stellen, Anrainer und anerkannte Naturschutzvereinigungen haben eine Stellungnahme bzw. Einwendung abgegeben:

- Niedersächsisches Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz, 28.03.2024
- NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich 3, Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD), 04.04.2024
- Niedersachsen Ports GmbH & Co KG Wilhelmshaven (NPorts)
- BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband Niedersachsen, 05.04.2024
- Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR (LabüN), 05.04.2024

⁶ Das LabüN vertritt den Anglerverband Niedersachsen e.V., den Landesverband Niedersachsen e.V. des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), den Landverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V., den Angelfischerverband im Landesfischereiverband Weser-Ems, die Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., den Landesverband Niedersachsen e.V. des Naturschutzbund Deutschland (NABU), den Naturschutzverband Niedersachsen sowie den Landesverband Niedersachsen e.V. der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald.

- Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, 05.04.2024
- NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich 4, untere Naturschutzbehörde, 12.04.2024
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, 30.04.2024.

Vorzeitiger Beginn für einzelne Maßnahmen

Für Teile der oben beschriebenen Maßnahmen 2 und 3 hat die Planfeststellungsbehörde durch Bescheid vom 24.08.2023 (Az.: D 6 - 62025-691-002) den vorzeitigen Beginn gemäß §§ 69 Abs. 2, 17 WHG zugelassen. Bei den zugelassenen Maßnahmen handelte es sich im Wesentlichen um die Ausbaggerung der Liegewanne sowie von Teilen der Zufahrt und des Wendebeckens. Darüberhinaus wurde der Kolkschutz eingebracht.

Für die Umsetzung der Maßnahme 1 – Errichtung des Schiffsanlegers - hat die Planfeststellungsbehörde durch Bescheid vom 23.10.2023 (Az.: D 6 - 62025-691-002) den vorzeitigen Beginn gemäß §§ 69 Abs. 2, 17 WHG zugelassen. Die Maßnahme beinhaltet das Rammen der Dalben, allerdings noch nicht die Ausrüstung der Dalben sowie die Errichtung des Pontons für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge.

Bei sämtlichen Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde über den vorzeitigen Baubeginn handelt es sich um vorläufige Anordnungen, die es der TdV erlauben, bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens einzelne Maßnahmen zu realisieren⁷. Neben einer positiven Prognose für das Gesamtvorhaben muss auch eine positive Gesamteinschätzung dahingehend bestehen, dass die vorzuziehenden Maßnahmen in der konkret beantragten Form letztlich auch durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden⁸. Diese Prognoseentscheidungen entfalten keinerlei rechtliche Bindungswirkung für die abschließende Planfeststellungsentscheidung und treten auch nicht an deren Stelle⁹. Vielmehr werden die bereits erteilten Zulassungen wegen ihres vorläufigen Charakters mit der endgültigen Entscheidung über die Feststellung des Plans automatisch gegenstandslos und verlieren ihre Wirksamkeit¹⁰. Deshalb ist auch über solche Vorhabenteile, die Gegenstand von vorzeitigen Baubeginnzulassungen waren, im Planfeststellungsbeschluss noch einmal eine endgültige (Zulassungs-)Entscheidung zu treffen. Dieser Beschluss enthält daher u.a. auch Nebenbestimmungen und inhaltliche Ausführungen zu Baumaßnahmen, insbesondere das Rammen der zehn Dalben, die bereits abgeschlossen sind.

III.2 Formell-rechtliche Würdigung

III.2.1 Zuständigkeit

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.

⁷ Czychowski/Reinhardt, WHG, 13. Aufl., § 69, Rn. 6.

⁸ Czychowski/Reinhardt, WHG, 13. Aufl., § 17 Rn. 12, § 69 Rn. 6.

⁹ Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp/Knopp/Müller, 58. EL August 2023, WHG § 17 Rn. 13.

¹⁰ Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp/Knopp/Müller, 58. EL August 2023, WHG § 17 Rn. 13.

III.2.2 Verfahren

Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wurde mit Schreiben und Unterlagen der TdV vom 20.06.2023 erstmals beantragt. Die Antragsunterlagen wurden im Verlauf des Verfahrens zuletzt in einer geänderten Fassung mit Stand vom 26.03.2024 vorgelegt. Das Planfeststellungsverfahren wurde in der oben näher beschriebenen Art und Weise durchgeführt. Der dargestellte Ablauf des Planfeststellungsverfahrens entspricht den gesetzlichen Anforderungen der §§ 70 WHG, 109 NWG, 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG und § 63 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 38 NNatSchG sowie § 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 und §§ 7 und 10 LNGG sowie §§ 2 und 3 PlanSiG.

Für den verfahrensrechtlichen Umgang mit der Planänderung gelten die Vorschriften der §§ 72 bis 77 VwVfG nach Maßgabe der Modifizierungen durch das LNGG.

Anzuwenden ist damit die Regelung des § 73 Abs. 8 VwVfG. Hiernach ist, wenn ein ausgelegter Plan geändert werden soll und dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder einer anerkannten Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigung oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden, diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen zu geben. Die nachträgliche Änderung des Plans während des laufenden Verfahrens setzt mithin grundsätzlich kein vollständig neues Beteiligungsverfahren in Gang. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass die Änderung des Plans das Gesamtkonzept des Vorhabens nicht berührt und dessen Identität gewahrt bleibt. Die Planänderungen dürfen demnach quantitativ und qualitativ nicht so weitreichend sein, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen; in diesem Fall wäre ein vollständiges Anhörungsverfahren mit erneuter Auslegung notwendig.

Gemessen an diesem Maßstab bedurfte es vorliegend keines vollständig neuen Beteiligungsverfahrens einschließlich einer erneuten Auslegung der geänderten Planunterlagen. Denn die von der TdV angezeigte Planänderung berührt das Gesamtkonzept des Vorhabens nicht. Die Änderungen beschränken sich auf die Bauausführung des Pontons, auf die im Zuge des Anhörungsverfahrens hingewiesen worden ist. Damit war es ausreichend, den von den Änderungen berührten Beteiligten die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen zu geben (vgl. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG). Die Frist zur Stellungnahme bzw. Einwendung beträgt dabei nach § 7 Satz 1 Nr. 6 LNGG eine Woche nach Mitteilung der Änderungen.

Dass durch die von der TdV im vorliegenden Fall vorgenommene Planänderung der Aufgabenbereich einer Behörde erstmals oder stärker als bisher berührt würden, ist nicht ersichtlich. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich alle im Rahmen des ursprünglichen Anhörungsverfahrens beteiligten Träger öffentlicher Belange, Umwelt- und Naturschutzvereinigungen und Anrainer über die Planänderung informiert und ihnen die Gelegenheit eingeräumt, zu der Planänderung Stellung zu nehmen.

Soweit eingewandt worden ist, dass die gemäß § 7 Satz 1 Nr. 2 LNGG bzw. im Hinblick auf die Planänderung gemäß § 7 Satz 1 Nr. 6 LNGG festgelegte Einwendungsfrist von einer Woche nicht ausreichend gewesen sei, um die Beteiligungsrechte gemäß § 63 BNatSchG ausreichend geltend machen zu können, ist zu beachten, dass der Gesetzgeber in Anbetracht der Gasversorgungskrise im LNGG ein besonderes Verfahrensrecht mit verkürzten Fristen vorgesehen hat. Bei der verfahrensrechtlichen Ausgestaltung der Fristen kommt dem Gesetzgeber ein weiter Gestaltungsspielraum zu. Auch unionsrechtlich bestehen insoweit

keine näheren Grenzen. Zwar wird in § 7 Satz 1 Nr. 1 LNGG verlangt, dass die Unterlagen „mindestens“ für eine Woche zur Einsicht auszulegen sind. Dieser Spielraum betrifft aber erkennbar nur die Möglichkeit der Kenntnisnahme von den Unterlagen. Für die eigentliche Einwendungsfrist ist hingegen vorgesehen, dass Einwendungen (und Stellungnahmen) „bis zu einer Woche“ nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden können. D. h. für die eigentliche Auseinandersetzung mit der Unterlage sieht der Gesetzgeber hier zwingend nur den Zeitraum von einer Woche vor. Diese Frist gilt auch für die Beteiligung von Naturschutzvereinigungen.¹¹

Im Übrigen folgt – anders als von Naturschutzvereinigungen vorgetragen – für die Naturschutzvereinigungen aus § 63 BNatSchG keine weitergehende Beteiligungsmöglichkeit als derjenigen, die ihnen schon als Teil der nach Maßgabe von § 73 VwVfG, § 7 LNGG am Planfeststellungsverfahren zu beteiligenden Öffentlichkeit zustehen.¹² Gemäß § 63 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG i. V. m. § 28 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG könnte von einer Beteiligung einer anerkannten Naturschutzvereinigung sogar abgesehen werden, wenn eine sofortige Entscheidung wegen Gefahr im Verzug oder im öffentlichen Interesse notwendig erscheint. Davon ist – wie vorliegend – bei Vorhaben nach § 2 LNGG, für die gemäß § 4 Abs. 1 LNGG keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (siehe dazu unten III.2.2.2) werden muss, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Wertung in §§ 3 und 7 LNGG auszugehen.¹³

III.2.2.1 Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins

Aufgrund des § 7 Satz 1 Nr. 3 LNGG wurde ein Erörterungstermin nicht durchgeführt. Nach der Gesetzesbegründung soll die zuständige Behörde vom obligatorischen Erörterungstermin absehen, da hierdurch dem Ziel der größtmöglichen Verfahrensbeschleunigung Rechnung getragen werden kann.¹⁴ Nach der Gesetzesbegründung kann die zuständige Behörde einen Erörterungstermin durchführen, wenn dieser Termin aus Sicht der Behörde potentiell befriedend und damit verfahrensbeschleunigend erscheint.¹⁵ Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gab es keine Anhaltspunkte dafür, dass die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen vorliegend zu einer Befriedung und damit zu einer beschleunigten Zulassung des Vorhabens geführt hätte. Der Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins setzt gemäß § 7 Satz 1 Nr. 3 LNGG weiter voraus, dass für das Vorhaben keine UVP durchgeführt werden muss. Dies ist hier – wie nachfolgend näher ausgeführt wird – der Fall.

III.2.2.2 Keine Pflicht zur Durchführung einer UVP

Die Durchführung einer UVP war nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 4 Abs. 1 LNGG bei Vorhaben nach § 2 LNGG das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) abweichend von § 1 Abs. 4 UVPG nicht anzuwenden, wenn eine beschleunigte Zulassung des konkreten Vorhabens geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten,

¹¹ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.09.2023, Az. 7 VR 6.23, Rn. 25.

¹² Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.09.2023, Az. 7 VR 6.23, Rn. 24.

¹³ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 15.09.2023, Az. 7 VR 6.23, Rn. 24.

¹⁴ BT-Drs. 20/1742, S. 22.

¹⁵ BT-Drs. 20/1742, S. 22.

um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Diese Voraussetzungen sind gegeben. Der Gewässerausbau fällt gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 LNGG in den Anwendungsbereich des LNGG. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde leistet eine beschleunigte Zulassung des Vorhabens unter Verzicht auf die Verfahrensschritte nach dem UVPG auch einen relevanten Beitrag, eine Krise der Gasversorgung in Deutschland zu bewältigen oder abzuwenden. Dies ist – entgegen den Stellungnahmen der Naturschutzvereinigungen – zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses¹⁶ nach wie vor der Fall:

Krise der Gasversorgung in Deutschland

Es muss eine Krise der Gasversorgung vorliegen oder drohen, § 4 Abs. 1 LNGG. Eine Krise der Gasversorgung soll nach dem Willen des Gesetzgebers bestehen, wenn eine Gasmanngelage vorliegt.¹⁷ Es sind sowohl die Fälle umfasst, in denen eine Gasmanngelage bereits besteht, als auch Fälle, in denen eine Gasmanngelage droht.¹⁸ Die Beurteilung dessen obliegt der Einschätzung der für die Planfeststellung zuständigen Behörde im Einzelfall,¹⁹ d. h. in Bezug auf das konkrete Vorhaben. Für die Einschätzung einer Gasmanngelage herangezogen werden können neben zahlreichen allgemeinen Erwägungen insbesondere die aktuelle Beurteilung der Bundesregierung, die in der Ausrufung von sog. Gaswarnstufen Ausdruck findet (dazu sogleich), sowie die wöchentlich aktualisierten Lageberichte Gasversorgung der Bundesnetzagentur, soweit darin die Stabilität der Gasversorgung und die Versorgungssicherheit in Deutschland beurteilt werden.²⁰

Ein Indiz für eine Krise der Gasversorgung in Deutschland ist nach der Gesetzesbegründung des LNGG das Vorliegen einer Gaswarnstufe nach dem Notfallplan Gas nach der Verordnung (EU) 2017/1938 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2017 über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Gasversorgung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 994/2010 (SoS-VO).²¹ Die Verordnung sieht u.a. ein dreistufiges Eskalationssystem vor (Frühwarn-, Alarm- und Notfallstufe). Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat am 23.06.2022 die Alarmstufe und damit die zweite Stufe des Notfallplans in Deutschland ausgerufen. Die Alarmstufe folgt auf die am 30.03.2022 ausgerufene Frühwarnstufe. Die erforderliche Gaswarnstufe als Indiz für eine Krise der Gasversorgung im Sinne von § 4 Abs. 1 LNGG liegt somit zurzeit vor.

Weiterhin darf die (drohende) Krise nicht zwischenzeitlich durch andere neu hinzugekommene sichere Bezugsquellen dauerhaft weggefallen sein²². Die Krise der Gasversorgung besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde weiterhin. Die Bundesregierung hat, wie aus öffentlich verfügbaren Online-Quellen ersichtlich ist, zuletzt am 27.02.2024 sowie nochmalig Anfang März 2024 über eine Sprecherin des BMWK bestätigt, dass sie aktuell nicht plane, die Alarmstufe des Notfallplans Gas zu beenden. Die Gasversorgungslage sei im Vergleich zum Vorkrisenniveau weiterhin angespannt. Auch der Rat der Europäischen Union beschrei-

¹⁶ BVerwG, Beschluss vom 22.06.2023 - BVerwG 7 VR 3.23, Rn. 17, juris.

¹⁷ BT-Drs. 20/1742, S. 18.

¹⁸ Vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18.

¹⁹ Ebenda.

²⁰ Vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.06.2023 - BVerwG 7 VR 3.23, Rn. 17, juris.

²¹ BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

²² BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

be mit seiner Verordnung (EU) 2023/2919 vom 21.12.2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/2576 hinsichtlich der Verlängerung ihrer Geltungsdauer weiterhin gravierende Schwierigkeiten bei der Gewährleistung der Energieversorgungssicherheit der Europäischen Union.²³

Sofern hierzu eingewandt worden ist, dass keine Krise der Gasversorgung aktuell vorliege oder drohe, vermag dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu überzeugen. Zwar sind aktuell bereits mehrere FSRU in Deutschland in Betrieb und es wurden die Gasimporte aus anderen europäischen Staaten, insbesondere aus Norwegen und den Niederlanden, erhöht. Allerdings führt dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht dazu, dass ausreichend dauerhaft sichere Bezugsquellen gemäß der Gesetzesbegründung zum LNGG vorhanden sind. Sollte es zu einem Ausfall einer FSRU oder der Lieferungen aus den genannten Staaten kommen (Wartungsarbeiten, Reparaturen, sonstige äußere Einwirkungen), ist die ausreichende Verfügbarkeit von Erdgas in Deutschland nicht mehr gegeben. Wie die Ereignisse zu den Ostsee-Pipelines Nord Stream und Balticconnector zeigen, muss mit äußeren Einwirkungsereignissen vor dem gegenwärtigen Hintergrund der weltpolitische Sicherheitslage höchst vorsorglich stets auch ohne konkrete Anhaltspunkte gerechnet werden, für die in Anbetracht der besonderen Wichtigkeit der Versorgungssicherheit für Haushalte und Industrie Vorsorge betrieben werden muss. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der deutschen Gasimporte aus Norwegen über Pipelines in der Nordsee erfolgt und damit bereits der temporäre Ausfall auch nur eines einzigen Systems mangels Substitutionsmöglichkeit gravierende Folgen auf die Versorgungslage hätte. Ergänzend muss die Möglichkeit kurzfristiger Ausfälle etwa einer FSRU aufgrund von Wartungsarbeiten oder technischen Störungen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich stets mitberücksichtigt werden, zumal insoweit in Deutschland bislang kaum längerfristige Erfahrungswerte mit dem Betrieb von FSRU bestehen.

Der gegenwärtige Füllstand der Gasspeicher ist demgegenüber allein nicht ausschlaggebend für eine andere Sichtweise, da er sich lediglich auf dem Niveau der beiden Vorjahre befindet, jedoch nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde keine zusätzliche Reserve aufgebaut hat. Auch die gegenwärtige Lagebeurteilung der Bundesnetzagentur, in der sie feststellt, dass die Gasversorgung stabil sei und aktuell die Versorgungssicherheit gewährleistet sei²⁴, bedingt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine andere Einschätzung, da diese vorrangig eine wochenaktuelle Lageeinschätzung zur ganz konkreten, momentanen Situation widerspiegelt.

Selbst wenn man – entgegen der ausdrücklichen Einschätzung der Planfeststellungsbehörde – davon ausgehen wollte, dass gegenwärtig keine Krise der Gasversorgung weiter *besteht*, muss nach allem Vorgenannten in jedem Fall davon ausgegangen werden, dass eine solche weiter *droht* im Sinne von § 4 Abs. 1 LNGG.

Die Planfeststellungsbehörde hat ergänzend zu ihren eigenen Erwägungen im Hinblick auf das Vorliegen einer Krise der Gasversorgung im Sinne des § 4 Abs. 1 LNGG die Bundesregierung in Gestalt des BMWK um Stellungnahme zur Notwendigkeit des FSRU-Standorts Wilhelmshaven II für die Versorgungssicherheit in Deutschland gebeten. In der Stellungnahme des BMWK vom 26.04.2024, die der Planfeststellungsbehörde vorliegt, wird ausgeführt,

²³ BT-Drucks, 20/10514, S. 4.

²⁴ Vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.06.2023, Az. 7 VR 3.23 Rn. 17.

dass auch seitens des BMWK die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des LNKG, sprich eine Krise der Gasversorgung, weiter als gegeben angesehen werden. Auf Grundlage der Einschätzungen der Bundesnetzagentur und der Fernleitungsbetreiber Gas im Netzentwicklungsplan Gas 2022-2032 sowie der EU-Kommission gehe die Bundesregierung davon aus, dass auch über 2024 hinaus eine potentielle Versorgungslücke bestehe, die in ungünstigen Fällen (hohe Nachfrage an sehr kalten Tagen, Ausfall von anderen Bezugsquellen/Pipelines oder Transportinfrastruktur) zu einem Versorgungsengpass führen könne.

Schließlich hat auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 25.01.2024 (Az.: 7 VR 2.24, Rn. 17) das (Weiter-)Vorliegen einer drohenden Gasmangellage wie folgt begründet:

„Die Gasversorgungskrise ist zwischenzeitlich nicht entfallen. Das ist erst dann der Fall, wenn die Versorgung durch andere neu hinzugekommene sichere Bezugsquellen dauerhaft gesichert ist (BVerwG, Beschlüsse vom 12. September 2023 - 7 VR 4.23 - N&R 2023, 313 Rn. 13 und vom 15. September 2023 - 7 VR 6.23 - juris Rn. 14). Daran fehlt es nach wie vor. Die gravierende Reduktion von Gasströmen an wichtigen Einspeisungspunkten durch den Ausfall russischen Gases hält weiterhin an und eine Wiederaufnahme ist – abgesehen von den dafür notwendigen technischen Vorbereitungen – nicht wahrscheinlich. Auch die gefüllten Gasspeicher und die tagessaktuell stabile Lage der Gasversorgung ändert an dem Vorhandensein einer Gasmangellage im Sinne der Verordnung (EU) 2017/1938 vom 25. Oktober 2017 über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Gasversorgung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 994/2010 [...] nichts. Die an verschiedenen Standorten vorgesehenen und aufgrund der laufenden Planfeststellungsverfahren bereits konkret absehbaren Anlandungen mittels FSRU sind nicht geeignet, die aufgrund des Ausfalls der Gaslieferungen aus Russland entstehende Lücke bei der Deckung des deutschen Gasbedarfs aufzufangen (BVerwG, Beschlüsse vom 12. September 2023 - 7 VR 4.23 - N&R 2023, 313 Rn. 14 f. und vom 15. September 2023 - 7 VR 6.23 - juris Rn. 15 f.). [...] Aus den vom Antragsteller in Bezug genommenen Berichten und Stellungnahmen der Bundesnetzagentur lässt sich bei summarischer Prüfung nichts Gegenteiliges schließen. Zunächst handelt es sich jeweils um Momentaufnahmen, die auf dem aktuellen Füllstand der Gasspeicher und dem Gasverbrauch beruhen, jedoch noch nichts über die dauerhafte Sicherung der Gasversorgung aussagen. Aus den vom Antragsteller in Bezug genommenen Berichten und Stellungnahmen der Bundesnetzagentur lässt sich bei summarischer Prüfung nichts Gegenteiliges schließen. Zunächst handelt es sich jeweils um Momentaufnahmen, die auf dem aktuellen Füllstand der Gasspeicher und dem Gasverbrauch beruhen, jedoch noch nichts über die dauerhafte Sicherung der Gasversorgung aussagen. Abgesehen davon weisen auch die genannten Lagebewertungen gewichtige Einschränkungen auf. Laut Bundesnetzagentur (Stand: 2. Januarwoche) "verbleiben Restrisiken" (schon) für den Winter 2023/2024.“

Das Vorliegen einer Gasversorgungskrise hat das BVerwG zuletzt in seinen Urteilen vom 25.04.2024 zur Gasversorgungsleitung von Rügen nach Lubmin (Az.: 7 A 9.23 sowie 7 A 11.23, bisher noch unveröffentlicht) bestätigt²⁵.

Hiesiges Vorhaben ist geeignet, einen relevanten Beitrag zur Bewältigung und Abwendung der Krise der Gasversorgung zu liefern

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch geeignet, einen relevanten Beitrag zur Bewältigung und Abwendung der Krise der Gasversorgung in Deutschland zu liefern, vgl. § 4 Abs. 1 LNGG.

Nach der Gesetzesbegründung zum LNGG ist ein Gewässerausbauvorhaben dazu geeignet, einen relevanten Beitrag zur Bewältigung und Abwendung der Krise der Gasversorgung in Deutschland zu liefern, wenn das Gewässerausbauvorhaben für die Errichtung und den Betrieb einer Anlage erforderlich ist, die dazu dient, eine Krise der Gasversorgung abzuwenden oder zu bewältigen.²⁶ Von einem relevanten Beitrag im Hinblick auf die Anlage ist nach der Gesetzesbegründung regelmäßig auszugehen, wenn über die konkrete Anlage mehr als nur geringfügig LNG eingespeist werden kann und soll und die Gasmangellage weiterhin vorliegt oder weiter droht.²⁷ Über das schwimmende LNG-Terminal (FSRU), dessen Vorhabenträgerin ebenfalls die FSRU Wilhelmshaven GmbH ist und über dessen Betrieb in einem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren beim GAA Oldenburg zu entscheiden ist, kann und soll eine mehr als nur geringfügige Menge an LNG eingespeist werden. Nach der Gesetzesbegründung kann von einem mengenmäßig relevanten Beitrag regelmäßig ausgegangen werden, wenn das Vorhaben eine jährliche Regasifizierungskapazität von zumindest 5 Mrd. Nm³ (dies entspricht rd. 5 % des deutschen Jahresgasbedarfes von 96 Mrd. Kubikmetern²⁸) erreicht bzw. überschreitet. Ausweislich der vorgelegten Antragsunterlagen²⁹ ist dies hier der Fall.

Der Einwand, dass die FSRU keine Regasifizierungskapazität von 5 Mrd. Nm³ erreiche, sondern nur 4,5 Mrd. Nm³, greift nicht durch, da die vorgelegten Antragsunterlagen³⁰ und auch die Angaben der Firma Excelerate³¹, mit welcher der Bundesregierung den Chartervertrag für die FSRU Excelsior geschlossen hat, eine Regasifizierungskapazität von 5 Mrd. Nm³ darlegen.

Im Übrigen würde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch eine Kapazität von 4,5 Mrd. Nm³ einen relevanten Beitrag zur Abwendung der Krise der Gasversorgung liefern können. Der in der Gesetzesbegründung³² zum LNGG angegebene Wert von 5 Mrd. Nm³ ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht als starre Grenze zu verstehen, sondern vielmehr als Richtwert³³, der es nicht ausschließt, dass im konkreten Einzelfall auch bei einem Wert von (kurz) unterhalb 5 Mrd. Nm³ noch ein wesentlicher Beitrag zur Abwendung einer drohenden Krise der Gasversorgung geliefert werden kann. Dies folgt nach dem Verständnis der

²⁵ Pressemitteilung des BVerwG Nr. 23/2024 vom 25.04.2024.

²⁶ BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

²⁷ BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

²⁸ BT-Drucks. 20/5170, S. 5.

²⁹ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH, Kap. 4.1.6.3, S. 25.

³⁰ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH, Kap. 4.1.6.3, S. 25.

³¹ <https://excelerateenergy.com/news/excelerate-energy-and-the-german-government-sign-fsru-charter-agreement/>, zuletzt abgerufen am 30.04.2024.

³² BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

³³ Vgl. BT-Drucks. 20/1742, S. 18: „regelmäßig“.

Planfeststellungsbehörde daraus, dass in der Gesetzesbegründung formuliert ist, dass bei einem Wert von 5 Mrd. Nm³ „regelmäßig“ von einem mengenmäßig relevanten Beitrag ausgegangen werden kann. Ein nicht mehr relevanter Beitrag dürfte nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde lediglich bei einer bezogen auf den Umfang sehr geringen Regasifizierungskapazität anzunehmen sein, die jedoch hier nicht vorliegt.

Auch der Umstand, dass im Realbetrieb möglicherweise nicht kontinuierlich die volle Regasifizierungskapazität ausgeschöpft werden kann, führt nicht dazu, dass das Vorhaben ungeeignet ist, einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung oder Abwendung einer drohenden Krise zu leisten. Bereits die Verfügbarkeit von LNG am Markt ist ein limitierender Faktor, der nicht prognostiziert werden kann und der grundsätzlich jedem Vorhaben entgegengehalten werden kann. Ebenso führen beispielsweise regelmäßig durchzuführende Wartungsarbeiten dazu, dass eine Anlage nicht dauerhaft an der Kapazitätsgrenze betrieben werden kann. Die in der oben zitierten Gesetzesbegründung genannte jährliche Regasifizierungskapazität kann sich daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nur auf die technische Regasifizierungskapazität beziehen³⁴.

Durchführung der UVP würde zu Verzögerungen führen

Gemäß § 4 Abs. 1 LNGG hat die Zulassungsbehörde von einer UVP abzusehen, wenn spezifisch eine *beschleunigte* Zulassung des konkreten Vorhabens geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Nach der Gesetzesbegründung muss die Zeitersparnis *durch* die weggefallene UVP für die Abwendung bzw. Abmilderung der Gasversorgungskrise notwendig sein³⁵. Hierbei handelt es sich um eine Entscheidung mit Prognosecharakter, die auf der Grundlage der Ist-Situation im Zeitpunkt der Genehmigungsentscheidung getroffen werden muss³⁶. Zwar ist die Heizperiode für den Winter 2023/2024 zu Ende und die Gasspeicher sind noch zu 67 % (Stand 02.05.2024) gefüllt. Allerdings bedeutet der Umstand, dass die Bundesrepublik Deutschland aktuell über ausreichende Mengen an Gas verfügt, nicht, dass auf die schnellstmögliche Realisierung von LNG-Importkapazitäten verzichtet werden kann. Der Präsident der Bundesnetzagentur führt dazu aus³⁷:

„In der Bundesnetzagentur unterscheiden wir zwischen Kapazitäten und Mengen. Wieviel LNG-Gas Deutschland in den nächsten Jahren importieren wird, weiß niemand. Aber um die Versorgung zu sichern, ist es wichtig, ausreichend Kapazitäten zu haben – um in kälteren Wintern Flüssiggas beziehen zu können und das Gas bei Bedarf innerhalb Deutschlands und notfalls auch an unsere Nachbarn verteilen zu können. Leider scheint manche die aktuell günstigere Situation zu dem Fehlschluss zu verführen, man müsse sich nicht mehr gegen kritischere Situationen absichern. Das hat sich schon mal als Fehler erwiesen.“

Aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage sind weiterhin dringend Kapazitätserweiterungen erforderlich. Derzeit bezieht die Bundesrepublik einen Großteil des Gases aus Norwegen, welches durch Pipelines in der Nordsee transportiert wird. Wie bereits oben ausgeführt, zei-

³⁴ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 12.09.2023, Az.: 7 VR 4.23, Rn. 16.

³⁵ BT-Drucks. 20/1742, S. 18.

³⁶ Vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.06.2023, Az. 7 VR 3.23, Rn. 17.

³⁷ Tagesspiegel, Ausgabe vom 24.11.2023.

gen die Ereignisse zu den Pipelines Nord Stream und Balticconnector, dass mit äußeren Einwirkungen auf die Pipelines generell gerechnet werden muss. Sollte es zu einem Ausfall der Pipelines kommen, besteht keine Zeit mehr, um Importkapazitäten zu errichten. Eine Erhöhung der Importe aus den Niederlanden, die momentan ebenfalls eine wesentliche Gasmenge nach Deutschland liefern, wird voraussichtlich nicht möglich sein, da die Niederlande angekündigt haben, die Förderung im größten europäischen Gasfeld in der Nordsee bis Oktober 2024 einzustellen.³⁸ Aus diesem Gasfeld wird u.a. auch die Bundesrepublik mit Erdgas versorgt.

Des Weiteren beziehen derzeit einige Länder der Europäischen Union, insbesondere in Ost- und Südosteuropa, noch Gas aus Russland, wobei die vertragliche Zusicherung des Bezuges durch die Ukraine zum Ende des Jahres 2024 ausläuft und eine Verlängerung bereits in Frage gestellt ist. Allein Österreich ist hiervon in großem Umfang abhängig. Die Pipeline, welche u.a. Österreich versorgt, verläuft in der Ukraine durch ein Kriegsgebiet. Die Versorgungslage in Deutschland und Europa kann sich somit in der derzeitigen geopolitischen Situation jederzeit akut verschlechtern.

Bei Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihren Ermittlungs-, Aufbereitungs- und Anhörungsanforderungen würde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine rechtzeitige Zulassung des Gewässerausbauvorhabens gefährdet werden. Die aus § 18 Abs. 1 UVPG und § 21 Abs. 2 UVPG resultierende jeweils einmonatige Auslegungs- und Äußerungsfrist sowie der behördenseitige Aufwand der vollständigen Erstellung einer zusammenfassenden Darstellung und begründeten Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß §§ 24, 25 UVPG würden mehrere Monate in Anspruch nehmen, die durch eine Nicht-Anwendung des UVPG eingespart werden können. Konkret muss unter Berücksichtigung aller für eine UVP erforderlichen Verfahrensanforderungen schon bei einer nicht durchgeführten UVP-Vorprüfung von einer mehrmonatigen Beschleunigungswirkung ausgegangen werden, die im Falle einer vollen UVP-Pflicht noch erheblich größer ausfällt. Dabei sind zusätzlichen zu den behördlichen Durchführungsschritten (Vollständigkeitsprüfung, Beteiligung etc.) vor allem der Zeitaufwand für die Erstellung auf Seiten des Vorhabenträgers (mit ggf. erforderlichen vorlaufenden Erhebungen) zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund dürfte sich im Fall des Wegfalls einer UVP-Pflicht ein Beschleunigungseffekt von erfahrungsgemäß mindestens mehreren Monaten bis zu über einem halben Jahr als realistisch erweisen.

Der Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit ihren Ermittlungs-, Aufbereitungs- und Anhörungsanforderungen ist nach alledem zur Gewährleistung einer Inbetriebnahme der FSRU noch in diesem Sommer notwendig. Die TdV hat der Planfeststellungsbehörde gegenüber mehrfach formuliert, die FSRU im Juli 2024 in Betrieb zu nehmen. Das zweite und hier in Rede stehende LNG-Terminal in Wilhelmshaven kann dabei insbesondere zur Befüllung der großen Gasspeicher in Etzel und Nüttermoor, die sich im Nordwesten der Bundesrepublik befinden und durch Pipelines mit dem LNG-Terminal in Wilhelmshaven verbunden sind, eingesetzt werden. Anders formuliert geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Zulassung des hiesigen Vorhabens zur Bewältigung bzw. Abwendung einer Krise der Gasversorgung durch die gegenwärtige (wie oben beschriebene) Energiesicherheitssituation so zeitnah als möglich erfolgen muss und demgegenüber für sie keine Gesichtspunkte erkennbar sind – wie etwa andere Umstände, wegen derer die FSRU ohnehin erst zu einem

³⁸ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/erdgas-in-den-niederlanden-europas-groesstes-gasfeld-wird-geschlossen-a-764ef01c-93f9-4b90-9227-feb44a15ba0> zuletzt abgerufen am 30.04.2024.

späteren Zeitpunkt in Betrieb gehen könnte oder eine vorübergehend nutzbare anderweitige, zur hiesigen FSRU alternative Einspeisekapazität –, die eine Zulassungsverzögerung von mehreren Monaten als redundant bzw. unschädlich einordnen würden.

Berücksichtigung der UVP-Richtlinie

Gleichwohl wird die Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens trotz des Verzichts auf die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 4 Abs. 3 LNGG vollumfänglich entsprechend der fachgesetzlichen Vorgaben und im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung vorgenommen. Die TdV hat eine detaillierte Abschätzung der Umweltauswirkungen in Form einer zusammenfassenden Darstellung³⁹ der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt eingereicht, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend ist, um die Anliegen der UVP-Richtlinie beurteilen zu können.

Einhaltung der Voraussetzungen des § 4 Abs. 4 LNGG sowie des § 4 Abs. 5 LNGG

Die Planfeststellungsbehörde hat vom 06.05. bis zum 09.05.2024 der Öffentlichkeit die in § 4 Abs. 4 LNGG aufgeführten Informationen zugänglich gemacht. Die in § 4 Abs. 4 LNGG genannten Informationen wurden in den Räumen der Planfeststellungsbehörde ausgelegt und im UVP-Portal des Landes Niedersachsen sowie auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde unter www.nlwkn.de über den Pfad „Aktuelles > Öffentliche Bekanntmachungen > Aktuelle Zulassungsverfahren > LNG Terminal Wilhelmshaven Voslapper Groden Nord 2“ veröffentlicht⁴⁰. Das BMUV wurde gemäß § 4 Abs. 5 LNGG am 05.05.2024 informiert, welches am 08.05.2024 die EU-Kommission unterrichtet hat.

III.2.3 Sachbescheidungsinteresse

Die TdV verfügt auch über das erforderliche Sachbescheidungsinteresse. Seitens eines in unmittelbarer Nachbarschaft zum geplanten Vorhaben ansässigen Unternehmens ist eingewandt worden, dass das Sachbescheidungsinteresse fehle, da die erforderliche Flächenverfügbarkeit u.a. aus zivilrechtlicher Sicht nicht gegeben sei. Diesem Einwand ist zu entgegen, dass es sich bei den für den Gewässerausbau benötigten Flächen um Flächen im Küstengewässer handelt, die eigentumsrechtlich dem Bund zugeordnet sind, § 1 Abs. 5 WaStrG. Die Regelung des § 1 Abs. 5 WaStrG gewährt den Bundesländern jedoch das Recht, das Eigentum des Bundes an Wasserflächen unentgeltlich zu nutzen, soweit die Erfüllung der Verwaltungsaufgaben des Bundes nicht beeinträchtigt wird und außerdem die Nutzung öffentlichen Interessen dient, u.a. der Errichtung von Hafenanlagen, § 1 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 WaStrG. Das Land Niedersachsen hat beim Bund das Nutzungsrecht für die Wasserflächen zur Verwirklichung des Gewässerausbauvorhabens beantragt. Der Bund hat gegenüber dem Land signalisiert, dass das Nutzungsrecht eingeräumt werden würde. Das Land hat wiederum durch Vertrag vom 26.03.2024 der bundeseigenen Deutschen Energy Terminal GmbH (DET), welche zukünftig die FSRU betreiben soll, ein Nutzungsrecht für die Wasserflächen

³⁹ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG.

⁴⁰https://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/wasserwirtschaft/zulassungsverfahren/oberirdische_gewasser_und_kustengewasser/lng_terminal_wilhelmshaven_voslapper_groden_nord_2/errichtung-und-betrieb-einer-stationaren-schwimmenden-anlage-zur-einfuhr-entladung-lagerung-und-wiederverdampfung-verflusigten-erdgases-in-der-jade-vor-wilhelmshaven-224053.html

eingräumt. Der DET ist es nach dem Vertrag vom 26.03.2024 gestattet, der TdV ein Nutzungsrecht in demselben Umfang und mit denselben Rechten und Pflichten einzuräumen, wie es der DET nach dem Vertrag mit dem Land Niedersachsen gestattet ist. Nach Mitteilung der DET beabsichtigt sie die Übertragung des Nutzungsrechts an die TdV. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist daher nicht zweifelhaft, dass die Flächenverfügbarkeit gegeben ist. Dieses Ergebnis wird auch nicht durch den Einwand in Frage gestellt, dass sich das Land Niedersachsen im Jahr 1975 gegenüber der Rechtsvorgängerin des benachbarten Unternehmens vertraglich verpflichtet habe, im Fall einer Erweiterung der Umschlaganlagen für Mineralöl und Mineralölprodukte das Nutzungsrecht an den dazu erforderlichen Wasserflächen zur Verfügung zu stellen. Es ist bereits zweifelhaft, ob die von der Einwenderin vorgebrachten Erweiterungspläne, die sich offenbar ebenfalls auf die Errichtung eines Anlegers für eine eigene FSRU beziehen, noch als Erweiterung ihrer Umschlaganlage für Mineralöl und Mineralölprodukte bezeichnet werden kann. Jedenfalls hat die TdV die gesicherte Rechtsposition, die Wasserflächen zur Verwirklichung des beantragten Vorhabens in Anspruch zu nehmen. Demzufolge ist das erforderliche Sachbescheidungsinteresse für die Planfeststellung gegeben. Im Übrigen ist zu beachten, dass die zivilrechtliche Nutzungsbefugnis der TdV und Antragstellerin an den für das Vorhaben erforderlichen Flächen keine Voraussetzung für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist. Die Einwenderin stützt ihre Bedenken zum Sachbescheidungsinteresse der TdV im Wesentlichen auf eine Gerichtsentscheidung des OVG Nordrhein-Westfalen⁴¹ bzw. auf sich auf diese Entscheidung beziehende Kommentarliteratur.⁴² Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kann aus dieser Gerichtsentscheidung aber nicht gefolgert werden, dass der TdV hier das Sachbescheidungsinteresse fehlt. Denn erstens bezieht sich die Entscheidung des OVG Nordrhein-Westfalen ausdrücklich nur auf privatnützige wasserrechtliche Planfeststellungen.⁴³ Die Entscheidung selbst nimmt eine explizite Abgrenzung zur „gemeinnützigen Planfeststellung, bei der entgegenstehendes Eigentum notfalls im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden kann“, vor.⁴⁴ Denn für privatnützige Planfeststellungen enthält § 71 WHG keine Möglichkeit der Enteignung. Ein solcher Fall der Privatnützigkeit liegt hier aber nicht vor. Denn vorliegend handelt es sich um eine gemeinnützige Planfeststellung (vgl. die gesetzliche Feststellung eines überragenden öffentlichen Interesses an der Durchführung des Vorhabens durch § 3 LNGG). Die Entscheidung des OVG Nordrhein-Westfalen trifft für gemeinnützige Planfeststellungen aber keinerlei Aussage. Zweitens bezieht sich die Entscheidung des OVG Nordrhein-Westfalen auf einen anderen Sachverhalt. Denn dort geht um eine Konstellation, in der die Eigentümer der Grundstücke „bereits im Planfeststellungsverfahren die Zustimmung zur Inanspruchnahme ihrer Grundstücke verweigert“⁴⁵ hatten – wohlgemerkt aufgrund der Privatnützigkeit des Vorhabens zudem ohne Möglichkeit der enteignungsrechtlichen Vorwirkung. Im vorliegenden Fall aber haben die Nutzungsberechtigten im Gegenteil sogar bereits in Aussicht gestellt, der TdV das Nutzungsrecht einzuräumen (s.o.). Es kann hier keine Rede davon sein, dass die Nutzungsberechtigung für die TdV „nach Lage der Dinge in absehbarer Zukunft nicht erreichbar“⁴⁶ sei. Selbst im Falle einer privatnützigen Planfeststellung stünde die zitierte Entscheidung also dem Sachbescheidungsinteresse der TdV nicht entgegen.

⁴¹ OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.04.1993, 20 A 7/91, juris.

⁴² *Kämper*, in: Bader/Ronellenfitsch, BeckOK VwVfG, 60. Edition 2023, § 74, Rn. 12.

⁴³ So die Einschränkung in OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.04.1993, 20 A 7/91, juris, Leitsatz 1 sowie Rn. 6.

⁴⁴ OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.04.1993, 20 A 7/91, juris, Rn. 8.

⁴⁵ OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.04.1993, 20 A 7/91, juris, Rn. 1.

⁴⁶ OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 29.04.1993, 20 A 7/91, juris, Leitsatz 1 sowie Rn. 6.

III.3 Materieell-rechtliche Würdigung

Das Vorhaben steht mit dem materiellen Recht in Einklang. Der Umfang der materiellen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung gemäß §§ 74 Abs. 1, 75 Abs. 1 VwVfG die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten Belange festgestellt wird, war bei der Planfeststellung neben dem WHG das gesamte berührte öffentliche Recht entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.

Das Vorhaben hält sich in diesen vom materiellen Recht gezogenen Grenzen. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben und die zwingenden Ge- und Verbote des materiellen Rechts werden beachtet. Die Planfeststellungsbehörde konnte somit in die Abwägung eintreten und hat die dort einzustellenden Belange ordnungsgemäß ermittelt, bewertet, gewichtet und angemessen berücksichtigt.

III.3.1 Planrechtfertigung

Die erforderliche Planrechtfertigung für das beantragte Vorhaben ist gegeben. Der Rechtsprechung des BVerwG zufolge kann ein Vorhaben der öffentlichen Infrastruktur nur zugelassen werden, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist.⁴⁷ Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist.⁴⁸

Das Vorhaben hat einen Ausbau des Küstengewässers Jade zum Gegenstand. Es soll ein Schiffsanleger zur Einfuhr von LNG im Interesse der sicheren Versorgung von Bürgern und Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland errichtet werden. Das Vorhaben ist in der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG unter der Nr. 2.3 genannt. Gemäß § 3 S. 1 LNGG sind die in der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG genannten Vorhaben für die sichere Gasversorgung Deutschlands besonders dringlich. Für die in der Anlage genannten Vorhaben wird gemäß § 3 S. 2 LNGG die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der Bedarf zur Gewährleistung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas gesetzlich festgestellt. Ist ein Vorhaben von einer gesetzlichen Bedarfsfeststellung erfasst, ergibt sich die Planrechtfertigung unmittelbar hieraus; sie steht verbindlich fest.⁴⁹ Somit besteht für die in der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG genannten Vorhaben eine gesetzliche Planrechtfertigung.

III.3.2 Einhaltung zwingender gesetzlicher Anforderungen

Dem Vorhaben stehen keine zwingenden Versagungsgründe i. S. d. § 68 Abs. 3 WHG entgegen. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit durch das Vorhaben ist nicht zu erwarten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann damit gerechnet werden, dass auch die anderen Anforderungen an das Vorhaben nach dem WHG oder sonstigen öf-

⁴⁷ BVerwG, Urt. v. 26.04.2007, Az. 4 C 12.05.

⁴⁸ BVerwG, Urt. v. 26.04.2007, Az. 4 C 12.05.

⁴⁹ Zuletzt für die Vorhaben des LNGG BVerwG, Beschl. v. 22.06.2023, 7 VR 3.23, Rn. 24 f.; zuvor etwa BVerwG Urt. v. 22.06.2017, Az.: 4 A 18.16, Rn. 179.

fentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden oder jedenfalls durch Nebenbestimmungen gewahrt werden können. Dazu im Einzelnen:

III.3.2.1 Wohl der Allgemeinheit

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

Das Vorhaben führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bei Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen nicht zu Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG, insbesondere, weil eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr damit nicht verbunden ist.

Eine Erhöhung der Hochwasser- bzw. Sturmflutrisiken in der Jade ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ganz offensichtlich nicht zu erwarten, da das Vorhaben lediglich lokale Auswirkungen hat und nicht dazu in der Lage ist, erheblich nachteilig auf die Strömungs- und Wasserstandsverhältnisse in der Jade zu wirken. Zudem wird ein Monitoring über maßnahmebedingt veränderte Strömungsverhältnisse im Nahbereich des Anlegers angeordnet.

Auch die TdV kommt in Unterlage 21.01⁵⁰ in Kap. 3.3.5 auf S. 44 zu der Schlussfolgerung, dass die Auswirkungen des Vorhabens (Liegewanne, Zufahrt und Dalben) sehr lokal sein werden. Konkret wird folgendes ausgeführt:

„Betrachtet man das weiter vom Projektstandort entfernte Gebiet, so verdeutlichen die Ergebnisse, dass die Auswirkungen der Dalben, der FSRU und des Wendebekens nach einem Jahr sehr lokal auftreten und sich nicht bis zu den Anlandeterminalen von Uniper und HES oder die nahe gelegenen Muschelfischerbetriebe erstrecken. Lediglich in der Nähe des HES-Anlandeterminals kommt es zu einer sich ändernden Dünenwanderung. Diese liegt jedoch im Rahmen der beobachteten natürlichen Schwankungen der Meeresbodenhöhe und dürfte daher die natürliche Entwicklung nicht wesentlich beeinflussen.“

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese fachliche Einschätzung.

Die Planfeststellungsbehörde hat zudem bei der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) als Vorhabenträgerin des Anlegers für das erste LNG-Terminal in Wilhelmshaven an der UVG-Brücke die Erkenntnisse der bisherigen bathymetrischen Beweissicherungsmessungen abgefragt.

Nach Aussage des hierzu der Planfeststellungsbehörde vorgelegten NPorts-Gutachtens des Büros IMP vom 11.08.2023 weisen die Ergebnisse darauf hin, dass es schon vor Beginn der Initialbaggerung an der UVG-Brücke zu Sedimentationen im Bereich der rückenartigen Struktur südlich der Zufahrt (und wahrscheinlich auch im Zufahrtbereich) gekommen ist.

⁵⁰ Unterlage 21.01: Wilhelmshaven FSRU: Morphologische Studie, Kap. 3.3.5, S. 44.

Seit der Initialbaggerung sei es hingegen im morphologischen Nachlauf zu keinen nennenswerten Veränderungen bzw. leichten Erosionen südlich der Zufahrt gekommen. Die Sedimentationsfahne südlich des LNG-Terminals an der UVG-Brücke sei in der Auswirkungsprognose auch angenommen worden und bleibe im Rahmen der dokumentierten Beweissicherungspeilungen innerhalb der dort angesetzten Distanz vom Bauwerk. Insgesamt liefere die laufende Beweissicherung keine Hinweise auf nicht prognostizierte Entwicklungen im Umgebungsbereich der Maßnahme. Allerdings sei davon auszugehen, dass mögliche morphologische Nachlaufentwicklungen noch nicht abgeschlossen seien. Daher sei die Fortführung der bis Ende 2027 angesetzten Beweissicherung in jedem Fall sinnvoll und werde den laufenden Kenntnisstand sukzessive weiter verbessern.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich somit der zuvor zitierten Einschätzung der Morphologischen Studie⁵¹ (Unterlage 21.01) an.

Im Übrigen wird in der Nebenbestimmung II.2.9 b eine bathymetrische Beweissicherung angeordnet. Die dort festgesetzte Gesamtpeilfläche deckt mindestens den vorläufig prognostizierten Wirkraum des Planvorhabens ab und schließt damit die unmittelbar benachbarten Jadeanlieger HES- und UVG-Brücke ein. Außerdem werden in der Nebenbestimmung II.2.9 a jährlich ADCP-Strömungsmessungen auf drei benachbarten Jade-Weser-Port-Beweissicherungsprofilen aufgegeben. Damit lassen sich messbare maßnahmebedingte Auswirkungen auf das Umfeld der Maßnahme ermitteln, so dass ggf. Betroffenheiten benachbarter Anlieger abgeleitet werden können.

Für die Planfeststellungsbehörde gibt es nach derzeitigem Kenntnisstand auch keine weiteren maßnahmebedingten erheblichen Beeinträchtigungen von anderweitigen Gemeinwohlbelangen, die durch das konkret beantragte Gewässerausbauvorhaben verursacht werden. Im Übrigen wird jeweils auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

III.3.2.2 Wasserrechtliche Anforderungen

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 1 WHG darf das beantragte Vorhaben nur zugelassen werden, wenn neben den Anforderungen an das Wohl der Allgemeinheit auch die anderen Anforderungen nach dem WHG erfüllt werden. Nach Prüfung der vorgelegten Antragsunterlagen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese Voraussetzungen erfüllt werden:

III.3.2.2.1 Ausbaugrundsatz

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

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

⁵¹ Unterlage 21.01: Wilhelmshaven FSRU: Morphologische Studie, Kap. 3.3.5, S. 44.

Hinsichtlich der Prüfung maßnahmebedingter Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf naturraumtypische Lebensgemeinschaften wird auf die naturschutzrechtlichen Ausführungen in Kapitel III.3.2.3.1. dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Prüfung maßnahmebedingter nachteiliger Veränderungen auf die Bewirtschaftungsziele gemäß WRRL und MSRL durch das planfestgestellte Vorhaben wird auf die Kapitel III.3.2.2.2 und III.3.2.2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Darüber hinaus sind erhebliche nachteilige Veränderungen des natürlichen Abflussverhaltens sowie des natürlichen oder naturnahen Zustands des Gewässers nicht zu erwarten. Dies ergibt die Prüfung möglicher Wirkpfade:

III.3.2.2.1.1 Schwebstoffhaushalt, Trübung

Das Vorhaben wird nach Einschätzung der TdV keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf den Schwebstoffhaushalt haben.

Gemäß der morphologischen Studie⁵² zeigen langjährige Zeitreihen der Schwebstoffkonzentration für das Gebiet einen Mittelwert von 100 bis 250 mg/l. Während kurzer Zeiträume eines Gezeitenzyklus werden hohe Konzentrationen von benthischen Suspensionen mit Werten von 1.000 bis 2.000 mg/l beobachtet. Ähnliche Spitzenkonzentrationswerte in der Nähe des Meeresbodens wurden bei Messungen der TdV am Projektstandort beobachtet. Das morphologische System des Jadebusens wird hauptsächlich durch die Gezeiten und Wellen bestimmt.

Die TdV hat indikative morphologische Berechnungen mit einem qualitativ validierten numerischen Modell durchgeführt, um die Reaktion des Meeresbodens auf die berechneten hydrodynamischen Auswirkungen zu bewerten, die auf die Projektstrukturen zurückzuführen sind. Die morphologische Entwicklung nach einem Jahr der Simulation wurde mit der Referenzsimulation ohne die Projektstrukturen verglichen. In der morphologischen Studie⁵³ kommt die TdV zu folgenden Schlussfolgerungen:

"Im Jadebusen, und damit auch am Projektstandort, werden Wellen und Gezeitengeschwindigkeiten die beiden wichtigsten Einflussgrößen auf die lokale morphologische Entwicklung sein. Insbesondere bei Sturm können die erhöhten Wasserstände und Wellenhöhen zusammen mit starken Gezeitenströmungen die Fahrrinne und das Wattenmeer (neu) formen. Bei durchschnittlichen Verhältnissen wird der Sedimenttransport in der Hauptfahrrinne hauptsächlich von den Gezeitengeschwindigkeiten bestimmt."

Aufgrund des Baus des Anlegers, der fest vertäuten FSRU und der Ausbaggerung des Zufahrts- und Wendebereichs erwartet die TdV morphologische Reaktionen. So könne die maßnahmebedingt veränderte Strömungsverteilung durch und entlang der Bauwerke Kolke

⁵² Unterlage 21.01: Wilhelmshaven FSRU: Morphologische Studie, Kap. 3.2.2, S. 23.

⁵³ Unterlage 21.01: Wilhelmshaven FSRU: Morphologische Studie, Kap. 3.2.4, S. 31

um die Dalben verursachen und Sedimentation unterhalb des Anlandeterminals nach sich ziehen.

In der morphologischen Studie⁵⁴ kommt die TdV nach Auswertung der aussagekräftigen morphologischen Berechnungen anhand eines qualitativ validierten numerischen Modells zu der Schlussfolgerung, dass im weiter vom Projektstandort entfernten Gebiet die Auswirkungen der Dalben, der FSRU und des Zufahrt- und Wendebereichs nach einem Jahr sehr lokal auftreten und sich nicht bis zu den Anlandeterminalen von Uniper und HES oder die nahe gelegenen Muschelfischerbetriebe erstrecken würden. Lediglich in der Nähe des HES-Anlandeterminals käme es zu einer sich ändernden Dünenwanderung. Diese liege jedoch im Rahmen der beobachteten natürlichen Schwankungen der Meeresbodenhöhe und dürfte daher die natürliche Entwicklung nicht wesentlich beeinflussen.

Die Ergebnisse auf Seite 2 im Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen⁵⁵ zeigen, dass bei den geplanten Baggerarbeiten die Form der Sedimentfahnen mit der Form der Gezeitenellipsen in der Jademündung übereinstimmen, d. h. in der Nähe des Baggerbereichs des Wendbeckens länglich und in der Nähe der Klappstelle 01 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 einem Kilometer um den Einleitungspunkt an der Entsorgungsstelle. 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 Entsorgungsstelle auf bis zu zwei Kilometer zunimmt.

Diesen Prognosen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, da die Anlegerstruktur und die vertieften Bereiche für die Zufahrt und die Liegewanne u. a. aufgrund ihrer Abmessungen und der Verbauwirkung ihrer Pfahlkonstruktionen nicht in der Lage sind, erheblich nachteilig auf die Schwebstoffverhältnisse in der Jade zu wirken. Allenfalls im Nahbereich kann es bau- und anlagebedingt Auswirkungen geben, deren naturschutzrechtliche Zulässigkeit insbesondere unter Kap. III.3.2.3.1. dieses Planfeststellungsbeschlusses geprüft wird. Durch den Bau des Anlegers kommt es allenfalls zu unvermeidbaren kleinräumigen Sedimentaufwirbelungen durch Kolkbildung an den geplanten Gründungsstrukturen, die aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Schwebstoffhaushalt insgesamt vernachlässigbar sind.

Auch die Bagger- und Verklappungstätigkeiten für die Herstellung ausreichender Wassertiefen im Zufahrtbereich und in der Liegewanne können Auswirkungen auf die lokale Schwebstoffsituation im Bereich der Entnahme- und Verklappungsbereiche haben. Die geplante Initialbaggerung des Zufahrtbereiches wird unter Einsatz eines Hopperbaggers (Laderaumsaugbagger) durchgeführt. Die Verklappung des Baggergutes erfolgt auf die Klappstelle 01. Das Laderaumvolumen des auf der Klappstelle unterzubringenden Initialbaggergutes wird mit rd. 1.200.000 m³ (Laderaumaufmaß) abgeschätzt. Die Entnahme des Baggergutes mit-

⁵⁴ Unterlage 21.01: Wilhelmshaven FSRU: Morphologische Studie, Kap. 3.3.5, S. 44.

⁵⁵ Unterlage 21.02: Wilhelmshaven FSRU: Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen.

tels Hopperbagger führt lokal zu erhöhten Sedimentgehalten in der Wasserphase, die aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der hohen tidebedingten Fließgeschwindigkeiten in der Jade und den damit verbundenen hohen natürlichen Schwebstoffgehalten keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Gewässer haben werden. Auch die Verklappung des Baggerguts auf der Klappstelle 01 kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden, da diese Klappstelle nach den Ausführungen im Erlaubnisantrag zum Einbringen von Baggergut⁵⁶ in den letzten zehn Jahren mit Baggermengen zwischen 2,0 und 4,0 Mio. m³ Baggergut jährlich beaufschlagt wurde und das Baggergut frei von Schadstoffen oberhalb der Hintergrundbelastung ist⁵⁷.

Zur Verifizierung dieser Einschätzungen wird mit Nebenbestimmung II.2.9 b ein Monitoring über maßnahmebedingt veränderte bathymetrische Verhältnisse, mit denen die Auswirkungen geänderter Schwebstofftransporte ermittelt werden können, im Umfeld des Anlegers angeordnet.

III.3.2.2.1.2 Veränderte Strömungsverhältnisse, Kolkschutz

In Kap. 3.3.5 auf S. 44 in der "Morphologischen Studie"⁵⁸ wird festgestellt, dass bei Betrachtung des weiter vom Projektstandort entfernten Gebiets die Untersuchungsergebnisse verdeutlichen, dass die Auswirkungen der Dalben, der FSRU und des Zufahrts- und Wendebereichs nach einem Jahr sehr lokal auftreten und sich nicht bis zu den Anlandeterminalen von Uniper und HES oder die nahe gelegenen Muschelfischerbetriebe erstrecken würden. Lediglich in der Nähe des HES-Anlandeterminals komme es zu einer sich ändernden Dünenwanderung. Diese liege jedoch im Rahmen der beobachteten natürlichen Schwankungen der Meeresbodenhöhe und dürfte daher die natürliche Entwicklung nicht wesentlich beeinflussen.

Diese Feststellung legt nahe, dass das natürliche Abflussverhalten in der Jade auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben ganz offensichtlich nicht wesentlich verändert wird, da die Anlegerstruktur aufgrund ihrer Abmessungen und der relativ geringen Verbauwirkung ihrer Pfahlkonstruktion nicht in der Lage sein wird, erheblich nachteilig auf die Tideströmungen in der Jade zu wirken.

Im Zufahrtsbereich kommt es nach den Ausführungen im Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut⁵⁹ im Rahmen der Initialbaggermenge von 858.000 m³ (Volumenermittlung gemäß Vor- und Nachpeilung) und bezogen auf die Gesamtfläche von Zufahrt und Liegewanne von 770.000 m² im Mittel zu einem Bodenabtrag von i.M. 1,1 m, so dass auch dies keine erheblichen Veränderungen des Abflussverhaltens in der Jade zur Folge haben wird.

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

⁵⁶ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.3, S. 39.

⁵⁷ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.8.5, S. 36.

⁵⁸ Unterlage 21.01: Wilhelmshaven FSRU: Morphologische Studie.

⁵⁹ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.6, Tab. 4.

Gemäß der Unterlage "Kolksschutzbewertung maritime Bauwerke" (Unterlage 21.03)⁶⁰ ist die erforderliche Mindestgewichtsklasse der Kolksschutzdeckschicht bei allen Pfählen (Dalben und Pontonpfählen) 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 Kolksschutzes um die Pfähle beträgt daher 1,00 m. Der Kolksschutz wird bei den Fender- und Festmachedalben kreisförmig mit einem Durchmesser von $5 D_{\text{Pfahl}}$ ausgeführt. Die erforderliche Mindestausdehnung des Schutzes vom Pfahlrand aus beträgt 9,0 m.

Bei den Pontonpfählen wird die erforderliche Mindestausdehnung des Schutzes vom Pfahlrand aus mit 5,0 m angesetzt. Die planimetrische Konfiguration des Kolksschutzes bei der Ponton-Anlage wurde optimiert. Ziel ist, einen durchgehenden Schutz zu schaffen, bei dem die erforderliche Mindestausdehnung des Schutzes ab dem Pfahlrand mit einer Breite von 5,0 m sichergestellt ist. Dieser durchgehende Schutz ist so ausgelegt, dass er an den Kolksschutz der Dalben MD4, MD5 und MD6 anschließt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt diese Maßnahme keine erhebliche nachteilige Veränderung des Zustands des Gewässers dar, da diese Bereiche im Vergleich zur Gesamtfläche der Innenjade vernachlässigbar gering sind und der Kolksschutz mit natürlichem Steinmaterial erfolgen soll. Der tatsächliche Kolksschutzbedarf wird durch ein Kolksschutzmonitoring mit Beginn der Baumaßnahme für den Anleger laufend ermittelt. Der Eingriff wird nach Auswertung des Monitorings bewertet und nach den Vorgaben der Nebenbestimmungen und des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) kompensiert, wobei die Kompensation gemäß § 6 Nr. 1 LNGG zeitlich erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen wird.

III.3.2.2 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL

Ausbaumaßnahmen müssen sich gemäß § 107 NWG, § 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 1 WHG an den Bewirtschaftungszielen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (WRRL) gemäß §§ 44, 27 WHG ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden. Grundlage für die Beurteilung sind die Bewirtschaftungspläne (BWP) und Maßnahmenprogramme (MNP), hier für die Flussgebietseinheit Weser, zu der das Gebiet der Jade gehört.

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

Lage des Vorhabens und Identifizierung betroffener Wasserkörper

Die Herstellung von Anleger, Liegewanne und Zufahrtsbereich sowie die sich daraus ergebenden Wirkräume befinden sich im Oberflächen-Wasserkörper (OWK) "Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01)".⁶¹ Die Klappstelle 01 befindet sich im OWK "Küstenmeer Weser (N0-4000)".⁶² Die Betroffenheit weiterer angrenzender OWK

⁶⁰ Unterlage 21.03: FSRU Wilhelmshaven: Bewertung des Kolksschutzes – Maritime Bauwerke, Kap. 7.

⁶¹ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 6.

⁶² Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 8.2.

kann anhand der Ergebnisse der modellierten Ausbreitung der durch die Baggerarbeiten freigesetzten Sedimentfahnen sicher ausgeschlossen werden.⁶³

Bewertungsergebnisse zum Zustand der relevanten Wasserkörper

Die nachstehende Tabelle enthält für die betroffenen Wasserkörper Steckbriefe⁶⁴ mit relevanten Kenndaten und Bewertungsergebnissen aus dem BWP 2021-2027. Da sich der Wasserkörper N0-4000 im Küstenmeer befindet, ist für diesen gemäß § 44 Satz 2 WHG nur der chemische Zustand zu betrachten.

Wasserkörperkennung	N2-4900-01	N0-4000
Wasserkörperbezeichnung	Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte	Küstenmeer Weser
Flussgebietseinheit	Weser	Weser
Gewässerfläche	407.165 km ²	291,306 km ²
Kategorie nach § 28 WHG	natürlicher Wasserkörper	natürlicher Wasserkörper
Ökologischer Zustand	mäßig	Nicht zu bewerten
Biologische Qualitätskomponenten	mäßig	
Phytoplankton	mäßig	
Makrophyten	mäßig	
- Teilkomponente Großalgen	mäßig	
- Teilkomponente Seegras	schlecht	
- Teilkomponente Brack- und Salzwiesen	sehr gut	
Benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos)	gut	
Chemischer Zustand (gesamt)	nicht gut (Die Verfehlung des guten chemischen Zustands ist ursächlich auf die flächendeckend vorkommenden ubiquitären Schadstoffe zurückzuführen.)	nicht gut (Die Verfehlung des guten chemischen Zustands ist ursächlich auf die flächendeckend vorkommenden ubiquitären Schadstoffe zurückzuführen.)
Prioritäre Stoffe mit Überschreitung der Umweltqualitätsnormen (UQN)	Benzo(ghi)perylen Bromierte Diphenylether (BDE) Quecksilber und Quecksilberverbindungen	Bromierte Diphenylether (BDE) Quecksilber und Quecksilberverbindungen
Unterstützend heranzuziehende Qualitätskomponenten		Nicht zu bewerten

⁶³ Unterlage 21.02: Wilhelmshaven FSRU: Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen, Kap. 4.

⁶⁴ https://geoportal.bafg.de/mapapps/resources/apps/WKSB_2021/index.html?lang=d.

Wasserkörperkennung	N2-4900-01	N0-4000
Tideregime	Wert eingehalten	
Morphologie	Wert eingehalten	
Physikalisch-chemische- Qualitäts- komponenten	Untersuchungen durchgeführt, nicht bewertungsrelevant	

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

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

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

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

Prüfung möglicher vorhabenbedingter Verschlechterungen des Gewässerzustands (Verschlechterungsverbot)

Prüfung möglicher Verschlechterungen des Gewässerzustands durch die Baggergutverklappung auf Klappstelle 01 auf den Wasserkörper Küstenmeer Weser (N0-4000)

Bei der Einbringung von Sedimenten in den Wasserkörper Küstenmeer Weser (N0-4000) ist nur der chemische Zustand zu berücksichtigen (§ 44 Satz 2 WHG). Dieser wird definiert über die Einhaltung der Umweltqualitätsnormen der prioritären und prioritär gefährlichen Stoffe entsprechend Anhang 8 OGewV.

Gemäß Kap. 4.21.3 des Erläuterungsberichts⁶⁵ (Unterlage 04) wird die Verbringung von 1.200.000 m³ (LRA) im Rahmen der Initialbaggerung sowie eine jährliche Verklappungsmenge von ca. 50.000 m³ (LRA) pro Jahr, für die ersten beiden Betriebsjahre 2024 und 2025 also ca. 100.000 m³ (LRA), im Rahmen des morphologischen Nachlaufs beantragt.

Gemäß Kap. 4.21.5 des Erläuterungsberichts (Unterlage 04) wurden im Mai 2023 insgesamt 26 Bodenproben im Zufahrts-, Wende- und Liegewannenbereich sowie 4 Bodenproben entlang der TCP-Leitungen entnommen und hinsichtlich der Korngrößenverteilung und Schadstoffbelastung untersucht. Danach zeigen die Laboranalysen grundsätzlich keine R1-Wert-Überschreitungen. Auch die ökotoxikologischen Untersuchungen weisen keinerlei toxische Effekte in den vorgesehenen Baggerbereichen aus.⁶⁶

Bei der Prüfung möglicher vorhabenbedingter Verschlechterungen des chemischen Zustands durch die zur Baggergutverklappung auf die Klappstelle 01 kommt die TdV zu der Bewertung, dass vorhabenbedingte nachteilige Auswirkungen auf den Schadstoffhaushalt des Wasserkörpers verneint werden können und es somit nicht zu einer Verschlechterung

⁶⁵ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH.

⁶⁶ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.4 und 27.2.11.

des chemischen Zustands des Wasserkörpers Küstenmeer Weser (N0-4000) komme.⁶⁷ Auch für die Planfeststellungsbehörde sind vorhabenbedingt aufgrund der Einhaltung der Richtwerte aller prioritären Stoffe keine Auswirkungen erkennbar, die zu einer nachteiligen Veränderung der Schadstoffsituation und dadurch bedingt zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands im OWK „Küstenmeer Weser“ (N0.4000) führen könnten.

Soweit dazu eingewandt worden ist, dass unklar sei, wo die Sedimentproben genommen und nach welchen Kriterien sie untersucht worden seien, ist auf die Unterlage 27.00⁶⁸ des Antrags sowie auf die „Gemeinsamen Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in Küstengewässern der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein (GÜBAK)“⁶⁹ zu verweisen. In der Unterlage 27.00⁷⁰ ist die Abbildung 15 enthalten, aus welcher hervorgeht, in welchen Bereichen die Sedimentproben gezogen worden sind. Die Anzahl der Proben entspricht den Vorgaben der GÜBAK. Die GÜBAK regeln auch die Kriterien der Analysen. Die gemessenen Schadstoffkonzentrationen werden anhand der Richtwerte zur Beurteilung von Schadstoffen im Baggergut gemäß Kap. 4.4.1 der GÜBAK beurteilt. Die Bewertung des Baggergutes erfolgt nach Kap. 4.4.2.1 der GÜBAK.

Zum Einwand, dass immer wieder andere Parameter untersucht bzw. bei vielen Proben nur wenige Parameter bestimmt worden seien, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu entgegnen, dass Kap. 3 der GÜBAK vorsieht, dass Baggergut von weiteren Untersuchungen ausgenommen werden kann, wenn das Baggergut sich gemäß Korngrößenanalyse hauptsächlich (> 90 %) aus Sand, Kies oder größerem Material (> 63 µm) zusammensetzt. In Kap. 27.2.8.8 des Erlaubnis-Antrags zur Einbringung von Baggergut (Unterlage 27.00) führt die TdV zum Untersuchungsumfang aus, dass aufgrund einer Teilauswertung der Korngrößenverteilung für 25 Proben festgestellt wurde, dass der Feinkornanteil deutlich unter 10 % liege. Diese Proben seien auf die Korngrößenverteilung KGV und gesamten organischen Kohlenstoff TOC (total organic carbon) untersucht worden. Die übrigen 5 Proben (in der Übersicht Korngrößenverteilung der Unterlage 27.00, Kap. 27.2.8.7 grün gekennzeichnet) seien komplett auf die chemischen Parameter der GÜBAK analysiert worden. Nach Vorliegen der kompletten KGV-Analyse habe sich herausgestellt, dass 2 dieser 5 Proben einen Feinkornanteil knapp unter 10 % aufweisen würden. Für diese Proben sei auf eine Korngrößenkorrektur verzichtet worden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind bei der vorgenommenen Sedimentanalyse die Vorgaben der GÜBAK berücksichtigt worden. Es gibt daher keine Anhaltspunkte dafür, dass ein Einbringen der Sedimente nicht zulassungsfähig ist.

⁶⁷ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 8.4.

⁶⁸ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.4 und 27.2.11.

⁶⁹ Gemeinsame Übergangsbestimmungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau, und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg vertreten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Mecklenburg-Vorpommern vertreten durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Niedersachsen vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz des Landes Schleswig-Holstein vertreten durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern, August 2009 (zuletzt im Oktober 2013 redaktionell geändert).

⁷⁰ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG. Abbildung, S. 34.

Im Hinblick auf den Einwand, dass die Probe 23-17238 eine leichte Toxizität aufgewiesen habe, ist zu entgegnen, dass für die Probe 23-17238 nach den Protokollen zum Leuchtbakterientest sowie im Marinen Algentest⁷¹ keine Toxizität nachweisbar gewesen ist. Die Proben 23-08112-001 bis 23-08112-008, die nach Einschätzung des Einwenders Grenzwerte überschreiten, wurden von Fugro im Februar 2023 im Zuge der Baugrunderkundungen⁷² an einem zuvor geplanten Anlegerstandort untersucht. Der Anlegerstandort hat sich auf Anweisung des WSA Weser-Jade-Nordsee jedoch noch einmal verschoben. Da die ursprünglichen Positionen jedoch innerhalb des Baggerbereiches der Zufahrt und des Wendebeckens liegen, sind die Ergebnisse in der Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen. Die TdV hat zu dem Einwand erwidert, dass die in den Proben 23-08112 -001, - 004 und – 007 festgestellten Gehalte an Schwermetallen allesamt unter dem Richtwert R1 nach GÜBAK liegen, eine Verklappung sei somit uneingeschränkt möglich. Die Probe 23-08112 -008 (Bezeichnung des Prüflabors) mit der Probenbezeichnung MD1a-BH B3 < 0,0063 mm sei der Position MD1a-BH zugeordnet. Die Koordinaten seien in der Tabelle 6-1 des Geotechnischen Berichts⁷³ aufgeführt (Rechtswert [m] 442319,77 Hochwert [m] 5943009,29). In der Probe sei ein Gehalt an Kohlenwasserstoffen von 260 mg / kg festgestellt worden. Dieser Wert liege zwischen dem Richtwert R1 (200 mg/kg) und dem Richtwert R2 (600 mg/kg). Es sei ein Gehalt an Polyaromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) von 5,68 mg / kg festgestellt worden. Dieser Wert liege leicht über dem Richtwert R2 von 5,5 mg/kg. Aus Sicht der TdV kommen folgende Ursachen für die Überschreitung in Betracht: Altlasten seien in dem Untersuchungsgebiet nicht bekannt. Bei den sonstigen Proben von Fugro sowie bei den von Bio Consult durchgeführten Analysen innerhalb des Plangebiets seien keine auffälligen Werte hinsichtlich des Kohlenstoffgehalts und des PAK Gehaltes aufgetreten. Es sei daher anzunehmen, dass es sich um ein Einzelereignis handle. Als wahrscheinlichste Ursache werde die Verunreinigung der Probe mit Holzkohle angesehen. Bei der Bohrung an der Position MD1a-BH, woher die Probe stamme, sei man in 10,5 m Tiefe auf ein Hindernis mit Holzkohle gestoßen. Im Geotechnischen Bericht⁷⁴ werde dazu auf Seite 23 ausgeführt: „Der erste Ansatz der Bohrung MD1a-BH wurde nur bis 10,5 m u. MB abgeteuft, da in 10,5 m Tiefe ein Hindernis aus Holzkohle angetroffen wurde. Die Holzkohle wurde im Feld als sehr hart interpretiert und der Glühverlust ergab einen Organikgehalt von 90%.“

Die erhöhten Werte der PAK Phenanthrenen, Fluoranthen und Pyren weisen nach Einschätzung der TdV auf unvollständige Verbrennung von fossilen Brennstoffen wie z.B. Holzkohle hin. Folglich sei die Überschreitung der Richtwerte R1 für Kohlenwasserstoff und R2 für PAK in der Probe 23-08112 -008 auf die in 10,5 m vorhandene Holzkohle zurückzuführen. Alle weiteren Proben und Analysen bestätigten, dass das Baggergut aus der Herstellung der Liegewanne, der Zufahrt einschließlich des Wendebeckens vollumfänglich den Kriterien zur Verklappung nach GÜBAK entspreche⁷⁵.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen nachvollziehbaren Ausführungen an und weist darauf hin, dass auch bei der Errichtung des 1. LNG-Terminals, welches sich in der Nähe des hier beantragten Vorhabens befindet, Bodenproben auf Schadstoffe untersucht worden und ebenfalls keine schwerwiegenden Schadstoffbelastungen festgestellt werden

⁷¹ Unterlage 27.03: Protokoll zum Leuchtbakterientest nach ISO 11348-2-L52.

⁷² Unterlage 10.02: Prüfbericht Nr. 23-08112/1.

⁷³ Unterlage 10.01: Geotechnischer Bericht – LNG-Schiffsanleger, S. 16.

⁷⁴ Unterlage 10.01: Geotechnischer Bericht – LNG-Schiffsanleger.

⁷⁵ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 2.3.

konnten. Auch dies spricht nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde dafür, dass es sich bei den festgestellten Überschreitungen um Einzelfälle gehandelt hat, die einem Wiedereinbringen des Baggergutes nicht grundsätzlich entgegenstehen. Im Mittel werden die Grenzwerte der GÜBAK eingehalten.

Prüfung möglicher Verschlechterungen des Gewässerzustands durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne auf den Wasserkörper Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01)

Die für die Prüfung einer möglichen Verschlechterung des Wasserkörpers Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte relevanten Wirkfaktoren, die sich aus der Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne ergeben, sind im Fachbeitrag WRRL⁷⁶ in Tabelle 6 beschrieben. Darin enthalten ist auch eine Übersicht der potentiellen Wirkungen auf die einzelnen Qualitätskomponenten.

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

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

Eine Beurteilung möglicher vorhabenbedingter Auswirkungen auf den Wasserkörper Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01) erfolgt, basierend auf der fachgutachterlichen Bewertung im Fachbeitrag WRRL (Unterlage 23.01), jeweils separat für die relevanten unterstützenden Qualitätskomponenten "Morphologie", "Sichttiefe", "Nährstoffverhältnisse" und "flussgebietsspezifische Schadstoffe" sowie die biologischen Qualitätskomponenten "Phytoplankton", bzw. den chemischen Zustand.

Hinsichtlich der unterstützenden Qualitätskomponenten kommt die TdV zu folgenden Bewertungen der Auswirkungen⁷⁷.

- Für die unterstützende Qualitätskomponente Morphologie kann festgehalten werden, dass sich sowohl für die Parameter „Tiefenvariation“ als auch „Struktur und Substrat des Bodens“ lediglich kleinräumige Veränderungen ergeben (Sohltiefe im Bereich der Baggerflächen, Teilverlust des KMFFk*-Biotops), die in der Summe weniger als 1 % des OWK betreffen. Die „Struktur der Gezeitenzone“ bleibt von dem Vorhaben unverändert. Insgesamt ergeben sich aus dem Vorhaben somit keine relevanten Veränderungen der morphologischen Habitatbedingungen, die auf Ebene des Gesamt-OWK dazu geeignet wären, relevante Folgewirkungen auf die übergeordneten biologischen Qualitätskomponenten zu entfalten.
- Die bau-, anlage- und betriebsbedingt zu erwartenden Veränderungen der Sichttiefe fallen zeitlich und räumlich stark beschränkt und in ihrer Intensität gering aus. Mit Blick auf die im Ist-Zustand vorherrschende Schwebstoffdynamik stellen sie keine relevanten Veränderungen der Habitatbedingungen dar, die dazu geeignet wären, in-

⁷⁶ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie.

⁷⁷ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 6.2.1.

nerhalb des OWK Folgewirkungen auf die übergeordneten biologischen Qualitätskomponenten zu entfalten.

- Es treten keine relevanten Veränderungen der Nährstoffverhältnisse auf, sodass Folgewirkungen auf die übergeordneten biologischen Qualitätskomponenten (hier insb. das nährstoffsensible Phytoplankton und das Seegras) ausgeschlossen sind.
- Auch hinsichtlich der flussgebietsspezifischen Schadstoffe ist vorhabenbedingt eine erstmalige Überschreitung einer UQN der in diesem OWK sowie mögliche Folgewirkungen auf die übergeordneten biologischen Qualitätskomponenten ausgeschlossen.

Hinsichtlich der biologischen Qualitätskomponenten "Phytoplankton", "Makrophyten" und "Makrozoobenthos" kommt die TdV zu folgenden Bewertungen der Auswirkungen⁷⁸:

Qualitätskomponente Phytoplankton:

- Aufgrund der Art, Intensität, Dauer und Reichweite der Vorhabenwirkungen sowie der Lage der Messstelle sind nach Auffassung der TdV weder direkte, noch indirekte Veränderungen des Phytoplanktons zu erwarten. Eine Verschlechterung dieser Qualitätskomponente im OWK „Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2_4900_01)“ erscheine damit ausgeschlossen.
- Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kann es für das Gesamtvorhaben zwar bau- und betriebsbedingt zu einer Beeinträchtigung durch Lichtlimitierung oder erhöhte Mortalität infolge der erhöhten Trübung kommen. Diese sind als kleinräumig und kurzfristig, aber im Rahmen der Unterhaltung wiederkehrend zu beurteilen. Darüber hinaus führt die Herstellung des Anlegers zu einem geringen anlagenbedingten Flächenverlust. Eine diesbezügliche Verschlechterung des Wasserkörpers ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

Qualitätskomponente Makrophyten:

- Aufgrund der Entfernung aller Makrophytenbestände zum Vorhabenbereich und ihrer Verortung deutlich abseits der hydromorphologischen Wirkräume sind nach Auffassung der TdV weder direkte noch indirekte Veränderungen zu erwarten. Eine Verschlechterung der Qualitätskomponente Makrophyten im OWK „Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2_4900_01)“ sei damit ausgeschlossen.
- Im nahen und weiteren Umfeld des Vorhabens befinden sich nach Kenntnissen des NLWKN und auch nach den Darstellungen in den Antragsunterlagen keine Bestände der drei Teilkomponenten Seegras, Großalgen und Salz- und Brackmarschen. Die nächstgelegenen Grünalgenbestände liegen vor Hooksiel in etwa 2 km Entfernung zum Vorhaben, befinden sich jedoch nicht in Richtung der Hauptströmungsachse und nicht innerhalb der prognostizierten Wirkräume. Weitere Vorkommen von Grünalgen, Seegras sowie Salz- und Brackmarschen befinden sich in noch größerer Entfernung zum Vorhaben und liegen ebenfalls außerhalb der

⁷⁸ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 6.2.1.

prognostizierten Wirkräume, sodass auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde weder mit direkten noch mit indirekten Auswirkungen des Vorhabens zu rechnen ist.

Qualitätskomponente benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos):

- Nach Auffassung der TdV kommt es innerhalb der definierten Wirkräume zu verschiedenen bau-, anlage- und betriebsbedingten direkten und indirekten Veränderungen des Makrozoobenthos mit unterschiedlicher Intensität, Dauer und räumlicher Ausdehnung. Betroffen hiervon sei jedoch gegenüber der Gesamtfläche des OWK (40.700 ha) ein nur kleiner Raum. Selbst unter Annahme einer starken Beeinträchtigung innerhalb dieses Bereichs wären die Auswirkungen bezogen auf den gesamten OWK gering. Des Weiteren befänden sich die repräsentativen Messstellen JaBu_MZB_8, JaBu_MZB_9 und Ja-Bu_MZB_12 in jeweils 21,5 km, 15,3 km und 5,8 km Entfernung zum Vorhabenbereich (Tabelle 7 und Abbildung 2 der Unterlage 23.01⁷⁹). Da die abschließende Bewertung letztendlich vom Zustand der Fauna an ebendiesen Messstellen abhängt, könne eine vorhabenbedingte Verschlechterung der Qualitätskomponente Makrozoobenthos im OWK „Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2_4900_01)“ ausgeschlossen werden.
- Einen Sonderfall bilde der Bereich des gesetzlich geschützten Biotops „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk*) im Vorhabenbereich, welches durch Hartbodensubstrate und eine entsprechende Hartbodenfauna gekennzeichnet sei. Dessen südlicher Teil liege unmittelbar im Bereich des Anlegers, der Liegewanne und Teilen der Zufahrt und werde somit überbaut bzw. durch Baggerungen gestört und stark verändert (Entnahme von Hartsubstrat). Durch die kumulativen Effekte des Anlegers, der vertieften Liegewanne und der vertäuten FSRU komme es zu Strömungsänderungen und infolgedessen zu Erosion und Sedimentation innerhalb der morphologischen Nachlaufschleppe. Nahezu das gesamte KMFFk*-Biotop befinde sich innerhalb des hydromorphologischen Wirkraumes. In diesen Bereichen komme es durch Überdeckung der Hartsubstrate mit Sediment zu einem Wechsel von einer Hartboden- zu einer Weichbodengemeinschaft. Damit gehe nach Einschätzung der TdV ein deutlicher Wandel in der Artzusammensetzung und der Besiedlungsstruktur des Makrozoobenthos einher, der sich potenziell auch in der Bewertung des Zustandes widerspiegeln könne.⁸⁰
- Es bleibe zwar anzumerken, dass der Biotoptyp KMFFk* in der Jade zwar auch an anderen Stellen potenziell vorkomme (eine flächendeckende Kartierung und Identifizierung des Biotoptyps steht noch aus), aber insgesamt im Wattenmeer selten sei. Durch die stark von den übrigen Weichböden des Wattenmeeres abweichenden Besiedlung gingen daher lokal Funktionen (Trittsteinbiotop, Biodiversität) innerhalb des OWK verloren.

⁷⁹ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Tabelle 7 und Abbildung 2.

⁸⁰ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 6.2.1.3.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde führt das Vorhaben aufgrund der Herstellung von Liegewanne, Wende- und Zufahrtsbereich zu bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Meeresboden. Durch die Herstellung des Anlegers kommt es an der Stelle zu einem Verlust des Hartsubstratlebensraums. In unmittelbarer Nähe des Vorhabens ist mit einer Veränderung der Lebensgemeinschaften von Hartsubstratbesiedlern zur Weichbodenfauna zu rechnen, deren Auswirkungen auf den gesamten Wasserkörper jedoch nach dem derzeitigen Bewertungsverfahren und dem erforderlichen Nachweis an der nächstgelegenen Messstelle sehr wahrscheinlich nicht zum Tragen kommen werden. Auf Grund der wiederkehrenden Unterhaltungsbaggerungen wird es an der nächstgelegenen Messstelle vermutlich zu keinen messtechnischen Auswirkungen kommen.

Die Auswirkungen auf filtrierende Arten aufgrund erhöhter Schwebstoffgehalte sowie eine mögliche graduelle Veränderung der benthischen Gemeinschaft aufgrund veränderter hydromorphologischer Kenngrößen werden als kleinräumig beurteilt.

Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Bereich des gesetzlich geschützten Biotops „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk*) im Vorhabenbereich, welches durch Hartbodensubstrate und eine entsprechende auf Hartsubstraten lebende benthische Fauna gekennzeichnet ist, besonders zu betrachten. Es ist nach Auffassung der TdV unwahrscheinlich, dass es durch die relativ kleinräumigen Auswirkungen zu einer Verschlechterung des Zustandes des gesamten Wasserkörpers kommt. Dieser Einschätzung der TdV bezüglich der Betroffenheit der QK Makrozoobenthos (benthische Wirbellose) schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Der Nachweis eines bedeutenden Biotopverlustes ließe sich mit dem derzeitigen Bewertungsverfahren für Makrozoobenthos (M-AMBI) rechnerisch nicht erbringen, so dass sich keine negative Bewertung der Qualitätskomponente ergeben würde. Der unmittelbare Biotopverlust wird im Kontext gesetzlicher Biotopschutz entsprechend aufgegriffen.

Chemischer Zustand:

Gemäß Kap. 4.21.5 des Erläuterungsberichts⁸¹ wurden im Mai 2023 insgesamt 26 Bodenproben im Zufahrts- und Liegewannenbereich sowie 4 Bodenproben entlang der TCP-Leitungen entnommen und hinsichtlich der Korngrößenverteilung und Schadstoffbelastung untersucht. Danach zeigen die Laboranalysen grundsätzlich keine R1-Wert-Überschreitungen. Auch die ökotoxikologischen Untersuchungen weisen keinerlei toxische Effekte in den vorgesehenen Baggerbereichen aus.⁸²

Nach Auffassung der TdV seien für den OWK „Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2_4900_01)“ vorhabenbedingt keine Schadstofffreisetzungen zu erwarten, die zu mess- und beobachtbaren Auswirkungen auf den chemischen Zustand bzw. einer Verschlechterung führen. Etwaige Konzentrationsanstiege einzelner Schadstoffe seien höchstens in sehr geringem Ausmaß zu erwarten und bleiben sowohl räumlich als auch zeitlich stark begrenzt. An den repräsentativen Messstellen komme es weder

⁸¹ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH.

⁸² Unterlage 27: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.4 und 27.2.11.

zu erstmaligen UQN-Überschreitungen, noch zu mess- und beobachtbaren Konzentrationsanstiegen bei Stoffen, deren UQN bereits überschritten sind.⁸³

Betriebsbedingte Freisetzen von Schadstoffen werden nicht erwartet, sind jedoch Prüfgegenstand des BImSchG-Verfahrens und eines eigenständigen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens für die Abwassereinleitung der FSRU.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der TdV an, dass die prognostizierten Vorhabenwirkungen zu keinen bau- und anlagenbedingten Verschlechterungen des ökologischen und chemischen Zustands des Wasserkörpers "Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte" durch den Bau des Anlegers sowie die Baggermaßnahmen im Bereich der Zufahrt und der Liegewanne führen werden und somit kein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL vorliegt.⁸⁴ Im Hinblick auf die vorgetragenen Bedenken zur vorgenommenen Sedimentanalyse wird oben auf die Ausführungen zum Verschlechterungsverbot verwiesen.

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

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

In den Küstengewässern stellen Nährstoffeinträge (insb. Stickstoff) den dominierenden Belastungsfaktor dar. Dem Reduzierungsbedarf trägt Deutschland mit der OGewV Rechnung, die für den Übergabepunkt limnisch-marin eine jährliche, abflusskorrigierte und frachtenbasierte Durchschnittskonzentration von 2,8 mg/l Gesamtstickstoff für die in die Nordsee mündenden Flüsse vorsieht (§ 14 Abs. 1 Nr. 1 OGewV). Zur Erreichung dieses Ziels sind insbesondere die grundlegenden Maßnahmen, wie die Umsetzung der Düngeverordnung, vorgesehen.⁸⁵ Bei den sogenannten grundlegenden Maßnahmen handelt es sich um gesetzlich verankerte Mindestanforderungen, die für die Zielerreichung zwingend erforderlich sind. Darüber hinaus sind zur Zielerreichung weitere ergänzende und zusätzliche Maßnahmen umzusetzen.

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

⁸³ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 6.2.3.

⁸⁴ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 7.

⁸⁵ Niedersächsischer Beitrag zu den Maßnahmenprogrammen 2021 bis 2027 der Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein nach § 117 des Niedersächsischen Wassergesetzes bzw. nach Art. 11 der WRRL. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, Hannover: 188 Seiten + Anhang, Dezember 2021.

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

Tabelle 2: Maßnahmentypen in den vom Vorhaben betroffenen Oberflächenwasserkörpern (OWK) „Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte“ und „Küstenmeer Weser“⁸⁶

Prüfung von möglichen Gefährdungen der Zielerreichung des guten Gewässerzustands (Verbesserungsgebot) durch die Baggergutverklappungen auf Klappstelle 01 für den Wasserkörper Küstenmeer Weser (N0-4000)

Im Fachbeitrag über Umweltauswirkungen auf die Klappstelle 01⁸⁷ stellt die TdV fest, dass das geplante Vorhaben die Umsetzung der zuvor genannten Maßnahmen zur Zielerreichung weder behindert noch verhindert. Eine Verzögerung der Zielerreichung aufgrund von Verschlechterungen des Zustands biologischer Qualitätskomponenten ist ebenfalls nicht zu erwarten⁸⁸.

Auch für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Zweifel, dass die vorgesehenen Maßnahmen zur Zielerreichung hinsichtlich ihrer Umsetzung durch die geplante Baggergutverklappung nicht be- oder verhindert werden, da die beantragten Maßnahmen nicht geeignet sind, die Maßnahmenprogramme zur Reduzierung von Belastungen durch Stoffeinträge aus diffusen Quellen zu behindern. Eine Verzögerung der Zielerreichung durch Verschlechterungen des Zustands biologischer Qualitätskomponenten ist vorhabenbedingt ebenso nicht zu erwarten. Auch eine Verzögerung der Zielerreichung durch eine weitere Verschlechterung des chemischen Zustands ist vorhabenbedingt nicht zu erwarten. Die beantragten Baggergutverklappungen verstoßen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde somit nicht gegen das Zielerreichungsgebot der WRRL.

⁸⁶ Maßnahmenprogramm 2021 bis 2027 für die Flussgebietseinheit Weser, Anhang C.6: Geplante Maßnahmen in den Oberflächenwasserkörpern im Teilraum Tideweser, Seite C.6-213, FGG Weser, Dezember 2021.

⁸⁷ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01.

⁸⁸ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 8.5.

Prüfung möglicher Gefährdungen der Zielerreichung des guten Gewässerzustands (Verbesserungsgebot) durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne für den Wasserkörper Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2-4900-01)

Nach Auffassung der TdV ist keine der beiden vorgenannten Maßnahmentypen (siehe oben Tabelle 2, Nr. 36, 512) durch das Vorhaben in seiner Umsetzbarkeit, Zielsetzung oder Wirksamkeit betroffen. Diffuse Stoffeinträge (siehe oben Nr. 36 der Tabelle 2) in den OWK könnten durch entsprechende Maßnahmen auch weiterhin verringert werden. Das Vorhaben verursache keine bzw. keine auf Wasserkörperebene mess- oder beobachtbaren Schadstoffeinträge oder –freisetzungen, die das Ziel der Maßnahme konterkarieren würde. Auch die rein konzeptionellen Maßnahmen des Typs Nr. 512 blieben vom Vorhaben unberührt. Auch sonst habe das Vorhaben keine Auswirkungen, die die Zielerreichung erschweren oder verhindern könnten. Im Übrigen sehe der Bewirtschaftungsplan der FGG Weser eine Ausnahme von dem Ziel der Erreichung eines guten ökologischen und chemischen Zustands vor.⁸⁹

Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind weder die grundlegenden Maßnahmen noch die ergänzenden Maßnahmen durch das Vorhaben betroffen. Sowohl die Reduzierung von Belastungen aus anderen diffusen Quellen als auch die konzeptionelle Abstimmung von Maßnahmen in ober- / unterhalb liegenden Wasserkörpern wird durch das Vorhaben nicht be- oder verhindert. Eine Verzögerung der Zielerreichung durch Verschlechterungen des Zustands biologischer oder chemischer Qualitätskomponenten ist vorhabenbedingt ebenso nicht zu erwarten. Die Phasing-Out-Verpflichtung ist nach aktueller Rechtsprechung derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert und die subsidiäre Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, eigene Maßnahmen zu ergreifen, aufgrund der fehlenden Unbedingtheit und hinreichender Bestimmtheit in Zulassungsverfahren nicht unmittelbar anwendbar⁹⁰. Darüber hinaus sind anhand der Untersuchungen nach GÜBAK keine Einträge von prioritären (gefährlichen) Stoffen zu erwarten.⁹¹ Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insofern der vorgenannten Einschätzung der TdV an, dass die Maßnahmen in ihrer Umsetzbarkeit, Zielsetzung oder Wirksamkeit nicht durch das Vorhaben be- oder verhindert werden und ein Verstoß gegen das Zielerreichungsgebot der WRRL nicht vorliegt.

Fazit der Prüfung der Einhaltung der Bewirtschaftungsziele nach WRRL

Durch die bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen der beantragten Gewässer- ausbaumaßnahmen sowie der damit zusammenhängenden Baggergutverklappungen auf die Klappstelle 01 ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis der vorangehenden Ausführungen keine Verschlechterung des Zustands der Wasserkörper nach WRRL zu erwarten. Des Weiteren sind keine vorhabenbedingten Veränderungen zu erwarten, die die Zielerreichung (guter Zustand der Küstengewässer) erschweren oder die Umweltziele und ihre Maßnahmen konterkarieren. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich somit den gutachterlichen Einschätzungen^{92 93} der TdV an.

⁸⁹ Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 6.3.

⁹⁰ BVerwG, Urt. v. 02.11.2017, Az.: 7 C 25.15.

⁹¹ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 2.3.

⁹² Unterlage 23.01: Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Kap. 7.

⁹³ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 8.6.

III.3.2.2.3 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der MSRL

Es wurde seitens der Planfeststellungsbehörde auf fachgutachterlicher Grundlage und mit Unterstützung des einschlägigen Fachwissens des Geschäftsbereichs 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg geprüft, ob das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen für Meeresgewässer nach der Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie 2008/56/EG (MSRL) gemäß § 45a WHG vereinbar ist.

Für die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde die relevanten Wirkungen auf die Bewirtschaftungsziele der MSRL in der notwendigen inhaltlichen und räumlichen Detailschärfe insbesondere anhand der Unterlagen 23.02 (Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) und 27.06 (Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kapitel 9 "Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach § 45a WHG (MSRL)" des Planfeststellungsantrages und mit Unterstützung von eigenem Kenntnis- und Wissensstand des Geschäftsbereichs 3 der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg betrachtet und geprüft.

Lage des Vorhabens im Geltungsbereich der Bewirtschaftungsziele für Meeresgewässer

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

Der Baggerbereich befindet sich im WRRL-Wasserkörper Wattenmeer Jadebusen und angrenzende Küstenabschnitte (N2_4900_01). Die Klappstelle 01, auf welche das Baggergut verbracht werden soll, befindet sich im WRRL-Wasserkörper Küstenmeer Weser (N0-4000).

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

Bewertungsergebnis zum Zustand der Meeresgewässer (Nordsee)

Der Zustand der Meeresgewässer (vgl. § 45b WHG) im Bereich der deutschen Nordsee wurde anhand der wesentlichen Eigenschaften und Merkmale (s. Anhang III MSRL) auf Grundlage von bestehenden Zustandsbewertungen auf europäischer Ebene (WRRL, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und Vogelschutzrichtlinie (VS-RL)) und Konventionen auf internationaler Ebene in 2012 (Anfangsbewertung) und datenbasiert in 2018 bewertet (BMU 2012⁹⁴ ⁹⁵, 2018⁹⁶).

⁹⁴ BMU 2012a. Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie - RICHTLINIE 2008/56/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) – Beschreibung eines guten Umweltzustands für die deutsche Nordsee nach Artikel 9 Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie. - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Bonn: 67 S.

⁹⁵ BMU 2012b. Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie - RICHTLINIE 2008/56/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) – Festlegung von Umweltzielen für die deutsche Nordsee nach Artikel 10 Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie. - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Bonn: 49 S.

⁹⁶ BMU 2018. Zustand der deutschen Nordseegewässer 2018. Aktualisierung der Anfangsbewertung nach § 45c, der Beschreibung des guten Zustands der Meeresgewässer nach § 45d und der Festlegung von Zielen nach § 45e des WHG zur Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie. - Bonn: 191 S.

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

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

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

Prüfung möglicher vorhabenbedingter Verschlechterungen des Zustands der Meeresgewässer (Verschlechterungsverbot, § 45a Abs. 1 Nr. 1 WHG)

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

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

Die TdV beschreibt tabellarisch⁹⁷ den Einfluss des Vorhabens, Baggergut aus dem Entnahmebereich auf See (Klappstelle 01) umzulagern und stellt die Merkmale, Eigenschaften und Belastungen dar, die zur Einschätzung des Zustands der Meeresgewässer relevant sind. Das Vorhaben kann danach potenziell Auswirkungen auf die folgenden Deskriptoren haben: D1, D4, D5, D6, D8, D9 und D11.

Die Baggergutverklappung habe nach Auffassung der TdV ausschließlich lokale Auswirkungen auf das betreffende Meeresgewässer und sei zeitlich begrenzt. Gemäß Tabelle 9-2⁹⁸ seien keine dauerhaft nachhaltigen Auswirkungen auf die Qualität, Strukturen und Funktionen des Lebensraums oder der genannten Merkmale zu erwarten, die für das Verfahren relevant sind. Die Auswirkungen der Baggergutverklappung auf die Merkmale gemäß Anhang III der MSRL (Tabelle 1) seien nicht ausreichend, um eine Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer oder der deutschen Nordsee herbeizuführen. Das Vorhaben führe zu Veränderungen, die teilweise den in Anhang III (Tabelle 2) der MSRL genannten Belastun-

⁹⁷ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 9.4, Tab. 9-1 und 9-2.

⁹⁸ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 9.4, Tab. 9-2.

gen und Auswirkungen zugeordnet werden können. Es beinhaltet das Einbringen von Baggergut in eine bereits bestehende Klappstelle, die seit den 2000er Jahren kontinuierlich genutzt wird. Es würden keine zusätzlichen Flächen beansprucht. Das Vorhaben habe ausschließlich lokale Auswirkungen auf das betreffende Meeresgewässer und sei zeitlich begrenzt. Eine signifikante Zunahme der Belastung könne daraus nicht abgeleitet werden. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer bzw. des Zustands der deutschen Nordsee sei nicht zu erwarten.⁹⁹

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung, dass die Verklappung von Baggergut auf Klappstelle 01 keine Verschlechterung des aktuellen Umweltzustands der deutschen Nordseegewässer zur Folge hat. Die Baggergutverklappung kann auf den Deskriptor 7 "Hydrographische Bedingungen" Auswirkungen haben, da hydromorphologische Auswirkungen auf die Klappstelle 01 langfristig nicht ausgeschlossen werden können und von verschiedenen Seiten ein Sedimentmanagementkonzept für die Jade gefordert wird. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die zusätzlichen Umlagerungen aber nicht das hydromorphologische Gleichgewicht gemäß D7 MSRL negativ beeinflussen. Die langfristige Entwicklung der Klappstelle 01 obliegt dem Klappstellenmanagement der WSV. Insgesamt sind die bisherigen Einbringungen, die bereits zur Erhöhung der Klappstelle geführt haben, kleinräumig und das Gleichgewicht der Morphologie wird nicht grundlegend beeinträchtigt (D7).

Gemäß Kap. 4.21.5 des Erläuterungsberichts¹⁰⁰ wurden im Mai 2023 insgesamt 26 Bodenproben im Zufahrts- und Liegewannenbereich sowie 4 Bodenproben entlang der TCP-Leitungen entnommen und hinsichtlich der Korngrößenverteilung und Schadstoffbelastung untersucht. Danach zeigen die Laboranalysen grundsätzlich keine R1-Wert-Überschreitungen. Auch die ökotoxikologischen Untersuchungen weisen keinerlei toxische Effekte in den vorgesehenen Baggerbereichen aus.¹⁰¹ Im Hinblick auf vorgetragene Bedenken zur vorgenommenen Sedimentanalyse wird oben auf die Ausführungen zur Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL zum „Verschlechterungsverbot“ verwiesen.

Eine bewertungsrelevante Belastungszunahme des Meeresgewässers lässt sich durch das Gesamtvorhaben und insbesondere durch die Baggergutverklappung somit nicht ableiten. Das Vorhaben führt zu Veränderungen, die z. T. den im Beschluss EU/848/2017 der MSRL benannten Belastungen und Auswirkungen zuzuordnen sind. Die Baggergutverklappungen auf der Klappstelle 01 wirken jedoch auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausschließlich lokal (in Bezug auf das zu betrachtende Meeresgewässer) und ist im wesentlichen bauzeitlich begrenzt. Wasserseitige Einträge von Schadstoffen über die Hintergrundwerte nach GÜBAK hinaus sind mit den Verklappungstätigkeiten nicht zu erwarten.

Prüfung möglicher Verschlechterungen des Zustands der Meeresgewässer (Verschlechterungsverbot) durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtbereiche und Liegewannen

Hinsichtlich des Anlegers werden die hydromorphologisch wirksamen Konstruktionen, bei denen maßnahmebedingt Strömungsveränderungen, Sedimentveränderungen, etc. durch

⁹⁹ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 9.4, S. 54.

¹⁰⁰ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH.

¹⁰¹ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.4 und 27.2.11.

Dalben und Baggerarbeiten auftreten können, in der Unterlage "Bau- und Montagebeschreibung wasserseitige Arbeiten"¹⁰² in Kap. 4 und 5 beschrieben. Die bau- und anlagebedingten morphologischen Auswirkungen der Maßnahme durch Auskolkungen an Dalben, Strömungsveränderungen durch die Konstruktionen im Tidegeschehen und veränderte Sedimentbedingungen werden in der Unterlage "Morphologische Studie Abschlussbericht"¹⁰³ in Kap. 6 zusammenfassend dargestellt. In dieser Studie wurde die Morphologie des Projektstandortes und des größeren Jadebusens mittels einer Desktop-Studie (Literaturrecherche) bewertet und der morphologische Einfluss der geplanten Meeresarbeiten auf die Umgebung und die Sedimentationsraten im Wendebecken mit Hilfe eines numerischen Modells geschätzt. In Kap. 3.3.5 dieser Studie wird festgestellt, dass bei Betrachtung des weiter vom Projektstandort entfernten Gebiets die Untersuchungsergebnisse verdeutlichen, dass die Auswirkungen der Dalben, der FSRU und des Zufahrt- und Wendebereichs nach einem Jahr nur sehr lokal auftreten und sich nicht bis zu den Anlegern von Uniper und HES oder die nahe gelegenen Muschelfischerbetriebe erstrecken. Lediglich in der Nähe des HES-Anlegers komme es zu einer sich ändernden Dünenwanderung. Diese liege jedoch im Rahmen der beobachteten natürlichen Schwankungen der Meeresbodenhöhe und dürfte daher die natürliche Entwicklung nicht wesentlich beeinflussen.

Maßnahmebedingte Schäden am nahe gelegenen nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotop „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFk*) sowie Kompensationserfordernisse werden im Folgenden in den Kapiteln III.3.2.3.1 f. Dieses Planfeststellungsbeschlusses über die Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG und gemäß § 30 BNatSchG bewertet.

Die Auswirkungen durch die Errichtung des Anlegers sowie die Vertiefung des Zufahrtsbereichs zwischen der Fahrrinne und dem Anleger und der Liegewanne auf die Merkmale, Eigenschaften und Belastungen, die für die Einschätzung der Einstufung des Zustands der Meerestgewässer im Zusammenhang mit der Zustandsbewertung 2018 relevant sind, werden im Fachbeitrag MSRL¹⁰⁴ in Kap. 6 verbal-argumentativ beschrieben. Potenziell kann das Vorhaben Auswirkungen auf die Deskriptoren 1, 5, 6, 7, 8 und 11 aufweisen¹⁰⁵.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung der TdV¹⁰⁶, dass die Errichtung des Anlegers und der Baggerarbeiten im Bereich der Zufahrt und der Liegewanne keine Verschlechterung des aktuellen Umweltzustands der deutschen Nordseegewässer zur Folge haben. Die Auswirkungen durch den Bau des Anlegers sind lediglich kleinräumig. Die Herstellung von Liegewanne und Zufahrtsbereich ist für einen Großteil der Deskriptoren als zeitlich begrenzt und kleinräumig zu bewerten. Benthische Lebensräume (D1/D6) können insbesondere im Bereich des nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops aufgrund der Verbringung der Hartschubstrat-Sedimente auch langfristig betroffen sein. Hier ist eine Bewertung auf Ebene der einzelnen Habitattypen vorgesehen, der Bezugsraum ist somit kleiner. Gemäß aktuellem Zustandsbericht befindet sich das Vorhabengebiet vollständig im Lebensraum „Mischsedimente des Circalitorals“ (BHT). Die Abgrenzung der Habitate befindet sich aktuell

¹⁰² Unterlage 09.01: FRSU Wilhelmshaven Bau- und Montagebeschreibung wasserseitige Arbeiten.

¹⁰³ Unterlage 21.01: Wilhelmshaven FSRU: Morphologische Studie, Kap. 6.

¹⁰⁴ Unterlage 23.02: Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie., Kap. 6.

¹⁰⁵ Unterlage 23.02: Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, Kap. 6, Tab. 5.

¹⁰⁶ Unterlage 23.02: Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, Kap. 9, Tab. 5.

in Überarbeitung. Im Bereich des nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops ist in Zukunft von einer Bewertung als OHT (anderer Lebensraumtyp nach MSRL) KGS auszugehen. Zum jetzigen Zeitpunkt können die Vorkommen vergleichbarer Flächen der als OHT zu beurteilenden Flächen nicht quantifiziert werden, da bisher nur wenige vergleichbare Flächen bekannt sind. Den einzigen bislang belegten Nachweis stellt das KSG Biotop selbst dar. In einem Dokument der Arbeitsgruppe TG SEABED¹⁰⁷ (letzte Aktualisierung: 07.06. 2023) „Setting of EU Threshold Values for extent of loss and adverse effects on seabed habitats Recommendations from the Technical Group on Seabed Habitats and Sea-floor Integrity (TG Seabed)“ wurden Grenzwerte für die Kriterien des D 1,6 definiert. Demzufolge wurde definiert, dass der Verlust des benthischen Habitattyps durch ein Vorhaben nicht den Schwellenwert von maximal 2% seiner Gesamtausbreitung überschreiten darf.

Eine Bilanzierung der Verluste dieses nach MSRL zu bewertenden Habitats (OHT- other habitat) ist dennoch nicht möglich, da sich die zu Verteilung und Zustand der KGS-Biotope in der deutschen Nordsee erforderliche Biotopkarte vom BfN derzeit noch in einer nicht veröffentlichten Entwurfsfassung befindet. Eine Würdigung der Verluste dieses Biotops in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgt daher vorrangig durch die Bewertung im Kontext gesetzlicher Biotopschutz (Kap. 3.2.3.1.2 dieses Beschlusses).

Fazit der Prüfung der Einhaltung des Verschlechterungsverbots nach MSRL für die Gewässerausbaumaßnahmen inkl. Verklappung

Die Wirkungen der Gewässerausbaumaßnahmen sowie der Baggergutverklappungen auf der Klappstelle 01 sind zwar räumlich begrenzt, die Auswirkungen insbesondere auf das KGS-Biotop sind jedoch vorhanden. Ob das Vorhaben geeignet ist, zu einer erheblichen Veränderung auf das Meeressgewässer und die beschreibenden Merkmale zu führen, ist nach dem derzeitigen Stand der Bewertungsgrundlagen nicht abschließend zu bewerten, da die von der TG SEABED definierten Schwellenwerte im Vollzug noch nicht anwendbar sind. Ausschließlich lokal und in Bezug zu deutlich kleineren Raumeinheiten wie dem Wasserkörper lässt sich ein Zusammenhang zum Vorhaben bezogen auf einzelne Biotopklassen (BHT: circalitoral mixed sediments) darstellen. Bau-, betriebs- und anlagebedingte Verschlechterungen des Zustands der Meeressgewässer bzw. des Zustands der deutschen Nordsee sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die Maßnahmen nicht zu erwarten. § 45c Abs. 2 WHG bestimmt, dass bei der Bewertung der Meeressgewässer u. a. die Einstufungen des ökologischen und des chemischen Zustands von Küsten- und Übergangsgewässern im Rahmen der Bewirtschaftung von Gewässern nach Maßgabe der Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27 bis 31, 44 WHG zu berücksichtigen sind.

Prüfung von möglichen Gefährdungen der Zielerreichung des guten Zustands der Meeressgewässer (Verbesserungsgebot, § 45a Abs. 1 Nr. 2 WHG)

Mit der Herausgabe einer "Aktualisierung der Anfangsbewertung nach § 45c, der Beschreibung des guten Zustands der Meeressgewässer nach § 45d und der Festlegung von Zielen nach § 45e des Wasserhaushaltsgesetzes zur Umsetzung der Meeresstrategie Rahmenrichtlinie" wurden die allgemeinen deutschen MSRL-Umweltziele durch operationelle Um-

¹⁰⁷ Circabc (europa.eu), Seabed_D6C4_D6C5_Threshold_Values_Endorsed_2023.

weltziele konkretisiert. Weiterhin liegen mit dem aktualisierten Maßnahmenprogramm¹⁰⁸ eine Reihe von Maßnahmen vor, die die maßgeblichen Belastungen und Umweltziele adressieren und den Umweltzustand der deutschen Meeresgewässer verbessern sollen.

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

In Bezug auf das Umweltziel „UZ3-03 Rückzugs- und Ruheräume für benthische Lebensräume, Fische, marine Säugetiere und See- und Küstenvögel zum Schutz vor anthropogenen Störungen“ ist anzumerken, dass durch den Verlust des KGS-Biotops das Ziel zumindest adressiert wird. Von einer Gefährdung der Zielerreichung im gesamten Wasserkörper geht die Planfeststellungsbehörde jedoch basierend auf der derzeitigen Bewertungsgrundlage nicht aus.

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

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

Die TdV beschreibt tabellarisch den Einfluss des Vorhabens auf die für das Vorhaben relevanten operativen Umweltziele gemäß § 45 des WHG und auf die Indikatoren gemäß Anhang II der MSRL.¹⁰⁹ Es werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweiligen operativen Umweltziele abgeschätzt und bewertet. Bei der Einschätzung werden die Kriterien und Indikatoren berücksichtigt, die in der Richtlinie 2008/56/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (MSRL) zum Zustand der deutschen Nordseegewässer festgelegt sind, gemäß § 45j in Verbindung mit §§ 45c, 45d und 45e des WHG.

Das Einbringen von Baggergut in die bestehende und seit den 1990er Jahren kontinuierlich genutzte Klappstelle 01 führt nach Auffassung der TdV zu Veränderungen, die teilweise den qualitativen Deskriptoren des Anhangs I der MSRL zugeordnet werden können. Es würden keine zusätzlichen Flächen beansprucht. Das Vorhaben habe ausschließlich lokale Auswirkungen auf das betreffende Meeresgewässer. Es lasse sich keine signifikante Zunahme der Belastung ableiten. Es seien keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Qualität, Strukturen und Funktionen des Lebensraums oder der genannten Merkmale zu erwarten. Zusammenfassend könne festgestellt werden, dass keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten sind, die den guten Zustand der Meeresgewässer gefährden oder erschweren würden.¹¹⁰

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Es wird das Einbringen von Baggergut auf die bereits bestehende und seit den 1990er Jahren kontinuierlich genutzte Klappstelle 01 beantragt. Es werden keine darüberhinausgehenden Flächen beansprucht. Das Vorha-

¹⁰⁸ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) (Hrsg.) (2022). MSRL-Maßnahmenprogramm zum Schutz der deutschen Meeresgewässer in Nord- und Ostsee (einschließlich Umweltbericht), aktualisiert für 2022–2027. Bericht über die Überprüfung und Aktualisierung des MSRL-Maßnahmenprogramms gemäß §§ 45j i.V.m. 45h Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes. Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Nord- und Ostsee (BLANO), 30. Juni 2022. URL: https://www.meeresschutz.info/berichteart13.html?file=files/meeresschutz/berichte/art13-massnahmen/zyklus22/MSRL_Art13_Aktualisierung_Massnahmenprogramm_2022_Rahmentext.pdf.

¹⁰⁹ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 9.5, Tab. 9-3.

¹¹⁰ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 9.5, S. 59.

ben wirkt zudem ausschließlich lokal (in Bezug auf das zu betrachtende Meerestgewässer). Die Einschätzung der TdV in Tab. 9-3 der Unterlage 27.06¹¹¹, dass von den Baggergutverklappungen auf der Klappstelle 01 keine bewertungsrelevanten Einflüsse auf die operativen Umweltziele (UZ1, UZ2, UZ3, UZ4 und UZ7) ausgeht, wird für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar begründet. Daher schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem Fazit der TdV, dass keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten sind, die zu einer bewertungsrelevanten Gefährdung oder Erschwerung der Erreichung eines guten Zustands der Meerestgewässer führen, an.

Prüfung möglicher Gefährdungen der Zielerreichung des guten Zustands der Meerestgewässer (Verbesserungsgebot) durch die Herstellung des Anlegers sowie der Zufahrtsbereiche und Liegewanne

Die TdV stellt tabellarisch für jeden durch das Vorhaben betroffenen Deskriptor den gemäß Art. 9 MSRL in BMU (2012a) definierten guten Umweltzustand für das deutsche Nordseegebiet dar und prüft auf Grundlage der Ausführungen in den weiteren naturschutzfachlichen Antragsunterlagen, ob vorhabenbedingte Wirkungen eine Gefährdung der Erreichung des guten Umweltzustands zur Folge haben.¹¹² Die TdV kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die Erreichung des guten Umweltzustands der betroffenen Deskriptoren durch das Vorhaben nicht gefährdet ist.

In einer weiteren Tabelle prüft die TdV, ob die vorhabenbedingten Wirkungen eine Gefährdung der Erreichung der gemäß § 45e WHG in BMU (2012b) festgelegten relevanten Umweltziele zur Folge haben.¹¹³ Die TdV kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die Erfüllung der Umweltziele durch das Vorhaben basierend auf der derzeitigen Bewertungsgrundlage voraussichtlich nicht gefährdet ist.

Weiterhin hat die TdV geprüft, ob die Auswirkungen des Vorhabens die Umsetzung der hier relevanten Maßnahmen für die Erreichung der sieben übergeordneten Umweltziele erschweren oder verhindern können. Diese Maßnahmen beziehen sich vor allem auf die Reduzierung stofflicher Belastungen, den Schutz der marinen Biodiversität, die Reduzierung von Müllbelastung sowie von Unterwasserlärm. Die TdV kommt dabei zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen vorhabenbedingten Auswirkungen auf diese Maßnahmenziele mit Einschränkung in Bezug auf die Biodiversität ersichtlich sind. Durch den Verlust des KGS-Biotops ist mit einem Rückgang der Biodiversität an der betreffenden Stelle zu rechnen. Da auf Grund der fehlenden Bewertungsgrundlage nicht die Relation zum gesamten Wasserkörper gegeben ist, lässt sich auch das Ausmaß des Biotopverlustes in keinen relativen Bezug setzen. Die Mehrzahl der Maßnahmen erfordere zunächst eine rechtliche und/oder politische Umsetzung, auf die das Vorhaben keinen Einfluss habe. Eine Gefährdung der Umsetzung technischer Maßnahmen durch das Vorhaben sei nicht zu erwarten. Die Umsetzung der Maßnahmen werde durch das Vorhaben also nicht erschwert oder verhindert.

Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde führt das Vorhaben nur zu unerheblichen und zeitlich begrenzten Veränderungen, die z.T. den operativen Umweltzielen und näherungsweise einigen Maßnahmen zuzuordnen sind. Das Vorhaben wirkt zwar lokal in Be-

¹¹¹ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01.

¹¹² Unterlage 23.02: Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, Kap. 7.1, Tab. 6.

¹¹³ Unterlage 23.02: Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, Kap. 7.1, Tab. 6.

zug auf das zu betrachtende Meeresgewässer, doch es wird auch hier auf die Bedeutung des KGS-Biotops hingewiesen. Eine bewertungsrelevante Beeinflussung der Umweltziele oder konkreter Maßnahmen nach MSRL lässt sich daraus nicht ableiten. Es ergeben sich keine dauerhaften Auswirkungen auf die Qualität und Funktionen des Lebensraums bzw. der benannten Umweltziele. Die MSRL-Maßnahmen werden nicht unterlaufen oder gar verhindert. Auch die MSRL-Maßnahme „Förderung von Sabellariariffen“ (UZ3-4) wurde frühzeitig betrachtet und hydroakustisch untersucht, da historische Vorkommen im Bereich östlich von Hooksiel bekannt sind. Eine Beeinträchtigung durch den geplanten Bau des Anlegers kann nach bisherigem Kenntnisstand ausgeschlossen werden.

Fazit der Prüfung der Einhaltung des Verbesserungsgebots nach MSRL für die Gewässer- ausbaumaßnahmen inkl. Verklappung

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

Fazit der Prüfung der Einhaltung der Bewirtschaftungsziele nach MSRL

Die bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen der beantragten Gewässerausbaumaßnahmen sowie der damit zusammenhängenden Baggergutverklappungen auf die Klappstelle 01 stehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis der vorangehenden Ausführungen weder dem Verschlechterungsverbot noch dem Zielerreichungsgebot gemäß § 45a Abs. 1 WHG entgegen und sind daher mit den Bewirtschaftungszielen der deutschen Nordseegewässer vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich somit den Einschätzungen in den Fachbeiträgen^{114 115} (MSRL) der TdV an.

Ergebnis (Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen)

Die wegen des nachträglich beantragten Pontons eingereichte Unterlage „23 Fachbeitrag WRRL und MSRL“ vom 22.03.2024 fasst die Ergebnisse der Fachbeiträge Wasser-Rahmenrichtlinie und Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie wie folgt zusammen:

Die Unterlage „20.03 Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton“ beschreibt die möglichen Änderungen der Betrachtungen in den Fachbeiträgen „23.01 WRRL-Fachbeitrag“ und „23.02 MSRL-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. Das Vorhaben steht aus fachgutachterlicher Sicht weder dem Verschlechterungsverbot noch dem Zielerreichungsgebot gemäß

¹¹⁴ Unterlage 23.02: Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, Kap. 9.

¹¹⁵ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 9.6.

§ 45 Abs. 1 WHG entgegen und ist daher mit den Bewirtschaftungszielen der deutschen Nordseegewässer vereinbar.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist gemäß dem Ergebnis der vorangehenden Ausführungen zu den bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen der beantragten Gewässerausbaumaßnahmen sowie der damit zusammenhängenden Baggergutverklappungen auf die Klappstelle 01 auf die Bewirtschaftungsziele der WRRL und MSRL die Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen gegeben.

Der Gewässerkundliche Landesdienst (GLD) der NLWKN-Betriebsstelle Brake-Oldenburg begrüßt in seiner Stellungnahme vom 09.10.2023, dass der unmittelbare maßnahmebedingte Verlust des KMFFk*-Biotops im Kontext des gesetzlichen Biotopschutzes aufgegriffen wird und es konkrete Planungen gibt, den Verlust der Hartsubstratlebensräume auch direkt im Jadesystem zu kompensieren. Insbesondere unter Berücksichtigung dieser Bemühungen hat der GLD zusammenfassend keine durchgreifenden Bedenken gegen das beantragte Vorhaben.

III.3.2.2.4 Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung

Gemäß § 6 WHG sind die Gewässer nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

1. ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern, insbesondere durch Schutz vor nachteiligen Veränderungen von Gewässereigenschaften,
2. Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,
3. sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
4. bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
5. möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen,
6. an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen und
7. zum Schutz der Meeresumwelt beizutragen.

Die nachhaltige Gewässerbewirtschaftung hat ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten; dabei sind mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen.

Durch die in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erhebliche nachteilige bau-, anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der allgemeinen Bewirtschaftungsgrundsätze durch die

Herstellung der erforderlichen Wassertiefen in den Zufahrts- und Liegewannenbereichen sowie die dazugehörige Baggergutverklappung auf die Klappstelle 01 der WSV auf ein zulässiges Maß reduzieren, so dass die Einhaltung der allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung nach § 6 WHG bei Realisierung des beantragten Vorhabens gewährleistet werden kann. Auch die pfahlgegründete Anlegerstruktur wird in einem ohnehin schon als Hafengebiet vorbelasteten Bereich zwischen UVG- und HES-Brücke errichtet und stellt auch im Vergleich zu den bereits vorhandenen Brücken in der Jade eine verhältnismäßig kleine Einheit dar.

Morphodynamische Auswirkungen durch Strömungskolke sind allenfalls im unmittelbaren Nahbereich des Anlegers zu erwarten und deren Entwicklung und hydromorphologischen Auswirkungen werden durch entsprechende Monitoringprogramme erfasst.

Die natur- und umweltfachlichen Auswirkungen des Anlegers selbst, als auch die Herstellung der erforderlichen Wassertiefen in den Zufahrts- und Liegewannenbereichen sowie die dazugehörigen Baggergutverklappungen auf die Klappstelle 01 werden insbesondere in den Antragsunterlagen 20.01¹¹⁶ sowie 27.06¹¹⁷ beschrieben und bewertet. Zur Vereinbarkeit des Vorhabens, nämlich der Herstellung der erforderlichen Wassertiefen in den Zufahrts- und Liegewannenbereichen sowie die dazugehörigen Baggergutverklappungen auf die Klappstelle 01 mit den Grundsätzen Nr. 1 (Gewässerschutz) und 7. (Schutz der Meeresumwelt), wird auf die vorherigen Ausführungen zu der Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach WRRL und MSRL verwiesen.

III.3.2.2.5 Allgemeine Sorgfaltspflichten

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

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält Nebenbestimmungen, die die Einhaltung der allgemeinen Sorgfaltspflichten beim beantragten Vorhaben gewährleisten. Auch im Hinblick auf die Gesamtmaßnahme stehen die allgemeinen Sorgfaltspflichten des § 5 WHG einer Vorhabenzulassung nicht entgegen.

¹¹⁶ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG.

¹¹⁷ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01.

III.3.2.3 Sonstige öffentlich-rechtliche Anforderungen

III.3.2.3.1 Naturschutzrechtliche Anforderungen

III.3.2.3.1.1 Eingriffsregelung, §§ 13 ff. BNatSchG / § 6 LNGG

Die Planung des Vorhabens ist nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt (§§ 13 ff. BNatSchG i. V. m. §§ 5 ff. NNatSchG). Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13 ff. BNatSchG hat die TdV, die Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, (i) vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, (ii) unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und (iii) verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen. Gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG hat bei nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren erheblichen Beeinträchtigungen eine Abwägung zwischen den Belangen von Natur und Landschaft und anderen Belangen stattzufinden. Ergibt diese die Zulässigkeit des Vorhabens, weil alle Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vorgehen, so ist nach § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

Nach § 6 Nr. 1 Satz 1 LNGG kann bei der Zulassung von Vorhaben wie dem hiesigen, für das keine UVP durchgeführt werden muss, abweichend von § 17 Abs. 1 BNatSchG die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG bis zu zwei Jahre nach Erteilung der Zulassungsentscheidung erfolgen, wobei die TdV die erforderlichen Angaben nach § 17 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG (d. h. die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen) nachträglich zu machen hat. Der Unterhaltungszeitraum für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch die Planfeststellungsbehörde (nachträglich) festzusetzen. Mit der Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist sodann innerhalb von drei Jahren nach der Festsetzung zu beginnen, § 6 Nr. 2 LNGG.

Die Entscheidung und Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. einer Ersatzzahlung bleibt den vorgenannten Vorschriften entsprechend nach Nr. I.3.2 Ziffer 1. des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten. Dieser Vorbehalt erstreckt sich auch auf die Entscheidung, ob die nachträgliche Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung über eine Nachbilanzierung gefordert wird und weitere Vermeidungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen bzw. eine Ersatzzahlung verfügt werden, wenn sich durch die tatsächliche Umsetzung des Vorhabens der Eingriff so erhöht, dass ein weitergehender Eingriff gemäß § 14 BNatSchG vorliegt oder sich ergibt, dass eine Realkompensation nicht möglich ist. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Ausgleich im Sinne des § 30 Abs. 3 BNatSchG für die Inanspruchnahme des gesetzlich geschützten Biotopes nicht möglich ist. Die TdV wird verpflichtet, der Planfeststellungsbehörde die Planung der Kompensationsmaßnahmen bis spätestens zum 31.10.2025 inklusive der für eine Festsetzung erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

Zur Überwachung und Dokumentation aller Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hat die TdV eine Umweltbaubegleitung einzusetzen, die der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde wöchentlich berichtet (Nr. II.3.3.4 und II.3.3.7).

Der in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Nr. I.3.2. Nr. 2 geregelte Vorbehalt versetzt die Planfeststellungsbehörde in die Lage, auch nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses weitere aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderliche Nebenbestimmungen festzusetzen.

Zu den einzelnen Eingriffen:

Herstellung der Liegewanne und Zufahrt

Die beantragte Herstellung der Liegewanne und der Zufahrt (Maßnahme 3 der Unterlage 20.01¹¹⁸) stellt einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Die mit der Maßnahme verbundenen Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes.

Die Planung, die insbesondere in den Unterlagen 20.01¹¹⁹ und 20.04¹²⁰ zur Eingriffsbilanzierung sowie in Unterlage 25.00¹²¹ zum Eingriff Natur dargestellt ist, entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach den §§ 13 und 15 BNatSchG. Der verbleibende Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidbar. Den getroffenen Einschätzungen aus den soeben aufgeführten Unterlagen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die inhaltliche und fachliche Darstellung des Antrages einschließlich der Entscheidungen und Nebenbestimmungen stellen sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. Ersatzzahlung nach § 15 BNatSchG kompensiert werden.

Im Gegensatz dazu ist die Maßnahme 7 der Unterlage 20.01¹²² (Baggergutverbringung auf die Klappstelle 01) nicht mit einem Eingriff im Sinne der §§ 13 ff. BNatSchG verbunden. Es treten keine Veränderungen ein, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes führen. Es handelt sich um eine genehmigte und seit Jahren in Betrieb befindliche Klappstelle. Eine Änderung der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen ist daher nicht gegeben. Wie aus den Unterlagen hervorgeht, entspricht das Baggergut aus Liegewanne und Zufahrt im Hinblick auf die Korngrößenverteilung in etwa dem schon auf der Klappstelle vorhandenen Material.¹²³

Rammung der Dalben

Auch die beantragte und durch weitere Unterlagen begründete Rammung von zehn Dalben für den Anleger und zwölf weiteren Pfählen für eine Ponton-Anlage (Maßnahme 4 der Unter-

¹¹⁸ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LGG.

¹¹⁹ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LGG.

¹²⁰ Unterlage 20.04: Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen.

¹²¹ Unterlage 25.00: Eingriff Natur § 14 BNatSchG FSRU Wilhelmshaven GmbH.

¹²² Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LGG.

¹²³ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LGG, S. 98; Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 2.2 und 2.3.

lage 20.01¹²⁴) stellen einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar. Die mit der Maßnahme verbundenen Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes.

Die Planung, die insbesondere in den Unterlagen 20.01¹²⁵ und 20.04¹²⁶ zur Eingriffsbilanzierung sowie in Unterlage 25.00¹²⁷ zum Eingriff Natur dargestellt ist, entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach den §§ 13 und 15 BNatSchG. Der verbleibende Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidbar. Den getroffenen Einschätzungen aus den soeben aufgeführten Unterlagen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die inhaltliche und fachliche Darstellung des Antrages einschließlich der Entscheidungen und Nebenbestimmungen stellen sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. Ersatzzahlung nach § 15 BNatSchG kompensiert werden.

Soweit eingewendet wird, dass entgegen der Darstellung der TdV sich das Landschaftsbild durch das Vorhaben grundlegend ändere, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu entgegnen, dass als Vergleichsmaßstab – anders als vorgetragen – nicht das gesamte Wattenmeer heranzuziehen ist, sondern der abgrenzbare Bereich, der nach seinem äußeren Erscheinungsbild und durch das Zusammenwirken der vorherrschenden Geofaktoren (einschließlich der menschlichen Tätigkeiten) eine charakteristische Prägung besitzt und sich dadurch vom umgebenden Raum abhebt¹²⁸. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der den Vorhabenstandort umgebende Bereich durch die UVG-Brücke (mit vertäuter FSRU) sowie die Hafenanlagen von HES bereits stark hafentypisch bzw. industriell geprägt, so dass der neue Anleger keine grundlegende qualitative Veränderung des Landschaftsbildes mehr mit sich bringt.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung

Wie aus Kap. 5.6.1 der Unterlage 20.01¹²⁹ hervorgeht, sind für die Maßnahme 3 (Herstellung Liegewanne und Zufahrt) keine Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, da sich – dies erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel – aus fachlicher Sicht keine anbieten. Sofern sich im Laufe der Realisierung der Baumaßnahme herausstellen sollte, dass doch entsprechende Möglichkeiten bestehen, sind sie im Zusammenwirken mit der UNB und unter deren Kontrolle umzusetzen.

Die Maßnahme 4 der Unterlage 20.01 (Bau FRSU-Anleger und Anlage) sieht vor, für den Anleger insgesamt zehn Dalben (Monopiles) mit einem Durchmesser von 4,5 Metern und einer Länge von 70,5 Metern rund 45 Meter tief in den Meeresgrund zu rammen. Die maximal benötigte Rammenergie wird auf 1.800 kJ geschätzt. Die schalltechnischen Prognosen

¹²⁴ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG.

¹²⁵ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG.

¹²⁶ Unterlage 20.04: Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen.

¹²⁷ Unterlage 25.00: Eingriff Natur § 14 BNatSchG FSRU Wilhelmshaven GmbH.

¹²⁸ vgl. *Brüggeshemke/Blum/Agema* in: PdK Nds G-10 | Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz, § 13 BNatSchG, Rn. 13-17, 12. Fsg. 2023.

¹²⁹ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG, Kap. 5.6.1.

für die zehn Dalben des Anlegers haben ergeben, dass unter diesen Rahmenbedingungen in 750 m Entfernung von der Rammstelle mit einem Schallexpositionspegel (SEL) von maximal 175 dB und einem Spitzenschalldruckpegel (Lp, pk) von maximal 199 dB zu rechnen ist. Diese Werte übersteigen deutlich die zulässigen Höchstwerte, die gemäß dem Schallschutzkonzept des BMU¹³⁰ für den SEL bei 160 dB und für Lp, pk bei 190 dB liegen. Außerdem werden für eine Ponton-Anlage 12 Pontonpfähle mit einem Durchmesser von 1,5 m und einer Länge von 44 m in den Meeresgrund gerammt. Die maximal benötigte Rammenergie wird hierbei auf 150 kJ geschätzt. Hierfür haben die schalltechnischen Prognosen ergeben, dass unter diesen Rahmenbedingungen in 750 m Entfernung von der Rammstelle mit einem Schallexpositionspegel (SEL) von maximal 157 dB und einem Spitzenschalldruckpegel (Lp, pk) von maximal 181 dB zu rechnen ist. Somit werden die o. g. Höchstwerte bei der Rammung der 12 Pontonpfähle voraussichtlich nicht überschritten.

Um die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten, hat die TdV ein eigenes Schallschutzkonzept¹³¹ entwickelt. Dieses umfasst Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. So wird jeweils 30 Minuten vor Beginn der Rammarbeiten ein Vergrämungssystem eingesetzt, das dafür sorgt, dass sich Schweinswale und andere schallsensitive Organismen aus dem Wirkungsbereich zurückziehen. Des Weiteren wird jeder Rammvorgang mit einer deutlich verminderten Schlagenergie und -frequenz begonnen („Sanftanlaufverfahren“ bzw. „soft start“), was ebenfalls dazu führt, dass potenziell gefährdete Tiere die Flucht ergreifen. Schließlich finden die Rammarbeiten im Bedarfsfall bei Niedrigwasser statt, was die Schallausbreitung reduziert. Dies gilt insbesondere für die relativ kurze Phase zum Abschluss eines Rammvorgangs, in der die maximale Rammenergie benötigt wird. Zum anderen wird der Unterwasserschall beim Rammen der zehn Dalben (Monopiles) für den Anleger durch den Einsatz eines doppelten Blasenschleiers (Double Big Bubble Curtain, [DBBC]) reduziert, der zehn Minuten vor dem Start jedes Arbeitsganges eingeschaltet wird. Der durch Druckluft erzeugte Schleier aus Luftblasen ändert die Dichte des Wassers, wodurch die Schallwellen gebrochen und der Rammschall gedämpft wird. Sollten sich alle diese Maßnahmen als nicht ausreichend erweisen, kann die Effektivität des DBBC durch eine Erhöhung der Druckluftmenge gesteigert werden. Schließlich besteht auch noch die Möglichkeit, zusätzlich zum DBBC einen noch feineren Luftblasenvorhang zu ersetzen; ein Verfahren, das „Membrane DBBC“ genannt wird. Der bei den Rammarbeiten entstehende Unterwasserschall wird in 750 m Entfernung von der Baustelle fortwährend gemessen und in Echtzeit an den Rammhammerführer übermittelt. Nach Einschätzung der TdV sind die genannten Maßnahmen in ihrer Gesamtwirkung geeignet, die Einhaltung aller Grenzwerte zu gewährleisten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung grundsätzlich an und hat die Einhaltung der in den Planunterlagen dargestellten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen der TdV durch Nebenbestimmungen Nr. II.3.5 – II.3.6 auferlegt.

Maßnahmen zur Kompensation

Wie in den Nebenbestimmungen niedergelegt, sind Art und Umfang der erforderlichen Kompensation im Sinne von § 15 BNatSchG entsprechend der hier anzuwendenden Spezialrege-

¹³⁰ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). 2013. Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept). 33 Seiten. Bonn. Berlin.

¹³¹ Unterlage 15.03: Wilhelmshaven FSRU: Einhaltung der Minderungsgrenzwerte für Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten.

lung in § 6 LNGG innerhalb von zwei Jahren nach Zulassungsentscheidung zu bestimmen, die Umsetzung der Maßnahmen hat innerhalb von drei Jahren nach Zulassungsentscheidung zu beginnen.

Entgegen dem Vorbringen eines Einwenders ist die Darlegung des Ausgleichs im Rahmen des derzeitigen Planfeststellungsverfahrens somit noch nicht erforderlich. Falls im Übrigen eine Realkompensation nicht möglich sein sollte, erfolgt die Kompensation über eine noch festzusetzende Ersatzzahlung in einer Höhe von 7,00 € pro m² pro Werteinheit (nach Drachenfels 2012) für Eingriffe außerhalb des gesetzlich geschützten Biotops; für die Eingriffe innerhalb geschützten Biotops ist diesbezüglich eine gesonderte Absprache erforderlich.

Zurzeit bestehen Unsicherheiten in Bezug auf die Möglichkeit der Realkompensation der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes bzw. der gleichartigen Wiederherstellung des beeinträchtigten gesetzlich geschützten Biotops. Hintergrund sind die geringen allgemeinen Kenntnisse der Ökologie des Küstenmeeres. Deswegen gibt es noch keine anerkannte Bewertungsmethode für die Beeinträchtigungen durch Vorhaben in diesem Raum. Konkrete Angaben zu einer entsprechenden Realkompensation im Küstenmeer, wie z. B. zu möglichen Maßnahmen- bzw. Aufwertungsflächen, liegen bislang noch nicht abschließend vor. Weiter gibt es noch wenig Erfahrungen bei der Umsetzung solcher Maßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde verweist insoweit auf die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben Wilhelmshaven I vom 04.10.2022 (Az.: D 6 O 5-62025-817-012).

Insofern ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere (noch) unklar, mit welchen Maßnahmen die Aufwertungen konkret erreicht werden können, ob diese dauerhaft Bestand haben können und wie sie in Bezug auf einen Schutz vor Beeinträchtigungen durch die Fischerei am Meeresboden gesichert werden können. Dies bedingt hier die Anwendung von § 6 Nr. 1 LNGG und damit die zeitliche Entkoppelung zwischen der Festsetzung der Kompensationsmaßnahmen und der Erteilung der Zulassungsentscheidung, da die Entwicklung eines Konzeptes zu einer möglichen Realkompensation v.a. bzgl. des beeinträchtigten Biotops einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Es besteht jedoch vor dem Hintergrund der weiterbestehenden Gasmangellage eine Dringlichkeit zur Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses (siehe dazu die Ausführungen unter III.2.2.2 sowie III. 3.1), die es sinnvoll macht, dass das Zulassungsverfahren nicht durch die Konzipierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die behördliche Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen verzögert werden sollte.

Die zeitliche Entkoppelung zwischen der bestmöglichen Konzeptionierung und nachfolgenden Festsetzung der Kompensationsmaßnahmen einerseits sowie der Zulassung des Vorhabens an sich andererseits trägt nach alledem den entsprechenden Belangen im Sinne eines möglichst schonenden, optimalen Ausgleichs am besten Rechnung und ist damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ermessensgerecht.

Der TdV wird daher durch die Nebenbestimmung Nr. II.3.8 aufgegeben, ein entsprechendes Konzept vorzulegen. Hierbei ist im ersten Schritt der Planungen die Bestimmung geeigneter Aufwertungsflächen im Sinne einer Machbarkeitsstudie erforderlich. Dafür sind durch die

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

Durch die TdV sind die erforderlichen Planungen, Untersuchungen und Abstimmungen bis zum 31.10.2025 zu erarbeiten und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen, damit gemäß § 6 Nr. 1 LGG rechtzeitig entschieden werden kann, ob eine Realkompensation im Sinne der Eingriffsregelung bzw. ein Ausgleich nach § 30 Abs. 3 BNatSchG umsetzbar ist. Falls im Laufe der Planungen nachvollziehbar erkennbar ist, dass ein Umsetzungsbeginn innerhalb von fünf Jahren nach der Planfeststellung nicht möglich ist, ist dies der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf § 6 Nr. 2 LGG mitzuteilen. Aufgrund der derzeit bestehenden Unsicherheiten bleibt nach der Entscheidung unter I.3.2 Nr. 1 auch ein Wechsel auf die nach dem Rechtsfolgenregime der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung grundsätzlich nachrangige Anordnung einer Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG vorbehalten.

Zu dieser Vorgehensweise hat die für das Küstengewässer außerhalb des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer zuständige untere Naturschutzbehörde (NLWKN) das Benehmen gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG hergestellt.

Zurückzuweisen ist an dieser Stelle der vorgebrachte Einwand, dass zumutbare Alternativen im Sinne der Eingriffsregelung vorhanden seien und der Eingriff in das gesetzliche Biotop daher nicht gerechtfertigt sei. Dieser Einwand ist unbegründet. Zu beachten ist, dass die von § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG verlangte Alternativenprüfung – anders als diejenige nach dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot – nicht auf Standortalternativen zielt. Dies verdeutlicht der Wortlaut des § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, wonach es nur um zumutbare Alternativen „am gleichen Ort“ geht. Zu prüfen sind an dieser Stelle lediglich schonendere Ausführungsvarianten der vorgelegten Planung.¹³² Insoweit liegt es indes in der Natur des geplanten Vorhabens in Gestalt einer Vertiefung der Jade durch Ausbaggerungen im Bereich des geplanten Vorhabens, dass eine schonendere Ausführungsvariante ausscheidet.

Zurückzuweisen ist ebenfalls der Einwand, auf den temporären Flächenverlust für die Finte sei wegen deren Beeinträchtigung durch den Unterwasserschall und dem Erhaltungszustand (mittel bis schlecht nach Standarddatenbogen) ein besonderes Augenmerk zu legen und analog zum Schweinswal der Flächenverlust in die Bilanzierung des Vorhabens einzubeziehen. Dazu ist anzumerken, dass eine temporäre Beeinträchtigung im Regelfall nicht zu einer Änderung der Erhaltungsziele führt. Ein Ausweichen der Finte während der kurzfristigen Rammarbeiten ist zudem möglich und führt daher nicht zu mittel- oder langfristigen Beeinträchtigungen.

¹³² Vgl. m. w. N *Gellermann*, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 100. EL Januar 2023, BNatSchG, § 15, Rn. 4.

III.3.2.3.1.2 Prüfung des gesetzlichen Biotopschutzes, § 30 BNatSchG

Im Rahmen der vorausgegangenen Planungen für den LNG-FSRU-Terminal der Fa. Uniper wurden umfangreiche Bestandsaufnahmen und Bewertungen zu den in diesem Teil der Jade vorkommenden Biotopen und insbesondere der nach § 30 BNatSchG besonders geschützten Biotope erarbeitet. Diese Erfassungen wurden auf Veranlassung der TdV ab dem Jahr 2022 ergänzt und konkretisiert. Die Vorlage des letzten diesbezüglichen Gutachtens datiert vom 31.08.2023. Dieses kommt zum Ergebnis, dass die Gesamtfläche des gesetzlich geschützten Biotops größer ist als ursprünglich angenommen. Die Unterlagen stellen aufgrund der Ergänzungen und Konkretisierungen insgesamt eine ausreichende Grundlage für die Bewertung der Eingriffsfolgen dar.

In der Unterlage 20.04¹³³ (Tabelle 7) werden die zu erwartenden direkten Beeinträchtigungen des Vorhabens auf das gesetzlich geschützte Biotop „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreiche Ausprägung (KMFFk*)“ dargestellt. Das Vorhaben wird im südlichen Bereich des gesetzlich geschützten Biotops errichtet (siehe folgende Abbildung):

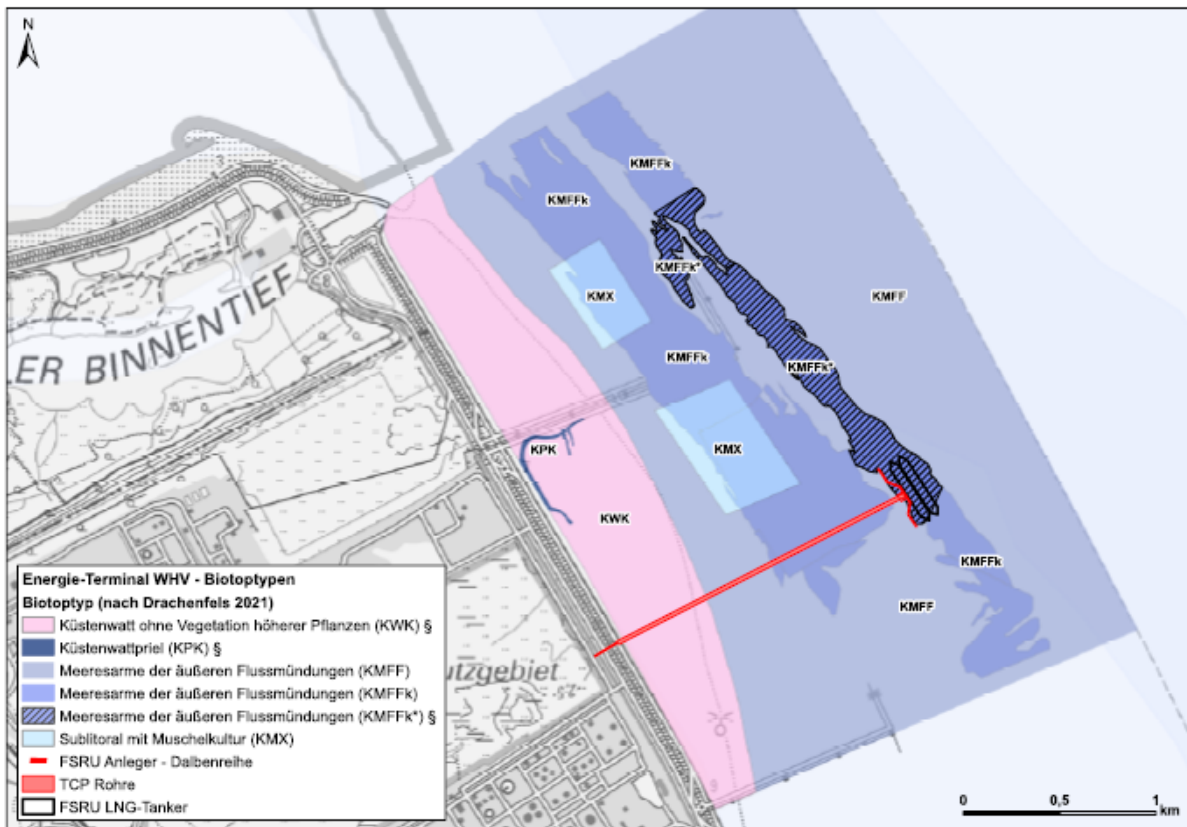


Abbildung 3: Lage des Vorhabens im betroffenen Biotop KMFFk* aus Unterlage 28.00 „Antrag geschützte Biotope § 67 BNatSchG, S. 5.

Direkte Beeinträchtigungen (Flächeninanspruchnahme) ergeben sich durch die Herstellung der Liegewanne und Zufahrt sowie durch den Bau des Anlegers (Dalben und Kolksschutz) auf einer Fläche von 83.193 m². Indirekte Auswirkungen kommen durch die hydromorphologischen Veränderungen (Übersandung der Hartsubstrate) auf möglicherweise einer Fläche

¹³³ Unterlage 20.04: Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen.

von 97.230 m² zustande. Die Prognose der indirekt betroffenen Fläche basiert auf den Modellergebnissen zur Hydromorphologie anhand derer ein hydromorphologischer Wirkraum abgegrenzt wurde (Unterlage 28.01¹³⁴).

Soweit die Naturschutzvereinigungen in ihren Stellungnahmen darauf verweisen, dass Angaben zu den Methoden der Erfassung, der Abgrenzung und des Artvorkommens des Biotops fehlten, ist dies zurückzuweisen. Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die von der TdV vorgelegten umfangreichen Kartierberichte¹³⁵. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die Kartierung des Biotops durch das von der TdV beauftragte Fachbüro BioConsult fehler- oder mangelhaft erstellt worden ist.

Es ist davon auszugehen, dass es durch die direkten Beeinträchtigungen in Form der Flächeninanspruchnahme jedenfalls zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Biotops im Sinne des § 30 Abs. 2 BNatSchG kommt. Auch bzgl. der indirekten Auswirkungen durch Übersandung ist nach der gutachterlichen Bewertung davon auszugehen, dass diese – im Zweifelsfall mittels einer sog. worst-case-Annahme – zu einer erheblichen Beeinträchtigung nach § 30 Abs. 2 BNatSchG führt.¹³⁶ Somit ist der Verbotstatbestand des § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 BNatSchG erfüllt.

Von dem in § 30 Abs. 2 BNatSchG formulierten Zerstörungs- und Beeinträchtigungsverbot kann auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigung ausgeglichen werden kann (Abs. 3). Der Begriff Ausgleich ist dabei im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG zu verstehen¹³⁷. Danach ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind. Eine gleichwertige Ersatzmaßnahme ist für eine Ausnahme nach Abs. 3 nicht ausreichend. Erforderlich ist vielmehr die Herstellung eines Biotops desselben Typs, das im Hinblick auf die standörtlichen Gegebenheiten und die Flächenausdehnung mit dem zerstörten oder beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt.¹³⁸ Kommt eine sachgerechte Ausgleichsmaßnahme nicht in Betracht, so kann ggf. eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG erteilt werden.

Eine Wiederherstellung der artenreichen Kies-, Grobsand- und Schillgründe KMFFk* als gesetzlich geschütztes Biotop mittels Ausgleichsmaßnahmen ist nach der von der Planfeststellungsbehörde als plausibel bewerteten fachgutachterlichen Feststellung gegebenenfalls nicht ohne weiteres möglich (siehe dazu bereits zuvor i. R. d. Eingriffsregelung unter III.3.2.3.1.1).¹³⁹ Insoweit ist zu beachten, dass zurzeit im Zusammenhang mit der Planfeststellung für das erste LNG-Terminal in Wilhelmshaven eine Untersuchung der Frage stattfindet, inwieweit eine Wiederherstellung des Biotops an anderer Stelle sinnvoll und möglich ist. Da es sich bei beiden FSRU-Vorhaben um dasselbe Biotop handelt, wenn auch um unterschiedliche Abschnitte, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sinnvoll, die Ergebnisse dieser Untersuchungen zunächst abzuwarten.

¹³⁴ Unterlage 28.01: Abgrenzung hydromorphologischer Wirkraum.

¹³⁵ BioConsult: Terminal für erneuerbare Energien Wilhelmshaven, Ergebnisbericht der Bestandsaufnahme benthische wirbellose Fauna und Fische im Frühjahr 2021, Unterlage 20.17 der im Rahmen der am 20.06.2023 beantragten Zulassung des vorzeitigen Beginns vorgelegten Unterlagen.

¹³⁶ Vgl. Unterlage 20.04: Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen, Kap. 4.2 Tabelle 11 (S. 61 f.).

¹³⁷ BT-Drs. 16/12274, S. 63.

¹³⁸ VGH Mannheim, Beschluss vom 11. 12. 1998 - 5 S 2266–96, NVwZ-RR 1999, 497.

¹³⁹ Unterlage 20.04: Eingriffsbilanzierung zu den Gewässerbaumaßnahmen, Kap. 5.2.2.

Die TdV hat vor dem vorgenannten Hintergrund für das gesetzlich geschützte Biotop „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFK*) vorsorglich eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG beantragt, die sich auf das überwiegende öffentliche Interesse des Vorhabens der Errichtung des LNG-Terminals Wilhelmshaven 2 und der hierfür erforderlichen Hafeninfrastruktur gründet.

Die Planfeststellungsbehörde erteilt für die durch das Vorhaben verursachte erhebliche Beeinträchtigung des nach § 30 Abs. 1 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops „Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ (KMFFK*) gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG vorsorglich eine Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG, da dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, erforderlich ist. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen haben gemäß den §§ 3, 2 Abs. 2 i. V. m. Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG ein überragendes Gewicht und überwiegen die entgegenstehenden Belange des Biotopschutzes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Biotop bereits durch die Erweiterung des benachbarten Anlegers UVG und den Betrieb der FSRU „Hoegh Esperanza“ erheblich beeinträchtigt wird. Die Beeinträchtigungen erfolgen dort zum ganz überwiegenden Teil durch indirekte Veränderungen. Im Hinblick auf die Dringlichkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung und zum Verzicht auf die Durchführung einer UVP in diesem Beschluss zur näheren Erläuterung der Dringlichkeit des Vorhabens verwiesen.

Der Gesetzgeber hat in § 2 Abs. 1, Abs. 2 i. V. m. der Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG geregelt, dass die FRSU sich am Standort Voslapper Groden Nord 2 befinden soll. Der Standort Voslapper Groden Nord 2 befindet sich zwischen der UVG-Brücke und dem Anleger der HES.

Aus der Abbildung 3 (siehe oben) ist ersichtlich, dass der Bereich zwischen der UVG-Brücke und dem HES-Anleger von dem gesetzlich geschützten Biotop durchzogen wird. Eine geringere Beeinträchtigung des Biotops war durch eine Verschiebung des konkreten Standorts des Anlegers nicht erreichbar. Bei einer Verschiebung des Standortes Richtung Küste (südwestlich) würde sich zwar der Anleger nicht mehr im Biotop befinden, allerdings würde dann das Biotop durch die Baggerarbeiten zur Herstellung des trichterförmigen Zufahrt- und Wendebereichs in einem noch größeren Maß beeinträchtigt werden. Eine Verschiebung in Richtung Fahrwasser (nordöstliche Richtung) war nicht möglich, da dann der erforderliche Sicherheitsabstand zum Fahrwasser nicht mehr gegeben gewesen wäre¹⁴⁰. Der gewählte Standort befindet sich ca. mittig zwischen den beiden vorhandenen Anlegern und gewährleistet, dass die beiden benachbarten Anleger gefahrlos von Schiffen erreichen werden können. Zur Alternativlosigkeit des gewählten Standorts wird auf die fachplanerische Alternativenprüfung (siehe unter III.3.2.4.1) verwiesen.

Das Einvernehmen der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde (NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg) wurde hergestellt. Eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG kann nicht erteilt werden, da sich die Frage, ob die Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops überhaupt ausgleichbar ist, noch in Klärung befindet. Dies hindert die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht daran, eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1

¹⁴⁰ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven, Kap. 4.10.3. f.

BNatSchG zu erteilen, da nach der Rechtsprechung des BVerwG sich die Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG und die Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG nicht gegenseitig ausschließen, sondern selbstständig nebeneinander stehen.¹⁴¹ Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor.¹⁴² Sofern eine Realkompensation nicht möglich ist, wird eine entsprechende Ersatzzahlung vorgesehen (vgl. § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG). In Anbetracht des besonderen Wertes des Biotops ist deren Höhe anders festzusetzen als für Eingriffe außerhalb des gesetzlich geschützten Biotops.

Die Nationalparkverwaltung sowie die Naturschutzvereinigungen bemängeln, dass erhebliche Teile des Biotops „artenreiche Kies-, Grobsand- und Schillgründe“ zerstört würden. Ein wesentlicher hierbei zu betrachtender Aspekt sei die Produktion von Larven der biotoptypischen Fauna. Hier seien negative Auswirkungen der Flächenreduktion und somit der Larvenproduktion auf Bereiche im Nationalpark nicht auszuschließen. Dies sei zu prüfen und zu bewerten.

Die TdV erwidert hierzu, dass dieser Biotoptyp im Küstenmeer auf kleinere Flächen begrenzt sei, da er Hartsubstrate an der Meeresoberfläche voraussetze. Die Gesamtfläche dieses Biotoptyps sei aber weder für das Jadesystem noch die Küstengewässer insgesamt bekannt. Jedes Vorkommen des Biotoptyps erfülle zwar seine Funktion als Trittsteinbiotop und als Quelle für die Produktion von Nachkommen. Die „strukturierenden“ Arten seien aber überwiegend weit verbreitete Arten (z.B. *Obelia*, *Sertularia*), die an vielen Standorten der Jade/Küstengewässer vorkämen, sodass ein ausreichender Pool an Larven vorhanden sei. Sie kämen nur in sehr guter Ausprägung vor und böten dadurch vielen kleineren assoziierten Arten (Nacktschnecken, Amphipoden, Asselspinnen, etc.) einen Lebensraum. Auch diese Arten seien aber nicht per se selten und eine Zufuhr von pelagischen Larven erfolge über sehr weite Strecken. Eine potenzielle Reduktion von Nachkommen mit Auswirkung auf das FFH-Gebiet lasse sich aus der Beeinträchtigung des Biotops im Vorhabenbereich nicht ableiten.

Die Planfeststellungsbehörde teilt in dieser Hinsicht die Auffassung der TdV, wonach jedenfalls im Hinblick auf den Nationalpark mit maßgeblichen Auswirkungen auf die Fauna nicht zu rechnen ist. Die innerhalb des geschützten Biotops vorkommenden Tierarten, insbesondere die benthische wirbellose Fauna, sind hier zwar besonders zahlreich vertreten. Sie sind jedoch in der Gesamtschau nicht selten und die Produktion von Larven innerhalb des Jadesystems wird durch das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht maßgeblich gemindert.

Weiterhin wird kritisiert, dass es im Zuge der 1. Zulassung des vorzeitigen Beginns bereits zu einer weitgehenden Zerstörung des Biotopes gekommen ist, ohne dass Ausgleichsmaßnahmen ergriffen oder auch nur konzipiert wurden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist zu berücksichtigen, dass das LNGG es ausdrücklich ermöglicht, naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen bis zu zwei Jahre nach Zulassung eines Vorhabens festzulegen. Hier von hat die Planfeststellungsbehörde Gebrauch gemacht, was rechtlich nicht zu beanstanden ist.

¹⁴¹ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 27.01.2022, Az.: 9 VR 1.22, Rn. 35.

¹⁴² Vgl. zur sog. „objektiven Befreiungslage“ bei BVerwG, Ur. v. 09.07.2008, 9 A 14/07, juris, Rn. 112 ff.

III.3.2.3.1.3 Artenschutzrechtliche Prüfung, § 44 BNatSchG

§ 44 Abs. 1 BNatSchG schützt bestimmte Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten vor Zugriff. § 44 Abs. 5 BNatSchG stellt Handlungen im Rahmen von zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft von den Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverboten frei, sofern die betroffenen Arten nicht streng geschützt sind, europäische Vogelarten umfassen oder im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet sind. Vor diesem Hintergrund können sich artenschutzrechtliche Betrachtungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf solche Arten konzentrieren, die streng geschützt sind, europäische Vogelarten sind oder im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet sind. Die Belange der übrigen geschützten Arten werden im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt.

Artenschutzrechtliche Prüfung der im Artenschutzfachbeitrag aufgeführten Maßnahmen 3 und 4 (Herstellung Liegewanne und Zufahrt sowie Herstellung des Anlegers)¹⁴³

Entsprechend der im Zuge der Vorhabenplanung durchgeführten Bestandserfassung sowie einer Vorprüfung handelt es sich bei der Realisierung der Maßnahmen 3 und 4 des Artenschutzfachbeitrages um folgende artenschutzrechtlich relevante Artengruppen: Brutvögel, Gastvögel, marine Säugetiere/ Schweinswal, Fledermäuse. Der Artenschutzfachbeitrag¹⁴⁴ (Unterlage 22.01) kommt zu dem Schluss, dass in Bezug auf Fledermäuse sowie Brutvögel als Ergebnis der Prüfung bereits eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden kann. Bezüglich der nach Nahrung tauchenden Gastvogelarten Kormoran und Eiderente sowie dem nach Anhang IV FFH-Richtlinie geschützten Schweinswal wurde eine vertiefte Prüfung in Form einer Konfliktanalyse durchgeführt, wobei im Ergebnis für die drei genannten Arten keine artenschutzrechtlichen Konflikte durch die Ausführung des Vorhabens festgestellt werden konnte. In Bezug auf den Schweinswal sind zum Ausschluss des Verbotstatbestands der Tötung Vermeidungsmaßnahmen V1 bis V6 vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat, ausgehend von der im Zuge der Vorhabenplanung durchgeführten, ihrer Bewertung nach ordnungsgemäßen und sachgerechten Bestandserfassung, die artbezogene Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG durchgeführt, die sich auf die Wirkfaktoren, die Betroffenheit geschützter Arten sowie die Bewertung der Verbotstatbestände bei den einzelnen Arten unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bezieht.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

¹⁴³ Unterlage 22.01: Artenschutzfachbeitrag, Kap. 4, S. 12: Maßnahme 3 - Herstellung Liegewanne und Zufahrt (inkl. betriebsbedingte Unterhaltungsbaggerungen), Maßnahme 4 - FSRU-Anleger; Bau (Dalbensetzung, Brückenbau zwischen den Dalben) und Anlage.

¹⁴⁴ Unterlage 22.01: Artenschutzfachbeitrag, Kap. 9.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

In der artenschutzrechtlichen Prüfung ist eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung erforderlich, aber auch ausreichend. Die Behörde muss sich gerade nicht Gewissheit darüber verschaffen, dass Beeinträchtigungen nicht auftreten werden.¹⁴⁵

Im Ergebnis teilt die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf Fledermäuse und die relevanten Arten aus der Artengruppe der Brutvögel sowie Gastvögel die Einschätzungen, zu denen auch die TdV gelangt ist. Die Planfeststellungsbehörde stimmt insbesondere den Auswirkungenprognosen der TdV zu.

Eine Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote war insbesondere in Bezug auf den Schweinswal näher zu betrachten. Für den Schweinswal besteht die Gefahr der Verletzung und Störung durch den baubedingten Unterwasserschall (Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bzw. 2 BNatSchG). Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten zu verletzen oder zu töten. Das Zugriffsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zielt auf den Schutz der Individuen ab und ist als solches einer populationsbezogenen Relativierung unzugänglich. Für Arten des Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL sowie europäische Vogelarten liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot gemäß § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten dürfen nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 1 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten nicht erheblich gestört werden. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG liegt eine erhebliche Störung vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine lokale Population umfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebens(-raum)ansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.¹⁴⁶ Wesentlich ist damit, ob sich mit der Störung Wirkungen verbinden, die in Ansehung der Gegebenheiten des Einzelfalles und der Erhaltungssituation der betroffenen Art nachteilige Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population naheliegend erscheinen lassen, z. B. wenn Exemplare seltener oder stark gefährdeter Arten gestört werden, die gestörten Individuen kleinen lokalen Populationen angehören oder eine Störung sämtliche Tiere des in Rede stehenden Bestandes betrifft.

¹⁴⁵ BVerwG, Urt. v. 9. 7. 2009 – 4 C 12/07, NVwZ 2010, 123, Rn. 45.

¹⁴⁶ Vgl. Gesetzesbegründung zur BNatSchG Novelle 2007, BT-Drs. 16/5100, S. 11.

Die Ausführung von Rammarbeiten kann bei Schweinswalen zu Verletzungen, im schlimmsten Fall zur Tötung eines Tieres führen. Dies ist zurückzuführen auf impulshafte Schallereignisse mit einem breitbandigen Einzelereignis-Schalldruck oberhalb von 164 dB re 1 μPa^2 s, verbunden mit einem Spitzenpegel von 199 dB re 1 μPa , welche Hörschwellenverschiebungen bei Schweinswalen auslösen können. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass nach derzeitigem Kenntnisstand bei Schweinswalen Verletzungen in Form eines temporären Hörverlustes auftreten, wenn Tiere einem Einzelereignis-Schalldruckpegel (SEL) von 164 dB re 1 $\mu\text{Pa}^2/\text{Hz}$ bzw. einem Spitzenpegel von 200 dB re 1 μPa ausgesetzt werden. Nach ihrer Einschätzung ist auf Grundlage etablierter Lärmschutzwerte mit ausreichender Sicherheit gewährleistet, dass bei Einhaltung der Grenzwerte von 160 dB für den Schallereignispegel und von 190 dB für den Spitzenpegel in 750 m Entfernung zur Emissionsstelle, bezogen auf den Schweinswal nicht zur Verwirklichung des Tötungs- und Verletzungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommen kann. Dabei ist Voraussetzung, dass mit geeigneten Mitteln wie z. B. Vergrämung, Soft-start etc. sichergestellt werde, dass sich innerhalb des 750 m Radius um die Rammstelle keine Schweinswale aufhalten.

Die Planfeststellungsbehörde ordnet dementsprechend durch die Nebenbestimmungen zu II.3.5 und II.3.6 die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen und sonstigen Vermeidungsmaßnahmen an. Durch das Schallschutzkonzept sowie Vergrämung und durch umfangreiche Verminderungsmaßnahmen, wie sanftes Anrammen (soft start) und doppelten Blasenschleier wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde mit ausreichender Sicherheit gewährleistet, dass keine unmittelbaren Hörschädigungen verursacht werden und es somit nicht zur Verwirklichung des Tötungs- und Verletzungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommen kann.

Der Schweinswal wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch während „der Fortpflanzungs-, Aufzucht, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeit“ insgesamt nicht erheblich gestört und damit auch der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit nicht verwirklicht. Die hierfür erforderliche Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Reproduktionserfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden. Dafür ist vorliegend in Anbetracht insbesondere der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nichts ersichtlich.

Für den Fall, dass wider Erwarten dennoch Verletzungen und Störungen durch den baubedingten Unterwasserschall auftreten sollten, wird äußerst vorsorglich eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen. Die Erteilung einer Ausnahme von den Verbotstatbeständen des besonderen Artenschutzrechts gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5, S. 2 BNatSchG setzt voraus, dass der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher wirtschaftlicher Art erforderlich ist, zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und der Erhaltungszustand der Population nicht verschlechtert. Gemäß den §§ 3, 2 Abs. 2 LNGG i. V. m. Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG besteht ein besonders herausragendes öffentliches Interesse an der Realisierung des Vorhabens. Die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses sind auch überwiegend, d. h. die für das Vorhaben sprechenden Gründe erweisen sich in Abwägung mit den durch das Vorhaben beeinträchtigten Belangen des Artenschutzes als gewichtiger. Es gibt keine Alternativen (siehe hierzu auch die Ausführungen zur fachplanerischen Alternativenprüfung in diesem Beschluss unter III.3.2.4.1) und aufgrund der temporären Beeinträchtigung ist nicht mit einer Verschlechterung

rung des Erhaltungszustandes der Art zu rechnen. Demnach kann die Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG äußerst vorsorglich zugelassen werden.

Von Seiten der Naturschutzvereinigungen und der Nationalparkverwaltung wurde vorgetragen, dass infolge der Baumaßnahme in Verbindung mit dem regulären Schiffsverkehr eine Flaschenhals-Situation in der Jademündung vorläge. An der engsten Stelle zwischen Jade-WeserPort und den östlich an das Jedefahrwasser angrenzenden Watten würde die Breite nur ca. 1,9 km betragen. Während der Bauphase sei hier ein Schallpegel von 145 bis 150 dB zu erwarten. Auch eine Blockierung der Wanderroute und ein Ausfall des hiervon betroffenen Gebiets als Aufenthaltsareal sei möglich. Es sei nicht absehbar, in welche Richtung (Norden oder Süden) die Schweinswale bei Eintreten der Schallereignisse ausweichen. Bei Ausweichen in die südliche Richtung säßen die Tiere in der akustischen Falle. Der Schall der Baumaßnahme könne bis in die von den Schweinswalen genutzten Priele im inneren Jadebusen mit einem störungsrelevanten Pegel von bis zu 140 dB ausstrahlen. In den letzten Jahren seien immer mehr Individuen - auch in den Herbstmonaten September und Oktober - in der Jade gesichtet worden.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Sichtungshinweise der Schweinswale in den Herbstmonaten zur Kenntnis. Auch wenn die Rammarbeiten größtenteils außerhalb der sensiblen Zeiten für Schweinswale durchgeführt werden, können durchaus Individuen im Projektgebiet vorkommen. Daher wurde seitens der TdV ein Schallschutzkonzept¹⁴⁷ erstellt. Dieses soll die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände in Bezug auf Lärm während der Bauphase durch gezielte Maßnahmen vermeiden. Der Flaschenhals- bzw. Falleneffekt kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das vorgesehene Schallschutzkonzept hinreichend begrenzt werden. Das gilt sowohl in Bezug auf die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände als auch in Bezug auf das FFH-Gebietsschutzrecht. Hinsichtlich des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots (§§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 BNatSchG) ist zu beachten, dass für die insoweit individuenbezogen relevanten Hörschwellenverschiebungen Schwellenwerte anerkannt sind (160 dB/190dB), die im Bereich des hier so bezeichneten „Flaschenhalses“ bei Einsatz des Minderungskonzepts nicht erreicht werden.¹⁴⁸

Indes trifft es nach den Feststellungen des Unterwasserschallgutachtens zu, dass im Bereich des Flaschenhalses noch Werte oberhalb von 140 dB erreicht werden können und damit eine Schallbelastung, die zu einer artenschutzrelevanten Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) führen können.¹⁴⁹ Allerdings kommt es insoweit nicht auf eine individuenbezogene Betrachtung an, sondern darauf, ob es zu einer „erheblichen Störung“, d. h. einer Beeinträchtigung der Schweinswalpopulation im deutschen Teil der Nordsee kommt.¹⁵⁰ Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier nicht anzunehmen. Zum einen geht es lediglich um eine kurzzeitige Beeinträchtigung (10 Dalben) für den Anleger à 3 Stunden bzw. 12 Pontonpfähle à 2 Stunden). Zum anderen wird auch nach dem Schallschutzkonzept des

¹⁴⁷ Unterlage 15.03: Wilhelmshaven FSRU: Einhaltung der Minderungsgrenzwerte für Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten.

¹⁴⁸ Unterlage 15.01: Tree Energy Solutions GmbH: Errichtung einer FSRU am Standort Wilhelmshaven, Prognose des Unterwasserschalls verursacht durch Rammarbeiten, Abbildung 10.

¹⁴⁹ Siehe dazu BMU, Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee, S. 20 ff.

¹⁵⁰ Siehe § 44 Abs. 1 Nr. 2, 2. Hs. BNatSchG und BMU, Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee, S. 22.

BMU eine erhebliche Störung bei der hier möglichen Schallbelastung im Bereich des Flaschenhalses nur dann angenommen, wenn zeitgleich mehrere Rammstellen zusammentreffen. Dies ist hier, aufgrund der Rammarbeiten an ein und demselben Ort, nicht anzunehmen. Einen entscheidenden Faktor für die Bewertung der Populationsrelevanz der Störung, d. h. ihrer „Erheblichkeit“, bildet letztlich die Schweinswaldichte im Einwirkungsbereich der Schallbelastung oberhalb von 140 dB. Insoweit folgt aus der Beobachtung des Auftretens einzelner Exemplare allenfalls die Annahme einer geringen Dichte. Die Verneinung des Auftretens einer erheblichen Störung, wie sie auch im Artenschutzfachbeitrag¹⁵¹ angenommen wird, steht daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit hinreichender Sicherheit fest.

Unbeschadet dessen hat die Planfeststellungsbehörde aus Vorsorgegründen in den Nebenbestimmungen dieses Bescheides festgelegt, dass die Wasserfläche des Jadebusens vor Beginn jedes Rammgangs durch die Umweltbaubegleitung nach Schweinswalen abgesucht wird. Sollten Tiere gesichtet werden, werden weitere Maßnahmen zur Minderung des Unterwasserschalls ergriffen.

Die Nationalparkverwaltung verlangt in ihrer Stellungnahme Schutzvorkehrungen zur Vermeidung eines Verstoßes der Errichtung des Anlegers gegen das artenschutzrechtliche Störungsverbot hinsichtlich des Schweinswals sowie weiterer Arten wie der Finte. Bei den Rammarbeiten sei unbedingt auf die Einhaltung des Lärmminimierungskonzeptes zu achten und im Fall einer Überschreitung der Grenzwerte weitere Minimierungsmaßnahmen vorzusehen. Auch wenn die Grenzwerte eingehalten werden und der Umkreis relativ klein sei, in dem es zu temporären Hörschwellenverschiebungen bei Schweinswalen kommen könne oder zu stärkeren Schäden, so bleibe das Problem der Blockadewirkung. Somit komme es zu einer Blockadewirkung und einem Ausfall des Gebiets als Aufenthaltsareal für den Schweinswal während der Bauphase.

Die TdV erwidert hierzu, dass Details zu den Maßnahmen zur Einhaltung des Lärmminimierungskonzeptes und weitere Minderungsmaßnahmen für den Fall, dass die Grenzwerte überschritten werden könnten, im Schallschutzkonzept (Unterlage 15.03) aufgeführt seien. Die Werte würden ständig überwacht. Auch wenn die Werte ausgeschöpft werden, sei die Blockadewirkung aufgrund der kurzen Dauer der Rammarbeiten minimal. Das Rammen der Dalben dauere beispielsweise etwa drei Stunden pro Pfahl. Für zehn Dalben seien insgesamt etwa 30 Stunden für das Rammen nötig, was bedeute, dass die Arbeiten nicht kontinuierlich und von kurzer Dauer seien. Die Pfähle der Ponton-Anlage sind kleiner als die Dalben des Anlegers. Auch hier sind die Arbeiten nicht kontinuierlich und von kurzer Dauer (12 Pfähle a zwei Stunden).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können die Anforderungen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Hinblick auf den Schweinswal durch das vorgelegte Schallschutzkonzept¹⁵² sowie die in diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen zu II.3.5 sowie II.3.6 gewahrt werden.

¹⁵¹ Unterlage 22.01: Artenschutzfachbeitrag, S. 42 f.

¹⁵² Unterlage 15.03: Wilhelmshaven FSRU: Einhaltung der Minderungsgrenzwerte für Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten.

Es ist ferner eingewendet worden, dass die Betroffenheit von Seehund und Kegelrobbe nicht ausreichend untersucht worden sei. Zu berücksichtigen sei insbesondere die Aufzuchtzeit der Jungtiere (Ende Mai bis August) sowie die Zeit des Haarwechsels (Juli bis August).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind Auswirkungen auf Seehunde und Kegelrobben ausreichend in den Unterlagen berücksichtigt worden¹⁵³. Die Maßnahmen des Schallschutzkonzepts sollen nicht nur Störungen im Hinblick auf das Schweinswalvorkommen, sondern auch im Hinblick auf Seehunde und Kegelrobben minimieren/vermeiden. Entsprechende Maßnahmen werden im Schallschutzkonzept¹⁵⁴ ausreichend dargestellt. Der Einsatz eines Double Big Bubble Curtain (DBBC) bei den Rammarbeiten der zehn Dalben (Monopiles) für den Anleger führt zu einer erheblichen Reduzierung des Unterwasserschallpegels, sodass die Störungsintensität durch das Rammen auf marine Säugetiere in der Jade insgesamt verringert wird. Auch werden durch den Einsatz des FaunaGuards, einer akustischen Abschreckungsvorrichtung, Meereslebewesen vor Beginn der Rammarbeiten aus dem Projektgebiet vertrieben. Nachdem die akustische Abschreckungsvorrichtung (Vergrämung) eingesetzt wird, erfolgt nach dem Schallschutzkonzept¹⁵⁵ der TdV das Sanftanlauf-Verfahren (sog. soft-start), d. h. es wird nicht sofort mit voller Schlagenergie gerammt, sondern die Schlagenergie steigt langsam an. Durch diese Maßnahme werden Meeressäuger und andere Meereslebewesen abermals dazu bewegt, den Bereich der Rammarbeiten zu verlassen, bevor die volle Rammleistung eingesetzt wird.

Die Rammarbeiten für die zehn Dalben (Monopiles) für den Anleger werden außerhalb der sensiblen Zeiten (Aufzuchtzeit und Haarwechsel) für Seehunde und Kegelrobben in den Herbstmonaten durchgeführt. Die kleineren 12 Pontonpfähle für die Ponton-Anlage werden im Juni gerammt. Gemäß der Unterwasserschallprognose¹⁵⁶ (Unterlage 15.05, Kap. 8) sei der Einsatz von Schallschutzmaßnahmen für die Einhaltung der Lärmwerte und der Einsatz von akustischen Vergrämungsmaßnahmen in Bezug auf das Schweinswalvorkommen beim Rammen der Pontonpfähle hierbei zwar nicht notwendig, da kritische Werte gem. Prognosen nicht überschritten werden. Dennoch ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor Beginn der Arbeiten eine akustische Abschreckungsvorrichtung (Vergrämung) einzusetzen, um zu gewährleisten, dass sich keine Tiere im Nahbereich der Rammung (bis 750 m) aufhalten. Erst dann darf im Sanftanlauf-Verfahren gem. Schallschutzkonzept¹⁵⁷ des TdV (Unterlage 15.03) mit dem Rammen der Dalben begonnen werden. Eine Kontrollmessung im Rahmen der Umweltbaubegleitung wird zu Beginn des Projekts während der Rammung des ersten Pfahls durchgeführt. Werden dennoch kritische Werte überschritten, greifen die weiteren Maßnahmen des Schallschutzkonzepts.

Eine Störung von Seehunden und Kegelrobben ist aus Sicht Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erwarten, dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die maximale Rammenergie voraussichtlich nur für rund 15 Minuten zum Ende jedes Rammvorgangs eingesetzt werden muss, so dass auch nur in dieser Zeit der maximale Schalldruck entsteht.

¹⁵³ Unterlage 20.03: Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton, Kap. 7.1.5.

¹⁵⁴ Unterlage 15.03: Wilhelmshaven FSRU: Einhaltung der Minderungsgrenzwerte für Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten.

¹⁵⁵ Unterlage 15.03: Wilhelmshaven FSRU: Einhaltung der Minderungsgrenzwerte für Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten.

¹⁵⁶ Unterlage 15.05: Unterwasserschallprognose für die Rammarbeiten (Ponton-Anlage), Kap. 8.

¹⁵⁷ Unterlage 15.03: Wilhelmshaven FSRU: Einhaltung der Minderungsgrenzwerte für Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten.

Artenschutzrechtliche Prüfung der im Artenschutzfachbeitrag aufgeführten Maßnahme 7 (Einbringen des Baggergutes auf der Klappstelle)¹⁵⁸

Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Auswirkungen der Baggergutverbringung auf die Klappstelle 01 liegen der Planfeststellungsbehörde der Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle 01 (Unterlage 27.06) sowie die zusammenfassende Darstellung¹⁵⁹ der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Unterlage 20.01) vor. In diesen Unterlagen wird die Betroffenheit europäischer Vogelarten und des Schweinswals betrachtet.

Durch die Transportfahrten und die Anwesenheit des Baggerschiffs im Bereich der Klappstelle 01 kann es unter besonderen Umständen (bei Dunkelheit oder Nebel) zu Vogelschlag kommen. Das Tötungsverbot ist damit aber nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht verletzt, weil kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht wird.¹⁶⁰

Vorhabenbedingte Störungen von nahrungssuchenden Brut- und Gastvögeln, wie z. B. Seeschwalbe und Seetaucher, durch die Baggergutumlagerung, die Anwesenheit des Schiffes und die Transportfahrten sind nicht auszuschließen. Mit einem artspezifisch unterschiedlichen Meidungsradius um das Baggerschiff ist aber zu rechnen. Ausreichende Ausweichhabitate um die Klappstelle sind vorhanden. Mausernde Eiderenten und rastende Trauerenten haben ihren Verbreitungsschwerpunkt in größerer Entfernung zur Klappstelle 01, so dass auch für die Tauchenten keine Störungstatbestände zu erwarten sind.

Es ist davon auszugehen, dass einzelne Schweinswale durch die Geräusche des Baggerschiffes vergrämt werden und den Bereich der Klappstelle während der Sedimentebringung meiden. Physische Schädigungen werden aufgrund dieses Meidungsverhaltens ausgeschlossen. Da der Umlagerungsvorgang auch keine Schallbelastung verursacht, die zu räumlich ausgedehnten Störungen führen, und da die Baggerarbeiten in deutlicher Entfernung zu Schwerpunktorkommen von Schweinswalen vor der Niedersächsischen Küste stattfinden, wird von keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population des Schweinswals durch vorhabenbedingte Störungen ausgegangen. Das für die Reproduktion bedeutende Hauptkonzentrationsgebiet der Schweinswale wie auch der Frühjahrschwerpunkt bei Borkum Riffgrund liegen außerdem deutlich außerhalb des Störradius des Vorhabens.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher im Ergebnis ihrer Prüfung auch hier dem Ergebnis der TdV in der Unterlage 27.06 „Umweltauswirkungen auf die Klappstelle 01“¹⁶¹ an, wonach eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgeschlossen ist.

¹⁵⁸ Die Maßnahme 7 „Baggergutverbringung auf die Klappstelle K01 nach GÜBAK“ wird naturschutzfachlich und -rechtlich im Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 (Teil B, Kap. 27.2.9.4 der Antragsunterlagen vom 20.06.2023) bewertet und ist nicht Gegenstand des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 22.01).

¹⁵⁹ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG.

¹⁶⁰ Vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14/07, juris Rn. 91.

¹⁶¹ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 6.4.

Soweit die Nationalparkverwaltung in ihrer Stellungnahme zu bedenken gibt, dass keine Prognose des Unterwasserschalls durch die Baggerarbeiten vorliege und daher nicht überprüft werden könne, ob der Unterwasserschall zu einer Beeinträchtigung der Wanderungen von Schweinswalen zwischen den einzelnen Teilen des FFH-Gebietes führe, hat die TdV in ihrer Erwiderung ausgeführt, dass sich die von einem Hopperbagger verursachte Schallbelastung nicht signifikant von der eines Frachtschiffes unterscheide. Mit maßgeblichen Beeinträchtigungen der angesprochenen Arten und ihrer Wanderungsbewegungen, die über den ohnehin stattfindenden Schiffsverkehr in der Jade hinausgehen, sei daher nicht zu rechnen. Dieser Erwiderung wurde entgegnet, dass im Hinblick auf mögliche Lärmbelastungen des Vorhabens die von der TdV postulierte Gleichsetzung von Lärmbelastungen durch das Baggerschiff und Lärmbelastungen durch verkehrende Frachtschiffe nicht vorgenommen werden dürfe. Es mache im Hinblick auf die Lärmbelastungen einen deutlichen Unterschied, ob ein Frachtschiff auf der Bundeswasserstraße fahre oder ein Schiff Baggerarbeiten durchführe.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist zu berücksichtigen, dass das Jedefahrwasser durch den Schiffsverkehr von Baggerschiffen vorbelastet und ein Gewöhnungseffekt bei den marinen Säugetieren eingetreten ist. Im Jedefahrwasser sowie an den angrenzenden Hafenanlagen, insbesondere beim JadeWeserPort, finden nahezu ganzjährig Unterhaltungsbaggerungen statt, d. h. Baggerschiffe sind nahezu ganzjährig in der Jade zur Unterhaltung des Fahrwassers oder der Hafenanlagen anzutreffen. Jährlich werden mehrere Millionen Kubikmeter Baggergut aus den unmittelbaren Nahbereichen zum Vorhabenstandort bzw. aus dem Jedefahrwasser entfernt und auf den Klappstellen der WSV – insbesondere auch auf die Klappstelle 01 - verbracht, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Vorbelastung anzunehmen ist. Im Übrigen wurde die Störanfälligkeit von Seehunden auf ihren Liegeplätzen (Kegelrobben haben dort keine Liegeplätze) in der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer berücksichtigt. Die Liegeplätze der Robben liegen mindestens 4 km entfernt. Die Luftschallemissionen durch die Baggerarbeiten wurden hinsichtlich ihrer räumlichen Ausdehnung ausführlich dargestellt und als nicht relevant eingestuft¹⁶². Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Soweit eingewendet worden ist, dass der in den Unterlagen angesprochene Punkt „ökotoxische Schädigung durch Freisetzung von Schadstoffen aus dem Sediment“ nicht ausreichend behandelt worden sei, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unzutreffend. Mögliche Auswirkungen durch die Freisetzung von Schadstoffen sind in den vorgelegten Antragsunterlagen¹⁶³ ausreichend geprüft worden. Vor Beginn der Baggermaßnahmen wurden die zu baggernden Bereiche im Hinblick auf Schadstoffe untersucht. Die Untersuchung erfolgte nach den Vorgaben der einschlägigen GÜBAK (siehe dazu oben unter III. 3.2.2.2 zum Verschlechterungsverbot). Alle Messwerte bis auf eine Ausnahme (PAK EPA16) hielten den Richtwert R1 der GÜBAK, welcher das Wiedereinbringen des Baggergutes in das Gewässer gestattet, ein¹⁶⁴. Der in einer Probe festgestellte höhere PAK-Wert liegt jedoch nur leicht oberhalb des R2-Wertes der GÜBAK und steht, da es sich um einen Einzelwert handelt, ge-

¹⁶² Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG, S. 61, S. 86.

¹⁶³ Unterlage 27.06: Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01.

¹⁶⁴ Unterlage 27.00, Fachbeitrag Umweltauswirkungen auf die Klappstelle K01, Kap. 27.2.8.8, S. 3.

mäß den Regelungen der GÜBAK einer Wiedereinbringung nicht zwingend entgegen (siehe dazu oben unter III. 3.2.2.2 zum Verschlechterungsverbot). Bei grundsätzlicher Einhaltung der R1- bzw. R2-Werte der GÜBAK ist im Bereich der Klappstelle 01 nicht mit negativen Auswirkungen auf besonders bzw. streng geschützte Arten zu rechnen. Baggergut, welches den R1-Wert der GÜBAK einhält, entspricht gemäß Kap. 4.4.2.1 der GÜBAK dem Belastungszustand im Küstennahbereich (Hintergrundbelastung). Regelmäßig erstellt die BfG im Auftrag der WSV eine Auswirkungsprognose gemäß den Vorgaben der GÜBAK (sog. BfG-Bericht nach GÜBAK, zuletzt vom 29.05.2020¹⁶⁵). In diesem Bericht werden u.a. auch die artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Einbringens von Baggergut im Klappstellenbereich bewertet¹⁶⁶. Die Klappstelle 01 wird seitens der WSV bereits seit langer Zeit verwendet¹⁶⁷. Die WSV hat in den Jahren 2013 bis 2018 im Mittel 2,859 Mio. m³ pro Jahr auf die Klappstelle 01 verbracht¹⁶⁸. In den Jahren 2019 bis 2021 wurden auf der Klappstelle 01 jährlich ca. 2,3 Mio. m³ eingebracht¹⁶⁹. Nach den Ausführungen im BfG-Bericht befinden sich im Bereich der Klappstelle keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (Liegeplätze) besonders bzw. streng geschützter Arten¹⁷⁰. Signifikante negative Effekte auf das Makrozoobenthos - besonders bzw. streng geschützten Arten wurden im Klappstellenbereich nicht ermittelt¹⁷¹ - sind ebenfalls nicht zu erwarten¹⁷². Artenschutzrechtlich geschützte Pflanzenarten kommen im Klappstellenbereich nicht vor¹⁷³. Da das Baggergut, welches die TdV auf die Klappstelle 01 einbringen möchte, hinsichtlich seiner Herkunft, Zusammensetzung und Schadstoffbelastung mit dem Baggergut der WSV vergleichbar ist¹⁷⁴, können die Erkenntnisse aus dem BfG-Bericht auf das hiesige Vorhaben übertragen werden. Das Vorhaben ist somit auch vor dem Hintergrund des Artenschutzes nach den § 44 Abs. 1 BNatSchG zulässig.

III.3.2.3.1.4 Prüfung der Natura 2000-Verträglichkeit

Gemäß § 34 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Dies gilt auch für Projekte außerhalb des Gebietes, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, den Schutzzweck der Gebiete erheblich zu beeinträchtigen. Gemäß § 34 Abs. 2

¹⁶⁵ BfG, Bericht - Unterbringung von Baggergut aus der Unterhaltungsbaggerung auf die Unterbringungsstellen in der Jade, Untersuchung nach „GÜBAK“, 29.05.2020.

¹⁶⁶ BfG, Bericht - Unterbringung von Baggergut aus der Unterhaltungsbaggerung auf die Unterbringungsstellen in der Jade, Untersuchung nach „GÜBAK“, 29.05.2020, Kap. 9.4, S. 132 f.

¹⁶⁷ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.3., Baggermengen seit 1999.

¹⁶⁸ BfG, Bericht - Unterbringung von Baggergut aus der Unterhaltungsbaggerung auf die Unterbringungsstellen in der Jade, Untersuchung nach „GÜBAK“, 29.05.2020, Kap. 5.2, S. 19.

¹⁶⁹ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.3.

¹⁷⁰ BfG, Bericht - Unterbringung von Baggergut aus der Unterhaltungsbaggerung auf die Unterbringungsstellen in der Jade, Untersuchung nach „GÜBAK“, 29.05.2020, Kap. 9.4, S. 133.

¹⁷¹ BfG, Bericht - Unterbringung von Baggergut aus der Unterhaltungsbaggerung auf die Unterbringungsstellen in der Jade, Untersuchung nach „GÜBAK“, 29.05.2020, Kap. 9.4, S. 133.

¹⁷² BfG, Bericht - Unterbringung von Baggergut aus der Unterhaltungsbaggerung auf die Unterbringungsstellen in der Jade, Untersuchung nach „GÜBAK“, 29.05.2020, Kap. 8.5, S. 114.

¹⁷³ BfG, Bericht - Unterbringung von Baggergut aus der Unterhaltungsbaggerung auf die Unterbringungsstellen in der Jade, Untersuchung nach „GÜBAK“, 29.05.2020, Kap. 9.4, S. 133.

¹⁷⁴ Unterlage 27.00: Antrag auf Erlaubnis zum Einbringen von Baggergut gem. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 und § 17 WHG, Kap. 27.2.9.4.

BNatSchG ist ein Vorhaben unzulässig, wenn die Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, sofern es nicht abweichend nach § 34 Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt werden kann.

Die Beurteilung, ob ein Vorhaben mit dem Schutzkonzept des Flora-Fauna-Habitat kompatibel ist, erfolgt aufgrund einer Verträglichkeitsprüfung nach den Anforderungen der §§ 34 ff. BNatSchG.

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nur dann erforderlich, wenn eine FFH-Vorprüfung nicht zu dem Ergebnis kommt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele eines Meldegebiets oder eines FFH-Gebiets offensichtlich auszuschließen ist.¹⁷⁵ Bei der Vorprüfung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Schutzgebiets überschlägig abzuschätzen. Dabei dürfen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht berücksichtigt werden.¹⁷⁶

Ist nach erfolgter Vorprüfung eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets nicht offensichtlich auszuschließen, hat die Planfeststellungsbehörde nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG vor Zulassung eines Projekts eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Diese muss der Behörde Gewissheit darüber geben, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf die Erhaltungsziele des betreffenden Gebiets auswirkt. Das ist nur dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht daran kein vernünftiger Zweifel verbleibt.¹⁷⁷ Daraus wird eine Pflicht der Planfeststellungsbehörde abgeleitet, bei der Beurteilung von wissenschaftlichen Erkenntnislücken und Prognoserisiken fachwissenschaftlichen Rat unter Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen einzuholen.¹⁷⁸ Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung dürfen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden, nicht aber Ausgleichsmaßnahmen, die weder am Ort des Eingriffs erfolgen noch unmittelbar wirken müssen.¹⁷⁹ Auch das Zusammenwirken des Vorhabens mit anderen Projekten kann nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG in einer Summationsbetrachtung zu untersuchen sein.

Folgende Natura-2000-Schutzgebiete sind in der Umgebung des Vorhabens gelegen:

- FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301)
- EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ (DE 2210-401), EU-Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Nord“ (DE 2314-431)
- EU-Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden-Süd“ (DE 2414-431)
- FFH-Gebiet „Teichfledermaus-Habitate im Raum Wilhelmshaven“ (DE 2312-331).

Für die einzelnen Gebiete sind die Vorhabenwirkungen bzw. Wirkpfade, Umweltauswirkungen bzw. Konflikte und deren Folgenbewältigung in den Natura-2000-Vorprüfungen sowie

¹⁷⁵ BVerwG NVwZ 2008, 210; BVerwGE 128, 1 = NVwZ 2007, 1054 Rn. 62.

¹⁷⁶ EuGH BeckRS 2018, 5013.

¹⁷⁷ EuGH NVwZ 2016, 1548, Rn. 50.

¹⁷⁸ BVerwGE 128, 1 = NVwZ 2007, 1054 Rn. 62.

¹⁷⁹ BVerwG NVwZ 2018, 1734 Rn. 42 unter Bezug auf die Rechtsprechung des EuGH NVwZ 2014, 931 Rn. 28 ff. und NVwZ 2016, 1548 Rn. 48 ff.

einer Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung¹⁸⁰ (Unterlagen 26.01 und 26.02) sowie hinsichtlich der Errichtung des Pontons in der Unterlage Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton¹⁸¹ (Unterlage 20.03) dargestellt. Den dort getroffenen Einschätzungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ihrer Prüfung an:

Der Standort des geplanten Vorhabens liegt jeweils mehr als einen Kilometer von den nächstgelegenen Natura 2000-Gebieten entfernt. Mit Ausnahme des FFH-Gebiets „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301) können hinsichtlich der weiteren oben genannten Natura 2000-Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele oder der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile offensichtlich ausgeschlossen werden. Es besteht keine unmittelbare Betroffenheit der Gebiete. Baubedingte Schallemissionen können zwar in die Gebiete hineinreichen, die Schallquellen sind jedoch in allen Fällen so weit entfernt, dass sie die maßgeblichen Störradien nicht erreichen und somit keine erhebliche Störung verursachen. Beeinträchtigungen durch vorhabenbedingte Wirkungen wie die kurzfristige Raumaufhellung und kurzfristige Luftschadstoffeinträge können aufgrund der jeweiligen Entfernung der Gebiete zum Vorhaben und der geringen Wirkungsdauer ebenfalls ausgeschlossen werden. Insofern kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass mit Ausnahme des FFH-Gebiets „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301) eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.

In Bezug auf das FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301) kann zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung sicher festgestellt werden, dass in Bezug auf wertbestimmende Anhang-II-Arten mit Ausnahme von Fluss- und Meerneunauge, Finte, Schweinswal, Seehund und Kegelrobbe sowie auf wertbestimmende FFH-Lebensräume des Anhangs I, auch unter Berücksichtigung des möglichen Zusammenwirkens mit dem Vorhaben „Stromkabel Neu-Connect“, keine vorhabenbedingten Auswirkungen zu erwarten sind. Mögliche Beeinträchtigungen von Fluss- und Meerneunauge, Finte, Schweinswal, Seehund und Kegelrobbe können im Ergebnis als nicht erheblich eingestuft werden. Soweit insbesondere der Wirkpfad der bauzeitlichen Schallimmissionen in Verbindung mit Erschütterungen/ Vibrationen Beeinträchtigungen auslösen kann, werden diese jedenfalls durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, v.a. den Einsatz des doppelten Blasenschleiers, akustischer Vergrämungsmaßnahmen sowie das sog. sanfte Anrammen, auf das Maß der Unerheblichkeit verringert, da für die benannten Arten großräumige Ausweichmöglichkeiten bestehen, die lärmintensiven Arbeiten auf wenige Wochen beschränkt sind und auch während der Rammphase rammfreie Zeiträume bestehen (z. B. nachts), die Wanderbewegungen ermöglichen.

Es ist eingewendet worden, dass eines der grundlegenden Ziele für Lebensraumtypen (LRT) des Anhangs I der FFH-RL, wonach Verbreitungsgebiet und eingenommene Fläche stabil sein oder zunehmen müssen, durch die Errichtung des LNG-Terminals gefährdet werde. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der Bereich des Vorhabens außerhalb gemeldeter Natura 2000-Gebiete liegt, die Erreichung der Erhaltungsziele für LRT des Anhangs I und Arten des Anhangs II aber primär über das Instrument des Gebietsschutzes erreicht werden soll.

¹⁸⁰ Unterlage 26.01: Natura 2000-Vorprüfung; Unterlage 26.02: Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung.

¹⁸¹ Unterlage 20.03: Umweltfachliche Ergänzung zum Ponton, S. 46 ff.

Soweit der Fachbereich Umwelt und Klimaschutz der Stadt Wilhelmshaven anregt, Auswirkungen des Vorhabens auf das Natura 2000-Vogelschutzgebiet „Voslapper Groden Nord“ im Rahmen einer Vorprüfung darzustellen, ist anzumerken, dass die TdV eine solche Unterlage vorgelegt hat¹⁸².

Es ist vorgetragen worden, dass durch den Unterwasserschall auch die Finte beeinträchtigt werde. Die Art sei sehr schallempfindlich und es könne zu Flucht- und Vermeidungsverhalten kommen. Ein Nachweis der Art während der Bauzeit läge vor. Eine Beeinträchtigung der Art und ihrer Wanderbewegung zwischen Teilen des Nationalparks und eine Wirkung in den Nationalpark sei anzunehmen. Der Flächenverlust müsse in die Bilanzierung des Vorhabens einbezogen werden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist in diesem Punkt auf die Betrachtung der Finte als sog. „Anhang-II“-Art im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer¹⁸³ (Unterlage 26.02) sowie ebenfalls auf das Schallschutzkonzept¹⁸⁴. Mit Hilfe des Systems „FaunaGuard“ werden störepfindliche Meereslebewesen, d. h. auch Fische, vor Beginn der Rammarbeiten aus dem Projektgebiet vertrieben. Auch führt das Sanftanlauf-Verfahren (soft start) zur Vergrämung störepfindlicher Fischarten. Da möglichst nur bei Niedrigwasser gerammt werden darf, herrscht naheliegenderweise Ebbstrom, was zusätzlich dazu beiträgt, dass die Finte aus dem Jadebusen und dem Projektgebiet getrieben wird. Ausweichhabitats sind außerhalb des Jadebusens ausreichend vorhanden. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung der Baumaßnahme (drei Stunden pro Dalben bzw. zwei Stunden pro Pontonpfahl, wobei nur zum Schluss des Vorgangs für eine relative kurze Zeit die maximale Rammenergie aufgewendet werden muss und nur dann auch der maximale Schalldruck entsteht) ist der Habitatverlust durch die Rammarbeiten für die Finte nur temporär und wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht extra bilanziert. Ergänzend führt die TdV aus, dass das Jadesystem im Gegensatz zu Weser und Elbe nicht als Transitgebiet für Wanderungen in die Laichgebiete fungiert und Fintenlaichprodukte (Eier und Larven) nicht betroffen sind. Die Einschätzungen und Bewertungen wurden auf der Grundlage aktueller, vorhabenbezogener Untersuchungen zur Fischfauna im Herbst 2022, Frühjahr 2023 und Sommer 2023 abgesichert¹⁸⁵. Diese Darlegung wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Von physischen Schädigungen ist daher höchstens bei einzelnen Individuen auszugehen; eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets ist jedoch nicht zu erwarten.

Soweit im Übrigen vorgetragen wird, das Biotop sei als „wertgebender Bestandteil“ des LRT 1160 „Flache Meeresbuchten“ anzusehen und daher dem FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ zuzuordnen, vermag dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu überzeugen.

¹⁸² Siehe Unterlage 26.01: Natura 2000-Vorprüfung.

¹⁸³ Unterlage 26.02: Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung, S. 36 ff.

¹⁸⁴ Unterlage 15.03: Wilhelmshaven FSRU: Einhaltung der Minderungsgrenzwerte für Unterwasserschall aufgrund von Rammarbeiten.

¹⁸⁵ Unterlage 26.02: Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung, S. 36 und 37.

Unter dem Gesichtspunkt einer rechtmäßigen Abgrenzung des FFH-Gebiets sind die naturschutzfachlichen Kriterien des Anhangs III der FFH-Richtlinie maßgeblich (Artikel 4 Abs. 1, 2 u. 4 FFH-RL). Für die Anwendung der Kriterien ist den zuständigen Stellen ein naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum eingeräumt. Zwingend ist eine Gebietsmeldung nur, wenn und soweit die fraglichen Flächen die von der FFH-RL vorausgesetzte ökologische Qualität zweifelsfrei aufweisen. Diese Gebietsteile dürfen nicht ausgespart werden, auch nicht im Hinblick auf ein bestimmtes Vorhaben. Nur ein sich aufdrängender Korrekturbedarf müsste im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden. Nach der Entscheidung der EU-Kommission über die Gebietslistung (Art. 4 Abs. 2 FFH-RL) spricht indes eine tatsächliche Vermutung für die Richtigkeit der Gebietsabgrenzung. Deshalb bedürfen Einwände dagegen einer besonderen Substantiierung; sie müssen geeignet sein, die Vermutung zu widerlegen.¹⁸⁶ Vorliegend entspricht die Gebietsabgrenzung, wie sie dem niedersächsischen Landesrecht (§§ 2 Abs. 3, 3 i. V. m. Anlagen des Nationalparkgesetz Niedersächsisches Wattenmeer (NWattNPG) entspricht und den Antragsunterlagen zugrunde liegt, der kartographischen Erfassung im Standard-Datenbogen des FFH-Gebiets „Nationalpark-Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE2306301)¹⁸⁷; dieses Gebiet ist Gegenstand der Kommissionsentscheidung über die Gebietslistung.¹⁸⁸ Ein substantiiertes Vorbringen dahingehend, dass die Flächen des § 30-Biotops außerhalb der Gebietsgrenze aus naturschutzfachlichen Gründen zwingend in die Gebietsmeldung hätten einbezogen werden müssen, ist nicht ersichtlich. Nicht erforderlich ist es nach dem System der Gebietsausweisung, dass der Gesamtbestand aller LRT in FFH-Gebieten erfasst wird. Vielmehr ist es das Ziel, alle LRT angemessen in der Gebietskulisse zu repräsentieren. Nichts anderes folgt für das FFH-Gebiet Niedersächsisches Wattenmeer auch aus dem jüngst ergangenen Urteil des EuGH zur mangelhaften Umsetzung der FFH-Richtlinie in Deutschland. Zwar wurde dort festgestellt, dass in Niedersachsen entgegen der Kommissionsentscheidung nicht alle dort liegenden Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung als FFH-Gebiete ordnungsgemäß ausgewiesen worden sind. Dies betraf indes nicht das FFH-Gebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer.¹⁸⁹ Das gesetzlich geschützte Biotop ist nicht in das FFH-Gebiet einzubeziehen.

Selbst wenn man unter dem Gesichtspunkt mittelbar nachteiliger Auswirkungen auf das FFH-Gebiet das § 30-Biotop im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung berücksichtigten wollte, sind diesbezügliche Auswirkungen auf den Nationalpark nicht zu befürchten, da nicht ersichtlich ist, dass die Beeinträchtigung des Biotops zu einer Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer führt.

¹⁸⁶ Vgl. st. Rspr. BVerwG, Urt. v. 28.04.2016, 9 A 9/15, juris, Rn. 99.

¹⁸⁷ Vgl. zur Darstellung unter <https://natura2000.eea.europa.eu/natura2000/SDF.aspx?site=DE2306301> und <https://eunis.eea.europa.eu/sites/DE2306301>, jeweils zuletzt abgerufen am 18.10.2023.

¹⁸⁸ Grundlegend Entscheidung 2004/798/EG der Kommission vom 7. Dezember 2004 gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Verabschiedung der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region (ABl. 2004, L 382, S. 1) und der Entscheidung 2004/813/EG der Kommission vom 7. Dezember 2004 gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Verabschiedung der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der atlantischen biogeografischen Region (ABl. 2004, L 387, S. 1).

¹⁸⁹ EuGH, Urt. v. 21.09.2023, Rs. C-116/22.

III.3.2.3.2 Baurechtliche Anforderungen

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

Der Vorhabenbereich befindet sich im gemeinde- und kreisfreien Gebiet der Küstengewässer und damit außerhalb von bestehenden Bauleitplänen. Die Untersuchungen des Baugrundes sind erfolgt und es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass der Baugrund nicht zur Realisierung des Vorhabens geeignet ist. Bei dem geplanten Anleger handelt es sich baurechtlich um eine öffentliche Verkehrsanlage, die gemäß § 1 Abs. 2, Ziffer 1, 2. Halbsatz NBauO von der NBauO ausgenommen ist.

III.3.2.3.3 Immissionsschutzrechtliche Anforderungen

Die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens, d. h. die vollständige Errichtung und der Betrieb des Anlegers nebst Liegewanne und Zufahrtsbereich ist auch in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht gegeben. Das GAA Oldenburg hat bereits in seiner Stellungnahme vom 05.07.2023 mitgeteilt, dass es von einer Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ausgeht.

Die technische Anlegestruktur stellt, ebenso wie die zu ihrer Herstellung erforderliche Baustelle, eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG dar (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 1 und 3 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 und des Anhangs 1 der 4. BImSchV). Der Betreiber einer nicht genehmigungspflichtigen Anlage hat nach § 22 Abs. 1 BImSchG die Anlage u. a. so zu errichten und zu betreiben, dass

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

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

Baulärm

Nach den Geräuschemissionsprognosen für die Errichtungsphase des Büros Müller BBM¹⁹⁰ (Unterlage 15.02, Seite 4 hinsichtlich der 10 Dalben für den Anleger sowie Unterlage 15.04 hinsichtlich der 12 Pontonpfähle) sind schädliche Umweltauswirkungen durch die baubedingten Geräuschemissionen im Bereich der zu betrachtenden Wohnnutzungen nicht zu erwarten. Die jeweiligen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm für die Tagzeit werden bei den Rammarbeiten der 10 Dalben für den Anleger um mindestens 20 dB unterschritten. Planmäßig sollen die Bautätigkeiten ausschließlich in der Tagzeit (gemäß AVV Baulärm zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr) stattfinden. Selbst wenn Rammarbeiten in den Nachtstunden statt-

¹⁹⁰ Unterlage 15.02: FSRU Wilhelmshaven GmbH: Errichtung und Betrieb einer FSRU am Standort Wilhelmshaven – Geräuschemissionsprognose für die Errichtungsphase, S. 4.; Unterlage 15.04: Unterlage 15.04: FSRU Wilhelmshaven GmbH: Errichtung und Betrieb einer FSRU am Standort Wilhelmshaven – Ergänzung der Geräuschemissionsprognose zur Errichtungsphase (Errichtung eines Pontons).

finden müssten - dies ist von Seiten der TdV grundsätzlich nicht geplant, kann aber nicht vollumfänglich ausgeschlossen werden - würden die maßgeblichen Werte der AVV Baulärm für die Nachtzeit eingehalten werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass nach Nr. 3.1.3 Satz 2 AVV Baulärm zur Nachtzeit der (einzelne) Maximalpegel den Wert von 20 dB (A) oberhalb des geltenden Immissionsrichtwerts nicht überschreiten darf, d. h. bereits der einzelne Geräuschimpuls maßgeblich ist (die für den Tagzeitraum geltende Mittelung der (prognostizierten) Messwerte (vgl. Nr. 6.6.1) gilt nachts nicht). Denn die Baulärmprognose für die Schlagramme beruht ausschließlich auf der Bestimmung des Taktmaximalpegels; eine Überschreitung der geltenden Immissionsrichtwerte steht nicht zu erwarten¹⁹¹. Hinsichtlich der kleineren 12 Pontonpfähle werden nach der Geräuschimmissionsprognose¹⁹² von Müller BBM die Bestimmung der AVV Baulärm eingehalten, so dass die Maßnahme ohne weitere Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden kann.

Im Hinblick auf die Baggerarbeiten geht das Büro Müller BBM im Rahmen der von der TdV vorgelegten Geräuschimmissionsprognose¹⁹³ für die Errichtungsphase (Unterlage 15.02.) davon aus, dass beim Einsatz von Hopperbaggern für die Herstellung der erforderlichen Wasserbaggerarbeiten mit einem Schalleistungspegel von 112 dB(A) auszugehen ist. Da die Baggerarbeiten sowie das Verklappen im Wasser mit einiger Entfernung zur landseitigen Bebauung stattfinden, ergibt sich nach den Berechnungen von Müller BBM, dass die ermittelten Beurteilungspegel die jeweiligen Immissionsschutzwerte um mindestens 20 dB unterschreiten, so dass insgesamt durch die baubedingten Bagger- und Verklappungsarbeiten keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Bereich der zu betrachtenden Wohnnutzungen zu erwarten sind¹⁹⁴. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Erschütterungen

Unter dem Gesichtspunkt von rambedingten Erschütterungen ist nicht von schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen. In den Blick zu nehmen sind hier infrastrukturelle Einrichtungen im Einwirkungsbereich der Rammarbeiten, insbesondere Rohrleitungen und vorhandene Anlegerstrukturen. Die TdV hat im Hinblick auf maßnahmenbedingte Erschütterungsauswirkungen zwischenzeitlich eine gutachterliche Einschätzung vorgelegt. Aus dieser Einschätzung folgt, dass die für die genannten Einrichtungen anerkannten Orientierungswerte für die Schwinggeschwindigkeit nach der DIN 4150-3:2016 eingehalten werden können. Insofern wird auf der Basis einer einschlägigen, indes konservativ zugrunde gelegten Bodenreferenz mit Erfahrungswerten aus Erschütterungsmessungen für Rammarbeiten in der Nordsee die Schwinggeschwindigkeit für verschiedene Entfernungen ermittelt.

Daraus ergibt sich, dass die Schwinggeschwindigkeit außerhalb eines Radius von 500 Metern um den Ort der Rammarbeiten unterhalb von 10 mm/s liegt. Demgegenüber liegen die Orientierungswerte für etwaige Schäden an den genannten Infrastrukturen bei 20 mm/s; alle Anlagen liegen aber außerhalb des Radius von 500 Metern.

¹⁹¹ Unterlage 15.02: FSRU Wilhelmshaven GmbH: Errichtung und Betrieb einer FSRU am Standort Wilhelmshaven – Geräuschimmissionsprognose für die Errichtungsphase, S. 3 f.

¹⁹² Unterlage 15.04: Unterlage 15.04: FSRU Wilhelmshaven GmbH: Errichtung und Betrieb einer FSRU am Standort Wilhelmshaven – Ergänzung der Geräuschimmissionsprognose zur Errichtungsphase (Errichtung eines Pontons), S. 14.

¹⁹³ Unterlage 15.02: FSRU Wilhelmshaven GmbH: Errichtung und Betrieb einer FSRU am Standort Wilhelmshaven – Geräuschimmissionsprognose für die Errichtungsphase, Kap. 6.2.1, S. 17.

¹⁹⁴ Unterlage 15.02: FSRU Wilhelmshaven GmbH: Errichtung und Betrieb einer FSRU am Standort Wilhelmshaven – Geräuschimmissionsprognose für die Errichtungsphase, Kap. 7.2, S. 21.

Licht

Nach den nachvollziehbaren Ausführungen in der Unterlage 20.01¹⁹⁵ ist aufgrund der Kleinräumigkeit der Baumaßnahme (Beschränkung auf die direkte Umgebung der Maschinen und der Baustelle) nicht von erheblichen negativen Beeinträchtigungen auszugehen.

Luftschadstoffe

Nach den nachvollziehbaren Ausführungen in der Unterlage 20.01¹⁹⁶ sind aufgrund der kurzen Bauzeit von ca. 12 Wochen keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten.

Auch im Hinblick auf die Gesamtmaßnahme, d. h. die vollständige Errichtung und der Betrieb des Anlegers nebst Liegewanne und Zufahrtsbereich, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Zulassungsfähigkeit gegeben ist. Das GAA Oldenburg hat in seiner Stellungnahme vom 05.07.2023 mitgeteilt, dass es von einer Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ausgeht. Auch die Belange der Gemeinde Wangerland, die vorträgt, dass Wohngebiete und Freizeiteinrichtungen der Gemeinde nicht durch Baustellenlärm beeinträchtigt werden dürfen, können daher gewahrt werden.

III.3.2.4 Abwägung

III.3.2.4.1 Alternativen

Bei der Entscheidung über die Zulassung eines Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die betroffenen Belange auch die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen zu berücksichtigen¹⁹⁷. Planungsalternativen in diesem Sinne sind jedoch nur solche Lösungsmöglichkeiten, die sich nach Lage der Dinge anbieten oder sogar aufdrängen, und durch die die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklicht werden können¹⁹⁸. Erfasst werden großräumige wie kleinräumige Standortvarianten, wie auch Ausführungsalternativen.¹⁹⁹

Gleichsam erfasst ist auch die Prüfung einer sog. Nullvariante, d. h. der Verzicht auf das Vorhaben in Anbetracht entgegenstehender und überwiegender Belange.²⁰⁰ Nicht notwendig ist es indes, sämtliche Planungsalternativen mit dem gleichen Konkretisierungsgrad zu erarbeiten. Planungsalternativen, die nach einer Art Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, dürfen für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden.²⁰¹ Der Planfeststellungsbehörde ist es daher nicht verwehrt, die Untersuchungen auf diejenigen Alternativen zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommen.

¹⁹⁵ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG, S. 48.

¹⁹⁶ Unterlage 20.01: Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und Eingriffsbilanzierung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 LNGG, S. 68.

¹⁹⁷ BVerwG NVwZ 2009, 986 m. w. N.

¹⁹⁸ BVerwG NVwZ 2009, 986 m. w. N.

¹⁹⁹ Vgl. Steinberg/Wickel/Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, § 3 Rn. 183f.

²⁰⁰ BVerwG, Urt. v. 10.04.1997, 4 C 5/96, juris, Rn. 34 ff.

²⁰¹ BVerwG NVwZ 2009, 986 m. w. N.

Die vorstehenden Grundsätze gelten auch – so vorliegend gemäß § 3 LNGG der Fall²⁰² – für eine gesetzliche Bedarfsfeststellung eines Vorhabens.²⁰³ Gleichsam wirkt die räumlich fixierte gesetzliche Bedarfsfeststellung auf die fachplanungsrechtliche Abwägung ein. Ungeachtet dessen, dass aus der gesetzlichen Bedarfsfestlegung keinesfalls der konkrete Standort folgt und gegenläufige Belange auf der Ebene der Planfeststellung insoweit auch eine sog. Nullvariante nicht ausschließen, steht der grundsätzliche räumliche Bereich für das Vorhaben hierbei fest. Aufgabe der Planfeststellung eines Vorhabens der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist es, das im Bedarfsplan (auch räumlich) repräsentierte Vorhabenbedürfnis planerisch zu bewältigen.²⁰⁴

Nach diesen Maßstäben ist zu prüfen, ob der von der TdV gewählte Standort alternativlos ist. Dabei ist im Ausgangspunkt zu beachten, dass der Gesetzgeber durch die Regelung in § 2 Abs. 2 LNGG i. V. m. der Anlage zu § 2 LNGG sowie durch die Regelung in § 3 LNGG zum Ausdruck gebracht hat, dass die in der Anlage zu § 2 LNGG genannten Standorte für die Erfüllung des Gesetzeszwecks von herausragender Eignung sind. Der von der TdV gewählte Standort Voslapper Groden Nord 2 wird in Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG im Sinne einer gesetzlichen Bedarfsplanung ausdrücklich aufgeführt.²⁰⁵ Die vom Gesetzgeber genannten Standorte sind für die Planfeststellungsbehörde an und für sich verbindlich.

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 die Alternativenprüfung darauf zu fokussieren, ob sich innerhalb der seeseitigen Fläche zwischen der UVG-Brücke und den HES-Anlegern ein besserer als der von TdV ausgewählte Standort ermitteln lässt.

Sofern hierzu seitens eines benachbarten Unternehmens eingewandt worden ist, dass der Standort Voslapper Groden Nord 2 nicht das von der TdV beantragte Vorhaben, sondern ein in Planung befindliches FSRU-Vorhaben des Nachbarunternehmens betreffe, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht überzeugend, da es dem Gesetzgeber gemäß § 3 LNGG um die schnellstmögliche Realisierung der in der Anlage zu § 2 LNGG genannten Vorhaben geht und bisher lediglich die TdV über eine vom Bund gecharterte FSRU verfügt sowie Antragsunterlagen für ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht hat. Im Übrigen plant – wie bereits oben dargestellt – der Mutterkonzern (TES) der TdV am Voslapper Groden ein landgebundenes Terminal zu errichten (Nr. 2.4 der Anlage zu § 2 LNGG). Die FSRU der TdV soll daher nur solange – höchstens fünf Jahre – betrieben werden, bis das Landterminal in Betrieb gehen kann.

²⁰² BVerwG, Beschl. v. 22.06.2023, 7 VR 3.23, Rn. 24 f.

²⁰³ Vgl. BVerwG, Urt. v. 25.01.1996, 4 C 5/95, juris, Rn. 37.

²⁰⁴ BVerwG, Beschl. v. 26.03.1998, 11 B 27/97, juris, Rn. 9; Urt. v. 25.01.1996, 4 C 5/95, juris, Rn. 37; vgl. *Appel*, in: Säcker, Berliner Kommentar zum Energierecht, 4. Aufl. 2019, BBPIG, Vor § 1, Rn. 35.

²⁰⁵ BVerwG, Beschl. v. 22.06.2023, 7 VR 3.23, Rn. 24 f.

Im Hinblick auf diese Fläche ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Standort ersichtlich, der den Grundsatz geringstmöglicher Beeinträchtigung öffentlicher und privater Interessen besser wahrt als der von der TdV gewählte Standort.

Die Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten KMFFk*-Biotopes lässt sich innerhalb des seeseitigen Bereichs nicht vermeiden bzw. minimieren. Der im LNGG genannte Standort Voslapper Groden Nord 2 umfasst – wie oben dargelegt – die Wasserfläche zwischen der UVG-Brücke und den HES-Anlegern. Diese Fläche wird von einem gesetzlich geschützten Biotop der Klassifizierung KMFFk* bzw. KMFFk durchzogen²⁰⁶ (vgl. Unterlage 04, Abbildung 28). Innerhalb dieser Wasserfläche musste die TdV einen Standort finden, der den Betrieb der bereits bestehenden Anleger (UVG-Brücke und HES-Anleger) nicht beeinträchtigt, d. h. der einen möglichst großen Abstand zu den beiden Anlegern wahrt (der Betrieb der FSRU unterliegt der Störfallverordnung), einen ausreichend großen Sicherheitsabstand zum Fahrwasser wahrt, zur schnellstmöglichen Errichtung eines FSRU-Anlegers geeignet ist und das Biotop nicht beeinträchtigt.

Die TdV hat daher einen Standort gewählt, der in etwa mittig zwischen der UVG-Brücke und den HES-Anlegern liegt. Die TdV hatte ursprünglich geplant, den Anleger außerhalb des Biotops in Richtung des Fahrwassers zu realisieren, mit der Folge einer nur marginalen Beeinträchtigung des Biotops (Variante A, vgl. Unterlage 04 Erläuterungsbericht, Kap. 4.10.3). 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, vgl. Unterlage 04 Erläuterungsbericht, Kap. 4.10.3). 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. Aufgrund der Lage des Biotops²⁰⁷ 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 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.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegen in diesem konkreten Fall die Belange Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, die Erreichbarkeit der HES-Anleger und der UVG-Brücke sowie die § 3 LNGG dargestellte besondere Dringlichkeit zur schnellstmöglichen Realisierung der LNG-Vorhaben die naturschutzfachlichen Belange des Biotopsschutzes. Dabei ist zu beachten, dass das hier betroffene Biotop ohnehin bereits durch das im letzten Jahr zugelassene LNG-Terminal Wilhelmshaven 1 ganz erheblich beeinträchtigt wird. Im wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss vom 04.10.2022 (NLWKN, Az. 6 O 5-62025-817-012) sowie in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung vom 16.12.2022

²⁰⁶ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH, Kap. 4.10.4, Abbildung 28, S. 62.

²⁰⁷ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH, Kap. 4.10.4, Abbildung 28, S. 62.

(GAA Oldenburg, Az.: 40211/1-9.1.1.1; OL 22-048-01) sind der NLWKN als Planfeststellungsbehörde sowie das Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg als immissionsschutzrechtliche Genehmigungsbehörde davon ausgegangen, dass das gesetzliche geschützte Biotop sowohl durch das Gewässerausbauvorhaben (Errichtung des Anlegers nebst Liegewanne und Zufahrt an der UVG-Brücke, Gegenstand des damaligen wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens) als auch durch die dauerhafte Lage der FSRU im Gewässer und den damit verbundenen Strömungsänderungen (Gegenstand des damaligen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens) ganz erheblich beeinträchtigt wird und dementsprechend kompensiert werden muss.

Eine sog. „Null-Variante“ bzgl. der Errichtung eines LNG-Terminals kommt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht. Nicht nur ist der Import von LNG und damit der Ausbau der LNG-Importinfrastruktur auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zwingend erforderlich, um eine Gasversorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft sicherstellen zu können. Vielmehr wiegen die gegen die Realisierung sprechenden Belange aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht derart schwer, dass von der Realisierung des Vorhabens abgesehen werden muss.

III.3.2.4.2 Umwelt- und Naturschutz

Die oben näher dargestellten naturschutzfachlichen Untersuchungen und Prüfungen haben ergeben, dass das Vorhaben mit den gesetzlichen naturschutzfachlichen Anforderungen vereinbar ist. Insbesondere ist das Vorhaben auch mit den Schutz- und Erhaltungszielen der angrenzenden FFH-Gebiete vereinbar und die Belange des Artenschutzes sind gewahrt. Für die Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angesichts des im LNKG vorgenommenen Standortentscheidung nicht vermieden werden kann (siehe oben), wird im Rahmen dieser Entscheidung eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt. Im Hinblick auf das in § 3 LNKG dargestellte überragende öffentliche Interesse an der schnellstmöglichen Realisierung der im LNKG aufgeführten Vorhaben überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse an der sicheren Gasversorgung sowie das Interesse der öffentlichen Sicherheit die Interessen des gesetzlichen Biotopschutzes. Entsprechende Einwendungen waren zurückzuweisen (s.o.). Die Befreiung ist erforderlich, da momentan noch nicht ersichtlich ist, ob eine Wiederherstellung des Biotops an einem anderen Standort in der Jade möglich ist. Aktuelle Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der Kompensationsverpflichtung aus dem Planfeststellungsverfahren zum Anleger für das 1. LNG-Terminal an der UVG-Brücke in Wilhelmshaven durchgeführt werden, deuten darauf hin, dass Flächen in der Jade vorhanden sind, die durch Kompensationsmaßnahmen zu KMFFk*-Biotopen aufgewertet werden können. Nähere Untersuchungen sind allerdings noch erforderlich.

Die von der UNB (NLWKN Geschäftsbereich 4) vorgeschlagenen Nebenbestimmungen wurden – soweit in der vorgeschlagenen Weise erforderlich – in den Bescheid übernommen.

Soweit die Nationalparkverwaltung ergänzend darauf hinweist, dass es im Sinne einer ökologischen Sedimentstrategie zu hinterfragen sei, ob die dauerhafte Unterbringung des Baggergutes auf der Klappstelle 01 zielführend ist, da hierdurch dem dynamischen Sedimentsystem

des Wattenmeeres Material entzogen werde, ist diese Sorge aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Insoweit ist auch bei einer Verbringung des Baggergutes auf die Klappstelle 01 eine grundsätzliche Störung des Sedimentsystems Wattenmeer nicht zu erwarten, da es durch die in der Nordsee vorherrschende West-Ost-Strömung zu Verdriftungen kommen und Sedimente dem System immer wieder zugeführt werden.

Soweit die UNB weiter darauf hinweist, dass Steine im Bereich des gesetzlich geschützten Biotops möglichst nicht verklappt werden, sondern vor Ort oder jedenfalls in der Jade verbleiben sollten, hat die TdV – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – plausibel dargelegt, dass der Hopperbagger aufgrund eines am Saugkopf angebrachten Gitters größere Steine ohnehin nicht aufnehmen kann und diese somit grundsätzlich vor Ort verbleiben.

Von Seiten der benachbarten Unternehmen ist im Rahmen der Beteiligung ferner auf angebliche Mängel bei Ermittlung des hydromorphologischen Wirkraums hingewiesen worden. Es sei nicht ersichtlich, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Biotop hydromorphologisch betrachtet wurden. Es fehle zudem die Simulation der erhöhten Sedimentationstendenz durch Nachlaufschleppen im Rahmen der tideabhängigen Strömungen. Es sei von einer Beeinflussung des KGS-Biotops durch Sedimentation auszugehen. Daher sei nicht eindeutig festgestellt, ob es Überlagerungen mit dem Projekt EDW FSRU Phase 1 gebe. Im Speziellen sei zu bedenken, dass das KGS-Unterwasserbiotop sowohl durch die FSRU „Höegh Esperanza“ – sprich: das bereits bestehende LNG-Terminal –, als auch durch das Vorhaben der TdV beeinträchtigt werde. Daher sei zu klären, wie die TdV an der Tragung der Kosten für die Wiederherstellung des Biotops angemessen zu beteiligen werde.

Dem ist zu entgegnen, dass die Einwenderin nur in dem Umfang zur Kostentragung herangezogen wird, in dem sie das gesetzlich geschützte Biotop beeinträchtigt. Die Verantwortlichkeiten hinsichtlich Beeinträchtigung bzw. Zerstörung des Biotops sind also klar zu trennen. Indes können etwaige Abgrenzungsschwierigkeiten ggf. durch eine konsensuale Vorgehensweise bewältigt werden. Insoweit ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geboten, dass sich beide Vorhabenträger gemeinsam mit der Bewältigung der diesbezüglichen Eingriffsfolgen beschäftigen. Auf dieser Grundlage kommt ggf. auch eine Anpassung der Verpflichtungen der Einwenderin aus dem an sie adressierten Planfeststellungsbeschluss für das bereits bestehende LNG-Terminal an der UVG-Brücke in Betracht. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Interessen der Einwenderin in ausreichendem Maß gewahrt werden können.

Insgesamt liegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde neben den zwingenden gesetzlichen Anforderungen, deren Vereinbarkeit oben geprüft worden ist, keine umwelt- und naturschutzfachlichen Belange vor, welche die überragenden öffentlichen Interessen (§ 3 LNGG), die an der Umsetzung des beantragten Vorhabens bestehen, überwinden würden.

III.3.2.4.3 UNESCO-Weltnaturerbe

Die Integrität und der Schutzstatus des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer werden durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Das UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer wur-

de unter drei Kriterien (Geologie, Ökologie und Biodiversität) anerkannt, wobei vorliegend die Kriterien Ökologie und Biodiversität von Bedeutung sind:

Ökologie: „Wo Naturkräfte walten“ – Das Wattenmeer zeigt auf weltweit einmalige Weise, wie sich Pflanzen und Tiere an die ständig wechselnde Landschaft anpassen. Zwischen Ebbe und Flut, an der Schnittstelle von Land und Meer, wo Süßwasser und Salzwasser aufeinandertreffen, leben viele ökologische Spezialisten. Geformt von den Kräften der Natur, von Wind, Sand und Gezeiten, haben sich ganz besondere Lebensgemeinschaften gebildet. Naturvorgänge können sich hier noch weitgehend unbeeinflusst vom Menschen entfalten.

Biodiversität: „Vielfalt des Lebens“ - Das Wattenmeer bietet viele verschiedene Lebensräume und damit ein Zuhause für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, die andernorts selten sind. Rund 10.000 Arten von einzelligen Organismen, Pilzen, Pflanzen und Tieren wie Würmer und Muscheln, Fische, Vögel und Säugetiere leben hier. Das Wattenmeer ist ein Hotspot der biologischen Vielfalt. Jedes Jahr legen rund 10 bis 12 Millionen Vögel auf ihrer Durchreise von den Brutgebieten in Sibirien, Skandinavien oder Kanada zu ihren Überwinterungsgebieten in Westeuropa und Afrika oder zurück eine kurze oder längere Rast im Wattenmeer ein. Das Wattenmeer hat damit zentrale Bedeutung für den Erhalt der weltweiten Artenvielfalt.²⁰⁸

In den Kapiteln zum gesetzlichen Biotopschutz, zum Artenschutz sowie zur Natura-2000-Verträglichkeit wurde ausführlich dargestellt, dass das Vorhaben mit den gesetzlichen naturschutzrechtlichen Vorgaben vereinbar ist. Die Kriterien Ökologie und Biodiversität des UNESCO-Weltnaturerbes werden in den genannten naturschutzrechtlichen Prüfungen intensiv berücksichtigt. Der Erhalt der ökologischen Integrität ist Sinn- und Zweck der Prüfung des Biotopschutzes nach § 30 BNatSchG. Der Schutz der Biodiversität wird vor allem durch die FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie die besondere spezielle Artenschutzprüfung gewährleistet. Das Schutzregime stimmt insoweit mit den im Einzelfall anwendbaren Kriterien der UNESCO überein.

III.3.2.4.4 Klimaschutz

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die Planfeststellungsbehörde seit dem Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) bei ihrer Abwägungsentscheidung nach Art. 20a GG i. V. m. § 13 Abs. 1 S. 1 KSG die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit berücksichtigen.²⁰⁹ Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des KSG ergeben.²¹⁰ § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebotes zu verstehen: ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten.²¹¹

²⁰⁸ Bericht der Landesregierung Schleswig-Holstein, UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer, Drs. 17/228.

²⁰⁹ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

²¹⁰ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

²¹¹ BVerwG, Urt. v. 04.05.2022, Az.: 9 A 7.21.

Nach diesen Maßstäben ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde von Folgendem auszugehen:

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima können sowohl durch den Bau, als auch durch den nachfolgenden Betrieb des Anlegers verursacht werden. Insofern ist zu beachten, dass die Zulassung des Gesamtvorhabens mehrere Zulassungsverfahren erfordert. Im vorliegenden wasserrechtlichen Verfahren geht es nur um die Errichtung der wasserseitigen Infrastruktur, d. h. die Errichtung und den Betrieb des Schiffsanlegers sowie der Liegewanne einschließlich Zufahrtsbereich und Wendebecken und sonstige wasserseitige Bauarbeiten. Weder der Transport des LNG, noch der Betrieb der FSRU sind Gegenstand dieses Verfahrens.

Der durch die TdV vorgelegte Bericht zu den Klimaauswirkungen des Vorhabens²¹² gelangt in nachvollziehbarer Weise zu der Einschätzung, dass die für das Gesamtvorhaben notwendigen Installationsarbeiten zu CO₂-Emissionen i. H. v. einmalig 6.563 t führen werden, wovon 3.154 t auf die Herstellung der Liegewanne und 1.249 t auf die Installation des Anlegers entfallen.²¹³ Ausweislich des Berichts habe das Vorhaben insgesamt einen mäßig negativen Einfluss auf das Klima.²¹⁴ Der Ausstoß an Treibhausgasen sei insgesamt als gering zu bewerten und im Vergleich zum Gesamt-Treibhausgasausstoß nicht nennenswert; der vorhabenbedingte Anteil am Klimawandel sei nicht messbar.²¹⁵ Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Einschätzung nachvollziehbar und plausibel.

Daneben sind CO₂-relevante Auswirkungen durch die beabsichtigte Flächeninanspruchnahme zu erwarten. Der Bericht zu den Klimaauswirkungen legt nachvollziehbar dar, dass es durch das Setzen der insgesamt zehn Dalben zu einer dauerhaften Inanspruchnahme von ca. 160 m² Meeresboden kommen werde, dieser Verbrauch einer in Relation zur weltweiten Ozeanbedeckung unerheblich kleinen Fläche jedoch keinen nennenswerten Einfluss auf den CO₂-Haushalt habe.²¹⁶ Dies entspricht den Erfahrungswerten der Planfeststellungsbehörde aus der Zulassung des LNG-Terminals an der UVG-Brücke in Wilhelmshaven²¹⁷, das in seinen Auswirkungen mit dem hier zu bewertenden Vorhaben zu vergleichen ist.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird sich – wie schon bei der Errichtung des Anlegers an der UVG-Brücke – auch der Wasserflächenverlust durch die Errichtung des Schiffsanlegers lediglich punktuell auswirken und äußerst geringe negative Effekte auf das Mikro- und Mesoklima haben. Auch eine nennenswerte Beeinträchtigung der Funktion des Meeres als CO₂-Senke ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hierdurch nicht zu erwarten.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass die FSRU, für die der Anleger errichtet wird, nach aktuellem Stand lediglich für fünf Jahre am Standort betrieben werden soll. Es ist beabsichtigt, dass der hier gegenständliche Inselanleger Bestandteil eines neuen Anlegers wird, der im Rahmen des geplanten Energieparks Wilhelmshaven für den Import von grünem Wasserstoff dienen soll und für den NPorts erste Planungen aufgenommen hat (Anleger für verflüssigte Gase Wilhelmshaven). Wasserstoff wird nach gegenwärtigem Kenntnisstand ein wichtiger

²¹² Unterlage 20.02: Klimaauswirkungen des Vorhabens.

²¹³ Unterlage 20.02: Klimaauswirkungen des Vorhabens, Tabelle 2 „Übersicht über die Immissionen beim Bauprozess des FSRU“, S. 8.

²¹⁴ Unterlage 20.02: Klimaauswirkungen des Vorhabens, S. 12.

²¹⁵ Unterlage 20.02: Klimaauswirkungen des Vorhabens, S. 11.

²¹⁶ Unterlage 20.02: Klimaauswirkungen des Vorhabens, S. 10.

²¹⁷ Trägerin des Vorhabens: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts).

Baustein der angestrebten Klimaneutralität sein. Auch dieser Umstand kann bei der Bewertung der CO₂-relevanten Auswirkungen eines Vorhabens berücksichtigt werden.²¹⁸

Betrachtet man isoliert das Gewässerausbauvorhaben, ist der nachteilige Beitrag, der durch das Vorhaben voraussichtlich verursacht wird, bezogen auf die globale Gesamtbelastung äußerst gering. Diesen geringen Belastungen sind wiederum die besonders dringlichen Interessen der Bundesrepublik Deutschland an einer sicheren Gasversorgung gegenüberzustellen. Das in § 3 LNGG vom Gesetzgeber formulierte besondere Interesse an einer sicheren Gasversorgung überwiegt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die negativen Klimaauswirkungen, die mit dem Vorhaben verbunden sind. Der Gesetzgeber hat durch § 3 LNGG die besondere Dringlichkeit des hiesigen Vorhabens explizit festgestellt (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 LNGG). Nach der Begründung zu § 3 LNGG geht das in der Regelung normierte überragende öffentliche Interesse mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen ein. Die in der Anlage genannten Vorhaben sind im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich.²¹⁹

Soweit gefordert wird, bei den Klimaauswirkungen des Vorhabens mögliche Transportleckagen, die bei der Verschiffung des LNG am Produktionsstandort auftreten könnten, sowie mögliche Boil-Off-Verluste während des Transports zu berücksichtigen, ist dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu entgegnen, dass weder der Transport des LNG noch der Betrieb der FSRU Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind (siehe oben).

III.3.2.4.5 Belange der Fischerei

Interessenvertreter der Fischerei haben vorgetragen, dass der Bereich des geplanten Terminals einer regelmäßigen fischereilichen Nutzung unterliege. Nördlich befänden sich Saatmuschelkollektoren und auf der gegenüberliegenden Seite der Jade Kulturflächen der Muschelfischerei. Der betroffene Bereich werde zudem zur Krabbenfischerei genutzt. Belange der Fischerei seien bei Baumaßnahmen im Küstenmeer zu berücksichtigen. Daher fehle eine Betrachtung der Auswirkungen auf die fischereilichen Nutzungen. Die Interessenvertreter verlangen zudem, dass sich die Sperrzonen während der Bauarbeiten auf das unbedingt notwendige Maß beschränken.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die Möglichkeiten der gemischten Küstenfischerei durch das Vorhaben nicht wesentlich eingeschränkt. Sie kann im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten in der Bundeswasserstrasse weiter ausgeübt werden. Im Vorhabengebiet findet auch bisher schon Schiffsverkehr statt. Insofern ändert die Umsetzung des geplanten Vorhabens nichts an den Nutzungsmöglichkeiten für die gemischte Küstenfischerei, insbesondere die Krabbenfischerei. Im Hinblick auf die geltend gemachte Betroffenheit der Muschelfischerbetriebe haben die Interessenvertreter der Muschelfischer wie folgt dezidiert vorgetragen:

Im Nahbereich des Bauvorhabens seien zwei Saatmuschelanlagen (SMA) vorhanden. Die SMA 1 und SMA 2 lägen nördlich auf der Westseite der Fahrrinne. Auf der Ostseite der Fahrrinne seien zahlreiche Bodenkulturen vorhanden. Für die SMA lägen längerfristige Genehmi-

²¹⁸ Vgl. BVerwG, Beschl. v. 22.06.2023, Az. 7 VR 3.23, Rn. 48.

²¹⁹ Vgl. BT-Drs. 20/1742, S. 18.

gungen des Staatlichen Fischereiamtes vor und Verlängerungen seien stets in Aussicht gestellt worden. Durch die Baumaßnahme, insbesondere durch die Baggerungen im Liegewannen- und Zufahrtsbereich seien erhebliche Auswirkungen auf die Muschelkulturen zu erwarten. Durch die Baggerungen werde Sediment in die Wassersäule gebracht (sowohl im Baggerbereich als auch auf der Klappstelle) und es würden sich die Strömungsbedingungen durch die vorgesehene großflächige Vertiefung im Nahbereich des Fahrwassers ändern. Insgesamt führe dies zu einer erhöhten Wassertrübung und zu negativen Folgen für die Miesmuscheln. Durch die erhöhte Wassertrübung werde die Planktonproduktion reduziert, es komme zu einer geringeren Larvenansiedlung und die Muscheln müssten eine höhere Filtrationsleistung erbringen, wodurch das Wachstum der Muscheln beeinträchtigt werden würde. Außerdem sei ein Abdriften der Bodenlebewesen bei Sturm durch eine höhere Schlickschicht (Pseudofaeces) unter den Muscheln zu erwarten. Die hydrologischen und morphologischen Prognosen der Antragstellerin gingen zwar davon aus, dass sich der Wirkungsbereich der Baumaßnahmen nur auf den unmittelbaren Nahbereich beschränke, allerdings zeigten Erfahrungswerte aus vorangegangenen Baumaßnahmen, insbesondere dem Bau des Jade-WeserPorts, nach Ansicht der Muschelfischer, dass auch weiträumigere Veränderungen nicht ausgeschlossen werden könnten. Die in den Prognosen getroffenen Aussagen zum Wirkungsbereich seien vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar. Der von der Antragstellerin prognostizierte morphologische Wirkungsbereich weise außerdem eine hohe Diskrepanz zum morphologischen Wirkungsbereich des 1. LNG-Terminals in Wilhelmshaven auf. Im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zum Anleger des 1. LNG-Terminals in Wilhelmshaven hätten die damaligen Gutachten einen weitaus größeren Wirkungsbereich prognostiziert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind im Ergebnis keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die SMA der Muschelfischer zu erwarten. Der von der TdV vorgelegte Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen²²⁰ (Unterlage 21.02) kommt zu der Schlussfolgerung, dass die Form der Sedimentfahnen mit der Form der Gezeitenellipsen in der Jade-mündung übereinstimmt, d. h. in der Nähe des Baggerbereichs des Zufahrtsbereichs länglich verläuft²²¹. Zwar ist es richtig, dass beim Planfeststellungsverfahren zum Anleger des 1. LNG-Terminals in Wilhelmshaven ein größerer morphologischer Wirkraum angenommen wurde, allerdings beruht dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde u.a. auch darauf, dass der Anleger für das 1. LNG an der bereits bestehenden UVG-Brücke errichtet wurde und aufgrund dieser im Vergleich zum beantragten Vorhaben unterschiedlichen Baustruktur die Wirkräume nicht unmittelbar vergleichen lassen. Darüber hinaus ist die Planfeststellungsbehörde auch im Planfeststellungsbeschluss zum 1. LNG-Terminal zu dem Ergebnis gelangt, dass sich die unmittelbaren Auswirkungen stromauf- und stromab des Anlegerbauwerks bewegen und die Muschelflächen von den Auswirkungen nicht betroffen sind (Planfeststellungsbeschluss des NLWKN vom 04.10.2022, Az.: D 6 O 5 – 62025-817-012S. 126). Vorliegend befinden sich die Muschelflächen in einer noch größeren Entfernung zum Vorhaben als beim 1. LNG-Terminal, so dass auch vor diesem Hintergrund nicht von einer Betroffenheit der Muschelflächen auszugehen ist.

Die Interessenvertreter der Muschelfischer weisen ferner auf eine zeitliche Kollision zwischen der Saatmuschelkollektorernte, die voraussichtlich Mitte/Ende Oktober stattfindet, und

²²⁰ Unterlage 21.02: Wilhelmshaven FSRU: Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen.

²²¹ Unterlage 21.02: Wilhelmshaven FSRU: Bericht über die Ausbreitung von Sedimentfahnen, Kap. 4, S. 33.

der Maßnahmenausführung hin und bittet um eine direkte zeitliche Abstimmung. Ein Maßnahmenbeginn dürfe zudem nur erfolgen, wenn ein umfassendes Monitoringverfahren vor, während und nach den Baumaßnahmen auch auf den nahegelegenen Kulturlflächen erfolgt. Diesem Bedürfnis der Muschelfischereibetriebe nach Abstimmung wird durch die Nebenbestimmung 1.2 Rechnung getragen. In Bezug auf ein Monitoring der Muschelkulturlflächen ist auf die vorstehenden Erwägungen zum Fehlen einer Betroffenheit der Flächen zu verweisen.

Unter erneutem Verweis auf angenommene Auswirkungen der Sedimentfahnen auf die SMA 1 und 2 wird zudem gefordert, die Baggerarbeiten bei Flutstrom durchzuführen. Auch diesbezüglich ist auf die vorstehenden Erwägungen zu verweisen, nach denen nicht von einer Betroffenheit der Muschelflächen auszugehen ist. Eine Beschränkung der Baggerarbeiten auf Flutstromzeiten ist daher nicht angezeigt.

Auch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen trägt vor, dass Änderungen des Strömungsregimes im Umfeld der Saatmuschelkollektoren Auswirkungen auf deren Produktivität haben könnten, da die Muschellarven als Bestandteil des Planktons passiv in den Bereich der Kollektoren transportiert werden müssten. Später seien die Muscheln darauf angewiesen, Plankton als Nahrung aus dem Meerwasser zu filtern. Eine Erhöhung der Sedimentfracht führe zu einer Verringerung der Planktonproduktion sowie zu Stress und Konditionsverlust der Muscheln. Auf den Kulturlflächen reichere sich das Feinsediment unter den Muscheln an, was zu einer Destabilisierung der Muschelbänke führe. In Bezug auf dieses Vorbringen der Landwirtschaftskammer ist auf die vorstehenden Erwägungen zum Fehlen einer Betroffenheit der Muschelflächen zu verweisen.

Soweit gefordert worden ist, die Baggerarbeiten zur Reduktion möglicher Beeinträchtigungen der Fischerei in den Winter zu verlegen, ist dem zu entgegenen, dass gemäß § 3 LNGG zur Gewährleistung einer sichereren Gasversorgung der Gesetzgeber die schnellstmögliche Realisierung der LNG-Vorhaben verlangt, so dass dieser Forderung nicht vollumfänglich nachgekommen werden konnte.

III.3.2.4.6 Belange der Schifffahrt

Die beantragten Maßnahmen sind bei Beachtung der vom WSA mit E-Mail vom 23.10.2023 geforderten Nebenbestimmungen (III.7 dieses Bescheides) mit den Belangen der Schifffahrt vereinbar.

Bereits mit Schreiben vom 18.08.2023 teilte das WSA im Rahmen der Beteiligung zur Zulassung des ersten vorzeitigen Beginns mit, dass es das Vorhaben grundsätzlich für genehmigungsfähig halte.

Soweit gefordert wird, ein Begegnungs- und Überholverbot für Großschiffe, insbesondere Flüssiggastanker, einzuführen, ist dem zu entgegenen, dass die Planfeststellungsbehörde nicht die zuständige Behörde zur Aufstellung von Befahrensregelungen in der Jade ist. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Forderung an das WSA Weser-Jade-Nordsee, Standort Wilhelmshaven weitergeleitet, welches sich am 08.11.2023 zur Forderung wie folgt geäußert hat:

„Die Bundeswasserstraßenverwaltung, hier das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee (WSA), betreibt und unterhält das Jade-Fahrwasser. Das Fahrwasser der Jade wurde 1973 ("18,5m Ausbau") für Großtanker mit einer Tragfähigkeit von bis zu 250.000tdw ausgebaut. Das Jade-Fahrwasser ist also für deutlich größere Tanker als die aktuell größten Flüssiggastanker (Q-Max-Klasse = 125.000tdw) gebaut worden. Das Fahrwasser der Jade war und ist in Bezug auf das Verkehrsaufkommen - z.B. im Vergleich zur Elbe - bei weitem nicht ausgelastet. Die Gefahr von Kollisionen mit Beschädigungen von Ladungstanks ist auf der Jade sehr gering, da sich besagte Verkehre nicht mit kreuzenden Kursen begegnen können. Zusätzlich gilt eine Abstandsregel von einer nautischen Meile für folgende und vorausfahrende Fahrzeuge im Fahrwasser.

Die derzeit gültigen Begegnungs- und Überholverbote werden durch das WSA, in Zusammenarbeit mit u.a. der Generaldirektion und den Jadelotsen regelmäßig auf ihre Zweckmäßigkeit überprüft und ggf. aktualisiert. Auf der Jade verkehren nur Tanker mit einer Doppelhülle. Gastanker sind so konstruiert, dass bei Kollisionen die "Eindringtiefe" in den Rumpf minimal bleibt und somit die Ladetanks vor Beschädigungen weitestgehend geschützt sind.

Die Einrichtung von Sperrzonen für den Bereich der Gefahrgutumschlaganlagen/ Terminals ist erforderlich und wird entsprechend von der Niedersächsischen Hafenbehörde und dem WSA umgesetzt und überwacht (Hafenbereiche und Tankerschutzzonen). Diese Sperrbereiche werden per "Bekanntmachungen für Seefahrer" durch das WSA bekannt gemacht. Der für die - für die Häfen vorgeschriebene - Ver- und Entsorgung von Schiffen erforderliche Verkehr, ebenso wie der für die notwendigen Personentransporte (z.B. Rettungskräfte, Besatzungstausch, Festmacher, Servicekräfte, Landgänger, Behördenvertreter etc.) zwischen dem zu errichtenden Terminal und der Küste, findet unter Kontrolle der Niedersächsischen Hafenbehörde und dem WSA - in Analogie zum Terminal der HES (Inselanleger) – statt. Die Verkehre von und zum Anleger 2/3 der HES verlaufen in einem festgelegten Zufahrtsbereich (Planfeststellungsbeschluss WSDNW vom 30.12.1975 (Berichtigung)) und werden ebenfalls von der Verkehrszentrale des WSA und der zuständigen Hafenbehörde überwacht. Des Weiteren sind diese Verkehre lotspflichtig. Im Hinblick auf die Errichtung weiterer Umschlaganlagen im Bereich liegen mir keine Anträge vor.

Bezüglich der ersten LNG-Umschlaganlage (modifizierter Anleger 1 der Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG)) ist festzustellen, dass die dort möglicherweise und inzwischen tatsächlich generierten Verkehre - seit Errichtung der UVG (1979) - stets in die Betrachtung der Verkehre auf der Jade einbezogen wurden.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung des WSA Weser-Jade-Nordsee an.

III.3.2.4.7 Belange der Sicherheit und Ordnung in Häfen

Seitens der Hafenbehörde bestehen keine Bedenken im Hinblick auf die Zulassung der Gewässerausbaumaßnahmen. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen Belange der Sicherheit und Ordnung in Häfen dem beantragten Vorhaben nicht entgegen. Aus den vorgelegten nautischen Gutachten geht hervor, dass die benachbarten Hafenanlagen gefahrlos vom Schiffsverkehr angesteuert werden können.

III.3.2.4.8 Belange der Wasserwirtschaft

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung nach § 6 WHG sowie der Konkretisierungen des Bewirtschaftungsauftrages für Küstengewässer (§§ 27 bis 31, 44 WHG) hat die zuständige Behörde unter Beachtung der allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätze der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit die öffentlichen Belange wasserwirtschaftlicher Art gegen die Interessen der TdV abzuwägen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine wasserrechtlichen Belange ersichtlich, die für sich oder im Zusammenhang mit anderen Belangen geeignet sind, das in § 3 LNGG herausgestellte herausragende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens zu überwinden. Zusammenfassend ist das Interesse der TdV mit den wasserwirtschaftlichen Interessen der Allgemeinheit vereinbar, so dass die wasserrechtliche Zulassung im Einklang mit dem Bewirtschaftungsermessen steht und deshalb erteilt werden konnte. Nach alledem ist die Erteilung dieser Zulassung nach Ausübung des Bewirtschaftungsermessens auch verhältnismäßig.

Im Hinblick auf die beantragte Verklappung des Baggergutes auf die Klappstelle 01 ist u.a. von Seiten der Interessenvertreter der Fischerei sowie von benachbarten Hafenbetreibern vorgetragen worden, dass die Klappstelle 01 bereits jetzt ihre Aufnahmekapazitätsgrenzen erreicht habe. Die von der TdV beantragte Verklappung ihres Baggergutes werde daher äußerst kritisch gesehen. Es sei zu überlegen, ob das Baggergut nicht an Land sinnvoller verwendet werden könne, z.B. im Rahmen von Strandaufspülungen oder als Material für Baumaßnahmen. Falls keine Verbringung an Land, sondern ein Einbringen des Baggergutes auf der Klappstelle erfolge, müsse jedenfalls gewährleistet werden, dass keine Steine mit einem Durchmesser von mehr als 30 cm auf die Klappstelle verbracht werden würden, da dies eine Gefahr für die Fischernetze darstelle. Auch die Interessenvertreter der Muschelfischer regen an, für die Unterbringung des Baggergutes der Unterhaltsbaggerungen die Verbringung auch an Land (Deichbaumaßnahmen, Strandaufspülungen, Aufspülung weiterer Hafenanlagen) zu berücksichtigen und bevorzugt vorzunehmen, da die Auswirkungen neu auszuweisender Klappstellen für die Muschelwirtschaft im Jadebereich nicht absehbar seien. Schließlich wird seitens der unteren Naturschutzbehörde befürwortet, die ggf. bewachsenen Steine auch aus naturschutzrechtlichen Gründen in der Jade zu belassen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Wunsch nach Verwendung des Baggergutes an Land nachvollziehbar, allerdings in diesem Vorhaben aufgrund der Eilbedürftigkeit der Realisierung des Vorhabens (§ 3 LNGG) nicht umsetzbar. Die TdV hat bei der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich das Einbringen des Baggergutes auf der Klappstelle 01 beantragt. Dieser Antrag ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde – wie oben bereits dargestellt wurde – mit den rechtlichen Vorgaben vereinbar. Auch das WSA Weser-Jade-Nordsee als Betreiberin der Klappstelle 01 hat der Planfeststellungsbehörde in seiner Stellungnahme vom 18.08.2023 mitgeteilt, dass das Baggergut voraussichtlich bis Ende 2025 auf die Klappstelle 01 verbracht werden könne und dies einer weiteren Nutzung der Klappstelle durch andere Dritte nicht entgegenstehe. Die TdV hat im Rahmen ihrer Erwiderung nachvollziehbar vorgetragen, dass eine Verbringung an Land schon deswegen nicht möglich sei, da die gecharterten Baggerschiffe technisch nicht dazu in der Lage wären, das Material an Land zu bringen. Im Übrigen seien für das Lagern des Baggergutes an Land weitere Genehmigungen erforderlich, die aufgrund der Eilbedürftigkeit nicht kurzfristig eingeholt werden könnten.

Im Hinblick auf die Sorge, dass Steine mit einem größeren Durchmesser die Fischerei beeinträchtigen könnten, hat die TdV nachvollziehbar erwidert, dass der Schleppkopf des Saugbaggers mit einem Gitter versehen werde, welches das Ansaugen größerer Steine verhindere. Größere Steine verblieben somit grundsätzlich im Gewässer und würden erst dann entfernt werden, wenn dies zur Herstellung der erforderlichen Tiefe notwendig sei. Sofern dies tatsächlich erforderlich werden würde, würde der Ablagerungsort nach Rücksprache mit den zuständigen Behörden klar umgrenzt werden, um die Fischerei und Schifffahrt nicht zu behindern.

III.3.2.4.9 Belange des Küstenschutzes

Der III. Oldenburgische Deichband als Träger der Deicherhaltung hat mit seiner Stellungnahme vom 26.09.2023 keine Bedenken gegen das wasserrechtlich beantragte Vorhaben erhoben. Seitens der unteren Deichbehörden des Landkreises Wesermarsch, des Landkreises Friesland sowie der Stadt Wilhelmshaven wurden keine diesbezüglichen Stellungnahmen abgegeben. Demzufolge ist nicht ersichtlich, dass Belange des Küstenschutzes von dem wasserseitig geplanten Vorhaben unmittelbar betroffen sind.

III.3.2.4.10 Belange benachbarter Jadeanlieger

Von Seiten der Unternehmen, die in unmittelbarer Nachbarschaft eigene Anlagen unterhalten, ist insbesondere mitgeteilt worden, dass durch das beantragte Vorhaben sich die Betriebs- und Unterhaltssituation ihrer Anlagen nicht verschlechtern dürfe. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist nicht davon auszugehen, dass es vorhabenbedingt zu Verschlechterungen der Betriebs- und Unterhaltungssituation bei den benachbarten Jadeanliegern kommen wird.

Insbesondere eine Einwenderin hat in ihrer Einwendung vom 11.10.2023 erneut vorgetragen, dass sie mit einer möglichen Beeinträchtigung zweier Zufahrtskorridore zu ihren Anlagen nicht einverstanden sei. Durch das Vorhaben der TdV werde zum einen ein im Jahr 1979 planfestgestellter Zufahrtskorridor blockiert. Zum anderen sei auch in Bezug auf einen zweiten, etwas nördlich davon gelegenen Zufahrtskorridor, für den die Einwenderin am 28.06.2023 einen Antrag auf strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung gestellt habe, mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Eine Genehmigung dieses zweiten künftigen Zufahrtskorridors sei der Einwenderin durch die zuständige Behörde in Aussicht gestellt worden. Es sei nicht erkennbar, welche Konsequenzen das Vorhaben der TdV für diesen zweiten künftigen Zufahrtskorridor zu den Anlegern der Einwenderin habe.

Die TdV hat im Erläuterungsbericht ihres Antrages unter Kap. 4.2.3 (S. 27 f.) ausgeführt, dass für die Einwenderin ursprünglich bereits im Jahr 1975 im Rahmen der Errichtung der Anlegerstruktur der Einwenderin Zufahrtskorridore planfestgestellt worden seien (Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrdirektion Aurich, Az. W3A/W6-21-6929/75-3a vom 30.12.1975, ausgestellt auf die Rechtsvorgängerin der Einwenderin). Im Jahr 1979 habe die Rechtsvorgängerin der Einwenderin die Änderung des Zufahrtsbereiches zu ihrem

Anleger 2/3 (Küstenanleger) beantragt, welche durch Beschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich vom 04.12.1979 (Az. A4/A5/T1/T2/T3/T5 – 4047/79 – A40-1) planfestgestellt worden sei. Die 1975 planfestgestellte Zufahrt der Einwenderin verlaufe nördlich zur geplanten Position des neuen Anlegers der TdV. Die Zufahrt sei wegen Versandungen kurz nach Inbetriebnahme nicht mehr genutzt und daher 1979 auf Wunsch der Rechtsvorgängerin der Einwenderin Richtung Süden verlegt worden. Die Auswertung von Schiffsdaten der Jahre 2021 und 2022 zeige, dass aber auch der 1979 planfestgestellte Zufahrtskorridor nicht mehr genutzt werde. Stattdessen verlaufe der Schiffsverkehr zum Küstenanleger der Einwenderin mittlerweile wieder nördlich zur geplanten Position des neuen Anlegers der TdV. Durch das Vorhaben der TdV müsse dieser gegenwärtig durch die Einwenderin tatsächlich genutzte Zufahrtskorridor geringfügig Richtung Westen verschoben werden, um die notwendigen Sicherheitsabstände einzuhalten. Die Verlegung sei ohne bauliche Maßnahmen möglich, denn es sei ausreichend Tiefgang für die Schiffe zum Küstenanleger der Einwenderin vorhanden. Durch den Neubau des Anlegers der TdV gebe es keine Einschränkung in der Zufahrt zum Küstenanleger. In Bezug auf die Anleger der Einwenderin führt die TdV im Erläuterungsbericht ihres Antrages²²² unter Kap. 4.13.4 unter Verweis auf das nautische Gutachten der Firma Nautitec²²³ weiter aus: Die Verlegung der Zufahrt zu den Anlegern sei problemlos machbar. Der zurzeit benutzte Zufahrtskorridor zu den Anlegern verschiebe sich in Richtung des Vynova-Anlegers. Die Durchfahrt sei in der geplanten Konfiguration unter Beachtung der jeweiligen Sicherheitszonen jederzeit möglich.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist eine Beeinträchtigung des bestehenden Betriebs der Einwenderin durch das beantragte Vorhaben weiterhin nicht zu erwarten. Die TdV hat im Rahmen der Antragstellung das nautische Gutachten²²⁴ der Firma Nautitec vorgelegt. Nach dem Ergebnis der nautischen Simulationen, an denen auch das WSA Weser-Jade-Nordsee teilgenommen hat, wird die Erreichbarkeit des Inselanlegers der Einwenderin durch das Vorhaben der TdV nicht beeinträchtigt. Die Erreichbarkeit des Küstenanlegers der Einwenderin sei auch bei Realisierung des Vorhabens der TdV gegeben, allerdings müsste der aktuell benutzte Zufahrtskorridor zum Anleger geringfügig Richtung Westen verschoben werden²²⁵.

Da die Erreichbarkeit der beiden Anleger der Einwenderin im Rahmen des bestehenden Betriebs nach dem Ergebnis des nautischen Gutachtens gegeben ist, wird die gegenwärtige Nutzung des Betriebs der Einwenderin durch das beantragte Vorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht beeinträchtigt. Dabei schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem Vortrag der TdV an, dass die Einwenderin aktuell nicht die im Jahr 1979 planfestgestellte Zufahrt, sondern in etwa die ursprüngliche – nunmehr aufgrund des Änderungsbeschlusses von 1979 – nicht mehr planfestgestellte Zufahrt aus dem Jahr 1975 nutzt. Das WSA Weser-Jade-Nordsee, Standort Wilhelmshaven, hat dies gegenüber Planfeststellungsbehörde ausdrücklich bestätigt. Außerdem zeigt das Vorhandensein des Seezeichens (Kardinalzeichen) im Zufahrtsbereich, dass die 1979 planfestgestellte Zufahrt schon seit längerer Zeit nicht mehr genutzt wird. Weiterhin teilt die Einwenderin in dem als Anlage 5 zur Stellungnahme vom 11.07.2023 beigefügten Antrag auf Erteilung einer strom- und schifffahrtspolizei-

²²² Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH, Kap. 4.13.4, S. 109 ff.

²²³ Unterlage 14.04: LNG FSRU Import Terminal Wilhelmshaven, Abschluss Bericht (Version 2.0).

²²⁴ Unterlage 14.04: LNG FSRU Import Terminal Wilhelmshaven, Abschluss Bericht (Version 2.0).

²²⁵ Unterlage 14.04: LNG FSRU Import Terminal Wilhelmshaven, Abschluss Bericht (Version 2.0), Kap. 4.7.1.

lichen Genehmigung beim WSA Weser-Jade-Nordsee für eine neue Zufahrt selbst mit, dass diese Zufahrt faktisch bereits genutzt werde, da sie gegenüber der im Jahr 1979 genehmigten Zufahrt aus nautischer und betrieblicher Sicht vorteilhaft sei. Sofern die Einwenderin vorträgt, dass sie beabsichtige, die 1979 planfestgestellte Zufahrt wieder zu nutzen, bedarf es hierfür aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eines vorherigen Antrags auf Gewässerausbau, da die Zufahrt bereits seit sehr langer Zeit nicht mehr genutzt worden ist. Soll der frühere Zustand eines Gewässers wiederhergestellt werden, bedarf es nur dann keines erneuten Gewässerausbauverfahrens, wenn ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen den Veränderungen und der Wiederherstellung des früheren Zustandes besteht.²²⁶ Ein solcher enger zeitlicher Zusammenhang ist hier aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Im Übrigen hat das zuständige WSA der Planfeststellungsbehörde auf telefonische Nachfrage mitgeteilt, dass es nicht beabsichtige, der Einwenderin eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung für die im Jahr 1979 planfestgestellte Zufahrt zu erteilen.

Die im nautischen Gutachten empfohlene Verschiebung der faktischen Zufahrt zum Küstenanleger der Einwenderin ist nach den nachvollziehbaren Ausführungen der TdV im Erläuterungsbericht²²⁷ ohne bauliche Maßnahmen möglich, da bereits ausreichend Wassertiefe vorhanden sei. Der Einwand, dass sich der Unterhaltungsaufwand erhöhe, vermag vor diesem Hintergrund nicht zu überzeugen. Der Küstenanleger wird generell von Schiffen mit geringem Tiefgang angesteuert, so dass in diesem Bereich aufgrund der vorhandenen Wassertiefen in der Jade grundsätzlich wenig unterhalten werden muss. Außerdem hat die Einwenderin in ihrem Antrag auf Erteilung einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung beim WSA (Anlage 5 der Stellungnahme vom 11.07.2023) selbst mitgeteilt, dass die bereits faktisch genutzte Zufahrt gegenüber der 1979 planfestgestellten Zufahrt weniger unterhaltungsintensiv wäre.

Geltend gemachte Entschädigungsansprüche vermag die Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund nicht anzuerkennen. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG können Entschädigungen nur für den Fall gewährt werden, wenn entgegenstehende Rechtspositionen durch das Vorhaben betroffen werden, die nicht im Rahmen der Abwägung überwunden werden können. Wie bereits oben dargelegt, liegt für die aktuell von der Einwenderin genutzte Zufahrt kein gültiger Planfeststellungsbeschluss vor. Die Einwenderin ist auch nicht Eigentümerin der Zufahrten. Außerdem gibt es – wie oben ausgeführt – aktuell keine Anhaltspunkte dafür, dass sich der Unterhaltungsaufwand für die Einwenderin erhöhen wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Jade um ein sehr dynamisches System handelt, d. h. Schwankungen im Hinblick auf die Menge der Sedimentation treten in der Jade auch natürlich auf, ohne dass stets eine konkrete Ursache für die Schwankungen der Sedimentfracht gefunden werden kann. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde in Nebenbestimmung Nr. 2.9 b) der TdV eine Beweissicherung auferlegt, welche auch die Zufahrtbereiche der Einwenderin erfasst. Für zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorhersehbare nachteilige Auswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde unter I.3.2. Ziffer 2 einen Entscheidungsvorbehalt aufgenommen.

²²⁶ BVerwG, NVwZ-RR 2001, 88.

²²⁷ Unterlage 04: Erläuterungsbericht FSRU Wilhelmshaven GmbH, Kap. 4.2.3, S. 28.

Im Übrigen eröffnet § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nach der Rechtsprechung keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst²²⁸. Auszugleichen sind nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden²²⁹. Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind²³⁰. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten²³¹. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören. Selbst ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirkt²³².

Sofern die Einwenderin die Beeinträchtigungen von rechtlich nicht geschützten Belangen geltend macht, sind diese aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aufgrund des in § 3 LNGG formulierten überragenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens hinzunehmen.

Soweit die Einwenderin die Genehmigungsfähigkeit der Gesamtmaßnahme anzweifelt und vorträgt, die geplante Anbindungsleitung – sprich: das Transfersystem – von der FSRU zur Pipeline an Land, die Gegenstand des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist, sei nicht genehmigungsfähig, ist dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu entgegnen, dass das GAA Oldenburg in seiner Stellungnahme vom 05.07.2023 mitgeteilt hat, dass von einer Genehmigungsfähigkeit des Betriebs der FSRU ausgegangen werden könne. In seiner Stellungnahme vom 11.10.2023 hat das GAA diese Aussage bestätigt. Insofern ist nach der Prognose der Planfeststellungsbehörde davon auszugehen, dass der Gesamtmaßnahme keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen und insbesondere die Anbindungsleitung genehmigungsfähig ist.

III.3.2.4.11 Belange der Nachbarkommunen

Die Stadt Wilhelmshaven und der Landkreis Friesland haben in ihren Stellungnahmen vom 11.07.2023 bzw. vom 12.07.2023 mitgeteilt, dass aus ihrer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestehen. Die Gemeinde Wangerland hat in ihrer Stellungnahme vom 07.07.2023 mitgeteilt, dass sich das Vorhaben negativ auf den Tourismus auswirken könne, der für die Gemeinde Wangerland von großer Bedeutung sei. Das Vorhaben werde an der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ realisiert. Dieser Bereich werde im Zeitraum April bis September häufig von Touristen genutzt, aber auch Einwohner benötigten diese

²²⁸ BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11, Rn. 73.

²²⁹ BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11, Rn. 73.

²³⁰ BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11, Rn. 74.

²³¹ BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11, Rn. 74.

²³² BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012, Az.: 7 A 11/11, Rn. 74.

Straße für Fahrten zur Arbeit oder für Besorgungen. Es sei dafür Sorge zu tragen, dass es durch das Vorhaben nicht zu Behinderungen im Straßenverkehr komme.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde betrifft dieser Einwand nicht das hier gegenständliche Gewässerausbauvorhaben, sondern das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren, da die Arbeiten an der Landseite im immissionsschutzrechtlichen Verfahren betrachtet werden.

Die Gemeinde Wangerland trägt weiterhin vor, dass das beim Gewässerausbau anfallende Baggergut nicht, wie von der Trägerin des Vorhabens beantragt, auf die Klappstelle 01 verbracht, sondern stattdessen zur Aufspülung des Badestrandes Hooksiel verwendet werden solle. Diese Forderung kann von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht erfüllt werden, da die Trägerin des Vorhabens ausdrücklich das Einbringen des Baggergutes auf der Klappstelle 01 beantragt hat und dieses Einbringen – wie oben dargestellt – rechtlich zulässig ist. Für eine Verwendung des Baggergutes zur Strandaufspülung hätte die Trägerin des Vorhabens zunächst ihren Antrag ändern und darüber hinaus durch entsprechende Fachgutachten darlegen müssen, dass eine Verwendung des Materials zur Strandaufspülung möglich und fachlich unbedenklich ist.

III.3.2.4.12 Gesamtabwägung

Über die beantragte Planfeststellung trifft die Planfeststellungsbehörde eine (Ermessens-) Entscheidung im Wege der Abwägung zwischen den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belangen und den gegenläufigen öffentlichen Belangen und privaten Interessen. Die in die Gesamtabwägung einzubringenden Elemente sind im jeweiligen Sachzusammenhang dargelegt und bewertet worden. Sie sind hier nicht im Einzelnen zu wiederholen, werden aber in die Abwägung einbezogen. Dies gilt insbesondere für die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die naturschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Schutzgüter, aber auch für die Auswirkungen auf die benachbarten Kommunen, andere Hafenanlagen bzw. Einrichtungen, Tourismus, Schifffahrt und Fischerei. Die wichtigsten abwägungsrelevanten Zusammenhänge werden hier in komprimierter Form wieder aufgerufen.

Das Vorhaben soll im besonderen öffentlichen Interesse realisiert werden. Ziel ist die Gewährleistung einer sicheren Gasversorgung Deutschlands, für die gemäß § 3 LNGG ein überragendes öffentliches Interesse besteht. Der gewählte Standort entspricht der Vorgabe des Gesetzgebers in Nr. 2.3 der Anlage zu § 2 Abs. 2 LNGG. Das Vorhaben soll hier in einem hafenwirtschaftlichen geprägten Umfeld umgesetzt werden. Der Standort ist aufgrund des tiefen Fahrwassers und der kurzen Distanzen zum bestehenden Gasnetz sehr gut für ein weiteres LNG-Terminal geeignet. Das Fahrwasser der Jade ist in den vergangenen Jahrzehnten in Erwartung großer industrieller Ansiedlungen in Wilhelmshaven für den Schiffsverkehr für große Massengutschiffe (Großtanker und Massengutfrachter mit bis zu 20 m Tiefgang) konzipiert und errichtet worden. Die entsprechende Planfeststellung erfolgte am 18. August 1973 durch die WSD Nordwest in Aurich. Die benötigten Kapazitäten bestehen somit bereits und sind im Hinblick auf den Schiffsverkehr nach Aussage des WSA Weser-Jade-Nordsee für das Jade-Revier noch nicht erschöpft.

Der Bau und der Betrieb des Anlegers belasten die Umwelt. Die gravierendsten Beeinträchtigungen ergeben sich aus den Lärmeinwirkungen der Rammarbeiten auf Schweinswale

während der Bauzeit und aus der Beeinträchtigung des geschützten Unterwasserbiotops. Zum Schutz der Schweinswale wurden bereits im Rahmen der Zulassung des vorzeitigen Beginns von Seiten der Planfeststellungsbehörde Schutz- und Minimierungsmaßnahmen angeordnet (u.a. doppelter Blasenschleier, soft-start sowie Vergrämungsmaßnahmen). Aktuelle Messergebnisse des von der TdV beauftragten Gutachterbüros itap, welches im Rahmen der Zulassung des vorzeitigen Beginns beim Rammen der Dalben des Anlegers akustische Messungen vorgenommen hat, haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten wurden und somit nicht davon auszugehen ist, dass es zu Schädigungen von Schweinswalen gekommen ist. Für die Beeinträchtigung des besonders geschützten Biotops wird ein Ausgleich oder eine Ersatzzahlung erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich hier eine abschließende Entscheidung gemäß § 6 Nr. 1 LNGG vorbehalten. Die Rammarbeiten zur Errichtung des Anlegers wurden in kurzer Zeit abgeschlossen. Die gleichwohl stattfindenden Beeinträchtigungen der Belange des Anwohnerschutzes und Tourismus, der (Muschel-)Fischerei sowie der weiteren Unternehmen an der Jade sind im Ergebnis der Abwägung im Hinblick auf außerordentliche gesellschaftspolitische Notwendigkeit des Vorhabens hinzunehmen. Der Gesetzgeber hat im LNGG die besondere Dringlichkeit der Umsetzung des beantragten Vorhabens zum Ausdruck gebracht. Das in § 3 LNGG normierte überragende öffentliche Interesse gehe mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen ein²³³.

Im Rahmen der Abwägung sind grundsätzlich auch die Belange zu betrachten, die durch den späteren Betrieb der FSRU sowie den noch zu errichtenden TCP-Rohrleitungen zur Anbindung an das Ferngasnetz betroffen sein könnten, auch wenn diese nicht Gegenstand des beantragten wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sind.²³⁴ Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund der eingeholten Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden sowie aufgrund der Erfahrungen aus den Zulassungsverfahren zum 1. LNG-Terminal in Wilhelmshaven davon aus, dass die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen nachteiligen Auswirkungen möglich sein wird bzw. verbleibende Auswirkungen sich als hinnehmbar erweisen werden. Der Planfeststellungsbehörde drängen sich jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt keine Gründe auf, welche der Zulassung der genannten weiteren Vorhaben zwingend entgegenstehen werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich bewusst, dass der Bau und der Betrieb eines LNG-Terminals mit Klimabelastungen verbunden sind, insbesondere dann, wenn das LNG durch Fracking gewonnen wird. Die FSRU der TdV soll jedoch nur für einen Zeitraum von ca. fünf Jahren eingesetzt werden. In der Zwischenzeit soll ein Landterminal errichtet werden, welches auch zum Import von grünem Wasserstoff verwendet werden kann. Das Vorhaben ist somit erforderlich, um für einen Übergangszeitraum bis zur Herstellung einer klimaneutralen Energieversorgung eine gesicherte Gasversorgung in Deutschland zu gewährleisten.

²³³ BT-Drs. 20/1742, S. 18.

²³⁴ Vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 12.05.2021, Az. 1 Bf 492/19.

III.3.3 Begründung der Kostenentscheidung

Die FSRU Wilhelmshaven GmbH trägt als Antragstellerin gemäß §§ 1, 3, 5 und 13 NVwKostG die Kosten des Verfahrens. Es ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

IV Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden. Soweit der Beschluss nicht individuell zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der Ablauf des letzten Tages der Auslegungsfrist.

Die Klage ist gegen den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, - Direktion - Geschäftsbereich 6 Oldenburg, Wasserwirtschaftliche Zulassungen, Im Dreieck 12, 26127 Oldenburg, zu richten.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Das gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Welche Prozessbevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 Abs. 4 VwGO.

Gemäß § 11 Abs. 1 LNGG hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden.

Linnemann

V Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Langfassung
Abs.	Absatz
ADCP-Strömungsmessungen	Ultraschall-Doppler-Profil-Strömungsmesser (Acoustic Doppler Current Profiler)
ALARP	As Low As Reasonable Practicable
ArbStättV	Verordnung über Arbeitsstätten (Arbeitsstättenverordnung) vom 12. August 2004 (BGBl. I S. 2179), zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 27.03.2024 (BGBl. 2024 I S. 109)
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
Aufl.	Auflage
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen, vom 19. August 1970 (BAnz. Beil. Nr. 160 S. 1)
Az.	Aktenzeichen
BauStellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung), vom 10. Juni 1998 (BGBl. I S. 1283), zuletzt geändert durch Art. 1 der Änderungsverordnung vom 19.12.2022 (BGBl. I Nr. 1)
BDE	Bromierte Diphenylether
Beschl.	Beschluss
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Bft	Beaufortskala
BG-Regel	Berufsgenossenschaftliche Regeln für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BHT	Broad Habitate Types (Benthische Biotopklassen)
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274, ber. 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Art. 10, 11 Abs. 3 des Gesetzes vom 26.07.2023 (BGBl. I Nr. 202)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-

	Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Art. 14 des Gesetzes vom 27.07.2021 (BGBl. I S. 3146)
BLANO	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Nord- und Ostsee
BMUV / BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 08.12.2022 (BGBl. I S. 2240)
BT-Drs. / BT-Drucks.	Bundestagsdrucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWP	Bewirtschaftungsplan
ca.	circa
cm	Zentimeter
D _{Pfahl}	Durchmesser Pfahl
dB	Dezibel
dB(A)	Schalldruckpegel gem. Frequenzbewertungskurve A
DBBC	Double Big Bubble Curtain
DET	Deutsche Energy Terminal GmbH
d. h.	Das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
EN	Europäische Norm
ERC	Emergency Release Coupling
Erg- Lfg / EL	Ergänzungslieferung
ESD	Emergency Shut Down
EU-KOM	EU-Kommission
f. / ff.	folgend/folgende
FGG	Flussgebietsgemeinschaft Weser
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-LRT	FFH-Lebensraumtyp
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7), zuletzt ge-

	ändert durch Art. 1 der Änderungsrichtlinie 2013/17/EU vom 13.05.2013 (ABl. L 158 S. 193)
FFH-VP	FFH-Verträglichkeitsprüfung
FNP	Flächennutzungsplan
Fsg.	Fassung
FSK	Forschungsstelle Küste
FSRU	Floating Storage and Regasification Unit
g/l	Gramm pro Liter
GAA	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg
GB	Geschäftsbereich
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, vom 23.05.1949 (BGBl. S. 1), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 19.12.2022 (BGBl. I S. 2478)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
ggf.	gegebenenfalls
GLD	Gewässerkundlicher Landesdienst
GÜBAK	Gemeinsame Übergangsbestimmungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa der Freien und Hansestadt Hamburg vertreten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Mecklenburg-Vorpommern vertreten durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Niedersachsen vertreten durch das Ministerium für Umwelt und Klimaschutz des Landes Schleswig-Holstein vertreten durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
ha	Hektar
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
HSE	Health, Safety and Environment

i. H. v.	In Höhe von
inkl.	inklusive
i. R. d.	Im Rahmen der
insb.	insbesondere
i. S. d.	im Sinne des
ISO	Internationale Organisation für Normung
i. V. m.	in Verbindung mit
IZÜV	Verordnung zur Regelung des Verfahrens bei Zulassung und Überwachung industrieller Abwasserbehandlungsanlagen und Gewässerbenutzungen (Industriekläranlagen-Zulassungs- und Überwachungsverordnung), vom 2. Mai 2013 (BGBl. I S. 973, 1011), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 3 des Gesetzes vom 09.12.2020 (BGBl. I S. 2873)
Kap.	Kapitel
KBD	Kampfmittelbeseitigungsdienst
kg	Kilogramm
KGS	Kies-, Grobsand- & Schillgründe
KGV	Korngrößenverteilung
kHz	Kilohertz
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
KMFFK*	„Meeresarme der äußeren Flussmündungen mit Grund aus Grobsand, Kies und/oder Ansammlungen von Muschelschalen, artenreich“ nach Drachenfels (2021)
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)
KS	Klappstelle
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz, vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Art. 1 des Änderungsgesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905)
kV	Kilovolt
LAWA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan

LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
LMA	Light Mass Kategorie A
LNG	Liquified Natural Gas (Flüssigerdgas)
LNGG	Gesetz zur Beschleunigung des Einsatzes verflüssigten Erdgases (LNG-Beschleunigungsgesetz), vom 24. Mai 2022 (BGBl. I S. 802), Zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12.07.2023 (BGBl. I S. 184)
LRA	Laderaumaufmaß
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LRT	Lebensraumtypen
LWK	Landwirtschaftskammer
m	Meter
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
m ³ /a	Kubikmeter pro Jahr
M-AMBI-Verfahren	Multivariate AZTI Marine Biotic Index
max.	maximal
MBI.	Ministerialblatt
mNHN	Meter über Normalhöhennull
MNP	Maßnahmenprogramm
µg	Mikrogramm
MoNa	Monitoringsystem Nassbaggerarbeiten
Mrd.	Milliarden
mSKN	m Seekartennull
MSRL	Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmen-RL) (ABl. L 164 S. 19), zuletzt geändert durch die Richtlinie vom 17.05.2017 (ABl. L 125 S. 27)
MU	Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen

MZB	benthische wirbellose Fauna
NBauO	Niedersächsische Bauordnung, vom 03. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 12.12.2023 (Nds. GVBl. S. 289)
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NHN	Normalhöhennull
NHafenO	Niedersächsische Hafensordnung, vom 25. Januar 2007 (Nds. GVBl. S. 62), zuletzt geändert durch Art. 1 der Änderungsverordnung vom 04.10.2022 (Nds. GVBl. S. 641)
NLBK	Niedersächsisches Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz
NLPV	Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
Nm ³	Normkubikmeter
NNatSchG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz, vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 12.12.2023 (Nds. GVBl. S. 289, 2024 Nr. 13 S. 1)
NordÖR	Zeitschrift für Öffentliches Recht in Norddeutschland
NPorts	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Niederlassung Wilhelmshaven
Nr.	Nummer
N&R	Netzwirtschaften & Recht
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz, in der Fassung vom 25. April 2007 (Nds. GVBl. S. 173), zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 15.12.2016 (Nds. GVBl. S. 301)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report
NWattNPG	Gesetz über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ vom 11. Juli 2001 (Nds. GVBl. S. 443), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 578)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz, vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch § 2 der Änderungsverordnung vom 06.12.2023 (Nds. GVBl. S. 339)

NWZ	Nordwest-Zeitung
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung), vom 20. Juni 2016 (BGBl. I S. 1373), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 4 des Gesetzes vom 09.12.2020 (BGBl. I S. 2873)
OHT	Other Habitat Types (Andere Lebensraumtypen)
OSPAR-Kommission	Oslo-Paris-Kommission für die Nordsee
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWK	Oberflächenwasserkörper
PAK-Wert	Polizyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz) vom 20.05.2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 04.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344)
PLEM	Pipeline End Manifold
QK	Qualitätskomponente
rd.	rund
Rev	Revision
Rn.	Randnummer
S.	Seite
s.	siehe
SEL	Schallexpositionspegel / Einzelereignispegel
SFA	Staatliches Fischereiamt Bremerhaven
SiGeKo-Plan	Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan
SMA	Saatmuschelanlage
s.o.	siehe oben
s. u.	siehe unten
t	Tonnen
TA	Technische Anleitung
TBT	Tributylzinn
TCP	Thermoplastic Composite Pipes
TdV	Trägerin des Vorhabens
TES	Tree Energy Solutions
TOC	Total organic carbon

TöB	Träger öffentlicher Belange
TS	Trockensubstanz
TWSC	Trilaterale Wattenmeer-Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres
UBB	Umweltbaubegleitung
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UQN	Umweltqualitätsnorm
Urt	Urteil
USchadG	Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadensgesetz), in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2021 (BGBl. I S. 346)
UVG	Umschlaganlage Voslapper Groden
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, In der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021, (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
v.	vom, von
Verordnung (EU) 2022/2576	Verordnung (EU) 2022/2576 des Rates vom 19. Dezember 2022 über mehr Solidarität durch eine bessere Koordinierung der Gasbeschaffung, zuverlässige Preis-Referenzwerte und den grenzüberschreitenden Austausch von Gas (ABl. L 335 S. 1)
Verordnung (EU) 2023/2919	Verordnung (EU) 2023/2919 des Rates vom 21. Dezember 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/2576 hinsichtlich der Verlängerung ihrer Geltungsdauer (ABl. L, 2023/2919, 21. Dezember 2023)
VGH	Verwaltungsgerichtshof
Vgl.	vergleiche
VO EU 2017/1938 (SoS-VO)	Verordnung (EU) 2017/1938 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2017 über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Gasversorgung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 994/2010, (ABl. L 280 S. 1), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung 2022/1032 vom 29.06.2022 (ABl. L 173 S. 17, ber. L 245 S. 70)
VS-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. 2010 L 20 S. 7), zuletzt

	geändert durch Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/1010 vom 05.06.2019 (ABl. L 170 S. 115)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung, in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz, In der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 04.12.2023 (BGBl. 2023 I. Nr. 344)
VZ	Verkehrszentrale
WAL	Wilhelmshavener Anbindungsleitung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz, In der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962, ber. BGBl. I 2008, S. 1980), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
WI	Wasserinjektionsgerät
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1), zuletzt geändert durch Art. 1 der Änderungsrichtlinie 2014/101/EU vom 30.10.2014 (ABl. L 311 S. 32)
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
ZTV	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen
ZTV-Ing	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten
ZustVO-Wasser	Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechts, vom 10. März 2011 (Nds. GVBl. S. 70), zuletzt geändert durch Art. 1 der Änderungsverordnung vom 10.10.2022 (Nds. GVBl. S. 646)