

**Verschlüsselt**

1. Korrektur vom 03.07.2025

**Planfeststellungsbeschluss  
gemäß § 68 WHG**

**in dem Planfeststellungsverfahren  
Elbehafen Brunsbüttel „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“**

## **Index redaktionelle Korrekturen**

### 1. Korrektur vom 03.07.2025

- Aktenzeichen von „APV – 624.911.2-14“ auf „APV 13 – 624-50/2024“ geändert
- Vorhabenbezeichnung in der Kopfzeile auf „Elbehafen Brunsbüttel „Jetty Westbecken – FSRU-Liegeplatz“ geändert
- Seitenverweise gelöscht
- Tabellen formatiert
- Tabellenverzeichnis angepasst

## Inhaltsverzeichnis

<b>Verfügender Teil</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Festgestellte Gewässerausbaumaßnahme</b> .....	<b>7</b>
1.1 Planunterlagen.....	7
1.2 Liegewanne .....	16
1.3 Baggerrinne und temporärer Damm .....	17
1.4 Landungssteg und Gründungspfähle.....	17
1.5 Infrastrukturelle Überbauten .....	18
1.6 Sonstige Bauwerke und Maßnahmen.....	19
<b>2 Wasserrechtliche Erlaubnisse</b> .....	<b>20</b>
<b>3 Weitere Entscheidungen</b> .....	<b>21</b>
3.1 Eingeschlossene Entscheidungen .....	21
3.1.1 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung .....	21
3.1.2 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung.....	21
3.2 Vorbehaltene Entscheidungen.....	21
<b>4 Inhalts- und Nebenbestimmungen</b> .....	<b>23</b>
4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen .....	23
4.1.1 Auflagen .....	23
4.1.2 Allgemeiner Auflagenvorbehalt.....	23
4.2 Baurecht .....	23
4.3 Bodenschutz .....	28
4.4 Denkmalschutz .....	28
4.5 Fischerei .....	29
4.6 Immissionsschutz.....	29
4.7 Kampfmittel.....	30
4.8 Küstenschutz .....	30
4.9 Naturschutz und Landschaftspflege.....	33
4.10 Störfallsicherheit .....	37
4.11 Straßen und Wege.....	37
4.12 Wasserhaushalt .....	37

---

4.13	Wasserstraßen und Schifffahrt .....	41
<b>5</b>	<b>Zusagen der Vorhabenträgerin .....</b>	<b>49</b>
<b>6</b>	<b>Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge .....</b>	<b>51</b>
<b>7</b>	<b>Kostenentscheidung.....</b>	<b>52</b>
<b>Gründe</b>	<b>.....</b>	<b>53</b>
<b>8</b>	<b>Sachverhalt.....</b>	<b>53</b>
8.1	Beschreibung des Vorhabens .....	53
8.2	Notwendige Folgemaßnahmen .....	53
8.3	Korrespondierende Verfahren.....	53
<b>9</b>	<b>Verfahrensrechtliche Würdigung .....</b>	<b>57</b>
9.1	Zuständige Planfeststellungsbehörde .....	57
9.2	Ablauf des Verfahrens .....	57
9.2.1	Auslegung.....	58
9.2.2	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	64
9.2.3	Beteiligung der Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen .....	67
9.2.4	Erörterung.....	67
9.2.5	Anträge zum Verfahren.....	68
9.3	Planänderung vor Beschlusserlass.....	69
9.3.1	Auslegung der Planänderung .....	70
9.3.2	Erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange .....	76
9.3.3	Erneute Beteiligung der Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen .....	77
9.3.4	Erneute Erörterung .....	77
9.3.5	Anträge zur Auslegung der Planänderung.....	78
9.4	Zulassung vorzeitigen Beginns .....	78
9.5	Abschluss des Anhörungsverfahrens.....	80
<b>10</b>	<b>Umweltverträglichkeit .....</b>	<b>81</b>
10.1	Entfall der Umweltverträglichkeitsprüfung .....	81
10.2	Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit .....	83
10.3	Zugänglichmachung und Information gemäß § 4 LNGG.....	85
<b>11</b>	<b>Materiell-rechtliche Würdigung.....</b>	<b>87</b>

---

11.1	Planrechtfertigung.....	87
11.1.1	Gesetzliche Bedarfsfeststellung.....	88
11.1.2	Fachplanerischer Bedarf.....	90
11.1.3	Nichtvorliegen unüberwindbarer Hindernisse .....	91
11.2	Keine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit .....	92
11.2.1	Keine Erhöhung der Hochwasserrisiken .....	92
11.2.2	Keine Zerstörung von Retentionsflächen.....	93
11.3	Erfüllung wasserrechtlicher Anforderungen .....	93
11.3.1	Gewässerausbaugrundsatz .....	93
11.3.2	WRRL-Anforderungen .....	100
11.3.3	MSRL-Anforderungen.....	114
11.3.4	Zulässigkeit des Vorhabens nach § 47 WHG .....	123
11.4	Erfüllungen anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen.....	128
11.4.1	Artenschutz.....	128
11.4.2	Baurecht .....	132
11.4.3	Biotopschutz .....	133
11.4.4	Bodenschutz.....	138
11.4.5	Eingriffsregelung.....	148
11.4.6	Denkmalschutz .....	156
11.4.7	Fischerei .....	157
11.4.8	Immissionsschutz .....	160
11.4.9	Kampfmittel.....	163
11.4.10	Klimaschutz.....	164
11.4.11	Küstenschutz.....	164
11.4.12	Landschaftsplanung.....	169
11.4.13	Natura 2000 .....	172
11.4.14	Öffentliche und Arbeitssicherheit.....	181
11.4.15	Raumordnung und Bauleitplanung.....	184
11.4.16	Störfallsicherheit.....	186
11.4.17	Straßen und Wege .....	189
11.4.18	Schifffahrt.....	190
11.4.19	Ver- und Entsorgung .....	191
11.5	Abwägung.....	191
11.5.1	Alternativenprüfung.....	191
11.5.2	Immissionsschutzrecht .....	195
11.5.2.1	Lärmimmissionen .....	195

---

11.5.2.2	Betriebsbedingte Lärmimmissionen.....	197
11.5.2.3	Betrieb der FSRU .....	197
11.5.2.4	LNG-Verladungen.....	200
11.5.2.5	Tieffrequente Geräusche .....	202
11.5.2.6	Lichtimmissionen .....	203
11.5.2.7	Beleuchtung der Jetty .....	203
11.5.2.8	Vorausschau auf die FSRU .....	204
11.5.2.9	Störfallsicherheit.....	204
11.5.3	Eigentumsinanspruchnahme .....	205
11.5.4	Weitere private Belange .....	205
11.5.5	Belange der anerkannten Naturschutzvereinigungen .....	211
11.5.6	Klimaschutz .....	214
<b>12</b>	<b>Gesamtabwägung.....</b>	<b>220</b>
<b>13</b>	<b>Begründung Kostenentscheidung.....</b>	<b>225</b>
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>226</b>
	<b>Hinweise .....</b>	<b>227</b>
	Inhaltliche Hinweise .....	227
	Besonderheiten des Planfeststellungsverfahrens.....	229
	Rechtswirkungen der Planfeststellung.....	229
	Verschlüsselung von Einwendungen.....	230
	Sofortige Vollziehbarkeit.....	231
	Überwachungsmaßnahmen.....	231
	Verstöße gegen die Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses .....	231
	<b>Anhang.....</b>	<b>232</b>
	Literaturverzeichnis .....	232
	Abkürzungsverzeichnis.....	235
	Vorschriftenverzeichnis .....	238
	Tabellenverzeichnis.....	246

## **Verfügender Teil**

### **1 Festgestellte Gewässerausbaumaßnahme**

Der von der Vorhabenträgerin Elbehafen Energy Port & Logistics GmbH vorgelegte Plan für das Vorhaben Elbehafen Brunsbüttel „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ wird gemäß § 68 Absatz 1 WHG in Verbindung mit §§ 72 fortfolgende VwVfG und § 10 LNGG auf dem Gebiet der Stadt Brunsbüttel im Kreis Dithmarschen nach Maßgabe der sich aus diesem Beschluss ergebenden Vorbehalte, Änderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen festgestellt.

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen werden in dem unter Kapitel 2 dargestellten Umfang erteilt.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die in Kapitel 1.2 bis 1.6 dargestellten Maßnahmen.

Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die in Kapitel 1.1 aufgeführten und in den Planunterlagen mit einem entsprechenden Aufdruck gekennzeichneten festgestellten Unterlagen.

#### **1.1 Planunterlagen**

Dieser Beschluss ergeht auf Grundlage der unten aufgeführten und durch die Planfeststellungsbehörde festgestellten Unterlagen. Diese sind in der Tabelle mit einem “P” gekennzeichnet. Nachrichtlich beigefügte Unterlagen sind mit einem “N” gekennzeichnet.

Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Deckblätter beziehungsweise durch Blau eintragungen in Texten und Plänen kenntlich gemacht.

Tabelle 1: Maßgebliche Planunterlagen

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U0	N	Inhaltsverzeichnis	7	26.06.2025
U1	P	Erläuterungsbericht	77	26.06.2025
U1.1	N	Alternativenprüfung	20	26.06.2025
U1.2	P	Auswirkungen auf die Umwelt	27	26.06.2025
U2.1.1- BI1	N	Übersichtskarte - Vorhabengebiet und Verbringstelle	1	26.06.2025
U2.1.1- BI2	N	Übersichtskarte - Lageplan DTK25	1	26.06.2025
U2.1.2	N	Lageplan Seekarte	1	26.06.2025
U2.1.3- BI1	N	Übersichtskarte mit Schutzgebieten – Internationale Schutzgebiete	1	26.06.2025
U2.1.3- BI2	N	Übersicht mit Schutzgebieten – Lageplan - Schutzgebiete	1	26.06.2025
U2.2.1	P	Lageplan Bestand - Leitungen, Flurstücke, Grenzen und Flächen	1	26.06.2025
U2.2.2	N	Lageplan Bestand - Sicherheitsbereich ISPS	1	26.06.2025
U2.2.3	N	Querschnitte Bestand – Querschnitte vorhandene Anlegestelle	1	26.06.2025
U2.2.4	N	Querschnitte Bestand - Querschnitte Landesschutzdeich	1	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U2.3.1 - BI1	P	Lageplan Planung - Jetty	1	26.06.2025
U2.3.1 - BI2	N	Lageplan Planung – Jetty (mit Luftbild)	1	26.06.2025
U2.3.2	P	Lageplan Planung - Sicherheitsbereiche ISPS	1	26.06.2025
U2.3.3	P	Detallageplan Planung - Jetty	1	26.06.2025
U2.3.4 - BI1	P	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte	1	26.06.2025
U2.3.4 - BI2	P	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte Jetty	1	26.06.2025
U2.3.4 - BI3	P	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte Jetty	1	26.06.2025
U2.3.5	P	Detallageplan Planung - Baggerrinne und temporärer Damm (Baustraße)	1	26.06.2025
U2.3.6	P	Detallageplan Planung – Verlegung Abwasserleitung West	1	26.06.2025
U2.3.7	P	Lageplan Planung – Lageplan Energieversorgung	1	26.06.2025
U2.4.1 - BI1	N	Lageplan Bestand – Nautische Sicherheitszonen - Überwachungs- und Beobachtungszone	1	26.06.2025
U2.4.1 - BI2	P	Lageplan Planung – Sicherheitszonen-Bestand	1	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U2.4.1 - BI3	P	Lageplan Planung - Sicherheitszonen-Planung	1	26.06.2025
U3.1	N	Erläuterungen zum Bauwerksverzeichnis	5	26.06.2025
U3.2	P	Bauwerksverzeichnis	2	26.06.2025
U3.3	P	Lageplan Planung - Bauwerksverzeichnis	1	26.06.2025
U4.1	P	Konzept Baggergutentnahme und -verbringung	39	26.06.2025
U4.1.1	P	Detaillageplan Planung - Liegewanne	1	26.06.2025
U4.1.2	P	Lageplan Planung - Verbringstelle	1	26.06.2025
U4.2	P	Rückbaukonzept Block 1 und 2	28	26.06.2025
U4.3	P	Baudurchführung Jetty	9	26.06.2025
U5.1	N	Erläuterungen zum Grunderwerbsverzeichnis	5	26.06.2025
U5.2	P	Grunderwerbsverzeichnis	1	26.06.2025
U5.3- BI1	P	Lageplan Planung - Grunderwerbsplan Übersicht	1	26.06.2025
U5.3- BI2	P	Lageplan Planung - Grunderwerbsplan, Baufeld	1	26.06.2025
U5.3- BI3	P	Lageplan Planung - Grunderwerbsplan, BE-Fläche 1	1	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U5.3- BI4	P	Lageplan Planung - Grunderwerbsplan, BE-Flächen 2 und 3	1	26.06.2025
U6.1	P	LBP - Erläuterungsbericht mit Maßnahmenblättern	88	26.06.2025
U6.2	N	Bestands- und Konfliktplan – Auswirkungen auf die Umwelt	1	26.06.2025
U6.3	P	Maßnahmenplan - Vermeidungs-/ Minderungsmaßnahmen	1	26.06.2025
U7.1	P	Flächenentwässerung	68	26.06.2025
U7.2	P	Haltungsplanung - Jetty	1	26.06.2025
M1	N	Artenschutzfachbeitrag	460	26.06.2025
M2	N	FFH- Verträglichkeitsuntersuchung Jetty	98	26.06.2025
M3.1	N	Bericht Gastvogelkartierung Westbecken	33	26.06.2025
M3.2	N	Bericht Kartierung Fische	43	26.06.2025
M3.3	N	Bericht Kartierung Benthos	16	26.06.2025
M4.1	N	Wasserrechtlicher Fachbeitrag (WRRL)	102	26.06.2025
M4.2	N	Fachbeitrag Meeresstrategie- Rahmenrichtlinie (MSRL)	30	26.06.2025
M5.1	N	Schallimmissionsprognose Bau des Jetty - Beurteilung der Baggerarbeiten	82	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
M5.2	N	Schalltechnische Stellungnahme zum geplanten Abbruch der bestehenden Kaje und den anschließenden Baggerarbeiten	7	26.06.2025
M5.3	N	Prognose Unterwasserschall Rammarbeiten	35	26.06.2025
M5.4	N	Schallimmissionsprognose Rammarbeiten	85	26.06.2025
M5.5	N	Stellungnahme zur Schallimmissionsprognose Bau des Jetty - Beurteilung der Baggerarbeiten	7	26.06.2025
M6.1.1	N	Auswertungen der GÜBAK-Untersuchungen	93	26.06.2025
M6.1.2	N	Aktualisierung der Auswirkungsprognose zur Baggergutverbringung in die Nordsee (Stelle Tonne E3) unter geänderten Randbedingungen	158	26.06.2025
M6.2	N	Geotechnischer Bericht	201	26.06.2025
M6.3.1	N	Ergebnisse der Kampfmitteluntersuchung	39	26.06.2025
M6.3.2	N	Kampfmittel-Freigabebescheinigungen	3	26.06.2025
M6.4	N	Fachbeitrag Archäologie	49	26.06.2025
M6.5.1	N	Berechnung Standsicherheit Liegewanne	67	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
M6.5.2	N	Stand sicherheitsnachweis Jetty	8564	26.06.2025
M6.6.1	P	Übersichtsrammplan Jetty	2	26.06.2025
M6.6.2	N	Lagestabilität Temporärer Baudamm	13	26.06.2025
M6.6.3	P	Bodenschutzkonzept	42	26.06.2025
M7.1	N	Nautische Simulationsstudie	218	26.06.2025
M7.2	N	Dynamische Verankerungsanalyse für die Installation der FSRU am neuen Anleger (Mooring Analyse)	50	26.06.2025
M7.3.1	N	Untersuchung zur bauzeitlichen Sedimentverdriftung	44	26.06.2025
M7.3.2	N	Studie zum Strömungsbild am geplanten FSRU-Anleger Brunsbüttel	56	26.06.2025
M7.3.3	N	Vergleich der Strömungsgeschwindigkeiten an der Einleitstelle Abwasserleitung West	12	26.06.2025
M7.3.4	P	Untersuchung der empirischen Kolktiefe und mögliche Schutzmaßnahmen am geplanten LNG-Anleger Brunsbüttel	35	26.06.2025
M7.4	N	Nautische HAZOP-Studie	51	26.06.2025
M7.5	P	Schlepper- und Verkehrssicherungskonzept	17	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
M8.1	N	Beschreibung des schwimmenden LNG-Terminals inklusive der landseitigen Anlagen und der Suprastruktur auf dem Jetty in Phase 2	22	26.06.2025
M8.2.1	N	Schallimmissionsprognose Betrieb FSRU	64	26.06.2025
M8.2.2	N	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Zusatzbelastung ohne Sonderfallprüfung	1	26.06.2025
M8.2.3	N	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Zusatzbelastung inklusive Sonderfallprüfung	1	26.06.2025
M8.2.4	N	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Gesamtbelastung ohne Sonderfallprüfung	1	26.06.2025
M8.2.5	N	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Gesamtbelastung inklusive Sonderfallprüfung	1	26.06.2025
M8.2.6	N	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Gesamtbelastung ohne Sonderfallprüfung, Darstellung Isofonen	1	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
M8.3	N	Lichttechnische Untersuchung zum Betrieb der FSRU	70	26.06.2025
M8.4	N	Gutachten Festsetzung des angemessenen Sicherheitsabstands im Sinne des § 50 BImSchG (Phase II)	54	26.06.2025
M9.1	N	Zustimmungserklärung RWE zur Prozesswassereinleitung Covestro	4	26.06.2025
M9.2	N	Zustimmungserklärung Covestro: Temporäre Stilllegung und Umverlegung der Abwasserleitung DN 800	2	26.06.2025
M9.3.1	N	Nutzungsvertrag WSV: Wasserflächen Westbecken	61	26.06.2025
M9.3.2	N	1. Nachtrag Nutzungsvertrag WSV: Wasserflächen Westbecken	11	26.06.2025
M9.3.3	N	Gestattungsvertrag mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	22	26.06.2025
M9.3.4	N	Nutzungsvertrag LKN: Gestattungsvertrag für Baustelleneinrichtungsflächen	7	26.06.2025
M9.3.5	N	Nutzungsvertrag mit der WSV zur Baggergutverbringung	15	26.06.2025

Anlage	P/N	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
M9.4.1	N	Vertrag mit EFM, EGW: Zusicherungserklärung für BE- Flächen	3	26.06.2025
M9.4.2	N	ARGE Elbehafen LNG: Zustimmungserklärung für BE- Flächen	3	26.06.2025
M9.4.3	N	Zustimmungserklärung der Brunsbüttel Ports GmbH zur Entwässerung von Niederschlagswasser der Jetty über vorhandene Infrastruktur	2	26.06.2025
M9.5	N	Zustimmungserklärungen für Nutzungsrechte im Westbecken durch das Land Schleswig- Holstein (MWVATT)	6	26.06.2025

Neben diesen Unterlagen ergeht dieser Bescheid auch auf der Grundlage des Schreibens der Vorhabenträgerin „*Neubau Jetty Westbecken Brunsbüttel, Antrag auf Planfeststellung gemäß § 68 Absatz 1 WHG: Einreichung vollständiger Antragsunterlagen*“ vom 07. Juni 2024 und dem Schreiben „*Neubau Jetty Westbecken Brunsbüttel, Antrag auf Planfeststellung gemäß § 68 Absatz 1 WHG: Einreichung ergänzter Antragsunterlagen*“ vom 07. März 2025.

## 1.2 Liegewanne

Das Vorhaben umfasst die Ausbaggerung einer Liegewanne für die FSRU sowie die anlegenden LNG-Carrier, die an der Jetty festmachen sollen. Weiterhin wird die Verbringung des hier anfallenden Baggerguts von etwa 410.600 m<sup>3</sup> beantragt. Für die Liegewanne wird die Elbe auf einer Fläche von circa 44.000 m<sup>2</sup> auf eine Tiefe von -17,6 m NHN (zuzüglich Baggertoleranz) ausgebaggert.

### **1.3 Baggerrinne und temporärer Damm**

Der Antrag umfasst die für die Errichtung der Jetty notwendige Baggerrinne sowie den ebenfalls hierfür notwendigen temporären Damm. Während die Baggerrinne nach Beendigung der Bauarbeiten erhalten bleibt und der natürlichen Sukzession überlassen werden soll, wird der Damm im Laufe der Arbeiten wieder zurückgebaut.

### **1.4 Landungssteg und Gründungspfähle**

Teil des Vorhabens ist die Errichtung der eigentlichen Jetty einschließlich ihrer Gründungspfähle. Weiterhin werden Gründungspfähle für die infrastrukturellen Überbauten benötigt.

Ausweislich der Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage „U1 - Erläuterungsbericht“) erfolgt die Gründung der Zufahrts- und Rohrleitungsbrücke auf Gründungspfählen aus Stahl und mit einem Überbau aus (Halb-)/Fertigteilen auf einem Stahlträgerrost. Die Gründungspfähle werden in Pfahlgruppen, bestehend aus abwechselnd 4 beziehungsweise 6 Pfählen in einem Abstand von circa 11,0 m errichtet. Im Nahbereich des Landesschutzdeiches sind die Pfahlblöcke individuell mit bis zu 4 Pfählen ausgestattet. Die Gründungspfähle der Zufahrts- und Rohrbrücke werden bis auf eine Tiefe von -29,0 m NHN eingebracht.

Auf dem temporären Baudamm werden aufgrund der Bodensituation zunächst 2,0 bis 4,5 m tiefe Bohrungen mit einem Durchmesser von 1,5 m hergestellt, in welche die Gründungspfähle anschließend mittels Seilkran, Mäkler und Vibrationsbär eingebracht werden. Die letzten 3 m jedes Gründungspfahls werden mittels Hydraulikbär schlagend eingebracht. Im Bereich der Zufahrtsrinne werden die Gründungspfähle annähernd methodengleich von schwimmenden Arbeitsplattformen aus eingebracht, jedoch mit dem Unterschied, dass ein Vorbohren hier nicht erforderlich ist und daher darauf verzichtet wird. Es werden über alle Gründungen hinweg insgesamt 364 Gründungspfähle eingebracht.

Die drei Plattformen (Verbindungs-, Versorgungs- und Löschplattform), sowie die beiden Verbindungsbrücken Ost und West werden auf Stahlrohrpfählen gegründet. Die Gründungstiefe der Stahlrohrpfähle variiert zwischen -27,5 m und -32,0 m NHN. Diese Gründungspfähle werden mittels Vibrationstechnik und

Nachschlagen eingebracht und anschließend an das Einbringen überwiegend mit Sand verfüllt.

Es sind sieben Monopfähle als Liegedalben für die FSRU vorgesehen, die Absetztiefe dieser Pfähle beträgt -38,6 m NHN. Darüber hinaus sind für das Vertäuen der Bug- und Heckleinen der FSRU und der LNG-Tankschiffe acht Vertäudalben vorgesehen (siehe etwa Unterlage "U2.3.1 - Lageplan Planung - Jetty"). Die Vertäudalben bestehen jeweils aus einem Stahlbetonkopf, der auf einem Pfahl mit einer Absetztiefe von -32,1 m NHN gegründet wird.

Der vierte und fünfte Liegedalben von Osten werden als Pfahlböcke mit Stahlbetonkopf ausgeführt und für die Montage von Laufstegen zwischen der Lösch- und der Versorgungsplattform benötigt.

## **1.5 Infrastrukturelle Überbauten**

An das Einbringen der Gründungspfähle anschließend, werden die infrastrukturellen Überbauten des Landungssteiges auf die Gründungspfähle gesetzt. Diese Arbeiten werden sektionsweise direkt nach dem Einbringen der für einen Abschnitt notwendigen Gründungspfähle durchgeführt, so dass die Arbeiten weitgehend parallel erfolgen können.

Die Arbeiten zur Errichtung von infrastrukturellen Überbauten umfassen das Aufsetzen der Stahlbetonjoche auf die Gründungspfähle, das Auflegen der Auflagerkonstruktion, der Brückenelemente für die Zufahrts- und Rohrbrücke, sowie der Stahlbetonhalbfertigteile für die Plattformen. Diese werden im Bereich des temporären Baudamms von Land aus, im restlichen Bereich von schwimmenden Arbeitsplattformen aus, montiert.

Ebenfalls wird die Betonbeschichtung der Überbauten hergestellt, sowie die Plattformstöße mittels Fugendichtungen verbunden. Die Vertäu- und Liegedalben werden mit Dalbenköpfen und den Quick-Release-Hooks versehen. Auch Laufstege und Absturzsicherungen beziehungsweise Geländer werden angebracht und die für den Betrieb der Infrastruktur notwendigen Kabel und Leitungen verlegt.

## **1.6 Sonstige Bauwerke und Maßnahmen**

Für die Realisierung des Vorhabens ist es notwendig, einen Teil der Westmole des Elbehafens zurückzubauen. Ebenfalls zurückgebaut werden muss ein Leuchtfeuer im wasserseitigen Bereich des Vorhabens.

Notwendig ist weiterhin die Umlegung und die damit verbundene temporäre Stilllegung einer Abwasserleitung der Covestro AG, die im Bereich des Vorhabens liegt.

## 2 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Vorhabenträgerin wird im Einvernehmen mit der obersten Wasserbehörde nach Maßgabe der unter Kapitel 4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß den §§ 8, 10 und 11 WHG erteilt, das ausgehobene Baggergut bis zu einer Menge von circa 410.600 m<sup>3</sup>, circa 270.000 tTs auf die Klappstelle Tonne E3 entsprechend Unterlage U4.1.2 in die Nordsee einzubringen. Die Zentrumskoordinaten der Klappstelle lauten:

- Rechtswert: 32432004.70 m und
- Hochwert: 5989756.51 m.

Außerdem wird der Vorhabenträgerin im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde nach Maßgabe der in Kapitel 4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Inhalts- und Nebenbestimmungen die Erlaubnis gemäß § 57 WHG erteilt, das gesammelte Niederschlagswasser in einem Umfang von maximal 7.912 m<sup>3</sup> pro Jahr in das Oberflächengewässer Elbe entsprechend der Unterlagen U7.1 und U7.2 über die folgenden Koordinaten (Rechtswert / Hochwert / NHN) einzuleiten:

- 510.906,14 / 5.971.063,65 / 5,26 m;
- 510.906,18 / 5.971.062,10 / 5,26 m und
- 510.905,74 / 5.971.061,60 / 5,26 m.

### **3 Weitere Entscheidungen**

#### **3.1 Eingeschlossene Entscheidungen**

Der Planfeststellungsbeschluss hat eine Konzentrationswirkung gemäß § 75 Absatz 1 VwVfG. Neben dem Planfeststellungsbeschluss sind daher grundsätzlich andere behördliche Entscheidungen nicht erforderlich. Eine Ausnahme gilt für Erlaubnisse und Bewilligungen wasserrechtlicher Benutzungen gemäß § 8 WHG. Darüber ist gesondert in Kapitel 2 entschieden worden.

Nachfolgend werden bestimmte von der Konzentrationswirkung erfasste behördliche Entscheidungen genannt. Es wird jedoch explizit darauf hingewiesen, dass diese Aufzählung nicht vollständig ist. Auch nicht genannte, aber für die Umsetzung des Vorhabens erforderliche behördliche Entscheidungen werden von der Konzentrationswirkung erfasst und sind somit eingeschlossene Entscheidungen des Planfeststellungsbeschlusses.

##### **3.1.1 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung**

Nach § 12 Absatz 2 Nummer 6 DSchG SH benötigt das beantragte Vorhaben die Erlaubnis des Archäologischen Landesamtes in dessen Funktion als oberen Denkmalschutzbehörde. Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung wird vorbehaltlich der Erfüllung der entsprechenden Nebenbestimmungen in Kapitel 4.4 erteilt.

##### **3.1.2 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung**

Die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) für das Vorhaben gemäß § 31 WaStrG wird von diesem Beschluss umfasst. Notwendige Verwaltungsakte nach anderen Rechtsvorschriften werden gemäß § 31 Absatz 6 WaStrG hierdurch nicht ersetzt. Die ssG wird unter Berücksichtigung der entsprechenden Nebenbestimmungen in Kapitel 4.13 erteilt.

#### **3.2 Vorbehaltene Entscheidungen**

Die Entscheidung über die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Absatz 2 BNatSchG wird vorbehalten. Die Entscheidung trifft die Planfeststellungsbehörde nach Anforderung der für die Entscheidung

erheblichen Angaben der Vorhabenträgerin. Die Vorhabenträgerin hat die erforderlichen Angaben nach § 17 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 des Bundesnaturschutzgesetzes nachträglich nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses innerhalb einer von der Planfeststellungsbehörde zu setzenden Frist zu machen.

## **4 Inhalts- und Nebenbestimmungen**

Änderungen und Ergänzungen dieses Bescheids, die aus rechtlichen, verkehrlichen, oder bautechnischen Gründen, oder zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich sind, bleiben vorbehalten.

Dieser Bescheid ergeht mit folgenden Maßgaben:

### **4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen**

#### **4.1.1 Auflagen**

Die Jetty darf erst in Betrieb genommen und erst benutzt werden, wenn die Planfeststellungsbehörde ein ihr gegenüber gesondert vorzulegendes Brandschutzkonzept genehmigt hat.

#### **4.1.2 Allgemeiner Auflagenvorbehalt**

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen oder zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Vorschrift des § 75 VwVfG bleibt davon unberührt.

Wenn und soweit die gemäß diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Abstimmungen und Vereinbarungen zwischen der Antragstellerin und Dritten nicht, nicht rechtzeitig oder unzureichend erfolgen, entscheidet die Planfeststellungsbehörde. Eine solche Entscheidung bleibt somit vorbehalten.

### **4.2 Baurecht**

- a) Eine Bauleitererklärung gemäß § 53 Absatz 1 der Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO) in der Fassung vom 05.07.2024 (GVObI. S. 875 und 928) ist von der Bauherrin und von der Bauleiterin oder dem Bauleiter unterschrieben der unteren Bauaufsichtsbehörde der Stadt Brunsbüttel zehn Werkzeuge vor Beginn der Arbeiten vorzulegen.
- b) Die Beendigung der Rückbauarbeiten an der Westmole ist der unteren Bauaufsichtsbehörde der Stadt Brunsbüttel unverzüglich nach Abschluss schriftlich anzuzeigen (§ 82 Absatz 1 LBO).

- c) Bei der Bauaufsichtsbehörde sind schriftlich zu benennen beziehungsweise anzuzeigen:
- a. Der Baubeginn, mindestens eine Woche vor Beginn der Arbeiten,
  - b. Namen und Anschriften der an den Rückbauarbeiten beteiligten Bauunternehmen / Firmen, mindestens eine Woche vor Baubeginn,
  - c. Der Wechsel des Bauleiters und der Bauunternehmer (unverzüglich) und
  - d. Abweichungen von den vorliegenden Bauplänen vor der Ausführung.
- d) Mit der Prüfung der statischen Berechnung des und der zugehörigen Ausführungszeichnungen und der Überwachung der Baumaßnahme in konstruktiver Hinsicht (inklusive Rückbaumaßnahmen und temporärer Bauzustände) ist das Ingenieurbüro des Herrn Dr.-Ing. König, Gutenbergring 20, 25541 Brunsbüttel, beauftragt. Dort sind rechtzeitig vor dem Betonieren die Teilabnahmen für die Bewehrung, die Teilabnahmen vor dem Verkleiden tragender Bauteile und die Abnahmen der Stahlkonstruktion zu beantragen. Die Ausführung der Bauarbeiten darf nur nach geprüften Unterlagen vorgenommen werden. Die Beauftragung erfolgte durch die untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Brunsbüttel (§ 58 Absatz 5 LBO).
- e) Geschweißte Stahlbauteile dürfen nur eingebaut beziehungsweise Schweißarbeiten an den Stahlbauteilen auf der Baustelle dürfen nur von Betrieben durchgeführt werden, die den Nachweis der Eignung zum Schweißen von Stahlbauten erbracht haben. Wenn sich der Firmensitz in Schleswig-Holstein befindet, kann nach Rücksprache mit dem Prüfsingenieur für Baustatik auf die Vorlage der Befähigungsurkunde verzichtet werden. Die ausführende Firma ist in jedem Fall zu benennen.
- f) Bei der Ausführung der Bauarbeiten sind die in den statischen Unterlagen getroffenen Lastannahmen, die festgelegten Abmessungen und Bemessungsquerschnitte und die Prüfbemerkungen zu beachten.
- g) Die prüfpflichtigen bautechnischen Nachweise müssen spätestens zehn Werktage vor Beginn der Arbeiten geprüft bei der Unteren

Bauaufsichtsbehörde der Stadt Brunsbüttel vorliegen (§ 72 Absatz 6 LBO).

- h) Es ist im Rahmen der Durchführung der Bautätigkeiten zu gewährleisten, dass sämtliche sicherheitsrelevanten Einrichtungen und die für den sicheren Betrieb erforderlichen Flächen der Brunsbüttel Ports GmbH (Betriebsbereich der oberen Klasse) jederzeit und voll umfänglich zugänglich sowie voll funktionsfähig sind.
- i) Es ist im Rahmen der Durchführung der Rückbau- und Bautätigkeiten, einschließlich der Einrichtung der dafür erforderlichen Flächen, zu gewährleisten, dass sämtliche sicherheitsrelevante Einrichtungen und die für den sicheren Betrieb erforderlichen Flächen der Brunsbüttel Ports GmbH (Betriebsbereich der oberen Klasse) jederzeit und voll umfänglich zugänglich sowie voll funktionsfähig sind.
- j) Die Beeinträchtigung des sicheren Betriebes des im Betriebsbereich der Brunsbüttel Ports GmbH erfolgenden Flüssiggasumschlages, Rohölumschlages, Gefahrgutumschlages und der dortigen Gefahrstofflagerung durch die Rückbau- und Bautätigkeiten ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.
- k) Die Herstellung einer Regenwasserentwässerung landseitig zum Elbehafen ist erst dann und soweit zulässig, wenn der Planfeststellungsbehörde der Nachweis einer Baulastbestellung für die Mitbenutzung der Regenwasserentwässerungsanlagen der Brunsbüttel Ports GmbH oder gegebenenfalls sonstiger Dritter vorgelegt und von der Planfeststellungsbehörde freigegeben wurde.
- l) Mit der Prüfung des Rückbaukonzeptes / der statischen Anforderungen (inklusive Bauzustände) und der zugehörigen Ausführungszeichnungen und der Überwachung der Rückbauarbeiten in konstruktiver Hinsicht soll ein fachlich geeigneter Prüfenieur für Standsicherheit beauftragt werden. Dort sind rechtzeitig vor dem Betonieren die Teilabnahmen für die Bewehrung, die Teilabnahmen vor dem Verkleiden tragender Bauteile und die Abnahmen der Stahlkonstruktion zu beantragen. Die Ausführung der Bauarbeiten darf nur nach geprüften Unterlagen vorgenommen werden.

Die Beauftragung erfolgt durch die untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Brunsbüttel (§ 58 Absatz 5 LBO).

- m) Es muss gewährleistet sein, dass der Schutzstreifen zur Vornahme von betrieblichen Überwachungs- und Unterhaltsmaßnahmen sowie zur Durchführung von Instandsetzungsarbeiten jederzeit uneingeschränkt auch mit Baufahrzeugen zugänglich ist.
- n) Weiterhin ist die Standsicherheit der auf dem Deich befindlichen obertägigen Erdgastransportleitung sowie des dazugehörigen Armaturenplatzes in dem Bereich durch ein entsprechendes Gutachten nachzuweisen.
- o) Wird die Kreuzung einer neu zu verlegenden Rohrleitung beziehungsweise eines Kabels mit den Gasunie-Anlagen in offener Bauweise durchgeführt, muss im Kreuzungsbereich der beiden Anlagen ein lichter Abstand von mindestens 0,40 m eingehalten werden.
- p) Sollte die Kreuzung der Gasunie-Anlagen mittels Pressung oder HDD-Bohrverfahren durchgeführt werden, muss der lichte Abstand zwischen einer neu zu verlegenden Rohrleitung / einem Kabel und den Gasunie-Anlagen mindestens 2,00 m betragen.
- q) Ist eine Spundung der Baugrube erforderlich, muss der Gasunie ein Bodengutachten sowie die Daten des für den Einbau der Spundbohlen zum Einsatz kommenden Gerätes zur Verfügung gestellt werden, um die Zulässigkeit im Hinblick auf die Sicherheit der Gasunie-Anlagen zu überprüfen.
- r) Parallel zu Gasunie-Anlagen verlaufende Rohrleitungen beziehungsweise Kabel sind grundsätzlich außerhalb des Schutzstreifens der Gasunie-Anlagen zu verlegen.
- s) Der Achsabstand ist so groß zu wählen, dass es zu keiner Schutzstreifenüberlappung kommt.
- t) Geplante Kabel sind im Bereich des Schutzstreifens in einem PVC-Rohr zu verlegen.

- u) Während der Bauphase dürfen die Gasunie-Anlagen ohne einen wirksamen Schutz, zum Beispiel durch Baggermatratzen, nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden.
- v) Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ist die Anlage während der Errichtung und nach der Fertigstellung entsprechend nach §§ 5 und 6 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) in Verbindung mit § 3 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), § 3 Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und § 6 Gefahrstoffverordnung (GefStoffV). Die auftretenden Gefährdungen sind zu beurteilen und geeignete Schutzmaßnahmen abzuleiten. Hierbei ist der bestimmungsgemäße Betrieb aber auch Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu berücksichtigen.
- w) Werden Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber an einem Arbeitsplatz tätig, sind die Arbeitgeber verpflichtet, bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammen zu arbeiten (§ 12 ArbSchG). Um dies sicherzustellen ist es erforderlich grundlegende Maßnahmen des Arbeitsschutzes für die Baustelle und später für den Betrieb der Anlage festzulegen und den dort tätigen Firmen zur Verfügung zu stellen. Es ist sicherzustellen, dass jeder Mitarbeiter, der auf der Anlage tätig wird in diesen Maßnahmen unterwiesen ist.
- x) Arbeitsplätze im Freien sind so zu gestalten, dass sie von den Beschäftigten bei jeder Witterung sicher und ohne Gesundheitsgefährdung erreicht, benutzt und wieder verlassen werden können. Dazu gehört, dass Arbeitsplätze geschützt sind oder den Beschäftigten geeignete persönliche Schutzausrüstungen zur Verfügung gestellt werden (§ 3 Absatz 1 sowie Anhang Nummer 5.1 ArbStättV).
- y) Die Beleuchtungseinrichtungen in den Arbeitsbereichen sind so anzuordnen und auszulegen, dass sich aus der Art der Beleuchtung (zum Beispiel zu geringe Beleuchtungsstärke, Blendung) keine Unfall- und Gesundheitsgefahren für die Arbeitnehmer ergeben können. Dazu sind die Nennbeleuchtungsstärken nach ASR 7/3 zu gewährleisten. Arbeitsplätze und Verkehrswege im Freien müssen zu beleuchten sein, wenn das Tageslicht nicht ausreicht. Die Beleuchtung muss sich nach der

jeweils konkreten Sehaufgabe richten (§§ 3 Absatz 1 und 8 Absatz 2, Anhang Nummer 3.4 ArbStättV8 sowie ASR 7/3).

z) Die Baustelleneinrichtungsfläche 2 (BE-Fläche 2) darf nur nach nachweislicher Rücksprache über etwaige Schutzvorkehrungen mit den jeweiligen Betreibern (Raffinerie Heide GmbH, Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG (NGT), Gasunie Deutschland GmbH & Co. KG) der unmittelbar benachbarten ungeschützten Rohrleitungstrassen und nach Umsetzung dieser Schutzvorkehrungen betrieben werden.

aa) Die Jetty muss die Voraussetzungen (zum Beispiel hinsichtlich der Statik) erfüllen, damit die auf ihr zu errichtenden Anlagen den Vorgaben der Technischen Regeln für Anlagensicherheit (TRAS) 310 – „Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Niederschläge und Hochwasser“ und 320 – „Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Wind sowie Schnee- und Eislasten“ entsprechen.

### **4.3 Bodenschutz**

Abzulagernde Böden dürfen nur auf den zugelassenen Baustelleneinrichtungsflächen abgelagert werden. Vor der erstmaligen Ablagerung ist der Planfeststellungsbehörde ein Bodenschutzkonzept zur Freigabe vorzulegen.

### **4.4 Denkmalschutz**

a) Da zureichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird, sind gemäß § 14 DSchG SH archäologische Untersuchungen erforderlich.

b) Eine archäologische Fachauswertung von (vorhandenen) geophysikalischen und geotechnischen Messdaten zur Erkundung des Untergrundes ist durchzuführen.

c) Eine Übersicht über durch die Baumaßnahme betroffene erkannte archäologische Kulturdenkmale oder potenzielle Kulturdenkmale (Anomalien) ist zu erstellen.

- d) Eine Überprüfung und Bewertung von potenziellen Kulturdenkmalen ist vorzunehmen.
- e) Ein Vorschlag zu Schutzmaßnahmen ist zu entwickeln.
- f) Eine Zufallsfundprozedur für den Umgang und die Meldung von archäologischen Funden während der Baumaßnahme ist zu erstellen.

#### **4.5 Fischerei**

Vor Inbetriebnahme der Jetty ist gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass eine noch darzustellende Löschwasserentnahmeeinrichtung eine dem Stand der Technik entsprechende wirksame Vorrichtung besitzt, die das Eindringen von Fischen verhindern.

#### **4.6 Immissionsschutz**

- a) Rammarbeiten, die innerhalb eines Abstandes von 30 m von der Erdgastransportleitung ETL 185.000 beziehungsweise zugehörigen Bauwerken durchgeführt werden sollen, müssen von dem APV freigegeben werden. Die Freigabe erfolgt auf gesonderten Antrag sowie auf der Grundlage von technischen Nachweisen der Vorhabenträgerin, die aufzeigen, dass die Integrität und Sicherheit der Erdgastransportleitung und zugehöriger Anlagen nicht beeinträchtigt werden.
- b) Bis zur Vorlage eines rechnerischen Nachweises von Schallimmissionen im Nachtzeitraum zwischen 20:00 und 07:00 Uhr an den Immissionsorten IP01, IP02a und IP02b gemäß Unterlage „M5.1.1 - Schallimmissionsprognose Bau des Jetty - Beurteilung der Baggerarbeiten“; die nicht mehr als 45 dB(A) betragen, sowie der Freigabe durch die Planfeststellungsbehörde werden Abriss-, Bagger- oder Rammarbeiten zwischen 20:00 und 07:00 Uhr täglich untersagt.
- c) Mit dem Rammen der Pfähle darf erst nach gesonderter Freigabe eines Konzeptes für weitergehende Schallschutzmaßnahmen durch die Planfeststellungsbehörde begonnen werden. Die Freigabe ist zu beantragen. In dem Konzept ist rechnerisch-prognostisch darzulegen, dass durch den Einsatz von faltbaren Abschirmmänteln oder vergleichbar

wirkungsvollen aktiven oder passiven zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen das Erreichen von Beurteilungswerten von höchstens 60 dB(A) im Bereich von Mischgebieten sowie von höchstens 70 dB(A) im Bereich von Gewerbenutzungen (jeweils im Tagzeitraum 07:00 bis 20:00 Uhr) sicher gewährleistet wird. Dem Antrag ist eine verbindliche Erklärung beizufügen, dass die der Prognose zugrundeliegenden Maschinen und Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen.

- d) Die Begrenzung von erheblichen Belästigungen durch Blendwirkungen und Raumaufhellung im Sinne der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der LAI muss bei der Planung der Beleuchtungsanlagen auf dem Jetty berücksichtigen werden.

#### **4.7 Kampfmittel**

Im Falle des Auffindens von Kampfmitteln sind die Bauarbeiten unverzüglich zu unterbrechen und die zuständigen Behörden zu informieren.

#### **4.8 Küstenschutz**

- a) Vor Baubeginn ist zusammen mit dem LKN.SH, Dienstsitz Husum, eine Beweissicherung der durch die Maßnahme betroffenen Deichbereiche durchzuführen und bei der Abnahme den Schadensumfang festzustellen.
- b) Alle während des Baues verwendeten Baustoffe und Baugeräte, die ausschließlich für die Baudurchführung notwendig sind, sind nach Bauabschluss aus dem Deichbereiche zu entfernen, ebenso bei mehrjährigen Baumaßnahmen während des Bauverbotszeitraumes. Das Lagern von Material, Geräten und sonstigen Gegenständen in den Deichbereichen einschließlich der Schutzstreifen gemäß § 66 LWG ist verboten.
- c) Umrandungen und Einfassungen (zum Beispiel Kantensteine, Tiefborde und ähnliches) von Einbauten in den Deichkörper sind niveaugleich mit der jeweiligen Deichoberfläche zu verlegen.

- d) Die Bauarbeiten sind in Abstimmung mit dem LKN.SH, Betriebssitz Husum, durchzuführen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen ist die Abnahme gemäß § 108 LWG beim LKN.SH, Dienstsitz Husum, schriftlich zu beantragen. Diese Abnahme ersetzt nicht die nach anderen Vorschriften erforderlichen Abnahmen.
- e) Die Unterhaltungsarbeiten am Landesschutzdeich dürfen nicht beeinträchtigt und die Deichsicherheit nicht gefährdet werden. Durch die Baumaßnahmen entstandene Schäden und Mängel, welche den betroffenen Deich beeinträchtigen können, hat die Vorhabenträgerin dem LKN.SH, Betriebssitz Husum, unverzüglich anzuzeigen und in Abstimmung mit dem LKN.SH, Betriebssitz Husum, auf eigene Kosten umgehend zu beseitigen.
- f) Geplante Änderungen sind dem LKN.SH, Dienstsitz Husum, sowie der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig schriftlich anzuzeigen, dass ein eventuelles Änderungsverfahren vorher durchgeführt werden kann.
- g) Bauarbeiten in der Zeit vom 30. September bis zum 15. April eines Jahres sind dem LKN.SH, Betriebssitz Husum, anzuzeigen und müssen innerhalb eines Tages beendet werden können. Es muss sichergestellt werden, dass die Deichstruktur und -funktion zu keinem Zeitpunkt nachhaltig eingeschränkt wird. Der wehrhafte Deichzustand muss nach einem Eingriff schnellstmöglich wiederhergestellt werden.
- h) Durch die Ausführung der Baumaßnahmen darf die Durchführung von Küstenschutzmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden.
- i) Bei Abweichungen von den Antragsunterlagen sind entsprechende Bestandspläne beim LKN.SH, Betriebssitz Husum, vorzulegen.
- j) Etwaige Unterbrechungen der Bauarbeiten sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig.
- k) In sämtlichen statischen Nachweisen von tidebeeinflussten beziehungsweise sturmflutbeeinflussten Bauteilen, die unterhalb des HW 200 liegen, sind die Lastfälle Wellenschlag, Eisgang und Treibselstoß zwingend zu berücksichtigen.

- l) Es sind spätestens vier Wochen vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahme folgende Unterlagen mit Angaben zum temporären Damm und zur temporären Deichrampe und zum Flügeldeich beim LKN.SH, Dienstsitz Husum, einzureichen:
- a. Aktueller Bauzeitenplan,
  - b. Detail- und Querschnittzeichnungen des temporären Damms,
  - c. Detail- und Querschnittzeichnungen der temporären Deichrampe zum Flügeldamm,
  - d. Standsicherheitsnachweise im Bereich der Außenböschung sowie im Bereich des Deichs und
  - e. Detailpläne der teilweise zurückzubauenden Buhne.
- m) Dem LKN.SH, Dienstsitz Husum, ist bei Baubeginn eine Liste von erreichbaren weisungsbefugten Personen einzureichen. Bei Sturmfluten ist der LKN.SH, Dienstsitz Husum, berechtigt, Arbeiten witterungsbedingt einstellen zu lassen und die Baustelle gegen Hochwasser sichern zu lassen. In diesem Zusammenhang ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, das Land Schleswig-Holstein von möglichen Ansprüchen auf Entschädigung und Schadensersatz freizustellen.
- n) Wiederverfüllungen haben lagenweise in der beim Aushub oder Abtrag vorgefundenen Schichtung und unter bestmöglicher Verdichtung zu geschehen, so dass keine nachträglichen Setzungen auftreten. Im Eingriffsbereich ist der Rasen in 10 cm dicken, gleichmäßig großen quadratischen Soden mit Kantenlänge nicht größer als 30 cm, mit schrägem Kantenschnitt aufzunehmen, zwischenzulagern, zu pflegen und nach Verfüllung wieder sauber anzudecken und anzuklopfen. Die neuen Sodenflächen sind so lange zu befeuchten, bis ein durchgehender Bewuchs gewährleistet ist. Sackungsschäden sind zügig zu beseitigen.
- o) Zeigt es sich, dass durch den Teilrückbau der Westmole, dem Erstellen der Baggerrinne sowie der Liegewanne das Strömungsverhalten im Westbecken sich negativ auf das vorhandene Vorland ändert, hat die Vorhabenträgerin in Absprache mit dem LKN.SH, Dienstsitz Husum, Sicherungsmaßnahmen im Bereich des Landesschutzdeiches und des

Flügeldeiches zu treffen, sobald die Erosion den Deichfuß beziehungsweise Deichsicherungsanlagen erreicht.

- p) Im Falle einer Nutzung über den 15. September hinaus und einer unerwartet starken Erosion soll in Absprache mit dem LKN.SH, Dienstsitz Husum, der temporäre Damm durch Steinschüttungen gesichert werden.
- q) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- r) Die Leitung zur Energieversorgung ist in einem Schutzrohr mit einer Mindestüberdeckung von 1,00 m zu verlegen. Die Linienführung hat in Absprache mit dem LKN.SH rechtwinklig zur Deichachse zu erfolgen. Der Netzanschlusspunkt ist mit einer 1,00 m breiten Umpflasterung zu versehen. Als seitlicher Abschluss der Umpflasterung ist eine Keilfalzplatte zu verwenden.
- s) Im Falle einer Nutzung von Flurstücken, die im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein stehen, sind mit der Küstenschutzverwaltung des Landes Nutzungsverträge zu schließen beziehungsweise bestehende zu modifizieren.

#### **4.9 Naturschutz und Landschaftspflege**

- a) Für die gesamte Planungs- und Bauphase ist eine Umweltbaubegleitung (UBB) entsprechend LBP, Unterlage 6.1, Maßnahmenblatt V/M A 1 mit ausgebildetem Fachpersonal zu beauftragen und der Planfeststellungsbehörde gegenüber zu benennen. Ziel der UBB ist die zulassungskonforme Umsetzung des Vorhabens vorzubereiten, zu überwachen und zu dokumentieren und eine Baudurchführung entsprechend der einschlägigen gesetzlichen Regelungen und Vorschriften des Umwelt- und Naturschutzes sicherzustellen. Die Aufgaben der Umweltbaubegleitung sind:
  - a. Kontrolle der durch den Bau beeinflussten Flächen entsprechend der Genehmigung,
  - b. Kontrolle der aus der Genehmigung resultierenden naturschutzrechtlichen Auflagen/Nebenbestimmungen,

- c. Organisation und Überwachung der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen/Beeinträchtigungen nach Unterlage U 6.1 LBP,
  - d. Festlegung, Koordination und Kontrolle erforderlicher Sondermaßnahmen, wie zum Beispiel Vogelschutzmaßnahmen und Maßnahmen zum Schutz des Schweinswals und der Fische,
  - e. Teilnahme an Baubesprechungen und Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange, Behörden und Dritten,
  - f. Dokumentation der Umweltbaubegleitung. Die Dokumentation der UBB ist in 14-tägigen Berichten zusammenzufassen und der Planfeststellungsbehörde auf elektronischem Weg zuzuleiten. Die Vorlage der Berichte hat spätestens am auf die dokumentierte Woche folgenden Freitag zu erfolgen,
  - g. Hinzuziehen von Fachexperten, zur Umsetzung artenschutzrechtlicher Maßnahmen, sofern erforderlich und
  - h. Abschlussdokumentation der Umweltbaubegleitung inklusive der gegebenenfalls notwendigen Nachbilanzierungsunterlagen (Text und Pläne).
- b) Zur Minderung von Barrierewirkungen, insbesondere für den Schweinswal und die Finte, werden die folgenden Rammzeiten beziehungsweise Rammzeiträume festgelegt:
- a. Einbau der Gründungspfähle der Zufahrtsrinne vom Wasser aus: Im Zeitraum 1. April bis 30. Juni ist die Rammdauer auf 3 Stunden pro Tag zu beschränken,
  - b. Einbau der Gründungspfähle der Plattformen vom Wasser aus: Baubeginn nicht vor dem 2. Mai. Im Zeitraum 2. Mai bis 30. Juni ist die Rammdauer auf 3,5 Stunden pro Tag zu beschränken,
  - c. Einbau Stahlrohre für Vertäudalben vom Wasser aus: Baubeginn nicht vor dem 2. Mai. Im Zeitraum 2. Mai bis 30. Juni ist die Rammdauer auf 4,5 Stunden pro Tag zu beschränken,

- d. Einbau Liegedalben vom Wasser aus: Baubeginn nicht vor dem 1. Juli und
- e. Alle Rammungen sind vorzugsweise, sofern technisch und logistisch möglich, in den Tideniedrigwasserphasen durchzuführen (3 Stunden vor bis 3 Stunden nach Niedrigwasser).
- c) Die durch Rammarbeiten entstehenden Schallimmissionen (Rammschall) im Wasserkörper, die insbesondere die schallsensitiven Arten Schweinswal und Finte potenziell schädigen können, dürfen in einer Entfernung von 750 m zur Rammstelle folgende Grenzwerte nicht überschreiten:
  - a. ungewichteter Breitband-Einzelereignispegel (SEL05) von 160 dB re 1 $\mu$ Pa<sup>2</sup>s und
  - b. Spitzenpegel (L<sub>p,pk</sub>) von 190 dB re 1 $\mu$ Pa
- d) Rammungen sind ausschließlich im Tageszeitraum (07:00 bis 20:00 Uhr) zulässig.
- e) Rammungen an den Wochenenden (von Freitag 20:00 Uhr bis Montag 07:00 Uhr) und an gesetzlichen Feiertagen sind unzulässig.
- f) Während der Rammarbeiten sind Schweinswale und Fische aus dem unmittelbaren Nahbereich der Ramm-Baustelle (bis 200 m) durch den Einsatz von Pingern fernzuhalten. Es sind mindestens 2 Pinger einzusetzen, von denen ein Pinger am Baugerät und mindestens ein Pinger an bestehenden Hafenkonstruktionen im Umfeld der Rammstelle anzuordnen ist.
- g) Die jeweiligen Rammungen sind mit dem sogenannten ramp-up-Verfahren einzuleiten, bei dem die Rammenergie langsam gesteigert wird. Die jeweilige ramp-up-Prozedur soll sich über einen Zeitraum von 10 Minuten erstrecken. Bei längeren Unterbrechungen der Rammarbeiten ist die ramp-up-Prozedur zu wiederholen.
- h) Solange und soweit möglich, ist das Vibrationsrammverfahren dem Impulsrammverfahren vorzuziehen.

- i) Zu Beginn der Rammarbeiten sind die Unterwasserschallimmissionen mittels Hydrophonen zu überwachen und zu dokumentieren. Die Messungen müssen in angemessener Entfernung zu den Rammungen über mindestens 2 vollständige Tiden erfolgen. Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde und dem LfU (Flintbek) unmittelbar vorzulegen. Sofern sich die Rammgeräte beziehungsweise die Rammenergie zwischen den Gründungspfählen und den Liege- und Vertäudalben unterscheiden, sind Messergebnisse für die verschiedenen Verfahren beizubringen.
- j) Die Einhaltung der Maßnahmen ist durch die UBB zu überwachen und zu dokumentieren. Sofern sich die Messwerte den Grenzwerten annähern, hat die UBB zusammen mit der oder dem Rammverantwortlichen durch geeignete Maßnahmen darauf hinzuwirken, dass es zu keiner Überschreitung kommt.
- k) Das Bauverfahren zur Gründung der Pfähle ist gesondert freizugeben. Es ist ein Bauzeitenplan vorzulegen.
- l) Sollte es während der Baumaßnahmen zu unvorhergesehenen Beeinträchtigungen kommen, sind im Rahmen der UBB die zuständigen Fachbehörden sowie die Planfeststellungsbehörde umgehend zu informieren und die Schäden in einem angemessenen Zeitraum, sofern erforderlich, in Abstimmung mit der jeweiligen Fachbehörde, zu beheben.
- m) 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.
- n) Aus Gründen des Artenschutzes ist ein möglichst durchgehender Bauablauf zu gewährleisten.
- o) Die Vorhabenträgerin sagt im Zusammenhang mit der Maßnahme A P1 sowie V/M B3 nach Anhang 1 der Unterlage U 6.1 LBP zu, nach Beendigung der Bauarbeiten die Wiederherstellung der Tiefenverhältnisse im Bereich der Baggerrinne und die Wiederherstellung der zurückgeschnittenen Röhrichtflächen durch Sukzession 10 Jahre lang zu

kontrollieren und zu dokumentieren, mindestens aber im 1., 2., 3. 5. und 10 Jahr. Die Kontrollen sollen jeweils im Juni durchgeführt werden. Der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde ist vor Beginn der Kontrollen schriftlich mitzuteilen und mit denselben abzustimmen, wie die Kontrollen inhaltlich und fachlich durchgeführt werden sollen. Die Ergebnisse der Kontrollen sind im jeweiligen Jahr der Kontrolle der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde spätestens zum Ende des Jahres vorzulegen.

#### **4.10 Störfallsicherheit**

Während der gesamten Bauphase der Jetty ist eine Notfallplanung vorzusehen, welche mindestens eine Kommunikation mit den benachbarten Betriebsbereichen der Firmen Deutsche Energy Terminal GmbH, Brunsbüttel Ports GmbH sowie Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG, eine Weiterleitung von Störfallalarmierungen dieser Betriebe an die Bauleitung des Vorhabens vor Ort, eine weitergehende Alarmierung der Personen auf der Baustelle sowie deren Evakuierung in gesicherte Bereiche beinhalten muss. Die diesbezügliche Information sämtlicher auf der Baustelle nicht nur einmalig oder sporadisch anwesenden Personen ist zu gewährleisten. Einmalig oder sporadisch anwesende Personen sind einer verantwortlichen ortskundigen Person zuzuweisen.

#### **4.11 Straßen und Wege**

Die Rohrbrücke und die Rohrfernleitung im Bereich der Zufahrt zur Baustelleinrichtungsfläche 2 sind mit einem Anfahrschutz zu versehen. Die Anforderungen an den Schutzstreifen gemäß TRFL müssen eingehalten werden. Es muss sichergestellt sein, dass die Rohrleitungen durch die Nutzung der Baustelleinrichtungsfläche 2 nicht gefährdet werden.

#### **4.12 Wasserhaushalt**

- a) Das Regenrückhaltebecken/Sandfang (ehemals Regenwasserpumpwerk), über das das Niederschlagswasser in die Elbe eingeleitet wird ist

laufend zu reinigen, zu überwachen und in einem guten betriebssicheren Zustand zu unterhalten.

- b) Es darf nur Niederschlagswasser eingeleitet werden, das frei von wassergefährdenden Stoffen ist.
- c) Schmutzwasser darf dem einzuleitenden Niederschlagswasser weder ungereinigt noch gereinigt zugeführt werden.
- d) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- e) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- f) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- g) Die Vorhabenträgerin hat die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Baugeräten unter sachgemäßer Verwendung von mobilen, befahrbaren Auffangwannen durchzuführen, in denen möglicherweise austretende Stoffe gesammelt und eine Kontamination des Bodens verhindert wird.
- h) Soweit es bei Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu Schadensfällen kommen sollte, hat die Vorhabenträgerin unverzüglich geeignete Abwehrmaßnahmen (zum Beispiel Schotter-/Bodenaustausch, Abpumpen des Grundwassers) zu ergreifen und dies der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen.
- i) Trotz der vermuteten geringen Auswirkungen auf Tierpopulationen sollten die Baggerarbeiten auf die Monate November bis März begrenzt werden. Auch wiederkehrende Bauarbeiten mit hohem Risiko des Sedimentaustrags sollten auf so wenig Ereignisse wie möglich sowie mit ausreichend Zeit (mehrere Wochen) zwischen den Arbeiten geplant werden, um den durch das Sediment überlagerten Pflanzen- und Phythobenthosgesellschaften Zeit zur Regeneration einzuräumen.
- j) Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass zu verbringendes Baggergut jederzeit vor der eigentlichen Verbringung durch die WSV und/oder das MEKUN auf die chemische Zusammensetzung geprüft werden kann.
- k) Bei einer von den Antragsunterlagen abweichenden chemischen Belastung des Baggerguts, die eine Einstufung in eine schlechtere Fallgruppe nach GÜBAK als die in den vorgelegten Antragsunterlagen

genannte zur Folge hat, sind das MEKUN sowie die Zulassungsbehörde unverzüglich darüber zu informieren mit dem Ziel, die Unterbringungsfähigkeit des Materials in dem beantragten Verbringbereich oder die Notwendigkeit landseitiger Entsorgungen zu überprüfen und final zu bestimmen.

- l) Sonstige unvorhergesehene Ereignisse wie zum Beispiel Leckagen an Tanks oder Maschinen mit möglichen Auswirkungen auf die Gewässer sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- m) Vor Beginn und nach Abschluss der Baggergutverbringung ist jeweils eine Peilung durchzuführen.
- n) Der Beginn und das Ende der Verbringungen, sowie die insgesamt verbrachte Baggergutmenge, sind der zuständigen Planfeststellungsbehörde unverzüglich mitzuteilen.
- o) Die Vorhabenträgerin muss sicherstellen, dass durch Verbringungen oberhalb von 12°C keine vorhabenbezogenen Sauerstoffmangelsituationen entstehen. Dies ist durch maßnahmenbezogene Messungen beziehungsweise plausible Bewertungen der sauerstoffzehrenden Eigenschaften des Baggergutes, inklusive dessen Nährstoffgehalte und deren Folgen, zu belegen. Generell wird festgelegt, dass bei Nachweis von Sauerstoffsituationen von unter 5 mg/l kein Baggergut eingebracht werden darf, welches die Sauerstoffsituation weiter verschlechtert.
- p) Es ist durch geeignete Schutz- und Kontrollmaßnahmen sicherzustellen, dass eine Gewässerverunreinigung unter Beachtung des Standes der Technik vermieden wird. Die verwendeten Flächen sind 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 an Land oder im Wasser sind Sofortmaßnahmen zur Begrenzung der Umweltschäden einzuleiten, das heißt Stoppen der Emissionen, Abgrenzen des Immissionsortes, Entfernen der kontaminierten Bestandteile und Kontrolle des Immissionsortes.

- q) Die gesetzlichen Anforderungen an Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind einzuhalten. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der zuständigen Wasserbehörde, sowie der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Die Vorhabenträgerin hat die Anforderungen der AwSV im Hinblick auf die Netzersatzanlage, die Löschwasserpumpen (Versorgungsplattform) und den Öltransformator im Mittelspannungscontainer auf der Jetty durch die Verwendung von bauartzugelassenen Produkten für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, einzuhalten.
- r) Es ist sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial oder sonstige Stoffe in das Gewässer gelangen können.
- s) Baubehelfe oder ähnliches sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos zu entfernen.
- t) Die Baustelle ist sturmflutsicher zu betreiben. Bei erhöhten Sturmflutgefahren sind alle beweglichen Gegenstände (zum Beispiel Baumaschinen, Geräte, Baustoffe) so zu lagern, dass sie im Sturmflutfall nicht zu einer Gefährdung der Küstenschutzanlagen oder zu einer Beeinträchtigung der Gewässerqualität führen können.
- u) Die Verbringungen müssen mit der Hamburg Port Authority koordiniert werden.
- v) Wenn es zu Bildung von Kolken an den Dalben kommt, welche die Standsicherheit gefährden, ist ein Kolkschutz rechtzeitig aufzubringen.
- w) Bei jeder Betankung der nachfolgend genannten Anlagen eine mobile Auffangwanne zu verwenden, ausreichend Ölbindemittel bereitzuhalten sowie die Anforderungen an das Befüllen und Entleeren gemäß § 23 AwSV einzuhalten:
- a. Netzersatzanlage,
  - b. Löschwasserpumpen (Versorgungsplattform) und
  - c. Öltransformator im Mittelspannungscontainer.

#### **4.13 Wasserstraßen und Schifffahrt**

- a) Werden durch das Vorhaben Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu beseitigen.
- b) Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sind eine Vor- und eine Nachpeilung des Baggerbereichs und der Verbringstelle sowie ein Nachweis der auf die Verbringstelle gebrachte Menge (Laderaumaufmaß) vorzulegen.
- c) Der genaue Bereich für die Nachpeilung des Baggerbereiches ist mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beziehungsweise dem WSA Elbe-Nordsee abzustimmen, soweit er nicht bereits durch vertragliche Regelungen festgelegt wurde.
- d) Nach Abschluss der Baggerarbeiten ist dem WSA unverzüglich eine Aufstellung der jeweils verbrachten Baggergutmengen, ein Nachweis über die nicht-punktuelle Verbringung des Baggergutes auf der Umlagerungsfläche und gegebenenfalls auf Anforderung des WSA Baggerproben vorzulegen.
- e) Der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beziehungsweise dem WSA Elbe-Nordsee sind Informationen über die erwartete Zusammensetzung des zu verbringenden Baggermaterials gemäß GÜBAK rechtzeitig und schriftlich vor dem erstmaligen Herstellen der Liegewanne und der Zufahrt vorzulegen.
- f) Bei der Baggerung und bei dem Teilrückbau der Westmole ist sicherzustellen, dass keine Wasserbausteine, Findlinge, Bauteilreste oder sonstige Teile in die Bundeswasserstraße gelangen beziehungsweise dort verbleiben. Für den Fall, dass Wasserbausteine, Findlinge, Bauteilreste oder sonstige Teile in die Bundeswasserstraße gelangen, ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umgehend zu informieren.
- g) Herstellungsbaggerungen sind mit einem trübungsarmen Verfahren durchzuführen.

- h) Anfallendes Baggergut ist im Falle seiner Eignung entsprechend aktuellerer Handlungsanweisungen zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern (GÜBAK) auf eine durch das WSA Elbe-Nordsee zu benennende Verbringstelle zu verbringen.
- i) Die Verbringung von Baggergut aus der Herstellung der Maßnahme sowie aus der Unterhaltung sind gemäß Unterlage U1 für eine Verbringstelle in der Nähe der Tonne E3, circa 500 m westlich des von HPA genutzten Einbringgebietes vorgesehen (U1, Absatz 4.18, Seite 38 und Absatz 5.4.1, Seite 43). Es ist sicherzustellen, dass diese Verbringung nicht die im Rahmen der Unterhaltung der Tideelbe seitens HPA und WSV vorgesehenen und geplanten Verbringmengen an der existierenden Verbringstelle E3 beeinträchtigt, sondern zusätzlich erfolgen kann.
- j) Für die Verbringung von Baggergut auf WSV-Flächen ist ein kostenpflichtiger Nutzungsvertrag mit der WSV abzuschließen.
- k) Die Unterhaltung der Bundeswasserstraße, einschließlich der Baggertätigkeit und Gewässervermessung innerhalb des Warteplatzes vor Brunsbüttel darf nicht beeinträchtigt werden.
- l) Am Jahresende ist von der Vorhabenträgerin eine Kopie der OSPAR-Meldung dem WSA Elbe-Nordsee vorzulegen.
- m) Die Vorhabenträgerin hat vor dem Hintergrund möglicher nautischer und sohnaher Einflüsse auf den Zufahrtbereich zu den benachbarten Schleusen des Nord-Ostsee-Kanal sowie auf die Tiefenunterhaltung der WSV 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. Diese Gutachten sind der WSV, sowie der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen.
- n) Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sind Änderungen der Firmenanschrift, der Firmenbezeichnung und der Rechtsform des

Unternehmens und gegebenenfalls die Eröffnung des Insolvenzverfahrens mit Angabe des Insolvenzverwalters mitzuteilen.

- o) Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Cuxhaven, Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven, Tel.: +49 4721 567-0 zu beantragen.
- p) Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich anzuzeigen.
- q) Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen gegebenenfalls der vorherigen Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes und sind entsprechend rechtzeitig vorher anzuzeigen.
- r) Eine Erreichbarkeit sämtlicher schwimmender Fahrzeuge und Geräte ist für die Verkehrszentralen über UKW sicherzustellen.
- s) Besondere Vorfälle in der Bundeswasserstraße und im Bereich der Anlage sind dem WSA und der Verkehrszentrale umgehend zu melden.
- t) Die maximale Baggertoleranz von 0,5 m unter Soll-Sohle darf nicht überschritten werden.
- u) Die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich der Liegeplätze und in den Zufahrten ist von der Vorhabenträgerin zu erhalten. Bagger- und Räumungsarbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem WSA Elbe-Nordsee vorgenommen werden.
- v) Baggerungen sind so durchzuführen, dass zum Fahrwasser hin glatte Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen.
- w) Ist der Planfeststellungsbeschluss durch Widerruf oder aus anderem Grunde erloschen, ist auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes in einer gesetzten Frist der vorangegangene, genehmigte Zustand wiederherzustellen.

- x) Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich zu benennen.
- y) Die Bauverfahren für die Errichtung der Anlage sind rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem WSA Elbe-Nordsee abzustimmen.
- z) Der Beginn der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt rechtzeitig vorher schriftlich anzuzeigen.
- aa) Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.
- bb) Die Baustelle ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.
- cc) Es dürfen an den schwimmenden Arbeitsgeräten außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.
- dd) Die Anlage ist durch einen amtlich anerkannten Vermessungsingenieur einzumessen. Dem WSA Elbe-Nordsee sind spätestens 2 Monate nach Fertigstellung der Anlage Baubestandspläne/Einmessunterlagen im geeigneten Maßstab unter Angabe der eingemessenen Anlagenteile und der Grundstücksgrenzen im Koordinatenreferenzsystem ETRS89 (UTM) zu übersenden. Die Pläne sind digital (Format: pdf sowie dxf, dwg oder dgn) als auch 2-fach in Papierform dem WSA kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Ferner ist nach Abschluss der Bauarbeiten die Reinheit der Sohle mittels einer Peilung nachzuweisen. Der Umfang und die Art der Peilung sind mit dem WSA Elbe-Nordsee abzustimmen.
- ee) Dalbenköpfe an der Anlage sind verkehrsgelb (RAL 1023) zu streichen.

- ff) Die Schiffs Liegeplätze und die Zufahrten zu diesen sind mindestens einmal pro Jahresquartal zu peilen. Die Peilpläne sind der Planfeststellungsbehörde sowie dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt nachrichtlich unaufgefordert vorzulegen.
- gg) Soweit für den Betrieb der Anlage oder von Anlagenteilen regelmäßige Prüfungen durch Sachverständige vorgeschrieben sind, ist das Ergebnis der Prüfung dem WSA umgehend mitzuteilen.
- hh) Die Anlage ist Beauftragten des WSA Elbe-Nordsee jederzeit und kostenfrei zugänglich zu machen.
- ii) Betriebsstillegungen von mehr als 2 Monaten sind dem WSA mit entsprechenden Erläuterungen mitzuteilen.
- jj) Dem WSA Elbe-Nordsee ist der oder die für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.
- kk) Die Anlage ist bei Dunkelheit und Sichtweiten unter 2000 m blendfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist. Bei Ausfall der Beleuchtung ist die Verkehrszentrale unverzüglich zu benachrichtigen und eine Notbeleuchtung zur Kenntlichmachung für die Schifffahrt zu aktivieren.
- ll) An der Anlage dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom WSA Elbe-Nordsee genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können. Die Empfehlungen aus dem Immissionsschutz-Gutachten (Unterlage M5.3) sind umzusetzen.
- mm) Die Arbeiten sind so auszulegen, dass Auswirkungen der vorbeifahrenden Schifffahrt durch Sog und Schwell sicher aufgenommen werden können.

- nn) Es sind Vorrichtungen zur dauerhaften Messung der Gezeitenströmung (tiefengemittelte Strömungsgeschwindigkeit) an einer ortsnahen Stelle einzurichten und zu betreiben.
- oo) In direkter Nähe zum Baufeld befinden sich WSV-Kabel, die auf keinen Fall beschädigt werden dürfen, da über diese Kabel empfindliche Daten laufen. Die Kabel der WSV sind dementsprechend mit größter Sorgfalt zu behandeln. Die Antragstellerin hat sich vor Baubeginn, möglichst während der Planung mit dem hierfür zuständigen Fachbereich M (Maritime Verkehrstechnik) des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Ostsee – VTBN-Infrastruktur- abzustimmen, um Gefährdungen auszuschließen.
- pp) Die Antragstellerin hat eine privatrechtliche Vereinbarung zur Verbringung von Baggergut mit dem WSA Weser-Jade-Nordsee abzuschließen.
- qq) Das vorgesehene Monitoringkonzept zur Strömung und morphologischen Entwicklung ist mit dem WSA Elbe-Nordsee abzustimmen. Bestandteil dieses Konzeptes sind neben den notwendigen Messungen auch deren Auswertungen sowie Zeitpläne für diese. Die Messergebnisse und Auswertungen sind dem WSA Elbe-Nordsee sowie der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Diese sind Grundlage um gegebenenfalls den Umfang des weiteren Monitorings abzustimmen.
- rr) Dem WSA Elbe-Nordsee sind eine Vor- und eine Nachpeilung des Baggerbereichs und der Verbringstelle (Nachweis über Mindestwassertiefe von -25 m KN) sowie ein Nachweis der auf die Verbringstelle gebrachte Menge (Laderaumaufmaß) vorzulegen.
- ss) Dem WSA Weser-Jade-Nordsee sowie der Planfeststellungsbehörde sind die Ergebnisse des Monitorings gemäß den Konzepten aus den Antragsunterlagen U4.1 und M6.1.2 vorzulegen.
- tt) Nach Abschluss der Baggerarbeiten ist dem WSA unverzüglich eine Aufstellung der jeweils verbrachten Baggergutmengen (Laderaumaufmaß), ein (digitaler) Nachweis über die nicht-punktuale Verbringung des Baggergutes auf der Umlagerungsfläche (beispielsweise über eine MoNa (Monitoring Nassbaggerbetrieb)-System-Box).

- uu) Die Verantwortlichkeit für Eisbrechkapazitäten/Eisaufbruch im von der Vorhabenträgerin zu nutzenden Bereich liegt bei der Vorhabenträgerin.
- vv) Der Lotsinnen- und Lotsenwechsel vor Brunsbüttel darf nicht behindert werden. Die Vorhabenträgerin hat dies vorrangig vor allen Bauarbeiten zu ermöglichen. Das sichere An- und Ablegen der Fahrzeuge am Elbehafen darf nicht eingeschränkt werden. Die Vorhabenträgerin hat die bauausführenden Firmen entsprechend zu informieren und die Einhaltung zu gewährleisten.
- ww) Die für den Bau oder Betrieb der Hafeninfrasturktur eingesetzten Arbeitsfahrzeuge dürfen eine Positionierung durch die Standby-Schlepper der FSRU nicht erfordern.
- xx) Anfallende Hindernisse, wie Bauteilreste oder sonstige Teile, die beim Rückbau des Baudamms beziehungsweise grundsätzlich bei der Baumaßnahme allgemein ins Gewässer gelangen, sind restlos zu entfernen. Ein Verbleiben in der Bundeswasserstraße ist nicht gestattet.
- yy) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- zz) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- aaa) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- bbb) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- ccc) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- ddd) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- eee) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- fff) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- ggg) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- hhh) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*
- iii) FSRU und LNG-Tanker müssen immer mit dem Steven in Richtung Hamburg an der Anlage liegen.
- jjj) *entfällt ggü. dem veröffentlichten Entwurf vom 23.06.2025*

- kkk) Während der Lade- und Löschooperationen an der Anlage darf keine Versorgung mit Kraft- und Schmierstoffen stattfinden. Das Liegen von Versorgungsfahrzeugen längsseits der LNG-Tanker wird nicht genehmigt.
- III) Es ist sicherzustellen, dass während des Liegens an der Anlage die Antriebsanlage des jeweiligen Schiffes betriebsbereit (klar) zu halten ist.

## 5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die nachfolgend wiedergegebenen Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten.

- a) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Flucht- und Rettungswege des Elbehafens während der gesamten Bau- und Betriebszeit freizuhalten.
- b) Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor der Benutzung der BE-Fläche 2 entsprechende Abstimmungen mit den Behörden durchzuführen.
- c) Die Vorhabenträgerin sagt zu, dreimal im Jahr die Verkolkungen zu peilen.
- d)
  1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, nach Inbetriebnahme der FSRU an der neuen Jetty auf Verlangen von Eigentümern von Gebäuden, bei denen zu Zeiten der Belieferung der FSRU durch LNG-Carrier prognostisch ein Immissionswert von 50 dB(A) nachts überschritten wird, im Zeitraum der Belieferung der FSRU Messungen der an den betreffenden Immissionsorten auftretenden Lärmimmissionen durch eine nach § 29b BImSchG bekannt gegebene Stelle durchführen zu lassen.
  2. Soweit Messungen nach 1. eine Überschreitung des Immissionswerts von 50 dB(A) nachts an Immissionsorten von Gebäuden ergeben, sagt die Vorhabenträgerin zu, Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen sowie die Höhe der erforderlichen und damit verbundenen Kosten unverzüglich durch ein von ihr beauftragtes qualifiziertes und unabhängiges Gutachterbüro ermitteln zu lassen und die notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen nach den allgemein anerkannten Regelwerken der VDI 2719 / DIN 4109 für schutzbedürftige Räume nach DIN 4109 zum Schutz der durch die Belieferung der FSRU durch LNG-Carrier nachgewiesen betroffenen Gebäudeeigentümern vorzunehmen.
  3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Eigentümern von Gebäuden nach Ziffer 1 unverzüglich nach Genehmigung des Betriebs der FSRU am neuen Jetty Kontaktdaten einer Ansprechstelle zukommen zu lassen, an welche sich die Betroffenen wenden können, um Lärmmessungen nach

Ziffer 1. zu beantragen und die weitere Abwicklung gegebenenfalls vorzunehmender Schallschutzmaßnahmen nach Ziffer 2 abzustimmen.

## **6 Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge**

Alle Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss – insbesondere durch Nebenbestimmungen dieses Beschlusses – insgesamt oder teilweise berücksichtigt werden oder sie sich nicht durch Rücknahme, Zusagen der Vorhabenträgerin oder auf andere Weise vollumfänglich oder teilweise erledigt haben (§ 74 Absatz 2 Satz 1 VwVfG).

Im Rahmen der Einwendungen sowie der Erörterungstermine sind Anträge gestellt worden. Soweit diese nicht bereits im Erörterungstermin oder danach gesondert beschieden wurden, ist dies in diesem Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Entscheidungen über die Einwendungen geschehen. Soweit Anträgen in diesem Zusammenhang nicht ausdrücklich stattgegeben wird, werden sie zurückgewiesen.

## **7 Kostenentscheidung**

Die Vorhabenträgerin hat gemäß §§ 1, 2 und 13 VwKostG in Verbindung mit den Vorschriften der VerwGebVO die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen. Die Höhe der Kosten (Gebühren und Auslagen) und die Details der Zahlung (§ 14) VwKostG werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

## Gründe

### 8 Sachverhalt

#### 8.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Brunsbüttel Ports GmbH hat als damalige Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 01. August 2022 gemäß § 68 Absatz 1 WHG die Planfeststellung für die Errichtung und den Betrieb der Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz inklusive der für den Betrieb der Jetty notwendigen Infrastrukturanlagen beim Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) in Kiel beantragt. Das beantragte Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Errichtung und den Betrieb der Jetty einschließlich des zugehörigen Liegeplatzbereiches für die FSRU und die beliefernden LNG-Tanker. Weiterhin ist die Errichtung aller für den Betrieb erforderlichen, wasserseitigen Infrastrukturanlagen Gegenstand der Antragsunterlagen.

Eine genauere Beschreibung der einzelnen, beantragten Bauwerke findet sich in Kapitel 1.2 bis 1.6.

Die Errichtung und der Betrieb der für den Umschlag, die Lagerung, die Umwandlung und den Transport des Gases in seinem jeweiligen Aggregatzustand notwendigen Anlagen, die FSRU als Interimslösung im bestehenden Hafen, sowie die zur Anbindung der FSRU erforderlichen Verbindungsleitungen sind Gegenstand anderer immissionsschutzrechtlicher Zulassungsverfahren beziehungsweise energiewirtschaftlicher Planfeststellungs- und -genehmigungsverfahren.

#### 8.2 Notwendige Folgemaßnahmen

Durch das Vorhaben werden keine Folgemaßnahmen gemäß § 75 Absatz 1 Satz 1 VwVfG ausgelöst. Die notwendigen Anpassungen an Anlagen, die nicht im Eigentum der Antragstellerin stehen, sind Teil des Antrags.

#### 8.3 Korrespondierende Verfahren

Hinweis: Dieses Kapitel wird bei Bekanntgabe des Beschlusses, bedingt durch ständige Aktualisierungen der bisher nicht abgeschlossenen Vorhaben, möglicherweise bereits nicht mehr die aktuellen Sachstände abbilden.

### BlmSchG-Verfahren Jetty-Suprastruktur (Deutsche Energy Terminal GmbH)

Beim Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein (LfU) ist das direkt verbundene Verfahren nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG) anhängig. Dieses verfolgt das Ziel, die prozesstechnischen Anlagen der Jetty (Suprastruktur) zu genehmigen. Das Verfahren ist untrennbar mit dem zu diesem Beschluss gehörigen Planfeststellungsverfahren verbunden.

### BlmSchG-Verfahren FSRU-Betrieb (Deutsche Energy Terminal GmbH)

Ebenfalls ein Verfahren nach BlmSchG wird für den Betrieb der FSRU an der Jetty benötigt. Am 09. Februar 2024 hat das LfU, Regionaldezernat Südwest, eine Vorläufige Zulassung des Betriebs nach § 8a BlmSchG erlassen. Diese erlaubt, die FSRU bis zum 15. Februar 2026 zu betreiben. Der Beschluss im Hauptsacheverfahren ist noch nicht erlassen.

### BlmSchG-Verfahren Gasheizkesselanlage (Deutsche Energy Terminal GmbH)

Mit Datum vom 11. Dezember 2024 hat die Deutsche Energy Terminal GmbH einen Antrag für die Errichtung und den Betrieb einer Gasheizkesselanlage zur Erzeugung von Warmwasser zur Regasifizierung des LNG auf der FSRU gestellt. Die Anlage soll auf dem Flurstück 134 errichtet werden. Dieser Antrag erfolgte auf Grundlage von §§ 4, 19 BlmSchG in Verbindung mit § 8a BlmSchG. Eine Zulassung vorzeitigen Beginns gemäß § 8a BlmSchG wurde vom LfU am 28. Februar 2025 erlassen.

### BlmSchG-Verfahren Interimsliegeplatz (Deutsche Energy Terminal GmbH)

Die Deutsche Energy Terminal GmbH hat mit Datum vom 19. Oktober 2023, zuletzt geändert am 14. März 2025, beim LfU einen Antrag auf Betrieb der FSRU am Interimsliegeplatz im Elbehafen Brunsbüttel gestellt. Mit Bescheid des LfU vom 9. Februar 2024 wurde der Betrieb der FSRU auf Basis des § 8a BlmSchG befristet bis zum 15. Februar 2026 zugelassen. Aktuell wird das Hauptverfahren, mit dem Ziel, eine Genehmigung für den Betrieb bis längstens zum 15. Februar 2029 zu erhalten, betrieben.

### Schallschutzwand/-wand (Deutsche Energy Termin GmbH)

Zur Reduzierung der Schallbelastung der Wohnbebauung nördlich des Vorhabenbereiches wird im Rahmen eines Bauantrags nach BauGB bei der Stadt Brunsbüttel ein Schallschutzwand errichtet werden. Aktuell befindet sich die

Vorhabenträgerin dieses Vorhabens in der Entscheidungsphase, ob ein Wall oder eine Wand gebaut wird.

#### ETL 185 (Gasunie Deutschland Transport Services GmbH)

Mit Antrag vom 30. Juni 2022 hat die Gasunie Deutschland Transport Services GmbH beim Amt für Planfeststellung Energie des Landes Schleswig-Holstein (AfPE) die Errichtung der Energietransportleitung (ETL) 185 als Lückenschluss zwischen der ETL 180 (siehe unten) und dem temporären Liegeplatz der FSRU am Gefahrgutliegeplatz des Elbehafens beantragt. Der Antrag wurde mit Plangenehmigung vom 19. September 2022 positiv beschieden (Aktenzeichen AfPE L -667-PFV Erdgas LNG FSRU). Im Rahmen eines Planänderungsverfahrens wurden im Jahr 2024 der naturschutzrechtliche Kompensationsbedarf angepasst sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nachträglich festgesetzt. Der positive Änderungsbescheid hierzu wurde mit Datum vom 11. September 2024 erlassen. Das Vorhaben ist vollständig umgesetzt und in Betrieb.

#### ETL 180 (Gasunie Deutschland Transport Services GmbH)

Im Planfeststellungsverfahren für den Bau der ETL 180, anhängig ebenfalls beim AfPE wurde bereits am 22. März 2023 der Planfeststellungsbeschluss beziehungsweise am 21. Februar 2024 ein Planergänzungsbeschluss erlassen. Für den Abschnitt ETL 180.100 wurde bereits am 28. Februar 2023 die Plangenehmigung beziehungsweise am 12. Juli 2023 ein Änderungsbescheid erlassen. Dieses Vorhaben wurde inzwischen ebenfalls vollständig umgesetzt und dient primär der Verbindung des in Bau befindlichen German-LNG-Terminals (siehe unten) an die ETL 126 und die ETL 9198 im Bereich Hetlingen.

#### German LNG Terminal (Infrastruktur, German LNG Terminal GmbH)

Mit Datum vom 29. Juni 2021 hat die German LNG Terminal GmbH mit Planfeststellungsantrag nach § 95 LWG SH die Errichtung des German LNG Terminal in Brunsbüttel beantragt. Dieses entsteht auf einem bisher unbebauten Bereich östlich des Elbehafens und der Remondis SAVA sowie westlich des AKW Brunsbüttel und südlich der Fährstraße entstehen. Das Terminal wird nach Fertigstellung als stationäres Import- und Distributionsterminal für LNG fungieren. Zudem wird es die Funktion der FSRU in Brunsbüttel übernehmen und LNG regasifizieren und ins Gasnetz einspeisen. Die FSRU wird mit der Fertigstellung des German LNG Terminals durch dieses ersetzt. Dafür wird das Terminal über

zwei große Lagertanks für LNG, zwei Schiffsanleger sowie Prozesstechnik für die Zwischenlagerung und die Regasifizierung verfügen. Das German LNG Terminal wird durch die ETL 180 (siehe oben) mit dem deutschen Erdgasverteilnetz verbunden. Am 15. Mai 2023 wurde durch die Antragstellerin ein Antrag auf vorläufige Anordnung für vorbereitende Maßnahmen gestellt. Mit Datum vom 16. Februar 2024 wurde dieser positiv beschieden und mit Wirkung vom 28. Februar 2024 bekannt gemacht. Der Planfeststellungsbeschluss wurde mit Datum vom 24. September 2024 erlassen. Die öffentliche Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses erfolgte durch Zustellung beziehungsweise öffentliche Auslegung vom 04. bis 17. April 2025.

#### German LNG Terminal (Suprastruktur, German LNG Terminal GmbH)

Im Zusammenhang mit dem oben genannten Vorhaben, das lediglich die Infrastruktur des Terminals umfasst, hat die German LNG Terminal GmbH am 20. November 2023 beim LfU einen Antrag nach § 4 BImSchG gestellt, der die Zulassung der Suprastruktur des German LNG Terminals zum Inhalt hat. Dieser wird inzwischen als Antrag auf Teilgenehmigung nach § 8 BImSchG weitergeführt. Er nimmt bestimmte Teile der Suprastruktur zunächst aus. Zudem wurden durch die Vorhabenträgerin zwei Anträge nach § 8a BImSchG gestellt; im Mai 2024 sowie im Dezember 2024, die durch das LfU beschieden wurden. Inzwischen liegt ein dritter Antrag nach § 8a BImSchG vor.

## **9 Verfahrenrechtliche Würdigung**

### **9.1 Zuständige Planfeststellungsbehörde**

Das APV ist zuständige Planfeststellungsbehörde für das beantragte Vorhaben „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ gemäß § 68 Absatz 1 WHG. Das ergibt sich aus § 1 LNGGZustV in Verbindung mit § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 LNGG in Verbindung mit der Anlage zum LNGG. Danach ist das APV, abweichend von § 3 Absatz 1 Nummer 1 WaKüVO, zuständig für Planfeststellungsverfahren nach § 68 WHG für Gewässerausbauten im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 4 LNGG. Nach § 2 Absatz 1 Nummer 4 LNGG ist das LNGG für Gewässerausbauten und Gewässerbenutzungen, die für die Errichtung und den Betrieb von stationären schwimmenden Anlagen zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (Anlagen nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 LNGG) erforderlich sind, insbesondere Häfen und Landungsstege, anwendbar. Die Anlagen nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 LNGG sind in der Anlage des LNGG abschließend aufgezählt. Das LNGG ist für das Vorhaben „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ anwendbar, da es ein Gewässerausbau im Sinne des § 68 WHG ist, der für den Betrieb der in Nummer 1.1 der Anlage zum LNGG aufgeführten FSRU notwendig ist. Die neue Jetty dient dazu, den Betrieb der FSRU zu ermöglichen und dauerhaft zu gewährleisten.

### **9.2 Ablauf des Verfahrens**

Mit Schreiben vom 01. August 2022 hat die Brunsbüttel Ports GmbH die Planfeststellung gemäß § 68 Absatz 1 WHG für die Errichtung und den Betrieb der „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ inklusive der für den Betrieb der Jetty notwendigen Infrastrukturanlagen beantragt. Die Antragsunterlagen waren bei Antragstellung noch unvollständig.

Die Vorhabenträgerschaft im Planfeststellungsverfahren „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ ist durch das Schreiben vom 22. Dezember 2022 von der originären Vorhabenträgerin Brunsbüttel Ports GmbH auf die neue Vorhabenträgerin Elbehafen Energy Port & Logistics GmbH als Rechtsnachfolgerin im Verwaltungsverfahren übergegangen.

Am 19. Oktober 2023 und am 18. März 2024 wurden die Zulassungen vorzeitigen Beginns genehmigt (siehe Kapitel 9.4).

Mit Schreiben vom 07. Juni 2024 reichte die Elbehafen Energy Port & Logistics GmbH die vollständigen Antragsunterlagen beim APV ein.

Seitdem sind die folgenden Verfahrensschritte erfolgt:

### 9.2.1 Auslegung

Die Beteiligung der durch das Vorhaben berührten Öffentlichkeit genügt den maßgeblichen verfahrensrechtlichen Anforderungen (§ 73 VwVfG in Verbindung mit LNGG und PlanSiG).

Die Auslegung wurde gemäß § 73 Absatz 3 VwVfG in Verbindung mit § 3 Absatz 1 PlanSiG auf der Internetplattform BOB-SH durchgeführt. Gemäß § 3 Absatz 2 PlanSiG wurde als zusätzliches Informationsangebot die Auslegung in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, vorgenommen. Nach Maßgabe der möglichen Auswirkungen des Vorhabens ist Auslegungsstelle die Stadt Brunsbüttel. Es wurden die Planunterlagen ausgelegt, die für die Anstoßwirkung erforderlich waren (BVerwGE Urteil vom 3.4.2019 – 4 A 1/18, NVwZ 2019, 1213 Randnummer 16). Die folgenden Unterlagen haben zur Einsicht ausgelegen:

*Tabelle 2: Ausgelegte Planunterlagen*

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U0	Inhaltsverzeichnis	5	28.06.2024
U1	Erläuterungsbericht	70	28.06.2024
U1.1	Alternativenprüfung	19	28.06.2024
U1.2	Auswirkungen auf die Umwelt	26	28.06.2024
U2.1.1 - BI1	Übersichtskarte - Vorhabengebiet und Verbringstelle	1	07.06.2024
U2.1.1 - BI2	Übersichtskarte - Lageplan DTK25	1	07.06.2024

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattza hl	Stand
U2.1.2	Lageplan Seekarte	1	07.06.2024
U2.1.3 - BI1	Übersichtskarte mit Schutzgebieten – Internationale Schutzgebiete	1	07.06.2024
U2.1.3 - BI2	Übersichtskarte mit Schutzgebieten – Lageplan - Schutzgebiete	1	28.06.2024
U2.2.1	Lageplan Bestand - Leitungen, Flurstücke, Grenzen und Flächen	1	07.06.2024
U2.2.2	Lageplan Bestand - Sicherheitsbereich ISPS	1	07.06.2024
U2.2.3	Querschnitte Bestand – vorhandene Anlegestelle	1	07.06.2024
U2.2.4	Querschnitte Bestand - Landesschutzdeich	1	07.06.2024
U2.3.1 - BI1	Lageplan Planung - Jetty	1	07.06.2024
U2.3.1 - BI2	Lageplan Planung – Jetty (mit Luftbild)	1	07.06.2024
U2.3.2	Lageplan Planung - Sicherheitsbereiche ISPS	1	07.06.2024
U2.3.3	Detallageplan Planung Jetty	1	07.06.2024

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattza hl	Stand
U2.3.4 - BI1	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte	1	07.06.2024
U2.3.4 - BI2	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte Jetty	1	07.06.2024
U2.3.4 - BI3	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte Jetty	1	07.06.2024
U2.3.5	Detallageplan Planung - Baggerrinne und temporärer Damm (Baustraße)	1	07.06.2024
U2.3.6	Detallageplan Planung – Verlegung Abwasserleitung West	1	07.06.2024
U2.4.1 - BI1	Lageplan Bestand – Nautische Sicherheitszonen - Überwachungs- und Beobachtungszone	1	07.06.2024
U2.4.1 - BI2	Lageplan Planung – Sicherheitszonen-Bestand	1	07.06.2024
U2.4.1 - BI3	Lageplan Planung – Sicherheitszonen-Planung	1	07.06.2024
U3.1	Erläuterungen zum Bauwerksverzeichnis	5	07.06.2024
U3.2	Bauwerksverzeichnis	3	28.06.2024
U3.3	Lageplan Planung - Bauwerksverzeichnis	1	07.06.2024

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattza hl	Stand
U4.1	Konzept Baggergutentnahme und - verbringung	36	07.06.2024
U4.1.1	Detallageplan Planung – Liegewanne	1	07.06.2024
U4.1.2	Lageplan Planung - Verbringstelle	1	07.06.2024
U4.2	Rückbaukonzept (Block 1 und 2)	28	07.06.2024
U4.3	Baudurchführung Jetty	9	07.06.2024
U5.1	Erläuterungen zum Grunderwerbsverzeichnis	5	07.06.2024
U5.2	Grunderwerbsverzeichnis	1	07.06.2024
U5.3 - BI1	Grunderwerbsplan Übersicht	1	07.06.2024
U5.3 - BI2	Grunderwerbsplan, Baufeld	1	07.06.2024
U5.3 - BI3	Grunderwerbsplan, BE-Fläche 1	1	07.06.2024
U5.3 - BI4	Grunderwerbsplan, BE-Flächen 2 und 3	1	07.06.2024

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattza hl	Stand
U6.1	Landschaftsplanerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht mit Maßnahmenblättern	83	28.06.2024
U6.2	Bestands- und Konfliktplan – Auswirkungen auf die Umwelt	1	07.06.2024
U6.3	Maßnahmenplan - Vermeidungs-/ Minderungsmaßnahmen	1	07.06.2024
U7.1	Flächenentwässerung	37	07.06.2024
U7.2	Haltungsplan Jetty	1	07.06.2024
M1	Artenschutzfachbeitrag	460	28.06.2024
M2	FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty	97	28.06.2024
M3.1	Bericht Gastvogelkartierung Westbecken	33	07.06.2024
M3.2	Bericht Kartierung Fische	43	07.06.2024
M3.3	Bericht Kartierung Benthos	16	07.06.2024
M4.1	Wasserrechtlicher Fachbeitrag (WRRL)	102	28.06.2024
M4.2	Fachbeitrag zur Meeresstrategie- Rahmenrichtlinie (MSRL)	29	07.06.2024
M5.1	Schallimmissionsprognose Bau des Jetty – Beurteilung der Baggerarbeiten	82	28.06.2024

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattza hl	Stand
M5.2	Schalltechnische Stellungnahme zum geplanten Abbruch der bestehenden Kaje und den anschließenden Baggerarbeiten	7	28.06.2024
M5.3	Prognose Unterwasserschall (Rammarbeiten)	35	28.06.2024
M5.4	Schallimmissionsprognose Rammarbeiten	85	28.06.2024
M5.5	Stellungnahme zur Schallimmissionsprognose Bau des Jetty – Beurteilung der Baggerarbeiten	7	28.06.2024
M6.6.1	Übersichtsrampplan Jetty	2	07.06.2024
M6.6.2	Lagestabilität Temporärer Baudamm	13	07.06.2024
M6.6.3	Bodenschutzkonzept	42	07.06.2024

Die Auslegung wurde gemäß § 73 Absatz 5 VwVfG in Verbindung mit § 2 Absatz 1 PlanSiG am 08. Juli 2024 über BOB-SH bekanntgemacht. Zusätzlich wurde die Auslegung in der „Brunsbütteler Zeitung“ und auf der Internetseite der Stadt Brunsbüttel ortsüblich bekanntgemacht.

Die Auslegung erfolgte dann im Zeitraum vom 15. Juli 2024 bis zum 22. Juli 2024 und dauerte somit gemäß § 7 Nummer 1 LNgG eine Woche. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt wird, konnte bis einer Woche nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der genannten Auslegungsstelle Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsfrist endete am 29. August 2024. Mit Fristablauf waren grundsätzlich weitere Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ausgeschlossen, sofern sie nicht auf privatrechtlichen Titeln beruhen. Für Vereinigungen gilt dies entsprechend. Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist sind insgesamt 28 Einwendungen und Stellungnahmen von Privatpersonen und Vereinigungen eingegangen.

Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen haben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den gesetzlichen Vorgaben des § 73 VwVfG entsprochen.

### **9.2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die durchgeführte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange genügt den maßgeblichen verfahrensrechtlichen Anforderungen des §§ 68 Absatz 1, 70 Absatz 1 WHG in Verbindung mit § 73 Absätze 2 und 3a VwVfG.

Am 10. Juli 2024 hat die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange per E-Mail zur Stellungnahme aufgefordert. Die Planunterlagen wurden über einen Downloadlink zur Verfügung gestellt. Die Frist für die Abgabe der Stellungnahmen wurde bis zum 29. Juli 2024 angesetzt. In Einzelfällen wurde eine Fristverlängerung gewährt. Die späteste davon bis zum 31. August 2024.

Geäußert haben sich folgende 45 Träger öffentlicher Belange zu dem Vorhaben:

- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz eingegangen am 17.07.2024,
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr eingegangen am 08.08.2024,
- Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein eingegangen am 09.08.2024,
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein eingegangen am 09.08.2024,
- Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein eingegangen am 15.07.2024 und 24.07.2024,
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein eingegangen am 22.07.2024,
- Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Entwicklung – Untere Forstbehörde eingegangen am 11.07.2024,
- Landesamt für Umwelt des Landes Schleswig-Holstein eingegangen am 21.08.2024,

- Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meerschutzz Schleswig-Holstein – Betriebssitz Husum eingegangen am 06.08.2024,
- Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein eingegangen am 22.07.2024,
- Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein – Obere Denkmalschutzbehörde eingegangen am 16.07.2024,
- Schleswig-Holsteinische Landesforsten (AöR) eingegangen am 12.07.2024,
- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR eingegangen am 23.07.2024,
- Staatliche Arbeitsschutzbehörde bei der Unfallkasse Nord eingegangen am 25.07.2024,
- Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Betriebsstelle Brake-Oldenburg eingegangen am 29.07.2024,
- Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt eingegangen am 25.07.2024,
- Landeskriminalamt – Kampfmittelräumdienst eingegangen am 15.07.2024,
- Landespolizeiamt – Wasserschutzpolizei – Behörde für Hafenanlagensicherheit Schleswig-Holstein, Designated Authority (DA-SH) eingegangen am 22.07.2024,
- Polizeidirektion Itzehoe eingegangen am 05.08.2024,
- Wasserschutzpolizeirevier Brunsbüttel eingegangen am 26.07.2024,
- Stadt Brunsbüttel eingegangen am 30.08.2024,
- Stadt Brunsbüttel – Hafenbehörde eingegangen am 26.07.2024,
- Kreis Steinburg – Untere Naturschutzbehörde eingegangen am 22.07.2024,

- Kreis Steinburg – Untere Wasserbehörde eingegangen am 23.07.2024,
- Kreis Dithmarschen – Untere Wasserbehörde eingegangen am 26.07.2024,
- Kreis Dithmarschen – Untere Naturschutzbehörde eingegangen am 29.07.2024,
- Amt Wilstermarsch eingegangen am 12.08.2024,
- Wasserverband Süderdithmarschen eingegangen am 19.07.2024,
- Deich- und Hauptsielverband Wilstermarsch eingegangen am 19.07.2024,
- Deich- und Hauptsielverband Dithmarschen eingegangen am 25.07.2024,
- Hamburg Port Authority AöR eingegangen am 29.07.2024,
- Lotsenbrüderschaft Elbe eingegangen am 07.08.2024,
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee eingegangen am 14.08.2024,
- Industrie- und Handelskammer zu Flensburg eingegangen am 29.07.2024,
- Dataport (AöR) eingegangen am 18.07.2024 und am 19.07.2024,
- Abwasserentsorgung Brunsbüttel GmbH eingegangen am 16.07.2024,
- Stadtwerke Steinburg GmbH eingegangen am 17.07.2024,
- HGB Windenergie GmbH & Co. KG eingegangen am 22.07.2024,
- TenneT TSO GmbH eingegangen am 19.07.2024,
- Gasunie Deutschland Transport Services GmbH eingegangen am 01.08.2024,
- Deutsche Telekom Technik GmbH eingegangen am 11.07.2024,
- Vodafone Deutschland GmbH eingegangen am 11.07.2024 und
- 50Hertz Transmission GmbH eingegangen am 12.07.2024.

Aufgrund der Einreichung einer überarbeiteten Unterlage zur Flächenentwässerung wurden die folgenden Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt:

- Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein, Stellungnahme abgegeben am 09.09.2024 und
- Kreis Dithmarschen – Untere Wasserbehörde, Stellungnahme abgegeben am 18.09.2024.

Im November 2024 reichte die Vorhabenträgerin aufgrund einer Zusage aus dem Erörterungstermin eine ergänzende Unterlage zum Brandschutz ein. Hierzu wurde die Stadt Brunsbüttel erneut beteiligt. Die Stellungnahme wurde am 19. Dezember 2024 eingereicht.

### **9.2.3 Beteiligung der Betroffenen und anerkannten**

#### **Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen**

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt sind, sowie anerkannte Naturschutzvereinigungen sind von der Auslegung der Planunterlagen gemäß § 73 Absatz 5 VwVfG benachrichtigt worden.

Folgende anerkannte Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen haben eine Stellungnahme abgegeben:

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband Schleswig-Holstein am 25.07.2024 und
- Bürgerinitiative gegen CO<sub>2</sub>-Endlager e.V. am 19.07.2024, 28.07.2024 und 29.07.2024.

### **9.2.4 Erörterung**

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 01. Oktober 2024 und am 02. Oktober 2024 erörtert. Am 01. Oktober 2024 wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erörtert. Am 02. Oktober 2024 fand der bekanntgemachte Erörterungstermin statt, in dem die Einwendungen und Stellungnahme von betroffenen Personen und anerkannten Naturschutz- und Umweltvereinigungen erörtert wurden. Beide Termine fanden im Elbeforum Brunsbüttel in der Stadt Brunsbüttel statt.

Mit E-Mail vom 20. September 2024 wurden die Träger öffentlicher Belange zu dem Erörterungstermin am 01. Oktober 2024 eingeladen und der Hinweis auf den bekanntgemachten Termin gegeben.

Gemäß § 73 Absatz 6 Satz 2 VwVfG wurde der Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntgemacht. Am 23. September 2024 erfolgte die Bekanntmachung für den Erörterungstermin am 02. Oktober 2024 in der „Brunsbütteler Zeitung“ sowie im Internet auf der Website der Stadt Brunsbüttel und auf dem Onlineportal BOB-SH. Diejenigen, die eine Einwendung oder Stellungnahme eingereicht hatten, wurden mit Schreiben vom 20. September 2024 zu dem Erörterungstermin gemäß § 73 Absatz 6 Satz 3 VwVfG direkt eingeladen und erhielten in diesem Zuge auch die Erwiderung der Vorhabenträgerin auf ihre Einwendung oder Stellungnahme.

Für die Erörterungstermine wurde jeweils eine Niederschrift erstellt, die den Beteiligten mit Schreiben vom 21. Oktober 2024 und den Trägern öffentlicher Belange mit E-Mail vom 18. Oktober 2024 und 22. Oktober 2024 übersandt wurde.

### **9.2.5 Anträge zum Verfahren**

Die gestellten Anträge auf Befangenheit sind unbegründet. Mit gleichlautendem Text haben 15 Privatpersonen in ihrer Einwendung Befangenheitsanträge gegen die Anhörungsbehörde aufgrund der Zulassung des vorzeitigen Beginns gestellt. Am 23. Juli 2024 sowie am 24. Juli 2024, am 29. Juli 2024 und am 31. Juli 2024 gingen die Schriftsätze ein. Am 23. Juli 2024 wurde die Vertreterin der Amtsleitung des APV über die Befangenheitsanträge informiert. Diese wies die Anträge auf Befangenheit als nichtzutreffend zurück, da sie sich gegen die Anhörungsbehörde als solche und nicht gegen einzelne Mitarbeitende richten. Nach ständiger Rechtsprechung kennt die Rechtsordnung jedoch eine „institutionelle Befangenheit“ einer Behörde nicht. Vielmehr regeln die §§ 20 und 21 VwVfG nur den Ausschluss und die persönliche Befangenheit von (einzelnen) Mitarbeitern (vergleiche Beschluss des BVerwG vom 31.03.2006, BVerwG 8 B 2.06. Randnummer 5 mit Verweis auf Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 20 Randnummer 9 fortfolgende sowie BVerwG, Urteil vom 16.06.2016 - 9 A 4/15, Randnummer 29). Auch inhaltlich begründen die Rügen keine Besorgnis der Befangenheit. Vorgetragen wird lediglich ein behaupteter fehlerhafter Umgang in der Zulassung des vorzeitigen Beginns. Dies ist jedoch kein Grund, der geeignet

wäre, Misstrauen gegen eine unparteiliche Amtsausübung zu rechtfertigen, wie es für das Vorliegen der Besorgnis der Befangenheit erforderlich wäre.

Am 10. Juli 2024 stellte ein Einwender den Antrag, den Auslegungszeitraum auf sechs Wochen zu verlängern. Dieser Antrag wurde mit Mail vom 23. Juli 2024 ergänzt um die Forderung, den Bürgerinnen und Bürgern eine angemessene Zeit zur Erstellung von Einwendungen und Stellungnahmen zu ermöglichen. Diese Anträge wurden mit Bescheiden vom 23. Juli 2024 und 26. Juli 2024 abgelehnt.

Im bekanntgemachten Erörterungstermin am 02. Oktober 2024 stellte die „Bürgerinitiative gegen CO<sub>2</sub>-Endlager e.V.“ den Antrag, das Verfahren zu stoppen und neu durchzuführen, um der „Bürgerinitiative gegen CO<sub>2</sub>-Endlager e.V.“ eine ordnungsgemäße Beteiligung zu gewähren. Die „Bürgerinitiative gegen CO<sub>2</sub>-Endlager e.V.“ ist eine durch das Land Schleswig-Holstein anerkannte Umweltvereinigung.

Gemäß § 73 VwVfG in Verbindung mit § 63 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG sind von einem Land anerkannte Naturschutzvereinigungen, die nach ihrer Satzung landesweit tätig sind, Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Einsicht in die einschlägigen Sachverständigengutachten zu geben. Diese Informationspflicht hat die Anhörungsbehörde erfüllt.

Im Erörterungstermin gewährte die Anhörungsbehörde der Bürgerinitiative eine teilweise Wiederholung der Einwendungsfrist, um Ihnen den gleichen Zeitraum, wie allen anderen Einwendenden zu gewähren. In dieser Zeit ging keine weitere Einwendung der Bürgerinitiative ein. Die Anhörungsbehörde kommt der Forderung der Bürgerinitiative nach, sie im weiteren Verfahren zu beteiligen.

### **9.3 Planänderung vor Beschlusserlass**

Mit Schreiben vom 07. März 2025 hat die Vorhabenträgerin ergänzte und präzierte Planunterlagen im laufenden Verfahren eingereicht. Dabei wird auch der Plangeltungsbereich erweitert. Die Änderungen wurden in den Unterlagen farblich gekennzeichnet.

Gegenstand der Änderungen sind insbesondere das Lärmgutachten inklusive Schallimmissionskarten und die Unterlagen „U1 Erläuterungsbericht“, „U1.2 Auswirkungen auf die Umwelt“, „U6 Landschaftspflegerische Begleitplan“, „M1 Artenschutzfachbeitrag“ und „M2 FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty“.

### 9.3.1 Auslegung der Planänderung

Folgende Planunterlagen haben in der Stadt Brunsbüttel und auf dem Onlineportal BOB-SH zur Einsicht ausgelegen:

*Tabelle 3: Ausgelegte Planänderungsunterlagen*

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U0	Inhaltsverzeichnis	6	07.03.2025
U1	Erläuterungsbericht	70	07.03.2025
U1.1	Alternativenprüfung	20	07.03.2025
U1.2	Auswirkungen auf die Umwelt	26	07.03.2025
U2.1.1 - BI1	Übersichtskarte - Vorhabengebiet und Verbringstelle	1	07.03.2025
U2.1.1 - BI2	Übersichtskarte - Lageplan DTK25	1	07.03.2025
U2.1.2	Lageplan Seekarte	1	07.03.2025
U2.1.3 - BI1	Übersichtskarte mit Schutzgebieten – Internationale Schutzgebiete	1	07.03.2025
U2.1.3 - BI2	Übersichtskarte mit Schutzgebieten – Lageplan - Schutzgebiete	1	07.03.2025
U2.2.1	Lageplan Bestand - Leitungen, Flurstücke, Grenzen und Flächen	1	07.03.2025
U2.2.2	Lageplan Bestand - Sicherheitsbereich ISPS	1	07.03.2025

<b>Anlage</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Seiten- /Blattzahl</b>	<b>Stand</b>
U2.2.3	Querschnitte Bestand – vorhandene Anlegestelle	1	07.03.2025
U2.2.4	Querschnitte Bestand - Landesschutzdeich	1	07.03.2025
U2.3.1 - B1	Lageplan Planung - Jetty	1	07.03.2025
U2.3.1 - B2	Lageplan Planung – Jetty (mit Luftbild)	1	07.03.2025
U2.3.2	Lageplan Planung - Sicherheitsbereiche ISPS	1	07.03.2025
U2.3.3	Detallageplan Planung Jetty	1	07.03.2025
U2.3.4 - B1	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte	1	07.03.2025
U2.3.4 - B2	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte Jetty	1	07.03.2025
U2.3.4 - B3	Schnitte Planung - Längs- und Querschnitte Jetty	1	07.03.2025
U2.3.5	Detallageplan Planung - Baggerrinne und temporärer Damm (Baustraße)	1	07.03.2025

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U2.3.6	Detaillageplan Planung – Verlegung Abwasserleitung West	1	07.03.2025
U2.3.7	Lageplan Planung – Lageplan Energieversorgung	1	07.03.2025
U2.4.1 - BI1	Lageplan Bestand – Nautische Sicherheitszonen - Überwachungs- und Beobachtungszone	1	07.03.2025
U2.4.1 - BI2	Lageplan Planung – Sicherheitszonen-Bestand	1	07.03.2025
U2.4.1 - BI3	Lageplan Planung – Sicherheitszonen-Planung	1	07.03.2025
U3.1	Erläuterungen zum Bauwerksverzeichnis	5	07.03.2025
U3.2	Bauwerksverzeichnis	2	07.03.2025
U3.3	Lageplan Planung - Bauwerksverzeichnis	1	07.03.2025
U4.1	Konzept Baggergutentnahme und -verbringung	39	07.03.2025
U4.1.1	Detaillageplan Planung – Liegewanne	1	07.03.2025
U4.1.2	Lageplan Planung - Verbringstelle	1	07.03.2025
U4.2	Rückbaukonzept (Block 1 und 2)	28	07.03.2025

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
U4.3	Baudurchführung Jetty	9	07.03.2025
U5.1	Erläuterungen zum Grunderwerbsverzeichnis	5	07.03.2025
U5.2	Grunderwerbsverzeichnis	1	07.03.2025
U5.3 - BI1	Grunderwerbsplan Übersicht	1	07.03.2025
U5.3 - BI2	Grunderwerbsplan, Baufeld	1	07.03.2025
U5.3 - BI3	Grunderwerbsplan, BE-Fläche 1	1	07.03.2025
U5.3 - BI4	Grunderwerbsplan, BE-Flächen 2 und 3	1	07.03.2025
U6.1	Landschaftsplanerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht mit Maßnahmenblättern	87	07.03.2025
U6.2	Bestands- und Konfliktplan – Auswirkungen auf die Umwelt	1	07.03.2025
U6.3	Maßnahmenplan - Vermeidungs-/ Minderungsmaßnahmen	1	07.03.2025
U7.1	Flächenentwässerung	68	07.03.2025
U7.2	Haltungsplan Jetty	1	07.03.2025

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
M1	Artenschutzfachbeitrag	460	28.06.2024
M2	FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty	98	07.03.2025
M3.1	Bericht Gastvogelkartierung Westbecken	33	07.03.2025
M3.2	Bericht Kartierung Fische	43	07.03.2025
M3.3	Bericht Kartierung Benthos	16	07.03.2025
M4.1	Wasserrechtlicher Fachbeitrag (WRRL)	102	07.03.2025
M4.2	Fachbeitrag zur Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)	30	07.03.2025
M5.1	Schallimmissionsprognose Bau des Jetty – Beurteilung der Baggerarbeiten	82	07.03.2025
M5.2	Schalltechnische Stellungnahme zum geplanten Abbruch der bestehenden Kaje und den anschließenden Baggerarbeiten	7	07.03.2025
M5.3	Prognose Unterwasserschall (Rammarbeiten)	35	07.03.2025
M5.4	Schallimmissionsprognose Rammarbeiten	85	07.03.2025
M5.5	Stellungnahme zur Schallimmissionsprognose Bau des Jetty – Beurteilung der Baggerarbeiten	7	07.03.2025
M6.6.1	Übersichtsrammplan Jetty	2	07.03.2025
M6.6.2	Lagestabilität Temporärer Baudamm	13	07.03.2025
M6.6.3	Bodenschutzkonzept	42	07.03.2025

Anlage	Inhalt	Seiten- /Blattzahl	Stand
M8.2.1	Schallimmissionsprognose Betrieb FSRU	64	07.03.2025
M8.2.2	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Zusatzbelastung ohne Sonderfallprüfung	1	07.03.2025
M8.2.3	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Zusatzbelastung inklusive Sonderfallprüfung	1	07.03.2025
M8.2.4	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Gesamtbelastung ohne Sonderfallprüfung	1	07.03.2025
M8.2.5	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Gesamtbelastung inklusive Sonderfallprüfung	1	07.03.2025
M8.2.6	Übersichtskarte - Schallimmissionsplan Gesamtbelastung ohne Sonderfallprüfung, Darstellung Isofone	1	07.03.2025

Die Beteiligung der durch das Vorhaben berührten Öffentlichkeit genügt den maßgeblichen verfahrensrechtlichen Anforderungen (§ 73 VwVfG in Verbindung mit LGG und PlanSiG).

Die Auslegung wurde gemäß § 73 Absatz 3 VwVfG in Verbindung mit § 3 Absatz 1 PlanSiG auf der Internetplattform BOB-SH durchgeführt. Außerdem wurde die Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde, in der sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, vorgenommen. Nach Maßgabe der möglichen Auswirkungen des Vorhabens ist Auslegungsstelle die Stadt Brunsbüttel.

Die Auslegung wurde gemäß § 73 Absatz 5 VwVfG in Verbindung mit § 2 Absatz 1 PlanSiG am 27. März 2025 über das Onlineportal BOB-SH bekanntgemacht. Zusätzlich wurde die Auslegung in der „Brunsbütteler Zeitung“ und auf der Internetseite der Stadt Brunsbüttel ortsüblich bekanntgemacht.

Die Auslegung erfolgte im Zeitraum vom 03. April 2025 bis zum 09. April 2025 und dauerte somit gemäß § 7 Nummer 1 LGG eine Woche. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt wird, konnte bis einer Woche nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der genannten Auslegungsstelle Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsfrist endete am 16. April 2025. Mit ihrem Ablauf waren grundsätzlich weitere Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ausgeschlossen, sofern sie nicht auf privatrechtlichen Titeln beruhen. Für Vereinigungen gilt dies entsprechend. Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist sind insgesamt 16 Einwendungen und Stellungnahmen von Privatpersonen und Vereinigungen eingegangen.

Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen haben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den gesetzlichen Vorgaben des § 73 VwVfG entsprochen.

### **9.3.2 Erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die durchgeführte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange genügt den maßgeblichen verfahrensrechtlichen Anforderungen des § 73 Absätze 2 und 3a VwVfG.

Am 21. März 2025 hat die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich von den Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen erstmals oder stärker berührt wurde, per Mail zur Stellungnahme aufgefordert. Die Planunterlagen wurden über einen Downloadlink zur Verfügung gestellt. Die Frist für die Abgabe der Stellungnahmen wurde bis zum 09. April 2025 angesetzt. In Einzelfällen wurde eine Fristverlängerung beantragt.

Geäußert haben sich folgende Träger öffentlicher Belange zu dem Vorhaben:

- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein am 04.04.2025 und am 09.04.2025,
- Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein am 08.04.2025 und am 11.04.2025,
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein am 15.04.2025,
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee am 09.04.2025,
- Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Entwicklung – Untere Forstbehörde am 24.03.2025,

- Landesamt für Umwelt am 09.04.2025,
- Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein am 17.04.2025,
- Kreis Dithmarschen – Untere Naturschutzbehörde am 09.04.2025,
- Kreis Dithmarschen – Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde am 16.04.2025,
- Stadt Brunsbüttel am 17.04.2025,
- Stadtwerke Steinburg am 25.03.2025 und
- Gasunie Deutschland Transport Services GmbH am 08.04.2025.

Am 10. Juni 2025 reichte die Vorhabenträgerin aufgrund einer im Erörterungstermin aufgetretenen Frage, eine präzierte Unterlage zu der Anzahl der Gründungspfähle und Rohre ein. Hierzu wurden die folgenden Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt:

- Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein,
- Kreis Dithmarschen,
- Stadt Brunsbüttel und
- Landesamt für Umwelt (nachrichtlich).

### **9.3.3 Erneute Beteiligung der Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen**

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt sind, sowie anerkannte Naturschutzvereinigungen sind von der Auslegung der Planunterlagen gemäß § 73 Absatz 5 VwVfG benachrichtigt worden.

Folgende anerkannte Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen haben eine Stellungnahme abgegeben:

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband Schleswig-Holstein am 16.04.2025 und
- Bürgerinitiative gegen CO<sub>2</sub>-Endlager e.V. am 16.04.2025.

### **9.3.4 Erneute Erörterung**

Eine erneute Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen wurde von der Anhörungsbehörde aufgrund der ergänzten Lärmunterlagen und der

Befriedungsfunktion des Erörterungstermins für erforderlich gemäß § 7 Nummer 3 LNGG gehalten.

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur ersten Planänderung erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 28. Mai 2025 in Brunsbüttel erörtert. Der Erörterungstermin wurde gemäß § 73 Absatz 6 Satz 2 VwVfG mindestens eine Woche vorher am 20. Mai 2025 bekanntgemacht. Die Bekanntmachung erfolgte in der „Brunsbütteler Zeitung“ sowie im Internet auf der Website der Stadt Brunsbüttel und auf dem Onlineportal BOB-SH. Die Träger öffentlicher Belange und diejenigen, die eine Einwendung oder Stellungnahme eingereicht haben, wurden zu dem Erörterungstermin gemäß § 73 Absatz 6 Satz 3 VwVfG direkt eingeladen.

Für den Erörterungstermin wurde eine Niederschrift erstellt, die den Anwesenden mit Schreiben vom 13. Juni 2025 übersandt wurde.

### **9.3.5 Anträge zur Auslegung der Planänderung**

Mit Mail vom 07. April 2025 beantragte ein Einwender die Auslegung der Planunterlagen auf wenigstens vier Wochen zu verlängern. Der Antrag wurde mit Bescheid vom 09. April 2025 abgelehnt.

## **9.4 Zulassung vorzeitigen Beginns**

Am 22. Dezember 2022 wurde durch die Elbehafen Energy Port & Logistics GmbH ein Antrag auf Zulassung des vorzeitigen Beginns vor dem Vorliegen vollständiger Antragsunterlagen gemäß §§ 68, 69 Absatz 2 und 17 WHG in Verbindung mit § 7 Nummer 5 LNGG gestellt.

Gegenstand des am 22. Dezember 2022 beantragten vorzeitigen Beginns waren:

- a) die Ausbaggerung der Liegewanne vor der neuen Jetty, einschließlich der Baggergutverbringung,
- b) der Rückbau vorhandener Hafenanlagen im Westteil des bestehenden Hafens,
- c) die temporäre Errichtung einer Baggerrinne und eines sich direkt daran anschließenden Damms mit teilweisem Rückbau einer zum Elbdeich gehörigen Buhne zur Errichtung der landseitigen Anbindung der Jetty, einschließlich der Baggergutverbringung und
- d) die temporäre Stilllegung der Abwasserleitung West der Covestro AG.

Außerdem wurde die Inanspruchnahme der für die Realisierung der für die oben genannten Maßnahmen von a) bis c) benötigten bauzeitlichen Flächen beantragt.

Im Januar und erneut im April 2023 wurde ein informelles Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Mit Bescheid vom 19. Oktober 2023 wurde die Zulassung des vorzeitigen Beginns der oben dargestellten Maßnahmen genehmigt.

Mit Schreiben vom 26. Januar 2024 wurde ein weiterer Antrag auf Zulassung vorzeitigen Beginns gestellt. Inhalte des Antrages in der Fassung vom 13. März 2024 waren:

- a) Herstellung der Gründungspfähle,
  - a. Gründungspfähle der Zufahrts- und Rohrbrücke einschließlich Bodenaustauschbohrungen,
  - b. Gründungspfähle der Plattformen,
  - c. Gründungspfähle der Vertäudalben,
  - d. Gründungspfähle der Liegedalben;
- b) Rückbau des temporären Baudamms,
  - a. Sektionsweise Rückbau des temporären Baudamms und sektionsweise Einbau der Böschungssicherung des Deiches;
- c) Errichtung von infrastrukturellen Überbauten und
  - a. Brückenwiderlager aus Stahlbeton,
  - b. Überbauten der Zufahrts- und Rohrbrücken,
  - c. Überbauten der Plattformen,
  - d. Überbauten der Vertäudalben und der Liegedalben,
  - e. Laufstege,
  - f. Absturzsicherungen/Geländer;
- d) Herstellung der Anlagen zur Niederschlagsentwässerung.
  - a. Regenrückhaltebecken/Rückhalterohr,
  - b. Erneuerung beziehungsweise Aufweitung des Einleitungsbauwerkes und
  - c. Schächte, Freigefälle- und Druckleitungen.

Für die Umsetzung der Maßnahmen wurden ausschließlich die in der ersten Zulassung vorzeitigen Beginns genehmigten bauzeitlichen Flächen genutzt.

Im Februar 2024 wurde ein informelles Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Mit Bescheid vom 18. März 2024 wurde die Zulassung des vorzeitigen Beginns der oben dargestellten Maßnahmen genehmigt. Am 19. Juni 2024 wurde hierzu ein Änderungs- und Ergänzungsbescheid erlassen.

## **9.5 Abschluss des Anhörungsverfahrens**

Die im Anhörungsverfahren gestellten Anträge werden hiermit zurückgewiesen, soweit sie nicht bereits im Verlaufe des Anhörungsverfahrens beschieden worden sind, soweit sie keine Erledigung gefunden haben und soweit ihnen noch nicht durch diese Entscheidungen stattgegeben worden ist.

Eines Anhörungsvermerkes, wie er in § 73 Absatz 9 VwVfG vorgesehen ist, bedurfte es aufgrund der Identität von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde nicht.

## 10 Umweltverträglichkeit

### 10.1 Entfall der Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach den Vorgaben des UVPG bestünde für das Vorhaben grundsätzlich die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung; denn das Vorhaben unterfällt der Ziffer 13.11.1 der Anlage 1 des UVPG. Hiernach ist für den Bau eines mit einem Binnen- oder Seehafen für die Seeschifffahrt verbundenen Landungssteiges zum Laden und Löschen von Schiffen (ausgenommen Fährschiffe), der Schiffe mit mehr als 1 350 t aufnehmen kann, eine unbedingte UVP-Pflicht vorgesehen.

Gleichwohl war im Rahmen des hiesigen Planfeststellungsverfahrens keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, weil das UVPG gemäß § 4 Absatz 1 LNGG abweichend von § 1 Absatz 4 UVPG nicht anwendbar ist.

Nach § 4 Absatz 1 LNGG hat die für die Zulassungsentscheidung zuständige Behörde das UVPG bei Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1, 3, 4 und 5 LNGG nach Maßgabe des § 4 Absatz 2 bis 5 LNGG nicht anzuwenden, wenn die beschleunigte Zulassung des konkreten Vorhabens geeignet ist, einen relevanten Beitrag zu leisten, um eine Krise der Gasversorgung zu bewältigen oder abzuwenden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Bei dem Vorhaben „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ handelt es sich – wie bereits oben dargelegt – um ein Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 4 LNGG. Die beschleunigte Zulassung dieses konkreten Vorhabens ist auch geeignet, einen relevanten Beitrag zur Abwendung einer Krise der Gasversorgung zu leisten. Seit dem 23. Juni 2022 gilt die Alarmstufe des Notfallplans Gas. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt dies ein entscheidendes Indiz für die Annahme einer Gasversorgungskrise dar (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 12.09.2023 – 7 VR 4/23, BeckRS 2023, 24624 Randnummer 14; Beschluss vom 25.01.2024 - 7 VR 1.24, BeckRS 2024, 741 Randnummer 17). Entgegen der im Anhörungsverfahren von einigen Einwendern geäußerten Auffassung ist diese Krise auch nicht zwischenzeitlich entfallen. Von einem Ende der im Jahr 2022 entstandenen Krise kann vielmehr erst dann ausgegangen werden, wenn die Versorgung der Bevölkerung mit Gas durch andere neu hinzugekommene sichere Bezugsquellen dauerhaft gesichert ist. Daran fehlt es nach wie vor (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 25.01.2024 - 7 VR 1.24, BeckRS 2024, 741 Randnummer 17). 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 tagesaktuell stabile Lage der Gasversorgung ändert an dem Vorhandensein einer Gasmangellage nichts (vergleiche BVerwG, am angegebenen Ort). Hierfür spricht auch die aktuelle Einschätzung der Bundesnetzagentur, wonach, die Versorgungssicherheit derzeit zwar gewährleistet ist, ein sparsamer Gasverbrauch aber dennoch wichtig bleibt.

Das Vorhaben „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ ist auch geeignet, einen mengenmäßig relevanten Beitrag zur Abwendung der vorstehend dargelegten Gasversorgungskrise zu leisten. Nach der Gesetzesbegründung zu § 4 LNGG kann von einem mengenmäßig relevanten Beitrag regelmäßig ausgegangen werden, wenn das Vorhaben eine jährliche Regasifizierungskapazität von zumindest 5 Milliarden m<sup>3</sup> erreicht beziehungsweise überschreitet (vergleiche Bundestagsdrucksache 20/1742, Seite 18). Gewässerausbauten nach § 2 Absatz 1 Nummer 4 LNGG leisten hiernach regelmäßig einen relevanten Beitrag dazu, eine Krise der Gasversorgung abzuwenden, wenn sie für die Errichtung und den Betrieb einer Anlage, für die die Behörde nach ihrer Einschätzung von einem solchen Beitrag ausgeht, erforderlich sind (vergleiche Bundestagsdrucksache 20/1742, Seite 18). Ausgehend hiervon ist im vorliegenden Fall von einem mengenmäßig relevanten Beitrag auszugehen; denn die FSRU am Standort Brunsbüttel, für deren Errichtung und Betrieb das hier planfestgestellte Jetty erforderlich ist, hat eine Kapazität von bis zu 7,5 Milliarden m<sup>3</sup> Gas pro Jahr. Soweit hiergegen im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingewandt wurde, dass die Regasifizierungskapazität der FSRU ausweislich der durch das LfU im Februar 2004 erteilten Zulassung des vorzeitigen Betriebsbeginns lediglich 3,7 Milliarden m<sup>3</sup> pro Jahr betrage, kann dem nicht gefolgt werden. Dass die FSRU im Rahmen des durch die vorzeitige Zulassung genehmigten Interimsbetriebs nicht ihre volle Kapazität ausschöpft, ist durch die äußeren Rahmenbedingungen am Interimsliegeplatz begründet. An ihrem dauerhaften Liegeplatz, der erst durch das hier planfestgestellte Vorhaben geschaffen wird, soll das Einspeisevolumen hingegen erhöht werden. Die in der Gesetzesbegründung zu § 4 LNGG genannte Mengenschwelle von 5 Milliarden m<sup>3</sup> wird damit in jedem Fall überschritten. Dass die Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 LNGG im vorliegenden Fall erfüllt sind, wird schließlich auch durch ein Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) vom 19.06.2025 bestätigt. Das BMWE antwortet hierin auf eine Anfrage der

Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung der aktuellen Gasversorgungslage. In dem Schreiben wird betont, dass die Gasversorgung der Bundesrepublik Deutschland auch im Mai 2025 vielen volatilen Einflüssen unterlegen habe. Der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine sei nicht beendet; das Verhältnis zu ehemals engen Verbündeten habe sich verschlechtert. Für die Resilienz der deutschen Gasversorgung seien die LNG-Terminals an der deutschen Nordsee daher von fundamentaler Bedeutung. Bezogen auf die FSRU am Standort Brunsbüttel, deren Betrieb das hiesige Vorhaben dient, weist das BMWF explizit darauf hin, dass die eigentliche Regasifizierungskapazität der FSRU von 7,5 Milliarden m<sup>3</sup> durch technische Beschränkungen derzeit nicht erreicht werden könne. Die Erhöhung der Einspeisung an der neuen Jetty erhöhe die Resilienz der deutschen Gasversorgung dementsprechend ab 2026 weiter.

Schließlich nimmt das BMWF in seinem Schreiben auf das Außerkrafttreten weiter Teile des LNGG am 30.06.2025 Bezug und stellt in diesem Zusammenhang klar: “Die Übergangsregelung in § 13 Absatz 3 LNGG sieht vor, dass für Verfahrensschritte, bei denen von einer Regelung nach den §§ 3 bis 10 LNGG Gebrauch gemacht worden ist und die im Zeitpunkt des Außerkrafttretens noch nicht beendet worden sind, die Bestimmungen des LNGG bis zum Abschluss des jeweiligen Verfahrensschrittes weitergelten. Ferner gibt § 13 Absatz 4 LNGG vor, dass ein Verfahrensschritt, der nach dem bisher geltenden LNGG entfallen konnte, auch nach Außerkrafttreten nicht mehr nachgeholt werden muss. Wenn somit die zuständige Genehmigungsbehörde bereits vor dem 30.6.2025 festgestellt hat, dass die Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 LNGG vorliegen und mithin die Durchführung einer UVP entfällt, so hat diese Entscheidung auch nach dem 30. Juni Bestand.”

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Voraussetzungen des § 4 Absatz 1 LNGG vorliegen, so dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war.

## **10.2 Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit**

Der Verzicht auf die Anwendung des UVPG lässt gemäß § 4 Absatz 3 LNGG sonstige fachrechtliche Anforderungen zum Schutz der Umwelt unberührt. Hierdurch wird nach dem Willen des Gesetzgebers sichergestellt, dass die Ziele der UVP-RL und damit insbesondere der Schutz der Rechtsgüter dieser Richtlinie auch ohne die Durchführung einer UVP im Rahmen der Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen Berücksichtigung finden. Die Vorhabenträgerin hat

deshalb eine detaillierte Abschätzung der Umweltauswirkungen in Form der Unterlage U 1.2 „Auswirkungen auf die Umwelt“ sowie weitere faunistische, artenschutzrechtliche und wasserrechtliche Fachbeiträge eingereicht, die im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt wurden und trotz des Verzichts auf eine UVP eine vollumfängliche Betrachtung der Umweltauswirkungen entsprechend der fachgesetzlichen Vorgaben sowie im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung ermöglicht haben.

Das hiesige Vorhaben fällt unter den Anwendungsbereich des LNKG, welches den unverzüglichen und schnellstmöglichen Aufbau einer möglichst unabhängigen nationalen Gasversorgung als zwingend erforderlich bewertet. Der Anwendungsbereich des LNKG wird in dessen § 2 definiert. Hiernach gilt das Gesetz unter anderem für die Zulassung von stationären schwimmenden Anlagen zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases (§ 2 Absatz 1 Nummer 1 LNKG) sowie für Gewässerausbauten und Gewässerbenutzungen, die für Errichtung und Betrieb eben solcher Anlagen erforderlich sind (§ 2 Absatz 1 Nummer 4 LNKG). § 2 Absatz 2 LNKG schränkt diesen Anwendungsbereich zusätzlich auf die in der Anlage des Gesetzes bezeichneten Standorte ein. Ausgehend davon ist das LNKG auf das hiesige Vorhaben Elbehafen Brunsbüttel „Jetty Westbecken - FSRU-Liegeplatz“ anwendbar. In Nummer 1.1 der Anlage zu § 2 LNKG wird der Hafen Brunsbüttel als Vorhabenstandort für eine FSRU, das heißt eine stationäre schwimmende Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases genannt. Für den dauerhaften Betrieb dieser FSRU ist eine zusätzliche Jetty erforderlich. Damit handelt es um ein Vorhaben im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummer 4 LNKG.

Soweit im Rahmen des Anhörungsverfahrens von einzelnen Einwendern beziehungsweise Umweltvereinigungen eingewendet wurde, dass das hier planfestgestellte Vorhaben nicht vollständig im Hafenbereich liege und damit nicht den Vorgaben in Nummer 1.1 der Anlage zu § 2 LNKG entspreche, ist dies zurückzuweisen. Das Vorhaben liegt innerhalb des Elbehafens Brunsbüttel und damit an dem in Nummer 1.1 der Anlage zu § 2 LNKG benannten Standort „Hafen“. Dabei ist zu betonen, dass mit der Bezeichnung der Vorhabenstandorte in der Anlage zu § 2 LNKG ausweislich der Gesetzesbegründung keine verbindlichen Festlegungen über die Ausführung eines Vorhabens oder den konkreten Verlauf der Leitungen getroffen werden (vergleiche Bundestagsdrucksache 20/1742, Seite 39).

Ebenfalls nicht gefolgt werden kann der vereinzelt erhobenen Forderung nach einer Nichtanwendung des LNGG aufgrund dessen angeblicher Verfassungsbeziehungsweise Unionsrechtswidrigkeit. Die durch den Gesetzgeber im LNGG getroffenen Regelungen sind für die Planfeststellungsbehörde verbindlich; die Anwendung des Gesetzes steht nicht zur Disposition der Behörde. Ungeachtet dessen sind die geltend gemachten Bedenken aber auch in der Sache nicht begründet. Denn nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verstößt das LNGG weder gegen Verfassungs- noch gegen Unionsrecht (vergleiche BVerwG, Urteil vom 22. Juni 2023, Aktenzeichen 7 A 9/22; Urteil vom 25. April 2024, Aktenzeichen 7 A 9/23).

### **10.3 Zugänglichmachung und Information gemäß § 4 LNGG**

Für den Fall, dass – wie hier – das UVPG gemäß § 4 Absatz 1 LNGG ohne Anwendung zu bleiben hat, werden in § 4 Absatz 4 und 5 LNGG bestimmte Anforderungen an eine Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Europäischen Kommission formuliert. Diesen Anforderungen genügt das hiesige Verfahren.

Gemäß § 4 Absatz 4 Satz 1 LNGG sind der Öffentlichkeit vor Erteilung der Zulassung folgende Informationen zugänglich zu machen:

- Der Entwurf der Zulassungsentscheidung einschließlich Begründung,
- die wesentlichen Antragsunterlagen einschließlich der Unterlagen, mit denen die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dargestellt werden und
- die Gründe für die Gewährung der Ausnahme nach § 4 Absatz 1 LNGG von den Anforderungen nach dem UVPG.
- Die Zugänglichmachung hat nach § 4 Absatz 4 Satz 2 LNGG für die Dauer von vier Tagen mittels Auslegung in Räumen der Zulassungsbehörde und mittels Veröffentlichung auf der Internetseite der Zulassungsbehörde zu erfolgen.

In Umsetzung dieser Vorgaben hat die Planfeststellungsbehörde am 24.06.2025 den Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der Begründung sowie die wesentlichen Antragsunterlagen (in der aktuellen Fassung) mittels Auslegung in den Räumen der Planfeststellungsbehörde und Veröffentlichung auf dem Planfeststellungs-Veröffentlichungsportal des Landes Schleswig-Holstein BOB-SH zugänglich gemacht. Die auf diese Weise zugänglich

gemachten Antragsunterlagen umfassten insbesondere die Unterlage „U 1.2. Auswirkungen auf die Umwelt“, in der die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dargestellt werden. Ebenfalls Bestandteil der Auslegung und Veröffentlichung war das Kapitel 10.1 ‘Entfall der Umweltverträglichkeitsprüfung’, in dem die Gründe für die Gewährung einer Ausnahme von den Anforderungen des UVPG erläutert werden.

§ 4 Absatz 5 LNGG sieht weiterhin vor, dass die Zulassungsbehörde dem BMUV spätestens vier Tage vor Erlass der Zulassungsentscheidung die oben genannten Informationen übermittelt, damit das BMUV seinerseits die Europäische Kommission vor Erteilung der Zulassungsentscheidung über die Gründe der Gewährung der Ausnahme von den Anforderungen des UVPG unterrichtet. Auch diesen Anforderungen wurde im vorliegenden Verfahren genüge getan. Am 23.06.2025 hat die Planfeststellungsbehörde die betreffenden Informationen dem BMUV übermittelt. Das BMUV hat auf dieser Grundlage mit Schreiben vom 24.06.2025 die Europäische Kommission über die Gründe der Gewährung der Ausnahme von der Anwendung des UVPG unterrichtet und ihr die Informationen, die die Planfeststellungsbehörde der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, übermittelt.

## **11 Materiell-rechtliche Würdigung**

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben im in den Planunterlagen beschriebenen Umfang mit dem materiellen Recht in Einklang steht und stellt diese Planunterlagen nach Abwägung aller berührten öffentlichen und privaten Belange fest.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht bestimmt und erstreckt sich neben dem WHG auf das gesamte berührte öffentliche Recht, das entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht abgesteckten Grenzen. Die nachfolgenden Ausführungen bilden die Einhaltung des zwingenden Rechts sowie die vorgenommene Abwägung der vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ab.

### **11.1 Planrechtfertigung**

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns (BVerwG, Urteil vom 05.10.2021 – 7 A 13/20, Randnummer 41, juris, und Urteil vom 15.10.2020 – 7 A 9.19, Randnummer 33, juris), da eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits durch sich selbst trägt (ständige Rechtsprechung, siehe grundlegend BVerwG, Urteil vom 14.02.1975 – IV C 21.74, Randnummer 34, juris). Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes – hier den Zielen der §§ 68 fortfolgende WHG und des LNGG, das heißt der Sicherung der Energieversorgung durch die zügige Einbindung verflüssigten Erdgases in das bestehende Fernleitungsnetz (§ 1 Absatz 1 LNGG) – ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Erforderlich ist sie nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern bereits dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (ständige Rechtsprechung, vergleiche BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2.15, Randnummer 208, juris und Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04, Randnummer 182, juris). Zudem erfordert die Planrechtfertigung das Nichtvorliegen unüberwindbarer rechtlicher oder tatsächlicher Hindernisse für das Vorhaben; einem Vorhaben, das objektiv nicht zu realisieren ist, weil ihm auf Dauer unüberwindbare rechtliche oder tatsächliche Hindernisse entgegenstehen, fehlt die Planrechtfertigung (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010 – 7 VR 4.10, Randnummer 22, juris).

### **11.1.1 Gesetzliche Bedarfsfeststellung**

Die Planrechtfertigung ergibt sich bzgl. des erforderlichen Bedarfs bereits aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung aus § 3 Satz 2 LNGG. Ausweislich der Gesetzesbegründung zum LNGG wurde durch § 3 LNGG eine “gesetzliche Planrechtfertigung” geschaffen (Bundestagsdrucksache 20/1742, Seite 17). Aus § 3 Satz 2 LNGG ergibt sich für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 LNGG die energiewirtschaftliche Notwendigkeit sowie der Bedarf zur Sicherstellung der Versorgung der Allgemeinheit mit Gas.

Das hier vorliegende Vorhaben unterfällt gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 4 LNGG in Verbindung mit Nummer 1.1 der Anlage zum LNGG dem Anwendungsbereich des LNGG: Die Infrastruktur ermöglicht als Gewässerausbau den Betrieb einer FSRU, einer stationären schwimmenden Anlage zur Einfuhr, Entladung, Lagerung und Wiederverdampfung verflüssigten Erdgases im Sinne von § 2 Absatz 1 Nummer 1 LNGG. Außerdem ist in der Anlage zum LNGG unter Nummer 1.1 für den Vorhabenstandort Brunsbüttel eine solche Anlage nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 LNGG – FSRU am Standort ‚Hafen‘ ausdrücklich vorgesehen.

Damit ergibt sich die Planrechtfertigung aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung aus § 3 Satz 2 LNGG. Wie das BVerwG in seiner Entscheidung zur ETL 180, der Anbindungsleitung des LNG Terminals Brunsbüttel an das Gasfernleitungsnetz, ausführt (BVerwG Beschluss vom 22.06.2023 - 7 VR 3/23 Randnummer 25, juris), misst der Gesetzgeber den von der Bedarfsfeststellung nach § 3 Satz 2 LNGG umfassten Vorhaben eine energiewirtschaftliche Notwendigkeit bei, weil sie in besonderem Maße zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit und zur Schaffung einer diversifizierten Gasversorgung beitragen können und ihre Realisierung dringlich sei (vergleiche Bundestagsdrucksache 20/1741, Seite 17).

Diese gesetzliche Bedarfsfeststellung ist für die Planfeststellung verbindlich und schließt grundsätzlich die Nachprüfung aus, ob für das geplante Vorhaben ein Bedarf vorhanden ist (ständige Rechtsprechung, vergleiche etwa BVerwG, Urteil vom 04.07.2023 – 9 A 5/22, Randnummer 16, juris, Urteil vom 05.10.2021 – 7 A 13/20, Randnummer 41, juris, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21, Randnummer 17, juris, Urteil vom 15.10.2020 – 7 A 9.19, Randnummer 33, juris, und Urteil vom 02.07.2020 – 9 A 19.19, Randnummer 59 mit weiteren Nachweisen, juris; BVerwG, Urteil vom 22.06.2017 – 4 A 18/16, Randnummer 17; BVerwG, Urteil vom 26.10.2005 – 9 A 33/04, Randnummer 22, juris).

Berechtigte Zweifel an der Planrechtfertigung ergeben sich auch nicht aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen.

Es bestehen keine inhaltlichen beziehungsweise rechtlichen Bedenken dahingehend, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung fehlerhaft oder verfassungswidrig sein könnte. Das wäre nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann der Fall, wenn der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das Vorhaben die Grenzen seines legislativen Ermessens überschritten hätte und die Feststellung des Bedarfs etwa evident unsachlich wäre und es für das Vorhaben offenkundig an jeglicher Notwendigkeit fehlte, es also für das Vorhaben offensichtlich keinerlei Bedarf gäbe, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vergleiche hierzu BVerwG, Urteil vom 04.07.2023 – 9 A 5/22, Randnummer 16, juris, Beschluss vom 22.06.2023 – 7 VR 3/23, Randnummer 25, juris, zur ETL 180, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21, Randnummer 17, juris, Urteil vom 05.10.2021 – 7 A 13/20, Randnummer 41, juris, Urteil vom 11.10.2017 - 9 A 14/16, Randnummer 21, juris, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 9.15, Randnummer 54, juris; Urteil vom 21.05.2008 - 9 A 68.07, Randnummer 14, juris).

Derartige Gründe liegen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht vor. Dem Gesetzgeber ist hinsichtlich der Einschätzung, ob ein erhebliches öffentliches Interesse am baldigen Bau der LNG-Infrastruktur besteht, ein Prognosespielraum zuzugestehen (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 10.02.2023 – 7 VR 1/23, Randnummer 21, juris), der auch die gesetzgeberische Entscheidung für die Notwendigkeit und des Bedarfs an FSRU-Schiffen und der hierfür erforderlichen, planfestgestellten Hafeninfrastuktur beinhaltet. In der Begründung des LNGG hat der Gesetzgeber nachvollziehbar dargelegt, dass es sich bei den in den Anwendungsbereich des LNGG fallenden Vorhaben um solche von überregionaler Bedeutung handelt, die zur Verwirklichung der politischen Ziele der Gewährleistung der Versorgungssicherheit und der Schaffung einer zukunftsorientierten diversifizierten Gasversorgung beitragen; insbesondere den Häfen in Norddeutschland komme hierfür eine Schlüsselfunktion zu (Bundestagsdrucksache 20/1742, Seite 17). Eine Anpassung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist auch mit Änderungen des

LNGG (Juli 2023, Gesetz zur Änderung des LNG-Beschleunigungsgesetzes und zur Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes und zur Änderung des Baugesetzbuchs vom 12. Juli 2023, Bundesgesetzblatt I. Nummer 184 vom 14.07.2023) nicht erfolgt.

Anhaltspunkte für eine Verfassungswidrigkeit des LNGG bestehen nicht; darüber hinaus haben weder die Antragstellerin noch die Planfeststellungsbehörde eine Normverwerfungskompetenz; diese liegt allein beim Bundesverfassungsgericht (sogenanntes Verwerfungsmonopol, vergleiche BVerfG, Beschluss vom 11.12.2018 – 2 BvL 4/11, 2 BvL 5/11, 2 BvL 4/13, Randnummer 70, juris; Beschluss vom 16.12.2014 – 1 BvR 2142/11, Randnummer 78, juris).

### **11.1.2 Fachplanerischer Bedarf**

Neben der gesetzlichen Bedarfsfeststellung ist das Vorhaben auch vernünftigerweise geboten und damit ein die Einwirkungen auf Rechte Dritter rechtfertigender Bedarf gegeben. Maßstab sind die Ziele des einschlägigen Fachplanungsrechts. Hierbei kommt insbesondere das WHG in Betracht. Gemäß dessen Maßstäben bestehen keine Zweifel am Bedarf für das Vorhaben.

Zweck von § 1 WHG ist "durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut" zu schützen. Zur Nutzung der Gewässer als Lebensgrundlage des Menschen und als nutzbares Gut ist auch die wirtschaftliche Nutzung der Gewässer, unter anderem mittels Schifffahrt und Hafenanlagen, zu zählen (vergleiche Czychowski/Reinhardt, 13. Auflage 2023, WHG § 1 Randnummer 9). Diesem Ziel dient das beantragte Vorhaben, denn es schafft neue Liegeplätze sowie die landseitige Anbindung und Anlagen für den Import von LNG und ergänzt insoweit den Standort Elbehafen um diese Umschlagmöglichkeit. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht dem nicht entgegen, dass eine interimswise LNG-Anlandung bereits seit Februar 2023 im Elbehafen erfolgt. Hierbei handelt es sich jedoch um eine Notmaßnahme an einem Liegeplatz, über welchen zuvor Importe von anderen Gefahrstoffen erfolgten. Insoweit verdeutlicht dies lediglich den dringenden Bedarf für einen weiteren Liegeplatz um den Anforderungen an einen – wie vorliegend – Universalhafen gemäß dem Umschlagvolumen der Hafenenutzer gerecht werden zu können.

Der Erforderlichkeit der planfestgestellten Hafeninfrasturktur steht nicht entgegen, dass die immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren,

deren Antragsgegenstand einerseits die für die FSRU notwendige Topsite-Suprastruktur auf der Jetty und zum anderen die FSRU selbst sind, noch nicht abgeschlossen sind. Erforderlich und ausreichend für die Planrechtfertigung ist, wenn das Vorhaben auf eine Bedarfslage ausgerichtet ist, die bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann. Vorliegend kann die Suprastruktur nur infolge der Herrichtung der Hafeninfrastuktur errichtet und betrieben werden. Wie die im Rahmen der Planfeststellung vorgenommene immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung aufzeigt, liegen jedoch unüberwindbare rechtliche oder tatsächliche Hindernisse, die gegen die Realisierungsfähigkeit des Betriebs der immissionsschutzrechtlich zu genehmigenden Suprastruktur des LNG-Terminals sprechen könnten, nicht vor (vergleiche nachfolgendes Kapitel). Dies zeigt sich auch aus den Ergebnissen der Erörterungstermine zwischen dem APV, dem LfU und der Vorhabenträgerin. Die Planungen und das Genehmigungsverfahren für die Suprastruktur der Jetty sind bereits so weit fortgeschritten, dass nach Fertigstellung der in diesem Verfahren anhängigen Infrastruktur von einer baldigen Errichtung und Inbetriebnahme auszugehen ist, so dass auch insoweit die Erforderlichkeit für die Errichtung und den Betrieb der Hafeninfrastuktur gegeben ist.

### **11.1.3 Nichtvorliegen unüberwindbarer Hindernisse**

Zweifel an der Planrechtfertigung bestehen auch nicht unter dem Gesichtspunkt etwaiger unüberwindbarer rechtlicher oder tatsächlicher Hindernisse die der Zulassung und dem Betrieb der Jetty – das heißt sowohl der Hafeninfrastuktur als auch der Suprastruktur - entgegenstünden. In der hier vorliegenden Konstellation, in der durch ein Vorhaben die Infrastruktur (Errichtung der Jetty) für den späteren Betrieb einer Suprastruktur (im BImSchG-Verfahren zu genehmigen) geschaffen werden soll, der jedoch selbst nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist, können auch Realisierungshindernisse für den späteren Betrieb dazu führen, dass bereits die Planrechtfertigung für die Schaffung der Infrastruktur entfällt. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn schon auf den ersten Blick und ohne vertiefte Prüfung offenkundige Gründe vorliegen, welche die Errichtung oder den zukünftigen Betrieb aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen unmöglich erscheinen lassen (vergleiche OVG Hamburg, Urteil vom 12.05.2021 - 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485,489; OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2021 - 1 D 299/01, Randnummer 45).

Offenkundige Gründe, die gegen die Realisierungsfähigkeit des Betriebs der immissionsschutzrechtlich zu genehmigenden Suprastruktur der Jetty sprechen könnten, liegen nicht vor. Insbesondere ergeben sich solche Gründe nicht aus den gesetzlichen Vorgaben zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Auswirkungen der Suprastruktur der Jetty. Deren Einhaltung wird nach vorausschauender Prognose der Planfeststellungsbehörde in dem gesondert durchzuführenden immissionsschutzrechtlichen Zulassungsverfahren sichergestellt. Das für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung des Betriebs der Suprastruktur zuständige Landesamt für Umwelt Schleswig-Holstein (LfU) hat diesbezüglich mit Schreiben vom 09. April 2025, 05. Mai 2025 sowie im Erörterungstermin am 15. Mai 2025 mitgeteilt, dass im Ergebnis keine solchen grundsätzlichen Bedenken beziehungsweise Zulassungshindernisse im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit bestehen.

## **11.2 Keine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit**

Das hiesige Vorhaben steht bei Beachtung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Nach § 68 Absatz 3 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 (§ 68 Absatz 3 Nummer 1 WHG). Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt.

### **11.2.1 Keine Erhöhung der Hochwasserrisiken**

Eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserbeziehungsweise Sturmflutrisiken ist nicht zu erwarten. Dies ist durch die geplante Anlegerstruktur begründet, welche durch ihre Größe und Lage nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Strömungs- und Wasserstandsverhältnisse führen sollte (Unterlage „M7.3.2 - Studie zum Strömungsbild am geplanten FSRU-Anleger Brunsbüttel“). Vielmehr wird ebendiese Struktur - gerade im Zusammenwirken mit der FSRU - als eine Art Wellenbrecher wirken, sodass die Seegangbelastung bei Sturmfluten tendenziell abnimmt und die Überflutung des Deichs unwahrscheinlicher wird.

## **11.2.2 Keine Zerstörung von Retentionsflächen**

Durch den temporären Damm, beziehungsweise durch die spätere asphaltierte Zufahrt werden nur Flächen in geringem Umfang in Anspruch genommen, welche keinen maßgeblichen Einfluss auf das generelle Oberflächenabflussverhalten und somit die Rückhaltefunktion haben. Natürliche Rückhalteflächen an sich sind im Bereich des Elbehafens zudem seit der Eindeichung nicht mehr vorhanden.

Ein Monitoring über vorhabenbedingt veränderte Strömungsverhältnisse und Kolkbildung im Nahbereich der Jetty ist von Seiten der Vorhabenträgerin fest vorgesehen (Unterlage „U1 - Erläuterungsbericht“).

Die Planfeststellungsbehörde ist überdies zu der Einschätzung gelangt, dass auch keine anderen, maßnahmenbedingten Beeinträchtigungen von anderweitigen Gemeinwohlbelangen vorliegen, die der Zulassung des Vorhabens entgegenstünden.

## **11.3 Erfüllung wasserrechtlicher Anforderungen**

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde steht das hiesige Vorhaben im Einklang mit den zwingenden wasserrechtlichen Anforderungen nach § 68 Absatz 3 Nummer 2 Variante 1 WHG.

### **11.3.1 Gewässerausbaugrundsatz**

Die Voraussetzungen eines ordnungsgemäßen Gewässerausbaus sind vorhabenseitig erfüllt. § 67 Absatz 1 WHG legt fest, dass Gewässer so auszubauen sind, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden.

Es kommt vorhabenbedingt zu keiner Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen (vergleiche oben unter 11.2.2), da ebendiese im Bereich des Elbehafens nach der Eindeichung nicht mehr vorhanden sind. Durch die Breite der Tideelbe an der Stelle des Vorhabens kann zudem eine wesentliche Veränderung des Abflussverhaltens von vornherein ausgeschlossen werden. Unterstützend zeigen die Unterlagen „M7.3.1 - Untersuchung der bauzeitlichen Sedimentverdriftung“ und „M7.3.2 - Studie zum Strömungsbild am geplanten FSRU-Anleger

Brunsbüttel“, dass es durch die Anlegerstruktur nicht zu einer nachteiligen Beeinflussung der Strömungsverhältnisse kommt.

Eine ausführliche Betrachtung der maßnahmenbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf naturraumtypische Lebensgemeinschaften erfolgt in Kapitel 11.3.2.

Hinsichtlich eventueller Veränderungen des Gewässerzustandes durch das Vorhaben wird an dieser Stelle auf die nachfolgenden Ausführungen zur Einhaltung der Bewirtschaftungsziele der Gewässer verwiesen.

### **Allgemeine Sorgfaltspflichten gemäß § 5 Absatz 1 WHG**

Die Einhaltung der allgemeinen Sorgfaltspflichten wird – bei Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen – vorhabenbedingt gewährleistet. Durch § 5 Absatz 1 WHG ist jede Person verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um

- a) eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden,
- b) eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen,
- c) die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und
- d) eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften treten sowohl im Bereich des geplanten Vorhabens als auch am Ort der Baggergutverbringung auf. Diese sind jedoch zeitlich begrenzt. Dauerhaft nachteilige Auswirkungen sind somit nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben kommt es weiterhin zu keiner relevanten Verwendung von Wasser und Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts.

Das Vorhaben führt zu keiner Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses.

In dem hier in Rede stehenden Planfeststellungsbeschluss sind überdies Nebenbestimmungen festgesetzt, durch die die Einhaltung der allgemeinen Sorgfaltspflicht gewährleistet ist. Dies gilt etwa für Festsetzung der durchzuführenden Umweltbaubegleitung.

## **Allgemeine Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung gemäß § 6 Absatz 1 WHG**

Das Vorhaben genügt überdies den Anforderungen der allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung. Gemäß § 6 Absatz 1 WHG sind die Gewässer nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

- a) 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,
- b) 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,
- c) sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
- d) bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
- e) möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen,
- f) 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
- g) zum Schutz der Meeresumwelt beizutragen.
- h) 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.

Im Hinblick auf die Buchstaben b) bis f) sind keine Auswirkungen durch das Vorhaben zu befürchten. Mit Blick auf die Buchstaben a) und g) sind vorhabenbedingt Auswirkungen zu erwarten, die aber mit den gesetzlichen Vorgaben in Einklang stehen.

Die temporäre und langfristige Beeinflussung gesetzlich geschützter Biotope im Westbecken wird zum einen durch die sehr wahrscheinliche Vergrößerung des Flachwasserbereichs und die natürliche Wiederherstellung der Röhrichtzonen

ausgeglichen, und erforderlichenfalls naturschutzfachlich kompensiert. Es wird insoweit auf die Ausführungen in Kapitel 11.4.3 verwiesen.

Das Vorhaben trägt nicht zum Schutz der Meeresumwelt bei, hat jedoch auch keine langanhaltenden negativen Auswirkungen. Für die Bewirtschaftung der Meeresgewässer gelten gemäß § 2 Absatz 1a WHG lediglich die materiellen Vorgaben der §§ 45a fortfolgende WHG, einschließlich des konkretisierenden Ordnungsrechts (vergleiche Czychowski/Reinhard, Wasserhaushaltsgesetz, Kommentar, 12. Auflage, § 6 Randnummer 55). Es wird daher auf die Ausführungen in Kapitel 11.3.3 verwiesen.

Bei Beachtung der hier festgeschriebenen Nebenbestimmungen sind erheblich nachteilige Beeinträchtigungen der Bewirtschaftungsgrundsätze mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen, sodass die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung nach § 6 Absatz 1 WHG vorhabenbedingt eingehalten werden.

### **Voraussetzungen für die Erteilung von wasserrechtlichen Erlaubnissen gemäß § 12 Absatz 1 Nummer 1 WHG**

Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis kann – unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen – nach Ausübung des wasserrechtlichen Bewirtschaftungsermessens nach § 12 Absatz 2 WHG erteilt werden. Die Erlaubnis ist nach § 12 Absatz 1 WHG zu versagen, wenn schädliche, nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Im Übrigen steht die Erteilung der Erlaubnis nach § 12 Absatz 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen (Bewirtschaftungsermessens) der zuständigen Behörde. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Einschätzung gelangt, dass schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen nicht zu erwarten sind und die Erlaubnisse erteilt werden können.

Überdies kann auch die Erlaubnis für das Einleiten von Niederschlagswasser in das Oberflächengewässer Elbe in einem Umfang von 7.912 m<sup>3</sup>/a erteilt werden, weil die diesbezüglichen Voraussetzungen vorliegen. Nach § 57 Absatz 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer nur erteilt werden, wenn

- a) die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist,
- b) die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und
- c) Abwasseranlagen oder sonstigen Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummer 1 und 2 sicherzustellen.

Diese Voraussetzungen liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vor. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering wie möglich gehalten werden. Hierzu hat sie ein Flächenentwässerungskonzept (U7.1) vorgelegt und die Niederschlagshöhen nach Kostra-DWD 2020 nach den Vorgaben des Deutschen Wetterdienstes (vergleiche Unterlage U7.1) plausibel dargetan. Außerdem hat sie begründet, dass ein Eintrag mit wassergefährdenden Stoffen in das Regenwasser ausgeschlossen werden kann und als Zusatzstoff nur Streusand in Frage kommt (vergleiche Seiten 3 f. und 8 des Anhangs des Entwässerungskonzepts, U7.1). Denn der Jetty wird im Normalbetrieb nicht für Fahrzeuge genutzt. Eine Fahrzeugnutzung findet nur in Ausnahmefällen, zum Beispiel im Einsatzfall durch Rettungsfahrzeuge, statt. Ein relevanter Schadstoffeintrag durch Verkehr kann somit ausgeschlossen werden (vergleiche Seite 7 des Anhangs des Entwässerungskonzepts, U7.1). Für die Verkehrssicherung kommt nur Streusand zum Einsatz. Dieser Sand ist als nicht wassergefährdend einzustufen und wird – so weit wie möglich - wiederaufgenommen. Der restliche Sand wird in die Regenentwässerung abgespült und dann im Regenwasserrückhaltebecken zurückgehalten.

Die Einleitung ist mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar. Die Bewertung der Behandlungsbedürftigkeit und Sicherstellung einer ausreichenden Wasserqualität an der Einleitungsstelle wird gemäß Arbeitsblatt DWA-A 102 „Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer“ durchgeführt (vergleiche Seite 7). Danach ergibt sich eine Einstufung der gesamten Fläche in die Kategorie 1, wonach kein Bedarf einer Abwasserbehandlung bedarf. Da insbesondere ein Eintrag wassergefährdender Stoffe in das Niederschlagswasser ausgeschlossen werden

kann, ist die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar.

Die Anlagen zur Niederschlagsentwässerung umfassen Leitungen (DN 150) auf der Jetty, sowie eine Sammelleitung (DN 400), die das Niederschlagswasser aus den DN-150-Leitungen aufnimmt und in das in Form eines vertikalen Rohres unterhalb der Jetty montierte Regenrückhaltebecken mit einem Retentionsvolumen von circa 142 m<sup>3</sup> leitet. Die Direkteinleitung in das Oberflächengewässer Elbe erfolgt unmittelbar aus dem Regenrückhaltebecken. In das Regenrückhaltebecken geleiteter und dort gefasster Streusand wird durch einen Saugwagen separat abgepumpt und fachgerecht entsorgt. Aufgrund der Herstellung dieser Anlagen ist die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummern 1 und 2 mit hinreichender Sicherheit gewährleistet.

### **Voraussetzungen für die Erteilung wasserrechtlicher Genehmigungen gemäß §§ 23, 95 und 96 LWG**

Die beantragten wasserrechtlichen Genehmigungen werden erteilt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer wasserrechtlichen Anlagengenehmigung nach § 23 LWG liegen – unter Beachtung der vorgesehenen Nebenbestimmungen – vor. Danach bedarf die Errichtung von Anlagen in oder an oberirdischen Gewässern einer Genehmigung. Die Genehmigung darf gemäß § 23 Absatz 2 Satz 4 LWG nur versagt werden, wenn zu erwarten ist, dass das beabsichtigte Unternehmen das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Sicherheit, beeinträchtigt. Sie kann mit Bedingungen versehen oder mit Auflagen verbunden oder befristet werden, soweit dies zur Wahrung des Wohls der Allgemeinheit oder zur Erfüllung von öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die dem Vorhaben entgegenstehen können, erforderlich ist.

Es liegen keinerlei Anhaltspunkte für das Bestehen von Versagungsgründen nach § 23 LWG vor.

Überdies liegen die Voraussetzungen gemäß § 94 Absatz 1 LWG für die Zulassung der Errichtung eines Landungsstegs zum Laden und Löschen von Schiffen mit mehr als 1.350 t Tragfähigkeit und die wesentliche Änderung eines Handelshafens in oder an einer Seeschiffahrtsstraße vor. Die hiernach erforderliche Planfeststellung gemäß § 94 Absatz 1 LWG wird von dem vorliegenden Beschluss umfasst. Die Voraussetzungen hierfür liegen vor, insbesondere besteht ein gesetzlich festgestellter Bedarf und die Realisierung des Vorhabens ist aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses

erforderlich. § 94k Satz 1 LWG legt fest, dass für das Vorhaben zur Schaffung der für die Errichtung eines Flüssigerdgas-Terminals in Brunsbüttel erforderlichen Hafeninfrastuktur einschließlich wasserseitiger Anlagen das Bestehen eines Bedarfs zur Sicherung der Energieversorgung festgestellt wird. Nach § 94k Satz 2 LWG ist die Realisierung dieses Vorhabens aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich.

Die nach § 96 LWG dem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 95 LWG zur Beurteilung beizufügenden erforderlichen Unterlagen liegen vor. Die Genehmigung kann gemäß § 95 Absatz 2 LWG versagt werden, wenn Tatsachen vorliegen, die die Antragstellerin oder der Antragsteller oder die für die Leitung des Unternehmens bestimmte Person als unzuverlässig erscheinen lässt, oder wenn zu besorgen ist, dass das beabsichtigte Unternehmen das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere öffentliche Verkehrsinteressen, beeinträchtigen würde.

Derartige Versagungsgründe liegen, auch unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen, nicht vor.

### **Allgemeines zu wasserrechtlichen Belangen**

Sind planfeststellungsbedürftige Vorhaben mit der Benutzung eines Gewässers verbunden, entscheidet gemäß § 19 Absatz 1 WHG die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis oder der Bewilligung für diese Benutzungen. § 19 Absatz 1 WHG sieht aber keine Entscheidungskonzentration vor, insoweit wird die Eigenständigkeit des Entscheidungsbestandteils unter dem Verfahrensregime des WHG betont. Die wasserrechtliche Entscheidung tritt daher, auch wenn sie im Planfeststellungsbeschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung.

Die Erlaubnisse für die Gewässerbenutzungen bedürfen gemäß § 19 Absatz 3 WHG des Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde. Das Einvernehmen wurde vom Kreis Dithmarschen am 27.06.2025 erteilt.

### **Keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten**

Der Begriff der schädlichen Gewässerveränderung ist in § 3 Absatz 10 WHG legaldefiniert. Danach sind schädliche Gewässerveränderungen solche Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus auf Grund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, wird nicht beeinträchtigt. Außerdem werden auch die aufgrund des WHG erlassenen sowie sonstige wasserrechtliche Vorschriften eingehalten. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Anforderungen nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) sowie der entsprechenden nationalen Umsetzungsvorschriften verwiesen.

### **11.3.2 WRRL-Anforderungen**

Das Vorhaben steht in Einklang mit den Anforderungen der WRRL sowie mit den in den §§ 27 und 44 WHG festgeschriebenen Bewirtschaftungszielen.

Mit der Verabschiedung der Richtlinie 2000/60/EG (WRRL) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik wurde der Gewässerschutz in der EU vereinheitlicht. Die Richtlinie ist seit dem 22. Dezember 2000 in Kraft. Mit der Anpassung des WHG im Juni 2002 wurden die wesentlichen Grundsätze der WRRL in deutsches Recht umgesetzt. In der Folge der Neuregelung des Wasserrechts 2009 trat am 1. März 2010 das neue WHG in Kraft.

In den §§ 27 und 44 WHG sind die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Küstengewässer bestimmt. Für oberirdische Gewässer sowie die Küstengewässer sind der gute ökologische Zustand beziehungsweise das gute ökologische Potenzial und der gute chemische Zustand ausschlaggebend.

In oberirdischen Gewässern ist außerdem die Phasing-Out-Verpflichtung einzuhalten. Dazu hat das BVerwG mit Urteil vom 02.11.2017 (BVerwG 7 C 25.15, Randnummer 53) festgestellt, dass „mangels Regelung einer schrittweisen Reduzierung oder Einstellung von Einleitungen und Festlegung eines konkreten Zeitplans [...] die Phasing-Out-Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) Ziffer iv in Verbindung mit Artikel 16 Absatz 8 Satz 1 WRRL derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert [ist].“

Einem Vorhaben ist die Genehmigung zu versagen, wenn es gegen die Bewirtschaftungsziele (BWZ) verstößt (EuGH C-461/13, Randnummer 51). Grundlage für die Beurteilung, ob das Vorhaben gegen die BWZ verstößt, ist der Bewirtschaftungsplan (BWP) und das Maßnahmenprogramm der jeweiligen Flussgebietseinheit (hier Flussgebietseinheit Elbe).

Für das beantragte Vorhaben hat die Vorhabenträgerin einen Fachbeitrag zur WRRL (Unterlage M.4.1) sowie die folgenden weiteren Unterlagen vorgelegt: Unterlage „U1 - Erläuterungsbericht“, Unterlage „U4.1 - Konzept Baggergutentnahme und -verbringung“, Unterlage „U6.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht mit Maßnahmenblättern“, Unterlage „U7.1 – Flächenentwässerung“, Unterlage „M7.3.1 - Untersuchung der bauzeitlichen Sedimentverdriftung“, Unterlage „M7.3.2 - Studie zum Strömungsbild am geplanten FSRU-Anleger Brunsbüttel“ sowie Unterlage „M7.3.4 - Untersuchung der empirischen Kolktiefe und mögliche Schutzmaßnahmen am geplanten LNG-Anleger Brunsbüttel“.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgelegten Unterlagen einer Prüfung unterzogen und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die wasserrechtlichen Anforderungen erfüllt werden.

### **Lage des Vorhabens und betroffene Wasserkörper**

Das Vorhaben liegt am Nordufer der Elbe, südöstlich des Nord-Ostsee-Kanals, westlich des Elbehafens Brunsbüttel. Damit können sich aus dem Bauvorhaben und seinem Wirkungsbereich Betroffenheiten für den Wasserkörper (WK) Übergangsgewässer Tideelbe (T1-5000-01), den WK Nord-Ostsee-Kanal (nok\_0), sowie den Grundwasserkörper (GWK) NOK - Marschen (EI05) ergeben.

Der WK Nord-Ostsee-Kanal ist ein künstlicher Wasserkörper im Einzugsgebiet der Elbe. Er ist, laut Wasserkörper-Steckbrief des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung, dem Gewässertyp 77 - Sondertyp Schifffahrtskanal zugeordnet. Die Verbindung zwischen Nord-Ostsee-Kanal und dem WK Übergangsgewässer Tideelbe wird durch eine Schleusenanlage gesteuert. Die Unterlage „M7.3.1 - Untersuchung zur bauzeitlichen Sedimentverdriftung“ zeigt deutlich, dass keine Schwebstoffe/Schadstoffe, welche durch die bauzeitlichen Bagbertätigkeiten freigesetzt werden, unmittelbar vor den Eingangsbereich des Nord-Ostsee-Kanals gelangen. Daher sind keine Auswirkungen des Vorhabens im WK Nord-Ostsee-Kanal zu erwarten.

Laut Unterlagen „U1 - Erläuterungsbericht“ und „U4.1 - Konzept Baggergutentnahme und -verbringung“ fällt bei den Baggerungen (Westmole, Liegewannen, Baggerrinne, sowie temporärer Damm) ein Baggervolumen von circa 410.600 m<sup>3</sup>, beziehungsweise ein Verbringungsvolumen von 452.000 m<sup>3</sup> unter Berücksichtigung des Auflockerungsfaktors, an. Die Baggerrinne befindet sich jedoch in einem strömungsberuhigten, abgegrenzten Bereich (Unterlage „M7.3.2 - Studie zum Strömungsbild am geplanten FSRU-Anleger Brunsbüttel“). Die Vorhabenträgerin kalkuliert mit einer maximalen Überbaggerung von 80 cm und nutzt diesen Fakt auch, um die Baggerrinne tiefer als nötig auszuheben. Dadurch soll auch möglichen Folgebaggerungen in diesem Bereich vorgebeugt werden. Das anfallende Baggergut wird laut Unterlage „U4.1 - Konzept Baggergutentnahme und -verbringung“ auf der Verbringungsstelle Tonne E3 des Landes Schleswig-Holstein verbracht. Daraus können sich mögliche Auswirkungen auf den WK Küstenmeer Elbe (N0-5000) ergeben.

Weitere Wasserkörper sind von dem Vorhaben und seinen Auswirkungen nicht betroffen. Dies ergibt sich aus Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“ und den dort ermittelten Wirkräumen.

Die nachstehende Tabelle enthält für die betroffenen WK-Steckbriefausschnitte mit relevanten Kenndaten und Bewertungsergebnissen aus dem 3. Bewirtschaftungsplan. Da sich der WK N0-5000 im Küstenmeer befindet, ist für diesen gemäß § 44 Satz 2 WHG nur der chemische Zustand zu betrachten.

*Tabelle 4: Steckbriefausschnitte der betroffenen WK T1-5000-01 und N0-5000*

<b>Wasserkörperkennung</b>	<b>T1-5000-01</b>	<b>N0-5000</b>
Bezeichnung	Tideelbe (Übergangsgewässer)	Küstenmeer Elbe (Hoheitsgewässer)
Flussgebietseinheit	Elbe	Elbe
Fläche	397,521 km <sup>2</sup>	1.998,644 km <sup>2</sup>
Kategorie nach § 28 WHG	erheblich verändert	-
Ökologisches Potenzial	mäßig	-

<b>Wasserkörperkennung</b>	<b>T1-5000-01</b>	<b>N0-5000</b>
Großalgen und Angiospermen	gut	
Benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos)	gut	
Fische	gut	
Chemischer Zustand	nicht gut	nicht gut
Flussgebietspezifische Schadstoffe mit Überschreitung der Umweltqualitätsnorm (UQN)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imidacloprid</li> <li>• Nicosulfuron</li> </ul>	-
Prioritäre Stoffe mit Überschreitung der Umweltqualitätsnormen (UQN)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benzo(a)pyren</li> <li>• Benzo(b)fluoranthren</li> <li>• Benzo(ghi)perylen</li> <li>• Benzo(k)fluoranthren</li> <li>• Bromierte Diphenylether (BDE)</li> <li>• Fluoranthren</li> <li>• Perfluoroktansulfonsäure und ihre Derivate (PFOS)</li> <li>• Quecksilber und Quecksilberverbindungen</li> <li>• Tributylzinnverbindungen (Tributylzinn-Kation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bromierte Diphenylether (BDE)</li> <li>• Perfluoroktansulfonsäure und ihre Derivate (PFOS)</li> <li>• Quecksilber und Quecksilberverbindungen</li> </ul>

Bewirtschaftungsziele des Oberflächengewässers gemäß § 27 WHG

Das Vorhaben befindet sich in der Flussgebietseinheit Elbe in/am WK Übergangsgewässer Tideelbe (T1-5000-01) der Planungseinheit Tideelbestrom.

Der WK Übergangsgewässer Tideelbe gehört zur Gewässerkategorie Übergangsgewässer und ist dem Wasserkörpertyp T1: Übergangsgewässer Elbe, Weser, Ems zugeordnet. Laut Wasserkörper-Steckbrief des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung mit Stand vom 31. August 2021 ist der Wasserkörper im 3. Bewirtschaftungszeitraum als erheblich verändert eingestuft. Die Bewirtschaftungsziele sollen für die Ökologie 2039 (oder früher) und für die Chemie nach 2045 erreicht werden

Gemäß § 27 Absatz 2 WHG sind künstliche und erheblich veränderte oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und chemischen Zustands vermieden und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird. Diese Vorschrift dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) Nummer i WRRL.

Nach der Rechtsprechung des EuGH (EuGH C-461/13, Urteil vom 1. Juni 2015, Randnummer 70) liegt danach eine Verschlechterung vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente (QK) im Sinne des Anhangs V der WRRL vorhabenbedingt um eine Klasse verschlechtert. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines WK im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i dar.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG beurteilt sich die Frage, ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands einer OWK bewirken kann, nicht nach dem für das Habitatrecht geltenden strengen Maßstab, wonach jede erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen sein muss, sondern nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2/15, Randnummer 480).

Auch vorübergehende Auswirkungen von kurzer Dauer und ohne langfristige Folgen für die Gewässer sind dabei zu berücksichtigen, es sei denn, dass sich diese Auswirkungen ihrem Wesen nach offensichtlich nur geringfügig auf den Zustand der betroffenen Wasserkörper auswirken und nicht zu einer

„Verschlechterung“ im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie führen können (EuGH, Urteil vom 05.05.2022, Aktenzeichen C-525/20).

Dieser vom EuGH und vom BVerwG aufgezeigte Prüfungsmaßstab ist im hier vorliegenden Fachbeitrag zur WRRL gewahrt. Nachfolgend werden mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen, basierend auf den von der Vorhabenträgerin vorgelegten fachgutachterlichen Untersuchungen, beziehungsweise Bewertungen, auf die einzelnen QK der OGewV eingeschätzt.

Die Planfeststellungsbehörde ist außerdem zu der Einschätzung gelangt, dass die im FB WRRL zugrunde gelegten Daten hinreichend aktuell sind. Der verwendete Datenbestand orientiert sich an den Wasserkörpersteckbriefen für den 3. BWZ. Diese sind für die Betrachtungen im Rahmen des FB WRRL nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend aktuell. Damit sind für die gebotenen Prüfungen die aktuell verfügbaren Datengrundlagen herangezogen worden. Soweit Bedenken gegen die Aktualität der Datengrundlage etwa in Kapitel 5.5.5.1.1 der Unterlage vorgebracht wurde, hat die Vorhabenträgerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend nachvollziehbar und plausibel begründet, dass die dort zugrunde gelegte Datengrundlage herangezogen werden konnte (vergleiche Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL, Seite 59). Insofern sind die Anforderungen an die Aktualität der Daten gewahrt.

#### Auswirkungen auf die QK des ökologischen Potenzials

##### Biologische QK: Phytoplankton

Generell können Faktoren wie Flächenverlust, Sedimenteintrag, Trübung und Schadstoffeintrag Verschlechterungen nach sich ziehen. So gehen etwa durch den Bau und Betrieb aufgrund der damit verbundenen Flächeninanspruchnahme und der Veränderung der Oberflächenraumstruktur potenzielle Habitate verloren. Weiterhin können die FSRU, sowie temporär angelegte Schiffe durch Schattenbildung zu einer Limitierung der Photosyntheseleistung führen. Einen ähnlichen Effekt hat der Eintrag von Sediment, beziehungsweise dessen Aufwirbelung auf das Phytoplankton. Durch eine mögliche Trübung wird auch hier die Photosynthese eingeschränkt. Jedoch werden durch Sedimentaufwirbelungen und Nährstoffeintrag Phosphat- und Stickstoffderivate freigesetzt, welche essenzielle Nährstoffe für das Phytoplankton darstellen und dementsprechend gegebenenfalls den Lichtwegfall kompensieren könnten. Zudem entspricht die beanspruchte Fläche nur 0,011% des Oberflächenwasserkörpers, weshalb eine signifikante Auswirkung und somit

Verschlechterung mit Sicherheit auszuschließen ist (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Unabhängig von den obigen Ausführungen ist eine vorhabenbedingte Verschlechterung der QK „Phytoplankton“ deshalb ausgeschlossen, weil die QK im aktuellen BWP nicht bewertet wurde. Dies liegt daran, dass das Übergangsgewässer eine natürliche Absterbezone für das Phytoplankton ist (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

#### Benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos)

Das ökologische Potenzial der biologischen QK „Benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos)“ ist als „gut“ bewertet worden. Eine Verschlechterung ist etwa durch Flächenverlust, Wassertrübung und Sedimenteintrag, Eintrag von Schadstoffen (inklusive Nährstoffen), Wasserschall, sowie Erschütterungen möglich. Da es durch das Vorhaben zu keinen messbaren Veränderungen der abiotischen Rahmenbedingungen für die biologische QK kommt, sind indirekte Auswirkungen auf die benthische wirbellose Fauna auszuschließen. Damit sind die Wirkfaktoren Flächenverlust, Wassertrübung und Sedimenteintrag sowie Eintrag von Schadstoffen zu vernachlässigen (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“). Es kommt allerdings zu direkten Einwirkungen auf die benthische Makrofauna durch die Ausbaggerung der Liegewannen. Diese sind jedoch lokal begrenzt und haben auf die oben genannte Bewertungsklasse aufgrund der nur sehr geringen betroffenen Fläche (0,001 % der Gesamtfläche) keine Auswirkungen auf die Bewertungsklasse. Außerdem handelt es sich bei der benthischen wirbellosen Fauna im Vorhabenbereich um r-Strategen, also um Lebewesen mit einer hohen Reproduktionsrate. Somit ist laut vorliegendem Gutachten (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“) eine schnelle Wiederbesiedlung der gestörten Sedimentfläche zu erwarten. Der unmittelbare Flächenverlust (Grundflächen der Gründungspfähle) ist sehr gering. Auswirkungen durch Wasserschall und Erschütterungen sind ebenfalls nur lokal und zeitlich begrenzt zu erwarten. Eine Verschlechterung ist demnach auszuschließen.

Um mögliche Kontaminationen des Bodens und somit des Wassers während des Baus zu vermeiden, werden in den Baumaschinen und -geräten biologisch abbaubare Öle und Treibstoffe genutzt, sowie mögliche schädliche Stoffe sicher gelagert. Auswirkungen auf Unterwasserflora und -fauna sind demnach nicht zu

erwarten (Unterlage „U6.1 - Landespflegerischer Begleitplan“; Maßnahme V/M B2).

### Fischfauna

Das ökologische Potenzial der QK Fischfauna ist als „gut“ bewertet worden. Wie bei dem Makrozoobenthos sind indirekte Auswirkungen auf die QK auszuschließen. Direkte Auswirkungen sind jedoch durch den Wirkfaktor Wasserschall möglich. Unter Verwendung der Unterwasserschallprognosen für die Rammarbeiten (siehe Unterlage „M5.3 - Prognose Unterwasserschall Rammarbeiten“) lässt sich schließen, dass die Auswirkungen der Rammarbeiten, die physische Schädigungen von Fischen hervorrufen könnten, nur im direkten Umfeld der Rammen zu erwarten sind. Aufgrund von Scheuchwirkungen zum Beispiel durch den allgemeinen Baubetrieb und/oder Bauschiffe ist allerdings nicht mit größeren Fischvorkommen in den unmittelbaren Einwirkungsbereichen zu rechnen. Der Fluss bietet genügend Ausweichraum, der genutzt werden kann. Der Fluss ist am Hafen Brunsbüttel etwa 2,5 km breit. Zudem bestehen innerhalb der Rammzeit immer wieder Ramppausen, insbesondere nachts, in denen die Fische auch den Baubereich passieren können. Auch der Betrieb der Jetty hat keine erkennbaren dauerhaften Auswirkungen auf die Fischfauna, welche über das Maß hinausgehen, was in einem erheblich veränderten WK zu erwarten ist. Die Fischfauna im Übergangsgewässer ist räumlich und zeitlich auf natürliche Weise sehr variabel. Es lässt sich erwarten, dass die Veränderungen durch den Wasserschall während des Betriebs nicht größer sind als die Messungenauigkeiten in Zusammenhang mit der natürlichen Variabilität. Die Maßnahme ist somit sehr wahrscheinlich messtechnisch nicht nachweisbar (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRRL“).

Entstehende Schallemissionen werden standardmäßig durch schallminimierende Maßnahmen nach dem Stand der Technik minimiert. Beispielsweise werden die Rammarbeiten zum Schutz der Meeressäuger mittels optimierter Rammtechnologie, ramp-up-Verfahren und unter Zuhilfenahme von Pingern durchgeführt (Unterlage „U6.1 - Landespflegerischer Begleitplan“; Maßnahme V/M T3). Diese Maßnahmen kommen auch der Fischfauna zugute.

### Hydromorphologische QK:

Für den Betrieb muss ein ausreichender Wasserstand, beziehungsweise eine Mindesttiefe in der Liegewanne dauerhaft ermöglicht werden.

Da der WK als „erheblich verändert“ eingestuft ist (Stand 31.08.2021), und Änderungen zur Erreichung eines guten Potenzials negative Auswirkungen auf zum Beispiel Landentwässerung, Hafenanlagen, Schifffahrt und Hochwasserschutz hätten, ist ein guter Zustand der Morphologie schlichtweg nicht realisierbar. Dementsprechend ist die QK „Morphologie“ auch als nicht bewertet angegeben (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Hydromorphologische Änderungen zum Beispiel durch Baggerarbeiten werden auf einer im Verhältnis zum gesamten WK kleinen Fläche wirksam. Solche lokal eng begrenzten Veränderungen stellen nach der Rechtsprechung (BVerwG 7 A 2/15, Urteil vom 09.02.2017, Randnummer 506) grundsätzlich keine Verschlechterung dar, solange sie sich, wie in diesem Fall, nicht nachteilig auf den gesamten WK oder andere WK auswirken (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Die Maßnahme V/M B3 (Unterlage „U6.1 - Landespflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht und Maßnahmenblätter“) soll die Wiederherstellung der natürlichen Tiefenverhältnisse im Bereich der Baggerrinne (durch natürliche Sedimentation) sicherstellen. Hierbei ist eine mehrjährige Kontrolle vorgesehen.

Durch hinzukommende Unterwasserstrukturen, wie zum Beispiel Pfähle oder Schüttungen, wird die Kolkbildung gefördert. Um negative Auswirkungen zu vermeiden, beziehungsweise diesen entgegenzusteuern, wird ein Kolkmonitoring fest vorgesehen (Unterlage „U1 - Erläuterungsbericht“). Gemäß Unterlage „M7.3.4 - Untersuchung der empirischen Kolkentiefe und mögliche Schutzmaßnahmen am geplanten LNG-Anleger Brunsbüttel“ sind keine direkten Kolkenschutzmaßnahmen erforderlich. Die berechneten empirischen Kolkiefen bis maximal 6,12 m führen bei entsprechend tiefer Gründung nicht zur Beeinträchtigung der Standsicherheit der Dalben. Es wird deshalb auf die bereits geplanten engmaschigen Kontrollen verwiesen. Sollte es zu einer Bildung von entsprechenden Kolken an den Dalben kommen, welche die Standsicherheit gefährden, wäre ein Kolkenschutz rechtzeitig aufzubringen.

#### Chemische QK:

Ein Großteil der flussgebietsspezifischen Stoffe sind Wirkstoffe in Pflanzenschutzmitteln, die aus diffusen Quellen, vornehmlich landwirtschaftlich genutzten Flächen, in die Elbe eingetragen werden. Laut Bewirtschaftungsplan (FGG Elbe 2021b) sind bei den flussgebietsspezifischen Schadstoffen Überschreitungen von Umweltqualitätsnormen festzustellen. Der aktuelle

Wasserkörpersteckbrief zum 3. Bewirtschaftungsplan (BfG 2022) listet als Parameter Nicosulfuron und Imidacloprid als flussgebietsspezifische Schadstoffe mit Überschreitung der UQN auf. Bei Nicosulfuron handelt es sich um ein zugelassenes Herbizid, das im Maisanbau eingesetzt wird. Imidacloprid ist ein Insektizid. Bei beiden Stoffen ist ein diffuser Eintrag aus landwirtschaftlichen Quellen zu vermuten. Eine weitere Erhöhung der Konzentrationen der Schadstoffe Nicosulfuron und Imidacloprid mit überschrittener UQN ist jedoch nicht zu erwarten, da die Stoffe nicht erneut extern zugeführt werden, sondern lediglich der schon vorhandene Anteil resuspendiert werden könnte (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Im umzulagernden Baggergut liegen geringere Elementgehalte von Arsen, Kupfer und Zink vor, als in der entsprechenden Fraktion der Schwebstoffe im Übergangsgewässer. Daher kann durch das Freisetzen des Baggergutes in der Elbe keine Konzentrationserhöhung eintreten. Beim Schwermetall Chrom könnte lokal eine geringe Erhöhung der Konzentrationen auftreten, weil im Baggergut Chrom höher konzentriert ist als in den Schwebstoffen der Elbe, jedoch liegen die Gehalte im Baggergut noch um das Achtfache niedriger als die UQN für Chrom, so dass auch lokal ein Überschreiten der UQN auszuschließen ist. Dies gilt unabhängig von der freiwerdenden Menge des Baggergutes (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Die Schadstoffgehalte an den feinkörnigeren Schwebstoffen (< 20 µm, nach GÜBAK) sind immer höher als an den grobkörnigeren (< 63 µm, nach OGewV). Kleinere Korngrößen bieten bei gleicher Masse eine größere Oberfläche, an die sich die Schadstoffe anlagern können. Damit wird der Einfluss des Baggergutes auf die Schadstoffgehalte in der Elbe nach OGewV eher überschätzt. Dies macht die Bewertung zusätzlich konservativ (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Alle organischen Schadstoffe in den untersuchten Sedimenten lagen unterhalb der jeweiligen Nachweisgrenze. Dies belegt wiederum, dass es sich bei dem anstehenden Klei, anders als bei dem in jüngerer Zeit sedimentierten und damit potenziell schadstoffbelasteten Schlick, um einen natürlich gewachsenen Boden handelt. Es bestehen somit keine Hinweise, dass durch die Sedimentumlagerung flussgebietsspezifische Schadstoffe in nennenswerten Mengen eingetragen werden, was zu einem Überschreiten von Umweltqualitätsnormen führen könnte (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Allgemeine physikalisch-chemische QK:

Durch verschiedene Baumaßnahmen am Gewässergrund kommt es zu Sedimentation und Trübung innerhalb des Westbeckens und der Elbe südseitig der Jetty (Unterlage „U1 - Erläuterungsbericht“). Es ist deshalb von einer unmittelbaren Betroffenheit der QK „Sichttiefe“ und „Sauerstoffhaushalt“ auszugehen.

Die QK „Sichttiefe“ wurde im aktuellen BWP nicht bewertet, und die QK „Sauerstoffhaushalt“ wurde – aufgrund des stabilen Zustands der Sauerstoffversorgung – als nicht bewertungsrelevant eingestuft. Zusätzliche Abschätzungen der Sauerstoffzehrung im aufgewirbelten Sediment und des Sauerstoffzehrungspotenzials der gesamten Baggermenge lassen zudem den Schluss zu, dass die QK „Sauerstoffhaushalt“ durch das Vorhaben nicht nachteilig verändert oder verschlechtert wird (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Aus der aufgestellten Wirkmatrix des ökologischen Zustands geht hervor, dass sich die Wirkfaktoren „Eintrag von Sedimenten und Wassertrübung“ und „Eintrag von Schadstoffen (inklusive Nährstoffeintrag)“ auf die QK „Nährstoffverhältnisse“ auswirken könnten (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“). Berechnungen der Vorhabenträgerin zeigen jedoch, dass potenzielle Nährstoffeinträge durch Sedimentumlagerung nicht zu messbaren Veränderungen der QK „Nährstoffverhältnisse“ führen werden. Nur unter sehr ungünstigen Umständen sind zusätzliche Nährstoffeinträge möglich, die für Stickstoff maximal 0,007 % der Jahresfracht der Elbe betragen und bei Phosphor mit 0,002 % noch darunterliegen. Sie liegen damit innerhalb der natürlichen Schwankungen und werden daher nicht messtechnisch nachweisbar sein. Damit ist mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen, dass eine Veränderung des Parameters Nährstoffverhältnisse zu einer Verschlechterung der biologischen QK führen könnte.

Die weiteren QK „Temperaturverhältnisse“ und „Salzgehalt“ wurden im aktuellen BWP als nicht bewertungsrelevant ausgewiesen. Eine entsprechende Betrachtung entfällt.

Im Ergebnis sind mit dem Vorhaben keine bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf das ökologische Potenzial des WK verbunden, die zu einer Verschlechterung führen könnten.

#### Auswirkungen auf den chemischen Zustand

Der chemische Zustand (vergleiche § 6 OGewV) wird durch die in Anlage 8 OGewV genannten Stoffe bestimmt. Werden bei allen Stoffen die dafür vorgesehenen UQN eingehalten, ist der chemische Zustand „gut“. Wird bei mindestens einem Stoff die UQN überschritten, ist der chemische Zustand „nicht gut“. Zusammenfassend stellt der aktuelle Bewirtschaftungsplan für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe fest, dass kein Wasserkörper der Elbe den guten chemischen Zustand erreicht hat. Insbesondere Quecksilber ist im gesamten Einzugsgebiet der unteren Elbe und der Tideelbe ubiquitär vorhanden, da es atmosphärisch und aus Altlasten eingetragen wird. Bei Biota-Untersuchungen ist die UQN für Quecksilber in Fischen nahezu flächendeckend überschritten, sodass ein guter chemischer Zustand in naher Zukunft nicht erreichbar ist (BfG 2022). Auch sind die UQN für einige organische Stoffe überschritten (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“).

Aus der Wirkmatrix für den chemischen Zustand (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“, Tabelle 4) geht hervor, dass sich nur der Wirkfaktor „Schadstoffeintrag“ auf den chemischen Zustand auswirken kann. Es zeigt sich jedoch, dass sich ein Freiwerden von Sedimentpartikeln während der Bautätigkeiten nicht konzentrationserhöhend auf die Elementgehalte vorgegebener Schwermetalle im Schwebstoff der Elbe auswirken wird. Auch gibt es keine Hinweise, dass organische Schadstoffe des chemischen Zustands in nennenswerten Mengen eingetragen werden. Vorhabenbedingt kommt es daher weder zu einer messbaren Erhöhung der Schadstoffgehalte, bei denen die UQN bereits überschritten ist, noch zu einer Überschreitung der UQN im Hinblick auf die übrigen Schadstoffgehalte. Eine Verletzung des Verschlechterungsverbots ist somit ausgeschlossen.

Folglich lässt sich festhalten, dass mit dem Vorhaben keine bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf den chemischen Zustand des WK verbunden sind, die zu einer Verschlechterung führen könnten.

### **Verbesserungsgebot (Auswirkungen auf Maßnahmen zur Zielerreichung gemäß BWP)**

Für das ökologische Potenzial und den chemischen Zustand ist das Verbesserungsgebot zu beachten. Nach § 27 Absatz 2 Nummer 2 WHG sind oberirdische Gewässer, die nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist – vorbehaltlich der Erteilung einer wasserrechtlichen Ausnahme – eine wasserrechtliche Zulassung zu versagen, wenn das konkrete Vorhaben die Erreichung des guten Zustands beziehungsweise Potenzials zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet (BVerwG, NVwZ 2018, 992, Randnummer 58).

Für die Einhaltung des Verbesserungsgebots kommt es danach nicht nur darauf an, dass eine Verschlechterung vermieden und zugleich der künftige Stoffeintrag reduziert wird, sondern vor allem auch darauf, dass eine naturwissenschaftlich belastbare Prognose über die Erreichung der im Bewirtschaftungsplan konkretisierten Ziele zum Zeitpunkt des Geltungsbeginns der wasserrechtlichen Erlaubnis vorliegt (BVerwG, NVwZ 2018, 992, Randnummer 60 f.).

Der aufgezeigte Prüfungsmaßstab ist im FB WRRL zutreffend zugrunde gelegt (vergleiche Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“). Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Einschätzung gelangt, dass die Anforderungen an das Verbesserungsgebot vorhabenbedingt erfüllt werden.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Maßnahmen, die für den WK Übergangsgewässer Tideelbe (T1-5000-01) vorgesehen sind.

*Tabelle 5: Maßnahmen gemäß LAWA-Maßnahmenkatalog*

<b>LAWA-Nummer</b>	<b>Maßnahme</b>
5	Optimierung der Betriebsweise kommunaler Kläranlagen
36	Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen aus anderen diffusen Quellen
77	Maßnahmen zur Verbesserung des Geschiebehaushaltes beziehungsweise Sedimentmanagement

LAWA- Nummer	Maßnahme
79	Maßnahmen zur Anpassung/Optimierung der Gewässerunterhaltung
503	Informations- und Fortbildungsmaßnahmen
508	Vertiefende Untersuchungen und Kontrollen

In der Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“ werden die einzelnen Maßnahmen betrachtet. Es ist nicht erkennbar, dass das Vorhaben sich über die Behinderung von Maßnahmen negativ auf die Zielerreichung auswirkt. Die Erreichung eines guten Zustandes beziehungsweise Potenzials wird somit nicht verhindert.

#### Bewirtschaftungsziele des Küstengewässers gemäß § 44 WHG

Das Vorhaben steht überdies in Einklang mit den Bewirtschaftungszielen des Küstengewässers gemäß § 44 WHG.

Anfallendes Baggergut wird, wie bereits erwähnt, innerhalb des WK Küstenmeer Elbe (N0-5000) verbracht. Hierbei ist, ähnlich wie bei der Vertiefung der Liegewannen, ein Eintrag von Schad-, beziehungsweise Nährstoffen in den WK möglich. Da es sich bei dem WK Küstenmeer Elbe um ein Küstengewässer seewärts der Linie des § 7 Absatz 5 Satz 2 WHG, das heißt um ein Hoheitsgewässer handelt, müssen nur die Anforderungen hinsichtlich des chemischen Zustands erfüllt werden (§ 44 Satz 2 WHG).

#### Auswirkungen auf den chemischen Zustand

Ein Freiwerden von Sedimentpartikeln aus dem umzulagernden Baggergut wirkt sich sehr wahrscheinlich nicht konzentrationserhöhend auf die Elementgehalte vorgegebener Schwermetalle im Schwebstoff des Küstenmeers Elbe aus. Auch gibt es keine Hinweise, dass organische Schadstoffe des chemischen Zustands in nennenswerten Mengen eingetragen werden. Die UQN werden demnach nicht überschritten. Dasselbe gilt für die Nitratkonzentration. Auch wird der untere Richtwert R1 der GÜBAK im Wesentlichen unterschritten. Eine Verletzung des

Verschlechterungsverbots ist somit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“). Diese Ansicht teilt auch das MEKUN, aus dessen Sicht keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind. Durchgeführte Proben belegen die für die Unterelbe eher niedrigen Schadstoffbelastungen. Vereinzelt höhere Schadstoffwerte fallen höchstwahrscheinlich nicht ins Gewicht, da hiervon nur sehr wenig von dem verbrachten Material betroffen sein sollte.

### Überwachungsprogramm

Generell wird das Überwachungsprogramm, also die Begleitung der Baggergutverbringung, an das bestehende Monitoring der HPA angegliedert. Qualitativ sind keine Ergänzungen des bestehenden Programms notwendig. Quantitativ wird die Probenahme jedoch um 10 zusätzliche Beprobungspunkte im westlichen Bereich des Verbringgebietes erweitert. Erfasst wird in den Jahren 2023 und 2024. Die Vorhabenträgerin erhält die Auswertungen des Monitorings, sowie die Peildaten. Etwaige Zwischenpeilungen müssen gesondert mit der HPA vereinbart werden (Unterlage „M4.3 - Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)“).

### **11.3.3 MSRL-Anforderungen**

Das Vorhaben steht überdies in Einklang mit den Bewirtschaftungszielen für Meeresgewässer sowie den Anforderungen der MSRL. Die Vorhabenträgerin hat hierzu einen Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) vorgelegt. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde steht das hier in Rede stehende Vorhaben weder dem Verschlechterungsverbot, dem Zielerreichungsgebot noch dem Verbesserungsgebot gemäß § 45a Absatz 1 WHG entgegen. Die Bewirtschaftungsziele gemäß § 27 WHG der deutschen Nordseegewässer werden durch das Vorhaben nicht negativ beeinflusst. Der zugrunde gelegte Maßstab in dem vorgelegten Fachbeitrag (Unterlage M.4.2 - Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)) ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde plausibel und nicht zu beanstanden.

### **Lage des Vorhabens und Bewirtschaftungsziele für Meeresgewässer**

Mit der Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie 2008/56/EG (MSRL) wurde ein einheitlicher Ordnungsrahmen für den Umweltzustand der Meeresgewässer vorgegeben. Die Richtlinie wurde auf Bundesebene im WHG in

nationales Recht umgesetzt (Abschnitt 3a WHG). Der § 45a WHG normiert dabei die Bewirtschaftungsziele für Meeresgewässer.

Danach sind Meeresgewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres Zustands vermieden wird und ein guter Zustand erhalten oder spätestens bis zum 31. Dezember 2020 erreicht wird.

Meeresgewässer umfassen nach § 3 Nummer 2a WHG die Küstengewässer sowie die Gewässer im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) und des Festlandsockels, jeweils einschließlich des Meeresgrundes und des Meeresuntergrundes.

Die Verbringung des Baggerguts erfolgt laut Unterlage „U4.1 - Konzept Baggergutentnahme und -verbringung“ auf der Verbringstelle Tonne E3 des Landes Schleswig-Holstein. Diese befindet sich im WK Küstenmeer Elbe (N0-5000). Der Untersuchungsraum der Auswirkungen liegt daher im Geltungsbereich der MSRL.

### **Bewertungsergebnis zum Zustand der Meeresgewässer**

Der Zustand der Meeresgewässer (siehe § 45b WHG) im Bereich der deutschen Nordsee wurde anhand der wesentlichen Eigenschaften und Merkmale (siehe § 45c WHG sowie 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) sowie datenbasiert im Jahr 2018 bewertet (BMU 2012a, 2018).

Schon im Rahmen der Anfangsbewertung erreichte die deutsche Nordsee den guten Umweltzustand nicht. Nach der Bewertung im Jahr 2018 unter Berücksichtigung der Bewertungen nach WRRL, des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR) und der Trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres (TWSC) wird der gute Umweltzustand weiterhin verfehlt. Die Eutrophierung, zu hohe Schadstoffgehalte, zunehmende Vermüllung, Auswirkungen der Fischereinutzung, sowie die Zunahme nicht einheimischer Arten werden als entscheidende Gründe hierfür gesehen.

Da sehr lokale Eingriffe kaum Wirkung auf den gesamten Nordseeraum entfalten, werden Bewertungen in der MSRL deskriptorspezifisch differenziert (siehe

Anhang I MSRL). Im Beschluss der Europäischen Kommission 2017/848/EU erfolgt eine Zuordnung der Deskriptoren zu den wichtigsten Belastungen und Wirkungen (Belastungsdeskriptoren) beziehungsweise Eigenschaften und Merkmalen (Zustandsdeskriptoren) (siehe nachfolgende Tabelle).

*Tabelle 6: Deskriptoren (D) zur Beschreibung des guten Umweltzustandes gemäß Anhang I MSRL*

<b>Deskriptor</b>	<b>Beschreibung</b>
D1 Biologische Vielfalt	Die biologische Vielfalt wird erhalten. Die Qualität und das Vorkommen von Lebensräumen sowie die Verbreitung und Häufigkeit der Arten entsprechen den vorherrschenden physiografischen, geografischen und klimatischen Bedingungen.
D2 Nicht-einheimische Arten	Nicht einheimische Arten, die sich als Folge menschlicher Tätigkeiten angesiedelt haben, kommen nur in einem für die Ökosysteme nicht abträglichen Umfang vor.
D3 Zustand kommerzieller Fisch- und Schalentierbestände	Alle kommerziell befischten Fisch- und Schalentierbestände befinden sich innerhalb sicherer biologischer Grenzen und weisen eine Alters- und Größenverteilung der Population auf, die von guter Gesundheit des Bestandes zeugt.
D4 Nahrungsnetz	Alle bekannten Bestandteile der Nahrungsnetze der Meere weisen eine normale Häufigkeit und Vielfalt auf und sind auf einem Niveau, das den langfristigen Bestand der Art sowie die Beibehaltung ihrer vollen

Deskriptor	Beschreibung
	Reproduktionskapazität gewährleistet.
D5 Eutrophierung	Die vom Menschen verursachte Eutrophierung ist auf ein Minimum reduziert; das betrifft insbesondere deren negative Auswirkungen wie Verlust der biologischen Vielfalt, Verschlechterung des Zustands der Ökosysteme, schädliche Algenblüten sowie Sauerstoffmangel in den Wasserschichten nahe dem Meeresgrund.
D6 Meeresgrund	Der Meeresgrund ist in einem Zustand, der gewährleistet, dass die Struktur und die Funktionen der Ökosysteme gesichert sind und dass insbesondere benthische Ökosysteme keine nachteiligen Auswirkungen erfahren.
D7 Hydrografische Bedingungen	Dauerhafte Veränderungen der hydrografischen Bedingungen haben keine nachteiligen Auswirkungen auf die Meeresökosysteme.
D8 Schadstoffe	Aus den Konzentrationen an Schadstoffen ergibt sich keine Verschmutzungswirkung.
D9 Schadstoffe in Lebensmitteln	Schadstoffe in für den menschlichen Verzehr bestimmtem Fisch und anderen Meeresfrüchten überschreiten nicht die im Gemeinschaftsrecht oder in anderen

Deskriptor	Beschreibung
	einschlägigen Regelungen festgelegten Konzentrationen.
D10 Abfälle im Meer	Die Eigenschaften und Mengen der Abfälle im Meer haben keine schädlichen Auswirkungen auf die Küsten- und Meeresumwelt.
D11 Einleitung von Energie	Die Einleitung von Energie, einschließlich Unterwasserlärm, bewegt sich in einem Rahmen, der sich nicht nachteilig auf die Meeresumwelt auswirkt.

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

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

- Vermeidung der Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer (vergleiche § 45a Absatz 1 Nummer 1 WHG) und
- Erreichung eines guten Zustands der Meeresgewässer (vergleiche § 45a Absatz 1 Nummer 2 WHG).

Prüfung möglicher vorhabenbedingter Verschlechterungen des Zustands der Meeresgewässer gemäß § 45a Absatz 1 Nummer 1 WHG (Verschlechterungsverbot)

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den derzeitigen Umweltzustand wurden von der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen anhand der wichtigsten Belastungen und Merkmale bewertet. Es wurde geprüft, ob das Vorhaben zu einer möglichen Verschlechterung des Zustands der Meeresgewässer führt, was gegen das Verschlechterungsverbot verstoßen würde. Eine Verschlechterung ist anzunehmen, wenn durch das Vorhaben für eines der Merkmale, beziehungsweise für eine Belastung, eine

nachteilige Veränderung eintritt, die zu einer Verschlechterung vom guten zum nicht guten Zustand führt. Sofern bereits ein nicht guter Zustand vorliegt, wird jede vorhabenbedingte weitere Verschlechterung als nicht zulässig eingestuft.

Zu vermeiden ist daher jede Zustandsverschlechterung der Meeresgewässer, die über eine verhältnismäßigkeitsrechtlich gezogene Grenze hinausgeht (vergleiche Czychowki/Reinhardt, Kommentar zum WHG, § 45a Randnummer 11). Bisher sind weder Bezugsgrößen noch Schwellenwerte für das Eintreten einer Verschlechterung definiert. In der Unterlage „M4.3 - Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)“ ist daher eine qualitativ-verbale Einschätzung vorgenommen worden.

Betrachtungsrelevant sind solche Vorhabenwirkungen, die zu einer nachteiligen Veränderung des Zustands führen können.

Potenziell von der Baggergutverbringung betroffen sind vor allem die Arten und Lebensräume unter D1 zum Beispiel aufgrund einer Erhöhung der Trübung der Wassersäule durch die Einbringung von Baggergut. Fische, Küsten- und Seevögel, marine Säugetiere (D1) und auch kommerziell genutzte Fisch- und Schalentierbestände (D3) können möglicherweise durch die im Zusammenhang mit den Verbringungstätigkeiten entstehenden Schallimmissionen und/oder visuelle Effekte vergrämt werden.

Durch die Veränderung von hydrographischen Bedingungen (D7) als Folge der Baggergutverbringung wie zum Beispiel Bildung eines Ablagerungskörpers am Meeresgrund, Veränderung der Korngrößenverteilung, veränderte Schadstoffgehalte und Verdriftungen von Baggergut können zudem benthische Lebensräume (D6) beeinträchtigt werden.

Ein potenzieller Eintrag von Schadstoffen mit dem Baggergut ist nicht auszuschließen, so dass sich Schadstoffe über die Nahrungskette in Organismen höherer trophischer Ebenen (potenzielle Beeinträchtigung Ökosysteme und Nahrungsnetze D4) anreichern können. Auch Nährstoffe wie Stickstoff und Phosphor können über das Baggergut ins Meer eingetragen werden und sich auf die Eutrophierung (D5) auswirken. Eine mögliche Schadstoffbelastung der Umwelt (D8) und von für den menschlichen Verzehr bestimmten Fisch und anderen Meeresfrüchten (Schadstoffbelastung von Lebensmitteln D9) durch die Baggergutverbringung ist ebenfalls zu prüfen.

Folgende der Belastungsaspekte sind durch das Vorhaben jedoch nicht betroffen:

- a) Eintragung nicht-einheimischer Arten (D2),
- b) Eintrag von Abfällen (D10) und
- c) Einleitung von Energie (D11).

Für die genannten nicht betroffenen Aspekte erfolgt nachvollziehbar keine weitere Betrachtung.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde - unter Berücksichtigung der Prüfungen und Bewertungen in der Unterlage „M4.2 - Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)“ - kommt es zu keiner vorhabenbedingten Verschlechterung des Zustandes des deutschen Nordseegewässers. Die Unterlage „M4.2 - Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)“ zeigt detailliert, dass keine negativen Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind, beziehungsweise Auswirkungen nur sehr lokal (kleinräumig) und zeitlich begrenzt entstehen können. Abschließend lässt sich festhalten, dass insbesondere aufgrund der Kleinräumigkeit der Effekte des Vorhabens keine Verschlechterung des Meeressgewässers nach MSRL gegeben ist.

#### Prüfung von möglichen Gefährdungen der Zielerreichung des guten Zustands der Meeressgewässer gemäß § 45a Absatz 1 Nummer 2 WHG (Verbesserungsgebot)

Um den guten Umweltzustand zu erreichen, sind gemäß Artikel 10 MSRL von den Mitgliedsstaaten Umweltziele definiert und gemäß Artikel 13 MSRL-Maßnahmenprogramme aufgestellt worden. In Letzteren sind Maßnahmen aufgenommen worden, die zur Erreichung der Umweltziele beitragen sollen. In BMU (2012b) sind für die deutschen Nordseegewässer sieben übergeordnete Umweltziele formuliert, die durch operative Ziele konkretisiert werden. Die in BMUV (2022) festgelegten Maßnahmen beziehen sich auf diese Umweltziele. Ein Verstoß gegen das Zielerreichungsgebot kann angenommen werden, wenn vorhabenbedingte Auswirkungen die Erreichung des guten Umweltzustandes, die Erfüllung der Umweltziele oder die Umsetzung der Maßnahmen gefährden oder verhindern.

Tabelle 7: Übergeordnete Umweltziele (BMU 2012b)

UZ 1	Meere ohne Beeinträchtigung durch anthropogene Eutrophierung
UZ 2	Meere ohne Verschmutzung durch Schadstoffe
UZ 3	Meere ohne Beeinträchtigung der marinen Arten und Lebensräume durch die Auswirkungen menschlicher Aktivitäten
UZ 4	Meere mit nachhaltig schonend genutzten Ressourcen
UZ 5	Meere ohne Belastung durch Abfall
UZ 6	Meere ohne Beeinträchtigung durch anthropogene Energieeinträge
UZ 7	Meere mit natürlicher hydromorphologischer Charakteristik

Die Planfeststellungsbehörde hält die nachfolgend wiedergegebene Tabelle aus der Unterlage „M4.2 - Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)“, in der eine Auflistung der Auswirkungen des Vorhabens für jedes Umweltziel enthalten ist, für nachvollziehbar und legt sie ihrer Bewertung zugrunde.

Tabelle 8: Einhaltung der Umweltziele

<b>Umweltziel</b>	<b>Auswirkungen des Vorhabens</b>
UZ 1 Meere ohne Beeinträchtigung durch anthropogene Eutrophierung	Das Vorhaben führt nicht zu einer Zunahme der Eutrophierung der Meeresumwelt.
UZ 2 Meere ohne Verschmutzung durch Schadstoffe	Das Vorhaben führt nicht zu einer Zunahme der Schadstoffbelastung der Meeresumwelt.
UZ 3 Meere ohne Beeinträchtigung der marinen Arten und Lebensräume	Eine Gefährdung der operativen Umweltziele (Einrichtung von Rückzugs- und Ruheräumen, keine nachteilige Veränderung durch

Umweltziel	Auswirkungen des Vorhabens
durch die Auswirkungen menschlicher Aktivitäten	Beifang / Rückwurf / grundgeschleppte Fanggeräte, Wiederansiedlung von ausgestorbenen oder bestandsgefährdeten Arten, natürliche Ausbreitung (inklusive Wanderung) von Arten, keine Einschleppungen / Einbringungen von Arten) durch das Vorhaben ist nicht erkennbar.
UZ 4  Meere mit nachhaltig und schonend genutzten Ressourcen	Die Bestände befischter Meerestiere werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.
UZ 5  Meere ohne Belastung durch Abfall	Das Vorhaben führt nicht zu einem Eintrag von Abfall.
UZ 6  Meere ohne Beeinträchtigung durch anthropogene Energieeinträge	Das Vorhaben führt zu keinen relevanten Energieeinträgen.
UZ 7  Meere mit natürlicher hydromorphologischer Charakteristik	Dauerhafte vorhabenbedingte Veränderungen der hydromorphologischen Charakteristik sind lokal begrenzt und wirken sich nicht nachteilig auf die Meeresökosysteme oder Lebensraumfunktionen aus.

Die zur Erreichung des guten Umweltzustandes definierten Umweltziele, einschließlich ihrer operativen Umweltziele und ihren Indikatoren, werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt beziehungsweise gefährdet.

Wie bereits erwähnt, wurde für die Erreichung der sieben übergeordneten Umweltziele gemäß Artikel 13 MSRL ein Maßnahmenprogramm aufgestellt (BMUV 2022). Die Vorhabenträgerin hat geprüft, ob das Vorhaben die Umsetzung der Maßnahmen erschweren oder verhindern könnte (Unterlage „M4.2 - Fachbeitrag Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL)“). Abschließend wird festgehalten, dass die Umsetzung der Maßnahmen nicht gefährdet wird. Diese Einschätzung hält die Planfeststellungsbehörde für plausibel und nachvollziehbar. Es ist daher mit hinreichender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass das Vorhaben somit auch nicht gegen das Verbesserungsgebot verstößt.

#### **11.3.4 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 47 WHG**

Das hiesige Vorhaben steht darüber hinaus auch in Einklang mit den Bewirtschaftungszielen für das Grundwasser.

Das Grundwasser ist nach § 47 Absatz 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Grundwasserzustands wird jedenfalls dann anzunehmen sein, wenn die Voraussetzungen des § 4 Absatz 2 GrwV bei Inanspruchnahme des Gewässers nicht mehr erfüllt werden; werden diese Kriterien in einem Grundwasserkörper schon vor der Inanspruchnahme nicht erfüllt, soll jede nachteilige Veränderung als Verschlechterung anzusehen sein“ (vergleiche Czychowki/Reinhardt, Kommentar zum WHG, § 47 WHG, Randnummer 10).

Der EuGH hat mit Urteil vom 28.05.2020 (Aktenzeichen C-535/18, Randnummer 119) entschieden, dass von einer projektbedingten Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers sowohl dann auszugehen ist, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2006/118 überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich

erhöhen wird. Die an jeder Überwachungsstelle gemessenen Werte sind individuell zu berücksichtigen.

Das Vorhaben befindet sich in der Flussgebietseinheit Elbe. In der WRRL-Systematik sind GWK so abgegrenzt, dass sie sich nicht in Übergangsgewässer erstrecken. Das Vorhaben liegt damit teilweise im Bereich des GWK NOK - Marschen (EI05) in der Planungseinheit Nord-Ostsee-Kanal und teilweise im Übergangsgewässer. Bei dem GWK handelt es sich um einen silikatischen Porengrundwasserleiter im Hauptgrundwasserleiter. Sowohl der mengenmäßige Zustand als auch der chemische Zustand sind laut Wasserkörper-Steckbrief als „gut“ eingestuft.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Einschätzung gelangt, dass der im FB WRRL (Unterlage „M4.1 - Fachbeitrag WRRL“) zugrunde gelegte Prüfungsmaßstab im Hinblick auf die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Grundwasser plausibel und nicht zu beanstanden ist. Im Ergebnis dieser Prüfung lässt sich festhalten, dass die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser gemäß § 47 WHG eingehalten werden.

#### Auswirkungen auf den chemischen Zustand

##### a) Einbringen von Pfahlgründungen in den Grundwasserleiter

Die Gründung der Jetty-Konstruktion ist mit Pfählen vorgesehen, die bis zu 25 m in den Untergrund gebohrt und gerammt werden. Durch diesen Vorgang kommt es zu keinen chemischen Veränderungen des Grundwassers.

##### b) Baubedingte Schadstoffeinträge

Die Gründung der Baustraße ist auf Geotextil vorgesehen. Beim Material der Baustraße handelt es sich um schadstofffreie natürliche Gesteinskörnungen unterschiedlicher Korngrößen, durch die keine für den chemischen Zustand des GWK relevanten chemischen Reaktionen verursacht werden.

Baustelleneinrichtungsflächen auf nicht versiegelten Flächen werden entweder mit Schotter (siehe Ausführung oben) befestigt und mit einem Trennvlies vom Untergrund getrennt („BE- Fläche 1“ und „BE-Fläche 2“), oder sind schon (teil-) versiegelt („BE-Fläche 3“). Auf diese Weise wird weiterhin der Zustrom von nicht grundwassergefährdendem Oberflächenwasser in das Grundwasser zugelassen. Für die „BE-Fläche 1“ und die „BE-Fläche 2“ wird die Oberflächenentwässerung über die Vorflut während der Baumaßnahme

unverändert beibehalten. „BE-Fläche 3“ wird nur beansprucht, wenn Hochwasserereignisse anstehen beziehungsweise Baugeräte/Baufahrzeuge den temporären Damm verlassen müssen. Die Entwässerung der Fläche erfolgt während der Bauzeit über bereits vorhandene Absetzbecken. Die Absetzbecken befinden sich nordöstlich des Elbehafens. Im Havariefall/bei Geräteschäden auf der „BE-Fläche 3“ können die Absetzbecken „abgeschiebert“ oder mittels Ölsperre Leichtflüssigkeiten an der Ableitung in den Vorfluter und anschließend in die Elbe gehindert, mittels Ölbindevliese oder ähnlichem aufgenommen und entsorgt werden. Für die Dauer der Gerätelagerung auf der „BE-Fläche 3“ wird Personal zum Schieben rund um die Uhr vorgehalten.

Im Zuge der Baudurchführung werden auf den Baustelleneinrichtungsflächen 1 und 2 keine grundwasser- und/oder bodengefährdenden Stoffe und Materialien eingesetzt. Auf den vorgenannten Flächen werden Baumaterialien wie Wasserbausteine, Schotter, Split, Sand, Geotextilien, Gründungspfähle, Stahlbetonfertigteile und zu verbauende technische Ausrüstung (keine grundwasser- und/oder bodengefährdenden Stoffe und Materialien) gelagert. Auf der „BE-Fläche 1“ werden des Weiteren Büro-, Sanitär- und Lagercontainer aufgestellt und verkehrstaugliche, zugelassene Kraftfahrzeuge abgestellt beziehungsweise geparkt. Auf den vorgenannten Baustelleneinrichtungsflächen sind keine grundwasser- und/oder bodengefährdenden (Vor-)Arbeiten vorgesehen.

Soweit technisch möglich, werden nur biologisch abbaubare Treibstoffe, Hydrauliköle und Schmierstoffe verwendet.

Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Baugeräten, bei denen Stoffe freigesetzt werden können, werden auf der vollversiegelten „BE-Fläche 3“ oder im Zufahrtbereich der Baustelle oder dem temporären Damm durchgeführt. Die Durchführung erfolgt unter sachgemäßer Verwendung von mobilen, befahrbaren Auffangwannen (zum Beispiel transportable Faltaufangwannen zum Waschen von Baumaschinen).

Mit Hilfe der befahrbaren Auffangwannen werden möglicherweise austretende Stoffe gesammelt und so eine Kontamination des Bodens verhindert. Das Auffangvolumen der Auffangwanne muss mindestens dem Gesamtvolumen der Tanks mit grundwasser- und bodengefährdenden Stoffen des jeweiligen Gerätes, welches dort abgestellt wird, entsprechen. Die aufgefangenen Stoffe werden entsprechend der geltenden Vorschriften abgefüllt, in verschlossenen Behältern

transportiert und entsorgt. Des Weiteren werden Ölbindevliese oder ähnlich vorgehalten und bei Bedarf zum Aufnehmen der Stoffe (zum Beispiel an Fahrzeugaußenwänden) eingesetzt.

Die Einhaltung der oben genannten Randbedingungen wird durch Vertreter des Bauherrn überprüft. Sollte es doch zu Schadensfällen kommen, werden geeignete Abwehrmaßnahmen (zum Beispiel Schotter-/Bodenaustausch, Abpumpen des Grundwassers) ergriffen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Einschätzung gelangt, dass keine grundwasser- und/ oder bodengefährdende Stoffe und Materialien eingesetzt werden, sodass mit dem Vorhaben keine bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf den chemischen Zustand des GWK verbunden sind. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des GWK kann daher mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

#### Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand

##### a) Grundwasserstand

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kommt es zu keiner Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes der im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegenden Grundwasserkörper. § 4 Absatz 2 der GrwV trifft Regelungen zur Einstufung des mengenmäßigen Grundwasserzustands. Als „gut“ kann der Zustand angesehen werden, wenn die Entwicklung der Grundwasserstände oder Quellschüttungen zeigt, dass die langfristige mittlere jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot nicht übersteigt und durch menschliche Tätigkeiten bedingte Änderungen des Grundwasserstandes zukünftig nicht dazu führen, dass einzelne in § 4 Absatz 2 Nummer 2 GrwV aufgeführte Kriterien nicht mehr erfüllt werden.

Es kommt zu keiner Grundwasserentnahme. Dementsprechend wird auch das Grundwasserdargebot nicht negativ beeinflusst. Weiterhin bleibt das Grundwasserregime durch die eingebrachten Pfahlgründungen weitgehend unberührt. Hydraulische Veränderungen können ausgeschlossen werden, da die Pfähle kein kompaktes Hindernis für die Grundwasserströmung darstellen und daher umströmt werden können. Zudem ist in der Marsch aufgrund der ebenen Topografie der Geländeoberfläche auch von einem sehr geringen Gefälle der Grundwasserdruckfläche auszugehen. Grundwasserabhängige Landökosysteme werden nicht beeinflusst und die Fließrichtung nicht geändert.

## b) Flächenbeanspruchung

Durch die Zunahme der Versiegelung könnte es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung kommen, was sich nachteilig auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers und den davon gespeisten Oberflächenwasserkörper auswirken könnte. Aus mehreren, nachfolgend genannten Gründen wird die Versiegelung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit jedoch nicht zu messbaren Veränderungen im Grundwasserkörper führen: (1) Die neu versiegelte Fläche durch Zufahrtsstraße, Pfahlkonstruktionen und Flächenbefestigungen beträgt circa 3500 m<sup>2</sup> gegenüber einer Gesamtfläche des GWK von circa 300 km<sup>2</sup> und ist somit vernachlässigbar. (2) Aufgrund der mächtigen Kleischicht (>10 m) im Vorhabenbereich (Unterlage „M6.2 - Geotechnischer Bericht“) wird fast das gesamte Niederschlagswasser oberflächennah abgeleitet. Eine Grundwasserneubildung durch Versickerung findet nicht nennenswert statt. Stattdessen speist sich das Grundwasser in der Marsch durch Zufluss von der Geest oder durch Infiltration von Flusswasser aus der Elbe oder der Nordsee. Durch Versiegelung ändert sich an diesen Verhältnissen nur sehr wenig. (3) Neu angelegte Baustelleneinrichtungsflächen („BE-Fläche 1“ und „BE-Fläche 2“), sowie die Baustraße werden geschottert und lassen so auch weiterhin den Zustrom von Oberflächenwasser in das Grundwasser zu. Weitere Baustelleneinrichtungsflächen („BE-Fläche 3“) befinden sich in Bereichen, die schon vollversiegelt sind. Es kommt somit zu keiner Zunahme der Versiegelung.

Mit dem Vorhaben sind somit keine bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des GWK verbunden.

### Auswirkungen auf die Maßnahmen zur Zielerreichung gemäß BWP

Die Anforderungen des § 47 Absatz 1 Nummer 3 WHG, wonach das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass ein guter mengenmäßiger und chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird, werden vorhabenbedingt erfüllt.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Maßnahmen, die für den GWK NOK - Marschen (EI05) vorgesehen sind.

Tabelle 9: Maßnahmen gemäß LAWA-Maßnahmenkatalog

LAWA-Nummer	Maßnahme
41	Maßnahmen zur Reduzierung der Nährstoffeinträge in GW durch Auswaschung aus der Landwirtschaft
43	Maßnahmen zur Reduzierung der Nährstoffeinträge durch besondere Anforderungen in Wasserschutzgebieten

Da die oben genannten Maßnahmen sich offensichtlich an die Landwirtschaft und die Bewirtschaftung von Trinkwasserschutzgebieten richten, ist nicht erkennbar, dass das Vorhaben sich über die Behinderung von Maßnahmen negativ auf die Zielerreichung auswirkt. Die Erhaltung des guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes wird somit nicht behindert.

#### Gebot der Trendumkehr

Ein signifikant zunehmender Schadstofftrend konnte nicht identifiziert werden (FGG Elbe 2021a; Karte 4.7). Auch entsteht durch das Vorhaben selbst kein steigender Schadstofftrend, da keine schädlichen Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit erkennbar sind. Das Vorhaben steht daher auch im Einklang mit dem Gebot zur Trendumkehr.

### **11.4 Erfüllungen anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen**

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Einschätzung gelangt, dass das Vorhaben überdies im Einklang mit anderen öffentlich-rechtlichen Anforderungen nach § 68 Absatz 3 Nummer 2 2. Variante WHG steht.

#### **11.4.1 Artenschutz**

Die Verwirklichung des Vorhabens ist nicht aufgrund § 44 Absatz 1 BNatSchG verboten, da die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote - insbesondere die Tötung, Störung oder Habitatzerstörung – nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht verwirklicht beziehungsweise wirksam vermieden werden.

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer artenschutzrechtlichen Prüfung ergibt sich unmittelbar aus Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 13 der FFH-Richtlinie, die für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland mit der Novellierung des BNatSchG vom 12.12.2007 und dem Inkrafttreten des neuen BNatSchG am 01.03.2010 in nationales Recht umgesetzt wurden. Maßgeblich ist hier § 44 BNatSchG.

Gemäß § 44 Absatz 5 BNatSchG ist für zulässige Eingriffsvorhaben das folgende Artenspektrum von artenschutzrechtlicher Prüfrelevanz:

- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (RL 92/43/EWG),
- europäische Vogelarten und
- Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG aufgeführt sind.

Da eine Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG noch nicht erlassen wurde, bezieht sich die artenschutzrechtliche Prüfung ausschließlich auf die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten.

Neben dem Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG ist zu prüfen, ob das Vorhaben zu erheblichen Störungen der relevanten Tierarten gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG oder zu Beeinträchtigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG führt. § 44 Absatz 1 Nummer 4 BNatSchG (Entnahmen oder Beschädigungen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL) ist bei dem hier gegenständlichen Vorhaben nicht von Relevanz.

Von den Verboten des § 44 können gemäß § 45 Absatz 7 im Einzelfall Ausnahmen zugelassen werden, sofern zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert.

Daten zur Beurteilung der Artenkulisse für die Konfliktanalyse des Planungsraumes entnimmt die Vorhabenträgerin zum einen Erfassungen des Instituts für Angewandte Ökosystemforschung GmbH (IfAÖ) aus dem August 2022, in denen Kartierungen zur Fischfauna und dem Makrozoobenthos im Bereich der geplanten Jetty durchgeführt wurden (siehe Unterlagen „M3.2 - Bericht Kartierung Fische“ und „M3.3 - Bericht Kartierung Benthos“). Für Amphibien (April bis Juli 2018), Fledermäuse (Mai bis Oktober 2018) und Brutvögel (Mai bis Anfang Juli 2018 sowie März bis Juni 2019) wurden Erfassungen auf einer östlich des hier gegenständlichen Vorhabengebiets angrenzenden Fläche durchgeführt. Diese erfolgten im Rahmen der Planung

eines Flüssigerdgasterminals mit Landungssteg sowie landseitigen Anlagen (ELBBERG 2022). Von August 2022 bis April 2023 wurden durch die Firma Elberg Gastvögel erfasst (siehe hierzu auch Unterlage „M3.1 - Bericht Gastvogelkartierung Westbecken“). Der Untersuchungsraum deckt den Vorhabenbereich ab. Für die Meeressäuger wurden keine vorhabenbezogenen Datenerhebungen durchgeführt, Vorkommen und Verteilung wurden aus allgemein zugänglichen Informationen und allgemein zugänglicher Literatur abgeleitet. Weiterhin wurden Daten der einschlägigen Literatur zu den geschützten Arten in Schleswig-Holstein entnommen. Gemäß der Arbeitshilfe Artenschutz (LBV.SH 2016) erfolgte im Dezember 2023 eine aktuelle Abfrage aus dem Arten- und Biotopkataster des LfU um das Risiko einer fehlerhaften Relevanzanalyse zu vermeiden. Diese Angaben dokumentieren einen Informationsstand, der durch die Planfeststellungsbehörde für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Auswirkungen land- wie wasserseitig als ausreichend angesehen wird.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben war im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags gutachterlich zu untersuchen, ob bei der Umsetzung der Planung gegen die Zugriffsverbote des § 44 Absatz 1 BNatSchG für die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die Europäischen Vogelarten gemäß Artikel 1 der Vogelschutzrichtlinie verstoßen werden könnte und ob in derartigen Fällen Ausnahmen unter Beachtung der Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Absatz 7 BNatSchG zulässig sind. Im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Untersuchung konnten für alle, durch die Umsetzung der Planung betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, sowie der Europäischen Vogelarten unter der Voraussetzung der Einhaltung der geplanten Minderungsmaßnahmen Verbotverstöße gegen die Regelungen des § 44 Absatz 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Insbesondere in Bezug auf die wasserseitige Einbringung der Gründungspfähle sowie der Liege- und Vertäudalben sind schallmindernde Maßnahmen beziehungsweise Schallschutzmaßnahmen insbesondere für die artenschutzrechtlich relevanten Arten der Meeressäuger und der Fische vorgesehen. Hierzu gehören die Optimierung der Baumaßnahmen zur Vermeidung/Minderung von Auswirkungen auf die (Laich)wanderung durch das ramp-up-Verfahren für einen Zeitraum von circa 10 Minuten, dass bei jeder längeren Unterbrechung der Rammungen wiederholt werden muss, der Einsatz von Pingern als aktive Vergrämungsmaßnahme zum Schutz von Meeressäugern und Fischen sowie der vorzuziehende Einsatz des Vibrationsverfahrens sofern technisch möglich

(Maßnahme V/M T3). Der Einsatz eines Blasenschleiers als schallmindernde Maßnahme, wie bei der Rammungen von Fundamenten in Offshore-Windparks üblich, ist hier nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht zweckmäßig. Grund dafür sind die geringe Wirksamkeit, insbesondere aufgrund der tideinduzierten hohen Strömungsgeschwindigkeiten im Vorhabenbereich. Die Ausschlussgründe sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar in der Unterlage „Umweltfachliche Bewertung für den Schweinswal“ vom 11. März 2024 dargelegt. Des Weiteren wird durch Nebenbestimmung 2.4 gewährleistet, dass die lärmintensiven Rammarbeiten innerhalb des sensiblen Wanderzeitraums von Meeressäugern und Fischen derart durchgeführt werden, dass ausreichend große, rammfreie Zeiträume bestehen, in den die Schweinswale und die Finten im Vorhabenbereich auf- beziehungsweise abwärts wandern können. Entsprechend sind die Rammzeiträume zum Einbau der Gründungspfähle der Zufahrtsrinne im Zeitraum 1. April bis 30. Juni auf 3 Stunden pro Tag zu beschränken. Der Einbau der Gründungspfähle der Plattformen und der Vertäudalben darf nicht vor dem 2. Mai beginnen und ist im Zeitraum zwischen dem 2. Mai und dem 30. Juni auf 3,5 Stunden pro Tag (Gründungspfähle der Plattformen) beziehungsweise 4,5 Stunden pro Tag (Vertäudalben) beschränkt. Der Einbau der Liegedalben darf nicht vor dem 1. Juli beginnen. Darüber hinaus sind die Rammungen ausschließlich im Tageszeitraum (07:00 bis 20:00 Uhr) zulässig sowie an den Wochenenden (von Freitag, 20:00 Uhr bis Montag, 07:00 Uhr und an gesetzlichen Feiertagen gänzlich unzulässig. Eine dauerhafte Barrierewirkung für die artenschutzrechtlich relevanten Arten der Meeressäuger und Fische durch Unterwasserschall wird dadurch vermieden.

Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage „M1 - Artenschutzfachbeitrag“) werden die für die behördliche Artenschutzprüfung erforderlichen Angaben für das Vorhaben und die damit im Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen dargelegt. In den Antragsunterlagen wird dargestellt, dass das beantragte Vorhaben mit Verstößen gegen Zugriffsverbote gemäß § 44 BNatSchG in Bezug auf den Fischotter, verschiedene Fledermaus-Arten, den Schweinswal, den Weißschnauzendelfin, den Nordseeschnäpel, den Stör sowie verschiedene Brut- und Gastvogel-Arten einhergehen kann. Dieser Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde gefolgt. Verbotverstöße wurden für die oben genannten Arten näher betrachtet und unter Berücksichtigung fachlich geeigneter und zumutbarer artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen verneint. Für alle anderen potenziell vom Vorhaben betroffenen Arten und

Artengruppen konnten Verbotverstöße von vorneherein ausgeschlossen werden.

#### **11.4.2 Baurecht**

Das Vorhaben entspricht den baurechtlichen Anforderungen, die sich aus dem Baugesetzbuch (BauGB) sowie der Landesbauordnung (LBO) ergeben.

Das Vorhaben einschließlich seiner Baustelleneinrichtungsflächen verfügt über eine ausreichende Erschließung. Hierzu zählt zuvorderst die bereits vorhandene Gemeindestraße „Hamburger Straße“ beziehungsweise Westzufahrt, sowie deren vorgesehener Zufahrtsbereich zur Jetty. Darüber hinaus ist bauzeitlich die landseitige Zufahrt zum Baufeld von der B 5 kommend über den „Holstendamm“; die „Schleswiger Straße“ und die „Hamburger Straße“ zum Elbehafen Brunsbüttel vorgesehen. Zur Erreichung der weiteren Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen ist auch eine Nutzung der „Fährstraße“ und der Straße „Elbehafen“ in Brunsbüttel geplant (siehe Unterlage „U1 - Erläuterungsbericht“). Über die vorhandene Hafeninfrastruktur des Elbehafens besteht eine mittelbare, zusätzliche wasserseitige Erschließung, die für Transporte von Baustoffen oder Abbruchmaterial verwendet werden kann. Die Löschwasserversorgung wird durch zwei auf der Jetty installierte Löschwasserpumpen gesichert, die Löschwasser aus der Elbe pumpen. Eine Pumpe allein kann bereits die benötigten 1.000 m<sup>3</sup> Löschwasser pro Stunde zur Verfügung stellen (vergleiche „Unterlage M8.6 - Brandschutzkonzept Jetty“). Für den Fall, dass dieses System ausfallen sollte, kann Löschwasser über landseitige Unterflurhydranten des öffentlichen Netzes zur Verfügung gestellt werden. Gemäß Löschwasserauskunft des Wasserverbandes kann alleine das Trinkwassernetz eine ausreichende Löschwasserversorgung sicherstellen, sodass die Löschwasserversorgung mehrfach redundant aufgebaut ist (vergleiche „Ergänzende Unterlage – Brandschutz Jetty“). Das Vorhaben einschließlich seiner Baustelleneinrichtungsflächen verfügt gemäß § 5 LBO über ausreichende Zufahrts- sowie Aufstellflächen für die Feuerwehr. An keiner Stelle der beantragten Konstruktion werden die lichten Maße von vier Metern Breite und 4,50 Metern Höhe für Feuerwehrfahrzeuge unterschritten. Auch die Traglast der Konstruktion reicht für das Befahren mit überdurchschnittlich schweren Fahrzeugen und das Aufstellen dort aus.

Weiterhin ist insbesondere die aufgrund § 12 LBO geforderte Standsicherheit der Bauwerke und des Baugrundes gewährleistet. Sie wird durch einen gutachterlich zu prüfenden Standsicherheitsnachweis dargelegt.

### **11.4.3 Biotopschutz**

Die Verwirklichung des Vorhabens ist nicht aufgrund § 30 Absatz 2 BNatSchG verboten, weil die Voraussetzungen für eine erforderliche Befreiung gemäß § 67 BNatSchG nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vorliegen. Die erforderliche Befreiung von den Verboten des § 30 Absatz 2 BNatSchG für die Zerstörung beziehungsweise erhebliche Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope wird gewährt, da das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und die Zerstörung beziehungsweise erhebliche Beeinträchtigung durch das Vorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kompensiert werden können (siehe hierzu Kapitel 11.4.5).

Ausweislich § 30 Absatz 2 BNatSchG sind Handlungen mit der Folge der Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung der dort genannten beziehungsweise landesrechtlich geschützten Biotoptypen verboten, soweit nicht eine Ausnahme (§ 30 Absatz 3 BNatSchG) oder Befreiung zugelassen wird. Dies ist vorliegend, beziehungsweise sogar bereits tatsächlich der Fall, denn es sind ausweislich der Antragsunterlagen (Unterlage 6.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan) geschützte Biotoptypen betroffen, für die zwar wegen § 21 Absatz 3 LNatSchG eine Ausnahme nicht in Betracht kommt, eine Befreiung jedoch gewährt werden kann beziehungsweise, soweit die vorzeitig zuzulassenden Maßnahmen betroffen sind, mit dieser Entscheidung bereits gewährt worden ist oder durch die Untere Naturschutzbehörde tatsächlich bereits gewährt wurde. In Bezug auf das Gesamtvorhaben werden die Befreiungsvoraussetzungen erfüllt sein, weil das Vorhaben aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich (§ 3 Satz 2 LNGG) und somit auch gemäß § 67 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG notwendig ist und im Übrigen Zerstörungen beziehungsweise erhebliche Beeinträchtigungen mit Blick auf § 67 Absatz 3 Satz 2 BNatSchG kompensiert werden (siehe Kapitel 11.4.5).

Schließlich liegt auch ein für die Erteilung der Befreiung nach § 67 BNatSchG erforderlicher atypischer Sonderfall vor. Eine Atypik kann sich insbesondere aus der Art des Vorhabens ergeben. Bereits aufgrund der Bedeutung und Eignung

des hiesigen Vorhabens zur Abwendung einer Gasversorgungskrise in Deutschland kommt dem Vorhaben die notwendige Atypik zu.

Diese Zulassung des antragsgegenständlichen Vorhabens umfasst auch die Befreiung gemäß § 67 Absatz 1 BNatSchG von den Verboten des § 30 Absatz 2 BNatSchG zur Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der in folgender Tabelle aufgeführten gesetzlich geschützten Biotope, in dem sich aus der Unterlage „U6.1 - Landschaftsplanerischer Begleitplan“ (dort: Tabelle 11, 12 und 13) ergebenden Umfang.

Im Rahmen der Planungen wurde im August 2022 gemäß Kartieranleitung und Biotopschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein (LLUR 2022) eine flächendeckende Biotop- und Nutzungstypenkartierung durchgeführt (Unterlage „U6.1 - Landschaftsplanerischer Begleitplan“). Kartiert wurde in einem Radius von 300 m um den Eingriffsbereich. Die erfassten Biotope und insbesondere die nach § 30 BNatSchG besonders geschützten Biotope wurden bewertet. Eine ausreichende Grundlage für die Bewertung der Eingriffsfolgen im Hinblick auf den gesetzlichen Biotopschutz ist hiermit gegeben.

Ein Teil des Vorhabens liegt im Westbecken, welches sich unmittelbar an die bestehenden Hafenanlagen in Brunsbüttel anschließt. Hier befinden sich unter anderem Flachwasserzonen, die teilweise von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen eingenommen werden.

Nach Tabelle 10 sind insgesamt sieben gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG durch das Vorhaben mit insgesamt 42.587 m<sup>2</sup> betroffen. Davon werden insgesamt 21.931 m<sup>2</sup> durch „Zerstörung“ (vollständiger beziehungsweise dauerhafter Funktionsverlust) und 20.656 m<sup>2</sup> durch „erhebliche Beeinträchtigung“ (temporäre beziehungsweise geringe Beeinträchtigung) im Sinne des § 30 Absatz 2 BNatSchG beeinträchtigt (siehe auch Unterlage „U6.1 - Landespflegerischer Begleitplan mit Maßnahmenblättern; Kapitel 6.1.2“, sowie Kapitel 11.4.5 dieses Beschlusses).

Die Betroffenheiten der einzelnen Biotope sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 10: Übersicht der Eingriffsflächen in gesetzlich geschützte Biotope

<b>Biotoptyp</b>	<b>BNatSchG</b>	<b>Eingriffs- fläche, vollständiger beziehungs- weise dauerhafter Funktions- verlust</b>	<b>Eingriffs- fläche, temporäre beziehungs- weise geringe Beeinträchti- gung</b>	<b>Gesamte Eingriffs- fläche</b>
Brackwasser- Weidelgras- Weißklee-Weide (KGg)	§ 30 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG	763 m <sup>2</sup>	-	763 m <sup>2</sup>
Sonstiges brackwasserbeeinf- lusstes Grünland (KGy)	§ 30 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG	-	785 m <sup>2</sup>	785 m <sup>2</sup>
Ruderalisierte Salzwiese mit Ackerkratzdistel (KOh)	§ 30 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG	66 m <sup>2</sup>	-	66 m <sup>2</sup>
Brackwasser- Siemenried (KRb)	§ 30 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG	4.479 m <sup>2</sup>	1.193 m <sup>2</sup>	5.672 m <sup>2</sup>
Schilf- Brackwasserröhric ht (KRs)	§ 30 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG	3.277 m <sup>2</sup>	6.869 m <sup>2</sup>	10.146 m <sup>2</sup>
Sonstiges Brackwasserröhric ht (KRy)	§ 30 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG	2.983 m <sup>2</sup>	11.809 m <sup>2</sup>	14.792 m <sup>2</sup>

<b>Biotoptyp</b>	<b>BNatSchG</b>	<b>Eingriffs- fläche, vollständiger beziehungs- weise dauerhafter Funktions- verlust</b>	<b>Eingriffs- fläche, temporäre beziehungs- weise geringe Beeinträchti- gung</b>	<b>Gesamte Eingriffs- fläche</b>
Vegetationsfreies Schlick-, Sand - und Mischwatt (KWw)	§ 30 Absatz 2 Nummer 6 BNatSchG	10.363 m <sup>2</sup>	-	10.363 m <sup>2</sup>

Summe	Biotope nach § 30 Absatz 2 BNatSchG	21.931 m <sup>2</sup>	20.656 m <sup>2</sup>	42.587 m <sup>2</sup>
-------	-------------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Der vollständige beziehungsweise dauerhafte Funktionsverlust der nach § 30 Absatz gesetzlich geschützten Biotope erfolgt insbesondere durch die für das Vorhaben unvermeidbare Ausbaggerung beziehungsweise Inanspruchnahme von Biotopen durch die Vorhabenbestandteile der dauerhaften Liegewanne, der Baggerinne und des temporären Damms sowie der Standorte der Pfähle des Jetty und des Widerlagers außerhalb der vorgenannten Strukturen. Auch wenn es sich bei den Beeinträchtigungen durch die Baggerinne und insbesondere durch den Damm für die Baustraße um temporäre Auswirkungen handelt, kommt es durch die Inanspruchnahme dennoch zunächst zu einem vollständigen Biotopverlust.

Als Sonderfall bei diesem Vorhaben werden Schilfröhrichtflächen (Biotoptypen KRb, KRs, KRy) sowie sonstiges brackwasserbeeinflusstes Grünland (KGY) von bis zu circa 30.000 m<sup>2</sup> durch Mahd temporär beeinträchtigt, die zur Vermeidung von (artenschutzrechtlichen) Beeinträchtigungen von Brutvögeln im Bereich der Schilfröhrichte im Westbecken als entsprechende Vergrämuungsmaßnahme

festgesetzt wurde (Unterlage „U6.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Maßnahmenblättern“, Maßnahme V/M T1). Mit dieser Vergrämuungsmaßnahme lässt sich für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar die Aufnahme von Brutten im baubeeinflussten Bereich sicher vermeiden; dadurch wird eine erhebliche Störung im Sinne einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population und/oder die Tötung von Individuen der betreffenden Arten nach §44 BNatSchG vermieden.

Eine vorbereitende, flächendeckende Mahd im gesamten Westbecken wurde bereits im Februar 2023 vor Beginn der Brutperiode vorgezogen durchgeführt. Soweit einzelne Flächen danach nicht durch das Vorhaben in Anspruch genommen beziehungsweise überbaut wurden, muss diese Mahd während der Vegetationsperioden der Bauphase des Vorhabens wiederholt werden, um die Ansiedlung röhrichtaffiner Brutvögel während der Brutzeit im Westbecken zu verhindern. Nach Beendigung des Vorhabens werden die Schilfflächen wieder der natürlichen Entwicklung überlassen und werden sich wieder regenerieren. Jedoch sind die von der Mahd betroffenen Schilf-/Röhrichtflächen nach § 30 Absatz 2 Nummer 2 BNatSchG geschützt. Die vorbereitende Mahd sowie die weiteren Mahden in den Folgejahren der Bauphase, die als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt werden, wurden als zwar temporäre, aber erhebliche Beeinträchtigung eingestuft und über eine Befreiung nach § 30 Absatz 2 Nummer 2 BNatSchG sowie § 67 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG durch die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Dithmarschen mit Aktenzeichen 221.680.28.01/00/02919d geregelt. Danach wurde im Zusammenhang mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben die (wiederkehrende) Mahd folgender Biotope genehmigt:

- a) Sonstiges brackwasserbeeinflusstes Grünland (KGy) (auf bis zu 785 m<sup>2</sup>),
- b) Brackwasser-Simsenried (KRb) (auf bis zu 5.672 m<sup>2</sup>),
- c) Schilf-Brackwasserröhricht (KRs) (auf bis zu 9.648 m<sup>2</sup>) und
- d) Sonstiges Brackwasserröhricht (KRy) (auf bis zu 14.792 m<sup>2</sup>).

Die Genehmigung in Bezug auf die baubezogene Schilfmahd während der Bauphase innerhalb der Brutzeiten als artenschutzrechtliche Vergrämuungsmaßnahmen (siehe oben) umfasst auch die Befreiung vom Verbot des Rückschnitts von Röhrichten im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September nach § 39 Absatz 5 Nummer 3 BNatSchG, die im Rahmen der oben genannten Vergrämuungsmaßnahme V/M T1 erforderlich ist. Die Befreiung ist erforderlich, da jährlich der erste notwendige Rückschnitt der

Röhrichtvegetation im Westbecken zwar bis spätestens 28. Februar vor der Ansiedlung von Röhrichtbrütern erfolgt, aber notwendigerweise bis über die Vegetationsperiode bis zum Ende der Brutzeit (Mitte August) hinweg bei Wiederaufwuchs des Schilfs durchzuführen ist.

#### **11.4.4 Bodenschutz**

Beim Bodenschutz sind unter anderem folgende Vorschriften ausschlaggebend:

- § 1 BBodSchG, Zweck und Grundsätze des Gesetzes (Abwehr schädliche Bodenveränderungen, Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen, Vermeidung Beeinträchtigung der natürlichen Boden- sowie Archivfunktion, ...),
- § 4 BBodSchG, Pflichten zur Gefahrenabwehr (schädliche Bodenveränderungen vermeiden, vorbeugende Maßnahmen ergreifen, bei Verunreinigungen/Schädigungen sofortige Sanierung/Bereinigung, ...),
- § 7 BBodSchG, Vorsorgepflicht (Vorsorge gegen das Entstehen von schädlichen Bodenveränderungen, Vorsorgemaßnahmen bei absehbarer Auswirkung auf den Boden, Bodenauswirkungen vermeiden oder vermindern, ...),
- § 4 BBodSchV, Vorsorgeanforderungen (Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden, Einträge von Schadstoffen sind zu vermeiden/begrenzen, physikalische Einwirkungen vermeiden oder wirksam vermindern, Einrichtung einer bodenkundlichen Baubegleitung, ...) und
- §§ 6 bis 8 BBodSchV, Allgemeine Anforderungen an das Auf- oder Einbringen von Materialien (Untersuchung des Materials vor dem Auf- oder Einbringen, alle Untersuchungsergebnisse sind zu dokumentieren, Verdichtung sowie Vernässung und Ähnliches sind zu vermeiden/vermindern, ...).

In Bezug auf die Belange des Bodenschutzes gelangt die Planfeststellungsbehörde nach summarischer Prüfung zur Überzeugung, dass die Vorhabenträgerin diesen in ihren Planungen insoweit Rechnung getragen hat, dass diese Belange der Planfeststellungsfähigkeit des Vorhabens nicht entgegenstehen. Dieses ist auch aus den nachfolgenden, zusammenfassenden Ausführungen erkennbar. An dieser Stelle wird auch auf die formulierten Nebenbestimmungen (siehe Kapitel 4) und Zusagen (siehe Kapitel 5) verwiesen.

Weiterhin wurde ein Bodenschutzkonzept erstellt (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“), an welches sich die Vorhabenträgerin halten muss. Eine Abweichung von diesem Konzept muss durch die Planfeststellungsbehörde genehmigt werden. Zudem erfolgt von Baubeginn bis zum Bauabschluss eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) und es werden nachfolgend genannte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen umgesetzt.

*Tabelle 11: Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des Bodenschutzkonzepts (M6.6.3)*

<b>Maßnahme</b>
Anforderungen an den Maschineneinsatz (M1)
Anforderungen zur Vermeidung stofflicher Bodenbelastungen (M2)
Anforderungen an den Bodenabtrag (M3)
Anforderungen an die Zwischenlagerung von Böden (Z1)
Verwendung von Bodenmaterial/Mineralisches Abfallmanagement (Z2)
Rekultivierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung durchwurzelbarer Bodenschichten (R1)

*Tabelle 12: Zutreffende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aus dem Landespflegerischen Begleitplan (U6.1)*

<b>Maßnahme</b>
Vermeidung von Bodenschäden während des Bauablaufs (V/M B1)
Vermeidung des Eintrags boden- und gewässergefährdender Stoffe in Boden sowie Grund- und Oberflächenwasser (V/M B2)
Wiederherstellung der natürlichen Tiefenverhältnisse im Bereich der Baggerrinne (V/M B3)
Vermeidung der Schäden durch die Herstellung des temporären Dammes (V/M B4)

Das Gebiet, in der das Vorhaben geplant ist, wurde in der Vergangenheit von mehreren Eiszeiten überprägt. Vor circa 200.000 Jahren haben die größten Gletschervorstöße der Saale-Eiszeit den Norden von Deutschland geprägt. Durch die Bewegung und Last der Gletscher wurde der anstehende Boden zerkleinert und vor beziehungsweise unter den Gletschern hergeschoben (Grund- und Seitenmoränen). In dieser Phase hat sich der sogenannte Geschiebemergel gebildet. Durch das Schmelzen und den Rückzug der Gletscher haben sich auf den Geschiebemergeln Steine und Blöcke abgelagert. In lokalen Senken und Mulden bildeten sich anschließend lokal Beckensedimente (Schluff und Ton), welche wiederum von Schmelzwassersanden und -kiesen hoher Mächtigkeit (bis zu 40 m) überdeckt wurden.

Der Planungsraum selbst liegt im Elbe-Urstromtal. Über pleistozänen Schmelzwassersanden sind überwiegend brackische und feinsandig-schluffige bis tonige Sedimente mit einem hohen Anteil organischer Bestandteile abgelagert.

Gemäß der Unterlage „M6.2 - Geotechnischer Bericht“ weist der Baugrund auf Basis der aktuellen Baugrunduntersuchungen einen gleichförmigen Aufbau auf. Ausnahmen bilden lediglich anthropogene Auffüllungen im Bereich der landseitigen Aufschlüsse.

Für das Untersuchungsgebiet können folgende Bodenschichten unterschieden werden:

- Schicht 1: Auffüllung (nur landseitig),
- Schicht 2: Sand-Klei-Wechselagerung (vermutlich nur landseitig),
- Schicht 3: Klei,
- Schicht 4: Sand (und Kies) und
- Schicht 5: Geschiebemergel.

#### Aushub/Abtrag

Zur Herstellung der Jetty im Westbecken sind temporäre Bauwerke, Bodenaushub, Bodenlagerung und Wiedereinbau mit Auswirkungen auf anstehende Böden erforderlich.

Der gesamte Aushub beläuft sich auf circa 3100 m<sup>3</sup>. Davon stammen circa 2150 m<sup>3</sup> aus der Organik/Klei-Schicht. Diese werden im Zuge der

Nassbaggerarbeiten entnommen und an die Verbringstelle Tonne E3, welche in der Nordsee liegt, verbracht (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

Der landseitige Oberboden von circa 950 m<sup>3</sup> wird beprobt und anschließend je nach Ergebnis entsorgt oder wiederverwertet. Eine Teilmenge von circa 150 m<sup>3</sup> des Oberbodens aus dem Deichbereich wird auf der Baustelleneinrichtungsfläche 1 gelagert und zur späteren Andeckung des Deiches verwertet. Der übrige Oberbodenabtrag wird nach horizontweiser Entnahme abtransportiert und einer weiteren Verwertung durch Dritte zugeführt. Ein Wiedereinbau der Gesamtmenge Oberboden ist nicht möglich, weil die Flächen unterhalb und neben der Jetty-Konstruktion, gemäß Anforderungen des LKN.SH, flächig durch Deckwerk zu versiegeln sind (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

Der Bodenabtrag und die Herstellung der temporären Flächenbefestigungen erfolgen mittels Raupenbagger in Vorkopfbauweise in Teilabschnitten. Der Rückbau der temporären Flächenbefestigungen und der Einbau von Deckwerk und Boden erfolgt rückschreitend in Teilabschnitten. So wird eine direkte Befahrung der vorhandenen Böden verhindert und sämtliche Baugeräte verkehren ausschließlich auf befestigten Flächen beziehungsweise Baustraßen (Lastverteilung). Rangierfahrten der Raupenbagger werden auf das erforderliche Minimum begrenzt. Mehrfaches Befahren derselben Stellen wird soweit möglich vermieden. Befestigung in Schotterbauweise, die für die Befahrung vorgesehen sind, werden eine Mindestmächtigkeit von 50 cm aufweisen. Die Befestigung im Deichbereich wird mindestens in der Mächtigkeit gemäß der Ausführungsplanung hergestellt (siehe Maßnahme M3 - „Anforderungen an den Bodenabtrag“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

Gemäß den durchgeführten Baugrunduntersuchungen sind die Aushubböden den Kategorien ko3/feu3 (feucht) und ko4/feu4 (sehr feucht) zuzuordnen. Eine Bodenbearbeitung von Böden der Kategorie ko4/feu4 ist nicht zulässig (DIN 19639). Demnach wird ein Bodenaushub erst erfolgen, wenn die Randbedingungen der Kategorie ko3/feu3 eingehalten werden (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“). Die Bodenkundliche Baubegleitung wird die jeweils aktuelle Feuchtestufe und entsprechende Verdichtungsempfindlichkeit ermitteln.

Der Bodenaushub erfolgt horizontweise mittels Trennung des Ober- und Unterbodens sowie der Torfe und mineralischen Böden. Die Bodenansprache

erfolgt durch die Bodenkundliche Baubegleitung. Bei Maschinengewichten von  $\geq 20$  bis  $< 30$  t werden Kettenbreiten von  $\geq 700$  mm und bei Maschinengewichten von  $\geq 30$  t Kettenbreiten von  $\geq 800$  mm eingesetzt (siehe Maßnahme M3 - „Anforderungen an den Bodenabtrag“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

Auf der Baustelleneinrichtungsfläche 1 westlich der Hamburger Straße wurde der Oberboden auf Teilflächen horizontweise abgetragen und seitlich gelagert. Dieses geschah im Zuge einer anderen, nicht gegenständlichen Baumaßnahme. Ähnlich verhält es sich bei der Baustelleneinrichtungsfläche 2 westlich des Betriebsgebäudes der Brunsbüttel Ports GmbH. Hier wurde der Oberboden bereits im Zuge einer anderen, ebenfalls nicht gegenständlichen Baumaßnahme abgetragen und einer Verwertung zugeführt.

Die Bodenlagerfläche für circa  $150 \text{ m}^3$  Oberboden befindet sich in der nordwestlichen Ecke der Baustelleneinrichtungsfläche 1 auf einer Fläche von ungefähr  $120 \text{ m}^2$ . Der Sicherheitsabstand vom Bodenlager zur Außengrenze der Baustelleneinrichtungsfläche beträgt circa 1,5 m. Der Abstand der westlichen Grenze der Baustelleneinrichtungsfläche beträgt mindestens 3,0 m. Somit ist das Haufwerk noch umlaufend begehbar. Das Oberbodenlager wird mit einer Böschungsneigung von 1:1, einem nach außen gerichtetem Gefälle der Dammkrone von mindestens 4 % und einer maximalen Höhe von 2 m hergestellt. Die Fläche wird wasserdurchlässig gestaltet. Am Böschungsfuß sind Gräben zur Entwässerung geplant. Somit wird Staunässe verhindert. Der Bodenaushub wird voraussichtlich im Januar 2024 beginnen. Wiedereinbau des bereitgestellten Bodens ist für Mai 2025 geplant. Die Oberbodenlagerung beläuft sich somit auf etwa 17 Monate. Somit kann gesichert von einer Lagerdauer  $> 2$  Monate ausgegangen werden, weshalb unmittelbar nach der Aufhaldung eine flächendeckende Zwischenbegrünung hergestellt wird. Die Zwischenbegrünung dient zur Vermeidung von Vernässung, Erosion und zum Schutz vor unerwünschtem Aufwuchs. Die Auswahl der Ansaatmischung wird dabei den Standorteigenschaften, der Fruchtfolge, der angenommenen Lagerzeit und Jahreszeit angepasst (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

#### Archivböden und Geotope

Es ist erforderlich, Böden, deren natürliche Funktionen und Archivfunktion weitgehend intakt sind, zu schützen. Jegliche nachteilige Beeinträchtigung dieser Funktionen sollten gemäß § 1 BBodSchG so weit möglich vermieden werden.

Böden mit Archivfunktion werden im Landschaftsrahmenplan definiert:

- Bodenentwicklungen, in denen sich Prozesse und Phasen der Naturgeschichte in besonderer Art und Weise widerspiegeln,
- Bodenentwicklungen, die in ihrem landschaftlichen Zusammenhang und Wirkungsgefüge durch eine besondere Stoffverlagerung gekennzeichnet sind,
- Bodenentwicklungen, die für einen Landschaftsraum untypisch sind (seltene Böden) und
- Bodenentwicklungen, die Phasen, Ereignisse und Vorgänge der Kulturgeschichte repräsentieren.

Gemäß Umweltportal des LfU stehen keine Archivböden an. Der nächstgelegene Archivboden „Marsch mit Humusdwog bei Brunsbüttel“ befindet sich in einer Entfernung von circa 4 km zum Baustellenbereich einschließlich der Baustelleneinrichtungsfläche 1.

#### Stoffliche Bodenbelastungen und sulfatsaure Böden

Stoffliche Bodenbelastungen sind nicht bekannt. Die Beprobung und Analyse des zu verwertenden Bodenaushubs erfolgt nach Aufhaldung von Erdmieten beim Abnehmer (siehe Maßnahme Z2 - „Verwendung von Bodenmaterial/Mineralisches Abfallmanagement“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

Nach Auswertung der zur Verfügung stehenden kartographischen Informationen kommen im Vorhabengebiet (Baustellenbereich als auch Baustelleneinrichtungsflächen) sulfatsaure Böden nicht vor (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

#### Erosions- und Verdichtungsempfindlichkeit

##### *Winderosionsgefährdung*

Gemäß den verfügbaren Umweltdaten des LfU ist die Winderosionsgefährdung im Deichbereich ganzjährig sehr gering. Im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche 1 liegt keine Winderosionsgefährdung vor. Für die Baustelleneinrichtungsfläche 2 liegen keine Daten vor. Allerdings ist hier, bedingt durch die bauzeitliche Ausgestaltung (das heißt Schotterbett) und die spätere Nutzung als Feuerwehraufstandsfläche, mit keiner erhöhten Winderosion zu rechnen (siehe Unterlage „U1 - Erläuterungsbericht“).

#### *Wassererosionsgefährdung*

Die Umweltdaten des LfU zeigen, begründet durch die Deichlage, eine sehr hohe Wassererosionsgefährdung im Deichbereich. Eine durch das Vorhaben bedingte Verschlechterung, beziehungsweise erhöhte Erosionsgefährdung ist aufgrund der formulierten Nebenbestimmungen (siehe Kapitel 2) und der von der Vorhabenträgerin geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Für die Baustelleneinrichtungsfläche 1 liegt laut Daten nur eine geringe Wassererosionsgefährdung vor. Die Baustelleneinrichtungsfläche 2 wird von den Umweltdaten nicht erfasst. Wie schon oben für die Winderosionsgefährdung ausgeführt, ist auf dieser Fläche jedoch durch die bauzeitliche Ausgestaltung und die Nachnutzung keine Verschlechterung zu erwarten.

#### Verdichtungsempfindlichkeit

Gemäß den verfügbaren Umweltdaten des LfU liegt die potenzielle Verdichtungsempfindlichkeit für den Deichbereich als auch die Baustelleneinrichtungsflächen 1 und 2 (Datengrundlage für Grünflächen) im Winterhalbjahr bei sehr hoch. Im Sommerhalbjahr ist die Verdichtungsempfindlichkeit am Deich bei mittel und der Baustelleneinrichtungsfläche 1 bei hoch eingestuft. Die Verdichtungsempfindlichkeit am Standort der Baustelleneinrichtungsfläche 2 ist ganzjährig gering.

Eine Ermittlung der Grenzen zur Befahrbarkeit von Böden in Abhängigkeit von Konsistenzbereichen und Bodenfeuchte wird nicht durchgeführt, da vorsorglich eine Befahrung außerhalb von befestigten Flächen (Straßen, Flächenbefestigungen, Baustraßen, temporärer Damm) kategorisch ausgeschlossen wird, beziehungsweise unzulässig ist. Ausgenommen vom Befahrungsverbot auf dem Unterboden sind unter Einhaltung wesentlicher Voraussetzungen (siehe Maßnahme M1 - „Anforderungen an den

Maschineneinsatz“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“) Fahrzeuge zur Lockerung des Unterbodens als auch zur Wiederandeckung des Oberbodens.

### Flächenverlust/Versiegelungen

Nachfolgende zum Bestand zusätzliche temporäre und dauerhafte Flächenversiegelungen werden für die Umsetzung der Maßnahme erforderlich:

- Baustelleneinrichtungsfläche 1: circa 4900 m<sup>2</sup> temporäre Befestigung und Teilversiegelung mittels eines durchlässigen Schotters,
- Baustelleneinrichtungsfläche 2: circa 1050 m<sup>2</sup> dauerhafte Befestigung und Teilversiegelung mittels eines durchlässigen Schotters und
- Deichbauwerk: circa 2100 m<sup>2</sup> temporär teilversiegelte Flächenbefestigung (temporärer Damm), circa 2200 m<sup>2</sup> temporär vollversiegelte Flächenbefestigung (Baggermatratzen), circa 3700 m<sup>2</sup> dauerhafte vollversiegelte Flächenbefestigung (Widerlager, teilverklammerter Wasserbausteine, Treibselräumweg).

Bereits versiegelte Flächen (Treibselräumweg, Böschungssicherungen aus Deckwerk) sind in oben genannten Mengen nicht enthalten.

Im Falle der oben genannten dauerhaften Flächenbefestigungen führt die Versiegelung zu einem dauerhaften und zum Teil vollständigen Funktionsverlust des Bodens. Insbesondere die Lebensraum-, Regulations- und allgemeine Produktionsfunktion entfallen. Dennoch sind vorgenannte dauerhafte Flächenbefestigungen für das Bauwerk Jetty als auch das Bauwerk Deich unabdingbar (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

Dauerhafte Flächenverluste wurden jedoch vollständig ermittelt und in Zukunft ist eine vollständige Kompensation geplant, beziehungsweise von der Vorhabenträgerin durchzuführen (siehe Unterlage „U6.1 - Landespflegerischer Begleitplan mit Maßnahmenblättern“).

### Vermischungen von Bodenschichten

Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen entstehen unter anderem durch Vermischungen, insbesondere in der durchwurzelbaren Bodenschicht. Der Boden wird horizontweise abgetragen, sodass eine Vermischung der Ober- und Unterboden sowie der Torfe und mineralischen Böden verhindert wird.

Bei Vorhandensein weiterer Bodenschichten kann eine zusätzliche Trennung notwendig sein. Die Identifizierung/Bodenansprache erfolgt durch die bodenkundliche Baubegleitung. Die durchgeführten Maßnahmen werden in die entsprechende Dokumentation aufgenommen (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

Im Zuge der Maßnahme werden lediglich Oberböden aus dem Deichbauwerk (anthropogenen Ablagerungen) abgetragen und an anderer Stelle gelagert (Baustelleneinrichtungsfläche 1). Bei der Lagerung ist somit nur diese eine Schicht zu betrachten. Auf den Lagerflächen wird eine Vermischung des Oberbodens mit den anstehenden Böden (oder anderen Auffüllungen) mittels Trennvlies verhindert. Bodenlager als auch aufgebrauchte Flächenbefestigungen können so separiert zurückgebaut werden.

#### Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktion

Die Durchwurzelbarkeit als auch natürlichen Bodenfunktionen können insbesondere durch nachfolgende Vorgänge beeinträchtigt werden:

- Einbringen eines Bauwerks,
- Dauerhafter Bodenaushub,
- Veränderungen des Bodenwasser- oder Bodenluftthaushaltes und
- Dauerhafter Bodenauf- und -eintrag in oder auf die durchwurzelbare Bodenschicht.

Beeinträchtigungen des Bodenwasserhaushaltes können ausgeschlossen werden, da keine Wasserhaltung vorgesehen ist. Das Oberflächenwasser, das auf den dauerhaft versiegelten Flächen anfällt, wird in die Vorflut abgeleitet. Die temporär versiegelten Flächen entwässern breitflächig in (dauerhaft) vegetationsbedeckte Flächen, wo wie bisher eine bodenartbedingt gehemmte Versickerung stattfinden kann.

Durch den Abtrag des Oberbodens und die Lagerung in Bodenmieten wird eine Durchlüftung begünstigt. Dies könnte ohne entsprechende Maßnahmen zu einem verstärkten Abbau von Humus und Auswaschung von Nährstoffen führen. Durch die geplante Zwischenbegrünung wird jedoch eine Vernässung, beziehungsweise die damit einhergehende Auswaschung von Nährstoffen vermieden. Weiterhin werden eine zusätzliche Durchlüftung und somit ein damit einhergehender Abbau von Humus abgemindert sowie der Schutz vor Erosion

und unerwünschtem Aufwuchs erreicht (siehe Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

In den nicht versiegelten Bereichen ist nicht mit langfristigen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktion zu rechnen.

#### Veränderung der Vegetation beziehungsweise der Bodenbedeckung

Die Veränderung der Vegetation beziehungsweise der Bodenbedeckung trägt dazu bei, die Anfälligkeit für Erosion (unter Berücksichtigung von Fremdwasserzutritten und Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen) zu erhöhen.

Aufgrund der kleinräumigen Eingriffe in vorhandene Bodenbedeckungen und einer Wiederbegrünung wird davon ausgegangen, dass nach Rückbau der temporären Flächenbefestigungen sich die Vegetation auf den Baustelleneinrichtungsflächen wieder regeneriert (siehe auch Maßnahme R1 - „Rekultivierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung durchwurzelbarer Bodenschichten“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

#### Schad- und Fremdstoffeinträge

Schad- und Fremdstoffeinträge verursachen in der Regel eine Verschlechterung der Schadstoffsituation und Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen. Es gilt Schad- und Fremdstoffeinträge zu vermeiden.

Schad- oder Fremdstoffeinträge sind nicht vorgesehen und werden durch diverse technische und organisatorische Vermeidungsmaßnahmen auf ein minimales Eintrittsrisiko begrenzt (siehe Maßnahme M2 - „Anforderungen zur Vermeidung stofflicher Bodenbelastungen“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“).

#### Veränderung des Bodentemperaturhaushaltes

Vom Vorhaben gehen keine Wärme- oder Kälteemissionen hervor. Das Risiko einer Veränderung des Bodentemperaturhaushaltes kann bauartbedingt ausgeschlossen werden.

#### Rekultivierung

Auf temporär genutzten Flächen (Deichbereich und Baustelleneinrichtungsfläche 1) werden die durchwurzelbaren Bodenschichten rekultiviert (siehe Maßnahme

R1 - „Rekultivierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung durchwurzelbarer Bodenschichten“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“). Die Rekultivierung verhindert eine dauerhafte Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen.

Die Auftragsmächtigkeit richtet sich nach dem Ausgangszustand. Die Rekultivierung erfolgt bei trockenen Verhältnissen (Witterung als auch Bodenverhältnissen) unmittelbar und rückschreitend mit rückstandslosem Rückbau der temporären Flächenbefestigungen (einschließlich Trennvliese, temporäre Leitungen, et cetera) und ohne Befahrung des wieder angedeckten Oberbodens. Eine schädliche Verdichtung des Oberbodens wird so verhindert.

Sind Baugruben oder Leitungsgräben zu verfüllen, wird eine über die standörtliche Normalverdichtung hinausgehende Verdichtung vermieden.

Sollte wiedererwarten eine schädliche Verdichtung des Unterbodens vorliegen, wird diese in Abstimmung mit der Bodenkundlichen Baubegleitung vor dem Oberbodenauftrag durch geeignete Maßnahmen zur Lockerung behoben. Die Lockerung wird hierbei nicht tiefer als die erzeugte Verdichtung durchgeführt. Für die Durchführung der Lockerungsarbeiten werden Fahrzeuge zur Rekultivierung und Wiederanddeckung des Oberbodens den Unterboden direkt befahren (siehe Maßnahme M1 - „Anforderungen an den Maschineneinsatz“; Unterlage „M6.6.3 - Bodenschutzkonzept“). Die Kontrolle des Lockerungserfolges erfolgt über Messungen der Eindringwiderstände. Im Deichbereich erfolgt keine Lockerung.

Eventuell ist eine setzungsbedingte Überhöhung beim Wiederandecken zu berücksichtigen. Das Maß der Überhöhung wird materialbedingt mit der Bodenkundlichen Baubegleitung abgestimmt. Gegebenenfalls zur Auffüllung zu lieferndes Bodenmaterial (Deichbereich) wird soweit möglich dem Boden im Baufeld entsprechen.

#### **11.4.5 Eingriffsregelung**

Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vereinbar und beachtet insbesondere das Vermeidungsgebot nach den §§ 13 und 15 Absatz 1 BNatSchG, stellt aber auch die vorbehaltenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Absatz 2 BNatSchG in Verbindung mit § 6 Absatz 1 LNGG vom Grundsatz her dar (siehe Unterlagen U 6.1 bis U 6.3 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan).

Eingriffe sind gemäß § 14 Absatz 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Gemäß § 8 Absatz 1 Nummer 4 und 6 LNatSchG können Eingriffe im Sinne von § 14 Absatz 1 BNatSchG insbesondere die Errichtung oder wesentliche Änderung von Hafen-, Küsten- und Uferschutzanlagen, Seebrücken, Stegen und Bootsliegplätzen sowie der Ausbau von oberirdischen Gewässern sein.

Ausgehend hiervon stellt das beantragte Vorhaben einen Eingriff im Sinne des § 14 Absatz 1 BNatSchG dar, weil es Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen beinhaltet, welche die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Das Vorhaben umfasst unter anderem bau- und anlagebedingte erhebliche Eingriffe in die Bodenstruktur sowie die Zerstörung beziehungsweise Beeinträchtigung von Biotopen und den hier vorkommenden Pflanzen und Tieren sowie eine lokale Veränderung der Strömungsverhältnisse durch die Errichtung eines Anlegers und dem dafür notwendigen Gewässerausbau für die spätere Nutzung als FSRU Liegeplatz. Da die FSRU selbst und Anlagen der Suprastruktur auf dem Jetty, die dem Umschlag, der Lagerung, der Umwandlung (Regasifizierung) und dem Transport des Gases dienen, nicht antragsgegenständlich sind, beschränken sich die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Umgang mit dem auf dem Jetty anfallenden Oberflächenwasser (siehe hierzu auch U 6.1 LBP, Kapitel 4).

#### Bestandserfassung und -bewertung

Die Darstellung der Biotope im Wirkraum des Vorhabens basiert auf einer flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypenkartierung für das betroffene Vorhabengebiet, die im August 2022 gemäß Kartieranleitung und Biotopschlüssel für die Biotopkartierung Schleswig-Holstein (LLUR 2022) durchgeführt wurde. In Bezug auf die Fauna bezieht sich die Vorhabenträgerin auf Erfassungen des Instituts für Angewandte Ökosystemforschung GmbH (IfAÖ) aus dem August 2022, in denen Kartierungen zur Fischfauna und dem Makrozoobenthos im Bereich der geplanten Jetty und der zukünftigen Liegewanne durchgeführt wurden (siehe Unterlagen „M3.2 - Bericht Kartierung Fische“ und „M3.3 - Bericht Kartierung Benthos“). Für Amphibien (April bis Juli 2018), Fledermäuse (Mai bis Oktober 2018) und Brutvögel (Mai bis Anfang

Juli 2018 sowie März bis Juni 2019) wurden Erfassungen auf einer östlich des hier gegenständlichen Vorhabengebiets angrenzenden Fläche durchgeführt. Diese erfolgten im Rahmen der Planung eines Flüssigerdgasimportterminals mit Landungssteg sowie landseitigen Anlagen (ELBBERG 2022) und sind zur Beurteilung des Eingriffstatbestandes durch das gegenständliche Vorhaben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Von August 2022 bis April 2023 wurden weiterhin durch die Firma Elberg Gastvögel erfasst (siehe Unterlage „M3.1 - Bericht Gastvogelkartierung Westbecken“). Der Untersuchungsraum deckt den Vorhabensbereich ab. Für die Meeressäuger wurden keine vorhabenbezogenen Datenerhebungen durchgeführt. Vorkommen und Verteilung wurden aus allgemein zugänglichen Informationen und allgemein zugänglicher Literatur abgeleitet. Weiterhin wurden Daten der einschlägigen Literatur zu den geschützten Arten in Schleswig-Holstein entnommen. Zur Beschreibung der Komponenten Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild wurden allgemein zugängliche Karten- und Planungswerke sowie im Zusammenhang mit dem Vorhaben betrachtete Strömungsmodellierungen (siehe Unterlage „M7.1 - Nautische Simulationsstudie“) für die Bestandsdarstellung und -bewertung zu Grunde gelegt.

#### Maßnahmen nach §§13 BNatSchG fortfolgende

Nach § 13 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - soweit bereits entwickelt, siehe nachfolgende Ausführungen - sind in den Maßnahmenblättern und im Maßnahmenplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans dargestellt (Unterlage „U6.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anhang Maßnahmenblätter“ und Unterlage „U6.3 Maßnahmenplan“). In diesem Zulassungsverfahren ist besonders und zutreffend, dass gemäß § 6 Nummer 1 LNGG abweichend von § 17 BNatSchG die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Absatz 2 BNatSchG bis zu zwei Jahre nach Erteilung der Zulassungsentscheidung erfolgen kann (siehe nachfolgendes Kapitel „Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“). Die erforderlichen Angaben nach § 17 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 BNatSchG hat die Vorhabenträgerin nachträglich zu machen.

Die vorgesehenen und noch zu entwickelnden Maßnahmen reichen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aus, um erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden, beziehungsweise zu vermindern, sowie zu kompensieren (siehe auch nachfolgende Abschnitte „Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen“ und „Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“).

Ausweislich der Antragsunterlagen werden alle erkennbaren erheblichen Beeinträchtigungen durch Eingriffe aufgeführt und bilanziert (siehe auch nachfolgender Kapitel „Darstellung der verbleibenden, unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen“), so dass der Umfang der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen offenkundig und nachvollziehbar ist. Damit ist sichergestellt, dass die verbleibenden, unvermeidbaren, erheblichen Beeinträchtigungen erfasst wurden und durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 BNatSchG kompensiert werden können.

#### Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Mit den vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes so gering wie möglich gehalten und das Eintreten unvorhergesehener Beeinträchtigungen vermieden, beziehungsweise reduziert (siehe Unterlage „U6.1 und 6.3 - Landschaftspflegerischer Begleitplan“). Da anlagebedingte Beeinträchtigungen (Flächeninanspruchnahme und Ausbaggerungen) durch das gegenständliche Vorhaben von vorneherein auf das notwendige Ausmaß zur Realisierung der Baggerrinne und des Jettys einschließlich Zuwegung begrenzt werden, handelt es sich bei den Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (V/M Maßnahmen, siehe Anhang 1 Maßnahmenblätter zu Unterlage 6.1 LBP und nachfolgende Auflistung) überwiegend um baubezogene Maßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde sieht nach Prüfung und Würdigung der im Folgenden dargestellten Inhalte der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen die Maßnahmen als hinreichend im Sinne des Vermeidungs- und Verminderungsgebotes an. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen und Begründungen zur Sicherung der Vermeidung und Minimierung zum Artenschutz in Kapitel 4.9 und 11.4.1 verwiesen.

Maßnahmen zur Minderung der Lärm- und Erschütterungsimmissionen während der Bauphase, für Wohn- und Siedlungsgebiete mit der Festlegung der grundsätzlichen Einhaltung der AVV Baulärm, der Begrenzung der

Baggerarbeiten vorwiegend auf den Tageszeitraum sowie der Benennung eines Ansprechpartners für die Anwohner. Bei Rammarbeiten sind lärmarme Vibrationsverfahren zu prüfen und der Einsatz der Rammen ist auf 2,5 Stunden (landseitig) bis maximal 8 Stunden (wasserseitig) werktags beschränkt (V/M M1 und V/M M2, vergleiche hierzu auch Kapitel 11.4.8).

Während der gesamten Bauarbeiten sind Störungen der potenziell im Röhricht im Westbecken brütenden Vögel zu erwarten. Um eine Ansiedelung vor Baubeginn zu verhindern, wird das vom Vorhaben betroffene Röhricht/Schilf im Februar gemäht und während der gesamten Bauzeit kurzgehalten. Die Maßnahme stellt sicher, dass aus Artenschutzgründen während der Arbeiten die Funktion dieser Bereiche als Lebensraum für Vögel (im Sinne von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) nicht besteht. (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen, Maßnahme V/M T1, vergleiche hierzu auch Kapitel 11.4.1).

Maßnahmen zur Minimierung der bauzeitlichen Lichtimmissionen insbesondere in Bezug auf die ortsansässige Bevölkerung und auf Fledermäuse und Insekten. Allgemein gilt die Reduzierung der nächtlichen Baustellenbeleuchtung auf ein betriebs- und sicherheitstechnisch notwendiges Minimum, zum Beispiel zeitliche Begrenzung mit Hilfe von Bewegungsmeldern und Lichtschranken und keine in den freien Himmel gerichteten Lichtspots, Abschottung der Lichtquelle zu den Seiten und Ausrichtung auf die bodennahen Bereiche. Durch die Ausstattung der Baustellenbeleuchtung mit Leuchtmitteln mit einer Farbtemperatur von 3000 K bis 3500 K wird die Lockwirkung für Insekten und sekundär für Fledermäuse herabgesetzt. Die Vorhabenträger benennen vor Baubeginn einen Ansprechpartner für die Anwohner zu Beleuchtungsfragen (Maßnahme V/M T2)

Die Maßnahme V/M T3 dient der Minderung der Beeinträchtigung von Meeressäugern und Fischen durch Unterwasserschall bei bauzeitigen Rammarbeiten: Diese Maßnahme ist als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme für den Schweinswal und Fische zur Vermeidung eines Verletzungsrisikos sowie zur Minimierung der Barrierewirkung während der Rammungen und als Maßnahme zur Schadensbegrenzung für das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ anzusehen. Die Maßnahmen sind durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen (siehe hierzu auch Kapitel 4.9, 11.4.1 und 11.4.13).

Zwischenlagerung des durchwurzeltten Bodens und Wiedereinbau im Bereich des temporären Baudammes: der nicht tragfähige, vom Röhricht durchwurzelte Oberboden im tidebeeinflussten Bereich ist seitlich des temporären Baudammes zwischenzulagern. Nach dem Rückbau des Baudammes wird der durchwurzelte Boden im Bereich der Entnahme zur verbesserten Wiederansiedlung der Röhrichtzone in diesem Bereich wieder eingebaut (V/M P2).

Für Boden und Wasser als Naturhaushaltskomponenten werden in hinreichendem Maßnahmen zur Vermeidung von Bodenschäden während des Bauablaufs (Maßnahme V/M B1), zur Vermeidung des Eintrags von boden- und wassergefährdenden Stoffen und deren (Maßnahme V/M B2), zur Wiederherstellung der natürlichen Tiefenverhältnisse im Bereich der Baggerrinne (Maßnahme V/M B3) sowie einer Berücksichtigung von Hochwasserschutzaspekten beim (Rück-)Bau des temporären Damms (Maßnahme V/M B4) eingestellt (siehe hierzu auch Kapitel 4.3 und 11.4.4 sowie 11.4.11).

Es wird eine Bodenkundliche Baubegleitung während der Bauphase zur Begleitung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Bodenschutz festgesetzt (V/M B5, siehe hierzu Kapitel 11.4.4).

Für die Minimierung der bauzeitlichen Landschaftsbildbeeinträchtigungen werden bauzeitig in Anspruch genommene Deichflächen wieder begrünt (Maßnahme V/M L1).

#### Unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen

Ausweislich der Unterlage 6.1 LBP (Kapitel 4 bis 6) und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde werden folgende Naturhaushaltskomponenten und das Landschaftsbild durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht erheblich beeinträchtigt. Dabei ist zu beachten, dass die betriebsbedingten

Beeinträchtigungen durch die FSRU nicht Bestandteil dieses antragsgegenständlichen Vorhabens, sondern Teil des immissionsschutzrechtlichen Verfahrens sind:

- Tiere: Unter Berücksichtigung der Artenkenntnis für das Vorhabengebiet sowie der Maßnahmen V/M T1, V/M T2 und V/M T3 während der Bauphase und V/M B3 (siehe oben) verbleiben für die Artengruppen

(Vögel, Fledermäuse, Makrozoobenthos, Fische und Rundmäuler, Meeressäuger, Amphibien/Reptilien, Fischotter) keine erheblichen Beeinträchtigungen und es werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden,

- Oberflächengewässer: Kurzzeitige baubedingte geringe Gewässertrübungen durch Baggerarbeiten und die betriebsbedingte, über ein Regenrückhaltebecken erfolgende Einleitung von unbelastetem Oberflächenwasser des Jetty in die Elbe sind als nicht erheblich einzustufen (vergleiche Nummer 11.3.2 Einhaltung der WRRL-Anforderungen für Oberflächengewässerkörper und 11.3.3 Einhaltung der Anforderungen der MSRL),
- Grundwasser: Unter Berücksichtigung der Maßnahmen V/M B1 und V/M B2 (siehe oben) und der oben genannten Ableitung von Oberflächenwasser in die Elbe erfolgen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers (vergleiche Nummer 11.3.4 Einhaltung der Anforderungen für Grundwasserkörper),
- Klima/Luft: Aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens und der Überlagerung des Lokalklimas durch das großräumige Klima- und Wettergeschehen (Seeklima) sind anlage- und baubedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten (vergleiche Nummer 11.4.11) und
- Landschaftsbild: Aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens, der anthropogen vorbelasteten Hafen- und Wasserstraßensituation und dem Fehlen besonders wertgebender Landschaftsbildelemente am Vorhabenstandort sind durch das Vorhaben anlage- und baubedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Unvermeidbare Eingriffe mit Verlust und erheblichen Beeinträchtigungen erfolgen bau- und anlagebedingt durch Bagger- und Bauarbeiten insbesondere in den Bereichen Liegewanne, Baggerrinne und temporärer Damm des antragsgegenständlichen Vorhabens sowie durch (kleinflächige) Versiegelungen für die spätere Nutzung als FSRU-Liegeplatz. Dadurch ergeben sich als erheblich einzustufende Verluste und Beeinträchtigungen unterschiedlicher Eingriffsintensität von land- und wasserseitigen Biotopen, die zum Teil auch gesetzlich geschützt sind, sowie der Bodenstruktur. Weiterhin entsteht ein Eingriff durch die Verbringung des Baggergutes des Vorhabens auf die

Verbringstelle bei Tonne E3 in der Nordsee (vergleiche LBP-Unterlage 6.1, Kapitel 6).

### Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das geplante Vorhaben unterliegt dem Anwendungsbereich des LNGG, das in § 6 Nummer 1 die Anwendung des BNatSchG insofern modifiziert, dass, abweichend von § 17 Absatz 1 BNatSchG, die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 15 Absatz 2 BNatSchG von der Zulassung eines Vorhabens zeitlich entkoppelt werden kann. Nach § 6 Satz 1 Ziffer 2 LNGG ist mit der Umsetzung der Maßnahmen innerhalb von drei Jahren nach der Festsetzung zu beginnen. Hiervon wird aufgrund der bestehenden Dringlichkeit zur Erteilung der Zulassung des Vorhabens Gebrauch gemacht, da es derzeit noch an den erforderlichen Angaben der Vorhabenträgerin zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen fehlt.

Die Antragsunterlagen sowie umfangreiche im Vorfeld dieser Zulassung vorgenommenen Abstimmungen zwischen den Naturschutzbehörden, der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin zeigen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aber auf, dass eine noch folgende abschließende Bewältigung des Eingriffs im Sinne der §§ 13 fortfolgende BNatSchG möglich ist (siehe Unterlage „U6.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan“, Kapitel 7). Unvermeidbare Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes können nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde und im Benehmen mit den Naturschutzbehörden durch eine zeitlich nachgelagerte (§ 6 Satz 1 Nummer 2 LNGG) Festsetzung von Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden:

- Die in der Unterlage U6.1, Kapitel 7 bereits dargestellten Maßnahmen a) einer Erweiterung der ufernahen Watt- und Röhrichtflächen durch natürliche Sedimentation aufgrund von veränderten Strömungsverhältnissen (Maßnahme A P1) und b) des Rückbaus eines Molenkopfes der Hafenanlage im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar als Ausgleichsmaßnahmen einzustufen und anzuerkennen.
- Zum anderen ist zur vollständigen Kompensation des Eingriffs im Bereich des Jetty-Westbeckens/FSRU Liegeplatz die Einstellung von Ökokonten

nach § 16 BNatSchG in Verbindung mit § 10 LNatSchG vorgesehen (vergleiche Unterlage U6.1, Kapitel 7).

- Bei der Kompensation der Zerstörung und Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen (vergleiche hierzu Nummer 11.4.3) in dem im LBP ermittelten Umfang (vergleiche Unterlage U6.1, Kapitel 6.1.2) ist entsprechend der Nebenbestimmung Nummer 4.9 q) zu berücksichtigen, dass der Vorhabenträger eine fachgutachterliche Prüfung zu Möglichkeiten und deren Voraussetzungen für eine Herstellung oder Verlagerung der nach § 30 Absatz 2 BNatSchG geschützten Biotope im unbeeinflussten Nahbereich der wasserrechtlichen Gesamtbaumaßnahmen durchzuführen und mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen hat. Der Nachweis der erforderlichen Kompensation der unvermeidbaren Zerstörung und erheblichen Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotope erfolgt dann im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung im Rahmen der 2-Jahres-Frist nach Erteilung der Zulassungsentscheidung.
- Der Eingriff durch die Verbringung des Baggergutes auf die Verbringstelle bei Tonne E3 in der Nordsee soll in Form einer Ersatzgeldleistung nach §15 Absatz 6 BNatSchG kompensiert werden (vergleiche Unterlage U6.1, Kapitel 7).

#### **11.4.6 Denkmalschutz**

Das Vorhaben ist mit den einschlägigen Vorschriften zum Denkmalschutz vereinbar.

Denkmale sind gemäß § 8 Absatz 1 DSchG SH gesetzlich geschützt. Es sind im überplanten Bereich der Elbe bisher keine Objekte mit archäologischem oder kulturhistorischem Wert nachgewiesen worden, jedoch sind auf dieser Fläche gemäß der Stellungnahme des Archäologischen Landesamtes vom 16. Juli 2024 mit hoher Wahrscheinlichkeit solche Objekte vorhanden. Gemäß § 12 Absatz 2 Nummer 6 DSchG SH bedürfen die beantragten Arbeiten daher der Genehmigung der oberen Denkmalschutzbehörde, welche im Planfeststellungsbeschluss einkonzentriert wird.

Aufgrund des sich aus § 3 LNKG ergebenden überragenden öffentlichen Interesses des beantragten Vorhabens ist die notwendige Genehmigung nach § 13 Absatz 2 Satz 2 DSchG SH zu erteilen, wenn der Maßnahme keine Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen. Der Genehmigungsbehörde wird hierbei

kein Gestaltungsspielraum eingeräumt. Die öffentlichen und privaten Belange werden im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses untereinander abgewogen.

Arbeiten zur Untersuchung des Baugrundes sind durchgeführt worden (vergleiche “Unterlage M6.4 - Fachbeitrag Archäologie”).

In bilateralen, der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Absprachen zwischen der Vorhabenträgerin und dem Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) wurde sich auf eine Vorgehensweise für den Fall von Funden archäologischer Objekte geeinigt. Demnach wird unverzüglich nach einem Fund die weitere Vorgehensweise zwischen der Vorhabenträgerin und dem ALSH abgestimmt. Die Kommunikation zwischen der Vorhabenträgerin und dem ALSH liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

#### **11.4.7 Fischerei**

Das Vorhaben ist mit den einschlägigen fischereirechtlichen Vorschriften vereinbar. Dies gilt insbesondere für das LFischG, welches die Fischerei in den Gewässern Schleswig-Holsteins regelt (§ 1). Bei dem Vorhaben handelt es sich mit Blick auf § 92 LWG um einen Hafen, der wiederum gemäß der fischereirechtlichen Begriffsbestimmung in § 2 Absatz 2 LFischG einen Teil eines Küstengewässers darstellt. Es handelt sich hierbei um einen innerhalb der Landesgrenzen liegenden Teil der Nordsee, welcher gemäß der Anlage zu der oben genannten Vorschrift einerseits zwischen der Landesgrenze Schleswig-Holsteins zu Hamburg bei Wedel und andererseits der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland liegt.

Der freie Fischfang wird durch das Vorhaben zwar räumlich eingeschränkt; diese Einschränkung ist jedoch im Verhältnis zu der Größe des Gewässers als auch der Fangmöglichkeiten praktisch bedeutungslos. Gemäß § 4 Absatz 1, 2 LFischG besteht das Recht, in den Küstengewässern freien Fischfang zu betreiben. Dieses gilt neben der Erwerbsfischerei auch für die Hobbyfischerei (vergleiche Schwabe in: PdK SH D-8, LFischG, § 4, Seite 46, Stand April 2019). Vergleichbare Regelungen existieren für den Teil der Elbe auf dem Gebiet von Niedersachsen. Mögliche Einschränkungen des Gemeingebrauchs für die Fischerei sieht der hiesige Landesgesetzgeber unter anderem aufgrund von Rechtsvorschriften der Europäischen Union vor. Eine solche stellt die Verordnung EG 725/2004 dar. Sie regelt unter anderem die Verbindlichkeit des ISPS-Codes für die Sicherheit und die Gefahrenabwehr in Hafenanlagen (siehe

Regel 10). Gemäß ISPS-Code Teil A, Ziffern 16.1 fortfolgende, erfolgen in der Hafenanlage bestimmte Sicherheitsmaßnahmen und Kontrollen. Hierzu gehören zumindest auch Maßnahmen, die den Zugang zur Hafenanlage und zu Schiffen limitieren (vergleiche Ziffer 16.3). Folglich ist mit Einschränkungen der Befahrbarkeit und der Zugänglichkeit im Umfeld der Hafenanlage zu rechnen, die auch die Fischerei betreffen können.

Weitere Einschränkungen der Fischerei können sich aus dem Verbot gemäß § 38 Seite 1 SeeSchStrO ergeben. Demnach ist das Fischen auf den nach § 60 Absatz 1 bekanntgemachten Wasserflächen verboten. § 60 Absatz 1 enthält eine Bekanntmachungsermächtigung zur inhaltlichen Konkretisierung des oben genannten Verbots und weiterer Vorschriften. Diese Konkretisierung erfolgt in der Bekanntmachung zur Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 28.01.2014 in der aktuell geltenden Fassung für die Elbe und Nebenflüsse. Verboten ist demnach die Fischerei für Bereiche in einem Abstand von 200 m vor Hafeneinfahrten, Anlegestellen, Liegestellen, Warnstellen, Pegeln und Messgeräten (Nummer 22.2.3). Bei den nautischen Anlagen des Vorhabens handelt es sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls um Anlege- und Liegestellen im Sinne der Vorschrift.

Der Planfeststellungsbehörde ist weiterhin allgemein bekannt, dass die Elbe für die Fischerei genutzt wird. Entsprechende Informationen wurden zum Beispiel im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe publiziert (COFAD 2011). Demnach wurde zumindest in dem Berichtszeitraum in den Jahren 2004 bis 2010 auch im näheren Umfeld des antragsgegenständlichen Vorhabens insbesondere so genannte Hamenfischerei betrieben (COFAD 2011: 52). Weder die Antragsunterlagen noch diesbezüglich nicht vorhandene Stellungnahmen der Fischereibehörden oder privater Dritter aus dem Anhörungsverfahren geben Auskunft über die aktuelle fischereiwirtschaftliche Bedeutung des Vorhabenumfeldes. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde steht jedoch außer Frage, dass mögliche Einschränkungen der Fischerei aufgrund der (baulichen) Anlage an und im Gewässer bestehen werden.

Im Ergebnis dürfte es sich hierbei jedoch um keine nennenswerte Einschränkung der freien Fischerei handeln. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs kein Anspruch besteht und diesbezügliche Einschränkungen mithin hinzunehmen wären (vergleiche Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 23.06.2003 - 7 ME 13/03, Randnummer 21 und VG Oldenburg, Urteil vom 03.06.2009 - 5 A 346/09,

Randnummer 40). Ob es sich vorliegend um eine Einschränkung handelt, ist zudem fraglich. Das Küstengewässer ist insgesamt wie auch die Umgebung selbst um ein Vielfaches größer als der von der tatsächlichen Einschränkung betroffene Bereich des Vorhabens. Außerdem ist nichts dafür ersichtlich, dass der Gemeindegebrauch nur im Vorhabenumfeld und nicht etwa überall im Küstengewässer möglich ist.

Der Zugang zum Gewässer für Zwecke der Fischerei wird durch das Vorhaben nicht eingeschränkt. Gemäß § 15 Absatz 1 LFischG ist der dort bestimmte Personenkreis befugt, das Ufer des Gewässers zum Zwecke der Ausübung der Fischerei auf eigene Gefahr zu betreten und zu benutzen, soweit öffentlich-rechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen. Der Landungssteg quert das Ufer des Westbeckens des Elbehafens und somit des Gewässers Elbe gemäß Lageplan (Unterlage 2.3.1) aus nordöstlicher Richtung kommend auf einer Breite von circa 10 m im Bereich des dort neu angelegten Treibselweges. Die Kreuzung erfolgt höhenfrei, so dass unterhalb des Bauwerkes eine lichte Höhe von 4 m (Unterlage 2.3.4 - B2) frei bleibt und das Ufer somit unterhalb des Landungssteiges von jedermann erreicht werden kann.

Der Zugang zu Schifffahrtsanlagen und Brücken für Zwecke der Fischerei wird in dem notwendigen Maß eingeschränkt. Gemäß § 15 Absatz 1 LFischG ist der dort bestimmte Personenkreis befugt, unter anderem Schifffahrtsanlagen und Brücken zum Zwecke der Ausübung der Fischerei auf eigene Gefahr zu betreten und zu benutzen, soweit öffentlich-rechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen. Inwieweit es sich bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben um eine Schifffahrtsanlage beziehungsweise Brücke im Sinne der fischereirechtlichen Vorschrift handelt, kann hier offenbleiben. Wegen § 15 Absatz 1 Satz 1 LFiSchG kann diese Befugnis aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften eingeschränkt werden. Eine solche Einschränkung stellt vorliegend die Einrichtung eines ISPS-Sicherheitsbereiches dar (siehe Unterlage 1, Seite 63), der insbesondere für die wasserseitigen Plattformen, Brücken, Stege sowie Dalben und die Fenderlinie Zutrittsbeschränkungen vorsieht. Eine darüber hinaus sogar weitergehende Einschränkung der Fischereibefugnis ergibt sich aus § 15 Absatz 2 LFiSchG, insoweit es sich bei der Infrastruktur um eine gewerbliche Anlage handelt, von deren Vorliegen die Planfeststellungsbehörde in dem Fall ausgeht. Schließlich handelt es sich um eine private Hafenanlage einschließlich der erforderlichen Suprastruktur zum Umschlag und Verteilung von Erdgas vor dem Hintergrund

einer gewerblichen Versorgung von Verbrauchsstellen in ganz Deutschland und Europa.

Gemäß § 32 Absatz 1 LFischG hat, wer Anlagen zur Wasserentnahme errichtet oder betreibt, wirksame Vorrichtungen anzubringen und zu unterhalten, die das Eindringen von Fischen verhindern. Ausweislich der Antragsunterlagen erfolgt die Löschwasserversorgung der Jetty mittels Löschwasserentnahmeeinrichtung aus der Elbe (siehe Unterlage 1, Seite 21). Die konkrete technische Planung der Anlage erfolgt zwar erst für die Suprastruktur und soll deshalb im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zugelassen werden. Da die Löschwasserversorgung aber für Infra- und Suprastruktur gleichermaßen nachgewiesen werden muss, hält die Planfeststellungsbehörde es für geboten, den Nachweis einer dem Stand der Technik entsprechenden Schutzvorkehrung vor Inbetriebnahme der Anlage mit Nebenbestimmung 4.5 a) zu verlangen. Somit ist gewährleistet, dass das Vorhaben auch der oben genannten Vorschrift entspricht.

#### **11.4.8 Immissionsschutz**

Das Vorhaben genügt den einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Anforderungen. Bei dem hier gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um eine nicht nach dem BImSchG genehmigungsbedürftige Anlage. Das hiesige Vorhaben bedarf keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach § 4 BImSchG, weil es nicht im Anlagenkatalog der gemäß § 4 Absatz 1 Satz 3 BImSchG erlassenen Rechtsverordnung (4. BImSchV) enthalten ist und auch sonst kein Erfordernis für eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung besteht.

Die immissionsschutzrechtlichen Pflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen ergeben sich insbesondere aus § 22 BImSchG, der das an den Betreiber gerichtete Gebot enthält, die nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen (§ 22 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 BImSchG).

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

Es sind von vornherein keine von dem Vorhaben ausgehenden betriebsbedingten Immissionen zu erwarten.

Zu beachten sind aber die baubedingten Immissionen. Die für die Bewertung von Baulärm gemäß § 66 Absatz 2 BImSchG maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden an den untersuchten Immissionsorten IP01 bis IP02b, sowohl zur Tages- als auch zur Nachtzeit eingehalten. Dies gilt sowohl mit Blick auf die baubedingten Lärmimmissionen aufgrund der erforderlichen Baggerarbeiten (M5.1 sowie M5.5) als auch hinsichtlich der Lärmimmissionen durch den Abbruch der bestehenden Kaje und den anschließenden Baggerarbeiten (M5.2) sowie der Rammarbeiten (M5.4). Die Immissionsrichtwerte an dem untersuchten Immissionsort IP03/Elbehafen 2, SF, 2. Obergeschoss werden ebenfalls eingehalten, mit Ausnahme der Lärmimmissionen aufgrund der Rammarbeiten. Hier hat die Vorhabenträgerin erforderliche Minderungsmaßnahmen skizziert.

Es werden an den Immissionsorten IP01 bis IP02b als Immissionsrichtwerte 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts herangezogen. Diese Werte gelten gemäß Nummer 3.1.1 Buchstabe c der AVV Baulärm für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind. So liegt der Fall hier, denn die maßgeblichen Immissionsorte 'IP 01' (Frischstraße 58) sowie 'IP 02a' und 'IP 02b' (beide Westertweute 48) sind zwar im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nummer 21 der Stadt Brunsbüttel mit festgesetzter besonderer Art der baulichen Nutzung 'GE' belegen. Tatsächlich jedoch befinden sich entlang der genannten Straßenzüge durchweg Einfamilienhäuser. In geringer Entfernung sind allerdings ebenso gewerbliche Nutzungen zu finden. Bei einer gebotenermaßen baugebietsweisen Betrachtung herrscht keine der beiden Nutzungen vor, weshalb die Beurteilung unterhalb Buchstabe c der Nummer 3.1.1 AVV Baulärm (siehe oben) sachgerecht ist. Ausweislich der entsprechenden Prognoseberechnung der Vorhabenträgerin (Unterlage „M 5.1 - Schallimmissionsprognose Bau des Jetty Beurteilung der Baggerarbeiten“, Seiten 18 und 19) betragen die Beurteilungspegel tagsüber 48 dB(A) und nachts 45 dB(A). Sie überschreiten mithin den gebietspezifischen Immissionsrichtwert nicht. Das gleiche gilt mit Blick auf den Immissionsort IP03, der im Sondergebiet Hafen liegt und dem nachvollziehbar die Schutzbedürftigkeit eines Industriegebietes zugewiesen wird. Der im Bereich des Elbehafens,

namentlich an dem Verwaltungsgebäude der Brunsbüttel Ports GmbH (IP 03) zulässige Immissionsrichtwert von 70 dB(A) wird ebenfalls eingehalten.

Ausweislich der Schallimmissionsprognose für die Rammarbeiten (Unterlage „M5.4 - Schallimmissionsprognose Rammarbeiten“) sind an den maßgeblichen Immissionsorten (IP01 bis IP02b) Beurteilungspegel von bis zu 55 dB(A) tagsüber (07:00 bis 20:00 Uhr) zu erwarten. An dem Immissionsort IP03/Elbehafen 2, SF, 2. Obergeschoss ist ein Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) tagsüber zu erwarten (Seite 17). Diese Prognose berücksichtigt akustisch nachteilige Szenarien, das heißt Parallelbetrieb von Hydraulikrammbär und Power Pack sowie geometrisch ungünstige Maschinenstandorte (Seite 11). In dem von der Vorhabenträgerin skizzierten Szenario 2 (Seite 18) zeigen die Untersuchungsergebnisse, dass die geltenden Immissionsrichtwerte zur Tageszeit an den untersuchten Immissionsorten IP01 bis IP02b eingehalten beziehungsweise unterschritten werden. Die Unterschreitungen betragen dabei bis zu 4 dB(A). Am Immissionsort IP03 kann der Immissionsrichtwert zwar nicht eingehalten werden. Auf Grundlage dieser Schlussfolgerung skizziert die Vorhabenträgerin aber Minderungsmaßnahmen und entsprechende Vorkehrungen (Seite 19). Dabei kommt sie nachvollziehbar zu der Einschätzung, dass Minderungsmaßnahmen hier weder an der Geräuschquelle noch auf dem Ausbreitungsweg in Betracht kommen. Denn Minderungsmaßnahmen an der Geräuschquelle sind nicht geeignet, die Geräuschbelastung hinreichend zu reduzieren und die Einhaltung des Immissionsrichtwertes sicherzustellen. Mögliche Minderungsmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg sind zwar geeignet, die Geräuschbelastung zu reduzieren, allerdings steht die Errichtung von dauerhaft schallabschirmenden Bauwerken nicht im Verhältnis zu dem Nutzen, die nur vorübergehend auftretenden Geräuschbelastungen zu minimieren. Das Aufstellen von temporären schallabschirmenden Bauwerken kommt aufgrund der Platzverhältnisse und der Betriebsabläufe nicht in Betracht. Vor dem Hintergrund, dass es circa alle drei Tage für 2,5 Stunden zu einer einwirkenden Geräuschquelle kommt, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, die von der Vorhabenträgerin beschriebenen Minderungsmaßnahmen an der schutzbedürftigen Nutzung vorzunehmen (Seite 20). Im Hinblick auf die Baulärmbelastung an dem Immissionsort IP03/Elbehafen 2, SF, 2. Obergeschoss ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar, die Fenster und Türen des Bürogebäudes Elbehafen während der lärmintensiven Rammarbeiten (alle 3 Tage für 2,5 Stunden) geschlossen zu halten. Nach Aussagen der Schallimmissionsprognose für die Rammarbeiten werden

denjenigen Angestellten, deren Büroräume in Richtung der Baustelle ausgerichtet sind, zudem erforderliche Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung gestellt (vergleiche Seite 20). Da die Mehrzahl der Büroräume in dem Verwaltungsgebäude nicht in Richtung Baustelle ausgerichtet ist, bestehen ausreichende Ausweichmöglichkeiten zur lärmabgewandten Seite.

Mit Blick auf die Antragsunterlagen besteht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde schließlich kein Zweifel daran, dass die bauzeitlich eingesetzten Baumaschinen und Baufahrzeuge dem Stand der Technik entsprechen und somit insbesondere durch von der Baustelle ausgehende Erschütterungen, Licht, Luftverunreinigungen oder Schallimmissionen keine einzelnen oder insgesamt schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar wären.

#### **11.4.9 Kampfmittel**

Belange im Zusammenhang mit Kampfmitteln sprechen ebenfalls nicht gegen die Umsetzung des Vorhabens. Die erforderliche Kampfmittelfreiheit wurde durch die Vorhabenträgerin gutachterlich nachgewiesen und vom Landeskriminalamt bestätigt.

Wegen § 4 Absatz 1 KmVO ist die Eigentümerin beziehungsweise die Nutzungsberechtigte verpflichtet, vor dem Beginn von Tiefbauarbeiten sowie der Errichtung von baulichen Anlagen gemäß LBO auf Grundstücken in Gemarkungen, die mit Kampfmitteln belastet sein können, eine Auskunft über mögliche Kampfmittelbelastungen einzuholen. Die Gemarkung, auf der sich das Vorhaben befindet (Gemarkung 013016, Stadt Brunsbüttel, Kreis Dithmarschen) ist ausweislich der Anlage zur KmVO (Stand vom 08. April 2025) eine Gemarkung mit bekannten Bombenabwürfen.

Nach der fachgutachterlichen Untersuchung (Unterlage „M6.3.1 - Gefährdungsabschätzung Kampfmittel und Konzept Kampfmittelräumung“) befinden sich im Untersuchungsgebiet keine Verdachtspunkte.

Das Landeskriminalamt als zuständige Landesordnungsbehörde hat mit Schreiben am 08.11.2022 bestätigt, dass es aufgrund eigener Erkenntnisse und in Verbindung mit dem oben genannten Fachgutachten nicht davon ausgeht, dass Kampfmittel im unmittelbaren Baufeld verborgen sind. Weiterhin ist auf die Nebenbestimmung 4.7.a) hinzuweisen, die für den Fall des Auffindens von

Kampfmitteln die Unterbrechung der Bauarbeiten und die Information der zuständigen Behörden sicherstellt.

#### **11.4.10 Klimaschutz**

Im Rahmen der im vorzeitigen Beginn vorzunehmenden Prognose ist schließlich auch nicht davon auszugehen, dass der Planfeststellungsfähigkeit des Vorhabens etwaige Belange des Klimaschutzes entgegenstehen.

Gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben – und damit auch die Planfeststellungsbehörde - bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Die hieraus folgende Berücksichtigungspflicht führt nach derzeitiger Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass von dem beantragten Vorhaben keine negativen klimarelevanten Auswirkungen ausgehen. Denkbar erscheinen solche Auswirkungen ohnehin nur im Hinblick auf etwaige baubedingte Auswirkungen. Auch diese lassen jedoch aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens und zeitlichen Beschränkung der Bauarbeiten keine relevanten Folgen für den Klimaschutz erwarten.

#### **11.4.11 Küstenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Küsten- und Hochwasserschutzes vereinbar. Das Vorhaben steht insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen in §§ 63 und 70 LWG sowie mit den Vorgaben im Hinblick auf bauliche Anlagen an der Küste in §§ 80 und 82 LWG.

Zunächst ist vorhabenbedingt die Änderung sowohl des bereits bestehenden Landesschutzdeiches als auch des Flügeldeiches erforderlich. Die hierfür erforderliche küstenschutzrechtliche Genehmigung nach § 63 Absatz 2 LWG wird – unter Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen – erteilt. Gemäß § 63 Absatz 1 LWG sind das Errichten, Beseitigen, Verstärken oder wesentliche Umgestalten von Deichen, Sicherungsdämmen und Sperrwerken (Bauten des Küstenschutzes) in und an Küstengewässern, die dem Schutz gegen Sturmfluten oder in anderer Weise dem Küstenschutz dienen, Gegenstand der Planfeststellung. Die Vorhabenträgerin hat beantragt, die lokalen Deichböschungen zu ändern (siehe Unterlage “U 1 - Erläuterungsbericht”, Kapitel 4.12). Zum einen soll ein Teil des bestehenden Deckwerkes am Deichfuß aufgrund der nötigen Verlegung des Treibselräumwegs erneuert werden, zum

anderen soll aufgrund von Verschattung unterhalb der geplanten Zufahrts- und Rohrbrücke beidseitig der Brücke eine Böschungssicherung (Deckwerk mit Teilverguss) hergestellt werden (siehe Unterlage “U 2.3.3 - Detaillageplan Jetty Planung”). Die Deichlinien (Landesschutz- und Flügeldeich bleiben unverändert (siehe Unterlage “U 1 - Erläuterungsbericht”, Kapitel 4.12).

Gemäß § 63 Absatz 2 Satz 1 LWG kann das Umgestalten von Deichen jedoch auch ohne Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens oder Plangenehmigungsverfahrens zugelassen werden, sofern

1. es sich um eine Verstärkung oder Änderung innerhalb des bereits bestehenden Deiches einschließlich des Zubehörs handelt oder das Vorhaben von unwesentlicher Bedeutung ist und
2. nach dem Landes-UVP-Gesetz vom 13. Mai 2003 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein, Seite 246), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Dezember 2018 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein, Seite 773), keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Im vorliegenden Fall liegt eine Änderung innerhalb des bestehenden Deiches vor, für die nach dem Landes-UVP-Gesetz keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, weshalb die Voraussetzungen des § 63 Absatz 2 Satz 1 LWG vorliegen. Gemäß Anlage 1 Nummer 1.1 zu § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 UVGP SH ist für “Deiche, Sicherungsdämme und Sperrwerke (Bauten des Küstenschutzes), Siele, Schleusen und sonstige Küstenschutzanlagen sowie meerestechnische Arbeiten, die geeignet sind, Veränderungen der Küste mit sich zu bringen” eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen. Danach besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Küstenschutzbauten ausdrücklich nur dann, wenn diese geeignet sind, „Veränderungen der Küste mit sich zu bringen“. Darüber hinaus muss die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls auch ergeben haben, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen haben kann (vgl. hierzu auch Tilman Mohr, PdK SH L-11 LWG SH. Mai 2025, Ziffer 4 zur eingeschränkten UVP-Pflicht). Aufgrund der Kleinräumigkeit der hiesigen Teilmaßnahme am Deich ist das Vorhaben schon nicht geeignet, Veränderungen der Küste mit sich zu bringen, so dass bereits keine Pflicht zur Durchführung einer Vorprüfung besteht. Im Übrigen wird rein vorsorglich darauf hingewiesen, dass aufgrund von Erfahrungswerten mit Änderungen einer ähnlichen Größenordnung davon auszugehen wäre, dass eine etwaige Vorprüfung zu dem

Ergebnis führte, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen wäre. Die vorhabenbedingt erforderliche Änderung des Landesschutz- und Flügeldeichs bedarf daher lediglich einer küstenschutzrechtlichen Genehmigung auf der Grundlage von § 63 Absatz 2 LWG. Diese ist von der Konzentrationswirkung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses umfasst.

Gegen die Erteilung der küstenschutzrechtlichen Genehmigung nach § 63 Absatz 2 LWG bestehen seitens der Küstenschutzbehörde ausweislich deren Stellungnahmen mit Schreiben vom 26. Januar 2023, 12. April 2023, 06. August 2024 und 17. April 2025 bei Aufnahme der in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken, so dass die Genehmigung mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden kann.

Zudem kann – unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen – die erforderliche Ausnahme für die Benutzungen des Landesschutz- und Flügeldeichs gemäß § 70 Absatz 3 LWG erteilt werden, weil die Funktionsfähigkeit der Deiche nicht beeinträchtigt wird. Gemäß § 70 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 LWG ist es verboten „auf oder in dem Deich (...) Anlagen zu errichten oder wesentlich zu ändern“. Weitere Benutzungsverbote werden durch das Vorhaben ebenfalls verwirklicht (Befahren, Lagerung von Material...), stehen im vorliegenden Fall jedoch hinter der Errichtung von Anlagen in Art und Umfang zurück und werden im Weiteren daher nicht gesondert betrachtet. Die Errichtung der Deichquerung, insbesondere der Einbau der Pfahlgründung (siehe etwa Unterlagen U 2.3.3 und U 2.3.4-B2), erfüllt zweifelsfrei den Tatbestand der Errichtung von Anlagen auf, beziehungsweise im Deich. Gleiches gilt insbesondere für die Gründung des Brückenpfeilers für die Verlängerung der Rohrbrücke.

Ausnahmen von den Verboten des Absatzes 1 können gemäß § 70 Absatz 3 LWG zugelassen werden „wenn die Funktionsfähigkeit des Deiches nicht beeinträchtigt wird“. Diese Voraussetzung ist im vorliegenden Fall – auch nach Einschätzung der Küstenschutzbehörde - bei Beachtung der mit diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen erfüllt.

Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Deiches wäre bei Ausführung der Bauarbeiten und durch Herstellung der Querungsanlage (Brückenkonstruktion) grundsätzlich zu erwarten. Auch oberflächliche Eingriffe in die Deichböschungen können zu einer temporären Erhöhung der Erosionsanfälligkeit des Deichkörpers führen, da die stabilisierende Funktion der

Grasnarbe wegfällt (bauzeitbedingt). Durch die Brückenkonstruktion kommt es zudem zu einer dauerhaften Beschattung des Deichbereichs, sodass mit einer verminderten Bewuchsdichte gerechnet werden muss, die die Funktionsfähigkeit des Deiches beeinträchtigt (anlagenbedingt). Die Brückenkonstruktion steht einer zukünftigen Deichverstärkung zumindest dem Grunde nach im Wege (anlagenbedingt). Eine Ausnahme vom Benutzungsverbot nach § 70 Absatz 1 Nummer 4 LWG ist daher nur zulässig, wenn die vorgenannten Beeinträchtigungen hinreichend kompensiert werden. Dies ist auf der Grundlage der vorliegenden Planunterlagen und bei Berücksichtigung der oben genannten Nebenbestimmungen, der Fall.

Zu den bauzeitbedingten Beeinträchtigungen:

Die bauzeitbedingten Eingriffe in den Deichkörper stellen insbesondere beim Auftreten von Sturmflutereignissen eine Gefahr dar. Generell sind Arbeiten am Deich innerhalb des Zeitraums vom 30. September bis zum 15. April (Bauverbotszeitraum) nicht zulässig. In diesem Zeitraum muss die Wehrfähigkeit des Deiches sichergestellt sein. Die Vorhabenträgerin hat sich mit der Problematik zum Teil (temporär Damm) inhaltlich befasst (siehe Unterlage „U 1 - Erläuterungsbericht“, Kapitel 5.2 und Kapitel 5.4.2). So wurde der temporäre Damm im Rahmen des 1. vorzeitigen Maßnahmenbeginns bereits in Abstimmung mit den zuständigen Behörden innerhalb des oben genannten Bauverbotszeitraums hergestellt. Die Wehrfähigkeit wurde dabei durch die abschnittsweise Arbeitsweise sichergestellt. Unmittelbar nach Aushub des Oberbodens wurde das gegen fluviale Erosion lagestabile Dammmaterial eingebaut. Für den Rückbau des temporären Damms sowie für alle anderen Arbeiten in und an Deichkörpern wurden keine weiteren Abstimmungen getroffen. Hier gilt der genannte Verbotszeitraum.

Saisonale Sicherungsmaßnahmen während des Winterhalbjahrs sind nach Jahren mit sommerlicher Bautätigkeit vermutlich dennoch erforderlich.

Aufgrund der Bautätigkeiten ist zudem mit einer Erschwernis der lokalen Unterhaltungsarbeiten durch den zuständigen Baubetrieb 4 des LKN.SH zu rechnen. Die Ausführung der Bauarbeiten ist daher rechtzeitig mit dem Träger der Unterhaltungslast abzustimmen.

Durch Rammarbeiten kann es zu Veränderung des Bodengefüges kommen. Etwaige Setzungen sind im Zuge der Herstellung des Deckwerks auszugleichen.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird die Vorhabenträgerin ausweislich der Ausführungen in den Planunterlagen (Seite 41 folgende der Unterlage „U 1 - Erläuterungsbericht“) die Deichflächen wiederherstellen (einschließlich Rasenansaat) und die Einbauten im Deich erosionssicher ausbilden, weshalb die geplanten Einbauten keinen negativen Einfluss auf die Sicherheit des Deiches haben.

Zu den anlagenbedingten Beeinträchtigungen:

Die in den Planunterlagen dargestellte Brückenkonstruktion würde einer zukünftigen Deichverstärkung im Wege stehen. In den Unterlagen wurde seitens der Vorhabenträgerin weder mit einer frühzeitigen Verstärkung geplant noch sich generell mit dieser Thematik befasst. Allerdings haben zwischenzeitlich enge Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN) stattgefunden. Ziel dieser Abstimmungen war es, den Belangen des Hochwasserschutzes (auch in Hinblick auf mögliche Deichverstärkungen, die Standsicherheit, die Funktionsfähigkeit sowie die Unterhaltung) im erforderlichen Umfang Rechnung zu tragen. Die Vorgaben des LKN werden in der Planung als auch der Ausführung berücksichtigt.

Die verminderte Bewuchsdichte, die aufgrund der Beschattung zu erwarten ist, kann nur durch die flächige Veränderung der Böschung durch eine dauerhafte Befestigung kompensiert werden. Die Vorhabenträgerin plant deshalb beidseitig der Brücke eine Böschungssicherung (Deckwerk mit Teilverguss) herzustellen (siehe oben, U 2.3.3).

Die Planfeststellungsbehörde ist nach alledem zu der Einschätzung gelangt, dass bei Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen die nach § 70 Absatz 3 LWG erforderliche Ausnahme erteilt werden kann.

Bei dem hiesigen Vorhaben handelt es sich zudem um eine bauliche Anlage an der Küste, für die aber keine Genehmigungspflicht nach § 80 Absatz 1 LWG besteht, weil etwaige nachteilige Wirkungen auszuschließen sind. Es bedarf darüber hinaus auch keiner Ausnahme von dem Verbot, eine bauliche Anlage an der Küste zu errichten (§ 82 Absatz 1 Nummer 1 LWG), weil diese Vorschrift vorliegend keine Anwendung findet (§ 82 Absatz 2 Nummer 2 LWG).

§ 80 Absatz 1 LWG beinhaltet die Rechtsgrundlage für die Genehmigungspflicht von Anlagen an der Küste: „Die Errichtung, Beseitigung oder wesentliche

Änderung von Anlagen an der Küste oder im Küstengewässer bedürfen der Genehmigung der unteren Küstenschutzbehörde, soweit nachteilige Wirkungen (...) nicht auszuschließen sind.“ Der Deich befindet sich aufgrund der bereits weiter oben bemühten Analogieregelung gemäß § 58 Absatz 1 Satz 3 LWG an einem Küstengewässer. Auch die Errichtung der elbseitigen Anlagenteile, die sich außerhalb des Deiches befinden, unterliegt damit einer grundsätzlichen küstenschutzrechtlichen Genehmigungspflicht.

Auf der Grundlage der vorliegenden Planunterlagen, insbesondere Unterlage „U 1 - Erläuterungsbericht“ (siehe ebenda Kapitel 6), ist jedoch davon auszugehen, dass nachteilige Wirkungen im Sinne der Rechtsnorm, also eine Beeinträchtigung der hydromorphologischen Bedingungen, auszuschließen ist. Eine Genehmigungspflicht nach § 80 Absatz 1 LWG besteht somit nicht.

Gemäß § 82 Absatz 1 LWG dürfen bauliche Anlagen in einer Entfernung bis zu 50 Meter landwärts vom Fußpunkt der Innenböschung von Landesschutzdeichen und bis zu 25 Meter vom Fußpunkt der Innenböschung von Regionaldeichen (Nummer 1) sowie in den Hochwasserrisikogebieten an der Küste (§ 59 Absatz 1 Satz 2) (Nummer 4) nicht errichtet oder wesentlich geändert werden. Gemäß § 82 Absatz 2 Nummer 2 LWG gilt das Bauverbot jedoch nicht „für bauliche Anlagen, die aufgrund eines Planfeststellungsverfahrens, (...) errichtet oder wesentlich geändert werden“.

Da bauliche Anlagen aufgrund des hiesigen Planfeststellungsverfahrens zugelassen werden, findet das Bauverbot des § 82 Absatz 1 LWG keine Anwendung. Bereits aufgrund des Wortlauts der Regelung ergibt sich, dass die Tatsache der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens dem Anspruch der Regelung genügt; die vorgenannten Bauverbotsregelungen mithin keine Anwendung finden. Dies bestätigt auch eine teleologische Auslegung. Denn der Gesetzgeber ist offenkundig davon ausgegangen, dass im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nur solche Vorhaben zugelassen werden, für die eine hinreichende Rechtfertigung besteht und die auch im Übrigen allen Ansprüchen an Recht und Gesetz genügen. Auch nach Einschätzung des LKN als der zuständigen Küstenschutzbehörde finden die vorgenannten Bauverbotsregelungen deshalb keine Anwendung.

#### **11.4.12 Landschaftsplanung**

##### **Sonstiger Gebietsschutz**

Das Vorhaben ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 23 fortfolgende BNatSchG vereinbar.

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine nationalen Schutzgebiete wie Naturschutzgebiete (NSG), Landschaftsschutzgebiete (LSG), Naturdenkmale, Nationalparke oder Biosphärenreservate. Im Umfeld des Vorhabens befinden sich folgende Schutzgebiete:

- Naturschutzgebiet „Niedersächsischer Mündungstrichter der Elbe“ (Niedersachsen) in 770 m Entfernung zum Vorhabengebiet,
- Naturschutzgebiet „Elbe und Inseln“ (Niedersachsen) in 1.800 m Entfernung zum Vorhabengebiet,
- Naturschutzgebiet „Wildvogelreservat Nordkehdingen“ (Niedersachsen) in 4.800 m Entfernung zum Vorhabengebiet und
- Landschaftsschutzgebiet „Kehdinger Marsch“ (Niedersachsen) in 2.800 m Entfernung zum Vorhabengebiet

Die nationalen Schutzgebiete werden vollständig von den internationalen Schutzgebieten (Natura 2000) überlagert. Die genannten NSGs und das Landschaftsschutzgebietes dienen insbesondere dem nationalen Schutz des FFH-Gebietes 2018-331 „Untere Elbe“ und des Vogelschutzgebietes 2121-401 „Untere Elbe“, indem (teilweise) die Schutzziele der Natura 2000-Gebiete dort übernommen wurden. Für die in den Schutzgebietsverordnungen dargestellten Schutzziele, die Erhaltungsziele der entsprechenden Natura 2000-Gebiete sind, ist eine inhaltliche Prüfung in der Unterlage „M2 - FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty“ erfolgt. Dort wird nachvollziehbar festgestellt, dass diese Schutzziele durch das Vorhaben nicht erheblich durch das Vorhaben beeinträchtigt werden (siehe dazu Unterlage „M2 - FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty“ und Kapitel 11.4.13).

Es wurde abgeprüft, ob die nationalen Schutzgebietsverordnungen weiterhin Schutzziele enthalten, die über die Schutzziele der Natura 2000 Gebiete hinausgehen und ob diese vom Vorhaben beeinträchtigt werden können.

Für das Landschaftsschutzgebiet „Kehdinger Marsch“ (LSG STD 26), das Teilbereiche des Vogelschutzgebietes 2121-401 und des FFH-Gebietes 2018-331 „Untere Elbe“ (Niedersachsen) abdeckt und ausweislich des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und

Naturschutz dem Schutz dieser Gebiete dient, gelten zusätzlich noch folgende allgemeine Schutzziele:

- Die Erhaltung und Entwicklung der großflächigen Offenlandschaft,
- Die Erhaltung und Entwicklung von Feuchtgrünlandbereichen,
- Den Schutz und die Förderung der im Gebiet wildlebenden Tierarten und Pflanzen sowie ihrer Lebensgemeinschaften,
- Die Erhaltung und Entwicklung der Eigenart und hervorragenden Schönheit des Gebietes und
- Die Erhaltung und Entwicklung der Bedeutung des Gebietes für die naturnahe Erholung.

Keines dieser weiteren Schutzziele wird durch das Vorhaben wesentlich beeinträchtigt. Da es zu keinem Flächenverlust außerhalb des Vorhabengebietes kommt, werden die Offenlandschaften und Feuchtgrünlandbereiche einschließlich deren spezifischen Habitats der Tier- und Pflanzenarten nicht beeinträchtigt. Betriebsbedingte Wirkfaktoren wie Lärmimmissionen durch den Anleger selbst sind im hier gegenständlichen wasserrechtlichen Verfahren nicht relevant, da der Betrieb des Anlegers nicht Gegenstand des Verfahrens ist. Ausweislich der Natura 2000 Prüfung zum Vogelschutzgebiet 2121-401 "Unterelbe" werden potenzielle Brut- und Rastvögel lärmempfindlicher Arten durch baubedingte Lärmimmissionen nicht erheblich beeinträchtigt, da in dem entsprechenden Uferabschnitt im Worst-Case-Fall die zu erwartenden Immissionspegel im unkritischen Bereich liegen (siehe M 2.1 der Planfeststellungsunterlagen, Kapitel 11.4.13). Das Landschaftsbild des Landschaftsschutzgebietes wird nicht berührt, die Erholungsnutzung wird maximal vorübergehend während Rammarbeiten punktuell durch Lärm eingeschränkt.

Ausweislich der Angaben des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz dient das Naturschutzgebiet „Wildvogelreservat Nordkehdingen“ (LUE 117) dem Schutz des Vogelschutzgebietes DE 2121-401 "Unterelbe" (Niedersachsen). Es wurde folgender Schutzzweck festgesetzt, welcher teilweise, aber nicht vollständig den Erhaltungszielen der im Rahmen des antragsgegenständlichen Vorhabens untersuchten Vogelschutzgebietes "Unterelbe" entspricht:

- Schutzzweck ist die Erhaltung des Gebietes als Bestandteil des Feuchtgebietes internationaler Bedeutung Nummer 4 "Niederelbe

zwischen Barnkrug und Otterndorf", insbesondere als großräumiges, möglichst störungsfreies Rast- und Nahrungsgebiet für Wat- und Wasservögel wie Enten, Säger, Gänse und Schwäne sowie als Brutgebiet für Grünlandvögel, vor allem für Austernfischer, Kiebitz, Bekassine, Uferschnepfe, Rotschenkel und Kampfläufer. Die Voraussetzungen dafür, hohe biologische Produktivität der Gräben und Priele, das typische Land-/Wasserflächen-Mosaik, ausreichend hohe Wasserstände vor allem im Winter und Frühjahr, die Beetstruktur der Grünländereien, die Offenheit des Gebietes (Freiheit von höher aufwachsender Vegetation, bauliche Anlagen et cetera) sowie die Weide- beziehungsweise Mähweidewirtschaft im Sinne des § 5 dieser Verordnung sollen erhalten beziehungsweise wiederhergestellt werden.

Es werden keine Flächen durch das Vorhaben in Anspruch genommen, sodass keine Rast-, Nahrungs- und Brutgebiete der genannten Vögel verloren gehen. Da das Naturschutzgebiet von dem EU-Vogelschutzgebiet „Untere Elbe“ (DE 2121-401) überlagert wird und diese Vogelarten in der FFH-Prüfung auch in Bezug auf Störungen durch baubedingte Lärmimmissionen seitens des Bauvorhabens abgeprüft wurden, bestehen auch diesbezüglich keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen (siehe M.2.1 der Planfeststellungsunterlagen und Kapitel 11.4.13).

Unter Würdigung der Darstellungen zu den nationalen und internationalen Schutzgebieten in den Antragsunterlagen (Unterlage "U 6.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan", Unterlage "M 2.1 - FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty") und der Prüfungen zum Schutz Natura 2000 (Kapitel 11.4.13) ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde das Vorhaben mit den Schutzziele der genannten nationalen Schutzgebiete in der Umgebung des Vorhabens vereinbar.

### **11.4.13 Natura 2000**

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar. Die Realisierung des Vorhabens ist somit im Sinne des § 34 BNatSchG zulässig.

§ 34 Absatz 1 Satz 1 BNatSchG in Verbindung mit § 25 LNatSchG sieht vor, dass Projekte, zu denen sowohl der wasserrechtliche Ausbau in der Elbe als auch das Einbringen von Baggergut auf die Klappstelle Tonne E3 zählen, vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen

eines Natura-2000-Gebietes zu überprüfen sind, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, ein Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.

Folgende Natura-2000-Schutzgebiete befinden sich in der Umgebung des Vorhabens: FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392), FFH-Gebiet „Untere Elbe“ (DE 2018-331), VSG „Untere Elbe“ (DE 2121-401), VSG „Vorland St. Margarethen“ (DE 2121-402), VSG „Untere Elbe bis Wedel“ (DE 2323-402) im Bereich des Elbehafen Brunsbüttel „Jetty Westbecken – FSRU-Liegeplatz“; FFH-Gebiet „Helgoland mit Helgoländer Felssockel“ (DE 1813-391) und VSG „Seevogelschutzgebiet Helgoland“ (DE 1813-491) im Bereich der Verbringestelle des Baggerguts bei Tonne E3.

Für die einzelnen Gebiete sind die Vorhabenwirkungen beziehungsweise Wirkungspfade, Umweltauswirkungen und Konflikte, sowie deren Folgenbewältigung in der Unterlage „M2 - FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty“ dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens sind vor allem baubedingt. Die anlagebedingten Wirkfaktoren direkter Flächenentzug und direkte Veränderung von Vegetations-/Biotopstrukturen sind auf die Bauflächen beschränkt und im Kontext des Gebietsschutzes nicht relevant, da die jeweiligen Anlagen nicht in einem Natura 2000-Gebiet errichtet werden (die Mindestentfernung zum nächstgelegenen Gebiet Gemeinschaftlicher Bedeutung [GGB] beträgt circa 400 m). Betriebsbedingte Wirkfaktoren durch den Anleger selbst sind im hier gegenständlichen wasserrechtlichen Verfahren ebenfalls nicht relevant, da der Betrieb des Anlegers nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage „M2 - FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty“) ist auf Grundlage der vorhabenbedingten Wirkfaktoren die mögliche Betroffenheit der Natura-2000-Gebiete umfassend betrachtet worden.

Relevant sind demnach folgende Wirkungen:

- a) die baubedingten Schallemissionen sowie Erschütterungen und Vibrationen,
- b) der Eintrag von Sedimenten und Schwebstoffen,
- c) hydromorphologische Veränderungen durch das Vorhandensein des Anlegers im Wasserkörper und

- d) mögliche Beunruhigungen durch visuelle Effekte (optische Reizauslöser und Licht)

Als Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung konnten für alle betrachtungsrelevanten Natura-2000-Gebiete im Einflussbereich des Vorhabens „Jetty Westbecken – FSRU-Liegeplatz“ (siehe nachfolgende Auflistung) erhebliche Beeinträchtigungen in ihren für die Schutz- und Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen einzeln oder im Zusammenwirken mit weiteren Projekten ausgeschlossen werden. Für die FFH-Gebiete „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) sowie „Untereibe“ (DE 2018-331) ist die Unerheblichkeit der Beeinträchtigungen an Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zur Sicherstellung der physischen Durchgängigkeit für die FFH-relevante Fischfauna und die Meeressäuger im Zeitraum von lärmintensiven Bautätigkeiten (insbesondere Rammungen) gebunden (siehe hierzu auch Nebenbestimmungen in Kapitel 4):

- a) FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392),
- b) FFH-Gebiet „Untereibe“ (DE 2018-331),
- c) VSG „Untereibe“ (DE 2121-402),
- d) VSG „Vorland St. Margarethen“ (DE 2121-401) und
- e) VSG „Untereibe bis Wedel“ (DE 2323-402)

Diesem Ergebnis schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

### **GGB „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392)**

Das GGB „Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) erstreckt sich von der schleswig-holsteinischen Elbmündung bis zur Untereibe bei Wedel. Die Entfernung des Vorhabens zum Schutzgebiet beträgt mindestens 400 m. Das Vorhaben liegt damit außerhalb des FFH-Gebietes, deshalb ist eine unmittelbare Betroffenheit auszuschließen. Aufgrund der Ausdehnung und der Vielfalt der Ästuarprägungen wurden differenzierte Erhaltungsziele für sechs Teilgebiete definiert. Für das hier gegenständliche Vorhaben ist das Teilgebiet 6 relevant. Das Teilgebiet umfasst das nicht eingedeichte Vorland St. Margarethen und Büttel sowie den Flusslauf der Elbe zwischen Scheelenhaken und Brunsbüttel. Vor den künstlich befestigten, technisch überprägten Elbufern in Brunsbüttel verläuft die Nordgrenze des

Gebietes circa 500 m vom Ufer entfernt. Die kürzeste Entfernung vom Vorhabengebiet zum Teilgebiet 6 beträgt 400 m.

Folgende übergreifenden Erhaltungsziele sind für das FFH-Gebiet festgelegt:

- a) Erhaltung des Gebietes mit seinen dort vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten zur langfristigen Gewährleistung der biologischen Vielfalt und der Kohärenz des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“. Für die Lebensraumtypen Code 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren), 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen), 91E0 (Erlen-Eschen- und Weichholzauwälder) und 91F0 (Hartholzauenwälder) sowie die Arten 1103 (Finte) und 1601\* (Schierlings-Wasserfenchel) soll ein günstiger Erhaltungszustand im Einklang mit den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sowie den regionalen und örtlichen Besonderheiten wiederhergestellt werden,
- b) Erhaltung des Elbästuars mit seinen Salz-, Brack- und Süßwasserzonen und angrenzender Flächen als möglichst naturnahes Großökosystem mit allen Strukturen und Funktionen und
- c) Erhaltung der ungestörten Zonation von Flusswatten bis Hartholzauenwälder unter unbeeinträchtigtem Tideeinfluss, tide- und fließdynamikgeprägten Prielen und Nebelben vor und hinter Deichen, sowie Grünlandflächen im ungehinderten Hochwasser-Einfluss.

Folgende Erhaltungsziele sind für das „Teilgebiet 6: Elbe bei Brunsbüttel/St. Margarethen“ festgelegt worden:

- a) Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung des Tideeinflusses mit der charakteristischen Brack- und Süßwasserzonierung der Lebensgemeinschaften,
- b) Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung der noch vorhandenen Überflutungsdynamik,
- c) Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung der weitgehend natürlichen Bodenstruktur und Morphodynamik,
- d) Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung der weitgehend natürlichen Sedimentations- und Strömungsverhältnisse sowie der weitgehend natürlichen Dynamik im Fluss und der Uferbereiche vor St. Margarethen,
- e) Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung der Funktion als barrierefreie Wanderstrecke für an Wasser gebundene Organismen

insbesondere zahlreicher Fischarten und Neunaugen zu Laichgebieten an den Oberläufen,

- f) LRT 1130 Ästuarien: Erhaltung des die Watten, Grünlandbereiche, Priele und Röhrichte prägenden Tideeinflusses,
- g) LRT 1130 Ästuarien: Erhaltung der ökologischen Wechselbeziehungen mit dem terrestrischen und aquatischen Umfeld und
- h) 1095 Meerneunauge (*Petromyzon marinus*), 1099 Flussneunauge (*Lampetra fluviatilis*), 1103 Finte (*Alosa fallax*), 1106 Lachs (*Salmo salar*): Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung (1103) der Durchgängigkeit des Fließgewässers.

Beurteilung der Wirksamkeit auf das Gebiet einwirkender Faktoren durch das Vorhaben:

Die für das FFH-Gebiet geltenden Erhaltungsziele der Durchgängigkeit sowie der Gewährleistung funktionaler Kohärenz innerhalb des Netzes Natura 2000 sind potenziell betroffen. Erhebliche Beeinträchtigungen der für das Gebiet wertgebenden Fische und Rundmäuler (Lachs, Finte sowie Meer- und Flussneunauge) sind nicht von vornherein auszuschließen. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sind daher erforderlich. Dies gilt insbesondere für die mit dem Vorhaben verbundenen Emissionen von Unterwasserschall.

Grundsätzlich hat Unterwasserschall das Potenzial wertgebende Fische und Neunaugen und den Schweinswal zu schädigen und als Barriere zu wirken. Unterwasserschall ist für dieses Vorhaben in zwei Wirkklassen zu unterscheiden: Zum einen kommt es durch bauinduzierte Schiffsverkehre sowie Schneid- und Schweißarbeiten zu Unterwasserschallwirkungen. Zum anderen führt das Einbringen von Bauwerksstrukturen (Gründungspfähle, Stahlrohre, Dalben) in das Flussbett zu impulshaftem Rammschall.

In Bezug auf den durch das Vorhaben entstehenden Unterwasserschall hat die Vorhabenträgerin in der Unterlage „M2 – FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Jetty“ herausgearbeitet, dass zwar temporär negative Auswirkungen auf wertgebende Fische und Neunaugen möglich sind, diese aber nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele führen. Im Hinblick auf das Erhaltungsziel „Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung der Durchgängigkeit des Fließgewässers für Meerneunauge, Flussneunauge, Finte und Lachs“ sind allerdings schallmindernde Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie weitere Bauzeitenregelungen erforderlich (siehe

Kapitel 4), da insbesondere von den lärmintensiven Impulsrammungen schädigende Auswirkungen auf die FFH-Fisch- und Rundmaularten ausgehen können. Zum Schutz der wertgebenden Arten sind hier das ramp-up-Verfahren für einen Zeitraum von circa 10 Minuten vorgesehen, das bei jeder längeren Unterbrechung der Rammungen wiederholt werden muss, der Einsatz von Pingern als aktive Vergrämungsmaßnahme (vornehmlich für die Schweinswale) sowie der vorzugswürdige Einsatz des Vibrationsverfahrens, sofern technisch möglich (siehe hierzu auch Maßnahme V/M T3).

Der Bereich, in dem bauzeitliche Wirkungen durch Unterwasserschall auftreten, besitzt keine exklusive Funktion als Aufwuchsgebiet für die FFH-relevante Fischfauna. Für alle Arten stehen räumliche Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Weiterhin kommt es nicht zu einer dauerhaften Barrierewirkung. Dies wird durch folgende Maßnahmen gewährleistet: Die Rammzeiträume zum Einbau der Gründungspfähle der Zufahrtsrinne im Zeitraum 1. April bis 30. Juni sind auf 3 Stunden pro Tag beschränkt. Der Einbau der Gründungspfähle der Plattformen und der Vertäudalben darf nicht vor dem 2. Mai beginnen und ist im Zeitraum zwischen dem 2. Mai und dem 30. Juni auf 3,5 Stunden pro Tag (Gründungspfähle der Plattformen) beziehungsweise 4,5 Stunden pro Tag (Vertäudalben) beschränkt. Der Einbau der Liegedalben darf nicht vor dem 1. Juli beginnen. Darüber hinaus sind die Rammungen ausschließlich im Tageszeitraum (07:00 bis 20:00 Uhr) zulässig sowie an den Wochenenden (von Freitag 20:00 Uhr bis Montag 07:00 Uhr) und an gesetzlichen Feiertagen gänzlich unzulässig. Auswirkungen auf den günstigen Erhaltungszustand von wertgebenden Arten beziehungsweise auf die Möglichkeit der Wiederherstellung ihres günstigen Erhaltungszustands sind damit nicht gegeben. Aufgrund der insgesamt geringen Wirkreichweite, Wirkintensität und Dauer sowie der zu möglichen und zu ergreifenden Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen bestehen keine dauerhaften, negativen Auswirkungen auf die Populationen der vorkommenden Arten.

Durch Bautätigkeiten können Trübungsfahnen durch Sedimentaufwirbelungen im Nahbereich der Baustelle entstehen. Die Auswirkungen sind auf die Dauer der Bautätigkeiten beschränkt. Für diesen Zeitraum ist zu erwarten, dass der Bereich ohnehin von Fischen, insbesondere der Finte, infolge von Scheuchwirkung gemieden wird. In einer Entfernung ab 400 m zur Baustelle sind aufgrund des Verdünnungseffekts Beeinträchtigungen durch erhöhte Schwebstoffkonzentrationen insgesamt auszuschließen. Gleichzeitig sind

Fische, die in Wasserkörpern mit natürlicherweise hoher Trübung wie im Elbästuar vorkommen, an zeitweise erhöhte Schwebstoffkonzentrationen im Wasser angepasst. Die Veränderungen des Schwebstoffgehalts sind zu gering, um für die adulten Fische, Eier oder Larven relevant zu sein.

Da der Standort des Vorhabens außerhalb des Verbreitungsschwerpunktes der Art Schierlingswasserfenchel liegt und aufgrund der naturfernen Uferbefestigung keinen potenziellen Wuchsstandort bietet, können negative Auswirkungen sicher ausgeschlossen werden.

Eine Beeinträchtigung des Anhang I-Lebensraumtyps, kurz LRT, 1130 „Ästuarien“ innerhalb der FFH-Gebietsgrenzen wird ausgeschlossen. Das Vorhaben hat weder ausreichend Wirkreichweite noch -intensität. Damit ist es nicht geeignet, erheblich auf die Struktur der Biotope zu wirken, welche die für den Lebensraumtyp charakteristischen abiotischen Standortverhältnisse aufweisen.

Die zu erwartenden projektbedingten Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) führen auch unter Einbeziehung der im Rahmen der Summationsbetrachtung zu betrachtenden Projekte nicht zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des betrachteten FFH-Gebiets. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie dahingehende Nebenbestimmungen sind erforderlich und werden angeordnet (siehe Kapitel 4), um erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Arten auszuschließen.

### **GGB „Untereibe“ (DE 2018-331)**

Das GGB „Untereibe“ (DE 2018-331) schließt südlich unmittelbar an das GGB „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) an. Das GGB liegt in Niedersachsen zwischen Cuxhaven und dem Mühlenberger Loch. Die Mindestentfernung zwischen Vorhaben und FFH-Gebiet beträgt circa 900 m.

Folgende maßgebliche Gebietsbestandteile sind betrachtungsrelevant:

- a) LRT 1130 Ästuarien,
- b) LRT 1140 Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt und

- c) Arten: Finte, Rapfen, Flussneunauge, Meerneunauge, Lachs, Schnäpel, Fischotter, Schweinswal, Seehund, Schierlings-Wasserfenchel.

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumtypen sowie die maßgeblichen Arten sind vom GGB „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) auf das FFH-Gebiet „Untereibe“ (DE 2018-331) übertragbar. Für die weiteren in den Erhaltungszielen genannten Arten Rapfen, Schnäpel, Fischotter, Schweinswal und Seehund können negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand ebenfalls ausgeschlossen werden. Hinsichtlich der Meeressäuger Schweinswal und Seehund ist die Tideelbe im Bereich Brunsbüttel lediglich Streif- und Nahrungshabitat von Einzeltieren beziehungsweise Kleingruppen ohne populationsrelevante Funktion als Wurf- oder Aufzugsgebiet. Insgesamt sind erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Arten und Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Untereibe (2018-331) unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen im Hinblick auf Schallminderungsmaßnahmen sicher auszuschließen. Auf die Ausführungen zum GGB „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (DE 2323-392) wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

### **EU-Vogelschutzgebiet (VSG) „Untereibe“ (DE 2121-401)**

Das EU-Vogelschutzgebiet (VSG) „Untereibe“ (DE 2121-401) ist für eine Vielzahl von Brut- und Gastvögeln ein bedeutender (Teil-)Lebensraum. Das Vorhaben liegt außerhalb der Grenzen des EU-Vogelschutzgebietes „Untereibe“ (DE 2121-401), der Abstand zwischen Vorhaben und der Nordgrenze des Schutzgebietes beträgt mindestens 1,5 km. Die zum Schutzgebiet gehörenden Wattflächen weisen eine Entfernung von mindestens 1,7 km auf, die Vorlandflächen oberhalb der mittleren Tidehochwasserlinie befinden sich in einer Entfernung von > 2 km. Für das Vorhaben wurden verschiedene Schallprognosen erstellt, die auch als Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen auf Vögel verwendet werden können (siehe Unterlagen M5.1 bis M5.4). Baubedingte Schallimmissionen können in das EU-Vogelschutzgebiet hineinreichen, sodass sie von den Vögeln dort wahrgenommen werden können. Dies gilt insbesondere für die lärmintensiven Rammarbeiten. Gemäß Schallimmissionsplan für den Beurteilungszeitraum Tag (07:00 bis 20:00 Uhr) erreichen Immissionswerte von > 50 dB(A) während der Rammphasen das Schutzgebiet nicht. Immissionswerte > 45 dB(A) werden in circa 2,1 km erreicht und betreffen somit das Schutzgebiet. In den elbnahen Vorlandbereichen mit potenziellen Brutvorkommen

empfindlicher Arten und in den vorgelagerten Wattflächen (Nahrungs- und Rasthabitats), liegen die prognostizierten Immissionspegel während der Rammungen zwischen 45 und 50 dB(A). Je nach Beginn und Zeitraum der Rammungen sind gewisse Meidungen von Brut-, Nahrungs- und Rasthabitats während der Rammphase nicht gänzlich auszuschließen. Insgesamt sind die voraussichtlichen Beeinträchtigungen aber nicht geeignet, die Schutz- und Erhaltungsziele der maßgeblichen Arten des EU-Vogelschutzgebiets erheblich zu beeinträchtigen. Für auf den Wattflächen gestörte Brut- und Gastvögel besteht ausreichend großer, nicht vom Vorhaben beeinflusster Ausweichraum innerhalb des Schutzgebietes.

**VSG „Vorland St. Margarethen“ (DE 2121-401) und „Untereibe bis Wedel“ (DE 2323-402)**

Die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die gebietsspezifischen Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebiets „Untereibe“ (DE 2121-401) sind auf die VSG „Vorland St. Margarethen“ (DE 2121-401) und „Untereibe bis Wedel“ (DE 2323-402) übertragbar. Die Entfernung zwischen dem Vorhaben und dem VSG „Vorland St. Margarethen“ beträgt > 3 km, die Entfernung zwischen dem Vorhaben und dem VSG „Untereibe bis Wedel“ > 5,6 km. Die im Worst-Case-Fall zu erwartenden Immissionspegel liegen aufgrund der Entfernung der Gebiete im unkritischen Bereich. Erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Arten in Bezug auf ihre Schutz- und Erhaltungsziele sind daher in den genannten EU-Vogelschutzgebieten sicher auszuschließen.

**GGB „Steingrund“ (DE 1714-391) und „Helgoland mit Helgoländer Felssockel“ (DE 1813-391) sowie VSG „Seevogelschutzgebiet Helgoland“ (DE 1813-491)**

Der Antrag umfasst auch die Baggergutverbringung über einen genehmigten Verwertungs-/Entsorgungsweg. Die Verbringestelle Tonne E3 befindet sich circa 80 km westlich des Bauvorhabens im Küstenmeer von Schleswig-Holstein, südlich von Helgoland. Durch die Baggergutverbringung ergeben sich mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung [GGB] („FFH-Gebiete“) beziehungsweise EU-Vogelschutzgebiete. Die nächstgelegenen FFH-Gebiete, die durch die Baggerguteinbringung betroffen sein können, sind die Schutzgebiete „Steingrund“ (DE 1714-391) und „Helgoland mit Helgoländer Felssockel“ (DE 1813-391). Die beiden FFH-Gebiete liegen über

110 km entfernt. Mögliche Beeinträchtigungen dieser Gebiete sind schon aufgrund ihrer Entfernung sicher ausgeschlossen.

Das mehr als 8,9 km entfernt liegende EU-Vogelschutzgebiet „Seevogelschutzgebiet Helgoland“ (DE 1813-491) ist ein 161,33 Hektar großes Meeresgebiet, welches westlich des Schleswig-Holsteinischen Wattenmeeres liegt und an den Nationalpark (SPA 0916-491) angrenzt. Es reicht seewärts so weit wie die Landeszuständigkeit (12-sm-Grenze). Das Schutzgebiet zeichnet sich durch eine überwiegende Tiefe bis 20 m und besonderen Nahrungsreichtum aus. Von einer akuten Gefährdung von Seevögeln und insbesondere der Anhang I-Vogelarten durch die Baggergutverbringung ist auch hier aufgrund der Entfernung zwischen Verbringstelle und Schutzgebiet nicht auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt in ihrer Einschätzung zu dem Ergebnis, dass nicht mit nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete, deren maßgebliche Bestandteile und deren Erhaltungsziele zu rechnen ist.

#### **11.4.14 Öffentliche und Arbeitssicherheit**

Unter Beachtung der Nebenbestimmungen aus Kapitel 4 dieses Beschlusses genügt das Vorhaben den Belangen der öffentlichen Sicherheit. Hierunter fallen insbesondere Vorschriften zum Brandschutz und der Hafensicherheit.

##### Brandschutz

Den Anforderungen des baulichen Brandschutzes wird unter Beachtung der Auflage dieses Beschlusses in Kapitel 4.1.1 Sorge getragen. Die Anforderungen der LBO SH, wie beispielsweise die das Brandverhalten der verwendeten Baustoffe betreffend (§ 26 LBO SH) können erfüllt werden.

Die Landesbauordnung SH (LBO SH) ist gemäß § 1 Absatz 1 anwendbar. Der Ausschluss für Anlagen des öffentlichen Verkehrs nach § 1 Absatz 2 gilt nicht, da es sich bei dem Elbehafen um einen privat betriebenen Hafen handelt.

Anlagen sind gemäß § 14 LBO in Verbindung mit §§ 26 bis 32 LBO „so zu planen [...], dass der Entstehung eines Brandes und der Ausbreitung von Feuer und Rauch (Brandausbreitung) vorgebeugt wird und bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind.“

Zwar wird die gesamte Tragkonstruktion der Jetty, sowie der Großteil der sonstigen Bauteile aus nicht brennbaren Materialien hergestellt, jedoch ist das

vorgelegte Brandschutzkonzept noch unzureichend. Die auf Nachfrage nachgereichten Angaben zu den Zufahrtswegen sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für Feuerwehr und Rettungsdienste zeigen auf, dass die Gewährleistung der Anforderungen an den Brandschutz sowie die öffentliche Sicherheit im weiteren Sinne im Einsatzfall voraussetzungsreich sind und zum Beispiel nur durch manuelle Koordinierung gewährleistet würden. Dies betrifft insbesondere die bauliche Enge der Zufahrt auf der Jetty zu den Plattformen, die einen Begegnungsverkehr zwischen Fahrzeugen unmöglich macht und zwischen Fahrzeugen und Flüchtenden jedenfalls nicht ungefährlich erscheinen lässt. Die manuelle Koordinierung erfolgt ausweislich der Antragsunterlagen im Falle eines Brand- oder sonstigen gefährlichen Ereignisses auf der Jetty (Ereignisfall) durch einen "mit Funk ausgerüsteter Posten" (Unterlage "U1 - Erläuterungsbericht", Seite 68). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorkehrung ohne Weiteres nicht ausreichend, denn es bleibt offen welche Anforderungen an die organisatorische Verfügbarkeit des Postens, die erforderlichen Qualifikationen und Befugnisse sowie die technischen Einsatzführungsmittel und Kommunikationsschnittstellen gestellt werden. Diese Position ist überdies auch seitens der öffentlichen Feuerwehr sowie der Brandschutzdienststelle geäußert worden.

Daneben ist dies für in Betracht kommende Einsatzfälle mit dem Brandschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein nicht vereinbar. So hat in Fällen von Einsätzen auf der Elbe, "die zugleich komplexe Schadenslagen im Sinne der §§ 2 und 9 der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos zwischen dem Bund und den Küstenländern vom 12. Dezember 2002 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein Seite 246) sind," die Einsatzleitung und damit die koordinierende Funktion die durch das Havariekommando eingesetzte öffentliche Feuerwehr inne (vergleiche § 19 Absatz 4 BrSchG SH). Die Vorhabenträgerin muss das Brandschutzkonzept deshalb überarbeiten und der Planfeststellungsbehörde zur Genehmigung vor Betriebsbeginn vorlegen (siehe Auflage 4.1.1).

#### Flucht- und Rettungswege / Arbeitsschutz

Die planmäßig vorgesehenen Flucht- und Rettungswege genügen ohne Weiteres auch nicht den diesbezüglichen Anforderungen an Arbeitsstätten. Einschlägig für den Arbeitsschutz ist neben dem ArbSchG vor allem die ArbStättV. Bei der Jetty handelt es sich um eine Arbeitsstätte, auch wenn sich keine dauerhaften Arbeitsplätze auf der Jetty befinden. Es genügt der Definition, wenn auf der Jetty

“gelegentlich gearbeitet” wird (Kollmer/Klindt/Schucht/N. Kollmer/Wiebauer ArbStättV § 2 Randnummer 1-5). Dies ist zum Beispiel durch die Funktion der Jetty als Zuwegung zu den anliegenden Schiffen oder notwendige gelegentliche Reparaturen oder Kontrollen an der Verladetechnik, Rettungsmitteln, et cetera gegeben. Die detaillierte Ausgestaltung der grundlegenden Regelungen zu Flucht- und Rettungswegen aus der ArbStättV trifft die ASR 2.3 als anerkannte technische Regel. Auch wenn die Jetty in erster Linie für Arbeiten, die sich unter der Überschrift Instandhaltung zusammenfassen lassen können, betreten werden wird und sie dadurch gemäß Nummer 2 Absatz 2 Nummer 1 ASR 2.3 scheinbar zunächst nicht in den Anwendungsbereich der ASR 2.3 fällt, tut sie es dennoch, da sie insbesondere durch ihre Funktion als Zufahrts-/Zugangsbrücke zu den anliegenden Schiffen nicht nur für Instandhaltungsarbeiten betreten wird. Verkehrswege gehören gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 2 ArbStättV jedoch zur Arbeitsstätte.

Gemäß Nummer 6 Absatz 1 ASR 2.3 ist für die Jetty ein Nebenfluchtweg notwendig. Dieser ist durch die Vorhabenträgerin folgerichtig zwar mittels eines Schleppers vorgesehen, der im Havariefall am westlichen Ende der Jetty festmacht und Flüchtende von der Jetty übernimmt. Diese Vorkehrung entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Anforderungen der ASR 2.3 nicht. Nebenfluchtwege müssen demnach ins Freie oder in einen gesicherten Bereich führen. Das “Freie” im Sinne der ASR 2.3 ist explizit nicht als Innenhof, eine Dachfläche oder ein Balkon zu verstehen. Hierdurch liegt analog nahe, dass auch ein Schlepper, der nicht ohne Risiko und zusätzliche Ausrüstung in einer Paniksituation zu betreten ist, nicht als das Freie zu verstehen ist. Auch der Definition des gesicherten Bereichs genügt ein Schlepper nicht. Zudem merkt die Planfeststellungsbehörde an, dass nicht gesichert ist, dass ein Schlepper im Falle einer Havarie in einer ausreichend kurzen Zeit vor Ort wäre, um einen baulichen Fluchtweg, der ohne jede Verzögerung zu begehen ist, adäquat zu ersetzen. Ein Nebenfluchtweg ist daher zurzeit nicht ausreichend geplant, woraus sich die Auflage 4.1.1 ergibt.

#### Hafensicherheit / ISPS-Code

Der Sicherheit der Anlage gegenüber Eindringen unbefugter Personen wird ausreichend Rechnung getragen. Gemäß Abschnitt II HaSiG SH ist der Betreiber einer Hafenanlage verpflichtet, für die Erfüllung der Vorschriften des ISPS-Codes in Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde einen Plan zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage aufzustellen sowie die darin vorgesehenen Maßnahmen

durchzuführen. Die dem HaSiG SH zugrundeliegende Verordnung EG 725/2004, im Speziellen Anhang II, Teil A der Verordnung, schreibt hierfür Mindeststandards vor. Durch die beantragte Errichtung der Jetty kommt es zu einer wesentlichen Änderung der Hafenanlage gemäß § 7 Absatz 3 HaSiG SH, sodass eine Informationspflicht des Betreibers gegenüber der zuständigen Behörde sowie eine Anpassungspflicht des Plans zur Gefahrenabwehr gemäß § 8 HaSiG SH entsteht. Durch die Erledigung des bilateralen Verfahrens zwischen dem Betreiber des Hafens und der zuständigen Behörde steht diese Regelung dem Planfeststellungsbeschluss nicht entgegen.

Der ISPS-Bereich der Anlage erstreckt sich gemäß der Verordnung EG 725/2004, Anhang II, Teil B, Absatz 16.25 auf alle notwendigen Bereiche.

#### **11.4.15 Raumordnung und Bauleitplanung**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der vorgängigen Planungsstufen vereinbar. Der Vorhabenstandort liegt auf der Nordseite der Elbe bei Stromkilometer 694.

Für den Vorhabenstandort sind der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (LEP), der Regionalplan für den Planungsraum IV (Schleswig-Holstein Süd-West, Kreise Dithmarschen und Steinburg; RP IV), sowie des Flächennutzungsplans und der Bebauungspläne der Stadt Brunsbüttel relevant.

Der LEP (MILIG 2021) schreibt dem Brunsbütteler Industriegebiet einen hohen Bedarf an Gas zu. Zugleich sieht der LEP nicht nur die Standortbedingungen für den Bau und Betrieb eines LNG-Importterminals gegeben, sondern steckt das Ziel, das erste LNG-Importterminal Deutschlands in Brunsbüttel zu errichten (siehe ebenda: Seite 236). Zwar kann dieses Ziel durch die Errichtung des LNG-Importterminals in Wilhelmshaven nicht mehr erreicht werden, jedoch kann das Ziel insofern umgedeutet werden, als dass in Brunsbüttel überhaupt Importmöglichkeiten für LNG entstehen sollen. Der LEP fordert überdies die Erreichung der Klimaziele und die Sicherstellung der Energieversorgung: Die Errichtung einer Jetty für den Betrieb einer FSRU als Zwischenlösung bis zum Betriebsbeginn des ebenfalls bereits in Planung befindlichen LNG-Importterminals der German LNG Terminal GmbH ist somit folgerichtig und mit dem LEP vereinbar.

Das Vorhabengebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs des RP IV (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2005), zuletzt fortgeschrieben im Jahr 2005. Der RP IV sieht den Elbehafen in Brunsbüttel als überregional

bedeutsamen Hafen; außerdem als bedeutendsten Hafen der Schleswig-Holsteinischen Westküste. Der RP IV strebt an, dass die guten Erweiterungskapazitäten des Elbehafens Brunsbüttel bei ansteigender Nachfrage nach Handelsgütern, insbesondere auch von Massengütern zu denen auch LNG zählt, genutzt werden sollen (siehe ebenda: Seite 71). Die nicht mehr aus Russland importierbaren Gasmengen müssen durch andere Zulieferländer ausgeglichen werden. Da nicht zu allen der neuen Zulieferstaaten Pipelineverbindungen existieren, muss das Gas anteilig in flüssiger Form als LNG importiert werden. Die Nutzung der Jetty als Anlegestelle für eine FSRU entspricht somit den Zielen des RP IV.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens beziehungsweise einer Raumverträglichkeitsprüfung gemäß § 15 ROG in Verbindung mit § 1 RoV ist nicht erforderlich. Zwar bedürfen gemäß § 1 Nummer 7 RoV die „Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer, die einer Planfeststellung nach § 68 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes bedürfen“, eines Raumordnungsverfahrens, jedoch wird dies dadurch eingeschränkt, dass § 15 ROG ein Raumordnungsverfahren nur für "raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen" vorsieht. Die Raumbedeutsamkeit ist als Abgrenzungskriterium zu sonstigen Planungen oder Maßnahmen zu verstehen, die "nicht von den von Erfordernissen der Raumordnung ausgehenden Bindungswirkungen erfasst werden" (Spannowsky/Runkel/Goppel/Runkel, 2. Auflage 2018, ROG § 3 Randnummer 102, beck-online). Es könne "unterstellt werden, dass der Gesetzgeber mit dem Kriterium der Raumbedeutsamkeit die die räumliche Entwicklung beeinflussenden Planungen und Maßnahmen umfassend erfasst wissen wollte. Auszuscheiden sind daher solche Planungen und Maßnahmen, deren Bedeutung für die Nutzung des Raums, seine Funktion oder Entwicklung nur eine untergeordnete Bedeutung haben" (ebenda). Dies kann hier bejaht werden, da das hier beantragte Vorhaben auf die Nutzung des Raumes, seine Funktion oder seine Entwicklung keine relevante Bedeutung hat.

Der dem Vorhaben räumlich nächste rechtsgültige Bebauungsplan (Bebauungsplan 12A) liegt auf der dem Vorhabenbereich gegenüberliegenden Seite des Landesschutzdeiches und wurde durch die Stadt Brunsbüttel 2014 aufgestellt. Dieser Bebauungsplan tangiert das Vorhaben jedoch nicht. Eine Veränderungssperre nach § 14 BauGB besteht demnach nicht. Im Flächennutzungsplan wird für die Wasserflächen des Vorhabens keine Aussage

getroffen; die Landflächen sind größtenteils als Sondernutzungsgebiet „Hafen“ ausgewiesen. Die Deichquerung ist zwar ausgewiesen als eine „im Interesse des Hochwasserschutzes [...] freizuhalten[de]“ Fläche (vergleiche § 5 Absatz 2 Nummer 7 BauGB), jedoch werden die Belange des Hochwasserschutzes im Rahmen der Planfeststellung ausreichend gewürdigt.

#### **11.4.16 Störfallsicherheit**

Hinsichtlich der Anforderungen an die Störfallsicherheit ist von Bedeutung, dass die störfallrechtlichen Anforderungen an die Jetty-Suprastruktur und die FSRU im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Anlagengenehmigung erfüllt sein müssen und deshalb im nachfolgenden BImSchG-Verfahren eingehend geprüft werden. Die als Gewässerausbau der Planfeststellung unterliegende Jetty-Infrastruktur ist diesbezüglich nicht an denselben Anforderungen zu messen. Gleichwohl ist eine Vorausbeurteilung vorzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde kommt diesbezüglich zu der Einschätzung, dass das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Anforderungen an die Störfallsicherheit mit einer Anlagengenehmigung für die Suprastruktur und die FSRU beendet werden wird.

Das Vorhaben hält nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde alle unter dem Aspekt der Störfallvorsorge zu beachtenden Anforderungen, einschließlich die der Störfallverordnung (12. BImSchV), ein. Die Vorhabenträgerin hat den Aspekt der Störfallvorsorge hinreichend und nachvollziehbar bewertet und in den eingereichten Unterlagen hinreichend ausführliche Darstellungen vorgelegt und in der erforderlichen fachlichen Tiefe begründet.

Die für die Störfallsicherheit zuständige Behörde, das Landesamt für Umwelt – LfU, hat sich im Verfahren bezüglich der Genehmigungsfähigkeit bejahend als auch der bereits im Planfeststellungsbeschluss zu treffenden Vorkehrungen wie sinngemäß wiedergegeben ausführlich und inhaltlich positiv geäußert:

An und auf der Jetty wird ein Betriebsbereich gemäß § 3 Absatz 5a BImSchG betrieben werden. Beschaffenheit und Betrieb des Betriebsbereiches müssen dem Stand der Sicherheitstechnik entsprechen (§ 3 Absatz 4 der 12.BImSchV). Dazu sind aufgrund aktueller Gefahrquellenanalysen im Sinne von § 3 der 12.BImSchV entsprechende Vorkehrungen und Maßnahmenkonzepte nach den §§ 4 und 5 der 12. BImSchV umzusetzen. Die Dokumente M7.4 und M.7.5 dienen zwar in erster Linie hafen- und schiffahrtsrechtlicher Beurteilungen, sind jedoch auch relevant für das Störfallrecht, zum Beispiel hinsichtlich der Beurteilung von

sogenannten umgebungsbedingten Gefahrenquellen. Beide Dokumente im Planfeststellungsantrag haben einen Stand aus dem Herbst 2022. In diese Dokumente sind folglich nicht die vor Ort am benachbarten Gefahrgutanleger in Brunsbüttel in den letzten 2 Jahren gewonnenen Erkenntnisse oder örtlichen Erfahrungswerte eingeflossen. Im Erörterungstermin mit dem LfU wurde übereinstimmend festgestellt, dass die Maßnahmenkonzepte wie zum Beispiel M7.4 und M7.5 daher im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens hinsichtlich ihrer Aktualität zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen sind, damit die Voraussetzungen (zum Beispiel hinsichtlich der Statik) erfüllt, damit die auf ihr zu errichtenden Anlagen den Vorgaben der Technischen Regeln für Anlagensicherheit (TRAS) 310 – „Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Niederschläge und Hochwasser“ und 320 – „Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Wind sowie Schnee- und Eislasten“ entsprechen.

Die Jetty wird mit technischen Anlagen bebaut werden, die sicherheitsrelevante Anlagen (srA) im Sinne des Störfallrechts darstellen. Dabei sind srA insbesondere nach den Vorgaben der Technischen Regeln für Anlagensicherheit (TRAS) 310 – „Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Niederschläge und Hochwasser“ und 320 – „Vorkehrungen und Maßnahmen wegen der Gefahrenquellen Wind sowie Schnee- und Eislasten“ zu errichten und betreiben. Auch der Schutz des Störfallbetriebsbereiches gegen Eindringen Unbefugter wird sichergestellt. Zwar trifft zu, dass aufgrund der fehlenden Schraffierung in Unterlage U.2.3.2 der Schluss zu ziehen ist, dass die Zufahrts- und Rohrbrücke (Bauwerk Nummer 13 aus dem Bauwerksverzeichnis) nicht Teil des ISPS-Bereichs sein wird. Aus Nummer 17 des Bauwerksverzeichnis „Zufahrtsbereich zur Zufahrts- und Rohrbrücke inklusive Jetty Kontrollgebäude sowie Zaun- und Toranlage (ISPS)“ ist hingegen zu entnehmen, dass hier doch bereits der ISPS-Bereich beginnt. Gemäß im mittels Sachverhaltsermittlung und im Erörterungstermin erfolgter Klärung umfasst der ISPS-Bereich nicht die Zufahrts- und Rohrbrücke. Durch Nebenbestimmung wird dennoch sichergestellt, dass Anforderungen außerhalb des ISPS-Codes durch den Nachweis geeigneter Vorkehrungen vor Nutzungsbeginn gewährleistet werden.

Der Schutz der auf der Jetty-Baustelle tätigen Beschäftigten vor Störfallauswirkungen wird ebenso wie die Erfüllung der Betreiberpflichten fremder Betriebsbereiche nach den §§ 5, 6 der 12. BImSchV gewährleistet. Die Baustelle für die Jetty befindet sich im unmittelbaren Einwirkungsbereich von 3

Betriebsbereichen (Deutsche Energy Terminal GmbH, Brunsbüttel Ports GmbH sowie Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG). Deshalb muss mit den jeweiligen Betreibern eine Abstimmung erfolgen hinsichtlich Notfallplanung, Alarmierung im Gefahrenfall (zum Beispiel Gasalarm) sowie ein Baustellen-Evakuierungskonzepts im Rahmen der Notfallplanung erstellt werden. Dabei ist eine gesicherte Alarmierung der auf der Baustelle anwesenden Personen im Gefahrenfall und die vorherige Unterweisung der Personen von besonderer Bedeutung. Während der gesamten Bauphase der Jetty ist deshalb ausweislich der Nebenbestimmung eine Notfallplanung vorzusehen, welche mindestens eine Kommunikation mit den benachbarten Betriebsbereichen der Firmen Deutsche Energy Terminal GmbH, Brunsbüttel Ports GmbH sowie Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG, eine Weiterleitung von Störfallalarmierungen dieser Betriebe an die Bauleitung des Vorhabens vor Ort, eine weitergehende Alarmierung der Personen auf der Baustelle sowie deren Evakuierung in gesicherte Bereiche beinhalten muss. Die diesbezügliche Information sämtlicher auf der Baustelle nicht nur einmalig oder sporadisch anwesenden Personen ist zu gewährleisten. Einmalig oder sporadisch anwesende Personen sind einer verantwortlichen ortskundigen Person zuzuweisen.

Die Sicherheit von Leitungen gemäß Rohrfernleitungsverordnung und zugehörigem Regelwerk ist gewährleistet. Zwar liegt die B/E-Fläche 2, insbesondere deren Zufahrt, in unmittelbarer Nähe der Rohöl-Fernleitung und der NGT-Leitung (siehe Abbildung 19 aus U.1 oder U5.3-B4) sowie zum Teil auch zur Erdgasleitungstrasse oder deren Rohrbrücke. Diese Rohrleitungen beinhalten fortwährend entzündbare Gase oder Flüssigkeiten. Eine Beschädigung einer Rohrleitung zum Beispiel durch Transportgeräte oder Lkw könnte eine folgenschwere Wirkung nach sich ziehen. Die Baustelleneinrichtungsfläche 2 (BE-Fläche 2) darf deshalb nur nach nachweislicher Rücksprache über etwaige Schutzvorkehrungen mit den jeweiligen Betreibern (Raffinerie Heide GmbH, Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG (NGT), Gasunie Deutschland GmbH & Co. KG) der unmittelbar benachbarten ungeschützten Rohrleitungstrassen und nach Umsetzung dieser Schutzvorkehrungen betrieben werden. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin am 15.05.2025 zugesagt, auf eine Nutzung der B/E-Fläche 2 jedenfalls so lange zu verzichten, bis die oben genannten Abstimmungen erfolgt sind.

Einwendungen des Inhalts, dass es zu Gefahren für das Leben und die Gesundheit der Anwohner komme beziehungsweise die Gefährdungsabschätzung unzureichend sei, werden mit Verweis auf die nachfolgenden Ausführungen zurückgewiesen. Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde nach Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen sowie nach Durchführung des Beteiligungsverfahrens keinen Anlass die Darlegungen der Vorhabenträgerin in Zweifel zu ziehen oder als unvollständig anzusehen.

#### **11.4.17 Straßen und Wege**

Das Vorhaben ist mit den einschlägigen Vorschriften zu Straßen und Wegen vereinbar. Hierbei handelt es sich für öffentliche Straßen um das StrWG SH. Der unter der zu errichtenden Verbindungsbrücke zwischen Anleger und Festland verlaufenden Treibselräumweg ist durch das LWG SH erfasst, da der Treibselräumweg als Teil des Deiches dem Geltungsbereich des LWG SH unterfällt (vergleiche § 66 Absatz 1 LWG SH).

Die Anbindung der Jetty an das öffentliche Straßennetz erfolgt an der beziehungsweise über die Hamburger Straße. Diese ist als öffentliche Gemeindestraße vom StrWG SH erfasst und somit dem Gemeingebrauch gewidmet. Dieser wird weder durch die Errichtung noch den Betrieb der Jetty eingeschränkt. Auch Sondernutzungen nach § 21 StrWG SH sind während der Bau- oder der Betriebsphase nicht vorgesehen. Die Verkehrsflächen, vor allem der Zufahrtsbereich, der die Jetty mit der Hamburger Straße verbinden wird, wurden unter Berücksichtigung der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12) geplant.

Die Zufahrt zu den Deichunterhaltungswegen, darunter der Treibselräumweg sowie die weiteren Deichwege, von der Hamburger Straße aus bleibt möglich und wird nicht eingeschränkt. Diese Wege erfüllen den Zweck der Unterhaltung des Landesschutzdeiches sowie des Flügeldeiches durch den LKN.SH. Unterhalb der Zufahrts- und Rohrbrücke zur Jetty verbleiben nach dem Bau circa 4,0 Meter lichte Höhe, sodass der Treibselräumweg weiterhin mit schweren Fahrzeugen befahrbar und die hinter der Zufahrts- und Rohrbrücke liegenden Bereiche erreichbar bleiben (vergleiche Unterlage "U1 - Erläuterungsbericht", Kapitel 4.12, Seite 41). Die Vorhabenträgerin hat die Umverlegung und Neuplanung des Treibselräumweges in enger Zusammenarbeit und nach den Vorgaben des LKN.SH durchgeführt.

### **11.4.18 Schifffahrt**

Nach § 31 Absatz 1 Nummer 2 WaStrG stellt das Vorhaben eine „Errichtung [einer] Anlage [...] in [...] einer Bundeswasserstraße [beziehungsweise] an ihrem Ufer“ dar. Zeitgleich ist auch § 31 Absatz 2 Nummer 1 WaStrG in Verbindung mit § 9 Absatz 1 Nummer 4 WHG erfüllt, da die Liegewanne ausgehoben und das Baggergut entsprechend verbracht wird. Das Vorhaben bedarf somit einer ssG. Gemäß § 31 Absatz 5 WaStrG darf die ssG nur versagt werden, „wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist, die durch Bedingungen und Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden kann“.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurden die beantragten Maßnahmen umfassend geprüft. Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße Elbe können ausgeschlossen werden. Das Vorhaben befindet sich mehrere hundert Meter außerhalb der Fahrrinne der Bundeswasserstraße. Weiterhin werden durch die Ausführung der baulichen Anlagen sowie der wasserseitigen Bauarbeiten keine negativen Auswirkungen auf die Befahrbarkeit der Elbe entstehen, wofür auch der sich direkt östlich anschließende Elbehafen spricht, der sich ebenfalls auf keine Weise auf den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße auswirkt.

Die Sicherheit des Verkehrs kann gemäß den Unterlagen M7.1, M7.2, M7.4 und M7.5 als gesichert angesehen werden. Mögliche Havariefälle wurden in den genannten Unterlagen identifiziert und analysiert. Hierbei wurden Risiken herausgearbeitet, die durch entsprechende Gegenmaßnahmen ausgeräumt oder auf das unvermeidliche Minimum reduziert werden.

Weiterhin wird ebenfalls die Leichtigkeit des Verkehrs auf der Elbe nicht beeinträchtigt. Dies schließt ein, dass durch die Realisierung des Vorhabens keine Engstellen oder Hindernisse entstehen, die den Schiffsverkehr beeinträchtigen können. Außerdem werden technische Überwachungsmöglichkeiten eingesetzt, mit deren im Betrieb jederzeit Maßnahmen ergriffen werden können, um Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten.

Auch die Baggermaßnahmen an der Baustelle und die Verbringung des Baggerguts in der Nordsee stehen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht im Wege.

Die Stellungnahmen des im Verfahren beteiligten WSA Elbe-Nordsee bekräftigen die Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass der Erteilung der ssG nichts im Wege steht.

### **11.4.19 Ver- und Entsorgung**

Regelungen der Ver- und Entsorgung der Jetty mit Medien betreffend stehen der Genehmigung nicht entgegen.

Gemäß § 82 LBO darf eine bauliche Anlage erst in Betrieb genommen werden, wenn sichergestellt ist, dass unter anderem Wasserver- und Abwasserentsorgungsanlagen "in dem erforderlichen Umfang sicher benutzbar sind". Die Wasserversorgungsanlagen sind Teil des immissionsschutzrechtlichen Verfahrens (vergleiche Unterlage "U1 - Erläuterungsbericht", Seite 40f.). Hier kann mit hinreichender Wahrscheinlichkeit von einer Realisierung ausgegangen werden (vergleiche Kapitel 11.1.3). Abwasser fällt nicht an.

Die Niederschlagsentwässerung erfolgt via eines Regenrückhaltebeckens, in dem auch die Schadstoffabscheidung erfolgt, direkt in die Elbe, weshalb hierfür keine über die Sammelleitungen auf der Jetty selbst hinausgehenden Leitungen notwendig sein werden.

Die Versorgung mit elektrischer Energie wird durch ein über die Verbindungsbrücke laufendes, mit einer Umspannstation auf dem Festland verbundenen Mittelspannungskabel gesichert. Für den Fall eines Ausfalls dieser primären Stromversorgung wird auf der Jetty selbst eine Netzersatzanlage realisiert.

## **11.5 Abwägung**

### **11.5.1 Alternativenprüfung**

Der von der Vorhabenträgerin ausgewählte Standort stellt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die voraussichtlich raum- und umweltverträglichste Alternative für das Vorhaben dar.

Die Auswahl unter verschiedenen in Frage kommenden Ausführungsvarianten ist ungeachtet hierbei zu beachtender, rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist es dabei nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen des Vorhabenträgers

durch abweichende eigene Überlegungen zu ersetzen. Ungeachtet dessen hat die Behörde die Pflicht, bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen. Sie ist befugt, auch bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 26. September 2013, Aktenzeichen 4 VR 1.13, BeckRS 2013, 57358, Randnummer 41; Urteil vom 21. Januar 2016, Aktenzeichen 4 A 5/14, NVwZ 2016, 844, Randnummer 168).

Unter Zugrundelegung dieses Maßstabs ist die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung gelangt, dass sich die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante des hiesigen Vorhabens gegenüber sämtlichen ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen als vorzugswürdig erweist.

Die sogenannte Nullvariante, also eine Nichtrealisierung des beantragten Vorhabens, scheidet nach Ansicht der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde vollständig aus. Vor dem Hintergrund der durch die deutsche Bundesregierung angestrebte Diversifizierung der deutschen Erdgaslieferländer erscheint es sogar im Gegenteil geboten, LNG-Importinfrastruktur zu schaffen. Der Bedarf des beantragten Vorhabens ist im LNGG gesetzlich festgestellt worden: Das Vorhaben ist in Nummer 1.1 der Anlage zu § 2 LNGG aufgeführt. Es ist ein Baustein zur „Sicherung der nationalen Energieversorgung“ (§ 1 LNGG), für das besonderes Interesse und besondere Dringlichkeit besteht (vergleiche § 3 LNGG).

Eine mögliche Alternative zum geplanten Standort im Westbecken des Elbehafens Brunsbüttel ist der östliche Bereich des Elbehafens. Hiergegen spricht jedoch, dass das Amt für Planfeststellung Verkehr mit Datum vom 24. September 2024 einen Planfeststellungsantrag der German LNG Terminal GmbH positiv beschieden hat, der zum Inhalt hat, dort landseitig ein LNG-Importterminal zu errichten. Da das landgebundene Terminal den FSRU-Betrieb nahtlos übernehmen soll und ebenfalls über eine Jetty zum LNG-Import verfügen wird, muss es parallel zum Betrieb der FSRU errichtet werden. Der auf der Ostseite des Elbehafens zur Verfügung stehende Raum reicht jedoch nicht für beide Vorhaben zeitgleich aus: Zwischen dem östlichen Ende der Mole des Elbehafens und dem westlichen Ende der geplanten Jetty für das LNG-Terminal beträgt die Entfernung lediglich 190 m. Selbst bei einem teilweisen Rückbau der

östlichen Elbehafenmole reicht der Platz für die 294 m lange FSRU nicht aus. Zudem wird die Binnenseite der Ostseite des Elbehafens dafür genutzt, Schüttgut auf Binnenschiffe umgeschlagen, was einen entsprechenden Zugang zwingend notwendig macht. Nautische Simulationen haben gezeigt, dass der Mindestabstand zwischen der Ostmole und dem Anleger des stationären LNG-Terminals mindestens 190 m betragen müsse, damit das Ostbecken unter Berücksichtigung der Sicherheitszonen beschiffbar bleibt. Daher scheidet dieser Standort für das beantragte Verfahren aus.

Die Möglichkeit, die FSRU im Ölhafen oder im Hafen Ostermoor, also innerhalb des Nord-Ostsee-Kanals, anlegen und arbeiten zu lassen, scheidet ebenfalls aus: Die bereits als Interimslösung am Gefahrgutanleger des Elbehafens liegende und durch die Bundesregierung für den Betrieb in Brunsbüttel vorgesehene FSRU „Höegh Gannet“ ist 46 m breit, während die größte Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals nur eine Schiffsbreite von 42 m zulässt. Die FSRU kann in den Nord-Ostsee-Kanal somit nicht einfahren. Auch sind die Liegeplätze in den Häfen Ölhafen und Ostermoor nicht für die Dimensionen der „Höegh Gannet“ geeignet. Wie in einigen Einwendungen erwähnt, existieren zwar kleinere FSRUs, jedoch hat die Bundesregierung ohne Einbeziehung der Vorhabenträgerin FSRUs für die deutsche LNG-Importinfrastruktur gechartert sowie die Verteilung auf die einzelnen Standorte vorgesehen. Die Auswahl der FSRU liegt also außerhalb des Einflusses der Vorhabenträgerin, was auch einen Wechsel auf ein kleineres Schiff, das in den Kanal einfahren könnte, als tatsächliche Alternative ausschließt. Ebenfalls wurde eingewandt, dass die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals mit entsprechenden Ausnahmegenehmigungen und unter besonderen Vorsichtsmaßnahmen breitere Schiffe, darunter auch die „Höegh Gannet“, schleusen könnten. Hier muss jedoch berücksichtigt werden, dass die anliefernden Q-flex-Schiffe mit einer Breite von 50 Metern wiederum breiter sind als die FSRU, wodurch ein Einschleusen dieser Schiffe in den Nord-Ostsee-Kanal durch die zu schmalen Schleusen tatsächlich nicht möglich ist. Ebenfalls tatsächlich verhindert werden die Liegeplätze innerhalb des Kanals durch die Art und Weise der Anlieferung des LNG, die erfolgt, indem ein LNG-Carrier sich parallel zur FSRU legt und an der FSRU festmacht. Dieses dadurch entstehende „Päckchen“ aus „Höegh Gannet“ und einem 50 m breiten Q-flex-Tanker hat eine Gesamtbreite von knapp 100 m. Dies ist in den Kanalhäfen räumlich nicht möglich. Außerdem würde ein zweimaliges Schleusen der anliefernden LNG-Tanker in einem komplexeren, langwierigeren und kostspieligeren Anlieferungsprozess resultieren.

Die Beibehaltung des Status Quo, also das Beibehalten des Liegeplatzes der FSRU am jetzigen Gefahrgutterminal des Elbehafens ist ebenfalls mit erheblichen Problemen behaftet: Dieser wird benötigt, um Rohöl und LPG zu löschen. Das Blockieren des Gefahrgutliegeplatzes durch die FSRU beeinträchtigt die Versorgungssicherheit von verarbeitenden Chemieunternehmen, die ihre Rohstoffe über den Elbehafen beziehen. Es ist bereits der Fall eingetreten, dass ein LPG-Tanker aufgrund des Anliegens der FSRU am Gefahrgutterminal nicht anlegen und seine Ladung löschen konnte, sodass sich das LPG-Terminal der Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG vollständig geleert hat. Vertraglich festgelegte LPG-Lieferungen eines Dritten an deren Endkunden waren dadurch zeitweise nicht möglich. Wenn jedoch beispielsweise LPG-Carrier am temporär für diese Schiffe genutzten mittleren Liegeplatz des Elbehafens anliegen, kommt es im Gegenteil häufig zu nautischen Problemen, die aus den Wechselwirkungen dieser mit anderen Frachtschiffen resultieren und ein gleichzeitiges Anlegen von LNG-Carriern an die FSRU und Schiffen am mittleren Liegeplatz verhindern. Ähnliche Szenarien drohten bereits mehrfach bezüglich der Versorgung der Raffinerie in Heide mit Rohöl. Diese konnten nur verhindert werden, indem geplante Schiffsanläufe verschoben wurden. Hierdurch wiederum kam es zu Nachteilen anderer Kunden des Elbehafens. Die ohnehin schon komplexe Situation verschärft sich weiter, wenn industrielle Lieferketten mitberücksichtigt werden. Ein Beibehalten der aktuellen Situation wäre daher nur mit großem zusätzlichem Planungsaufwand machbar und dennoch weiterhin mit auch dadurch nicht vollständig vermeidbaren wirtschaftlichen Risiken für verschiedene Akteure behaftet. Zudem kann die FSRU am Gefahrgutliegeplatz des Elbehafens nicht ihre volle Leistung ausschöpfen. Da hier keine räumlichen Kapazitäten für die Errichtung von neuen Entladesuprastrukturen vorhanden sind, muss die Ausspeisung des regasifizierten LNG über eine Schlauchverbindung mit einer Kapazität von nur circa einem Drittel der Regasifizierungskapazität der FSRU erfolgen.

Für den Standort der Jetty im Westbecken des Elbehafens spricht außerdem: Die FSRU arbeitet bereits seit 22. März 2023 im Testbetrieb und regasifiziert LNG an ihrem Interimsliegeplatz am Gefahrgutliegeplatz des Elbehafens. Im April 2023 ist die Interimslösung in den (befristeten) Regelbetrieb übergegangen. Für den Interimsbetrieb wurden bereits viele Infrastrukturen geschaffen, die auch für den späteren Betrieb am Liegeplatz an der antragsgegenständlichen Jetty benötigt werden. Hier sei beispielhaft die ETL 185 genannt, die bereits jetzt zum Transport des gasförmigen Erdgases genutzt wird. Im Sinne der Aufwandsminimierung und

der möglichst einfachen Nachnutzung dieser Infrastrukturen liegt es nahe, für die Jetty einen Standort nahe des Gefahrgutliegeplatzes des Elbehafens zu wählen. Dies kann auch als Argument gegen die Standorte auf der Ostseite des Elbehafens sowie in den Kanalhäfen gelten.

Es stellt schließlich auch keine vorzugswürdige Alternative dar, den Bau der Jetty, die für das neu zu errichtende GLNG-Terminal östlich des Elbehafens benötigt wird, zeitlich vorzuziehen, so dass die FSRU an diese Jetty wechseln könnte. Diese Option scheidet nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls aus, weil das feste Terminal ausweislich der im Planfeststellungsbeschluss vom 24. September 2024 vorbehaltenen Entscheidungen tatsächlich und bis auf Weiteres über keine Liegewanne für LNG-Tanker verfügt und insoweit für den LNG-Umschlag nicht zur Verfügung stehen wird. Dieses Vorgehen wäre darüber hinaus nur mit außergewöhnlich hohem zusätzlichem Aufwand realisierbar: Während an dem jetzt geplanten Standort für die FSRU-Jetty bereits die Gas-Anschlussleitung und weitere notwendige Infrastruktur vorhanden sind, ist am GLNG-Standort bisher keine Infrastruktur vorhanden und müsste vollständig neu errichtet werden. Dies wäre in einem zumutbaren Zeitrahmen kaum mehr realisierbar und zudem mit erheblichem finanziellem Mehraufwand verbunden. Zudem handelt es sich bei den Vorhabenträgerinnen um vollständig getrennte Privatunternehmen, die nicht zur Zusammenarbeit verpflichtet werden können.

## **11.5.2 Immissionsschutzrecht**

Die Belange des Immissionsschutzrechts, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind, stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

### **11.5.2.1 Lärmimmissionen**

Wie bereits oben unter Nummer 11.4.8 dargelegt, kommt es vorhabenbedingt zu keinen betriebsbedingten Lärmimmissionen. Im Hinblick auf die für die Beurteilung der bauzeitlichen Lärmimmissionen gemäß § 66 Absatz 2 BImSchG maßgeblichen Werte der AVV Baulärm ist festzustellen, dass diese an den Immissionsorten IP01 bis IP02b eingehalten beziehungsweise unterschritten werden. Lediglich an dem untersuchten Immissionsort IP03/Elbehafen 2, SF, 2. Obergeschoss kommt es aufgrund der vorhabenbedingt erforderlichen Rammarbeiten zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Vor dem Hintergrund, dass es circa alle drei Tage für 2,5 Stunden zu einer einwirkenden Geräuschquelle kommt, ist es aus Sicht der

Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, die von der Vorhabenträgerin beschriebenen Minderungsmaßnahmen an der schutzbedürftigen Nutzung vorzunehmen (Seite 20). Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass es zumutbar ist, während der lärmintensiven Rammarbeiten (alle 3 Tage für 2,5 Stunden) die Fenster und Türen des Bürogebäudes Elbehafen geschlossen zu halten und denjenigen Angestellten, deren Büroräume in Richtung der Baustelle ausgerichtet sind, Ausweichmöglichkeiten für diesen Zeitraum zur Verfügung zu stellen (vergleiche Seite 20). Es wird insoweit auf die oben stehenden Ausführungen unter Nummer 11.4.8 verwiesen.

Im Hinblick auf die erforderliche Abwägung wiegt daher der Schutz vor Baulärm nicht stärker als die für das Vorhaben streitenden Belange.

Darüber hinaus stehen die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden Belange des Immissionsschutzrechts mit Blick auf die Lärmimmissionen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der FSRU und der Entladung des Flüssiggases auf die FSRU mittels der LNG-Tankschiffe entstehen werden, der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Auch wenn es sich bei diesen Lärmimmissionen nicht um solche Immissionen handelt, die dem hiesigen Vorhaben, das heißt dem Neubau der Jetty, unmittelbar zuzurechnen sind, sind sie im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Denn bei der Abwägung der für das planfestgestellte Vorhaben sprechenden Belange kann die planfestgestellte Infrastruktur nicht isoliert betrachtet werden (siehe OVG Hamburg, Urteil vom 12.05.2021 – 1 Bf 492/19, NordÖR 2021, 485, 490). Der Jetty kommt ohne die FSRU nur ein geringer Gebrauchsnutzen zu. Erst die Nutzung der Jetty durch den Betrieb der FSRU macht den Gebrauchsnutzen aus, der zu den Beeinträchtigungen, die mit der Durchführung des Vorhabens verbunden sind, ins Verhältnis gesetzt werden kann. Ausgehend hiervon ist im Rahmen der Abwägung der Frage nachzugehen, ob der Betrieb der FSRU voraussichtlich auch realisiert werden kann. Nur wenn ihrem Betrieb keine rechtlichen Hindernisse entgegenstehen, kann ihr Gebrauchsnutzen mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden.

Dies zugrunde gelegt ist festzustellen, dass keine rechtlichen Hindernisse erkennbar sind, die der Erteilung der Genehmigung für den Betrieb der FSRU zwingend entgegenstünden. Derartige Hindernisse sind weder in Bezug auf die bauzeitlichen noch auf die betriebsbedingten Lärmimmissionen anzunehmen.

### **11.5.2.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der hier anzustellenden immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung zu dem Ergebnis gelangt, dass keine rechtlichen Hindernisse erkennbar sind, die der Erteilung der Genehmigung für den Betrieb der FSRU mit Blick auf die betriebsbedingten Lärmimmissionen zwingend entgegenstünden. Derartige Hindernisse sind weder in Bezug auf die Lärmimmissionen aufgrund des Betriebes der FSRU noch aufgrund der Betankung der FSRU anzunehmen. Gleiches gilt mit Blick auf die tieffrequenten Geräusche. Der rechtlichen Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde liegt insbesondere ein von der Deutsche Energy Terminal GmbH (DET) als Betreiberin der FSRU in Auftrag gegebenes Immissionsschutz-Gutachten (Schallimmissionsprognose zum Betrieb eines schwimmenden LNG-Terminals am neuen Jetty des Elbehafens in Brunsbüttel) vom 10. Februar 2025 der Firma Normec uppenkamp zugrunde. Außerdem hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere die vom LfU abgegebenen Stellungnahme zur Bewertung herangezogen.

### **11.5.2.3 Betrieb der FSRU**

Dies zugrunde gelegt, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung gelangt, dass von einem für Mischgebiete geltenden Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nachts gemäß Nummer 6.1 Buchstabe d) der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) auszugehen ist.

Soweit seitens der Einwenderinnen und Einwender im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Bedenken gegen die Einordnung des Gebiets als Mischgebiet und die damit verbundene Zugrundelegung des Immissionsrichtwertes von 45 dB(A) vorgetragen wurden, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Einwender haben zur Begründung ihrer Einwendung angeführt, dass es sich bei dem Gebiet um ein reines beziehungsweise allgemeines Wohngebiet handele. In diesem Zusammenhang hat jedoch ein Vertreter des Bauamtes der Stadt Brunsbüttel im Erörterungstermin am 28. Mai 2025 nachvollziehbar dargelegt, dass der Bebauungsplan Nummer 21, der dieses Gebiet als Gewerbegebiet ausweist, bislang nicht aufgehoben wurde und daher weiterhin Gültigkeit beansprucht. Auch aus Sicht des Bauamtes der Stadt Brunsbüttel kommt eine Einordnung als Wohngebiet aufgrund der vorhandenen gewerblichen Nutzungen nicht in

Betrachtet; eine Einordnung als Mischgebiet sei aber vertretbar. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Für den Regelbetrieb ist ausweislich der vorliegenden Unterlagen davon auszugehen, dass – unter Berücksichtigung der prognostizierten Geräuscheinwirkungen aufgrund der Vorbelastung – der für die Nachtstunden in einem Mischgebiet geltende Immissionswert von 45 dB(A) in der ungünstigsten vollen Nachtstunde an der Südfassade einiger Immissionsorte an der Frischstraße um bis zu 2 dB(A) überschritten wird (vergleiche Seite 28 des Immissionsschutz-Gutachtens).

Aufgrund der festgestellten Überschreitung des Immissionsrichtwertes um 2 dB(A) beim Betrieb der FSRU skizziert die DET als Betreiberin der FSRU die Möglichkeit der Reduzierung der Geräuscheinwirkungen durch die Errichtung eines Schallschutzwalls beziehungsweise einer Schallschutzwand (vergleiche Seiten 29 fortfolgende des Immissionsschutz-Gutachtens). Bei Berücksichtigung dieser geplanten Lärminderungsmaßnahme kommt es – ausweislich des Immissionsschutz-Gutachtens – noch zu einer Überschreitung von maximal 1 dB(A) des für die Nachtstunden geltenden Immissionsrichtwertes für Mischgebiete von 45 dB(A).

Eine Überschreitung von 1 dB(A) ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinnehmbar und voraussichtlich bereits im Rahmen einer Regelfallprüfung nach Nummer 3.2.1 Absatz 2 der TA Lärm zulässig. Danach soll für die zu beurteilende Anlage die Genehmigung wegen einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 aufgrund der Vorbelastung auch dann nicht versagt werden, wenn dauerhaft sichergestellt ist, dass diese Überschreitung nicht mehr als 1 dB(A) beträgt. Seitens der DET wird die Errichtung entweder eines Schallschutzwalls oder einer Schallschutzwand derzeit geplant. Ausgehend hiervon ist die Einhaltung der Schutzpflicht des § 5 Absatz 1 Nummer 1 BImSchG, die anhand der Regelfallprüfung zu beurteilen ist, hinreichend sichergestellt.

Selbst wenn man davon ausginge, dass diese Lärminderungsmaßnahme – entgegen aller Erwartung – nicht umsetzbar wäre und es in der Folge an einigen Immissionsorten an der Frischstraße (doch) zu einer Überschreitung von 2 dB(A) käme, kommt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der hier vorzunehmenden immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung trotzdem zu einem positiven Ergebnis. Denn in diesem Fall wäre nach Einschätzung der

Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Prüfung im Sonderfall gemäß Nummer 3.2.2 der TA Lärm durchzuführen. Hiernach ist, wenn im Einzelfall besondere Umstände vorliegen, die bei der Regelfallprüfung keine Berücksichtigung finden, nach Art und Gewicht jedoch wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung haben können, ob die Anlage zum Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen relevant beiträgt, ergänzend zu prüfen, ob sich unter Berücksichtigung dieser Umstände des Einzelfalls eine vom Ergebnis der Regelfallprüfung abweichende Beurteilung ergibt. Zu den beispielhaft aufgezählten Umständen für eine solche ergänzende Sonderfallprüfung zählen unter anderem die besondere Standortbindung der zu beurteilenden Anlage, die sich auf die Akzeptanz einer Geräuschimmission auswirken kann (vergleiche Nummer 3.2.2. Buchstabe c) der TA Lärm). Die hiernach maßgeblichen Voraussetzungen für eine ergänzende Prüfung im Sonderfall lägen aufgrund der besonderen Umstände in diesem Fall vor und rechtfertigten nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Erteilung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung auch bei einer Überschreitung der Grenzwerte von 2 dB(A). Denn der Standort der FSRU im Hafen von Brunsbüttel ist bereits gesetzlich durch das LNGG vorgegeben (vergleiche § 2 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 1.1 der Anlage des LNGG). Zudem handelt es sich auch bei der FSRU gemäß § 3 Satz 2 in Verbindung mit § 2 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 LNGG um ein Vorhaben, das aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich ist. Ausgehend hiervon ist davon auszugehen, dass besondere Umstände vorliegen, insbesondere die gesetzliche vorgegebene Standortbindung, bei deren Berücksichtigung sich – nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde – eine vom Ergebnis der Regelfallprüfung abweichende Beurteilung ergeben dürfte.

Diese Einschätzung wird durch die Stellungnahmen des LfU vom 09. April 2025 bestätigt. Hierin gelangt das LfU zu der Einschätzung, dass die Emissionen der FSRU „vernachlässigbar“ und auf der Grundlage der vorliegenden Schallimmissionsprognose insoweit keine unüberwindbaren Hindernisse betreffend die immissionsschutzrechtliche Zulassung ersichtlich seien. Diese Einschätzung teilt die Planfeststellungsbehörde und kommt dementsprechend im Rahmen der hier vorzunehmenden immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung ebenfalls zu einem positiven Ergebnis mit Blick auf Lärmimmissionen durch den Betrieb der FSRU.

#### **11.5.2.4 LNG-Verladungen**

Gleiches gilt nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch für die zusätzlichen Geräuschbelastungen aufgrund der mit dem Betrieb der FSRU zusammenhängenden Entladung des Flüssiggases auf die FSRU mittels der LNG-Carrier.

Nach Angaben des Anlagenbetreibers der FSRU wird es jährlich zu maximal 50 LNG-Verladungen kommen, wobei die LNG-Tankschiffe sich durchschnittlich für 36 Stunden vor Ort befinden (vergleiche Seite 40 des Immissionsschutz-Gutachtens). Bei Zugrundelegung des nach Nummer 6.1 Buchstabe d) der TA Lärm geltenden Immissionsrichtwertes für Mischgebiete von 45 dB(A) nachts kommt es – ausweislich des Immissionsschutz-Gutachtens – an nahezu allen betrachteten Immissionsorten für den kumulierten Lärm durch die Zusatzbelastung der LNG-Verladung zu Überschreitungen. Diese betragen maximal 10 dB(A) (vergleiche Seite 41 des Immissionsschutz-Gutachtens). Der Immissionsrichtwert wäre auch bei Errichtung des Lärmschutzwalls überschritten (vergleiche Seite 42 des Immissionsschutz-Gutachtens).

Gleichwohl gelangt die Planfeststellungsbehörde bei der hier anzustellenden Vorausbeurteilung auch insoweit zu einem positiven Ergebnis. Denn nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Anwendungsbereich der TA Lärm im Hinblick auf die mit dem Betrieb der FSRU zusammenhängenden LNG-Verladungen nicht eröffnet und die darin enthaltenen Immissionsrichtwerte sind in der Folge nicht unmittelbar anwendbar. Die TA Lärm findet nach Nummer 1 Absatz 2 Buchstabe g) ausnahmsweise keine Anwendung auf Seehafenumschlagsanlagen. Diese sind vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen, um den Besonderheiten des Seehafenumschlages Rechnung zu tragen; denn Seeschiffe müssen jederzeit be- und entladen werden können (vergleiche Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 106. EL Januar 2025, TA Lärm 1 Anwendungsbereich, Randnummer 20). Aus dieser Zweckbestimmung folgt, dass die Ausnahme auf die Einrichtungen begrenzt ist, die unmittelbar dem Löschen und Beladen von Seeschiffen dienen. Bei Seehafenumschlagsanlagen ist zur Beurteilung, ob die Pflichten nach § 5 BImSchG eingehalten sind, unter Berücksichtigung des Hafenbetriebes auf geeignete Erkenntnisquellen (gegebenenfalls eine Einzelfallbeurteilung) zurückzugreifen (vergleiche Hansmann, in: Landmann/Rohmer, am angegebenen Ort).

Ausgehend hiervon ist die Entladung des Flüssiggases mittels der LNG-Tankschiffe auf die FSRU als ein Vorgang des Seehafenumschlags zu qualifizieren. Denn die FSRU dient unmittelbar der Entladung des auf einem LNG-Carrier (Seeschiff) befindlichen Flüssiggases. Soweit dies im Rahmen des Anhörungsverfahrens von einzelnen Einwendern bezweifelt wurde, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Auch das LfU selbst als immissionsschutzrechtliche Genehmigungsbehörde geht davon aus, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm auf den durch die LNG-Verladungen verursachten Lärm keine unmittelbare Anwendung findet und geht dementsprechend inzwischen von einer maximal zulässigen Gesamtbelastung für die Geräusche der Seehafenumschlagsanlagen von 51 dB(A) nachts aus. Dies ergibt sich aus dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Immissionsschutz-Gutachten zur Schallimmissionsprognose zum Betrieb eines schwimmenden LNG-Terminals am bestehenden Gefahrgutliegeplatz des Elbehafens in Brunsbüttel. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die dem Seehafenumschlag zuzuordnenden Lärmimmissionen die grundrechtliche – dem Gesundheits- und Eigentumsschutz dienende – Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreiten wird.

Ungeachtet dessen hat die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin am 28. Mai 2025 eine Zusage abgegeben, wonach nach Inbetriebnahme der FSRU an der neue Jetty auf Verlangen von Eigentümern von Gebäuden, bei denen zu Zeiten der Belieferung der FSRU durch LNG-Carrier prognostisch ein Immissionsrichtwert von 50 dB(A) nachts überschritten wird, im Zeitraum der Belieferungen der FSRU Messungen der an den betreffenden Immissionsorten auftretenden Lärmimmissionen durchgeführt werden. Soweit diese Messungen ergeben, dass eine Überschreitung des Immissionsrichtwertes von 50 dB(A) nachts vorliegt, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen sowie die Höhe der damit verbundenen Kosten unverzüglich durch ein von ihr beauftragtes Gutachterbüro ermitteln zu lassen und die notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen. Außerdem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den betroffenen Eigentümern nach Genehmigung des Betriebs der FSRU am neuen Jetty Kontaktdaten einer Ansprechstelle zukommen zu lassen, um entsprechende Lärmmessungen zu beantragen und die weitere Abwicklung des Einbaus passiver Schallschutzmaßnahmen abzustimmen.

### **11.5.2.5 Tieffrequente Geräusche**

Gleiches gilt im Ergebnis auch für die Beurteilung der von der FSRU und von den LNG-Verladungen ausgehenden tieffrequenten Geräuschen. Ausweislich der Prognose im Immissionsschutz-Gutachten kommt es mit Blick auf die LNG-Verladungen voraussichtlich zu Überschreitungen der Anhaltswerte des Beiblattes 1 der DIN 45860. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde führt dies aber nicht zur Unzumutbarkeit der tieffrequenten Geräuscheinwirkungen. Zu differenzieren ist auch hier zwischen dem Betrieb der FSRU einerseits und den LNG-Verladungen andererseits:

Ausweislich der im Schallschutz-Gutachten enthaltenen Prognose sind aufgrund des Betriebs der FSRU bei Zugrundelegung der in Beiblatt 1 der DIN 45860 enthaltenen Anhaltswerte keine als belästigend einzustufenden tieffrequenten Geräusche zu erwarten (vergleiche Seite 36 des Immissionsschutz-Gutachtens).

Aufgrund der LNG-Verladungen wird es – ausweislich des Immissionsschutz-Gutachtens – dagegen voraussichtlich zu Überschreitungen der Hörschwellenpegel Lhs der DIN 45860 kommen, aus denen sich ein bandbegrenzter Innenschallpegel von 33,0 dB(A) nachts ergibt, welcher nach dem Beiblatt 1 der DIN 45860 sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik als belästigend einzustufen ist (vergleiche Seite 38 des Immissionsschutz-Gutachtens).

Auch hier ist allerdings davon auszugehen, dass die von den LNG-Verladungen ausgehenden tieffrequenten Geräusche vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen sind, weil es sich um Geräusche handelt, die von einer Seehafenumschlagsanlage ausgehen (vergleiche hierzu obenstehend). In der Folge findet auch der Verweis in Nummer 7.3 der TA Lärm keine unmittelbare Anwendung, wonach Nummer A.1.5 des Anhangs Hinweise zur Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche enthält. Nach Nummer A.1.5 Absatz 2 Satz 3 des Anhangs sind schädliche Umwelteinwirkungen nicht zu erwarten, wenn die in Beiblatt 1 der DIN 45860 genannten Anhaltswerte nicht überschritten werden. Die TA Lärm und damit auch die Anhaltswerte des Beiblatts 1 der DIN 45860 dürften hier aber nicht anwendbar sein.

Aber selbst wenn man davon ausginge, dass die Anhaltswerte unmittelbar anwendbar sind, führte deren Überschreitung nicht ohne Weiteres zum Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen, welche die Einhaltung der Schutzpflicht des § 5 Absatz 1 Nummer 1 BImSchG hinderte. Denn die Frage, ob von ihnen

schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen, ist im Einzelfall nach den örtlichen Verhältnissen zu beurteilen. Die TA Lärm und die DIN enthalten zwar Regelungen zur Messung und Bewertung tieffrequenter Geräusche, nicht aber solche zu ihrer Prognose.

Die Wahrnehmbarkeit tieffrequenten Schalls ist von zahlreichen Faktoren und örtlichen Besonderheiten abhängig. Insofern ist die zuverlässige Prognose zum Auftreten störender tieffrequenter Geräusche mit erheblichen Unsicherheiten behaftet (vergleiche VGH Kassel, Beschluss vom 10.04.2014, Aktenzeichen 9 B 2156/13, ZNER 2014, 409). Für die Rechtmäßigkeit einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung genügt es daher, dass Vorsorge gegen zu erwartenden tieffrequenten Schall getroffen werden kann (vergleiche VGH Kassel, am angegebenen Ort). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die von der Vorhabenträgerin zugesagten Messungen und die darauf aufbauenden gutachterlich zu ermittelnden passiven Lärmschutzmaßnahmen auch hinreichend gegenüber tieffrequentem Schall wirksam sind (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 12.05.2021 - 1 Bf 492/19, Rn. 200 ff.).

#### **11.5.2.6 Lichtimmissionen**

Die Belange des Immissionsschutzrechts, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind, stehen auch im Hinblick auf Lichtimmissionen – unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen – der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Es ist auch insoweit zwischen der Beleuchtung der Jetty selbst und den Lichtimmissionen aufgrund der FSRU zu unterscheiden.

#### **11.5.2.7 Beleuchtung der Jetty**

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass die von dem hier in Rede stehenden Vorhaben ausgehenden Lichtimmissionen zumutbar sind. Etwaige Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen während der Bauphase sind auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren sowie technische Maßnahmen zur Minimierung möglicher Beeinträchtigungen durch baubedingte nächtliche Beleuchtung zu ergreifen (vergleiche U6.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahme V/M T2). Die Vorhabenträgerin hat überdies im Erörterungstermin mit dem LfU am 15. Mai 2025 erklärt, dass die Beleuchtung der fertiggestellten Jetty auf das gesetzlich vorgesehene Mindestmaß beschränkt wird. Die insoweit erforderliche Beleuchtung betrifft überwiegend die Gehwege und dient damit insbesondere dem Arbeitsschutz. Dabei werden die Begrenzung von erheblichen Belästigungen durch Blendwirkungen und Raumaufhellung im

Sinne der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der LAI der Planung der Beleuchtungsanlagen auf der Jetty berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hält die von dem hiesigen Vorhaben ausgehenden Lichtimmissionen daher für zumutbar.

#### **11.5.2.8 Vorausschau auf die FSRU**

Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der hier anzustellenden immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung außerdem zu dem Ergebnis gelangt, dass keine rechtlichen Hindernisse erkennbar sind, die der Erteilung der Genehmigung für den Betrieb der FSRU im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Lichtimmissionen zwingend entgegenstünden.

Soweit das LfU hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens bemängelt hat, dass keine (hinreichende) Grundlage im Hinblick auf die Lichtimmissionen vorliege, haben die Vorhabenträgerin und die Vertreter der DET als Betreiberin der FSRU im Erörterungstermin mit dem LfU am 15. Mai 2025 übereinstimmend erklärt, dass das Beleuchtungskonzept für die FSRU auf demjenigen der Jetty aufbaut und damit auch insgesamt die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen erfüllt werden. Das Beleuchtungskonzept für die FSRU werde überdies in dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Verfügung gestellt, sodass der Forderung des LfU hinreichend Rechnung getragen wird.

#### **11.5.2.9 Störfallsicherheit**

Die Belange des Störfallrechts, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind, stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Das Vorhaben selbst wie auch voraussichtlich die spätere Suprastruktur halten alle Vorgaben im Hinblick auf die Störfallvorsorge ein. Zudem sind durch die ausreichend großen Abstände zu schutzwürdigen Nutzungen negative Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nahezu vollständig auszuschließen.

Bei dieser Einschätzung hat die Planfeststellungsbehörde alle Einwendungen und Stellungnahmen – insbesondere der Atomaufsicht im Rahmen des Beteiligungsverfahrens berücksichtigt. Zu berücksichtigen war schließlich, dass es sich bei der Beurteilung der Suprastruktur um eine Vorausbeurteilung handelt. Insoweit könnten erforderlichenfalls in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Suprastruktur noch Nebenbestimmungen im Hinblick auf die Störfallvorsorge getroffen werden.

### **11.5.3 Eigentumsinanspruchnahme**

Soweit sich eine unmittelbare Eigentumsinanspruchnahme für dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme fremder öffentlicher und privater Grundstücke ergibt (in Unterlage 5 dargestellt), hat die Vorhabenträgerin für diese betroffenen Grundstücke im Fall der dauerhaften Inanspruchnahme mit den jeweiligen Eigentümern entsprechende privatrechtliche Vereinbarungen dazu getroffen. Grunderwerb oder Enteignungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Die vorübergehende Beanspruchung von Flächen ist lediglich für die Bauausführung erforderlich. Nach Abschluss der Maßnahmen werden die Flächen daher wieder in ihren anfänglichen Zustand zurückversetzt, sodass die Eigentümer wieder uneingeschränkt darauf zugreifen können. Zudem wurde die Auswahl dieser Flächen auf ein Mindestmaß beschränkt.

Einwendungen der unmittelbar Grundstücksbetroffenen wurden nicht erhoben.

### **11.5.4 Weitere private Belange**

Einschränkungen des Wohlbefindens und der Gesundheit aufgrund von Noxen und mangelnder Erholung in der Wohnung, dem Schrebergarten oder Hausgarten oder Balkon (E07-01, E08-01, E10a-01, E15-03, E17-01, E19-03, E21-02, E21-04, E22-04, E23-03, E25-03)

Hinsichtlich der Einschränkungen des Wohlbefindens und der Gesundheit aufgrund von Immissionen sowie der Eignung von Wohnung und Garten für die Erholung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Gründe, die für das Vorhaben sprechen, gegenüber den einwendungsseitig vorgetragenen Gründen gegen das Vorhaben als vorzugswürdig.

Konkret äußerten Einwenderinnen und Einwender erhebliche Bedenken hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen des Wohlbefindens und der Gesundheit durch das geplante Vorhaben. Im Mittelpunkt stehen Sorgen über Luftschadstoffe (Noxen), Lärm, Staubemissionen sowie eine generelle Minderung der Lebensqualität durch das Projekt – insbesondere im direkten Wohnumfeld oder in privaten Erholungsräumen wie Hausgärten, Balkonen und Schrebergärten. Einige Einwenderinnen und Einwender führen aus, dass durch den erwarteten Baustellenbetrieb sowie den späteren Betrieb des Vorhabens längerfristige Belastungen zu erwarten seien, die das Bedürfnis nach Ruhe und

Erholung untergraben würden. Es wird zudem kritisiert, dass bereits heute bestehende Belastungen durch Infrastrukturprojekte verstärkt würden und man sich als Anwohner:in „an der Grenze des Zumutbaren“ sehe. Diese Ausführungen wurden teilweise durch Wortbeiträge in den bekannt gemachten Erörterungsterminen untermauert, zum Beispiel zu den Einschränkungen des Nachtschlafes.

Die Vorhabenträgerin weist diesbezüglich auf die Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm hin sowie auf entsprechende antragsgegenständliche Gutachten. Aus Sicht der Vorhabenträgerin seien keine unzumutbaren Auswirkungen zu erwarten. Auch würden Maßnahmen zur Emissionseindämmung während der Bauzeit ergriffen (zum Beispiel Staubbindung, Geräuschminimierung, zeitliche Beschränkungen von Arbeiten).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin dargestellt und nachgewiesen, dass die einschlägigen materiell-rechtlichen Vorschriften und diesbezügliche Grenzwerte jedenfalls nicht überschritten werden und Einwendungen dieses Inhaltes somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen sind. Die Würdigung der Einwendungen darf auch die Differenzierung zwischen den zwar örtlich und technisch eng verbundenen Vorhaben (Jetty Westbecken einerseits sowie Jetty-Suprastruktur und der FSRU-Anlage) aber doch sachlich unterschiedlichen Vorhaben nicht aus dem Blick verlieren. Insbesondere vor diesem Hintergrund sind die Einwendungen nicht überzeugend, weil die Einwenderinnen und Einwender durchweg auf Wirkungszusammenhänge Bezug nehmen, die der Jetty-Infrastruktur beziehungsweise dem Gewässerausbau gar nicht unmittelbar zugerechnet werden können. Insoweit ist auf die Vorausbeurteilung der Suprastruktur zu verweisen.

Die Zumutbarkeit eines Vorhabens und seiner Auswirkungen findet jedoch nicht erst dort seine Grenzen, wo fachlich einschlägige Richt- oder Grenzwerte erreicht werden. Insoweit ist anzuerkennen, dass das Vorhaben ausweislich der Einwendungen das subjektive Wohlbefinden der Betroffenen berührt und auch einschränkt. Aus den Ausführungen in den Einwendungen als auch den mündlich in den Erörterungsterminen getätigten Äußerungen kann geschlossen werden, dass die vorgetragenen Einschränkungen des Wohlbefindens nicht nur aufgrund der Schalleinwirkungen, sondern auch aufgrund komplexerer Erwägungen der Betroffenen entstehen, zum Beispiel zur Störfall- oder Schiffsverkehrssicherheit

oder im Zusammenhang mit Emissionsbeiträgen der umgebenden Betriebe in Brunsbüttel-Süd.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit des Vorhabens hinsichtlich der Einschränkungen des Wohlbefindens und der Erholung ist in den vorliegenden Fällen auch im Zusammenhang mit der Eigenart der Umgebung in Brunsbüttel-Süd zu betrachten. Es handelt sich um einen Ortsteil, der eine Insellage zwischen Hafenanlagen, Industrie- und Gewerbebetrieben sowie den Schleusenanlagen und dem Nord-Ostsee-Kanal einnimmt. Von diesem Gedanken ausgehend, gibt es eine einschlägige Vorbelastung der Betroffenen. Die seitens der Betroffenen angeführten Einwendungsgründe entsprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde qualitativ den bereits jetzt anzutreffenden Gegebenheiten, nämlich einem Nebeneinander von Wohnnutzung und gewerblicher/industrieller Nutzung mit etlichen Störfallbetriebsbereichen, Hafenwirtschaft und Wasserstraßenverkehr mit Betrieb rund um die Uhr. Ausweislich der städtebaulichen Planung, das heißt Flächennutzungs- und Bebauungsplan, soll eine gewerbliche Nutzung entwickelt werden. Das zumutbare Maß an Einschränkungen des Wohlbefindens oder der Erholungseignung der privaten Wohnplätze wird vor diesem Hintergrund seitens der Planfeststellungsbehörde als grundsätzlich hoch eingeschätzt.

Dem gegenüber stehen die Belange, die für das Vorhaben sprechen. Gemäß den ausführlichen Darstellungen in Kapitel 11.1.1 und andernorts in diesem Planfeststellungsbeschluss ist dies allem voran das öffentliche Interesse an einer sicheren und diversifizierten Gasversorgung. Diese soll gemäß der Festlegung, die der Bundes-Gesetzgeber in § 2 LNGG getroffen hat, am Standort Elbehafen in Brunsbüttel realisiert werden. Des Weiteren rechtfertigen auch die fachplanerischen Zielsetzungen, die in Kapitel 11.1.2 ausführlich begründet werden, den Gewässerausbau für die Errichtung der antragsgegenständlichen Hafenanlagen.

#### Mittelbare Sicherheitsbeeinträchtigungen aufgrund unzureichender ISPS-Sicherung zur Landseite gegen Terrorangriffe (E19-04)

Hinsichtlich der befürchteten mittelbaren Sicherheitsbeeinträchtigungen aufgrund einer unzureichenden ISPS-Sicherung zur Landseite gegen Terrorangriffe bewertet die Planfeststellungsbehörde die bereits oben genannten Gründe, die für das Vorhaben sprechen, gegenüber den einwendungsseitig vorgetragenen Gründen gegen das Vorhaben als vorzugswürdig. Es tritt hinzu,

dass die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen bezüglich der angesprochenen Sicherheitsbeeinträchtigungen für unbegründet hält.

Einwenderinnen und Einwender äußern, dass Schutzvorkehrungen hinsichtlich Einwirkungen Dritter gar nicht vorgesehen seien und sie aufgrund möglicher Störfallereignisse deshalb in ihrem grundrechtlichen Schutz von Eigentum und Gesundheit beziehungsweise körperlicher Unversehrtheit benachteiligt seien. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass diese Belange im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens geprüft würden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde bereits mit antragsgegenständlicher Unterlage „M 8.4 - Gutachten Festsetzung des angemessenen Sicherheitsabstands im Sinne des § 50 BImSchG (Phase II)“ hinsichtlich katastrophaler Ereignisse ermittelt, in welchem Abstand schwerwiegende Schäden an Menschen und Immobilien zu erwarten sind. In dem Gutachten zu M 8.4 wird festgestellt, dass sich für den Betriebsbereich der DET Deutsche Energy Terminal GmbH keine Auswirkungen auf den bislang rechnerisch ermittelten angemessenen Sicherheitsabstand von 206 m und auf den festgelegten angemessenen Sicherheitsabstand von 250 m ergeben. Das nächstgelegene schutzbedürftige Gebiet befindet sich mit einem Abstand von circa 500 m auch für den neuen Standort der FSRU somit in ausreichender Entfernung zum potentiellen Schadensort. Auch wenn der Schadensort nicht auf der FSRU – wie im Gutachten unterstellt - sondern auf der Jetty selbst wäre, sind die einwendungsseitig befürchteten Schäden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht plausibel. Somit besteht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls kein Risiko, dass ein unbefugtes Eindringen in den Betriebsbereich aufgrund mangelnder ISPS-Sicherung zu einem Störfallszenario führen kann, durch welches die beschriebenen Grundrechtsbeeinträchtigungen bewirkt werden. Dessen ungeachtet wird die Sicherheit gegen Eindringen Unbefugter nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls gewährleistet, weil dies ein im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren noch nachzuweisender Aspekt sein wird, ohne den ein Gefahrstoffumschlag nicht erfolgen kann. Der planmäßig vorgesehene ISPS-Sicherheitsbereich wird gemäß Aussage der zuständigen designierten Polizeibehörde im Anhörungsverfahren für ausreichend erachtet.

Wertverlust eigener Immobilie durch den FSRU-Betrieb an der geplanten Liegestelle (E01-02, E03-01, E05-05, E07-01, E13-02, E15-03, E17-01, E23-03)

Hinsichtlich der befürchteten Wertminderung aufgrund der Nachbarschaft zum neuen Anleger und dem FSRU-Betrieb und dessen Emissionen sind die Einwendungen zurückzuweisen.

Der vorgetragene Wertverlust wird von den Einwenderinnen und Einwendern nicht weiter substantiiert. Die Vorhabenträgerin meint hierzu ausweislich ihrer Erwiderung, dass eine Wertminderung oder ein Wertverlust einer Immobilie grundsätzlich nicht zu entschädigen sei, solange keine unzumutbare Belastung durch ein gleichheitswidriges Sonderopfer vorliegt. Artikel 14 GG enthält grundsätzlich nur eine Bestandsgarantie, die durch Beeinträchtigungen des Marktwertes nicht berührt wird. Die Wohngebäude in Brunsbüttel Süd sind aufgrund der räumlichen Lage zum Elbehafen bereits durch die Hafennutzung vorbelastet und werden durch das Vorhaben allenfalls mittelbar betroffen.

Es ist seitens der Planfeststellungsbehörde diesbezüglich nicht erkennbar, dass und inwieweit überhaupt Eigentumsbeeinträchtigungen über den in Kapitel 11.5.2 diskutierten Umfang hinaus zu erwarten sind. Ein befürchteter Wertverlust der Immobilie wäre hier gleichwohl auch nicht zu berücksichtigen, da mittelbare Beeinträchtigungen wie hier des Verkehrswertes, keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellen (BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013 – 7 VR 13/12, Randnummer 22).

Keine Einschränkungen der eigenen Baustellenlogistik (P10-04)

Hinsichtlich der befürchteten Einschränkung von Baustellenabläufen aufgrund der Nähe zur Jetty-Baustelle wird die Einwendung zurückgewiesen.

Es wird seitens eines Privaten gefordert, dass die eigene Baustelle hinsichtlich der Erreichbarkeit und Baustellenlogistik durch die Bautätigkeiten für die Jetty Westbecken nicht beeinträchtigt wird.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die landseitige Baustellenlogistik zur Jetty ausschließlich über die Hamburger Straße erfolgt. Daher sind keine Einschränkungen durch die Bauausführung der Jetty zu erwarten. Sollten Wechselwirkungen wider Erwarten abzusehen sein, werden diese frühzeitig abgestimmt, so wie es auch heute schon gelebte Praxis in Bezug auf die Bautätigkeiten und dem operativen Hafenbetrieb sei.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist ausgeschlossen, dass Baustellenauswirkungen des antragsgegenständlichen Vorhabens Beeinträchtigungen des Privaten bewirken können.

#### Keine Einschränkungen nautischer und landseitiger Betrieb des eigenen Unternehmens (P10-05)

Hinsichtlich der befürchteten Konflikte des nautischen und landseitigen Betriebs des eigenen Unternehmens aufgrund des Betriebs der Jetty Westbecken wird die Einwendung zurückgewiesen.

Es wird seitens eines Privaten eingewendet, dass bei der Zu- und Abfahrt der LNG-Tanker nautische Belange des eigenen Unternehmens beeinträchtigt werden. Es wird hinsichtlich befürchteter Wechselwirkungen mit dem eigenen Betrieb eine vorherige Abstimmung sowie Berücksichtigung durch die Vorhabenträgerin gefordert. Des Weiteren wird gefordert, dass umgebungsbedingte Gefahrenquellen für den eigenen Betrieb auszuschließen sind.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegt die geforderte Abstimmung – trotz erwidierungsseitig geäußertem Willen – außerhalb des Machtbereichs der EEPLG. Die vorgetragene Wünsche wären in dem jeweiligen Fachplanungsverfahren, zum Beispiel für die störfallrechtliche Genehmigung des Betriebsbereichs oder für Energieleitungen.

#### Keine Einschränkung Sportschiffahrt auf der Elbe (E25-03)

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Es wird vorgetragen, dass die Nutzung der Elbe als Segelrevier für die Ausübung des eigenen Hobbies (Segeln) stark eingeschränkt werde und im Fall einer Havarie die Sicherheit von Leib und Leben nicht gewährleistet werde.

Die Vorhabenträgerin wiederholt ihre bereits andernorts vorgebrachte Erwiderung, dass hinsichtlich der betriebsbedingten Gefahren der FSRU beziehungsweise der Suprastruktur auf die Nachweisführung im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren abzustellen ist.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Einwendung in Bezug auf die nautischen Gefahren für die Elbeschiffahrt über die Behauptung hinaus nicht weiter substantiiert und es ist nicht erkennbar, ob und wieweit der vorliegende

Antragsgegenstand in die Ausübung der Sportbootschiffahrt auf der Elbe eingreift.

### **11.5.5 Belange der anerkannten Naturschutzvereinigungen**

Die von den Naturschutzvereinigungen vorgetragenen Aspekte sprechen nach Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Belange ebenfalls nicht gegen eine Zulassung des Vorhabens. Insoweit kann auf die übrigen Ausführungen zum materiellen Recht, insbesondere zum Naturschutzrecht verwiesen werden. Ergänzend hierzu sei auf folgende von den Naturschutzvereinigungen gerügten Punkte hingewiesen:

Seitens der Naturschutzvereinigungen wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens das Fehlen von angeblich relevanten Unterlagen gerügt, insbesondere Unterlagen zu den Berechnungen der atomrechtlichen „Störfallvorsorge“ und zu Havarierisiken, das nautische Gutachten, das Gutachten zur FSRU, Klimawirkungen und die Auswirkungen auf die Bevölkerung während des deutlich näher an die Wohnbebauung herangerückten Betriebs der FSRU und weiterhin fehlende Anlagen M7, M8 und M9. Diese Rüge ist zurückzuweisen. Es sind gemäß ständiger Rechtsprechung des BVerwG (BVerwGE 150, 92 = NVwZ 2015, 85 Randnummer 12) nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, auszulegen, sondern nur solche, die – aus der Sicht der potenziell Betroffenen – notwendig sind, um den Betroffenen ihr Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (Anstoßwirkung). Die nicht ausgelegten Gutachten ergänzen demnach lediglich die ausgelegten Planunterlagen und müssen deshalb nicht ausgelegt werden. Es ergibt sich aus der Auslegung der Planunterlagen kein Anspruch auf Kenntnis aller Gutachten.

Soweit vorgetragen worden ist, dass mit der Planung für den Gewässerausbau auch ein neuer Störfallbetriebsbereich entstehe, der die in der Nähe bereits vorhandenen Störfallbetriebsbereiche unberücksichtigt lasse, wird dieser Einwand zurückgewiesen. Den Anforderungen des § 50 BImSchG wird genüge getan, auch im Hinblick auf die besondere Situation in Brunsbüttel. Die Vorschrift besagt unter anderem, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen [sind], dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen [...] in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige

schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist nachvollziehbar, dass der festzustellende Plan bereits dieser Abwägungsdirektive Rechnung trägt, indem die bereits vorliegenden Berechnungsergebnisse für den Störfallsicherheitsabstand von der FSRU am Interimsliegeplatz übertragen werden und insoweit den Analogieschluss ausreichender Sicherheitsabstände an dem geplanten Liegeplatz an der Jetty Westbecken rechtfertigen. Darüber hinaus wird laut Vorhabenträgerin an der Jetty [...] im Rahmen des dafür erforderlichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens ein entsprechendes Gutachten zur Festsetzung des angemessenen Sicherheitsabstands im Sinne des § 50 BImSchG vorgelegt (siehe Unterlage "U1 - Erläuterungsbericht", Seite 71). Die störfallrechtliche Genehmigungsfähigkeit wird außerdem im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung durch die Planfeststellungsbehörde als positiv eingeschätzt. Diese Prognose basiert auf der Stellungnahme des LfU (Immissionsschutzbehörde) sowie Einlassungen im Erörterungstermin zu der ersten Planänderung (15. Mai 2025). Der Vortrag in Bezug auf Risiken für die Konverterstation Süd-Link wird mit Blick auf die zugrundeliegende Annahme, es gehe hier um das LNG-Terminal zurückgewiesen, im Übrigen gilt das Vorgesagte.

Soweit vorgetragen wurde, dass der erforderliche Sicherheitsabstand zu den kerntechnischen Anlagen am Standort Brunsbüttel nicht eingehalten werde, wird dieser Einwand zurückgewiesen. In Sachen Verträglichkeit des geplanten LNG-Terminals mit den benachbarten kerntechnischen Anlagen am Standort Brunsbüttel liegt seit Dezember 2022 die Stellungnahme der TÜV NORD EnSys GmbH & Co. KG vor. So kam die Sachverständige am 08. Dezember 2023 bezüglich der FSRU auf Grundlage der Zusammenfassung aus dem Abschnitt 1 der Unterlagen zum BImSchG-Verfahren und den dort dargestellten Phasen zu folgendem Prüfergebnis: „In unserem Gutachten zur FSRU aus dem Dezember 2022 wurde mit einer maximalen Einzeltankgröße von 47.000 m<sup>3</sup> gerechnet. Das führte zu einem erforderlichen Sicherheitsabstand von 1.027 m. Bei Ansatz eines LNG-Q-Max-Tankers mit einem Einzeltankvolumen von maximal 65.000 m<sup>3</sup> erhöht sich der erforderliche Sicherheitsabstand auf 1.144 m, was jedoch auch kein Problem darstellt. Zum bisherigen Standort der FSRU besitzt das Reaktorgebäude einen Abstand von 1.700 m, die weiteren

kerntechnischen Anlagen am Standort Brunsbüttel sind noch weiter entfernt. Zudem rückt die FSRU mit dem neuen Anleger weiter nach Westen, sodass der Abstand größer wird. Auf die Betrachtungen für die Pufferlagerflächen hat der Einsatz von LNG-Q-Max-Tankern ebenfalls keinen Einfluss, da der Nachweis mit einem abdeckenden Explosionsüberdruck geführt wurde. [...]“ Die atomrechtliche Aufsichtsbehörde des Landes Schleswig-Holstein im MEKUN hat sich in ihrer Bewertung gegenüber dem LfU den Aussagen der Sachverständigen TÜV NORD EnSys GmbH & Co. KG mit Schreiben am 23. April 2025 in vollem Umfang angeschlossen. Insgesamt kommt die atomrechtliche Aufsichtsbehörde zum unverändert gültigen Bewertungsergebnis, dass die Verträglichkeit des Betriebs einer FSRU Brunsbüttel mit den benachbarten kerntechnischen Anlagen unter Berücksichtigung der dargestellten Betriebsphasen gegeben ist. Die Vorhabenträgerin stellt in ihrer Erwiderung weiterhin dar, dass das Anlegemanöver der mit LNG befüllten Tanker die erforderlichen Sicherheitsabstände einhalten wird. Diese Äußerungen und Erwägungen können von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und zueigen gemacht werden.

Soweit ein unzureichendes Brandschutzkonzept und eine nicht ausreichende Ausstattung der Feuerwehr vorgetragen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass der Erwiderung der Vorhabenträgerin insoweit gefolgt wird, als das Brandschutzkonzept und diesbezügliche Fragen jedenfalls umfassend im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren geklärt werden können. Gleichwohl hält die Planfeststellungsbehörde die vorliegenden Angaben der Vorhabenträgerin zum Brandschutz bereits auf der Ebene der Planfeststellung für konkretisierungsbedürftig, zum Beispiel im Hinblick auf die Einsatzkoordinierung, Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr und den Rettungsdienst oder Fluchtwege. Diese Unzulänglichkeit kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch ein noch zu genehmigendes Brandschutzkonzept kompensiert werden (Auflage in Kapitel 4.1.1).

Der Einwand, die Baggergutverbringung für das hier antragsgegenständliche Vorhaben dürfe nur im Rahmen der Genehmigung ‚524-Baggerungen in der Hamburger Stromelbe, Einbringungen bei Tonne E3-1617/2015-4967/2015-UV-58316/2023‘ erfolgen, ist unbegründet. Maßgeblich ist die Gestattung der Gewässerbenutzung in diesem Planfeststellungsbeschluss. Demnach ist die Verbringung zulässig. Weiterhin folgt die Planfeststellungsbehörde der Erwiderung der Vorhabenträgerin. Demzufolge wurde die ausgewählte Fläche bisher nicht für Baggergutverbringungen genutzt (auch nicht für Baggergut aus

der Hamburger Stromelbe). Die Einbringstelle wurde im Rahmen eines Variantenvergleichs alternativer Flächen ermittelt. Für kein Szenario der Baggerguteinbringung ist für das Schlickfallgebiet (743 km<sup>2</sup>) eine nachweisbare Beeinträchtigung der ökotoxikologischen Sedimentbelastung durch verdriftende Baggergutanteile anzunehmen. Weiterführende Informationen sind der Unterlage "U4.1 - Konzept Baggergutentnahme und -verbringung" zu entnehmen.

### **11.5.6 Klimaschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Klimaschutzes insgesamt vereinbar. Der Umsetzung des Vorhabens wird seitens der Planfeststellungsbehörde Vorrang gegenüber den nachteiligen Auswirkungen auf die Belange des globalen Klimaschutzes eingeräumt. Zwar umfasst der Antragsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens nur die Hafeninfrastruktur, das heißt den Ausbau der Elbe in Gestalt des Neubaus einer Hafenanlage einschließlich Folgemaßnahmen in der Elbe sowie der Liegewannen. In die Würdigung einbezogene werden jedoch vorsorglich auch die Auswirkungen der LNG-Suprastruktur auf der Jetty / dem Landungssteg ("Topsites"). Soweit sich Anforderungen aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) als auch aus dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein (EWKG) ergeben, können diese nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls eingehalten werden.

Gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben – und damit auch die Planfeststellungsbehörde - bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten, § 1 Satz 1 KSG. Spiegelbildlich zur Bundesebene hat auch das Land Schleswig-Holstein ein Klimaschutzgesetz erlassen und darin Zielvorgaben zum Klimaschutz formuliert, vergleiche § 1 EWKG. Vorrangig geht es sowohl im KSG als auch im EWKG um die Minderung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele aus § 3 KSG, der europäischen Klimaschutzziele, zur Einhaltung der Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und zur Erreichung der Klimaschutzziele für Schleswig-Holstein aus den §§ 3 folgende EWKG.

Aufgrund des Berücksichtigungsgebotes des § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG müssen die Träger öffentlicher Aufgaben die Bedeutung ihrer Entscheidung für den Klimaschutz ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (Bundestags-Drucksache 19/14337, Seite 36). Dafür ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) bei Planungsentscheidungen im Rahmen der Abwägung mit vertretbarem Aufwand zu ermitteln, welche THG-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des KSG ergeben. Es ist eine sektorenübergreifende Gesamtbilanz zu erstellen, die nicht nur den Betrieb, sondern auch die Errichtung der Anlagen sowie die Inanspruchnahme von THG-Senken betrachtet (vergleiche BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7.21, juris, Randnummer 80, 82, 99, 102). Im Rahmen der Abwägung sind die so ermittelten Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – in die Entscheidungsfindung einzustellen (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7.21, juris, Randnummer 71).

Da im Rahmen der Anwendung des § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG derzeit noch keine konkretisierten Vorgaben existieren, ist der Planfeststellungsbehörde ein gewisser Spielraum hinsichtlich der Abwägung eingeräumt. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG enthält dabei keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist mithin nicht als Optimierungsgebot zu verstehen. Dem Klimaschutz kommt trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein unbedingter Vorrang gegenüber anderen Belangen zu (vergleiche BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21, juris, Randnummer 85; BVerfG, Beschluss vom 24.3.2021 – 1 BvR 2656/18, juris, Randnummer 198). Es dürfen dementsprechend keine überspannten Anforderungen an die Erfüllung der Berücksichtigungspflicht gestellt werden. § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde vielmehr mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO<sub>2</sub>-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des KSG ergeben (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21, juris, Randnummer 82).

Die gebotene Berücksichtigung führt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass von dem beantragten Vorhaben keine maßstäblich relevanten negativen Auswirkungen auf das Klima

erwartet werden. Möglich sind solche Auswirkungen zunächst auch nur aufgrund des Baus der Jetty, denn der Betrieb des Landungssteges dagegen ist wegen der Unterscheidung in die hier zu betrachtende Infrastruktur einerseits und in die im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zu bewertende Suprastruktur andererseits ohne erkennbaren Einfluss auf die Belange des Klimaschutzes. Auch die baubedingten Auswirkungen lassen jedoch aufgrund der vergleichsweise geringen Dimensionen und Materialbedarfe des Vorhabens keine relevanten Auswirkungen auf die Belange des Klimaschutzes erwarten.

Forderungen nach einer weitergehenden Ermittlung und Berücksichtigung der Klimaschutzbelange unter Einbeziehung der Erdgas-Gewinnung im Ausland, der Verflüssigung, des Überseetransportes (Vorkettenemissionen) und der Regasifizierung in Brunsbüttel werden seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Offenbleiben kann dabei, ob diese Aspekte überhaupt im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens ermittelt und bewertet werden können. Gemäß diesbezüglich überzeugender Erwiderung der Vorhabenträgerin umfasst das hier zu betrachtende Vorhaben ausschließlich der Errichtung und den Betrieb des Jetty einschließlich des zugehörigen Liegeplatzbereiches für die FSRU und für die beliefernden LNG-Tanker. In dem Verfahren wird gemäß § 4 LGG keine UVP durchgeführt. Nach der Rechtsprechung des BVerwG sind trotz des Vorhabenbezugs des § 13 KSG zwar auch mittelbare Auswirkungen eines Vorhabens in die Abwägung einzustellen. Stets muss es sich aber um Auswirkungen gerade des Vorhabens handeln. Das setzt voraus, dass die jeweiligen Auswirkungen dem Vorhaben bei wertender Betrachtung zurechenbar sind, weil sich in ihnen ein vorhabenspezifisches Risiko realisiert, dessen Bewältigung das gesetzliche Planfeststellungserfordernis zu dienen bestimmt ist (BVerwG Urteil vom 22.6.2023 – 7 A 9.22, NVwZ 2024, 60 Randnummer 39).

Die bestimmungsgemäße konkrete Nutzung der Jetty und des Liegeplatzes liegt jedoch im Transport von LNG und erschöpft sich darin. Der Betrieb der FSRU ist Gegenstand eines gesonderten immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Im Rahmen dieses Verfahrens werden auch Aussagen zu den Klimawirkungen des FSRU-Betriebs gemäß § 13 KSG getroffen. Die FSRU unterliegt als Anlage nach Teil 2 Nummer 1 des 1 Anhangs zum TEHG dem Treibhausgas-Emissionshandelsrecht. Der Belang der großräumigen Klimawirkungen wird insbesondere über das dortige marktwirtschaftliche Instrumentarium berücksichtigt, § 5 Absatz 2 BImSchG (vergleiche Fellenberg/Guckelberger/Fellenberg, 1. Auflage 2022, KSG § 13

Randnummer 18). Da der Zeitpunkt der Errichtung und Inbetriebnahme des landseitigen Terminals der GLNG zurzeit noch nicht feststeht, gibt es momentan auch keine Überlegungen für eine etwaige Nachnutzung der neuen Jetty. Eine solche könnte auch nicht ohne Weiteres erfolgen, sondern erforderte die Durchführung neuer Zulassungsverfahren. Aussagen zu den Umwelt- und Klimawirkungen einer etwaigen Nachnutzung können derzeit daher nicht gemacht werden. Dies ist gesetzlich auch nicht gefordert.

Das hier zu würdigende Jetty-Vorhaben hat vor allem bau- und betriebsbedingte THG-relevante Auswirkungen, die sich negativ auf die Klimaziele auswirken können. Die Klimaauswirkungen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Einklang mit den Anforderungen des Berücksichtigungsgebots aus § 13 Absatz 1 KSG durch die Vorhabenträgerin dargestellt worden. Insoweit trifft zwar auch nach Mitteilung (E-Mail 11. Juni 2025) der Vorhabenträgerin zu, dass es – neben Unterlage 1.2 - keine gesonderte Unterlage zur Ermittlung der Klimawirkungen gebe. Jedoch habe sie in Vorbereitung auf den bekanntgemachten Erörterungstermin ausführlich auf klimaschutzbezogene Einwendungen erwidert. Diese Äußerungen im Verfahren stellen auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine hinreichende Bewertungsgrundlage dar.

Soweit eingewendet wurde, dass die Exposition des Vorhabens gegenüber klimawandelbedingten Starkregenereignissen und Hochwasser unzureichend planerisch berücksichtigt wurde, ist der Einwand nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unzutreffend. Es spricht insbesondere nichts dafür, dass die binnenlandseitige Entwässerungsinfrastruktur überbelastet wird. Ganz im Gegenteil befindet sich die Jetty betreffend klimawandelbedingter zukünftiger Starkregenereignisse nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in einer optimalen Lage inmitten eines praktisch unlimitierten Vorfluters (Elbemündung zur Nordsee). Da die Jetty den Landesschutzdeich im Bereich der Deichkrone quert beziehungsweise dort ansetzt und im Wesentlichen auf einem Höhenniveau verläuft ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht nachvollziehbar, dass Hochwasserereignisse wegen des Hochwasserscheitels beziehungsweise des Wasserstandes ein relevantes Problem darstellen können. Die Landesschutzdeiche decken ebenso wie die Höhenlage der Jetty solche Extremereignisse ab oder können in der Zukunft entsprechend vorzunehmender Prognosen und Planungen angepasst werden.

Soweit eingewendet wurde, dass die Klimaauswirkungen unzureichend ermittelt worden seien und es insbesondere an einer überschlägigen Ermittlung der Klimawirkungen der Errichtung der Jetty sowie die Treibhausgasemissionen der Anlieferung, Einspeisung und der Nutzung von LNG beziehungsweise Erdgas fehle schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Erwiderung der Vorhabenträgerin vollumfänglich an. Demnach ist bei einer KSG-sektorenbezogenen Betrachtung die Landnutzungsänderung in den Blick zu nehmen. Für die Beurteilung des Sektors Landnutzungsänderung werden die Daten des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 6) verwendet. Gemäß Tabelle 11 in Unterlage 6.1 (LBP) werden Biotopflächen in Anspruch genommen. Klimaschutzrelevant sind hierbei die geschützten Schilf- und Röhrichtbiotope, von denen nur circa 0,7 Hektar versiegelt und 2,1 Hektar überbaut werden. Die darüber hinaus in Anspruch genommenen Wasser-, Deich- und Steinschüttungsflächen sind für den Klimaschutz von untergeordneter Bedeutung. Die baubedingten Auswirkungen (Transport-, Bagger-, Ramm- und Montagearbeiten), die dem Sektor "Verkehr" unterfallen, sind auf die Bauzeit begrenzt und führen laut Vorhabenträgerin zu keinen quantifizierbaren mittel- oder langfristigen Auswirkungen auf das Lokalklima im Vorhabenbereich, die in Relation zur Kleinräumigkeit des Vorhabens mit verhältnismäßigem Aufwand ermittelt werden könnten. Was den Sektor "Industrie" betrifft, so betrifft dieser grundsätzlich den gesamten "Life-Cycle" von Produkten. Sofern auf Grundlage der Kategorie "Produktverwendung" hierbei auch solche Emissionen zu betrachten sein sollten, die bei der Produktion der für ein Vorhaben verwendeten Baustoffe entstehen, ist bislang nicht obergerichtlich entschieden (verneinend bezüglich einer Berücksichtigung im UVP-Bericht OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12.03.2020 – OVG 11 A 7/18, juris, Randnummer 53-65; offen gelassen in BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021 – 4 B 25/20, juris, Randnummer 11 bis 18), ist zu berücksichtigen, dass die Vorhabenträgerin ihre Baumaterialien von Dritten bezieht, deren Produktionsprozesse sowohl der Vorhabenträgerin als auch der Planfeststellungsbehörde allenfalls in Grundzügen bekannt sein können. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit der Erwiderung der Vorhabenträgerin an, dass es einen unzumutbaren Ermittlungsaufwand erfordern würde konkrete Emissionen einzelner Produktionsprozesse zu qualifizieren und quantifizieren, da diese von den eingesetzten Brennstoffen und Energiequellen der elektrischen Energie abhängen. Verlässliche Angaben werden umso schwieriger, je mehr Vorprodukte in die Betrachtung einfließen (vergleiche BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021 – 4 B 25.20, juris, Randnummer 15). Im Ergebnis sind somit insgesamt keine

erheblichen bau-, anlage- und betriebsbedingten nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft beziehungsweise auf die Belange des § 13 KSG zu erwarten (vergleiche auch Unterlage “U 1.2 - Auswirkungen auf die Umwelt”, Seite 25).

## 12 Gesamtabwägung

Der von Seiten der Vorhabenträgerin Elbehafen Energy Port & Logistics GmbH am 01. August 2022 beantragte und zwischenzeitlich geänderte Plan (Änderungsantrag vom 07. März 2025) war unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen sowie der Zusagen der Vorhabenträgerin in dem dargestellten Umfang planfestzustellen.

Diese Entscheidung folgt aus der gemäß § 68 WHG in Verbindung mit § 74 VwVfG gebotenen Abwägung. Hierbei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen untereinander und gegeneinander abzuwägen. Das Abwägungsgebot verlangt, dass – erstens – eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass – zweitens – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass – drittens – weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt, noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Jedem der in die Abwägung eingestellten, konkret abwägungsrelevanten Belange ist das ihm nach den rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Gegebenheiten zukommende objektive Gewicht beizumessen. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen Belangs entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung betroffenen Belange ist vielmehr im Gegenteil ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit.

Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde die eingereichten Antragsunterlagen eingehend geprüft und den Betroffenen sowie den als Träger öffentlicher Belange Beteiligten zur Kenntnis und Äußerung gegeben. Die Äußerungen wurden ausführlich mit den Beteiligten erörtert. Sie hat im weiteren Verfahren insbesondere zahlreiche Rückfragen an die Vorhabenträgerin gestellt und Fachbehörden als diesbezügliche Wissensträger gehört, um unklare entscheidungserhebliche Sachverhalte zu ermitteln und aufzuklären. Wie aus den voranstehenden Ausführungen deutlich wird, hat die Planfeststellungsbehörde das Vorliegen der materiell-rechtlichen Voraussetzungen des Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der hierin konzentrierten Entscheidungen unterschiedlicher Themenfelder des öffentlichen

Bau- und Planungsrechts geprüft und bejaht. Hierzu zählen unter anderem materiell-rechtliche Anforderungen aus den Bereichen Bodenschutz, Immissionsschutz, Naturschutz, Schifffahrt oder Wasserrecht.

Die Planung fügt sich ausweislich dieser Prüfung auch in die übergeordnete räumliche Planung des Landes und der Gemeinde ein. Belange der Gemeinde wurden im Planfeststellungsverfahren ermittelt und in der Entscheidung berücksichtigt. Soweit die Planrechtsentscheidung aufgrund einer unzureichenden Sachverhaltskenntnis noch nicht getroffen werden kann, wird sie mit diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich vorbehalten. Dies betrifft namentlich die Entscheidung über die Festsetzung von Ausgleich oder Ersatz (Kompensation) für Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft aufgrund des zugelassenen Eingriffs, weil vorliegend § 6 LNKG Anwendung findet und die zeitlich nachgelagerte Festsetzung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit Blick auf den Zeitvorteil für das Planfeststellungsverfahren auch geboten ist sowie im Übrigen die Voraussetzung der Ausnahme von der Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben ist. Der zeitige Verzicht auf die Festsetzung der naturschutzrechtlichen Kompensation erfolgt in der begründeten Überzeugung seitens der Planfeststellungsbehörde, dass die Eingriffe entweder mit Maßnahmen als Realkompensation oder jedenfalls ersatzweise kompensiert werden können.

Auf die Umweltverträglichkeitsprüfung konnte vorliegend ausnahmsweise verzichtet werden. Die ermittelten Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter werden in einem Ersatzdokument beschrieben, welches trotz aller gebotenen Kürze wichtige Gliederungsmerkmale eines sonst erforderlichen UVP-Berichts enthält und insoweit in die Entscheidung über den Plan eingeflossen ist. Die Antragsunterlagen einschließlich der umweltrelevanten Angaben und Beschreibungen standen im Zuge des Anhörungsverfahrens und darüber hinaus für jeder und jedem zur Einsicht und als Online-Datei zur Verfügung. Dementsprechend wurden zahlreiche umweltbezogenen Einwendungen und Stellungnahmen in das Verfahren eingebracht und waren Gegenstand von ausführlichen Erörterungsterminen.

Die Verwirklichung des Vorhabens steht nach der Wertung des Bundesgesetzgebers im § 3 LNKG im zentralen öffentlichen Interesse an einer sicheren und diversifizierten Gasversorgung in Deutschland und ist aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich, denn § 3 LNKG bezweckt die schnellstmögliche

Durchführung der Vorhaben gemäß § 2 Absatz 2 LNGG und verleiht dem zentralen Interesse an einer sicheren und diversifizierten Gasversorgung in Deutschland ein überragendes öffentliches Interesse sowie ein Interesse der öffentlichen Sicherheit.

Der antragsgegenständliche Gewässerausbau ist für den Import von LNG bestimmt, welches mit Tankschiffen aus unterschiedlichen Quellen weltweit geliefert werden kann. Nach der Regasifizierung in den Suprastruktur-Anlagen können somit bis zu 7,5 Milliarden Norm-Kubikmeter Erdgas an das Transportnetz abgegeben werden. Diese Nutzung entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den diesbezüglichen Erwägungen des Bundesgesetzgebers hinsichtlich der Gesamtabwägung, denn die Energieversorgung mittels LNG-Importen im Allgemeinen dient dem grundlegenden Gemeinwohlzweck. Sie ist Teil der Daseinsvorsorge und nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts unerlässlich für die Sicherung einer menschenwürdigen Existenz (BVerfG Urteil vom 17.12.2013 – 1 BvR 3139/08, 1 BvR 3386/08 – BVerfGE 134, 242 fortfolgende – Garzweiler II).

Das normierte überragende öffentliche Interesse geht mit hohem Gewicht in sämtliche Abwägungsentscheidungen ein. Die legislative Grundentscheidung wirkt auf alle Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde. Zudem ist das Vorhaben im Interesse der öffentlichen Sicherheit dringend erforderlich. Durch den Energie-Import mit Tankschiffen stehen als Quelle prinzipiell alle LNG-Export-Terminals weltweit zur Verfügung. Bereits die Anzahl an Terminals in Katar sowie den Vereinigten Staaten von Amerika beläuft sich auf deutlich mehr als zehn, hinzu kommen weitere Exportmöglichkeiten in Algerien oder Angola, aber zum Beispiel auch Norwegen. Durch die Diversifizierung der potentiellen Liefergebiete wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein positiver Beitrag für die öffentliche Sicherheit in Deutschland durch eine Risikostreuung geschaffen, weil einseitige Abhängigkeiten in der öffentlichen Diskussion der letzten Jahre als energie- und sicherheitspolitisches Risiko benannt wurden. Für gegebenenfalls notwendige naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen kommt die öffentliche Sicherheit als einer der Ausnahme- bzw. Befreiungsgründe jedenfalls in Betracht. Hinzu tritt das private Interesse der Antragstellerin an der Realisierung des Gewässerausbaus zum Zweck der damit verfolgten unternehmerischen Betätigung.

Gegen eine Zulassung des Vorhabens spricht auch nicht, dass es sich bei dem Antragsgegenstand nur um den wasserrechtlichen Infrastruktur-Teil des

Gesamtvorhabens handelt. Die Planfeststellungsbehörde kommt diesbezüglich zu der Einschätzung, dass namentlich die Gefahr eines entstehenden Planungstorsos zwar nicht null, dennoch aber vergleichsweise sehr gering ist. Die Immissionsschutzbehörde wiederum hat im Planfeststellungsverfahren als Fachbehörde Stellungnahmen sowie Einlassungen im Erörterungstermin abgegeben, die erwarten lassen, dass die Genehmigungserfordernisse für die technischen Anlagen auf der Jetty (Topsites – Suprastruktur) und die FSRU voraussichtlich erfüllt werden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt auf dieser Grundlage zu der Schlussfolgerung, dass durch die in Aussicht gestellten Entscheidungen der Immissionsschutzbehörde in Verbindung mit dem vorliegenden Beschluss gewährleistet wird, dass das Gesamtvorhaben baulich hergestellt und bestimmungsgemäß in Betrieb genommen werden kann. Dem steht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht entgegen, dass die Bemühungen der Antragstellerin für die Suprastruktur aktiven Schallschutz zu organisieren, noch in einem frühen Planungsstadium stehen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht außer Frage, dass der erhebliche Aufwand zur Erzielung des prognostizierten minimalen akustischen Effektes das ernsthafte Bemühen einer Verminderung von Schallimmissionen durch die Verursacherin unterstreicht. Überschlüssig sprechen weder städtebauliche noch im Verhalten der Privaten sowie der Gemeinde als Flächeneigentümerin liegende Gründe für einen Zweifel an der Realisierung des aktiven Schallschutzes.

Dem gegenüber stehen die im Verfahren geltend gemachten Belange der privaten Einwanderinnen und Einwander und die Belange der Umweltvereinigungen sowie die Umweltauswirkungen an sich. Soweit die Privaten Beeinträchtigungen ihres Eigentums oder ihrer wirtschaftlichen Betätigung geltend gemacht haben, trägt der vorliegende Planfeststellungsbeschluss ihren Belangen durch Schutzvorkehrungen sowie durch Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung. Dies gilt auch in Bezug auf öffentliche Aufgabenträger beziehungsweise Betreiber von Leitungen oder Versorgungsaufgaben, deren Eigentum mitbenutzt oder anderweitig, zum Beispiel durch Leitungskreuzungen, tangiert werden wird. Die von den Privaten befürchteten möglichen Beeinträchtigungen ihrer Gesundheit oder körperlichen Unversehrtheit aufgrund der Infrastruktur konnten mittels umfangreicher fachlicher Untersuchungen beziehungsweise entsprechender Gutachten nicht weiter erhärtet werden. Im Übrigen gewährleistet der Plan selbst nebst den

angeordneten Schutzvorkehrungen, dass die in Rede stehenden Beeinträchtigungen jedenfalls nicht unzumutbar sein werden und nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Gesundheit oder von Leib und Leben besorgen lassen. Auch in Bezug auf die Umweltauswirkungen sowie diesbezügliche Vorträge der Umweltvereinigungen wie auch Privaten und der Träger öffentlicher Belange sehen die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses umfangreiche Schutzvorkehrungen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise soweit möglich auch zum Ausgleich von Umweltauswirkungen oder Beeinträchtigungen der Schutzgüter vor.

Aus den vorgenannten Gründen treten die Belange, die gegen die Zulassung des Vorhabens sprechen, hinter das überragende öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens sowie der öffentlichen Sicherheit sowie das private Unternehmerinteresse der Vorhabenträgerin zurück. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Belange der privaten Einwenderinnen und Einwender sowie der Umweltauswirkungen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde deutlich weniger gewichtig als das öffentliche und private Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens.

### **13 Begründung Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf dem VwKostG sowie auf der gemäß § 2 VwKostG ergangenen VerwGebVO. Die Kosten, die sich gemäß § 1 VwKostG aus Verwaltungsgebühren und Auslagen zusammensetzen, sind grundsätzlich von der Vorhabenträgerin als Antragstellerin zu tragen (§ 13 Absatz 1 Nummer 1 VwKostG). Die Kosten für diese Zulassungsentscheidung werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

## **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim

Bundesverwaltungsgericht,

Simsonplatz 1,

04107 Leipzig,

erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung (§ 11 Absatz 1 Satz 1 LNKG). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden (§ 11 Absatz 1 Satz 2 LNKG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so können durch diese Zulassungsentscheidung Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem die Beschwerden von den Tatsachen Kenntnis erlangen.

## Hinweise

### Inhaltliche Hinweise

- a) Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ist die Anlage während der Errichtung und nach der Fertigstellung entsprechend nach §§ 5 und 6 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) in Verbindung mit § 3 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), § 3 Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und § 6 Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) betrieben werden. Die auftretenden Gefährdungen sind zu beurteilen und geeignete Schutzmaßnahmen abzuleiten. Hierbei ist der bestimmungsgemäße Betrieb aber auch Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu berücksichtigen.
- b) Werden Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber an einem Arbeitsplatz tätig, sind die Arbeitgeber verpflichtet, bei der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen zusammen zu arbeiten (§ 12 ArbSchG). Um dies sicherzustellen ist es erforderlich grundlegende Maßnahmen des Arbeitsschutzes für die Baustelle und später für den Betrieb der Anlage festzulegen und den dort tätigen Firmen zur Verfügung zu stellen. Es ist sicherzustellen, dass jeder Mitarbeiter, der auf der Anlage tätig wird, in diesen Maßnahmen unterwiesen ist.
- c) Arbeitsplätze im Freien sind so zu gestalten, dass sie von den Beschäftigten bei jeder Witterung sicher und ohne Gesundheitsgefährdung erreicht, benutzt und wieder verlassen werden können. Dazu gehört, dass Arbeitsplätze geschützt sind oder den Beschäftigten geeignete persönliche Schutzausrüstungen zur Verfügung gestellt werden (§ 3 Absatz 1 sowie Anhang Nummer 5.1 ArbStättV).
- d) Die Beleuchtungseinrichtungen in den Arbeitsbereichen sind so anzuordnen und auszulegen, dass sich aus der Art der Beleuchtung (zum Beispiel zu geringe Beleuchtungsstärke, Blendung) keine Unfall- und Gesundheitsgefahren für die Arbeitnehmer ergeben können. Dazu sind die Nennbeleuchtungsstärken nach ASR 7/3 zu gewährleisten.
- e) Arbeitsplätze und Verkehrswege im Freien müssen zu beleuchten sein, wenn das Tageslicht nicht ausreicht. Die Beleuchtung muss sich nach der jeweils konkreten Sehaufgabe richten (§§ 3 Absatz 1 und 8 Absatz 2, Anhang Nummer 3.4 ArbStättV8 sowie ASR 7/3).
- f) Für die Baustelle sind die Vorgaben der Baustellenverordnung zu berücksichtigen. Insbesondere ist der zuständigen Behörde (hier:

Staatliche Arbeitsschutzbehörde bei der Unfallkasse Nord) spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung zu übermitteln (§ 2 Absatz 2 Baustellenverordnung).

- g) Werden den Beschäftigten Unterkünfte zur Verfügung gestellt, sind die Maßgaben der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und der Technischen Regel für Arbeitsstätten ASR 4.4 Unterkünfte zu beachten und umzusetzen.
- h) Die Vorhabenträgerin soll ein Sicherheitskonzept zu entwickeln, das insbesondere die Alarmierungswege und Verantwortlichkeiten und Abläufe bei Notfällen unter Einbeziehung des vorzuhaltenden VSF und der vorzuhaltenden Schleppkapazitäten beschreibt. Es bedarf der Zustimmung des WSA Elbe-Nordsee. Dies beinhaltet sowohl einen Alarmplan mit möglichen Auswirkungen auf den übrigen Verkehr bei Havarien, mit dem sicherzustellen ist, dass bei einer Havarie der durchgehende Verkehr bestmöglich geregelt werden kann, als auch das Stoppen des LNG-Umschlages.
- i) Das VSF soll sich innerhalb des Überwachungsbereiches aufhalten. Der Überwachungsbereich soll durch folgende Koordinaten begrenzt sein:
  - a. 53° 53,27' N 009° 08,57' E (Leuchtturm Mole 1)
  - b. 53° 53,01' N 009° 09,26' E (Tonne „60/NOK 1/Reede“)
  - c. 53° 53,00' N 009° 12,00' E
  - d. 53° 53,36' N 009° 12,00' E
- j) Das VSF soll den Verkehr innerhalb des Überwachungsbereiches ständig optisch und mittels Radar und AIS beobachten.
- k) Das VSF soll den Umgebungsverkehr akustisch und optisch auf das innerhalb des Überwachungsbereiches liegenden bekanntgemachten Sperrgebiet hinweisen. Dies kann durch gezielte verbale Ansprache über UKW-Funk oder Durchsageeinrichtung, andere Aufmerksamkeitssignale oder Bleib-Weg-Signal erfolgen. Soweit erforderlich soll es unter sorgfältiger Berücksichtigung der gegebenen Umstände und Bedingungen alle Maßnahmen zu treffen, die nach Seemannsbrauch zum Abwenden unmittelbarer Gefahr notwendig sind.
- l) Das VSF soll in der Lage sein, bei einer Havarie des Umgebungsverkehrs Erstmaßnahmen durchzuführen, um so ein Eindringen in das Sperrgebiet zu verhindern, beziehungsweise solange zu verzögern, bis ausreichend Schleppkräfte vorhanden sind. Darum soll das VSF einen Pfahlzug von mindestens 25 t haben.

- m) Das VSF soll mit der Beschriftung „Guard Vessel“ versehen sein. Die äußere Farbgestaltung soll sich von der Gestaltung der Behördenschiffe (und Lotsenfahrzeuge) eindeutig unterscheiden.
- n) Die Schiffsführung des VSF soll in der Lage sein, in Deutsch und Englisch zu kommunizieren.
- o) Der Genehmigungsinhaber soll mindestens 2 Schlepper mit je mindestens 70 t Pfahlzug und Feuerlöschkapazität (FiFi1) durchgehend vor Ort vorhalten, so dass diese umgehend Maßnahmen ergreifen können.
- p) Für das Anlegen des LNG-Tankers an die FSRU sollen mindestens 4 Schlepper mit jeweils 70 t Pfahlzug angenommen werden.
- q) Für das Ablegen sollen mindestens 2 Schlepper mit jeweils 70 t Pfahlzug angenommen werden.
- r) Während eines Gewitters soll kein Umschlag brennbarer Flüssigkeiten stattfinden.

## **Besonderheiten des Planfeststellungsverfahrens**

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens nach § 68 WHG sind ausschließlich die wasserbaulichen und landseitigen Maßnahmen zur Herrichtung der wasser- und landseitigen Infrastruktur der Jetty Westbecken. Die Anlagen zum Betrieb – das heißt die Suprastruktur des Terminals, wie etwa Verladeeinrichtungen – bedürfen einer eigenständigen Zulassung, für die gesonderte Verfahren nach dem Bau-, beziehungsweise Immissionsschutzrecht erforderlich sind. Für die einzelnen Fahrten der Schiffe (LNG-Tanker) sind gesonderte schiffahrtspolizeiliche Genehmigungen nach § 57 SeeSchStrO erforderlich.

## **Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Mit der Planfeststellung wird über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden (Konzentrationswirkung, § 75 Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG). Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Absatz 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG). Dies gilt gemäß § 19 WHG auf für sämtliche wasserrechtlichen Entscheidungen mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnisse oder Bewilligungen nach §§ 8, 9, 15 und 19 Absatz 3 WHG, die unter Kapitel 2 erteilt werden.

Gemäß § 75 Absatz 1 Satz 2 VwVfG erfolgt durch den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsgestaltende Regelung sämtlicher öffentlich-rechtlicher Rechtsbeziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch das Vorhaben Betroffenen.

Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind private oder öffentlich-rechtliche Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung der Benutzung ausgeschlossen (§ 75 Absatz 2 Satz 1 VwVfG).

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 75 Absatz 4 VwVfG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Vorhabenverwirklichung.

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (zum Beispiel Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines am vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die Behörde solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Klageerhebung bedarf (§ 111 LVwG).

## **Verhältnis zu Zulassungen des vorzeitigen Beginns**

Mit Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses werden die erteilten Zulassungen des vorzeitigen Beginns gemäß §§ 69 Absatz 2, 17 WHG vom 19.10.2023 (Az.: APV – 624.911.2-11) sowie vom 13.03.2024 (Az.: APV – 624.911.2-14) unwirksam. Soweit die Regelungen dieser Planfeststellung den Regelungen der Zulassungen des vorzeitigen Beginns widersprechen, gehen die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses vor.

## **Verschlüsselung von Einwendungen**

Aus Datenschutzgründen werden die Einwenderinnen und Einwender in diesem Beschluss nicht namentlich genannt, sondern mit einer Schlüsselnummer angegeben. Den Einwenderinnen und Einwendern wird mit Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses auch ihre Schlüsselnummer mitgeteilt.

## **Sofortige Vollziehbarkeit**

Für diesen Planfeststellungsbeschluss besteht eine gesetzliche sofortige Vollziehbarkeit. Nach § 80 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 VwGO in Verbindung mit § 11 Absatz 1 Satz 1 LNKG haben Anfechtungsklagen gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung.

## **Überwachungsmaßnahmen**

Die Vorhabenträgerin ist bei der Realisierung dieses planfestgestellten Vorhabens an die Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses gebunden, einschließlich der Nebenbestimmungen und Zusagen.

Die Planfeststellungsbehörde kontrolliert die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses. Dieses geschieht gegebenenfalls zusammen mit den jeweiligen Fachbehörden.

## **Verstöße gegen die Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses**

Die Vorhabenträgerin ist berechtigt, das planfestgestellte Vorhaben in dem genehmigten Umfang zu realisieren. Sie ist hierbei gleichermaßen auch verpflichtet, die Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses zu beachten.

Sofern bei der Vollzugskontrolle oder anderweitig festgestellt werden, dass die Umsetzung des Vorhabens anders als planfestgestellt erfolgt oder dass Maßnahmen ohne die erforderliche planrechtliche Grundlage vorgenommen wurden, veranlasst die Planfeststellungsbehörde gegenüber der Vorhabenträgerin durch geeignete Maßnahmen, den Planfeststellungsbeschluss ordnungsgemäß umzusetzen.

In Abhängigkeit von der Schwere der festgestellten Mängel oder Zuwiderhandlungen können geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um den Planfeststellungsbeschluss rechtskonform umzusetzen. Hierzu zählen insbesondere Zwangsmaßnahmen der Verwaltungsvollstreckung gemäß §§ 235 fortfolgende LVwG.

## Anhang

### Literaturverzeichnis

**BfG (2022):** Wasserkörpersteckbriefe aus dem 3. Zyklus der WRRL (2022-2027).

**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.

**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.

**BMU (2018):** Zustand der deutschen Nordseeegewässer 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.

**BMUV (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 in Verbindung mit 45h Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes. Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Nord- und Ostsee (BLANO), 30. Juni 2022. - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz.

**COFAD GmbH (2011):** Ergänzendes fischereiwirtschaftliches Gutachten. Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt. Online abrufbar unter:  
<https://www.kuestendaten.de/media/zdm/kuestendaten/publikationen/Datencont>

ainer/Einzeldokumente/4\_Ergaenzendes\_fischereiwirtschaftl\_Gut\_COFAD.pdf.  
Zuletzt geprüft am 27. Mai 2025.

**Elberg (2022):** German LNG-Terminal Brunsbüttel Planfeststellungsverfahren. Artenschutzbericht (ASB) im Erfassungsergebnissen zu den einzelnen Artengruppen. Stand: 29.04.2022. ELBBERG Kruse, Rathje, Springer, Eckebrecht Partnerschaft mbB. Architekt, Stadtplaner und Landschaftsarchitekt, Hamburg, 130 Seiten.

**FGG Elbe (2021a):** Bewirtschaftungsplan der FGG Elbe zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie. KOR Tideelbe. Online abrufbar unter:  
[https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/Fachinhalte/Wasserrahmenrichtlinie/Karten\\_BP\\_KOR\\_TEL\\_3BWZ.pdf](https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/Fachinhalte/Wasserrahmenrichtlinie/Karten_BP_KOR_TEL_3BWZ.pdf). Zuletzt geprüft am 15.08.2023.

**FGG Elbe (2021b):** Zweite Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans nach § 83 WHG beziehungsweise Artikel 13 der Richtlinie 2000/60/EG für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum von 2022 bis 2027. Online abrufbar unter: [https://www.fgg-elbe.de/berichte/aktualisierung-nach-art-13-2021.html?file=files/Downloads/EG\\_WRRL/ber/bp2021/Bewirtschaftungsplan\\_FGG\\_Elbe\\_2021.pdf&cid=14864](https://www.fgg-elbe.de/berichte/aktualisierung-nach-art-13-2021.html?file=files/Downloads/EG_WRRL/ber/bp2021/Bewirtschaftungsplan_FGG_Elbe_2021.pdf&cid=14864). Zuletzt geprüft am: 15.08.2023.

**Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2005):** Regionalplan für den Planungsraum IV. Schleswig-Holstein Süd-West, Kreise Dithmarschen und Steinburg. Fortschreibung 2005. Online abrufbar unter: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/regionalplaene/planungsraum4/regionalplan\\_planungsraum4.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/regionalplaene/planungsraum4/regionalplan_planungsraum4.pdf?__blob=publicationFile&v=1). Zuletzt geprüft am 08.08.2023.

**LAWA (2017):** Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot. Anlage 3 zu Vorläufige Vollzugshinweise des SMUL. Karlsruhe. Online abrufbar unter: [https://www.wasser.sachsen.de/download/Anlage3\\_LAWA\\_Handlungsempfehlung.pdf](https://www.wasser.sachsen.de/download/Anlage3_LAWA_Handlungsempfehlung.pdf). Zuletzt geprüft am 08.08.2023.

**LBV.SH (2016):** Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung – Aktualisierung mit Erläuterungen und Beispielen. Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Amt für Planfeststellung und Verkehr, Kiel, 85 Seiten.

**LLUR (2022):** Kartieranleitung und Standardliste der Biotoptypen Schleswig-Holsteins. Stand April 2022.

**MILIG (2021):** Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein; Fortschreibung 2021. Zukunft gemeinsam nachhaltig gestalten. Online abrufbar unter: [https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MILIG/LEP/Text\\_LEP-SH\\_2021\\_A\\_B%29.pdf](https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/MILIG/LEP/Text_LEP-SH_2021_A_B%29.pdf). Zuletzt geprüft am 08.08.2023.

**Spannowsky/Runkel/Goppel (2018):** Raumordnungsgesetz. 2. Auflage, 2018.

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Langform
APV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein – Amt für Planfeststellung Verkehr
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWP	Bewirtschaftungsplan
BWZ	Bewirtschaftungsziel
GCU	Gas Combustion Unit
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nennweite; innerer Durchmesser eines Rohres oder Schlauches
DTK	Digitale Topografische Karte
EuGH	Europäischer Gerichtshof
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GGB	Gebiet Gemeinschaftlicher Bedeutung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GWK	Grundwasserkörper
HW 200	Das höchste in einem statistischen Zeitraum von 200 Jahren auftretende Hochwasser
LAWA	Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
LEP	Landesentwicklungsplan

<b>Abkürzung</b>	<b>Langform</b>
LfU	Landesamt für Umwelt
LKN.SH	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein
LNG	Liquefied Natural Gas; verflüssigtes Erdgas
LPG	Liquefied Petroleum Gas; Autogas
LRT	Lebensraumtyp
MEKUN	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein
MILIG	Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
OVG	Oberverwaltungsgericht
QK	Qualitätskomponente
RP IV	Regionalplan für den Planungsraum IV (Schleswig-Holstein Süd-West; Kreise Dithmarschen und Steinburg)
SPA	Special Protected Areas („Besonders geschützte Gebiete“)
ssG	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung
TRFL	Technische Regel für Rohrfernleitungen
UBB	Umweltbaubegleitung
UQN	Umweltqualitätsnorm
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UZ	Umweltziel
VGH	Verwaltungsgerichtshof

---

<b>Abkürzung</b>	<b>Langform</b>
VHT	Vorhabenträgerin
VSG	Vogelschutzgebiet
V/M	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme
WK	Wasserkörper
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

## Vorschriftenverzeichnis

Abkürzung	Langform
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz vom 07. August 1996 (Bundesgesetzblatt I Seite 1246), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 236)
ArbStättV	Verordnung über Arbeitsstätten in der Fassung vom 12. August 2004 (Bundesgesetzblatt I, Seite 2179), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 27. März 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I, Nummer 109)
ASR 2.3	Technische Regel für Arbeitsstätten - Fluchtwege und Notausgänge (Gemeinsames Ministerialblatt 2022, Seite 227, zuletzt geändert durch Gemeinsames Ministerialblatt 2024, Seite 913)
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nummer 160 vom 01. September 1970)
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (Bundesgesetzblatt I Seite 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (Bundesgesetzblatt 2023 I Nummer 394)
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (Bundesgesetzblatt I Seite 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (Bundesgesetzblatt I Seite 306)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 09. Juli 2021 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2598, 2716)
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung vom 03. Februar 2015 (Bundesgesetzblatt I Seite 49), zuletzt geändert durch Artikel 7

---

	des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (Bundesgesetzblatt I Seite 3146)
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (Bundesgesetzblatt I Seite 1274; 2021 I Seite 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2025 (Bundesgesetzblatt 2025 I Nummer 58)
4. BlmSchV	Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2017 (Bundesgesetzblatt I Seite 1440), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. November 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 355)
12. BlmSchV	Störfall-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. März 2017 (Bundesgesetzblatt I Seite 483), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 03. Juli 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 225)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (Bundesgesetzblatt I Seite 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 323)
BrSchG SH	Brandschutzgesetz vom 10. Februar 1996 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein 1996, Seite 200), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. März 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein, Seiten 445, 452)
DSchG SH	Gesetz zum Schutz der Denkmale (Denkmalschutzgesetz) vom 30. Dezember 2014 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein 2015, Seite 2), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 01. September 2020 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein, Seite 508)
EWKG	Energiewende- und Klimaschutzgesetz vom 07. März 2017 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein 2017, Seite 124), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom

---

	25. März 2025 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein 2025, Nummer 26)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) (zuletzt geändert durch Richtlinie 2013/17/EU des Rates vom 13. Mai 2013 zur Anpassung bestimmter Richtlinien im Bereich Umwelt aufgrund des Beitritts der Republik Kroatien)
GefStoffV	Gefahrstoffverordnung vom 26. November 2010 (Bundesgesetzblatt I Seiten 1643, 1644), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 02. Dezember 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 384)
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 aus dem August 2009
GrwV	Grundwasserverordnung vom 9. November 2010 (Bundesgesetzblatt I Seite 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. Oktober 2022 (Bundesgesetzblatt I Seite 1802)
HaSiG SH	Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Häfen (Hafensicherheitsgesetz) vom 7. Januar 2008 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein 2008, Seite 18), zuletzt geändert durch Artikel 4 des

---

	Gesetzes vom 9. März 2010 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein, Seite 356)
KmVO	Landesverordnung zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung) vom 29. April 2025 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2025, Nummer 58)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (Bundesgesetzblatt I Seite 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 235)
LBO	Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. Juli 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2024, Seite 504), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 13. Dezember 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2024, Seiten 875, 928)
LFiSchG	Landesfischereigesetz Schleswig-Holstein vom 10. Februar 1996 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 1996, Seite 211), zuletzt geändert durch Artikel 26 des Gesetzes vom 17. März 2022 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2022, Seite 301)
LNatSchG	Landesnatorschutzgesetz Schleswig-Holstein vom 24. Februar 2010 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2010, Seiten 301, 302, 486), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. September 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein, Seite 734)
LNGG	LNG-Beschleunigungsgesetz vom 24. Mai 2022 (Bundesgesetzblatt I Seite 802), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 03. Juli 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 225)
LNGGZustV	Landesverordnung zur Zuständigkeitsbestimmung zur Umsetzung des LNG-Beschleunigungsgesetzes vom

---

	9. August 2022 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2022, Seite 790)
LVwG	Allgemeines Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juni 1992 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 1992, Seiten 243 und 534), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 26.03.2025 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2025, Nummer 51)
LWG	Landeswassergesetz für das Land Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 2019, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Dezember 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein, Seite 875)
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-Richtlinie), (geändert durch Richtlinie 2017/845 der Kommission vom 17. Mai 2017 zur Änderung der Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der indikativen Listen von Elementen, die bei der Erarbeitung von Meeresstrategien zu berücksichtigen sind)
OGewV	Oberflächengewässerverordnung vom 20. Juni 2016 (Bundesgesetzblatt I Seite 1373), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (Bundesgesetzblatt I Seite 2873)
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz vom 20. Mai 2020 (Bundesgesetzblatt I, Seite 1041), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (Bundesgesetzblatt 2023 I Nummer 344)
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (Bundesgesetzblatt I Seite 2986), zuletzt geändert durch

---

	Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (Bundesgesetzblatt 2023 I Nummer 88)
RoV	Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (Bundesgesetzblatt I, Seite 2766), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22. März 2023 (Bundesgesetzblatt 2023 I, Nummer 88)
StrWG SH	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. November 2003 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Schleswig-Holstein 2003, Seite 631), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Oktober 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Schleswig-Holstein, Seite 749).
SeeSchStrO	Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (Bundesgesetzblatt I, Seite 3209; 1999 I Seite 193) zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 18. September 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I, Nummer 286).
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt Nummer 26/1998 Seite 503), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01. Juni 2017 (Bundesanzeiger Amtlicher Teil 08. Juni 2017 B5)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (Bundesgesetzblatt I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 323)
UVPG SH	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 13. Mai 2003 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Schleswig-Holstein 2003, Seite 246), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 30. September 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Schleswig-Holstein, Seite 734)

---

Verordnung EG 725/2004	Verordnung (EG) Nummer 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen. Zuletzt geändert am 31. März 2009 durch die Verordnung (EG) Nummer 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009
VerwGebVO	Landesverordnung über Verwaltungsgebühren vom 26. September 2018 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2018, Seite 476), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 06. Mai 2025 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 2025, Seite 48)
VollzBekLBO	Normenkonkretisierende Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein. Erlass des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport vom 15. August 2024. IV 542-515-429/2016-6655/2022-UV-55545/2024
VS-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (zuletzt geändert durch Verordnung 2019/1010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 zur Angleichung der Berichterstattungspflichten im Bereich der Rechtsvorschriften mit Bezug zur Umwelt und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nummer 166/2006 und (EU) Nummer 995/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2002/49/EG, 2004/35/EG, 2007/2/EG, 2009/147/EG und 2010/63/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnungen (EG) Nummer 338/97 und (EG) Nummer 2173/2005 des Rates und der Richtlinie 86/278/EWG des Rates)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 21. Januar 1960 in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (Bundesgesetzblatt I Seite 686), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 24. Oktober 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nummer 328)

---

VwKostG	Verwaltungskostengesetz des Landes Schleswig-Holstein vom 17. Januar 1974 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein 1974, Seite 37), zuletzt geändert durch Artikel 64 der Verordnung vom 27. Oktober 2023 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein, Seite 514)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz vom 30. Mai 1976, zuletzt geändert durch Artikel 24 Absatz 3 Gesetzes vom 25.06.2021 (Bundesgesetzblatt I Seite 2154)
WaKüVO	Landesverordnung über die Zuständigkeit der Wasser- und Küstenschutzbehörden vom 04. Dezember 2019 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein, Seite 638), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 13. Dezember 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein, Seiten 875, 929)
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (Bundesgesetzblatt I, Seite 962; 2008 I, Seite 1980, zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (Bundesgesetzblatt 2023 I, Nummer 409).
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (Bundesgesetzblatt I Seite 2585), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (Bundesgesetzblatt 2023 I Nummer 409)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)

## Tabellenverzeichnis

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Tabelle</b>	<b>Seite</b>
1	Maßgebliche Planunterlagen	8
2	Ausgelegte Planunterlagen	58
3	Ausgelegte Planänderungsunterlagen	70
4	Steckbriefausschnitte der betroffenen WK T1-5000-01 und N0-5000	102
5	Maßnahmen gemäß LAWA-Maßnahmenkatalog	112
6	Deskriptoren (D) zur Beschreibung des guten Umweltzustandes gemäß Anhang I MSRL	116
7	Übergeordnete Umweltziele (BMU 2012b)	121
8	Einhaltung der Umweltziele	121
9	Maßnahmen gemäß LAWA-Maßnahmenkatalog	128
10	Übersicht der Eingriffsflächen in gesetzlich geschützte Biotope	135
11	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des Bodenschutzkonzeptes (M6.6.3)	139
12	Zutreffende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (U6.1)	139

**MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, ARBEIT, TECHNOLOGIE  
UND TOURISMUS DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN  
- AMT FÜR PLANFESTSTELLUNG VERKEHR -**

APV 13 - 624-50/2024

Kiel, den 30.06.2025

Gez. Leschinski-Stechow

Die Übereinstimmung dieser Beschlussausfertigung mit der Urschrift  
beglaubigt:

Kiel, den .....

Zehnich

(VII APV 310)