



Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer  
Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven

Verwaltungsgericht Oldenburg  
Postfach 2467  
26104 Oldenburg

Vorab per Fax: 0441/220-6001

Ø an Mdt. zur	Km	Stell	Anruf	Zahlung	<b>Nationalpark Wattenmeer</b>
Erieditung	<b>ZINGEGANGEN</b>			WV am	<b>NIEDERSACHSEN</b>
Frud	26. JAN. 2017			WV n. ... O Rücksp.	
Kündigung	Musen und Delank Rechtsanwälte und Notare			anr. Kartnetz	zDA

Durchschnitt I



**Verwaltungsgericht Oldenburg**  
**am 20. Jan. 2017**  
.....fach .....Anl. ....Hefte

Bearbeitet von  
**Herrn Grabow**  
Normann.Grabow@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom <b>5 B 6832/16</b>	Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben) 01	Durchwahl (04421) 911 - 272	Wilhelmshaven, 20.01.2017
---	--	--------------------------------	------------------------------

In der Verwaltungsrechtssache  
des Antrags auf Erlass einer einstweiligen Anordnung,

**Az. 5 B 6832/16,**

- 1: der Stadt Borkum, Neue Str. 3, 26757 Borkum  
(Antragstellerin zu 1),
- 2. des Landesverbands Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen LBU e.V., Goebenstr. 3a,  
30161 Hannover  
(Antragsteller zu 2),  
gemeinsam vertr. durch Rechtsanwälte Musch pp., Delmenhorster Str. 13, 27793 Wildeshausen  
(Az. 1216/16)

gegen

das Land Niedersachsen, vertreten durch

- 1. den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Küsten-  
und Naturschutz, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Ratsherr-Schulze-Straße 10, 26122 Oldenburg  
(Antragsgegner zu 1),
- 2. die Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“, Virchowstraße 1, 26382 Wil-  
helmshaven  
(Antragsgegnerin zu 2),

Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“  
Tel.: (04421) 911-0 Fax: (04421) 911-280  
poststelle@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de  
www.nationalpark-wattenmeer.de

Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven



Bankverbindung (NordLB):  
Konto-Nr. 0106036510 BLZ 250 500 00  
IBAN DE92 25050000 0106036510 BIC NOLADE2HXXX

teile ich auf die Verfügung des Gerichts vom 27.12.2016 zunächst mit,

dass der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) als Antragsgegner zu 1) bzw. die Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“ (NLPV) als Antragsgegnerin zu 2) bis auf Weiteres jeweils als selbständige Beteiligte auftreten werden und keiner von beiden als federführende Stelle für das Land Niedersachsen bestimmt wird.

**Für die Antragsgegnerin zu 2) beantrage ich,**

**den Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung abzulehnen.**

**Begründung:**

Dem Antrag fehlen die Antragsbefugnisse der Antragsteller, jedenfalls ist er als unbegründet abzulehnen. Die Voraussetzungen zum Erlass einer einstweiligen Anordnung haben die Antragsteller nicht glaubhaft gemacht.

Dabei legen wir den Antrag dahingehend aus, dass sich dieser hinsichtlich der Inanspruchnahme der Antragsgegnerin zu 2) auf den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ und einer etwaigen Befreiung von Verboten des Gesetzes über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ (NWattNPG) bezieht sowie auf die Eigenschaft des Nationalparks als NATURA 2000-Gebiet. Die Inanspruchnahme in Bezug auf das umliegende, weitere Küstenmeer müsste sich gegen die Antragsgegnerin zu 1) richten, auch soweit das Vogelschutzgebiet V01 „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ über die Grenzen des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ hinausgeht und als Naturschutzgebiet "Borkum Riff" gesichert ist.

**1. Zum Sachverhalt**

Der Antrag auf einstweilige Anordnung richtet sich auf eine Beregelung allein der Verklappungsstelle „P1“. Diese Klappstelle „P1“ ist im Zusammenhang mit der Ausbaumaßnahme „Verbesserung der Fahrrinne Eemshaven-Nordsee“ eingerichtet worden. Ihr wiederum liegt der sog. „Trassenbeschluss“ des Niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt vom 16.09.2014 i.d.F. der Bekanntmachung vom 29.09.2014 zugrunde, s. hierzu

**Trassenbeschluss und Bekanntmachung, vorgelegt als Anlage 1.**

Ziel dieser Ausbaumaßnahme ist eine Vertiefung des Emsfahrwassers für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14 m. Dabei fällt im Zuge der Vergrößerung des Querschnitts der Fahrrinne für Ausbau und Unterhaltung Baggergut an. Der Trassenbeschluss sieht vor, dass hiervon an der Klappstelle „P1“ – als eine von vier Klappstellen („P0“, „P1“, „P3“ und „P4“) – in der Ausführungsphase voraussichtlich 1,26 Mio. m<sup>3</sup> Geschiebelehm/Klei/Torf und 1,7 Mio. m<sup>3</sup> Sand verklappt werden.

Die Klappstelle „P1“ liegt südöstlich der Insel Borkum am Rande des Ems-Fahrwassers. Sie liegt (unstreitig) außerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ und auch außerhalb eines sonstigen NATURA-2000-Gebiets.

Zudem befindet sich die Klappstelle „P1“ im zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland grenzstrittigen Gebiet, und zwar innerhalb der küstennahen 3 sm-Zone.

Dieser Bereich ist damit vom Regelungsbereich des Ems-Dollart-Vertrags vom 08.04.1960 (BGBl. II 1963 S. 458, 602) und seiner Ergänzungen erfasst. Zur genauen Lage der Klappstelle „P1“ vgl. die Kennzeichnung in der

**Übersichtskarte (Stand Januar 2016, zur Verfügung gestellt vom NLWKN, GB IV),  
vorgelegt als Anlage 2.**

**2. Zur Antragsbefugnis und zum Rechtsschutzinteresse**

Ein Antrag auf einstweilige Anordnung setzt entweder voraus, dass die Antragsteller Inhaber einschlägiger eigener Rechte oder mit dem Antragsgegner durch ein entsprechendes Rechtsverhältnis verbunden sind. Durch ein besonderes Rechtsverhältnis sind die Antragsteller und die Antragsgegnerin zu 2) nicht verbunden. Auch sind die Antragsteller insoweit nicht Inhaber eigener Rechte.

Die Antragstellerin zu 1) verweist auf ihr Eigentumsrecht und ein damit verbundenes Recht der Planungshoheit. Als Körperschaft des öffentlichen Rechts kann sich die Antragstellerin zu 1) auf Grundrechte jedoch grundsätzlich nicht berufen. Im Übrigen liegt die Klappstelle „P1“ weit außerhalb des Gemeindegebiets der Antragstellerin zu 1), so dass ihre Planungshoheit hierdurch unberührt bleibt.

Wie sich insbesondere im Hinblick auf die fachliche Auseinandersetzung mit Einschätzungen der Rijkswaterstaat, nachgelagerte Behörde des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt, ergibt – vgl. dazu das als Anlage 1 zur Antragsschrift geführte Gutachten „Naturschutzfachliche Beeinträchtigungen im Umfeld der Klappstelle P1“ – richtet sich das eigentliche Begehren der Antragstellerin zu 1) in der Sache praktisch auf eine Fortführung des Planungsverfahrens zum Trassenbeschluss. Hierzu verweist sie auf ihre Rolle als „betroffene Öffentlichkeit“ (S. 2 der Antragsschrift). Die damit verbundenen verfahrensbezogenen Rechte sind bzw. waren jedoch im Rahmen dieses Planungsverfahrens geltend zu machen und erwachsen im Falle des Nichtdurchdringens oder des Unterliegens in dessen gerichtlicher Prüfung nicht zu einem eigenen Recht, das gegenüber der Antragsgegnerin zu 2) geltend gemacht werden könnte.

Aus einer möglichen Nichtbeachtung des § 34 BNatSchG, was die Antragstellerin zu 1) weiter anführt, folgt keine Antragsbefugnis. Diese Vorschrift dient dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und der Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse und ist nicht dazu bestimmt, individuelle Belange von Anwohnern zu schützen, soweit sie nicht enteignungsgleich betroffen sind (vgl. nur Urteil des BVerwG vom 26.04.2007, Az. 4 C 12.05, Rn 31). Für die befürchtete Verschmutzung ihrer Badestrände folgt somit für die Antragstellerin zu 1) aus den Vorschriften des BNatSchG keine Antragsbefugnis.

Des Weiteren lässt die Antragstellerin zu 1) unbeantwortet, ob die befürchteten Auswirkungen auf ihren Badestrand bzw. auf die Schutzgüter des Nationalparks tatsächlich ihr Gemeindegebiet berühren oder nicht; doch im Wesentlichen auf Wattenmeerbereiche unterhalb der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser beschränkt bleiben.

Die Antragstellerin zu 2) leitet die Antragsbefugnis aus ihrer Eigenschaft als anerkannter Naturschutzverband i.S. von § 63 BNatSchG ab. Die dort unter § 63 Abs. 1 und Abs. 2 BNatSchG angeführten Mitwirkungsrechte bzw. die hierzu i.V. mit § 64 BNatSchG bestimmten Rechtsbehelfe sind jedoch vorliegend nicht einschlägig. Insbesondere hat die Antragsgegnerin zu 2) gerade keine Befreiung von

Geboten oder Verboten zum Schutz des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“, insbesondere solcher des NWattNPG erteilt oder dies vorbereitet. Im Rahmen der Durchführung – oder entsprechend erst recht ihres Unterbleibens – einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gilt demnach (noch) kein Beteiligungsrecht auch einer anerkannten Naturschutzvereinigung (vgl. Urteil des BVerwG vom 01.04.2015, Az. 4 C 6.14). Denn solange noch keine FFH-Verträglichkeitsprüfung mit dem Ergebnis des § 34 Abs. 2 BNatSchG durchgeführt worden ist, besteht kein Mitwirkungsrecht und ist auch ungewiss, ob in der Zukunft ein solches Mitwirkungsrecht überhaupt zum Entstehen gelangen wird. Ein Mitwirkungsrecht aus § 63 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG besteht ggf. erst nach Abschluss der Prüfung gemäß § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Ist aber noch ungewiss, ob in der Zukunft ein solches Mitwirkungsrecht entstehen wird, kann keine Rede davon sein, dass hier ein Mitwirkungsrecht des Klägers aus § 63 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG missachtet, umgangen oder auf andere Weise vereitelt worden sei. Daher kann die Antragstellerin zu 2) eine Untersagung der Verklappungen nicht wegen einer Missachtung, Umgehung oder Vereitelung eines Mitwirkungsrechts verlangen (vgl. auch Urteil des OVG Lüneburg vom 03.03.2015, Az. 4 LC 39/13, Rn 100).

### **3. Zum Anordnungsanspruch**

#### **a)**

Ein Anordnungsanspruch, für den vorläufiger Rechtsschutz begehrt wird, ist nicht ersichtlich. Eigene Rechte, aus denen der begehrte Anspruch folgen könnte, bestehen nicht. Hierzu wird zunächst auf die vorstehenden Anmerkungen zur Antragsbefugnis Bezug genommen.

Ob die Inanspruchnahme der Klappstelle „P1“ zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ i.S. von § 34 BNatSchG führen kann (vgl. S. 3 f der Antragschrift), wäre Gegenstand einer FFH-Verträglichkeitsprüfung. Besondere Verfahrensrechte, wie sie die Antragstellerin zu 1) hierzu anführt, insbesondere als zu beteiligende Öffentlichkeit, stehen ihr diesbezüglich jedoch nicht zu. Entsprechendes gilt für die Antragstellerin zu 2).

#### **b)**

Der Schutz des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ erfolgt primär durch die Verwirklichung und Umsetzung des NWattNPG. Es sieht ein Zonierungskonzept vor, mittels dessen die Schutzgüter des Nationalparks unterschiedlich intensiv verwirklicht, d.h. geschützt werden. Der Schutz des Nationalparks endet somit aber auch grundsätzlich an seinen tatsächlich bestimmten Grenzen. Insofern führen die Ausführungen der Antragsteller zu den Bestimmungen des NWattNPG (S. 27 f der Antragschrift) im vorliegenden Zusammenhang nicht weiter.

Als NATURA 2000-Gebiet nimmt der Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ sodann jedoch auch am nach Maßgabe von § 34 BNatSchG bestimmten Eingriffsschutz teil. Demnach sind „Projekte“ vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Nationalparks zu überprüfen. Sie sind in Anlage 5 Ziff. IV des NWattNPG i.V. mit § 2 Abs. 2 NWattNPG bestimmt. In diesem Rahmen können in das Schutzgebiet von außen hineinreichende Auswirkungen beachtlich sein. Soweit die Antragsgegnerin zu 2) nicht selbst mit einer Projektgenehmigung befasst ist, würde ihre subsidiäre Zuständigkeit zur Durchführung einer FFH-Verträglichkeit lediglich nach Maßgabe von § 34 Abs. 6 BNatSchG erwachsen. Vorliegend stützt sich die Einrichtung und Inanspruchnahme der Klappstelle „P1“ aber auf den o.g. Trassenbeschluss, der nach niederländischem Recht gefasst wurde und gerichtlicher Überprüfung offenbar bereits standgehalten hat.

Aus § 34 Abs. 6 S.4 BNatSchG folgt jedoch ohnehin kein Anspruch darauf, dass die Antragsgegnerin zu 2) das Verklappen von Baggermaterial an der Klappstelle „P1“ bis zum Abschluss einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG zu untersagen hätte. Dies würde voraussetzen, dass § 34 Abs. 6 Satz 4 BNatSchG nicht nur dem öffentlichen Naturschutz und dem materiellen Schutz des Nationalparks als FFH-Gebiet, sondern zumindest auch dem Schutz von Rechten der Antragsteller dient. Daran fehlt es (vgl. Urteil des OVG Lüneburg vom 03.03.2015, Az. 4 LC 39/13, Rn 91 f).

Die Klappstelle „P1“ liegt im zwischen den Niederlanden und Deutschland grenzstrittigen Bereich – und innerhalb der 3 sm-Zone. Anders als für die weiteren Klappstellen „P0“ und „P4“, welche jenseits der 3 sm-Zone liegen, gelten und galten zum Zeitpunkt des Trassenbeschlusses diesbezüglich (bereits) Vereinbarungen zwischen den beiden Staaten. Ob hinsichtlich des Bereichs zwischen der 3 sm- und der 12 sm-Zone weitere Regelungen in Kraft sind oder zu wann sie ratifiziert wurden, ist in Bezug auf die Klappstelle „P1“ von vornherein unbeachtlich. Die mehrseitigen Ausführungen der Antragsteller zu den Klappstellen „P0“ und „P4“ (S. 7 ff der Antragschrift) liegen daher neben der Sache.

Für den Bereich der Klappstelle „P1“ gilt die zwischen den zwei Staaten getroffene Auslegungserklärung und ausgetauschte Verbalnote als Vereinbarung i.S. von Art. 12 Satz 1 des Ems-Dollart-Vertrags, „Bekanntmachung der deutsch-niederländischen Vereinbarung bezüglich der Verbesserung des seewärtigen Zugangs zum Eemshaven für Schiffe wie LNG-Tanker und Schiffe des Typs Panamax unter Verweis auf Artikel 12 des Ems-Dollart-Vertrags sowie einer Auslegungserklärung zum Ems-Dollart-Vertrag vom 16. Februar 2009“ (BGBl. II 2009, 287),

### **vorgelegt als Anlage 3.**

Hiernach gilt:

„Soweit eine der Vertragsparteien nach Kapitel 2 des genannten Vertrags [= Ems-Dollart-Vertrag] befugt ist, die in diesem Kapitel genannten Wasserbauarbeiten durchzuführen, schließt diese Befugnis auch die Befugnis ein, die dazu erforderlichen Genehmigungen zu erteilen und für die Durchführung der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zu sorgen, und zwar unter Anwendung der gesetzlichen Vorschriften der Vertragspartei, die berechtigt ist, die betreffenden Wasserbauarbeiten durchzuführen.“

Zur Durchführung von Wasserbauarbeiten wurde eine Berechtigung der Niederlande bestimmt und weiter konkret vereinbart:

„Die Regierung der Niederlande führt alle Wasserbauarbeiten zur Verbesserung des Hauptfahrwassers Eemshaven – Nordsee von der jetzigen Solltiefe von 14 m unter NAP (Normalnull Amsterdamer Pegel) auf bis zu circa 16 m unter NAP mit zugehöriger Verbreiterung und deren Unterhaltung in Bezug auf die Verbesserung des seewärtigen Zugangs zum Eemshaven im Zusammenhang mit dem geplanten Anlaufen des Eemshaven durch Schiffe des Typs Panamax und durch LNG-Tanker durch. (...). Die Regierung der Niederlande führt die Arbeiten so durch, dass sie die Interessen der deutschen Häfen an der Ems nicht verletzt.“

Das betreffende Planungsverfahren, das mit dem Trassenbeschluss des Niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt vom 16.09.2014 seinen Abschluss fand, gilt somit als Genehmigungsverfahren, das einer etwaigen separaten FFH-Verträglichkeitsprüfung i.S. von § 34 Abs. 6 BNatSchG vorgeht.

Entgegen der Darstellung der Antragsteller ist für den Trassenbeschluss vom 16.09.2014 im Übrigen nicht die Startnotiz vom November 2006 maßgeblich (vgl. S. 8 der Antragschrift). Zutreffend verweisen die Antragsteller nämlich darauf, dass das Verfahren bzw. ein erster Trassenbeschluss aus 2009 gerichtlich durch ein Urteil des Raad van State im Jahre 2011 aufgehoben wurde. Wie die Antragsteller sodann weiterhin zutreffend ausführen (S. 8 f der Antragschrift), wurde das neuerliche Verfahren zum Trassenbeschluss vom 16.09.2014 erst nach Austausch der vorstehend genannten Auslegungserklärung und Verbalnote neu wieder aufgegriffen. Der maßgebliche Trassenbeschluss erfolgte demnach auf Grundlage der zitierten staatsrechtlichen Vereinbarungen.

c)

Es sei ergänzend darauf verwiesen, dass beide Antragsgegner in dem Verfahren zum Trassenbeschluss beteiligt wurden, Stellungnahmen abgegeben und darin auf mögliche Beeinträchtigungen – zur Beurteilung ihrer Erheblichkeit – aufmerksam gemacht haben. In diesem Zusammenhang erfolgte seinerzeit und noch im Sommer 2016 auch ein fachlicher Austausch mit dem Umweltbeauftragten der Antragstellerin zu 1).

Die Ems-Dollart-Region ist durch ein hohes Maß an Vorbelastungen geprägt. Die an der Klappstelle „P1“ geplanten Verklappungen werden zu einer Trübungsfahne führen (vgl. näher die Ausführungen im Trassenbeschluss vom 16.09.2014 zum Stichwort „Hydromorphologie“, dort S. 40 f),

#### **Trassenbeschluss vom 16.09.2014, bereits vorgelegt als Anlage 1.**

Dass diese Trübungsfahne zwingend dazu führen wird, dass die Schutzgüter des Nationalparks erheblich beeinträchtigt werden, ist nicht gesichert. Im Emsästuar bewegt sich ohnehin eine erhebliche Schlickfracht. Auch wird die Schlammkonzentration ausweislich der Feststellungen im Trassenbeschluss vom 16.09.2014 schon nach wenigen Wochen deutlich abnehmen.

Abweichend vom Entwurf des Trassenbeschlusses wurden im Hinblick auf die eingereichten Stellungnahmen für dessen Endfassung noch Änderungen vorgenommen. So wurde neu bestimmt, dass zur Baggerung von Geschiebelehm/Klei ein so genannter Tieflöffel eingesetzt wird. Hierdurch soll eine Trübung des Wassers soweit wie möglich beschränkt werden. Dadurch konnte in Bezug auf die Klappstelle „P1“ eine Beschränkung der Verklappung vom 1. Februar bis zum 31. Oktober entfallen. Die Auswirkungen dieser Maßnahme wurden untersucht und in dem Verfahrens-Memo „Auswirkungen des Tieflöffelbaggerns auf die Trübung und primäre Produktion“ (Anlage zur Ergänzung von UVW und Passender Beurteilung) beschrieben. Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die beim Ausbaggern mit einem Tieflöffelbagger in Suspension geratende Schlickmenge ungefähr 100 Mal geringer ist als beim Ausbaggern mittels Hopper oder Cutter. Allerdings ist der Verklappungszeitraum beim Tieflöffelbaggern länger. Der Tagesdurchschnitt der Schlickkonzentration nimmt während der Verklappung um ungefähr 1-2 mg/l zu und sinkt einige Tage nach der Verklappung wieder auf Werte unter 0,5 mg/l ab. Die Verklappung von mittels Tieflöffelbagger ausgebagertem Geschiebelehm/Klei/Torf wird die Primärproduktion voraussichtlich um nicht mehr als 0,1% bremsen. Als Ergebnis wird festgestellt: „Die Auswirkung dieser Beeinträchtigung ist im Verhältnis zu natürlichen Faktoren wie Temperatur äußerst gering. Signifikante Auswirkungen sind daher ausgeschlossen“.

Zudem sieht der Trassenbeschluss als „Schutzmaßnahmen Natur“ in seinem Artikel 4 in Bezug auf die Klappstelle „P1“ vor, dass sowohl in der Ausführungs- als auch der Unterhaltungsphase in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August kein Baggergut verklappt wird, um Störung von Eiderenten an der Mauserstätte zu vermeiden. Bei der Verklappung von Baggergut wird zudem ein Abstand von

mindestens 500 m zu den Nahrungsgebieten von Stelzenläufern eingehalten, oder das Baggergut wird bei Flut verklappt, und ein Abstand von mindestens 1.200 m zu ruhenden oder säugenden Seehunden auf einem Liegeplatz eingehalten.

Obgleich auch die Antragsgegnerin zu 2) im Verfahren zum Trassenbeschluss ausführlichere Untersuchungen zu möglichen Auswirkungen angemahnt hatte, erscheint vor diesem Hintergrund eine hinreichende Beachtung der FFH-Belange im Rahmen der tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten sichergestellt. Dies erscheint insoweit auch unstrittig, denn die Antragsteller führen selbst aus, dass die niederländischen Behörden „in einer Vorprüfung zur Verträglichkeit Aussagen dahingehend getroffen haben, dass keine erhebliche Beeinträchtigung erfolgen wird“ (S. 17 der Antragschrift) bzw. dass im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung „sich P1 als bevorzugte Alternative ergeben habe“ (S. 23 der Antragschrift).

**d)**

Eine ausdrückliche Rechtsgrundlage für die von den Antragstellern begehrte Untersagungsverfügung ist nicht ersichtlich. § 34 Abs. 6 S. 4 und 5 BNatSchG dürften nicht mehr einschlägig sein, da der Antragsgegnerin zu 2) schon aufgrund ihrer Beteiligung im Trassenbeschlussverfahren die für eine Anzeige erforderlichen Angaben bekannt gemacht wurden. Demgemäß wäre ggf. auf § 3 Abs. 2 BNatSchG i.V. mit § 2 Abs. 1 S.2 und 3 NAGBNatSchG zurückzugreifen. Ob dies die Antragsgegnerin zu 2) auch dazu befugte, durch eine entsprechende Verfügung in Maßnahmen außerhalb ihrer Gebietszuständigkeit einzugreifen, ist fraglich.

Jedenfalls ermächtigen die vorstehend genannten Regelungen die zuständigen Naturschutzbehörden, die im Interesse des Habitatschutzes zur Verhinderung einer irreversiblen Störung des FFH-Gebiets bis zum Abschluss einer etwaigen FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlichen vorläufigen Zwischenentscheidungen zu treffen. Dem Schutz Dritter – wie es die Antragsteller sind – dienen diese Ermächtigungsgrundlage nicht (vgl. schon oben mit Hinweis auf das Urteil des OVG Lüneburg vom 03.03.2015, Az. 4 LC 39/13, Rn 91 f).

Im Übrigen verpflichtet der Ems-Dollart-Vertrag ausdrücklich zur Zusammenarbeit beider Staaten „im Geiste guter Nachbarschaft“ (Art. 1). Dies bliebe im Rahmen des Aufgreifermessens der Antragsgegnerin zu 2) in Bezug auf ein etwaiges Tätigwerden nach Maßgaben von §§ 34 Abs. 6 S. 4, 3 Abs. 2 BNatSchG, § 2 Abs. 1 S.3 NAGBNatSchG zu beachten. Ein direkter Anspruch der Antragsteller setzte insoweit hingegen eine Ermessensreduzierung auf Null voraus. Die gemäß § 34 Abs. 6 S. 5 BNatSchG vorausgesetzte Feststellung der erheblichen Beeinträchtigung im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht gegeben.

#### **4. Zum Anordnungsgrund**

**a)**

Die Antragstellerin zu 1) befürchtet eine Verschmutzung ihrer Badestrände und führt dazu aus, dass ab Anfang November 2016 mit der Verklappung an der Klappstelle „P1“ begonnen wurde (S. 3 f der Antragschrift). Dass damit das von den Antragstellern verfolgte Rechtsschutzziel – unterstellt, dem stünde ein eigenes Recht zur Seite – vereitelt oder wesentlich erschwert würde (S. 6 der Antragschrift), ist nicht glaubhaft gemacht. Insbesondere ist nicht näher dargelegt, in welchem Umfang eine Verklappung bereits begonnen oder intensiviert wurde. Die besondere Eilbedürftigkeit, die eine einstweilige Anordnung rechtfertigen würde, ist somit nicht ersichtlich. Vielmehr schiene eine Rechtsverfolgung im Hauptsacheverfahren zumutbar.

Denn tatsächlich dürften sich die befürchteten negativen Auswirkungen nicht bereits aus der Einbringung ersten Materials ergeben, sondern aus der Verbringung großer bzw. der Summe aller geplanten Baggergutmengen. So führen die Antragsteller zur Gefährdung des Schutzes von Arten und Lebensraumtypen aus, „die Verklappung an P1 als Ursache von außen trägt zu dieser Entwicklung maßgeblich bei“ (S. 22 der Antragsschrift), ohne dies jedoch in einer Weise differenziert abzuschichten, die die besondere Eilbedürftigkeit im einstweiligen Rechtsschutz und in Bezug auf die erst beginnende Verklappung rechtfertigt. Zuzugestehen ist allerdings, dass die Dynamik des Naturraums eine exakte Modellierung der Verbreitung der Verklappungssedimente erschwert. Gleichwohl wirken sich die befürchteten Auswirkungen naturgemäß nicht bei Verklappungsbeginn unmittelbar irreparabel aus, sondern wirken systembedingt erst durch fortgesetzte Anreicherung über längere Zeiträume. Nicht schon mit beginnender Inanspruchnahme der Klappstelle „P1“ werden mögliche Rechtspositionen und Schutzgüter also derart entwertet, dass sich der Status quo nicht wieder herstellen könnte.

Dies gilt umso mehr, als das als Anlage 1 zur Antragsschrift geführte Gutachten „Naturschutzfachliche Beeinträchtigungen im Umfeld der Klappstelle P1“ (dort Ziff. 4.1, Seite 9) ausdrücklich anführt, dass die Klappstelle „P1“ tatsächlich bereits vorgenutzt war.

Auch in Bezug auf den Antragsteller zu 2) ist keine Eilbedürftigkeit gegeben. Dessen Begehren auf Sicherung und Durchsetzung etwaiger Mitwirkungsrechte erfordert nicht die beantragte vorläufige Untersagung der Verklappung. Ihm ist ein Abwarten der Hauptsache zumutbar, ohne dass wesentliche Nachteile zu seinen Lasten zu befürchten stehen.

**b)**

Zur Prüfung des Bestehens des Anordnungsgrundes sind auch die Interessen der Antragsgegner zu berücksichtigen. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass sich bei Erlass der angestrebten Untersagungsverfügung die Antragsgegner Ersatzforderungen ausgesetzt sehen würden, die sich aus Verzögerungen oder Mehraufwendungen durch die Nichtnutzbarkeit der Klappstelle „P1“ ergeben könnten.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage



Normann Grabow

**Anlagen**

- Anlage 0: Bevollmächtigung
- Anlage 1: „Trassenbeschluss“ vom 16.09.2014 mit Bekanntmachung vom 29.09.2014
- Anlage 2: Übersichtskarte
- Anlage 3: Bekanntmachung einer Vereinbarung sowie einer Auslegungserklärung zum Ems-Dollart-Vertrag.





Nationalpark  
Wattenmeer

NIEDERSACHSEN

- Anlage 0 -

Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer  
Virchowstraße 1 • 26382 Wilhelmshaven

Herrn  
Oberregierungsrat  
Normann Grabow  
Nationalparkverwaltung "Niedersächsisches Wattenmeer"  
Virchowstraße 1  
26382 Wilhelmshaven

Bearbeitet von

Herrn Schuhmann

Ruediger.Schuhmann@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)

Durchwahl (04421) 911 -

Wilhelmshaven,

01.1 -02249

276

26.11.2015

### Generalterminsvollmacht

Sehr geehrter Herr Grabow,

hiermit erteile ich Ihnen mit Wirkung vom heutigen Tage für die Dauer der Beschäftigung bei meiner Behörde Generalterminsvollmacht.


Die Generalterminsvollmacht berechtigt, soweit kein Anwaltszwang besteht, zu meiner Vertretung vor allen Gerichten.

Bei Beendigung der Beschäftigung bei meiner Behörde bitte ich, die Generalterminsvollmacht zurückzugeben.

Eine Mitteilung über die Ihnen erteilte Generalsterminsvollmacht haben die Präsidenten der Verwaltungsgerichte Oldenburg und Stade sowie der Präsident des Nds. Obergerichtes in Lüneburg erhalten.

Soweit eine Vertretung vor nicht benannten Gerichten erforderlich wird, bitte ich, ggf. eine Ablichtung der Ihnen erteilten Vollmacht zur Gerichtsakte zu geben.

Mit freundlichem Gruß

  
Südbach  
Leiter Nationalparkverwaltung  
Niedersächsisches Wattenmeer



Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“  
Tel.: (04421) 911-0 Fax.: (04421) 911-280

poststelle@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de  
www.nationalpark-wattenmeer.de

Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven

Bankverbindung (NordLB):  
Konto-Nr. 0106036510 BLZ 250 500 00



Niedersachsen

Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**Verbetering Fahrinne Eemshaven - Nordsee 2014**

Traassenbesluit

Datum 16. September 2014  
Status Endgültig

## Impressum

Herausgegeben von  
Rijkswaterstaat, niederländisches Ministerium für  
Infrastruktur und Umwelt

Auskunft  
F. Steynert  
Telefon  
0031 6 53693151  
Telefax

Ausgeführt von  
ARCADIS  
Aufmachung  
Drucker  
Datum  
16. September 2014  
Status  
Endgültig  
Version  
1

Dieses Dokument ist eine deutsche Übersetzung des niederländischen Dokumentes.  
Nur das niederländische Dokument hat einen rechtsgültigen Status.

**TRASSENBSCHLUSS VERBESSERUNG FAHRDINNE EEMSHAVEN - NORDSEE 2014**

Den Haag,

Am ..... festgestalt.

Die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt (Artikel 11 und Artikel 15 Absatz 1 des niederländischen Trassengesetzes) im Einvernehmen mit der niederländischen Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft

M.H. Schuitz van Haegen-Mass Geesteranus

## Inhalt

I	Beschluss—9
	Einspruch einlegen—13
II	Zeichnungen—15
III	Änderungen im Vergleich zum Trassenbeschlussentwurf—17
IV	Erläuterung—19
	Einführung—21
	Nutzen und Notwendigkeit—21
	Rechtsrahmen—24
	Umweltverträglichkeitsprüfung—27
	Untersuchte Alternativen—27
	Ausgangspunkte des Entwurfs—28
	Überlegungen zur VZA 2013 und 2014—28
	Künftige Zahl der Schiffsbewegungen—34
	Auswirkungen der Alternativen—34
	Schutzmaßnahmen—41
3	Beschreibung der Maßnahmen—43
3.1	Trasse der Fahrtrinne—43
3.2	Profil und Einrichtung der Fahrtrinne—45
3.3	Bedarfslegplatz und Wendepfütz—47
3.4	Baggertechniken—48
3.5	Klappsteilen und -zeiten und Baggergutmengen—48
4	Zusätzliche Maßnahmen—51
4.1	Wracks, sonstige Gegenstände und Explosivstoffe—51
4.2	Kabel und Leitungen—51
4.3	Naturschutzrelevanten Schlierenmonitoring—51
4.4	Schutzmaßnahmen—51
4.5	Neutische Sicherheit—52
5	Weitere Verfahren—55
5.1	Genehmigungsverfahren—55
5.2	(Boden-)Erwerb und Entkennung—55
5.3	Entscheidung—55
5.4	Evaluation der Umweltauswirkungen—55
	Bilfrage A Schwalben—57

## I Beschluss

Aufgrund von Artikel 9 Absatz 1 des niederländischen Trassengesetzes stelle ich im Einvernehmen mit der niederländischen Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft den Trassenbeschluss (TB) zur Verbesserung der Fahrtrinne Emsmehayen - Nordsee fest. Der Trassenbeschluss Verbesserung Fahrtrinne Emsmehayen - Nordsee setzt sich aus diesem Beschlusstext, einer Übersichtszeichnung, Längsprofilen und Querprofilen (II) zusammen. Zu diesem Trassenbeschluss gehört eine Erläuterung (III) samt einer Anlage. Die Erläuterung und die Anlage sind kein Bestandteil des Trassenbeschlusses.

### ARTIKEL 1.: Verbesserung der Fahrtrinne Emsmehayen - Nordsee

1. Dieser Trassenbeschluss bezieht sich auf die Verbesserung der Hauptfahrtrinne Emsmehayen - Nordsee, die zu unterhaltenden Profile, die Verklappung des Baggergutes und die zu ergreifenden Maßnahmen. Die Fahrtrinne verläuft vom Eingang des Emsmehayens bis zur Leuchttonne bei dem Meridian 6°19.5' östlicher Länge (Leuchttonne Weststrom). Die Lage der Fahrtrinne wird in der Zeichnung 1 (Übersichtszeichnung) zu diesem Trassenbeschluss dargestellt.
  2. Bauprofil bezeichnet das Profil, das in der Ausführungsphase durch Baggerung realisiert wird. Unterhaltungsprofil bezeichnet das Profil, das in der Unterhaltungsphase durch Baggerung unterhalten wird.
  3. An den Stellen, an denen Baggerarbeiten ausgeführt werden, hat das Bauprofil dem Unterhaltungsprofil gegenüber eine zusätzliche Tiefe von 0,5 m.
  4. Das Unterhaltungsprofil quer zur Fahrtrinne hat in etwa folgende Maße:
    - Eine Mittelrinne mit einer Breite von 200 m, deren Sohlhöhe von mindestens 15,0 m unter dem Amsterdamer Pegel am Ende der Hafendämme des Emsmehayens bis zu mindestens 16,1 m unter dem Amsterdamer Pegel bei der Leuchttonne Weststrom verläuft;
    - Jeweils ein Passierstreifen an beiden Seiten dieser Mittelrinne. Der Passierstreifen hat eine Breite von 225 m und eine Sohlhöhe von mindestens 12,0 m unter dem Amsterdamer Pegel. Für die Kurve zwischen Tonne 9 und 13 gilt keine Mindesttiefe. Im Bereich des Bedarfsliegeplatzes im Sinne von Absatz 5 ist die Sohlhöhe des südlichen Passierstreifens mindestens 15,9 m unter dem Amsterdamer Pegel.
    - Die Gesamtbreite der Fahrtrinne beträgt max. 650 m.
  5. In der Zeichnung 2 zu diesem Trassenbeschluss wird das Unterhaltungsprofil in Längsrichtung der Fahrtrinne schematisch dargestellt. In der Zeichnung 3 zu diesem Trassenbeschluss werden einige Querprofile des Unterhaltungsprofils schematisch dargestellt.
- Ein Wendeplatz und ein neuer Bedarfsliegeplatz werden vorgesehen. Die Gebiets- für die Funktionen Wendeplatz und Bedarfsliegeplatz werden in der Übersichtszeichnung dargestellt. Der Bedarfsliegeplatz liegt außerhalb der Fahrtrinne und betrifft ein Gebiet von mindestens 1.000 m in Strömungsrichtung und von 650 m quer zur Strömung in der in der Übersichtszeichnung dargestellten Zone.

### ARTIKEL 2: Baggerung und Verklappung von Baggergut

1. Das in der Ausführungsphase anfallende Baggergut setzt sich aus dem Bodenarten Sand und Geschiebelehm/Klei/Torf zusammen. In der Unterhaltungsphase setzt das Baggergut sich vorwiegend aus Sand zusammen.
2. Das Ausbaggern von Geschiebelehm/Klei/Torf in der Ausführungsphase erfolgt ausschließlich mit dem Tiefbohrbagger oder ggf. mit einem anderen Verfahren, bei dem die Konsistenz des ausgebagerten Lehms, Geschiebelehms und Torfs erhalten bleibt.
3. Insgesamt müssen in der Ausführungsphase voraussichtlich 5,27 verteilt werden m<sup>3</sup> Sand und 1,26 Mio. m<sup>3</sup> Geschiebelehm/Klei/Torf verklappt werden. Die voraussichtlich in der Unterhaltungsphase zu verklappende Baggergutmenge beträgt im Durchschnitt 1,5 Mio. m<sup>3</sup>/Jahr.
4. Das Baggergut wird an den Klappstellen P0, P1, P3 und P4 in der Nordseeabstürzone und P1 im Ems-Dollart-Gebiet verklappt.
5. An Klappstelle P1 werden in der Ausführungsphase voraussichtlich 1,26 Mio. m<sup>3</sup> Geschiebelehm/Klei/Torf und 1,7 Mio. m<sup>3</sup> Sand verklappt.
6. An den Klappstellen P0, P3 und P4 beträgt die zu verklappende Menge Sand voraussichtlich 3,57 Mio. m<sup>3</sup>. Geschiebelehm/Klei/Torf wird nicht verklappt.
7. Die Klappstelle P3 wird sowohl in der Ausführungs- als auch in der Unterhaltungsphase nur benutzt, falls an den beiden anderen Klappstellen vor der Nordseeabstür (P0 und P4) aus irgendeinem Grund kein Baggergut verklappt werden kann.

### ARTIKEL 3: Nautische Sicherheit

1. Vor der Inbetriebnahme der verbesserten Fahrtrinne wird gemeinsam mit der deutschen zuständigen Behörde (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung - WSV) das zurzeit benutzte Schifffahrtsnavigationssystem (Vessel Traffic System - VTS) in ein Verkehrsmanagementsystem (Vessel Traffic Management - VTM) umgestaltet, in dem, auf jeden Fall die nachfolgenden Aspekte aufgenommen werden:
  - Zulassungspolitik
  - Lotsenassistentz
  - (Vorgeschriebene) Schleppersassistentz.
2. Die verbesserte Fahrtrinne wird erst freigegeben, nachdem:
  - das VTS wie nachstehend unter Ziffer 1. beschrieben zum VTM umgebildet wurde
  - die Bezeichnung an die neue Situation angepasst wurde
  - ein Notfallplan festgelegt wurde.

### ARTIKEL 4: Schutzmaßnahmen Meier

1. An Klappstelle P1 wird sowohl in der Ausführungs- als auch der Unterhaltungsphase in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August kein Baggergut verklappt.
2. Bei der Verklappung von Baggergut wird:
  - ein Abstand von mindestens 500 m zu den Nehrungsgebieten von Steinerläufem eingehalten, oder das Baggergut wird bei Flut verklappt;
  - ein Abstand von mindestens 1.200 m zu ruhenden oder säugenden Seeuhren auf einem Liegeplatz eingehalten.

#### ARTIKEL 5: Sonstige Maßnahmen

1. Wracks und sonstige Gegenstände, die sich in oder in der Nähe des zu realisierenden Profils befinden, werden entfernt, bevor mit der Verbesserung der Fahrtrinne angefangen wird.
2. Die Bergung etwaiger archäologischer Fundgegenstände wird nach dem ANZ-Zyklus stattfinden.
3. Das Nordsee-Kabel, das die Fahrtrinne in der Nähe des Eemshavens und in der Nordseeakustikzone kreuzt, wird in der Nordseeakustikzone vom Eigentümer des Kabels in ausreichender Tiefe verlegt, bevor mit der Verbesserung der Fahrtrinne angefangen wird.

Die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt verpflichtet sich zur Durchführung einer konkreten Maßnahme auf Schlierminnikoog zur Beschränkung der Auswirkungen der hohen Hintergrundsposition von Stöckstoff. Diese Maßnahme besteht aus einmaligem Pflügen und Entfernen von Gestrüpp im Keppenglopp auf einer Fläche von 2 Hektar.

#### ARTIKEL 6: Abnahmeprüfung

1. Die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt wird gemäß Artikel 23 des niederländischen Trassengesetzes die Folgen der Inbetriebnahme der geänderten Fahrtrinne untersuchen. Die Untersuchung wird sich auf den Umweltaspekt Natur beziehen, wobei auch die Stöckstoffdeposition und der Unterwasserlärm in die Betrachtungen einbezogen werden.
2. Sollte die Untersuchung ergeben, dass Normen überschritten werden, die für die Umweltaspekte im Sinne des ersten Absatzes gelten, so werden aufgrund der geltenden gesetzlichen Schutzvorschriften, nötigenfalls planmäßig, entsprechende Maßnahmen ergriffen.
3. Die Untersuchung wird ein Jahr nach der Inbetriebnahme der verbesserten Fahrtrinne mit den dazugehörigen Einrichtungen durchgeführt.

#### ARTIKEL 7: Evaluation

Die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt wird gemäß Artikel 7.39 des niederländischen Umweltschutzgesetzes eine Evaluation in Bezug auf die tatsächlichen Umweltauswirkungen durchführen. Diese Evaluation wird sich auf die im UVB und die im Rahmen des festzustellenden Trassenbeschlusses vorhergesagten Umweltauswirkungen beziehen. Die Evaluationsuntersuchung wird sich auf die Messung bzw. die gezielte Beobachtung der tatsächlichen Auswirkungen sowie die möglicherweise zu ermittelnden zusätzlichen Maßnahmen beziehen. Im Rahmen der Evaluation wird ebenfalls untersucht, ob die Naturschutzverpflichtung erfüllt wird. Der Zeitraum, worauf die Evaluation sich bezieht, wird zu dem Zeitpunkt anfangen, in dem mit den Arbeiten begonnen wird, und wird zehn Jahre danach enden. Bevor mit den Arbeiten begonnen wird, wird eine Nullmessung durchgeführt, die als Bezugsrahmen für die Evaluation gilt, sofern dieser Bezugsrahmen nicht im UVB oder in Untersuchungsberichten, die diesem Trassenbeschluss zugrunde liegen, beschrieben wird.

#### ARTIKEL 8: Entschädigung

1. Falls ein(e) Betroffene(r) infolge dieses Trassenbeschlusses einen Schaden erleidet oder erleiden wird, der billigerweise nicht zu seinen/ihren Lasten gehen soll und nicht ausreichend sonst wie versichert ist, wird die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt aufgrund von Artikel 22 Absatz 1 des

niederländischen Trassengesetzes auf seinen/ihren Antrag hin eine Entschädigung zuerkennen.

2. Auf die Einreichung und Abwicklung des Antrages im Sinne des ersten Absatzes findet die niederländische 'politische Leitlinie Nachbelausgleich Infrastruktur und Umwelt 2014' entsprechend Anwendung.
3. Auf Kabel und Leitungen finden die niederländische 'Nachbelausgleichsregelung Umlegung von Kabeln und Leitungen inner- und außerhalb staatlicher Wasserbau- und Verkehrsanlagen und Eisenbahnen 1999' oder Abschnitt 5 des niederländischen Telekommunikationsgesetzes und der Vertrag über die Umlegung von Kabeln und Leitungen außerhalb des Verwaltungsgebietes zwischen der niederländischen Ministerin für Infrastruktur und Umwelt und Energiered. VELIN und VERWIN Anwendung.
4. Ein Entschädigungsantrag kann ab dem Zeitpunkt eingereicht werden, an dem der Trassenbeschluss festgelegt wird. Die Ministerin wird anlässlich des eingegangenen Entschädigungsantrages erst eine Entscheidung treffen, sobald der Trassenbeschluss unwiderruflich sein wird.

#### ARTIKEL 9 Anwendbarkeit des niederländischen Krisen- und Erholungsgesetzes

Auf diesen Trassenbeschluss findet das niederländische Krisen- und Erholungsgesetz Anwendung.

#### ARTIKEL 10: Schlussbestimmung

Dieser Beschluss wird als „Trassenbeschluss Verbesserung Fahrtrinne Eemshaven – Nordsee 2014“ angeführt.

## Einspruch einlegen

### Stellungnahmen zum Trassenbeschluss Verbesserung Fahrtrinne Eernsterven - Nordersee

Betroffene können gegen diesen Trassenbeschluss Einspruch einlegen. Aufgrund von Artikel 6:3 des niederländischen Verwaltungsprozessgesetzes können nur Betroffene, die eine Stellungnahme zum Trassenbeschlussentwurf eingereicht haben oder Betroffene, die nachweislich nicht in der Lage waren, eine Stellungnahme dazu einzureichen, Einspruch beim Senat für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staatsrates einlegen. Die Frist für die Einlegung von Einspruch beträgt 6 Wochen ab dem Tag, an dem der Trassenbeschluss zur Einsichtnahme ausgelegt wird. Die Orte, an denen der Trassenbeschluss ausgelegt wird sowie die Einspruchstermine werden mittels Anzeigen im digitalen niederländischen Staatsanzeiger sowie in einigen Tages- und Lokalzeitungen bekannt gemacht. Der Trassenbeschluss wird 6 Wochen lang an den nachfolgenden Stellen während der regulären Öffnungszeiten ausgelegt:

- Bibliothek des niederländischen Ministariums für Infrastruktur und Umwelt in Den Haag
- Bibliothek des niederländischen Wirtschaftsministeriums in Den Haag
- Geschäftsstelle des niederländischen Wirtschaftsministeriums in Groningen
- Verwaltungsgebäude der Provinz Groningen in Groningen
- Rathaus der Gemeinde Eernstmond
- Rathaus der Stadt Borkum, Gemeinde Bunde, Stadt Emden, Gemeinde Jemgum, Gemeinde Krummhörn, Stadt Leer, Gemeinde Westerverdingen, Stadt Papenburg, Gemeinde Moormerland und Stadt Weener.

Der Einspruch ist schriftlich beim Senat für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staatsrates mit der Anschrift: Abteilung bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag, einzulegen. Der Einspruch muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- a. Name und Anschrift des Antragstellers
- b. Datum
- c. Datum und Nummer oder Aktenzeichen des Beschlusses, gegen den Einspruch eingelegt wird
- d. Grund für die Einlegung des Einspruchs
- e. Unterschrift des Antragstellers. Der Einspruch muss unterzeichnet werden.
- f. Es sollte möglichst ebenfalls eine Kopie des Beschlusses beigelegt werden, auf den sich der Einspruch bezieht.

Auf diesen Trassenbeschluss findet Kapitel 1 des niederländischen Krisen- und Erholungsgesetzes Anwendung. Darin heißt es, dass der Betroffene in seinem Einspruch seine Gründe für den Einspruch darlegen muss. Nach Ablauf der sechsweekigen Frist können keine neuen Gründe mehr eingeführt werden. Der Einspruch sollte den Hinweis enthalten, dass das niederländische Krisen- und Erholungsgesetz Anwendung findet.

### Einstweilige Verfügung

Außer der Einlegung von Einspruch kann ein Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung gestellt werden. Ein solcher Antrag ist an den Vorsitzenden des Senats für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staatsrates zu richten.

Der Antrag muss unterzeichnet sein und mindestens die folgenden Angaben enthalten:

- a. Name und Anschrift des Antragstellers
- b. Datum
- c. Datum und Nummer oder Aktenzeichen des Beschlusses, gegen den Einspruch eingelegt wird
- d. Grund für die Einlegung des Einspruchs
- e. Unterschrift des Antragstellers. Der Antrag muss unterzeichnet werden.
- f. Es sollte möglichst ebenfalls eine Kopie des Beschlusses beigelegt werden, auf den sich der Antrag bezieht.
- g. Abschrift des Einspruchs.

Der Vorsitzende kann anlässlich des Antrags eine einstweilige Verfügung erlassen, wenn angesichts der betroffenen Interessen Erlass geboten ist.

Für die Bearbeitung des Einspruchs sowie für den Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung beim Senat für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staatsrates sind Verwaltungsgebühren zu entrichten. Falls der Einspruch oder der Antrag nicht in niederländischer Sprache verfasst wurden und für eine angemessene Bearbeitung des Antrags eine Übersetzung erforderlich ist, hat der Antragsteller für die Übersetzung des Einspruchs oder des Antrags zu sorgen.



## II Zeichnungen

1. Übersichtszzeichnung (1:35.000, einschließlich Klappsteifen)
2. Längsprofil (1:2.000)
3. Querprofile der Fahrtrinne (1:2.000)

### III Änderungen im Vergleich zum Trassenbeschlussentwurf

Im vorliegenden Trassenbeschluss sind im Vergleich zum Trassenbeschlussentwurf mehrere (inhaltliche) Änderungen vorgenommen worden. Diese beziehen sich sowohl auf eine Aktualisierung als auch auf Änderungen, die infolge von Stollungenmaßnahmen erforderlich geworden sind.

#### Baggerung und Verkleppung von Baggergut

2014 wurde beschlossen, für das Ausbaggern von Geschiebelehm/Kies/Torf in der Ausführungsphase einen Tieföffnbagger oder ggf. ein anderes Verfahren vorzuschreiben, bei dem die Konsistenz des ausgebagerten Lehms, Geschiebelehms und Torfs erhalten bleibt (Artikel 2, neuer Absatz 2 und Abschnitt 3.4 der Erläuterung). Die Schutzmaßnahme für die Natur, an Klappstalle P1 in der Zeit vom 1. Februar bis zum 31. Oktober keilen mit einem Cutter- oder Hopper ausgebagerten Geschiebelehm/Kies/Torf zu verkleppen, entfällt somit (Artikel 4 Absatz 1). Der Hintergrund für diese Maßnahme wird in Abschnitt 2.3 der Erläuterung dargestellt.

Ferner wurde beschlossen, in Artikel 2 deutlicher anzugeben, dass Klappstalle P3 sowohl in der Ausführungs- als auch in der Unterhaltungsphase nur verwendet werden darf, wenn P0 und P4 aus irgendeinem Grund nicht benutzt werden können. Dies entspricht weitestmöglich den Wünschen der Fischer, an Klappstalle P3 auf die Verkleppung von Sand zu verzichten. Die pro Klappstalle voraussichtlich anfallenden Sandmengen lassen sich nicht vorhersehen. Die entsprechende Tabelle wurde entfernt und der Artikel sowie die Erläuterung in Abschnitt 3.5 wurden redaktionell geändert.

#### Sonstiges

- Einige der Stellungnahmen zum Trassenbeschlussentwurf sowie die Prüfung durch den Ausschuss für die Umweltverträglichkeitsprüfung haben zu inhaltlichen Änderungen des Trassenbeschlusses geführt. Es handelt sich um die folgenden Änderungen des Beschlusses und/oder der Erläuterung:
  - Die garantierte Breite des Passierstreifens beträgt auch in den Kurven 225 m. Für die Kurve zwischen Tonne 9 und 13 gilt keine Mindesttiefe (Artikel 1 Absatz 4 und Abschnitt 3.3 und 4.4 der Erläuterung).
  - Die Abmessungen des Bedarfslegetzes betragen mindestens 1000 m in Strömungsrichtung und 650 m quer zur Strömung (Artikel 1 Absatz 5).
  - Der Bedarfslegetz und der Wendepunkt werden nicht durch Betonung markiert (Abschnitt 3.3 der Erläuterung).
  - Zur Realisierung der gewünschten guten Verwaltung verpflichtet sich die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt zur Durchführung einer Maßnahme auf Schliermonnikoog zur Beschäftigung der Auswirkungen der hohen Hintergründedeposition von Stickstoff (Artikel 5, neuer Absatz 4 und Abschnitt 2.5 und 4.3 der Erläuterung).
  - Ergänzung in Artikel 3 Absatz 2 des Beschlusses:
    - Die verbesserte Fahrtrinne wird erst freigegeben, nachdem:
      - das VTS wie nachstehend unter Ziffer 1 beschrieben zum VTM umgebildet wurde
      - die Betonung an die neue Situation angepasst wurde
      - ein Notabläufen festgelegt wurde.
  - Im Gebiet zwischen 3 und 12 Seemeilen vor der Küste, in dem sich auch ein Teil der verbesserten Fahrtrinne befindet, haben die Niederlande und

Deutschland noch keine Grenze festgelegt. Beide Länder sind sich bislang nicht einig über den genauen Verlauf der Grenze. In Bezug auf dieses Gebiet ist auch kein Übereinkommen abgeschlossen worden. Deutschland hat dem Niederlande jedoch signalisiert, die Arbeiten der Niederlande für die Fahrtrinnenverbesserung in diesem Gebiet zu akzeptieren, sofern diese nicht den Interessen der deutschen Häfen an der Ebn entgegenstehen (Abschnitt 1.2 der Erläuterung).

- In Abschnitt 2.5 der Erläuterung wurden Fußnoten mit der Definition der Begriffe Gruppenrisiko und ortsbundenes Risiko hinzugefügt.
- Unter dem Punkt Luft wurde in Abschnitt 2.5 der Erläuterung die Schlussfolgerung in Bezug auf Feinstaub (PM<sub>10</sub>) umgeschrieben.
- In Abschnitt 2.3 wurde in Bezug auf eine eventuelle zusätzliche Verwendungsmöglichkeit des Baggerguts eine Erläuterung ergänzt.
- In Abschnitt 1.2 und 2.5 wird auf die Ergänzung zum Umweltbericht und zur Passenden Beurteilung, die anlässlich der Prüfung durch den Ausschuss für die Umweltverträglichkeitsprüfung zustande gekommen sind, eingegangen. Diese Ergänzung befasst sich mit den Auswirkungen der Überalterung und Überdüngung sowie der Tribung an der Klappstalle P3. Eine Änderung der Schlussfolgerungen oder eine weitere Anpassung des Trassenbeschlusses folgt daraus allerdings nicht.
- In Abschnitt 2.5 und 4.4 wurde die Erläuterung zur Verlegung des Norfolk-Kabels (Artikel 5 Absatz 3 des Trassenbeschlusses) geändert.

Ferner wurden einige allgemeine redaktionelle Änderungen vorgenommen und wurde der Trassenbeschluss entsprechend dem aktuellen Stand der Dinge und der neuen Verfahrensphase aktualisiert.

#### Erläuterung:

- „Einnachung von Stallungen“ wurde durch „Einspruch einlegen“ ersetzt.
- Der Abschnitt „Änderungen im Vergleich zum Trassenbeschlussentwurf“ wurde hinzugefügt.
- Ferner wurde anlässlich der eingereichten Stellungnahmen zum Trassenbeschlussentwurf eine Antwortnote hinzugefügt.

Trassenbeschluss, UVB und Passende Beurteilung, die entsprechend dem niederländischen Naturschutzgesetz erstellt wurden, sind dem Ausschuss für die Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden als „Ausschuss“ bezeichnet) zwecks Prüfung an dem für den UVB festgelegten Richtlinien vorgelegt worden. Der Ausschuss kam zu dem Schluss, dass UVB und Passende Beurteilung noch nicht über die Informationen verfügen, die zur Feststellung eines Trassenbeschlusses, in dem die Umweltauflagen vollständig berücksichtigt werden, wesentlich ist. Deshalb wurde eine Ergänzung zum UVB sowie zur Passenden Beurteilung erstellt, woraufhin der Ausschuss seine Einschätzung geändert hat. Diese Ergänzung wird zusammen mit dem Trassenbeschluss zur Einsichtnahme ausgelegt.

#### IV Erläuterung

## 1 Einleitung

### 1.1 Nutzen und Notwendigkeit

#### Einleitung

Die Fahrtrinne Eemshaven - Nordsee ist Teil des Hauptgewässernetzes der Niederlande sowie der Bundeswasserstraßen von Deutschland. Sie ist eine wichtige Schifffahrtsstraße, die von der Nordsee über die natürlichen Rinnen Randzeilgat und Westeraans verläuft und Zugang zum Eemshaven, den Häfen von Emden und Delfzijl und sonstigen Häfen im Gebiet verschafft.

Aufgrund einiger Unfällen in der Fahrtrinne Eemshaven - Nordsee ist die Fahrtrinne in der aktuellen Situation für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 10,67 m ausgelegt, und zwar nur tidegebunden (bei Flut).

Die Politik in Bezug auf den Eemshaven ist darauf ausgerichtet energiebezogene Unternehmensmöglichkeiten zu ermöglichen. Zurzeit gibt es einige konkrete Initiativen von Unternehmen im Energiebereich, die sich im Eemshaven niederlassen möchten bzw. sich bereits dort niedergelassen haben. Für diese Unternehmen werden andere Schifftypen mit einem Tiefgang von 14 m den Eemshaven anleufen. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich die Fahrtrinne anzupassen.

Im Nachfolgenden werden die relevante Politik in Bezug auf den Eemshaven, mit der Verbesserung der Fahrtrinne zusammenhängt, sowie die erwarteten Entwicklungen und konkreten Initiativen auf dem Gebiet energiebezogener Unternehmensmöglichkeiten beschrieben.

**Staatliche Politik bezüglich der Erreichbarkeit des Eemshavens**  
Die niederländische Seehafenpolitik war zu dem Zeitpunkt, in dem das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt (damals: das niederländische Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft) Rijkswaterstaat Norden der Niederlande mit der Untersuchung der Verbesserung der Fahrtrinne beauftragt (2006), in der Note: Seehäfen "Seehäfen: Anker der Wirtschaft" sowie der Note "Mobilität" festgelegt. Im Abschnitt 5.3.2 der Note Seehäfen ist der Abwägungsrahmen festgelegt, auf dessen Grundlage der Staat Infrastrukturprojekte finanzieren. In Bezug auf die Häfen in Groningen ist festgelegt, dass der Staat ausichtsreiche Projekte in Erwägung ziehen kann, wenn sich aus der Begründung des Projektes ergibt, dass Marktpartnern konkretes Interesse haben. Dass Marktpartnern konkretes Interesse haben, wird im Nachfolgenden erläutert.

In der Note Mobilität ist ebenfalls festgelegt, dass die staatlichen Behörden, falls die Erreichbarkeit der Seehäfen über Land oder See problematisch oder der verfügbare Raum für seetrafungsbedingene Aktivitäten zu gering ist, bereit sind zu investieren, vorausgesetzt dass es ein eindeutiges gesellschaftliches Interesse gibt. In der zurzeit geltenden staatlichen Politik, der Strukturpolitik Infrastruktur und Raum (SVIR, März 2012), wurden die Ausgangspunkte der Note Mobilität in Bezug auf Seehäfen in der Anlage 6 festgelegt.

<sup>1</sup> Oktober 2004, mit einer Laufzeit von 2005 bis 2010 und einem Ausblick bis 2020.

<sup>2</sup> September 2004; Die Note Mobilität beschreibt die Politik für die einzelnen Mobilitätsbereiche und vermittelt einen Überblick über die wichtigsten Vorhaben, deren Realisierung die niederländische Regierung bis 2020 plant.

Die staatliche Politik wird im "Mehrfährigen Programm Infrastruktur, Raum und Transport" (MIKT) detailliert beschrieben. Im Jahr 2008 wurde die Verbesserung der Fahrtrinne Eemshaven - Nordsee im MIKT aufgenommen<sup>1</sup>. Dabei wurden das damals bekannteste Interesse von Marktpartnern sowie die Anbindung des North-Sea-Kabels, der Bau von Windenergieanlagen und die Unterstützung der Möglichkeiten des Abbaus des Transportes und der Lagerung von CO<sub>2</sub> als Anhaltspunkte genannt. "Dieses Projekt passt hervorragend in das Konzept 'Energy Valley', mit dem der Norden der Niederlande sich profiliert. Außerdem ist das Projekt ein großer Impuls für die raumwirtschaftliche Entwicklung der Region Emsdelta", so die Erläuterung im MIKT. Nach der Aufnahme des Trassenbeschusses Verbesserung der Fahrtrinne Eemshaven - Nordsee vom 23. November 2009 durch den Senat für Verwaltungssprechung des niederländischen Staatsrates im Jahr 2011 wurde 2012 beschlossen die Planungsphase vom Trassenbeschussentwurf an erneut zu durchlaufen.

Daneben wurde die Einführung eines Vessel-Traffic-Management-Systems hinzugefügt. Diese Planungsphase wurde im MIKT 2013 aufgenommen (S. 313).

**Übrige Politik in Bezug auf energiebezogene Entwicklungen im Eemshaven**  
Die niederländische Regierung hat im Dritten Strukturschema Energieversorgung (Derde Structuurschema Energie Voorziening, SEV-III<sup>2</sup>) ihre Strategie hinsichtlich der Energieversorgung für die Zukunft dargelegt. Im SEV-III sind in diesem Zusammenhang in vier Hafengebieten Standorte zur Elektrizitätserzeugung reserviert worden. Der Eemshaven ist einer dieser Standorte.

Auch die Provinz Groningen hat die Entwicklung des Eemshavens mit energiebezogenen Unternehmensmöglichkeiten als politisches Ziel formuliert. Im "Provincieomgevingenplan 2009-2013" (POP) ist die Erreichbarkeit des Eemshavens auf dem Wasserweg als politisches Ziel festgelegt: "Für das Emsdelta ist insbesondere die Erreichbarkeit von See aus wichtig. Sie darf die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht behindern. Deshalb treffen wir unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit des Wattenmeeres mit den staatlichen Behörden Vereinbarungen über die Vertiefung der Fahrtrinne zum Eemshaven."

**Erwartete Entwicklungen und konkrete Initiativen im Eemshaven**  
Seit Anfang der Neunzigerjahre führt Groningen Seaports (GSP), das für die Entwicklung und Verwertung des Eemshavens zuständig ist, eine gezielte Politik zur Optimierung der Umschlagrate, unter denen Unternehmen im Energiebereich sich im Eemshaven niederlassen können. Diese Politik hat zu einigen Initiativen sowie der konkreten Niederlassung neuer Unternehmen geführt. Dabei stellte sich jedoch heraus, dass die Erreichbarkeit des Eemshavens für manche Vorhaben nicht ausreichte. In einem Schreiben von GSP an das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt (vom 8. Juni 2011, siehe Anlage A) hat GSP darauf hingewiesen, dass zurzeit Milliarden investiert werden, was dazu führen wird, dass ab 2014 im Eemshaven etwa 30% des niederländischen Energiebedarfs erzeugt werden, ein wichtiger Teil des niederländischen strategischen Kraftstoffvorrats gebogert wird, und die wechselseitige Energiebeziehung mit Skandinavien aufrechterhalten wird, sowie dass der Eemshaven als wichtigster niederländischer Hafen für den Bau und die Instandhaltung großer Offshore-Windparks in sowohl dem niederländischen als auch dem deutschen Teil der Nordsee fungiert.

<sup>3</sup> Sonderungsplan, Abschnitt 3.5.5: Emsdelta.

<sup>4</sup> Der Plan SEV-III wurde am 1. Februar 2008 umgesetzt; Er gilt für einen Zeitraum von 10 Jahren und hat den Zeitrahmen für 2010 bis 2020 festgelegt.

<sup>5</sup> Die Daten sind die von der Provinz Groningen in ihrer Sitzung vom 24. April 2013 die Gebäudemaße der POP um zwei Jahre vergrößert.

Im Jahr 2006 haben die Energieversorgungsunternehmen Nuon und Essent bei dem damaligen niederländischen Minister für Verkehr und Wasserwirtschaft den Antrag gestellt die Fahrtrinne zwischen dem Eemshaven und der Nordsee für die für ihre Projekte benötigten Schiffe ersichtbar zu machen. Der Minister hat diesem Antrag stattgegeben. Im Jahr 2008 haben Konfliktkette Vopak NV und RWE weitere Anträge eingereicht.

Die Korrespondenz zwischen diesen Initiatoren und dem Minister ist in der Anlage A unter Nr. 2 bis 4 enthalten. Vopak hat sich inzwischen im Eemshaven niedergelassen und besitzt eine Genehmigung zum Bau von 46 Tanks. Im Moment sind 11 davon fertig und in Betrieb. Obwohl noch nicht in allen Fällen sicher ist, dass die Projekte der sonstigen Initiatoren tatsächlich ausgeführt werden, ergibt sich aus der im Vorstehenden beschriebenen Politik des Staates und der Provinz sowie aus dem Schreiben von GSP vom 8. Juni 2001, dass die Niederlassung von Unternehmen, die im Energiebereich tätig sind, im Eemshaven eine Entwicklung ist, die ausdrücklich gefördert wird. Im Abschnitt 2.2 des UVB werden die Entwicklungen im Eemshaven ausführlich beschrieben. Aufgrund dieser Initiativen ist die Ministerin, auch im Namen des niederländischen Wirtschaftsministers, hinreichend von der Notwendigkeit der Verbesserung der Fahrtrinne Eemshaven – Nordsee überzeugt.

#### Folgen für die Fahrtrinne

Die Schiffe, wofür der Eemshaven erreichbar sein soll, werden auf jeden Fall Kohlen- und flüssige Kraftstoffe befördern. Die Maße dieser Schiffe sind: Länge 245 m, Breite 32,2 m, und Tiefgang 14 m. Aus der „Analyse der Schiffsverkehrsbelastung und Aktualisierung der Schiffsverkehrsprognosen für die Fahrtrinne Eemshaven – Nordsee“ (Royal Haskoning DHV, 2012) geht hervor, dass seit einigen Jahren insbesondere viele Panamax-Trochsen-Wassengutfrachter (für Kohlen) gebaut werden<sup>4</sup>. Ob Reeder auf Wasserwegen Panamax-Schiffe einsetzen, hängt von der verfügbaren Wassertiefe in den Häfen und dem Vertragstyp des Reeders auf einer bestimmten Strecke ab. Kleinere Bulkcarrier sind für Kohlen in den meisten Fällen nicht konkurrierend und werden meistens für Viehfutter und sonstige Schüttgüter verwendet.

Die Fahrtrinne wird auch von Autoschiffen zu und aus dem Hafen von Emden genutzt. Diese Autoschiffe haben eine höhere Geschwindigkeit als die Panamax-Schiffe. Alle Schiffe müssen sicher manövrieren können, und Passiermanöver<sup>5</sup> auf den geraden Strecken müssen möglich sein. Im Zusammenhang damit müssen ebenfalls genügend Möglichkeiten vorhanden sein im Falle einer Stockung Schiffe vorübergehend außerhalb der Fahrtrinne unterzubringen.

Daneben wird die Fahrtrinne von Schiffen benutzt, die (Teils von) Windenergieanlagen befördern, die im Meer aufgestellt werden. Dafür wird der Schiffstyp 'Jack-ups' verwendet. Das sind Schiffe mit ausfahrbaren Beinen, die auf dem Meeresboden stehen können, wenn die Windenergieanlagen im Meer aufgestellt werden. Der Entwurf der 'Jack-ups' kann an die logistischen Möglichkeiten angepasst werden. Für die erforderlichen Maße der Fahrtrinne sind diese Schiffe denn auch nicht maßgeblich. Ein größerer Tiefgang und größere Schiffe ermöglichen langfristig allerdings eine effizientere Vorgehensweise für diese Branche.

#### Rentabilität einer verbesserten Fahrtrinne

<sup>4</sup>Die Maße der Panamax-Schiffe entsprechen den Maßen der Schiffe im Panamaxkanal.  
<sup>5</sup>Linear passieren werden sowohl das Durchfahren von Schiffen, die in die gleiche Richtung fahren, als auch die Vorbeifahrt an Schiffen, die in entgegengesetzter Richtung fahren, verstanden.

Zur Beurteilung, ob die Anpassung der Fahrtrinne rentabel sein wird, wurde in Bezug auf die Fahrtrinne und den Hafen eine gesellschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) erstellt. Die KNA Infrastrukturinvestitionen Energy Park Eemshaven (Buck Consultancy International, 2011) führt zu einem positiven Ergebnis (Nettoanwert-Saldo € 112 Millionen).

#### Schlussfolgerung

Die Politik des Staates und der Provinz Groningen ist auf eine gute Erreichbarkeit des Eemshavens von See aus sowie die Entwicklung des Eemshavens mit energiebezogenen Unternehmensstätigkeiten ausgerichtet. Aufgrund einiger Unklarheiten in der Fahrtrinne Eemshaven – Nordsee ist sie in der aktuellen Situation für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 10,67 m ausgelegt, allerdings nur tidegebunden (bei Flut). Für die Unternehmen im Energiebereich, die sich im Eemshaven niederzulassen haben oder konkret vorhaben sich dort niederzulassen, ist es von Bedeutung, dass der Hafen für Panamax-Schiffe mit einem Tiefgang von 14 Metern erreichbar gemacht wird. Um diese Erreichbarkeit und einen sicheren Schiffsverkehr zu garantieren muss die Fahrtrinne entsprechend angepasst und müssen genügend Passierstellen, (Bedarfs-)Liegeplätze und Wendepunkte vorhanden sein.

## 1.2

#### Rechtsrahmen

In Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e des niederländischen Trassengesetzes ist festgelegt, dass im Falle der dauerhaften Verankerung einer Hauptfahrtrinne, in deren Fahrtrinne über 5 Millionen m<sup>3</sup> Erde bewegt werden, dieses Gesetz Anwendung findet. Das bedeutet unter anderem, dass ein Trassenbeschluss festzustellen ist.

#### Internationale Abstimmung

Die zu verbesserte Fahrtrinne befindet sich bis zur Grenze der Dreimeilenzone im Ems-Dollart-Vertragsgebiet, und zwar in dem Teil, in dem Deutschland für die Wasserwirtschaft ausschließlich der Unterhaltung der Wasserwege zuständig ist.

Aufgrund des Ems-Dollart-Vertrages müssen die Niederlande und Deutschland alle Maßnahmen ergreifen, die erforderlich sind, um „diese Wasserwege offen zu halten und eventuell zu verbessern, sowie solche Maßnahmen, die vom Vertragspartner ergriffen werden, unterstützen. Sie verpflichten sich dazu alle Handlungen zu unterlassen, die das vorgenannte Ziel beeinträchtigen.“ Diese vertraglichen Verpflichtungen bilden wichtige Rahmen, die der Verbesserung der Fahrtrinne zugrunde liegen.

Die beabsichtigte Verbesserung ist ein niederländisches Vorhaben, das, wie auf Regierungsebene mit Deutschland vereinbart, von den Niederlanden durchgeführt wird. In einer so genannten 'Auslegenden Erklärung' ist festgelegt worden, dass der Ems-Dollart-Vertrag so auszulegen ist, dass auf Arbeiten, welche die Niederlande im Einvernehmen mit Deutschland im Ems-Dollart-Gebiet ausführen dürfen, die niederländischen (Rechts-)Vorschriften Anwendung finden.

Im Gebiet zwischen 3 und 12 Seemeilen vor der Küste, in dem sich auch ein Teil der zu verbesserten Fahrtrinne befindet, haben die Niederlande und Deutschland noch keine Grenze festgelegt. Beide Länder sind sich bislang nicht einig über den genauen Verlauf der Grenze. In Bezug auf dieses Gebiet ist auch kein Übereinkommen abgeschlossen worden. Deutschland hat den Niederlanden jedoch signalisiert, die Arbeiten der Niederlande in diesem Gebiet für die

Fahrtrinnenverbesserung zu akzeptieren, sofern diese nicht den Interessen der deutschen Häfen an der Ems entgegenstehen.

Da es sich um ein Vorhaben mit möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen handelt, wurde Deutschland mittels Mitbestimmung und Vorbereitung in das Verfahren eingebunden. Die zuständige Behörde, und zwar die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt, hat die Aufgabe die betreffenden deutschen Behörden und die deutsche Öffentlichkeit rechtzeitig in der vorgeschriebenen Weise über das Vorhaben zu unterrichten und in die Beschlussfassung einzubeziehen. Grundzüge dafür sind das Espoo-Übereinkommen, die EG-Richtlinie 97/11, das niederländische Umweltschutzgesetz, bilaterale Vereinbarungen zwischen den Niederlanden und Deutschland sowie Vereinbarungen im Rahmen des Ems-Dollart-Vertrages.

#### Trassenbeschluss

Bei der Anpassung der Fahrtrinne Eemshaven - Nordsee ist das im niederländischen Trassengesetz festgelegte Verfahren einzuhalten. Dieses Gesetz soll eine sorgfältige Beschlussfassung über den Bau neuer Hauptinfrastruktur oder die Änderung der vorhandenen Hauptinfrastruktur sicherstellen. Im niederländischen Trassengesetz sind zwei Verfahren festgelegt:

- das ausführliche Trassengesetzverfahren, das bei neuer Infrastruktur einzuhalten ist;
- das verkürzte Trassengesetzverfahren, das im Falle der Änderung der vorhandenen Hauptinfrastruktur einzuhalten ist.

Auf die Verbesserung der Fahrtrinne Eemshaven - Nordsee findet das verkürzte Trassengesetzverfahren Anwendung.

Daneben ist von einer UVP-pflichtigen Aktivität die Rede. In diesem Zusammenhang wurden der Trassenbeschlussentwurf (TBE) und der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) ausgestellt. Diese Auslegung dient der Vorbereitung des Trassenbeschlusses (TB). Der Trassenbeschluss ist die endgültige Entscheidung der niederländischen Ministerin für Infrastruktur und Umwelt über die gewählte Lösung und erläutert die Folgen des Projektes für die Umwelt. Der Umweltverträglichkeitsbericht unterstützt den zu fassenden Trassenbeschluss (TB) und soll gewährleisten, dass die Umweltaspekte in dem zu fassenden Beschluss voll berücksichtigt werden.

Das verkürzte Trassengesetzverfahren kennt drei Schritte:

1. die Anfangsentscheidung wurde durch Veröffentlichung einer Startnotiz am 1. November 2006 vom damaligen niederländischen Minister für Verkehr und Wasserwirtschaft getroffen;
2. Trassenbeschlussentwurf und Projekt-UVB (2013);
3. Trassenbeschluss (2014).

#### Niederländisches Naturschutzgesetz 1998 (Nb-Gesetz)

Die so genannte 'Naturprüfung', die aufgrund des niederländischen Naturschutzgesetzes bei Plänen oder Projekten in oder in der Nähe von Natura 2000-Gebieten durchzuführen ist, ist seit Inkrafttreten des niederländischen Krisen- und Erholungsgesetzes in die Beschlussfassung in Bezug auf den Trassenbeschluss eingebunden. Das bedeutet, dass neben dem Trassenbeschluss nicht länger eine Genehmigungspflicht aufgrund des niederländischen Naturschutzgesetzes 1998 gilt. Im Zusammenhang mit der Verantwortlichkeit der niederländischen Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium für die Naturschutzgesetzgebung ist im niederländischen Trassengesetz festgelegt, dass der Trassenbeschluss in dem Fall, dass die

Ergebnisse der Naturprüfung im Beschluss aufzunehmen sind, im Einvernehmen mit dieser Staatssekretärin zu fassen ist.

#### Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)

Auf der Grundlage des UVB können die zuständigen Behörden in Bezug auf den Trassenbeschluss und die Ausstellung der erforderlichen Genehmigungen eine abwegene und vertretbare Entscheidung treffen. Im UVB werden die wichtigsten Auswirkungen der Verbesserung der Fahrtrinne auf die Umwelt beschrieben und miteinander verglichen.

Im UVB zum vorigen Trassenbeschluss (2009) sind diese Auswirkungen festgelegt. Dabei wurde den Aspekten Ökologie, Hydromorphologie, Wassergüte, nautische Sicherheit und Erreichbarkeit, externe Sicherheit, Archäologie, Luft, Schall und sonstigen Nutzungsfunktionen Aufmerksamkeit geschenkt.

Dieser 'biter' UVB wurde als Ausgangspunkt für den UVB zu diesem Trassenbeschluss genommen. Dabei wurden die Untersuchungen, sofern notwendig, aktualisiert, wurde die Vorzugsalternative optimiert, und wurde eine Alternative in Form eines Wendepunktes für Schiffe statt eines Bedarfslegetplatzes im Bereich der Tonne 29 hinzugefügt.

Die Vorbereitung des neuen UVB hat im Mai 2013 mit der Veröffentlichung einer aktualisierten Startnotiz angefangen.

Trassenbeschluss, UVB und Passende Beurteilung, die entsprechend dem niederländischen Naturschutzgesetz erstellt wurden, sind dem Ausschuss für die Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden als „Ausschuss“ bezeichnet) zwecks Prüfung an den für den UVB festgelegten Richtlinien vorgelegt worden. Der Ausschuss kam zu dem Schluss, dass UVB und Passende Beurteilung noch nicht über die Informationen verfügen, die zur Feststellung eines Trassenbeschlusses, in dem die Umweltbelange vollwertig berücksichtigt werden, wesentlich ist. Deshalb wurde eine Ergänzung zum UVB sowie zur Passenden Beurteilung erstellt, woraufhin der Ausschuss seine Einschätzung geändert hat. Diese Ergänzung wird zusammen mit dem Trassenbeschluss zur Einsichtnahme ausgestellt.

## 2 Umweltverträglichkeitsprüfung

### 2.1

#### Unterschiedliche Alternativen

Im Rahmen des UVB zu diesem Trassenbeschluss wurden die Auswirkungen der Vorzugsalternative (VZA 2013) auf die Umwelt untersucht. Die VZA 2013 basiert auf der umweltfreundlichsten Alternative aus dem UVB, der 2009 zum Trassenbeschluss erstallt wurde.<sup>4</sup>

Der UVB zum Trassenbeschluss 2009 enthielt zwei Alternativen zur Verbesserung der Fahrtrinne, nämlich die Basisalternative und die umweltfreundlichste Alternative (UFA). Die UFA 2009 wurde damals als VZA festgelegt. Die VZA 2013/2014 wurde von der UFA 2009 abgeleitet, weicht in einigen Punkten jedoch davon ab. Der Grund dafür ist, dass für die VZA 2013 neue Anforderungen an den Entwurf und die Unterhaltung gestellt werden. Die neuen Anforderungen basieren auf der Tatsache, dass der geplante LNG-Terminal im Emsshaven nicht realisiert wird. Dadurch ist es nicht erforderlich die Fahrtrinne so zu entwerfen, dass sie sich auch für maßgebliche LNG-Schiffe (Qmax) eignet. Das bedeutet, dass die Maße der Fahrtrinne der UFA 2009 gegenüber beschränkt werden können.

Die VZA 2013/2014 ist aus mehreren Aspekten aufgebaut. In der nachfolgenden Tabelle werden diese Aspekte mit der Bezugssituation und der UFA 2009 verglichen. In der Bezugssituation wird kein Eingriff durchgeführt. Die Bezugssituation dient nur als Vergleichsbasis. Sie ist keine reale Alternative, da der Emsshaven damit nicht auf die geplanten Entwicklungen vorbereitet wird.

Tabelle 1: Die UFA 2009 und die VZA 2013/2014 im Vergleich zur Bezugssituation für die Trasse und die Weiterentwicklung der Fahrtrinne

Aspekt	Bezugssituation	UFA 2009	VZA 2013/2014
Trasse der Fahrtrinne	Verhandene Trasse über Weibarsens und Randzoiget	Erweiterung der vorhandenen Trasse über Weibarsens und Randzoiget	Erweiterung der vorhandenen Trasse über Weibarsens und Randzoiget
Profil der Fahrtrinne	Verhandenes Profil: 400-700 m breit im Bereich mitbohrung mit einer Breite von 200 m und einer gemauerten Treppe	Optimiertes Längs- und Querschnitt für Panamax- und LNG-Schiffe sowie Pansam-Schiffe mit einer gemauerten Treppe	Optimiertes Längs- und Querschnitt für Panamax-Schiffe sowie Pansam-Schiffe mit einer gemauerten Treppe
Bedarfskapazität / Horstkapazität	Verhandene Liegeplätze	Verhandene Liegeplätze + Düstogt-Bau als Ankerplatz geplant	Verhandene Liegeplätze + ein Bedarfskapazität für maßgebliche Schiffe (TMS/Valheim)

#### Verferte in VZA

Wie in der aktualisierten Startnotiz von Mai 2013 zum UVB festgelegt, ist ein Bedarfskapazität im Bereich der Tonne 29 Bestandteil der VZA 2013/2014. Im Rahmen der Ausarbeitung des Entwurfs, der Prüfung des Entwurfs mittels Real-Times-Simulationen und der Besprechungen mit den Verwaltern des Wasserweges

<sup>4</sup> Trassenabschluss Verbesserung Fahrtrinne Emsshaven - Nordsee vom 23. November 2009, an 26. August 2011 vom Senat für Verwaltungsgeschäft des niedersächsischen Staates erlassen.

wurde eine neue Möglichkeit vorgeschlagen: ein Wendepunkt, der Schiffe die Rückkehr zum Bedarfskapazität bei Tonne 17 ermöglicht. Der Bedarfskapazität bei Tonne 29 ist dann überflüssig.

#### Ausgangspunkt des Entwurfs

##### Maßgebliche Schiffe

Die erforderliche Tiefe und die erforderliche Breite richten sich unter anderem nach den maßgeblichen Schiffen. Die Fahrtrinne muss sich für Panamax-Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14 m, einer Länge von 245 m und einer Breite von 32,2 m eignen. Die Schiffe vom Typ Panamax haben unterschiedliche Maße, 92% davon entsprechen jedoch den vorgenannten Maßen. Daneben soll die Fahrtrinne, wo möglich, Autoschiffen die Möglichkeit bieten die langsamer fahrenden Panamax-Schiffe zu passieren.

##### PIANC-Richtlinien

Die PIANC-Richtlinien (1997) dienen als Grundlage für den Entwurf der Fahrtrinne. In diesen Richtlinien sind unter anderem Rechenregeln zur Bestimmung der Mindestbreite der unterschiedlichen Rinnen enthalten. Dabei werden der erforderliche Passierabstand zwischen Schiffen und der Ufersog (die Tendenz des Hinterschiffs, vom Ufer angezogen zu werden) berücksichtigt.

##### Simulationen

Während des Entwurfsprozesses hat Marit so genannte Simulationen durchgeführt. Dabei wurde die Fahrtrinne unter unterschiedlichen Bedingungen virtuell befahren. Außerdem wurden besondere Manöver simuliert. Auf Basis der Simulationen ist der Entwurf in einigen Punkten optimiert worden.

### 2.2

#### Überlegungen zur VZA 2013 und 2014

Bei der Verbesserung der Fahrtrinne kann bezüglich der nachfolgenden Aspekte eine Auswahl getroffen werden:

- Trasse der Fahrtrinne
- Profil der Fahrtrinne
- Bedarfskapazität/Wendepunkte
- Bagbertechniken
- Klappstelen und Verkleppungszeitraum.

Auf der Grundlage der Ergebnisse des UVB wird im Nachfolgenden für jeden einzelnen Aspekt die Aufnahme in der VZA 2013/2014 begründet.

##### Trasse der Fahrtrinne

Die identische Trasse entspricht der vorhandenen Trasse. Im UVB 2009 ist festgelegt, dass dies die einzige realistische Möglichkeit für eine Fahrtrinne ist. Indem die Fahrtrinne so viel wie möglich den natürlichen Tiefen folgt, und ein möglichst kurzer Abstand überbrückt wird, wird der Umfang der erforderlichen Bagbertarbeiten so viel wie möglich beschränkt.

##### Profil der Fahrtrinne

- Bei der Wahl des Profils der Fahrtrinne galten die nachfolgenden Ausgangspunkte:
  - Der erwartete Schiffsverkehr muss sicher und zügig abgewickelt werden können.
  - Dabei geht es nicht nur um Schiffe zu und aus dem Emsshaven, sondern auch um Autoschiffe und sonstige Schiffe zu und aus dem Hafen von Delitzsch, dem

- Heien von Emsden in Deutschland und existieren Häfen. Es wird ein minimaler Ausbau der Fahrrinne angestrebt. Das heißt, dass möglichst wenig Baggergut ausgegibt werden soll. Dies soll dadurch erreicht werden, dass man möglichst den vorhandenen Tiefen der Fahrrinne folgt. Daneben wird die Fahrrinne nicht unnötig breit oder tief ausgeführt.
- Das Bemessungsschiff muss nur bei Flut in den Emselaven einlaufen können.

**Erforderliche Breite der Fahrrinne**

Das Profil der Fahrrinne muss sich nach Vollendung der Verbesserung zur sicheren Abwicklung des erwarteten ma3geblichen Schiffsverkehrs eignen. Dabei muss die zügige Durchfahrt des sonstigen Schiffsverkehrs, unter anderem von Autoschiffen zu und aus Häfen in Deutschland, gewährleistet sein. Im Hinblick auf die nautische Sicherheit ist es von Bedeutung, dass die meisten Schiffe einander in dem Fahrwasser passieren können. Aus diesem Grund wurde beschlossen eine Mittelrinne für Panamax-Schiffe und an beiden Seiten davon jeweils einen Passierstreifen zu realisieren. Diese Lösung entspricht auch dem vorhandenen Profil.

Mithilfe von Simulationen wurde ermittelt, welche Pfadbreiten für die unterschiedlichen Schiffe gelten, und welcher Abstand jeweils zwischen den Schiften und dem Rand der Fahrrinne einzuhalten ist:

- Pfadbreite Panamax-Schiffe: 88 Meter
- Fahrspurbreite Autoschiffe: 65 Meter
- Erwünschter Sicherheitsabstand bei Überholen oder Begegnung: 200 Meter.
- Abstand zum Rand der Fahrrinne im Zusammenhang mit einseitigem Überweg: 15 Meter

Das Vorstehende führt zu den nachfolgenden Breiten:

- Eine Mittelrinne mit einer Breite von 200 m (entspricht der vorhandenen Breite);
- An beiden Seiten dieser Mittelrinne (auf den geraden Strecken der Trasse) jeweils ein Passierstreifen mit einer Breite von 225 m und einer Sohlhöhe von mindestens 12,0 m unter dem Amsterdamer Pegel. Für die Kurve zwischen Tonne 9 und 13 gilt keine Mindesttiefe.

**Erforderliche Tiefe**

Um dafür zu sorgen, dass die maßgeblichen Schiffe die verbesserte Fahrrinne benutzen können, ist eine bestimmte Mindesttiefe erforderlich. Sie ist nicht auf der ganzen Strecke gleich, sondern richtet sich nach den maßgebenden Wind- und Triebbedingungen. Weil Panamax-Schiffe einen größeren Tiefgang als Autoschiffe haben, ist das Panamax-Schiff maßgeblich für die Tiefe. Die durchschnittliche Fahr- und Strömungsgeschwindigkeit, der niedrigste Hochwasserstand bei Spring- und Nipptiut und der Squat<sup>1</sup> des Schiffs wurden für jede Strecke ermittelt. In diesem Zusammenhang wurde festgelegt, dass, um dafür zu sorgen, dass die Fahrrinne sich für diesen Schifftyp eignet, eine Sohlhöhe von 15 bis 16,1 m unter dem Amsterdamer Pegel erforderlich ist.

Die Passierstreifen haben auf den geraden Strecken eine garantierte Sohlhöhe von 12 m unter dem Amsterdamer Pegel. Die Passierstreifen können weniger tief sein, weil sie nur für schneller fahrende Autoschiffe oder sich begegnende Schiffe mit geringerem Tiefgang gemeint sind.

<sup>1</sup> Der Begriff Squat beschreibt den Absenk und die Verformung eines fahrenden Schiffs durch hydrodynamologische Auswirkungen. Weil durch den Squat die Mithöhe des fahrenden Schiffs geringer wird, ist eine größere Tiefe der Fahrrinne erforderlich. Erforderliche Breite

Das Profil der VZA 2013/2014 entspricht diesen Ausgangspunkten.

**Wahl der Bedarfsbegegnungsplätze**

Aus Sicherheitsgründen werden in der Nähe der Fahrrinns Stellen vorgesehen, an denen die tideabhängigen Seeschiffe untergebracht werden können oder werden können. Im UVB wurden die zwei Varianten für einen Bedarfsbegegnungsplatz unterausucht. Ein Bedarfsbegegnungsplatz im Bereich der Tonne 17 in Kombination mit:

- einem Bedarfsbegegnungsplatz im Bereich der Tonne 29, oder
- einem Wendepunkt.

In diesem Trassenbeschluss wurde auf der Grundlage der nachfolgenden Überlegungen zugunsten eines Bedarfsbegegnungsplatzes im Bereich der Tonne 17 in Kombination mit einem Wendepunkt entschieden: Der Bedarfsbegegnungsplatz im Bereich der Tonne 29 würde viel Platz und umfangreiche Baggerarbeiten erfordern und zu einer in nautischer Hinsicht weniger günstigen Situation führen. Unter maßgebenden Bedingungen (Windstärke 7) wäre es nicht möglich ein Schiff ankern zu lassen, und es wäre risikant ein Schiff mithilfe von Schleppern am Platz zu halten, weil die Gefahr groß wäre, dass das Schiff ausscheren und daraufhin quer zur Strömung liegen würde. In diesem Fall würde viel Platz benötigt werden, um wieder einen stabilen Zustand zu erreichen. Auch Ankern würde viel Platz erfordern. Der Wendepunkt ist Teil der Fahrrinne, ist jedoch so breit, dass er bei Zwischenfällen von Schiffen benutzt werden kann, um zu wenden und daraufhin zum neu auszuweisenden Bedarfsbegegnungsplatz im Bereich der Tonne 17 zurückzufahren. Weil die Tiefe hier bereits ausreicht, ist es nicht erforderlich Baggerarbeiten auszuführen.

**Baggerung und Verdräpfung in der Ausföhrungsphase**

In der VZA 2013 wurde für einige Aspekte bezüglich der Baggerung und Verdräpfung eine Wahl getroffen. Bei der Feststellung des Trassenbeschlusses wurde die VZA 2014 in Bezug auf die anzuwendende Baggertechnik im Vergleich zum Trassenbeschlussentwurf geändert. In der nachfolgenden Tabelle werden diese Aspekte mit der Bezugssituation und der UFA 2009 verglichen.



Tabelle 2: Die UV 2009 und die VZA 2013 und 2014 im Vergleich zur Sazuposition für die Baggerung und Verklüppung in der Ausführungsphase

Aspekt	UV 2009	VZA 2013	VZA 2014
<b>Baggermaschinen</b>	Keine Beschreibung der Geräte	Keine Beschreibung der Geräte	Tieftrüßbagger für Geschlebelein/Kiel /Truf. Ausbauten keine Beschreibung der Geräte
<b>Besondere</b>			
<b>Umschaltung mit Hopper- und Cutterbagger</b>			
<b>Klappstellen</b>	P0, P4, P5, P6 (neuen benutzt)	Sand Kläranlage: P0, P3 und P4; Sand Auker: P1; Geschlebelein, Kiel und Truf. P1	Sand Kläranlage: P0, P3 und P4; Sand Auker: P1; Geschlebelein, Kiel und Truf. P1
<b>Verklüppungszeitraum</b>	Keine Beschreibung	Keine Verklüppung von Baggergut in Zeitraum Juni - Ende August an P1  Keine Verklüppung des mit Hilfe eines Cutter- oder Hopperbaggers ausgelegerten Geschlebelein/Kiels /Truf in Zeitraum März - Ende September	Keine Verklüppung von Baggergut in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August an P1  Keine Verklüppung des mit Hilfe eines Cutter- oder Hopperbaggers ausgelegerten Geschlebelein/Kiels /Truf in der Zeit vom 1. Februar bis zum 31. Oktober

**Baggergutmenge**  
 Das in der Ausführungsphase anfallende Baggergut setzt sich aus den Bodenarten Sand und Geschlebelein/Kiel/Truf zusammen. Die Baggergutmenge ist das Ergebnis der aktuellen Sohlhöhe, der gewählten Trasse und des gewählten Profils. Bei der Feststellung der Baggergutmenge wurde die Ausbaggerung einer zusätzlichen Tiefe von 0,5 m dem Unterhaltungsprofil gegenüber an den Stellen, an denen Baggerarbeiten auszuführen sind, um das gewünschte Profil der Fahrrinne zu realisieren, berücksichtigt: in der Westarzone sowie im Bereich einiger Schwellen und Untiefen. Die Baggergutmenge ist in den beiden Varianten in Bezug auf einen Bedarfslageplatz und einen Wendepplatz verschieden. Wie im Vorstehenden angegeben, würde die Variante des Bedarfslageplatzes im Bereich der Tonne 29 umfangreichere Baggerarbeiten als beim Bedarfslageplatz im Bereich der Tonne 17 in Kombination mit dem Wendepplatz erfordern.

**Baggertechnik**  
 Die Baggerarbeiten können mit unterschiedlichen Maschinen durchgeführt werden. So können bei der Ausführung der Baggerarbeiten beispielsweise Hopper-, Cutter-, Tieftrüßel- und Saugbagger zum Einsatz kommen. Je nach der Art und der Menge des Baggergutes können unterschiedliche Techniken angewendet werden. Zur Darstellung der möglichen Auswirkungen der Baggerarbeiten auf die Umwelt wurden zwei mögliche Ausführungsvarianten untersucht: alles mit 1 Hopper (vgl. Cutber)

oder den Sand mit dem Hopper und die Geschlebelein/Kiel/Truf-Mischung mit dem Tieftrüßbagger durchführen.

In der VZA 2013 wurde das genaue Baggerverfahren dem Bauunternehmen überlassen. Weil jede Baggertechnik eine eigene spezifische Leistung und Umweltbelastung hat, wurde untersucht, ob dieser Ausgangspunkt realistisch ist. Zunächst wurde untersucht, welche Geräte zum Einsatz kommen könnten. Daraufhin wurden die Auswirkungen der einzelnen Geräte was die Aspekte Trübung, Schall, Luftemissionen und Licht geprüft untersucht. Obwohl die Untersuchung zu dem Schluss kam, die Umweltauswirkungen seien unabhängig von dem verwendeten Material nicht signifikant, wurde 2014 beschlossen, für das Ausbaggern von Geschlebelein/Kiel/Truf doch das Tieftrüßverfahren oder ein vergleichbares Verfahren vorzuschreiben, bei dem die Konsistenz des ausgelegerten Kiels, Geschlebeleins und Trufs erhalten bleibt. Die Auswirkungen auf das Ökosystem lassen sich damit zu akzeptablen Mehrkosten auf ein Mindestmaß reduzieren. Die VZA wurde entsprechend geändert.

#### Klappstellen

Es wurden mehrere Klappstellen in und in der Nähe der Fahrrinne ausgewiesen. Indem das Baggergut nur an ausgewiesenen Klappstellen verklüppert wird, wird der Schaden an der Umwelt so viel wie möglich beschränkt. Das Baggergut wird je nach Art des Materials, beispielsweise Geschlebelein in festen Brocken, teilweise an der Klappstelle selbst zurückgelassen. Das übrige Baggergut wird von der ausgewiesenen Klappstelle aus schnell wieder in die Umwelt verteilt, sodass keine bleibenden morphologischen Veränderungen auftreten werden. Daneben spielt die Beschränkung der Trübung und der Abdeckung von Bodenlebewesen an der Klappstelle eine Rolle.

Zur Verklüppung des Baggergutes wird dann jeweils die Klappstelle gewählt, die der Baggerstelle am nächsten ist. Dadurch wird der Fahrabstand auf ein Minimum beschränkt, was geringere Kosten und Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge hat. Für die VZA 2013/2014 wurden, entsprechend der UVA 2009, vier Klappstellen ausgewählt, und zwar die Klappstellen P0, P1, P3 und P4 (Rijkswaterstaat, 2008).

#### Verklüppungsstrategie

Die in diesem Trassenabschluss festgelegte Verklüppungsstrategie basiert auf dem Ausgangspunkt, dass die Klappstellen P0, P3 und P4 sich am besten zur Verklüppung von Sand aus der Kläranlage eignen. Die im Rahmen des UVB durchgeführten Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass die Verklüppung von Baggergut an der Klappstelle P3 größere Auswirkungen auf die Fischer hat, als die Verklüppung von Baggergut an den Klappstellen P4 und P0.

Der Ausgangspunkt ist, dass der Sand aus der Kläranlage verhältnismäßig über die Klappstellen P0 und P4 verteilt wird. Sollte sich der Sand, der an den Klappstellen P4 und P0 verklüppert wird, jedoch nicht schnell genug genug verstreuen, so kann auf die Klappstelle P3 ausgewichen werden.

Für den Sand aus dem Weibannweert (Randslag) ist die Klappstelle P1 aufgrund der Lage in der Fahrrinne, der großen Kapazität und der Strömungsgeschwindigkeit die beste Lösung.

Der Sand wird nahe am Boden bleiben und insbesondere über Bodentransport wieder verteilt werden. Die Kiel-, Geschlebelein- und Torfmengen, die mit dem

Tiefenbagger ausgebaggert werden, werden aufgrund der großen Kapazität und der relativ kurzen Entfernung ebenfalls an der Klappstelle P1 verkleppt.

**Verkleppungszeitraum**

Im Hinblick auf den Naturschutz gilt für den Zeitraum, in dem das Baggergut an den Klappstellen verkleppt werden darf, eine Beschränkung. Diese Beschränkung ist unter „Schutzmaßnahmen“ festgelegt.

**Baggergut auf Verdrängung in der Unterhaltungsphase**

Zur Erhaltung der richtigen Tiefe sind in der Fahrtrinne Unterhaltungsbaggerungen auszuführen. Das Baggergut wird verkleppt. In der Unterhaltungsphase setzt das Baggergut sich nur aus Sand zusammen.

Ersprechend der Strategie für die Ausführungsphase wurde in der VZA 2013/2014 für einige Aspekte bezüglich der Unterhaltungsarbeiten eine Wahl getroffen. In der nachfolgenden Tabelle werden diese Aspekte mit der Bezugssituation und der UFA 2009 verglichen.

Tabelle 3: Die UFA 2009 und die VZA 2013/2014 im Vergleich zur Bezugssituation für die Unterhaltung der Fahrtrinne

Aspekt	Bezugssituation	UFA 2009	VZA 2013/2014
Baggerstelle	Bestehende Unterhaltungsbaggerarbeiten	Keine Beschränkung der Baggerarbeiten	Keine Beschränkung der Größe der Gerüste
Klappstelle	P0	Sand Klappstellen P3 Sand Auen; P1	Sand Klappstellen P0, P3, P4 Sand Auen; P1
Verdrängungszeitraum	Keine Beschränkung	Die Klappstelle P1 wird in den Monaten Juni, Juli und August nicht benutzt.	Die Klappstelle P1 wird vom 1. Juni bis zum 31. August nicht benutzt

Das Baggergut wird an den vier Klappstellen (P0, P1, P3, P4) verkleppt. Dabei wird jeweils die Klappstelle gewählt, die der Baggerstelle am nächsten ist. Dadurch werden die Kosten und die Auswirkungen auf die Umwelt auf ein Minimum reduziert. Die Klappstelle P3 wird nur benutzt, falls die Klappstellen P0 und P4 nicht benutzt werden können.

**Verkleppungszeitraum**

Im Hinblick auf den Naturschutz gilt auch in der Unterhaltungsphase für den Zeitraum, in dem das Baggergut an den Klappstellen verkleppt werden darf, eine Beschränkung. Diese Beschränkung ist unter „Schutzmaßnahmen“ festgelegt.

**Nützliche Verwendung**

Für das Baggergut gibt es möglicherweise eine nützliche Verwendung. Die nützliche Verwendung des Baggerguts an Land oder an anderer Stelle des Küsterrandfundaments oder sogar außerhalb des Systems (als Alternative zur Verkleppung an den genannten Klappstellen) wurde untersucht und in Anlage 1 zum UVB beschrieben. Die Auswirkung der nützlichen Verwendung von Baggergut auf die im UVB dargestellte Weisheit der Verdrängung ist, abgesehen von den Stickstoff- und Phosphorkonzentrationen, vernachlässigbar oder leicht positiv. Diese Emissionen nehmen aufgrund des zumeist größeren Transportabstands zu. Dem steht jedoch gegenüber,

dass die nützliche Verwendung bei den Projekten, die das Baggergut erhalten, meistens wieder zu niedrigeren Stickstoff- und Phosphorkonzentrationen führt.

In dem Zeitraum vor der Beschlussfassung über bestimmte nützliche Verwendungszwecke werden diese noch auf Ertragsfähigkeit und Machbarkeit sowie auf Umweltauswirkungen untersucht.

Dabei erfolgt auch die Abwägung, ob eine eventuelle Entziehung von Baggergut aus dem System auch in Bezug auf die Politik und Verwaltung im Sinne der 3. Note Wetbanneer akzeptabel ist, und die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren werden dann für die nützliche Verwendung durchlaufen. Der vorliegende Trassenabschluss stellt mit seinen grundlegenden Anlagen an sich keine hinreichende Basis für eine andere Verarbeitung des freiverwendbaren Baggerguts als die in Artikel 2 dieses Trassenbeschlusses enthaltene Weise dar.

**2.4**

**Künftige Zahl der Schiffsbewegungen**

Die Auswirkungen auf die Umwelt, die im Rahmen der Verbesserung der Fahrtrinne auftreten können, sind für einige Aspekte untersucht worden. Dabei wurde, sofern relevant, die Zunahme der Zahl der Schiffsbewegungen infolge der Verbesserung der Fahrtrinne im Vergleich zur autonomen Situation (ohne Verbesserung der Fahrtrinne) berücksichtigt.

Nach Royal Haskoning DHV (2012) wird es 117 zusätzliche Panamax-Schiffe im Jahr geben, die das Vopak-Gelände oder eines der Kraftwerke als Zielort haben. Ein Teil der Ladung, die von diesen zusätzlichen Panamax-Schiffen befördert wird, wird in der aktuellen Situation von kleineren Frachtschiffen befördert. Die Abnahme der Zahl der kleineren Frachtschiffe, die davon die Folge sein wird, wurde bei der Berechnung der Intensität des Schiffsverkehrs nicht berücksichtigt. Dadurch wurde von einem Worst-case-Szenario ausgegangen. Die künftige Zahl der Schiffsbewegungen ist für beide Varianten der VZA 2013/2014 gleich. In der Anlage 1 zum UVB ist detailliert festgelegt, wie die Zahl der Schiffsbewegungen ermittelt wurde.

**2.5**

**Auswirkungen der Alternativen**

Die Auswirkungen der VZA 2013/2014 in der Variante mit einem Liegeplatz im Bereich der Tonne 29 einerseits und der Variante mit einem Bedarfsliegeplatz im Bereich der Tonne 17 in Kombination mit einem Wendepunkt andererseits wurden im Vergleich zur Bezugssituation beurteilt. Die Änderung der VZA im Jahre 2014 (Vorschritt von Tiefenbaggern zum Ausbaggern von Geschleibehm/Kiel/Torf) hat keine Änderung der Werte zur Folge, da dieses Szenario bereits in der UVB bewertet wurde.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Auswirkungen der beiden Varianten für jeden Umweltaspekt dargestellt. Eine ausführliche Begründung der einzelnen Auswirkungen ist im Teil B des UVB enthalten. Nach der Tabelle wird jeder einzelne Aspekt kurz erläutert.

Abbildung 4: Auswirkungen nach dem Umweltverträglichkeitsbericht

Umweltaspekt	Bezugssituation	Variante Liegeplatz bei Tonne 29	Variante Wendepunkt
Gemeinsamgabe			

Umweltverpflichtung	Bezugsgrößenwert	Verfahrs Lageplatz laut Tonne 29	Verfahrs Wendepunkt
Chemische Gewässergröße	0	0	0
Ökologische Gewässergröße	0	0	0
Dauerhaftigkeit	0	0	0
<b>Ökologie</b>			
Geschützte Gebiete	0	0	0
Geschützte Arten	0	0	0
Minimale Sicherheit und Erreichbarkeit	0	0	0
Neuland Flächen	0	0	0
Neuland Flächen	0	0	0
Leuchtsignale der Schifffahrt	0	0	0
Erdbeben Sicherheit	0	0	0
Ortsbezugliches Risiko <sup>10</sup>	0	0	0
Gruppenrisiko <sup>11</sup>	0	0	0
Arbeitsplätze	0	0	0
Möglichkeit der Beeinträchtigung archeologischer Werte	0	0	0
Luft			
Anzahl Betroffener über der Grenze für unzureichenden Eintrag NO <sub>x</sub>	0	0	0
Anzahl Betroffener über der Grenze für unzureichenden Eintrag PM <sub>10</sub>	0	0	0
Konzentrationen und Anteile NO <sub>x</sub> an Präzipitaten	0	0	0
Konzentrationen und Anteile PM <sub>10</sub> an Präzipitaten	0	0	0
Soziale Fahrtrinnenkorrektur	0	0	0
Änderung des Fahrtrinnenwertes	0	0	0
Änderung des Erreichbarkeitswertes Gebiete	0	0	0
Umlegung/Verlegung von Kabeln und Leitungen	0	0	0

**Gewässergröße**  
Zur Ermittlung der Wassergüte wurde untersucht, inwieweit die chemische und die ökologische Wassergüte sowie die Gewässerbodenqualität beeinflusst werden. Die Verbesserung der Fahrtrinne wird voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Gewässergröße haben, weil das Baggergut die geltenden Normen erfüllt, und weil seit

<sup>10</sup> Das ortsbundene Risiko ist die Wahrscheinlichkeit pro Jahr, dass eine Person, die sich permanent und ungeschützt in unmittelbarer Nähe einer Einrichtung oder Transportroute aufhält, infolge eines Unfalls mit Luftschadstoffen in dieser Einrichtung oder an dieser Route zu Tode kommt.  
<sup>11</sup> Das Gruppenrisiko gibt die Wahrscheinlichkeit während eines Jahres pro Kilometer Transportroute an, dass eine Gruppe von 10 oder mehr Personen in der Nähe der Transportroute gleichzeitig (Todes-) Opfer eines Unfalls an dieser Transportroute wird.

2008 keine schädlichen bewirksamkeitsmindernden Farben mehr verwendet werden dürfen. Die Ergebnisse wurden als 'neutral' beurteilt.

**Ökologie**  
Im Ökologiebereich werden aufgrund von Trübung, Licht und Lärm zeitweilig leicht negative Auswirkungen für sowohl geschützte Gebiete als auch geschützte Arten erwartet.

**Geschützte Arten**  
Was die geschützten Arten betrifft wird von einer leicht negativen Auswirkung auf Fische und Süßwasserarten die Rede sein. Bei den geschützten Fischarten handelt es sich dabei um die Folge einer (sporadischen) Tötung oder Verletzung einzelner Fische durch Vergrabung des Bodens (im Rahmen der Baggerung selbst) oder durch Bedeckung des Bodens mit Sediment (im Rahmen der Verdüppung). Daneben werden Fische und Süßwasserarten möglicherweise durch Unterwasserlärm gestört, insbesondere in der Ausführungsphase. Aufgrund der beschriebenen Zunahme und der Tatsache, dass die Störung vorübergehender Art ist, wird die Auswirkung der Störung nicht sehr groß sein.

**Geschützte Gebiete**  
Die Fahrtrinne Emsalmweg - Nordsee liegt teilweise im Natura 2000-Gebiet Wattenmeer und dem Schutzgebiet nach der Vogelschutzrichtlinie 'Niederländisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer'. In der Nähe liegen das Natura 2000-Gebiet Nordseeküstenzone und die Schutzgebiete nach der Habitatrichtlinie Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, Hund- und Paaspand und Untermars und Außermars.

In Bezug auf diese geschützten Gebiete sind Erhaltungsziele für Habitattypen, geschützte Arten nach der Habitatrichtlinie und geschützte Arten nach der Vogelschutzrichtlinie festgelegt worden. Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Erhaltungsziele sind im UVB festgelegt. Daneben wurde das Vorhaben im Rahmen einer Passanten Beurteilung am niederländischen Naturschutzgesetz 1998 geprüft. Aus dem UVB geht hervor, dass für die Habitattypen aufgrund der vorübergehenden Zunahme der Konzentration schwebenden Sedimentes (Trübung) und der lokalen Vergrabung des Gewässerbodens, der zum Habitattyp H11.10a (ständig überflutete Sandbänke) gehört, von einer leicht negativen Auswirkung die Rede sein wird. Diese Auswirkung wird es übrigens nur bei der Variante mit Wendepunkt geben. Diese negativen Auswirkungen sind keinesfalls signifikant.

In Bezug auf Seealgen und Fische wird möglicherweise aufgrund der Zunahme des Unterwasserlärms von einer negativen Auswirkung die Rede sein, insbesondere in der Ausführungsphase. Diese Zunahme der Lärmbelastung wird es jedoch nicht den ganzen Tag und nicht jeden Tag geben. Die Arbeiten sind zeitlich begrenzt. Angesichts des Vorstehenden ist eine Beeinträchtigung oder eine signifikante Störung der Schwamm-, Seehund- und Fischpopulation durch diese Änderungen ausgeschlossen. Der Erhaltungszustand wird nicht gefährdet.

Was die geschützten Arten nach der Vogelschutzrichtlinie betrifft wird von einer negativen Auswirkung aufgrund der Zunahme der Störung durch Oberwasserlärm, Silhouettenwirkung und/oder Licht der Baggerarbeiten die Rede sein. Diese Störung tritt lediglich lokal in Höhe der Nahrungs- und Ruhegebiete auf. Die größten Gruppen von Vögeln befinden sich außerhalb des Einflusses vor der Küste der Wattenmeere. Da sich keine großen Gruppen von Vögeln in der Nähe des Arbeitsbereichs aufhalten, bleiben die Folgen begrenzt. Ferner werden keine

Brutstätten gestört. Daher sind (signifikant) negative Auswirkungen dieser Störung auf die Instandhaltungsziele auszuschließen.

Eine leichte Zunahme der Stickstoffdeposition wird keinen Einfluss auf die Habitattypen und die geschützten Arten nach der Habitatrichtlinie haben. In den meisten betroffenen Natura-2000-Gebieten werden die kritischen Depositionswerte der vorhandenen Habitattypen und Lebensräume der Tierarten nicht überschritten und sind (signifikant) negative Auswirkungen auf die Instandhaltungsziele von vornherein ausgeschlossen. Lediglich auf den Watteninseln (unter anderem Schiermonnikoog und Borkum) werden die kritischen Depositionswerte einiger Habitattypen örtlich überschritten. Infolge des geplanten Eingriffs erhöht sich hier die Deposition um höchstens 0,5 mol N/ha/Jahr. Diese Zunahme ist jedoch im Rahmen der herrschenden Hintergrundsituation, der im Boden vorhandenen Stickstoffmenge und den Fluktuationen, die hier im Jahresverlauf auftreten können, zu vernachlässigen. Eine solche Zunahme der Stickstoffdeposition wird nicht zu einer spürbaren Veränderung der Vegetation oder einer beschleunigten Vergesung und Verbuschung führen. Signifikante Auswirkungen auf vorhandene Habitattypen sind daher ausgeschlossen.

Die Passende Beurteilung hat ergeben, dass signifikante Auswirkungen der Verbesserung der Fahrtrinne auf Natura 2000-Erhaltungsziele ausgeschlossen sind. Von einer Beeinträchtigung der natürlichen Merkmale der vorhandenen Natura 2000-Gebiete und/oder Schutzgebiete nach der Habitat- und der Vogelschutzrichtlinie ist denn auch nicht die Rede.

Diese Ergänzung zum Umweltbericht und der Passenden Beurteilung befasst sich mit den Auswirkungen der Übersäuerung und Überdüngung sowie der Trübung an der Klappstille P3. Die Schlussfolgerungen ändern sich dadurch nicht.

Zurzeit wird Schiermonnikoog jedoch von der hohen vorhandenen Hintergrundsituation von Stickstoff rechtlich beeinflusst. Deshalb hat die niederländische Ministerin von Infrastruktur und Umwelt beschlossen, die Verwaltung auf Schiermonnikoog dahingehend zu verbessern, dass die aufgetretenen Auswirkungen der ohnehin hohen Stickstoffdeposition beschränkt werden. Ergänzend zum UVB wurden mehrere mögliche Naturschutzmaßnahmen für Schiermonnikoog beschrieben. Nach Rücksprache mit dem Verwalter wurde beschlossen, einmalig Gestrüpp im Kappenglop zu pflügen und zu beseitigen. Der Beitrag der Fahrtrinne Fahrtrinnenverbesserung zur Stickstoffdeposition auf Schiermonnikoog liegt (über einen Zeitraum von 30 Jahren) bei insgesamt ungefähr 5.370 Mol in Höhe der für Stickstoff empfindlichen Habitattypen, an denen der kritische Depositionswert überschritten wird. Durch das Pflügen der obersten Bodenschicht auf einer Fläche von 2 Hektar werden einmally ungefähr 2.16.000 Mol beseitigt.

Das Pflügen von Gestrüpp im Kappenglop ist nicht Bestandteil des Verwaltungsplans für Schiermonnikoog. Die Maßnahme wurde in Grundzügen mit den Verwaltern besprochen und erhielt deren Zustimmung<sup>12</sup>. Die Stiftung Natuurmonumenten und Rijksdienst voor Natuurmonumenten werden dem die Zusammenarbeit zwischen diesen Partnern festgelegt wird. Außerdem werden darin die Zuständigkeiten und die Finanzierung sowie die Kommunikation, die Berichterstattung und die Finanzierung geregelt.

<sup>12</sup> In die Maßnahme ist in dem Bericht über die Untersuchung von Naturschutzmaßnahmen auf Schiermonnikoog ("Onderzoek natuurvoorziening Schiermonnikoog", ANC035, 2014) beschrieben.

**Weiterbe**

Das Wattenmeer wurde aufgrund der einzigartigen Naturwerte, deren Erhalt für wichtig erachtet wird, als Naturerbe ausgewiesen und als solches in der Weltkarte aufgenommen. Die Ausweisung als Welterbe ist ein internationales Zeichen der Anerkennung für das Gebiet. Die Ausweisung bedeutet, dass die Niederlande nachweisen müssen, in welchem Zustand das Erbe sich befindet, und welche Anstrengungen zum Erhalt des universellen Wertes davon unternommen werden. Die Ausweisung als Welterbe wurde allerdings nicht konkret in einen politischen Rahmen oder konkrete Gesetzgebung umgesetzt. Die typischen Werte, aufgrund deren die Ausweisung erfolgt ist, werden jedoch vom niederländischen Naturschutzgesetz und dem niederländischen Flora- und Faunengesetz geschützt. Durch Prüfung an dieser nationalen Gesetzgebung wurde auch sichergestellt, dass die Verbesserung der Fahrtrinne die typischen Werte nicht beeinträchtigen wird.

**Nautische Sicherheit und Erreichbarkeit**

Die nautische Sicherheit wird durch die Fahrtrinnenverbesserung positiv beeinflusst, da die Fahrtrinne nun auch von größeren Schiffen mit einer höheren Ladekapazität genutzt werden kann. Die Verbesserung der Fahrtrinne wird ebenfalls positive Auswirkungen auf die Leichtigkeit der Schifffahrt haben, weil die Streifen auf den geraden Strahlen der Trasse neben der tiefen Rinne jederzeit mindestens eine garantierte Tiefe von 12 m unter dem Amsterdamer Pegel haben werden.

Was die nautische Sicherheit betrifft, gibt es keine Unterschiede zur Bezugssituation. Der Entwurf der Fahrtrinnenverbesserung erfüllt die Hauptanforderung, nämlich eine nautisch sichere Fahrtrinne. Die Situation wird nach der Verbesserung der Fahrtrinne besser prognostizierbar sein; weil die Passierstrecken auf den geraden Strahlen der Trasse in Zukunft eine garantierte Mindesttiefe von 12 m unter dem Amsterdamer Pegel haben werden. Die ohnehin nur geringe Wahrscheinlichkeit, dass es einen Zusammenstoß geben wird, wird aufgrund dieser garantierten Tiefe der Passierstrecken noch geringer.

In Bezug auf die Ausführungsphase wurden die Baggerarbeiten in zwei Abschnitten der Fahrtrinne geteilt: in der Westarms und im Randslag/Duksgat im Bereich des Emsdeltens. Die Fahrtrinne ist zumeist so breit, dass die Passage von Baggerschiffen kein Problem darstellt.

Falls die Baggerschiffe fahren müssen, werden sie das nach den Regeln guter Seemannschaft machen, was bedeutet, dass der Kapitän des Baggerschiffs bei allen Manövern den Schiffsverkehr berücksichtigen wird. Sämtliche Manöver werden nur im Einvernehmen mit und mit Genehmigung von Ems Traffic ausgeführt. Ems Traffic informiert den restlichen Schiffsverkehr. In der Nähe der Baggerarbeiten wird die Überholtaubahn beschränkt. Möglicherweise kann mit zusätzlichen (Verkehrs-)Maßnahmen eine sichere Situation geschaffen werden. Im Rahmen der Schifffahrtsordnung Ermüdung werden vom Beauftragten und die Wasserwegverwalter entsprechende Vereinbarungen getroffen und festgelegt.

Die Variante Liegeplatz bei Tonne 29 weist eine in nautischer Hinsicht weniger günstige Situation auf als die Variante Wendepunkt. Unter maßgebenden Bedingungen (Windstärke 7) wird es nicht möglich sein ein Schiff ankern zu lassen, und wird es riskant sein ein Schiff mithilfe von Schleppern am Platz zu halten, weil die Gefahr groß ist, dass das Schiff aussichern und draufhin quer zur Strömung liegen wird. In diesem Fall würde viel Platz benötigt werden, um wieder einen stabilen Zustand zu erreichen. Auch Anker würde viel Platz erfordern.

Der Wendepunkt ist Teil der Fahrtrinne, ist jedoch so breit, dass er bei Zwischenfällen von Schiffen benutzt werden kann, um zu wenden und daraufhin zum neu auszuweisenden Bedarfsplatz im Bereich der Tonne 17 zurückzufahren, der ausreichend tief ist und genügend Platz bietet, um ein Schiff ankern zu lassen und am Platz zu halten.

#### Existenzsicherheit

Die Verbesserung der Fahrtrinne hat keine Auswirkungen auf das ortgebundene und das Gruppenrisiko im Bereich der Fahrtrinne. Die Zahl der Transporte ist so gering, dass sie nicht zu größeren ortgebundenen Risiken führen werden. Das Gruppenrisiko hängt unter anderem von der Anzahl Personen in dem Einflussgebiet ab. Die Entfernung zwischen der Fahrtrinne und der nächsten Bebauung beträgt 1.500 Meter. Damit liegt die Bebauung außerhalb des Einflussgebiets der Fahrtrinne. Die Auswirkungen auf die externe Sicherheit wurden als „neutral“ beurteilt.

#### Archäologie

Es ist sehr wahrscheinlich, dass es in und im Bereich der Fahrtrinne archäologische Werte gibt. Daneben ist aufgrund durchgeführter Untersuchungen bekannt, ob und wenn ja wo es im Gebiet Schiffswracks gibt. Für alle Beobachtungen im Einflussbereich der Fahrtrinnenverbesserung gilt, dass diese inwischen mit Ausnahme eines Wracks (Wrack A60), das vermutlich noch auf dem Meeresboden liegt, geborgen wurden. Des gilt sowohl für die Variante Liegeplatz Tonne 29 als auch für die Variante Wendepunkt.

Die Tatsache, dass keine Objekte mehr beobachtet worden sind, bedeutet nicht, dass keine (anderen) archäologischen Werte mehr vorhanden sind bzw. sein können.

Aus diesem Grund wurden die Auswirkungen der Baggerarbeiten in der Fahrtrinne auf möglicherweise vorhandene unbekanntes archäologische Werte für beide Varianten als beschränkt negativ beurteilt.

#### Luft

$\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$   
Was die Luftqualität betrifft wird es nur eine Auswirkung für Konzentrationen  $\text{NO}_2$  geben. Die Konzentrationen werden in der Unterhaltungsphase jedoch aufgrund der beschränkten Zunahme der Schifffahrt nur in sehr geringem Maße zunehmen. Die maximale Zunahme der  $\text{NO}_2$ -Konzentration auf Borkum beträgt in der Unterhaltungsphase  $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . In den Niederlanden im Bereich des Emsshavens wird die maximale Zunahme  $0,07 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in der Ausführungsphase und  $0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in der Unterhaltungsphase betragen.  
Die Zunahme der Konzentration  $\text{NO}_2$  und die damit verbundene Abnahme der Luftqualität im Vergleich zur Bezugsituation wurden als leicht negativ beurteilt.

Der Höchstbeitrag  $\text{PM}_{10}$  infolge der Seeschiffe wird auf Borkum in der Plansituation  $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$  betragen, während  $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$  auch in der autonomen Situation bereits vorhanden sind. Der Beitrag der VZA wird hier also (abgerundet)  $0,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$  betragen. Auch im Gebiet gerade außerhalb des Emsshavens wird der Beitrag der VZA abgerundet  $0,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$  betragen.

Da aus der quantitativen Analyse sowohl für  $\text{PM}_{10}$  als auch für  $\text{NO}_2$  keine Zunahme von mehr als  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zwischen autonomen- und Plansituation hervorgeht, ist der Beitrag des Projekts zur Luftverunreinigung als „nicht maßgeblich“ zu bezeichnen.

Das Projekt kann daher auf der Grundlage von Artikel 5.16, Absatz 1 Buchstabe c des niederländischen Umweltschutzgesetzes durchgeführt werden.

#### $\text{PM}_{2,5}$

Die Hintergrundkonzentration für die ostfriesischen Wattenshallen (darunter Borkum) wird nicht gemessen, in Höhe des relativ nahe gelegenen Jadebusens beträgt die Hintergrundkonzentration jedoch  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .  $\text{PM}_{2,5}$  ist eine Fraktion von  $\text{PM}_{10}$  (generell besteht  $\text{PM}_{10}$  zu ungefähr 95% aus  $\text{PM}_{2,5}$ ) und liegt somit immer niedriger. In der Plansituation wurde ein  $\text{PM}_{10}$ -Anteil auf Borkum von  $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$  berechnet. Ausgehend von einem Beitrag von  $0,019 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{2,5}$  (95% von  $0,02$ ) ist eine Überschreitung des gesetzlich festgelegten Grenzwerts von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresdurchschnitt für 2015 nicht zu erwarten.

#### Sonstige Nutzungsfunktionen

Aufgrund der Verbesserung der Fahrtrinne wird das Fischereigebiet vorlärmpfandig kleiner. Während der Baggerarbeiten – sowohl in der Ausführungs- als auch in der Unterhaltungsphase – dürfen Fischereischiffe nicht in der Nähe der Baggerarbeiten sein. Daneben dürfen die Schiffe während der Ausführung von Verdrängungsarbeiten in der Ausführungs- oder Unterhaltungsphase die Klappsteilen nicht benutzen. In der aktuellen Situation werden auch schon jährliche Unterhaltungsarbeiten ausgeführt. Aufgrund dieser vorübergehenden Sperrungen wurde die Änderung des Fischereigebietes leicht negativ beurteilt.

Vor der Einfahrt zum Emsshaven und in der Westereins liegt ein wichtiges Stromkabel (North-Kabel). Dieses Kabel in der Westereins muss ggf. tiefer verlagert werden, um zu vermeiden, dass das Kabel von Schiffen oder aufgrund von Unterhaltungsarbeiten beschädigt wird. Dieser Aspekt wurde negativ beurteilt.

#### Hydromorphologie

Die Auswirkungen der Verbesserung der Fahrtrinne auf die Hydromorphologie wurden nicht in der gleichen Weise wie die sonstigen Aspekte beurteilt. In Bezug auf die Hydromorphologie gibt es nämlich keinen Rechts- oder sonstigen Prüfrahmen. Die hydromorphologischen Auswirkungen wurden in der Untersuchung als primäre Auswirkungen betrachtet, die in sekundäre Auswirkungen auf den Aspekt Ökologie fortwirken. Zur Vermeidung von Doppelzählungen wurden in der Folgenabschätzung nur die sekundären ökologischen Auswirkungen berücksichtigt. Im Nachfolgenden werden die primären Auswirkungen kurz dargestellt.

Es gibt nur geringe Auswirkungen auf:

- Wasserstand, Strömung und Wellen
- Salzgehalt
- Morphologie.

Allerdings ist schon von einer Zunahme der Konzentration schwebenden Sedimentes (Trübung) die Rede. Die Trübung wird aufgrund der Baggerungen in der Ausführungs- und der Unterhaltungsphase im Vergleich zur Hintergrundkonzentration zunehmen. Die größte Auswirkung wird es bei der Verklappung von per Cutter oder Hopper ausgelegtem Geschleibehalm/Kiel an der Klappstaple P1 in der Ausführungsphase geben. In der Zeit, in der hier Baggergut verklappt wird, wird der Tagesdurchschnitt der Schlammschichtkonzentration in der Mitte der Baggerentnahme um Werte zunehmen, die in etwa der Hintergrundkonzentration entsprechen. Weiter zum Rand der Fahne (~ 25-30 km von der Mitte) wird diese Konzentration auf Werte abnehmen, die sich fast nicht

mehr ermitteln lassen. Die Fahne wird zu diesem Zeitpunkt insgesamt etwa 50-60 km lang und etwa 7 km breit sein. Etwa drei Wochen nach Beendigung der Verklappung des schlammreichen Baggergutes an der Klappstelle P1 wird die zusätzliche Schlammkonzentration infolge der Verklappung des Baggergutes überall auf Werte abgenommen sein, welche die natürlichen Hintergrundwerte weit unterschreiten. In der geänderten Fassung der VZA von 2014 ist das Baggern von Geschiebelehm/Kiel/Torf mittels Tieföffelbagger vorgeschrieben.

In der geänderten Fassung der VZA von 2014 ist das Baggern von Geschiebelehm/Kiel/Torf mittels Tieföffelbagger vorgeschrieben. Die Schutzmaßnahme für die Natur, an Klappstelle P1 in der Zeit vom 1. Februar bis zum 31. Oktober, können mit einem Cutter oder Hopper ausgebaggert: Geschiebelehm/Kiel/Torf zu verdrängen, endlich somit. Die Auswirkungen dieser Maßnahme wurden untersucht und in dem Memo „Auswirkungen des Tieföffelbaggerns auf die Trübung und primäre Produktion“ (Anlage zur Ergänzung von UWW und Passender Beurteilung) beschrieben. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die beim Ausbaggern mit einem Tieföffelbagger in Suspension gerahende Schlammmenge ungefähr 100 Mal geringer ist als beim Ausbaggern mittels Hopper oder Cutter. Allerdings ist der Verdüppungszeitraum beim Tieföffelbaggern länger. Der Tagesdurchschnitt der Schlickkonzentration nimmt während der Verklappung um ungefähr 1-2 mg/l zu und sinkt einige Tage nach der Verklappung wieder auf Werte unter 0,5 mg/l ab.

Die Verklappung von mittels Tieföffelbagger ausgebaggertem Geschiebelehm/Kiel/Torf wird die Primärproduktion voraussichtlich um nicht mehr als 0,1% bremsen. Die Auswirkung dieser Beeinträchtigung ist im Verhältnis zu natürlichen Faktoren wie Temperatur äußerst gering. Signifikante Auswirkungen sind daher ausgeschlossen.

## 2.6

### Schutzmaßnahmen

Zur Beschränkung der Auswirkungen der Verbesserung der Fahrrinne wurde für die unterschiedlichen Umweltaspekte beurteilt, ob (zusätzlich) Schutzmaßnahmen möglich und/oder notwendig sind. Dieser Abschnitt enthält eine Übersicht über die Schutzmaßnahmen.

#### Neuereiche Sicherheit

Rahmenbedingung für die Inbetriebnahme der Fahrrinne für die Panamax-Schiffe ist die Erreichung eines adäquaten Verkehrsmanagementsystems durch die gemeinsamen Vorarbeiten der Fahrrinne, nämlich die niederländische Straßen- und Wasserbehörden (Rijkswaterstaat) und die deutsche Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Die verbesserte Fahrrinne wird erst in Betrieb genommen, nachdem das zurzeit benutzte Schifffahrtsbetriebsystem (VTS) zum Verkehrsmanagementsystem (Vessel Traffic Management - VTM) umgestaltet sein wird, in dem auf jeden Fall die nachfolgenden Aspekte aufgenommen sind: Zulassungspolitik

#### Lotenassistent

(vorgeschriebene) Schleppassistenten.

Daneben müssen zu dem Zeitpunkt, in dem die verbesserte Fahrrinne für die größeren Schiffe freigegeben wird, ein Modellsplan und ein maßgeschneiderter Aktionsplan in Bezug auf die neuereiche Sicherheit fertig sein.

### Archäologie

Bei der Bergung eventueller Fundgegenstände ist es von Bedeutung, dass der AMZ-Zyklus eingehalten wird. Der AMZ-Zyklus besteht aus Voruntersuchung, Ausgrabung, Verwaltung, Registrierung, Aufbewahrung von Fundgegenständen, Beratung und archäologischer Betreuung von Projekten und ist von einer zertifizierten archäologischen Firma auszuführen. Nach jedem Schritt wird es einen Entscheidungsmoment geben, wobei die zuständige Behörde beschließen wird, ob eine weitere Untersuchung erforderlich ist, oder dass die durchgeführte Untersuchung ausreicht.

### Ökologie

Im Rahmen des niederländischen Naturschutzgesetzes 1998 und des niederländischen Flora- und Faunagesetzes wurden im Entwurf (und der Weise der Ausführung) einige Ausgangspunkte bzw. Maßnahmen aufgenommen, um signifikante Folgen für vorhandene Naturwerte oder ihre abschließliche Störung von vornherein zu vermeiden. Im Nachfolgenden ist eine Übersicht über diese Ausgangspunkte enthalten, die was den Entwurf und die Ausführung betrifft Teil der Vorsorgemaßnahmen sind.

#### Niederländisches Naturschutzgesetz 1998

- In der Nähe der Klappstelle P1 befindet sich eine Mauerstätte für Eiderenten. Die Mauerzeit läuft von Juni bis September. Im Zusammenhang damit wird in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August an der Klappstelle P1 kein Baggergut verkippt, damit die Störung von Eiderenten an der Mauerstätte vermieden wird.

#### Niederländisches Flora- und Faunagesetz

- Zur Vermeidung der Störung von Nichtbrütern wird jederzeit ein Abstand von mindestens 500 m zu den Nahrungsgebieten von Stobenläufern eingehalten, oder das Baggergut wird bei Flut verdrängt, wenn die Vögel sich an den Hochwasserzufuchtsätzen aufhalten.
- Zur Vermeidung der Störung ruhender oder schlafender Seevögel wird jederzeit ein Abstand von mindestens 1.200 m zu ruhenden oder schlafenden Seevögeln auf einem Liegeplatz eingehalten.

### 3 Beschreibung der Maßnahmen

#### 3.1 Trasse der Fahrtrinne

##### Ems-Dollart-Astuar

Die Fahrtrinne Emsshaven - Nordsee verläuft durch das Ems-Dollart-Astuar. Dieses Astuar ist Teil des Wattenmeeres. In diesem Gebiet wechseln große Tiderrinnen und Sand- und Schlickbänke sich ab. Die tieferen Rinnen werden als Fahrtrinne benutzt und sind mit Tonnen markiert. Das Rinnensystem ist aufgrund der tide- und windgetriebenen Strömungen und Wellen dynamisch.

##### Aktuelle Situation

Die Fahrtrinne setzt sich in der aktuellen Situation aus einer tiefsten Mittelrinne mit einer Breite von 200 m zusammen, die an beiden Seiten von Zonen mit natürlichen Tiefen - sowohl tiefer als auch weniger tief als die garantierte Tiefe - flankiert wird. Nur die tiefe Mittelrinne hat eine garantierte Tiefe zum Amsterdamer Pegel (NAP), die ab der Orstonne (Tonne 2) in der Westrinne in Richtung der Hiffen geringer wird. Die Tiefe der Fahrtrinne zwischen dem Emsshaven und der Nordsee reicht für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 10,67 m aus. Daneben gibt ein Genehmigungs-system. Durch Anwendung eines Verkehrsmanagementsystems wird vermieden, dass rinnenabhängige Schiffe mit großem Tiefgang einander passieren. Indem diese Schiffe verfügbare Tiefenstufen benutzen, kommt das auch kaum vor. Die Strafen an beiden Seiten werden von Schiffen mit geringem Tiefgang benutzt, um Schiffe in der Mittelrinne zu passieren.

In der aktuellen Situation wird die Schifffahrt von relativ kleinen Schiffen dominiert. Gute 95% der Schiffe haben einen Tiefgang von weniger als 5 m. Große Schiffe, welche die Fahrtrinne zurzeit regelmäßig benutzen, sind Autoschiffe mit einer Breite von bis zu 32,2 m und einem Tiefgang von bis zu etwa 10 m. Damit werden in Emsden und an anderen Stellen in Deutschland hergestellte Autos exportiert und werden auch Autos nach Emsden importiert. Gelegentlich fahren auch Bulkschiffe mit einem Tiefgang von bis zu etwa 10 m nach Emsden. Ausnahmeweise wird die Fahrtrinne von breiteren Schiffen wie Pontons mit Schlepperbegleitung und Jack-ups befahren.

Der Emsshaven wurde bereits vertieft und ist jetzt für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14 m ausgelegt, und auch die Kais wurden und werden noch angepasst, um die Zunahme des Schiffsverkehrs und des Anliegens größerer Schiffe zu ermöglichen.

Die zu verbesserte Fahrtrinne wird in der nachfolgenden Abbildung durch eine ununterbrochene blaue Linie dargestellt.



Abbildung 1: Fahrtrinne Ems-Dollart-Gebiet (Quelle: niederländisches Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft)

Dieser Trassenabschluss bezieht sich auf die Hauptfahrtrinne zum Emsshaven. Die Hauptfahrtrinne verläuft von der Nordsee über die Westrinne, das Randzeitig und das Dubgat bis zur Abzweigung zum Emsshaven. Eine detaillierte Darstellung des Entwurfs bezüglich der Verbesserung der Fahrtrinne ist in den Zeichnungen enthalten, die Bestandteil des Trassenbeschlusses sind.

Die Trasse setzt sich aus den nachfolgenden Abschnitten zusammen, worauf im nachfolgenden Bezug genommen wird:

##### Hauptfahrtrinne:

1. Westerrinneleuchttonne - Tonne 9: eine gerade Strecke in östliche Richtung von der Leuchttonne Westerrinne bis zur Kurve bei Borkum
2. Kurve bei Borkum: Tonne 9 - Tonne 13
3. die nahezu gerade Fahrtrinne im Randzeitig in südöstliche Richtung zum Emsshaven, das an die Hauptfahrtrinne nach Emsden Anschluss hat.

##### Abzweigung zum Emsshaven:

4. Der Anschluss zwischen dem Abschnitt 3 und der Hafeneinfahrt.

Von der vorhandenen Trasse wird nicht abgewichen. Dieser Trassenabschluss bezweckt:

- Ausbaggerung einiger Untiefen, damit die ganze Trasse ein Profil mit der gewünschten Tiefe und Breite bekommt (Ausführungsphase) und behält (Unterhaltungsphase)
- Einrichtung eines Bedarfslegetplatzes und eines Wendepplatzes zur Realisierung und Sicherstellung der gewünschten nautischen Kapazität und Sicherheit

- Bestimmung der Klappstellen für das in der Ausführungs- und der Unterhaltungsphase<sup>3)</sup> anfallende Baggergut.

### 3.2. Profil und Einrichtung der Fahrrinne

Das Profil der Fahrrinne wird sich nach Vollendung der Verbesserung zur sicheren Abwicklung des erwarteten Schiffsverkehrs (unter anderem so genannte Panamax-Schiffe mit einer Länge von bis zu 245 m, einer Breite von 32,2 m und einem Tiefgang von 14 m) eignen. Dabei wird die zügige Durchfahrt des sonstigen Schiffsverkehrs, einschließlich des Passierens<sup>4)</sup> durch Autoschiffe, die zu Häfen in Deutschland unterwegs sind bzw. daher kommen, so viel wie möglich sichergestellt.

Im Trassenabschluss werden ein Bauprofil und ein Unterhaltungsprofil festgelegt. Bauprofil bezeichnet das Profil, das in der Ausführungsphase durch Baggerung realisiert wird. Unterhaltungsprofil bezeichnet das Profil, das in der Unterhaltungsphase durch Baggerung unterhalten wird. An den Stellen, an denen Baggerarbeiten ausgeführt werden, hat das Bauprofil dem Unterhaltungsprofil gegenüber eine zusätzliche Tiefe von 0,5 m.

Das Unterhaltungsprofil der Fahrrinne setzt sich größtenteils aus einer tiefen Mittelrinne mit einer garantierten Breite von 200 m und einer abnehmenden nautischen Tiefe von 16,1 m unter dem Amsterdamer Pegel bei der Weisersteuchtbänne bis zu 15,0 m unter dem Amsterdamer Pegel bei der Hafeneinfahrt und an beiden Seiten davon jeweils einem Passierstreifen mit einer garantierten Sohlhöhe auf den geraden Strecken von 12,0 m unter dem Amsterdamer Pegel zusammen, sodass die Gesamtbreite 650 m beträgt<sup>5)</sup>. Aufgrund des Vorhandenseins dieser beiden Passierstreifen sind auf großen Teilen der Strecke drei Fahrstreifen verfügbar, auf denen die Auto- und sonstigen Schiffe die Panamax-Schiffe passieren können. An einigen Stellen weicht das Profil jedoch ab:

- Kurz vor der Kurve bei Borkum, noch auf der Teilstrecke 1, wird der Passierstreifen im Bereich der Tonne 9 an der Südkante abgeköhrt. Ab diesem Punkt dürfen kabelaufhängige Schiffe im Hinblick auf die nautische Sicherheit nicht mehr von großen Schifften passiert werden.
- In der Kurve bei Borkum, Teilstrecke 2, wird nur die Tiefe der Mittelrinne gemäß dem Querprofil B in den Zeichnungen zum Trassenabschluss garantiert. An der Nordseite ist genügend Platz für kleinere Schiffe zum Passieren anderer kleiner Schiffe oder großer Schiffe in der Mittelrinne. Die Tiefe dieses Abschnitts wird jedes Jahr geprüft.
- Auf der Teilstrecke 3 endet der Passierstreifen an der Südwestseite in Höhe von Tonne 23. Ab diesem Punkt passieren eintaufende Autoschiffe andere Schiffe auf dem Passierstreifen an der Nordostseite und fahren daraufhin in der Hauptfahrrinne nach Emden.
- Auf der Teilstrecke 3 wird die Breite des Passierstreifens an der Nordostseite zwischen den Tonnen 26 und 30 von einer Platzreservierung für eine Kabelbrücke bestimmt. Auch an dieser Stelle ist jedoch genügend Platz zur sicheren und zügigen Abwicklung des Schiffsverkehrs verfügbar, weil die Panamax-Schiffe im Bereich der Tonne 30 in südliche Richtung abbiegen.

<sup>3)</sup> Aufgrund der nautischen Morphologie sind nach der Verbesserung der Fahrrinne Barmsteden – Nordsee Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen, damit die Fahrrinne die in diesem Trassenabschluss garantierte Breite und Tiefe behält.  
<sup>4)</sup> Unter Passieren werden sowohl das Durchfahren von Schiffen, die in die gleiche Richtung fahren, als auch die Vorbeifahrt an Schiffen, die in entgegengesetzte Richtung fahren, verstanden.  
<sup>5)</sup> Quelle: Nutzbauverbesserung Fahrrinne Barmsteden vom 7. August 2013, Zeichnung 077040287D.

- Auf der Teilstrecke 4 sind keine Passierstreifen vorhanden, weil die Autoschiffe dort keinen Platz zum Passieren brauchen. Die Breite von 200 m wird hier von der Querströmung und der gewünschten Minderdauer des Tieferstiers (Zeitraum, in dem ein Schiff angesichts der Tide sicher den Hafen anlaufen kann) bestimmt.
- Angepasste garantierte Tiefe zwischen der Tonne 28 und dem Bereich kurz nach der Tonne 16 im Zusammenhang mit der Benutzung des Wendeplatzes und des Bedarfslageplatzes im Bereich der Tonne 17, siehe Abschnitt 3.3:
  - 28-26: -15,1 Meter
  - 26-24: -15,3 Meter
  - 24-22: -15,4 Meter
  - 22-20: -15,5 Meter
  - 20-18: -15,7 Meter
  - 18-17: -15,8 Meter
- Angepasste garantierte Tiefe des südlichen Passierstreifens im Bereich des Bedarfslageplatzes bei der Tonne 17 von 15,9 m unter dem Amsterdamer Pegel, damit Panamax-Schiffe den Bedarfslageplatz erreichen können.

Das Längsprofil und die Querprofile werden in den betreffenden Zeichnungen zum Trassenabschluss dargestellt. Die Stellen der auszubehebenden Untertiefen werden in der nachfolgenden Zeichnung dargestellt.

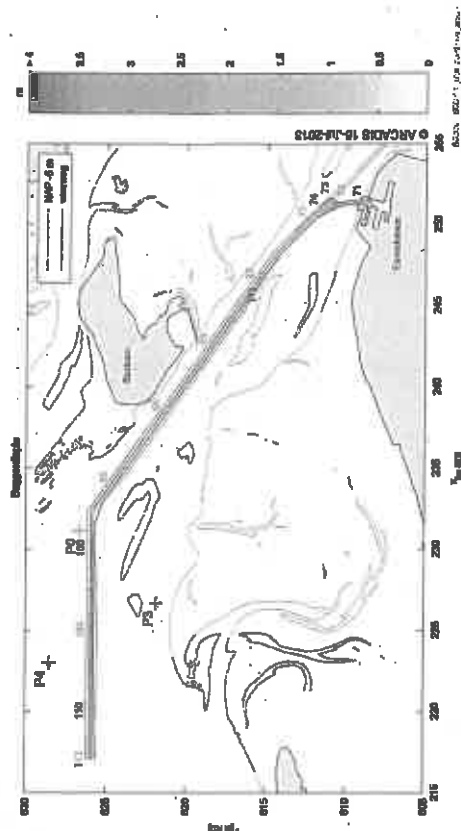


Abbildung 2: Auszubaggernde Untertiefen



3.3

**Bedarfsilegeplatz und Wendepfplatz**

Aus Sicherheitsgründen sowie zur Berücksichtigung möglicher Sonderzustationen werden in der Nähe der Fahrrinne Stellen vorgesehen, an denen die tideabhängigen Saeschiffe untergebracht werden können oder wenden können. In diesem Trassenbeschluss wird von den nachfolgenden Einrichtungen ausgegangen:

- ein neuer Bedarfsilegeplatz im Bereich der Tonne 17 außerhalb der Fahrrinne;
- ein neuer Wendepfplatz im Bereich der Abzweigung zum Eemshaven.

**Bedarfsilegeplatz im Bereich der Tonne 17**

Im Bereich der Tonne 17 wird außerhalb der Fahrrinne ein Bedarfsilegeplatz vorgesehen. Im Bereich der Tonne 17 hat ein Schiff außerhalb der Fahrrinne genügend Platz und Tiefe zu ankern und sich, von Schleppern begleitet, beim Wechsel der Gezeiten um den Anker zu drehen. Der Passierstreifen ist im Bereich der Tonne 17 ebenfalls tief genug, sodass Panamax-Schiffe den Bedarfsilegeplatz erreichen können. In Bezug auf den Bedarfsilegeplatz werden die Verwalter der Wasserwege in der in der Übersichtszzeichnung dargestellten Zone ein-Gebiet von mindestens 1000 m in Strömungsrichtung und von 650 m quer zur Strömung durch Betonung reservieren (siehe Abschnitt 4.4). Der Bedarfsilegeplatz kann in der in der Übersichtszzeichnung dargestellten Zone je nach den Auswirkungen der natürlichen Morphologie verschoben werden. Der Bedarfsilegeplatz wird auf etwaige Gegenstände hin geprüft und außerdem gereinigt und sauber gehalten.

**Wendepfplatz Abzweigung zum Eemshaven**

Die Kurve vor der Abzweigung zum Eemshaven wurde zusätzlich groß entworfen, damit Schiffe sich hier bis zu 70 Minuten nach der Flutzeit wenden können. Diese Einrichtung ist erforderlich, damit im Falle einer Sperrung des Eemshavens Schiffe, die bereits am Bedarfsilegeplatz im Bereich der Tonne 17 vorbeifahren sind, genügend Platz haben sich zu wenden und zum Bedarfsilegeplatz im Bereich der Tonne 17 zurückzufahren. Nachdem ein Schiff dieses Gebiet verlassen hat, gibt es nämlich nicht mehr genügend Platz zum Ankern oder zum Anhalten des Schiffes. In diesem Fall müssen Schiffe zum Bedarfsilegeplatz im Bereich der Tonne 17 zurückkehren können.

**Tiefe der Fahrrinne zwischen dem Wendepfplatz und dem Bedarfsilegeplatz im Bereich der Tonne 17**

Um sicherzustellen, dass ein Schiff, das sich am Wendepfplatz gewendet hat, den Bedarfsilegeplatz im Bereich der Tonne 17 erreichen kann, wird die garantierte Tiefe der Fahrrinne auf der Strecke zwischen den Tonnen 27 und 16 angepasst. Die Rinne hat hier im Moment von Natur aus schon die erforderliche Tiefe. Um die Erreichbarkeit des Bedarfsilegeplatzes vom Wendepfplatz aus jedoch langfristig sicherzustellen, wird die mindestens zu garantierende Tiefe festgelegt. Die Tiefe beläuft sich auf maximal 15,9 m unter dem Amsterdamer Pegel im Bereich der Tonne 16 und wird an sich nicht zu einer anderen Nutzung der Fahrrinne führen. Der südliche Passierstreifen wird im Bereich des Bedarfsilegeplatzes ebenfalls eine garantierte Tiefe von 15,9 m unter dem Amsterdamer Pegel haben.

**Sicherheit des Entwurfs**

Der Entwurf wurde im Rahmen einer früheren sowie einer neuen Simulatoruntersuchung auf die Aspekte 'neutrale Sicherheit' und 'zügige Durchfahrt' hin beurteilt. Autorschiffe und Panamax-Schiffe können einander auf den Strecken mit 2 oder mehr Fahrstreifen sicher passieren. Die Größe des Wendepfplatzes reicht zur Ausführung eines sicheren Rückfahrmanövers aus.

Vorhandene Stellen als Liegeplatz verfügbar  
 Der im Vorstehenden beschriebene Bedarfsilegeplatz und der Wendepfplatz sind in diesem Trassenbeschluss vorgesehen. In der Nähe der Fahrrinne sind bereits vorhandene Stellen verfügbar, die als kleineren Schiffe als Liegeplatz benutzt können. Es betrifft die Dukogut-Reede und die Borkum-Reede. Daneben können sowohl kleinere als auch größere Schiffe die Nordsee-Reede benutzen. In diesem Gebiet gibt es genügend Platz zum Unterbringen mehrerer tideabhängiger Schiffe, und ein Schiff kann sich dort ganz um den Anker drehen. Das Gebiet liegt nördlich des TSS Terschelling - Deutsche Bucht und südlich des TSS Friesland - Deutsche Bucht, und die deutsche zuständige Behörde ist für das Gebiet zuständig.

3.4

**Beggerotechniken**

Die Beggergutmenge richtet sich nach der gewählten Trasse und dem gewählten Profil. Die Fahrrinne folgt so viel wie möglich den natürlichen Rinnen im Gebiet, damit die Beggerarbeiten, die erforderlich sind, möglichst beschränkt werden können. Abgehend von der vorhandenen Trasse ist die Fahrrinne nur im Bereich einiger Schwellen und Untiefen zu verbessern, wie aus dem Längsprofil in der betreffenden Zeichnung zum Trassenbeschluss und der Abbildung 2 hervorgeht. Das Beggergut setzt sich in der Ausführungsphase aus den Bodenarten Sand und Geschiebelehm/Kies/Torf zusammen. In der Unterhaltungsphase setzt das Beggergut sich vorwiegend aus Sand zusammen.

Die Beggerarbeiten können mit unterschiedlichen Maschinen durchgeführt werden. So können bei der Ausführung der Beggerarbeiten beispielsweise Hopper-, Cutter- und Tieftriebbegger zum Einsatz kommen. Je nach der Art und der Menge des Beggergutes können unterschiedliche Techniken angewendet werden. Wie die Beggerarbeiten ausgeführt werden, wird unter Beachtung der Grundbedingungen so viel wie möglich dem Markt überlassen. Damit wird die Ausführung effizienter (unter anderem preisgünstiger und besser durchführbar aufgrund des effektiven Einsatzes von Geräten). Für das Ausbaggern von Geschiebelehm/Kies/Torf wird ein Tieftriebbegger oder ggf. ein anderes Verfahren vorgeschrieben, bei dem die Konsistenz des ausgebagerten Lehms, Geschiebelehms und Torfs erhalten bleibt (nachfolgend als „Tieftriebbaggern“ bezeichnet).

3.5

**Kleppstollen und -zeilen und Beggerutbänken**

Was die Bestimmung des Beggergutes betrifft wird zwischen der Ausführungs- und der Unterhaltungsphase der Fahrrinne unterschieden.

**Ausführungsphase**

Das Beggergut, das im Rahmen der Verbesserung der Fahrrinne ausgebagert wird, wird an vier Kleppstollen verkippt. Diese Kleppstollen (P0, P3 und P4 an der Nordseeleite und P1 im Eem-Dollart-Gebiet) werden in der Übersichtszzeichnung zum Beschluss dargestellt.

Bei der Wahl der Beggerstrategie wurden die nachfolgenden Aspekte berücksichtigt:

- die Beggergutmengen, die sich aus der Lage der Fahrrinne ergeben
- die Art des Beggergutes, welche die Wahl der einzusetzenden Beggergeräte beeinflusst
- die Lage und die Kapazität der einzelnen Kleppstollen.

Die Beggerstrategie basiert auf dem Grundsatz, dass das auszubaggernde Sediment innerhalb des natürlichen hydromorphologischen Systems zu verkippen ist. Daneben ist es von ökologischer Bedeutung, dass diese Klappstellen einen möglichst geringen Umfang haben.

In der Ausführungsphase setzt das Baggergut sich aus den Bodenarten Sand und Geschiebelehm/Kiel/Torf zusammen. Insgesamt müssen in der Ausführungsphase voraussichtlich 5,27 verbalt werden m<sup>3</sup> Sand und 1,26 Mio. m<sup>3</sup> Geschiebelehm/Kiel/Torf verkippt werden. An Klappstelle P1 im Randzelgat werden landwärts der Linie Borkum - Rotbumerplaat ungefähr 1,70 Mio. m<sup>3</sup> aus dem Auarbereich der Rinne verkippt. Daneben müssen Geschiebelehm, mit Kiel und Torf vermischt, aus der Fahrrinne ausgebaggert werden. Dieses Baggergut wird ebenfalls ausschließlich an der Klappstelle P1 verkippt. Für 3,57 Mio. m<sup>3</sup> Sand aus dem Nordseebeil der Fahrrinne (seewärts der Linie Borkum - Rotbumerplaat) werden die Klappstellen P0, P3 und P4 verwendet. Die Klappstelle P3 wird nur benutzt, falls an den Klappstellen P0 und P4 aus irgendeinem Grund kein Baggergut verkippt werden kann.

Die vorgeschannten Klappstellen wurden aufgrund der relativen Abstände sowie der Tatsache, dass sie innerhalb hydrologisch und morphologisch akzeptabler Grenzen Sediment empfangen können, gewählt.

#### Unterhaltungsphase

Aufgrund der natürlichen Morphologie sind nach der Verbesserung der Fahrrinne EmsHAVEN – Nordsee (Ausführungsphase) Unterhaltungsbaggerungen durchzuführen, damit die Fahrrinne die in diesem Trassenabschluss garantierte Breite und Tiefe behält.

Die erwarteten Unterhaltungsmengen können aufgrund der Dynamik der Wellen und der Strömung stark variieren. In der Unterhaltungsphase setzt das Baggergut sich vorwiegend aus Sand zusammen. Voraussichtlich sind in der Unterhaltungsphase im Durchschnitt 1,5 Millionen m<sup>3</sup> Sand im Jahr zu verkippen.

Das Baggergut, das in der Unterhaltungsphase anfällt, wird an den Klappstellen P0, P1 und P4 in der Nordseezone und dem Ems-Dollart-Gebiet verkippt. Nur, wenn an den Klappstellen P0 und P4 aus irgendeinem Grund kein Baggergut verkippt werden kann, wird die Klappstelle P3 benutzt. Die Verhaltung über die 4 Klappstellen ist jeweils von den Klappstellen und ihren morphologischen Beschränkungen abhängig. Je nach der Aufnahmekapazität pro Zeiteinheit wird jeweils die Klappstelle benutzt, die der Baggerstelle am nächsten ist.

#### Verkippszeitraum

Die Verbesserung der Fahrrinne wird eine beschränkte Zahl geringer Umweltauswirkungen haben. Die natürlichen Merkmale der Natura 2000-Gebiete werden dadurch jedoch nicht gefährdet. Zu berücksichtigen ist nach wie vor, dass das Wrackgebiet was den Schutz der Natur betrifft einen Sonderstatus hat. Aus diesem Grund wird der Verkippszeitraum beschränkt (siehe Abschnitt 4.3 "Schutzmaßnahmen").

#### 4 Zusätzliche Maßnahmen

Die nachfolgenden Maßnahmen wurden im Trassenbeschluss aufgenommen.

- 4.1 **Wracks, sonstige Gegenstände und Explosivstoffe**  
Bei der Bergung eventueller Fundgegenstände ist es von Bedeutung, dass der AMZ-Zyklus eingehalten wird. Der AMZ-Zyklus besteht aus Voruntersuchung, Ausgrabung, Verwaltung, Registrierung, Aufbewahrung von Fundgegenständen, Beratung und archäologischer Bezeichnung von Projekten und ist von einer zertifizierten archäologischen Betreuung von Projekten und ist von einer Entscheidungsmoment geben, wobei die zuständige Behörde beschließen wird, ob eine weitere Untersuchung erforderlich ist, oder dass die durchgeführte Untersuchung ausreicht.

- 4.2 **Kabel und Leitungen**  
In der Nähe des Fahrwassers liegen mehrere Kabel und Leitungen. Vor der Einfahrt zum Emsshaven und in der Westarrens liegt ein wichtiges Stromkabel (Nord-Ned-Kabel). Dieses Kabel in der Westarrens muss ggf. tiefer verlegt werden, um zu vermeiden, dass das Kabel von Schiffen oder aufgrund von Unterhaltungsarbeiten beschädigt wird.

- 4.3 **Naturschutzinitiativen Schiermonnikoog**  
Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt hat mit dem Verwalter Vereinbarungen über einen Beitrag zu Naturschutzinitiativen auf Schiermonnikoog getroffen. Diese Maßnahme besteht aus dem einmaligen Pflegen und Entfernen von Gestrüpp im Kepongloop. Die Stiftung Natuurmonumenten und Rijkswaterstaat werden einen Vertrag schließen, in dem die Zusammenarbeit zwischen diesen Partnern festgelegt wird. Außerdem werden dem die Zuständigkeiten und die Finanzierung sowie die Kommunikation, die Berichterstattung und die Finanzierung geregelt.

- 4.4 **Schutzmaßnahmen**  
Im Rahmen des niederländischen Naturschutzgesetzes 1998 und des niederländischen Flora- und Faunagesetzes wurden im Entwurf (und der Weise der Ausführung) einige Ausgangspunkte bzw. Maßnahmen aufgenommen, um eine absichtliche Störung für vorhandene Naturwerte von vornherein zu vermeiden. Im nachfolgenden ist eine Übersicht über diese Ausgangspunkte enthalten, die wes den Entwurf und die Ausführung betrifft Teil der Vorzugsalternative sind.  
**Niederländisches Naturschutzgesetz 1998**  
Störung von Eiderenten an der Mauerstätte  
In der Nähe der Klappställe P1 befindet sich eine Mauerstätte von Eiderenten. Die Mauerzeit läuft von Juni bis Ende September. Im Zusammenhang damit wird in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August an der Klappställe P1 kein Baggergut verkippt, damit die Störung von Eiderenten an der Mauerstätte vermieden wird.

#### Niederländisches Flora- und Faunagesetz

- Zur Vermeidung der Störung von Nichtbrütern wird jederzeit ein Abstand von mindestens 500 m zu den Nahrungsgebieten von Stelzenläufern eingehalten, oder das Baggergut wird bei Flut verkippt, wenn die Vögel sich an den Hochwasserzulaufstellen aufhalten.
- Zur Vermeidung der Störung ruhender oder säugender Seehunde wird jederzeit ein Abstand von mindestens 1.200 m zu ruhenden oder säugenden Seehunden auf einem Liegeplatz eingehalten.

#### Neuzeitliche Sicherheit

Die nautische Sicherheit wurde zur Feststellung des Trassenbeschlusses während dieser Untersuchungen UVP ausführlich untersucht. Auf der Grundlage der Ergebnisse Fahrtrinnenentwurf festgelegt. Anlässlich der vorgenannten konkreten Initiativen im Emsshaven werden mehr Schiffe und andere Schiffstypen den Emsshaven anlaufen. Diese Schifffahrt wird meistens tidegebunden sein, sodass eine ordentliche Planung des Schiffsverkehrs mit dem Vessel Traffic Management (VTM) erforderlich sein wird.

#### Vessel Traffic Management (VTM)

Ein wichtiges Instrument zur Gewährleistung der sicheren und zügigen Abwicklung des Schiffsverkehrs in der Ems, auch bei der erwarteten Zunahme des Schiffsverkehrs, ist das Vessel Traffic Management (VTM). Das VTM wird von der VTS-Zentrale in Knock (Ems Traffic) ausgeführt, die aufgrund des Ems-Dollart-Vertrages von den zuständigen deutschen und niederländischen Behörden gemeinsam betrieben wird. Es muss so gestaltet sein, dass auch künftige Initiativen in das VTM integriert werden können.

Bei der Ausarbeitung des VTM ist den nachfolgenden Punkten zusätzliche Aufmerksamkeit zu schenken:

1. Zulassungspolitik und erforderliche rechtliche Grundlagen;
2. Decision Support Tool;
3. Informationsaustausch;
4. Messanlage.

#### Zulassungspolitik

Die Zulassungspolitik unterstützt die sichere und zügige Durchfahrt der Schiffe zu den Häfen im Ems-Dollart-Gebiet. Die Zulassungsanforderungen werden von den nautischen Verwaltern der Fahrtrinne (Rijkswaterstaat und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) im gegenseitigen Einvernehmen festgelegt. Pro Schiffstyp (Maße, Ladung, Manövrierfähigkeiten usw.) können andere Zulassungsanforderungen gestellt werden. Sollte es im Laufe der Zeit neue Entwicklungen geben, so werden die Zulassungspolitik und die Schifffahrtvorschriften gegebenenfalls angepasst. In der Zulassungspolitik wird die Vorschrift aufgenommen, dass ein tideabhängiges Schiff die Fahrtrinne nur in dem für das betreffende Schiff festgestellten Tidenfenster befahren darf.

#### Decision Support Tool

Zur Bestimmung des Tidenfensters, in dem tideabhängige Fahrzeuge die Fahrtrinne sicher benutzen können, ist ein Decision Support Tool zur Unterstützung erforderlich.

## 5 Weiteres Verfahren

### 5.1 Genehmigungserteilung

Zur Ausführung des Trassenbeschlusses werden eine Befreiung vom niederländischen Flore- und Faunagesetz und eine Meldung aufgrund des niederländischen Beschlusses Bodenqualität erfordert. Die Vorbereitung davon wird, sofern notwendig, koordiniert (Artikel 20 des niederländischen Trassengesetzes).

### 5.2 (Boden-)Erwerb und Enteignung

Es ist nicht erforderlich, im Rahmen des Projektes Boden zu erwerben.

### 5.3 Entschädigung

Diejenigen, die der Ansicht sind, dass sie durch die Durchführung der Verbesserung der Fahrtrinne und/oder die Ausführung dazugehöriger Arbeiten geschädigt werden, zum Beispiel aufgrund der Werbinderung von Beständen, nachteiliger betriebswirtschaftlicher Auswirkungen usw., können einen Entschädigungsantrag einreichen.

### Nachteilsausgleichsregelung

Die Regelung, auf deren Grundlage der Schaden bei Aktivitäten von Rijswaterstaat beauftragt wird, ist die niederländische "Regelung Nachteilsausgleich Rijswaterstaat 1999". In Artikel 2 dieser Regelung wird das Recht auf eine Entschädigung wie folgt formuliert: "Der Minister wird dem-/derjenigen, der/die infolge der nachträglichen Ausübung durch den Minister oder in seinem Namen einer Befugnis oder Aufgabe, die dem Minister nach dem öffentlichen Recht obliegt, einen Schaden erleidet oder erleiden wird, auf Verlangen eine Entschädigung zuerkennen, sofern der Schaden billigerweise nicht oder nur unzureichend sonst wie verursacht ist. Die Entschädigung wird in Form eines Geldbetrages oder auf andere Weise festgesetzt." Ein Entschädigungsantrag ist einzureichen bei: Rijswaterstaat Noord-Nederland, Postbus 24094, NL-3502 MS Utrecht.

### 5.4 Evaluation der Umweltauswirkungen

#### Verantwortlichkeiten

Aufgrund von Artikel 7.39 des niederländischen Umweltschutzgesetzes hat die zuständige Behörde ein Evaluationsprogramm zu erstellen, das die Grundlage für die Untersuchung und Festlegung der tatsächlichen Auswirkungen auf die Umwelt während und nach der Ausführung des Vorhabens bildet. Die Evaluation wird von oder im Namen der zuständigen Behörde durchgeführt, die den Beschluss gefasst hat, wofür der Umweltverträglichkeitsbericht erstellt wurde. Für den Trassenbeschluss Verbesserung Fahrtrinne Eemshaven - Nordsee 2014 ist das der niederländische Minister für Infrastruktur und Umwelt im Einvernehmen mit der niederländischen Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft.

#### Zweck des Evaluationsprogramms

Im Rahmen der Evaluation wird, falls notwendig, eine (Überwachungs-) Untersuchung im Bezug auf die im UVB festgestellten Wissenslücken sowie die

Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen durchgeführt. Das Evaluationsprogramm kennt 2 Evaluationszeitpunkte, und zwar 5 und 10 Jahre nach Anfang der Arbeiten. Die Ergebnisse der Evaluation können nötigenfalls als Grundlage für eventuelle weitere Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen dienen.

#### Ausführung des Evaluationsprogramms

Das vorgeschlagene Evaluationsprogramm Verbesserung der Fahrtrinne Eemshaven Nordsee 2013 basiert auf den Evaluationsbestimmungen von Artikel 7.9 des niederländischen Umweltschutzgesetzes sowie dem Ansatz zur Feststellung eines Überwachungsprogramms. Dabei wird eine Evaluation der Umweltauswirkungen angestrebt, bei der der Mehrwert der Evaluationsuntersuchung im Mittelpunkt steht.

Aufgrund des Überwachungsprogramms sind sowohl physikalische als auch ökologische Messungen durchzuführen. Die physikalischen Messungen umfassen Peilungen in und in der Nähe der zu verbessernden Fahrtrinne sowie an und in der Nähe der Klappstellen zur Feststellung der Veränderungen im Bodenprofil. Nötigenfalls werden zur Prüfung von Baggergut ebenfalls Trübungsmessungen durchgeführt.

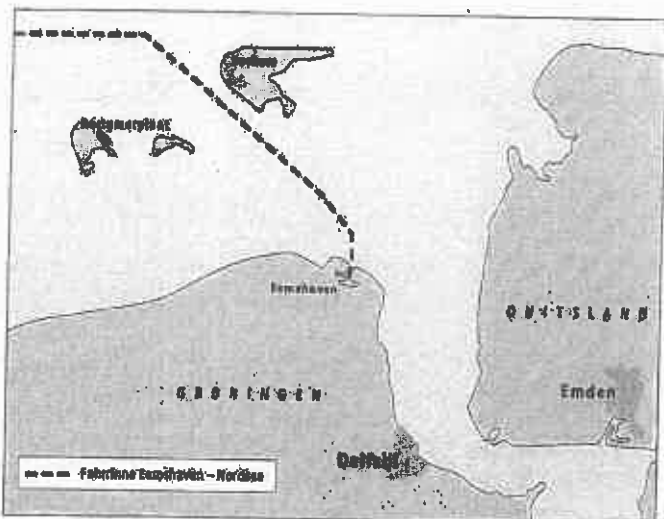
Die ökologische Überwachung bezweckt die Feststellung der Auswirkungen der Baggerarbeiten im Verhältnis zur Verbesserung der Fahrtrinne und der Tatsache, dass die Fahrtrinne von größeren Schiffschiffen benutzt wird, auf die Meeressäugler. Dabei wird das Überwachungsprogramm berücksichtigt, das bereits im Auftrag von Groningen Seaports und den Energieversorgungsunternehmen Nuon, RWE und ELT ausgeführt wird. Daneben werden die Auswirkungen der Baggerarbeiten auf die Vögel, insbesondere Eiderenten, untersucht.

## Bijlage A Schreiben

1. Schreiben vom 7. Oktober 2008 des niederländischen Staatssekretärs für Verkehr und Wasserwirtschaft an Koninklijke Vopak N.V.;
2. Schreiben vom 6. November 2008 von RWE Power AG an den niederländischen Minister für Verkehr und Wasserwirtschaft;
3. Schreiben vom 31. März 2009 des niederländischen Staatssekretärs für Verkehr und Wasserwirtschaft an RWE Power AG;
4. Schreiben vom 8. Juni 2011 von Groningen Seaports an das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt.



# Bekanntmachung Trassenbeschluss Verbesserung Fahrrinne Eemshaven – Nordsee



Die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt hat am 29. September 2014 den Trassenbeschluss Verbesserung Fahrrinne Eemshaven – Nordsee festgestellt. Der Trassenbeschluss wird vom 8. Oktober bis zum 19. November 2014 an mehreren Stellen in der Region zur Einsicht ausgelegt.

### Aufbau

Die Wasserstraße Eemshaven – Nordsee ist eine wichtige Schifffahrtsstraße. Um energiebezogene Unternehmensaktivitäten in Eemshaven zu ermöglichen, ist die Fahrrinne so zu gestalten, dass sie sich für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14 m eignen wird. Dabei stehen die Sicherheit der Schifffahrt und die Einwirkbarkeit der Hafeneinbauten an einer Stelle, und wird sorgfältig mit den Naturwerten im Gebiet umgegangen.

### Der Trassenbeschluss

Im Trassenbeschluss wird beschrieben, wie die vorhandene Fahrrinne verbessert wird, damit sie sich für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14 m eignen wird, und welche zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden. So sind Positionstreifen, ein Wendepunkt und ein neues Bodentiefenprofil vorgesehen. Daneben wurden mehrere Maßnahmen zum Schutz von Fauna und Flora getroffen.

### Die wichtigsten Änderungen im Vergleich zum Trassenbeschlussentwurf

Der Trassenbeschluss hat im Vergleich zum Trassenbeschlussentwurf einige Änderungen erfahren. Es betrifft insbesondere Änderungen sowie Änderungen aufgrund der eingereichten Stellungnahmen.

- Zur Baggerung von Geschleblehm/Klei wird ein sogenannter Tiefstiftel eingesetzt. Das ist ein Kran mit einem großen Behälter, mit dem der Geschleblehm ausgebagert wird. Auf dem Wasser wird die Trübung des Wassers so weit wie möglich beschränkt. Dadurch erfüllt die Maßnahme, dass an der Klappstelle P1 in der Zeit vom 1. Februar bis zum 31. Oktober keine Verklappung des mit Hilfe eines Quatsch- oder Hopperbaggers ausgebagerten Geschleblehms/Kleis/Tüfles stattfinden wird.
- Die Klappstelle P3 wird sowohl in der Ausführungs- als auch in der Unterhaltungsphase nur benutzt, wenn die Klappstellen P0 und P4 aus irgendwelchen Grund nicht benutzt werden können. Damit wird dem Wunsch der Fischer an der Klappstelle P3 keinen Sand zu verdampfen so viel wie möglich angesprochen.
- Aufgrund der Zunahme der Stickstoffdeposition werden Schutzmaßnahmen für die Graulibellen auf Schilfbänken getroffen.
- Im Trassenbeschluss ist eine Finanzierung bezüglich der möglichen Verwertung/Wiederverwendung des Baggerschutt aufgeführt worden.

Daneben wurden einige allgemeine und detaillierte Änderungen durchgeführt, und wurde der Trassenbeschluss im Hinblick auf die aktuelle Schläge und die neue Verfahrensphase aktualisiert.

### Wo finden Sie Informationen?

Auf öffentliche Informationen über den Trassenbeschluss sind auf der Website [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl) zu 'projecten' (Projekte) zu finden. Dort finden Sie unter anderem

alle Übersichten des Trassenbeschlusses Verbesserung Fahrrinne Eemshaven – Nordsee. Weitere Informationen sind ebenfalls auf der Website des Projektes zu finden: [www.rijkswaterstaat.nl/wat/wegen/wegen/wegen/wegen](http://www.rijkswaterstaat.nl/wat/wegen/wegen/wegen/wegen).

### Wo können Sie den Trassenbeschluss einsehen?

Den Trassenbeschluss können Sie vom Mittwoch, 8. Oktober bis zum Mittwoch, 19. November 2014 an den nachfolgenden Stellen einsehen:

- niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Umwelt (Den Haag);
- niederländisches Wirtschaftsministerium (Den Haag und Groningen);
- Verwaltungsgebäude der Provinz Groningen;
- Rijkswaterstaat, Stads Borchtop, Gemeinde Hende, Stadt IJden, Gemeinde Jemgum, Gemeinde Kuumhohn, Stadt Leer, Gemeinde Wieroverdingen, Stadt Papenburg, Gemeinde Moomerland und Stadt Weeyer.

### Wie können Sie Beratung anfragen?

Betroffene, die eine Stellungnahme zum Trassenbeschlussentwurf Verbesserung Fahrrinne Eemshaven – Nordsee eingereicht haben, können vom Donnerstag, 9. Oktober bis zum Mittwoch, 19. November 2014 bei der nachfolgenden Stelle Beratung gegen den Trassenbeschluss einlegen:

### Afdeling bestuursrechtpraak van de Raad van State

(Dienst für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staates)

Poortweg 5009  
2506 BA Den Haag  
Niederlande

Das gilt auch für Betroffene, denen billigerweise nicht vorgeworfen werden kann, dass sie nicht zum Trassenbeschlussentwurf Stellung genommen haben.

Die Beratung ist zu unterzeichnen und muss mindestens die nachfolgenden Angaben enthalten:

- Name und Anschrift der Person, die Beratung einlegt;
- Datum;
- Angabe des Datums und der Nummer oder des Zeichens des Beschlusses, gegen den Beratung eingelegt wird;
- die Gründe, weshalb Beratung eingelegt wird;
- Unterschrift, die Beratung ist zu unterzeichnen;
- falls möglich ist der Beratung ebenfalls eine Kopie des Beschlusses beizulegen, auf den die Beratung sich bezieht.

Auf diesen Beschluss findet Abschnitt 1 des niederländischen Krisen- und Erholungsgesetzes Anwendung. Das bedeutet, dass deshalb Betroffene die Befugnisse in der Beratung festlegen muss. Nach Ablauf der Frist von sechs Wochen können diese Gründe nicht mehr eingebracht werden. In der Beratung ist ebenfalls festzulegen, dass das niederländische Krisen- und Erholungsgesetz Anwendung findet.

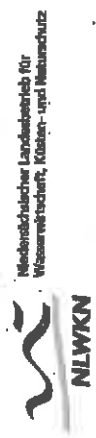
Wenn Sie Beratung einlegen, werden Gerichtsgebühren erhoben. Für Privatpersonen betragen sie € 185,00, und für nichtniederländische Personen € 325,00. Wie und innerhalb welcher Frist sie zu zahlen sind, wird die Geschäftsstelle des Senates für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staates Ihnen nach Eingang der Beratung mitteilen.

### Wo finden Sie weitere Informationen?

Allgemeine Informationen über eine Beratung und Gerichtsgebühren sind auf der Website [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl) zu finden. Das gilt auch für Informationen über eine einstweilige Verfügung.

### Fragen und allgemeine Informationen

Falls Sie Fragen über die Verbesserung der Fahrrinne Eemshaven – Nordsee haben, können Sie die Auskunftsummer von Rijkswaterstaat anrufen: Tel. +31 (0)800 8002 (in den Niederlanden kostenlos). Falls Sie Fragen über das Verfahren haben, können Sie sich mit der Division Participatie des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt in Verbindung setzen: Tel. +31 (0)70 456 94 02.



# Arbeitskarte

## Übersicht zum Deutsch-Niederländischen Grenzbereich in der Außenems

### Legende

- 12-Seemellen-Linie
- AWZ (DE-NL)
- Bearbeitungsgrenze (DE-NL) (Vertrag 2014)
- Grenzauffassungen DE und NL (schematisch)
- EU-Vogelschutzgebiet V01
- NSG Borkum Riff (EU-VSG V01, Teilgebiet)
- Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer
- Klippsteilen
- Ems-Dollart-Vertragsgebiet (2011)

Staatsgrenze (strittig)

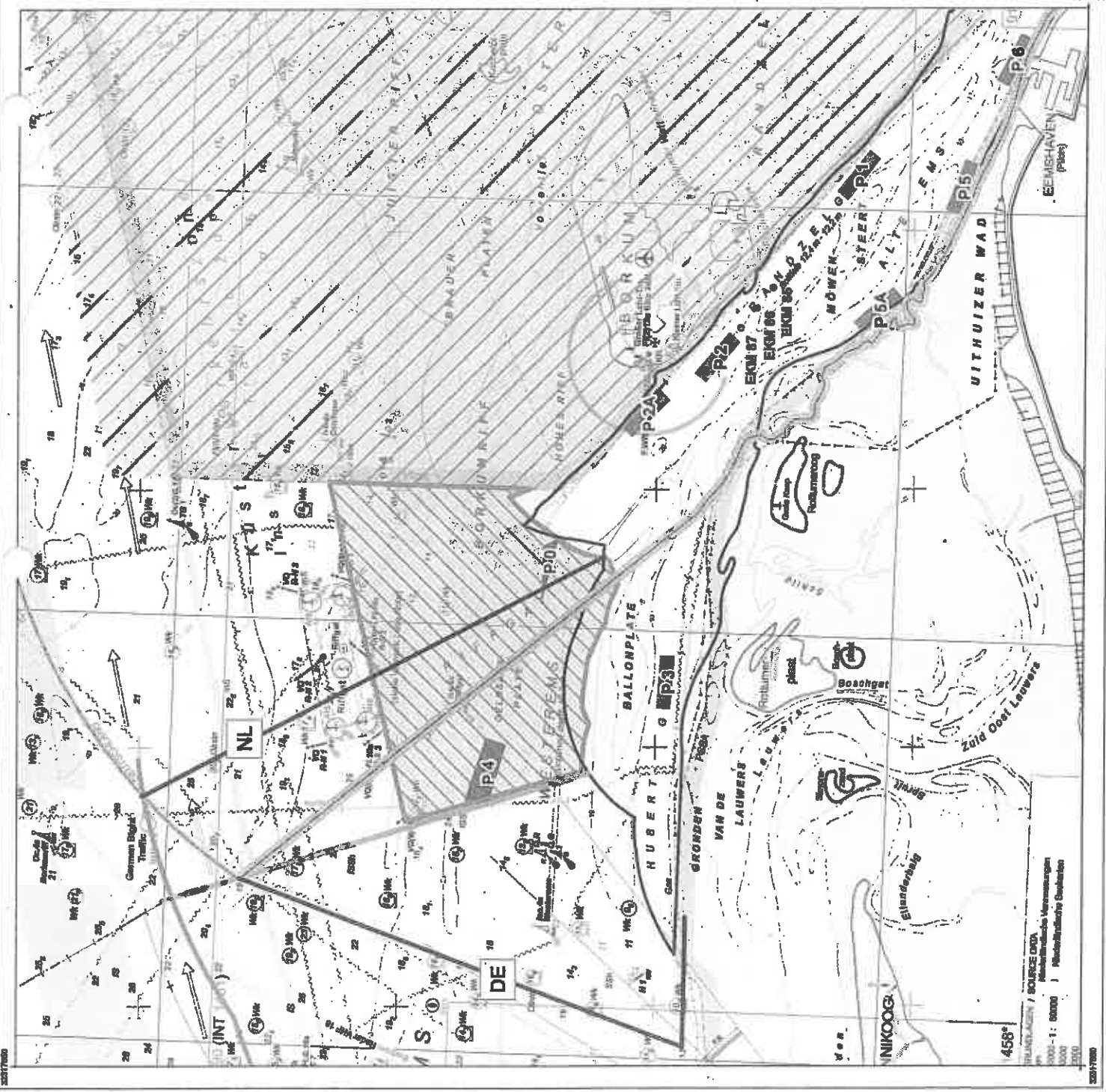


1:150.000

**Aufsteller:**  
 NLWKN Strato-Oberburg  
 GB IV, Regionaler Naturschutz  
 Merolz

Odenburg, Januar 2017

**Quelle:**  
 Bundesamt für Gewässerschutz und Hydrographie (BSH)  
 © 2016



- Anlage 3 -

**Bekanntmachung  
der deutsch-niederländischen Vereinbarung  
bezüglich der Verbesserung des seewärtigen Zugangs zum Eemshaven  
für Schiffe wie LNG-Tanker und Schiffe des Typs Panamax  
unter Verweis auf Artikel 12 des Ems-Dollart-Vertrags  
sowie einer Auslegungserklärung zum Ems-Dollart-Vertrag**

Vom 16. Februar 2009

Die Vereinbarung in der Form eines Notenwechsels vom 16. Dezember 2008/ 21. Januar 2009 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande bezüglich der Verbesserung des seewärtigen Zugangs zum Eemshaven für Schiffe wie LNG-Tanker und Schiffe des Typs Panamax unter Verweis auf Artikel 12 des Vertrags vom 8. April 1960 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung nebst Anlagen und Schlussprotokoll (Ems-Dollart-Vertrag) – BGBl. 1963 II S. 458, 602 – ist nach Ihrer Inkrafttretensklausel

am 21. Januar 2009

in Kraft getreten; die deutsche Antwortnote wird nachstehend veröffentlicht.

Am 4. November 2008 haben in Berlin Vertreter der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Königreichs der Niederlande folgende Auslegungserklärung zum Ems-Dollart-Vertrag abgegeben:

„Soweit eine der Vertragsparteien nach Kapitel 2 des genannten Vertrags befugt ist, die in diesem Kapitel genannten Wasserbauarbeiten durchzuführen, schließt diese Befugnis auch die Befugnis ein, die dazu erforderlichen Genehmigungen zu erteilen und für die Durchführung der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zu sorgen, und zwar unter Anwendung der gesetzlichen Vorschriften der Vertragspartei, die berechtigt ist, die betreffenden Wasserbauarbeiten durchzuführen.“

Der deutsche und niederländische Wortlaut dieser Auslegungserklärung sind gleichermaßen verbindlich.“

Berlin, den 16. Februar 2009

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Georg Witschel



Auswärtiges Amt

Berlin, den 21. Januar 2009

## Verbalnote

Das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, den Empfang der Verbalnote der Botschaft des Königreichs der Niederlande vom 16. Dezember 2008 zu bestätigen, die wie folgt lautet:

„Die Botschaft des Königreichs der Niederlande beehrt sich, dem Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland unter Verweis auf Artikel 12 des Vertrags vom 8. April 1960 über die Regelung der Zusammenarbeit in der Emsmündung nebst Anlagen und Schlussprotokoll (Ems-Dollart-Vertrag) und in Anbetracht der Empfehlung der Ständigen Deutsch-Niederländischen Emskommission vom 14. März 2007, den Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Regierung der Niederlande und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der Verbesserung des seewärtigen Zugangs zum Eemshaven für Schiffe wie LNG-Tanker und Schiffe des Typs Panamax vorzuschlagen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. Die Regierung der Niederlande führt alle Wasserbauarbeiten zur Verbesserung des Hauptfahrwassers Eemshaven – Nordsee von der jetzigen Sohltiefe von 14 m unter NAP (Normalnull Amsterdamer Pegel) auf bis zu circa 16 m unter NAP mit zugehöriger Verbreiterung und deren Unterhaltung in Bezug auf die Verbesserung des seewärtigen Zugangs zum Eemshaven im Zusammenhang mit dem geplanten Anlaufen des Eemshaven durch Schiffe des Typs Panamax und durch LNG-Tanker durch.
2. Die Regierung der Niederlande trägt die Kosten der dafür notwendigen Arbeiten nach Artikel 16 des Ems-Dollart-Vertrags.
3. Die Regierung der Niederlande führt die Arbeiten so durch, dass sie die Interessen der deutschen Häfen an der Ems nicht verletzt.

Falls sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den unter den Nummern 1 bis 3 gemachten Vorschlägen der Regierung der Niederlande einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck bringende Antwortnote des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik Deutschland eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Niederlande und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bilden, die mit dem Datum der Antwortnote in Kraft tritt.

Die Botschaft des Königreichs der Niederlande benutzt diesen Anlass, das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland erneut ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.“

Das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland beehrt sich, der Botschaft des Königreichs der Niederlande mitzutellen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den Vorschlägen der Regierung der Niederlande einverstanden erklärt. Demgemäß bilden die Verbalnote der Botschaft des Königreichs der Niederlande vom 16. Dezember 2008 und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Niederlande, die mit dem Datum dieser Verbalnote in Kraft tritt.

Das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland benutzt diesen Anlass, die Botschaft des Königreichs der Niederlande erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An die  
Botschaft des  
Königreichs der Niederlande



Verwaltungsgeschichte  
Niedersachsen

Verwaltungsgericht Oldenburg  
Postfach 2467, 26014 Oldenburg  
Aktenzeichen: 5 B 6832/16

Rechtsanwälte  
Musch und andere  
Delmenhorster Straße 13  
27793 Wildeshausen



Verwaltungsgericht  
Oldenburg

5. Kammer  
Der Berichterstatter

an Mdt. zur	Ktn	Stell	Anruf
Erliegung	<b>EINGEGANGEN</b>		W an.
Frist	26. JAN. 2017		W an. C Rücksp
Kündigung zum:	Musch und andere Rechtsanwälte und Notare		ZfA

Aktenzeichen (Bitte stets angeben)

**5 B 6832/16**

Ihr Zeichen  
1216/16

Durchwahl  
0441 220-6328

Datum  
23.01.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Verwaltungsrechtssache

**Stadt Borkum u. a. ./ Land Niedersachsen u. a.**

wird Ihnen anliegende Abschrift mit der Bitte um Kenntnisnahme und evtl. ergänzenden Stellungnahme innerhalb **zwei Wochen** übersandt.

Da beide Antragsgegner darauf hinweisen, dass sie jeweils als selbstständige Beteiligte auftreten, rege ich an, dass sie Antrag einer Änderung des Passivrubrums dahingehend beantragen, dass nicht das Land Niedersachsen, sondern die jeweils selbstständige Landesbehörde verpflichtet wird, in bestimmter Weise gegen die beigelegene niederländische Wasserbehörde einzuschreiten.

Mit freundlichen Grüßen

Braatz

Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht

Auf Anordnung

Lempp

Justizangestellte

Dieses Schreiben ist zur Vereinfachung nicht unterzeichnet.

Dienstgebäude  
Schloßplatz 10  
26122 Oldenburg

Telefon  
0441 220-6000  
Telefax  
0441 220-6001

Sprechzeiten  
Montag-Donnerstag  
9-12 und 14-15.30 Uhr  
Freitag und vor Feiertagen  
9-12 Uhr

Bankverbindung  
Nord/LB Hannover  
IBAN: DE59 2505 0000 0108 0249 79, SWIFT/BIC: NOLADE2H  
EGVP: govello-1271267819709-000214590  
Internet: www.verwaltungsgericht-oldenburg.niedersachsen.de



Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer  
Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven

Verwaltungsgericht Oldenburg  
Postfach 2467  
26104 Oldenburg

U. ar. Mdt. zur	Ktr.	Stell.	Anruf	Zehlg.	
<b>EINGEGANGEN</b>					
<b>26. JAN. 2017</b>					
Musch und Belank Rechtsanwälte und Notare					
Erfledigung					
Frist					
Kündigung					

**Nationalpark  
Wattenmeer**  
NIEDERSACHSEN



119

Verwaltungsgericht Oldenburg  
Emp. 20. Jan. 2017  
.....fach.....Anl.....Hefte

Bearbeitet von  
Herrn Grabow  
Normann.Grabow@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
**5 B 6832/16**

Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)  
01

Durchwahl (04421) 911 -  
272

Wilhelmshaven,  
20.01.2017

Unterlagen zur Gerichtsakte  
in der Verwaltungsrechtssache  
**Az. 5 B 6832/16**

Band I

Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“  
Tel.: (04421) 911-0 Fax: (04421) 911-280

poststelle@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de  
www.nationalpark-wattenmeer.de

Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven



**Niedersachsen**

Bankverbindung (NordLB):  
Konto-Nr. 0106036510 BLZ 250 500 00  
IBAN DE92 25050000 0106036510 BIC NOLADE2HXXX



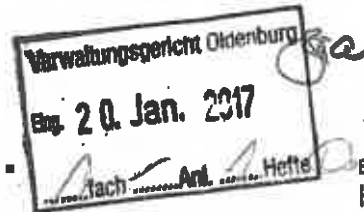
Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer  
Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven

Verwaltungsgericht Oldenburg  
Postfach 2467  
26104 Oldenburg

J an Mt. zur	Ktn	Stell	Anruf	<b>Nationalpark Wattenmeer</b>
Kündigung	<b>EINGEGANGEN</b>			NV am <b>NIEDERSACHSEN</b>
	<b>26. JAN. 2017</b>			WV am O Rücksp.
	<b>Musch und Ustank Rechtsanwälte und Notare</b>			
Kündigung zeit			anbr- kennen	zuA



170



Bearbeitet von  
Herrn Grabow  
Normann.Grabow@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
**5 B 6832/16**

Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)  
01

Durchwahl (04421) 911 -  
272

Wilhelmshaven,  
20.01.2017

Unterlagen zur Gerichtsakte  
in der Verwaltungsrechtssache  
**Az. 5 B 6832/16**

*Band II*

Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“  
Tel.: (04421) 911-0 Fax: (04421) 911-280

poststelle@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de  
www.nationalpark-wattenmeer.de

Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven.

Bankverbindung (NordLB):  
Konto-Nr. 0106036510 BLZ 250 500 00  
IBAN DE92 25050000 0106036510 BIC NOLADE2HXXX



**Niedersachsen**