

- Übersetzung aus der niederländischen Sprache -

Raad van State

Urteil 201409071/1/R6

Urteilsdatum: Mittwoch, den 5. August 2015

Gegen: die Ministerin für Infrastruktur und Umwelt

Verfahrensart: Erste Instanz - Senat

Rechtsgebiet: Kammer für Raumplanung - Trassen und
Fahrbahnerweiterungen

ECLI: ECLI:NL:RVS:2015:2510

Zu diesem Urteil ist eine [Pressemitteilung](#) veröffentlicht worden.
201409071/1/R6.

Urteilsdatum: 05.08.2015

SENAT FÜR
VERWALTUNGSRECHTSPRECHUNG

Urteil in dem Verfahren zwischen:

1. [Berufungskläger zu 1], wohnhaft in [Wohnort],
2. [Berufungskläger zu 2], wohnhaft in [Wohnort],
3. dem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit Stiftung Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. und der Stiftung Stichting Natuur en Milieu, mit Sitz in Nimwegen bzw. Utrecht, (im Folgenden MOB und die Stiftung),
4. der Stadt Borkum (Deutschland), Gemeinde Krummhörn (Deutschland) und der Gemeinde Jemgum (Deutschland) (im Folgenden: Stadt Borkum und andere),

und

der Ministerin für Infrastruktur und Umwelt,
Antragsgegnerin.

Verfahrensverlauf

Durch Beschluss vom 29.09.2014 erließ die Ministerin gemäß Artikel 9 Absatz 1 des niederländischen Trassengesetzes (*Tracéwet*) den Trassenbeschluss „Trassenbeschluss Verbesserung Fahrrinne Eemshaven-Nordsee 2014“ (*Tracébesluit Verruiming Vaarweg Eemshaven-Noordzee 2014*).

[Berufungskläger zu 1], [Berufungskläger zu 2], MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum und andere haben gegen diesen Beschluss Berufung eingelegt.

Die Ministerin hat eine Verteidigungsschrift eingereicht.

Die niederländische Stiftung Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening [Beratung der Verwaltungsrechtsprechung für Umwelt und Raumordnung] hat auf Verlangen ein Sachverständigengutachten abgegeben. Die MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum und andere haben ihre diesbezüglichen Stellungnahmen vorgetragen.

Die MOB und die Stiftung haben weitere Schriftstücke eingereicht.

Der Senat verhandelte die Sache in der Sitzung vom 19.05.2015, in welcher Sitzung einige Parteien erschienen oder sich vertreten ließen. Auch die Ministerin ließ sich vertreten.

Entscheidungsgründe

Das Projekt

1. Der Trassenbeschluss bezieht sich auf eine Erweiterung der Fahrrinne des Hauptwasserwegs Eemshaven-Nordsee sowie auf die dabei zu erhaltenden Profile, die Art der Verklappung von Baggerschlamm und die zu treffenden Maßnahmen.

Im Trassenbeschluss wurden ein Bau- und ein Erhaltungsprofil festgelegt, die durch Baggerarbeiten realisiert bzw. durchgesetzt werden. Für das Schütten des Baggermaterials wurden vier Klappstellen eingerichtet.

Zulässigkeit

2. Gemäß Artikel 8:1, gelesen in Verbindung mit Artikel 8:6 Absatz 1 und Artikel 2 der Anlage 2 zum niederländischen Allgemeinen Verwaltungsgesetz (*Algemene wet bestuursrecht*) (im Folgenden: AVG) kann ein Betroffener bei dem Senat für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staatsrats [Raad van State] gegen einen Trassenbeschluss Berufung einlegen.

Gemäß Artikel 1:2 wird unter einem Betroffenen verstanden: die Person, deren Interesse von einem Beschluss unmittelbar betroffen wird.

3. Der Gesetzgeber hat diesen Anspruch gestellt, um zu vermeiden, dass ein jeder, in welcher Eigenschaft auch immer, oder eine Person mit bloß einem entfernten oder mittelbaren Interesse als ein Betroffener betrachtet werden müsste und somit Berufung einlegen könnte. Um als Betroffener im Sinne des AVG gelten zu können,

hat eine natürliche Person ein ausreichend objektives und aktuelles, eigenes, persönliches Interesse zu haben, das ihn in ausreichendem Maße von anderen unterscheidet und das unmittelbar vom angefochtenen Beschluss verletzt wird. Ein bloß subjektives Gefühl von Betroffenheit von einem Beschluss, wie stark dieses Gefühl auch sei, genügt dazu nicht.

4. [Berufungskläger zu 1] lebt in einer Entfernung von 14 km desjenigen Gebietes, auf das sich der Trassenbeschluss bezieht. Im Hinblick auf die voraussichtlichen Folgen der Durchführung des Trassenbeschlusses sowie auf die Art und den Umfang der dadurch ermöglichten Raumentwicklungen ist diese Entfernung zu groß, um von einem Interesse auszugehen, das von dem angefochtenen Beschluss unmittelbar betroffen wird. Ferner ergaben sich keine Tatsachen oder Umstände, in deren Zusammenhang geurteilt werden muss, dass ein objektives und persönliches Interesse von [Berufungskläger zu 1] trotz dieser Entfernung unmittelbar von dem Beschluss verletzt wird. Der Umstand, dass mögliche höhere Sturmfluten und der Wasseranstieg ihm Sorgen bereiten, genügt nicht, um von einem besonderen individuellen Interesse sprechen zu können, das ihn von anderen Personen, die sich in diese Gegend begeben, unterscheidet. Dies gilt ebenfalls für den Umstand, dass er um negative Folgen für den Tourismus bangt, wodurch er nach seiner Ansicht seine Pläne in Bezug auf die Umwandlung seines Bauernhofs in Ferienwohnungen nicht realisieren könne. Auch genügt ein Gefühl von Betroffenheit von einem Beschluss, unter anderem weil [Berufungskläger zu 1] der Fraktionsführer einer politischen Partei ist, nicht dazu aus.

Die Schlussfolgerung lautet, dass [Berufungskläger zu 1] im Sinne von Artikel 1:2 Absatz 1 AVG kein Betroffener des Trassenbeschlusses ist und dass seine Berufung daher unzulässig ist.

Verfahrensrechtlich

5. Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer richtet sich gegen das in Artikel 1.6 Absatz 2 und Artikel 1.6a des niederländischen Krisen- und Sanierungsgesetzes (*Crisis- en herstelwet*) (im Folgenden: KSG) vorgeschriebene Verfahren für den Trassenbeschluss. Sie tragen vor, dass aus dem völkerrechtlichen Gewohnheitsrecht hervorgeht, dass das niederländische Recht ihre Rechtsschutzmöglichkeiten nicht beschränken darf.

5.1. Es ist unbestritten, dass das KSG auf den Trassenbeschluss Anwendung findet.

Gemäß Artikel 1.6 Absatz 2 KSG ist die Berufung, in Abweichung von Artikel 6:6 AVG, unzulässig, wenn Artikel 6:5 Absatz 1 Teil d dieses Gesetzes nicht erfüllt wurde.

In Artikel 6:5 Absatz 1 Teil d AVG ist, soweit hier sachdienlich, festgelegt, dass die Beschwerdeschrift die Berufungsgründe zu enthalten hat.

Gemäß Artikel 1.6a KSG können nach Ablauf der Frist für das Einlegen von Berufungen keine Berufungsgründe mehr dargelegt werden.

5.2. Artikel 1.6 Absatz 2 und Artikel 1.6a KSG machen es für die Stadt Borkum und andere nicht unmöglich, Berufung einzulegen. Bereits daher hat die Ausführung der Stadt Borkum und anderer, dass das völkerrechtliche Gewohnheitsrecht verletzt sei, keinen Erfolg. Ihre Rechtsschutzmöglichkeiten sind schließlich nicht verletzt worden.

6. Es ist unbestritten, dass der Beschluss gemäß Abschnitt 3.4 des AVG vorbereitet wurde. Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer, dass das Abgeben einer Stellungnahme online kompliziert war, ergibt darum keinen Anlass für Aufhebung des Beschlusses. Die Ausführung hat keinen Erfolg.

7. Der Umstand, dass nicht auf jedes Argument zur Begründung einer einzigen Stellungnahme eingegangen wurde, ist an sich kein Grund für das Urteil, dass der angefochtene Beschluss unzureichend begründet sei. In der Antwortnote sind die Stellungnahmen der Stadt Borkum und anderer besprochen worden. Es hat sich nicht ergeben, dass bestimmte Beschwerden oder Argumente in den Erwägungen nicht berücksichtigt wurden. Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer, dass dasjenige, was sie im Stellungnahmeverfahren dargelegt haben, nicht in der Beschlussfassung und der Begründung zurückzufinden sei, hat daher keinen Erfolg.

8. Eine mangelhafte Bekanntgabe, Bekanntmachung, Mitteilung oder Auslegung des Feststellungsbeschlusses können keine Aufhebung zur Folge haben, weil solche Unregelmäßigkeiten aus der Zeit nach dem angefochtenen Trassenbeschluss stammen. Unter Umständen können diese Mängel zu einer erfolgreichen Berufung auf entschuldbare Fristüberschreitung führen. Die Beschwerdeschrift der Stadt Borkum und anderer ist fristgerecht eingegangen. Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer, dass der Auslegungstermin einen Tag zu kurz war, ergibt daher, was immer man auch davon halten mag, keinen Grund, den angefochtenen Trassenbeschluss aufzuheben. Die Ausführung hat keinen Erfolg.

9. Der Senat versteht die Ausführung der MOB und der Stiftung anlässlich der in der Sitzung verhandelten Themen in der Weise, dass sie argumentieren, dass wegen der dem Trassenbeschluss hinzugefügten neuen Anlagen ein neuer Entwurf des Trassenbeschlusses hätte ausgelegt werden müssen. Die MOB und die Stiftung tragen vor, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden: UVP) gemäß diesen neuen Schriftstücken während der Auslage des Entwurfs des Trassenbeschlusses unvollständig war, unter anderem weil das Tieföffelbaggern erst in Artikel 2 Absatz 2 des erlassenen Trassenbeschlusses vorgeschrieben wurde.

9.1. Gemäß Abschnitt III des Trassenbeschlusses sind die Änderungen gegenüber dem Entwurf des Trassenbeschlusses aktualisierende Änderungen sowie Änderungen als Folge von Mitsprache. Wie der Senat früher geurteilt hat, zum Beispiel in seinem Urteil vom 27.07.2011 in der Sache mit der Nr. [201007643/1/M2](#), verpflichtet weder Abschnitt 3.4 AVG noch irgendeine andere Rechtsvorschrift bzw.

irgendein anderer Rechtsgrundsatz die Ministerin, erneut einen Entwurf des Trassenbeschlusses auszulegen, wenn vom Beschlussentwurf abgewichen wird. Ferner verhindert weder das Trassengesetz noch das AVG oder irgendeine andere Rechtsvorschrift bzw. irgendein anderer Rechtsgrundsatz, dass die Ministerin dem Trassenbeschluss eine zusätzliche Begründung zugrundelegt. Ferner hat sich nicht ergeben, dass die im Trassengesetz, Umweltschutzgesetz (*Wet milieubeheer*) und AVG vorgeschriebenen Verfahren falsch bzw. unvollständig durchlaufen wurden.

Die Ausführung hat keinen Erfolg.

Nutzen und Notwendigkeit

10. Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass die Notwendigkeit für den Plan fehle, weil es für die Erweiterung der Fahrrinne keine zwingenden Gründe gäbe. In diesem Zusammenhang tragen sie vor, dass die Unternehmen im Eemshaven keine Schiffe vom Typ Panamax Bulk und Qmax, für die die Fahrrinne erweitert wird, benutzen. Ferner können nach Ansicht der Stadt Borkum und anderer für die Zufuhr von Kohlen nach RWE kleinere Frachter benutzt werden. Die Stadt Borkum und andere legen ferner dar, dass in diesem Zusammenhang die tideabhängigen Wartezeiten, die daraus hervorgehenden Schäden und der tatsächliche Tiefgang der Schiffe, die den Eemshaven benutzen, zu Unrecht nicht untersucht worden sind.

Die MOB und die Stiftung argumentieren, dass der Nutzen und die Notwendigkeit nicht hinreichend begründet wurden. Die MOB und die Stiftung tragen dazu vor, dass es unsicher sei, ob die Erweiterung von VOPAK erfolgen wird, so dass weniger Panamax-Schiffe als erwartet den Eemshaven benutzen werden. Ferner legen sie dar, dass Ladung mit kleineren Schiffen oder geleichterten Panamax-Schiffen zugeführt werden könne. Außerdem weisen sie darauf hin, dass es nicht sicher sei, ob dem Kohlekraftwerk der RWE im Eemshaven eine Genehmigung aufgrund des Naturschutzgesetzes 1998 (*Natuurbeschermingswet 1998*) erteilt werden könne, so dass auch insofern nicht sicher sei, ob eine Erweiterung erforderlich sei. Laut der MOB und der Stiftung reiche ein einseitiger Passierstreifen anstatt eines doppelten Streifens an beiden Seiten der im Trassenbeschluss vorgesehenen Mittelrinne aus.

11. Der Erlass eines Trassenbeschlusses erfordert eine Interessenabwägung, bei der neben Rauminteressen auch politische und behördliche Anschauungen eine wichtige Rolle spielen. Bei dieser Abwägung hat die Ministerin politische Freiheit. Es ist nicht die Aufgabe des Gerichts, den Wert oder das gesellschaftliche Gewicht, der/das den betroffenen Interessen beizumessen ist, nach eigener Ansicht festzustellen. Das Gericht kann lediglich zur Schlussfolgerung gelangen, dass die von der Ministerin zu treffende Interessenabwägung gegen Artikel 3:4, Absatz 2 AVG verstößt, wenn die diesbezüglichen Interessen derart ungleichmäßig abgewogen wurden, dass die Ministerin nicht vernünftigerweise zu ihrem Beschluss hat kommen können.

12. In der Erläuterung des Trassenbeschlusses steht, dass die Fahrrinne Eemshaven-Nordsee Teil des Hauptgewässernetzes der Niederlande sowie der

Bundeswasserstraßen von Deutschland ist. In der aktuellen Situation ist die Fahrrinne für Schiffe mit einem Tiefgang von 10,67 m ausgelegt, und zwar nur bei Flut. Die Politik des niederländischen Staates und der Provinz Groningen ist auf eine gute Erreichbarkeit des Eemshavens von See aus sowie auf die Entwicklung des Eemshavens mit energiebezogenen Unternehmenstätigkeiten ausgerichtet, darunter die Windindustrie. Für diese Unternehmen ist es erforderlich, den Eemshaven für Panama-Schiffe mit einem Tiefgang von 14 m auszulegen, so steht es in der Erläuterung. Unter Bezugnahme auf die gesellschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse bezüglich der Erweiterung der Fahrrinne Eemshaven-Nordsee von Buck Consultants International vom 12.09.2014 (im Folgenden: KNA), ein Schreiben von Groningen Seaports vom 08.06.2011 und die UVP hat die Ministerin erläutert, dass, obwohl es noch nicht sicher ist, ob alle Projekte durchgeführt werden, die Niederlassung von Unternehmen, die im Energiebereich tätig sind, eine Entwicklung ist, die ausdrücklich durch den Staat und die Provinz gefördert wird. In diesem Rahmen hat die Ministerin in der Sitzung vorgetragen, dass die Vertiefung der Fahrrinne somit nicht nur für die Schiffe, die VOPAK und das Kraftwerk der RWE als Zielort haben, gemeint ist. Aus der KNA geht ferner hervor, dass die Investitionen in die Erweiterung der Fahrrinne auch bei enttäuschenden Entwicklungen gesellschaftlich rentabel sind. Außerdem ist die Tatsache zu berücksichtigen, dass Autoschiffe zu und aus dem Hafen von Emden, die eine höhere Geschwindigkeit haben, die Schiffe, die den Eemshaven als Zielort haben, passieren müssen. Die Ministerin hat erläutert, dass dazu aus Sicherheitsgründen an beiden Seiten der Fahrrinne jeweils ein Passierstreifen mit einer Breite von 225 m vorgesehen ist.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sieht der Senat in den Darlegungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer in Bezug auf Nutzen und Notwendigkeit keinen Grund, zu urteilen, dass die Ministerin sich vernünftigerweise nicht für die Erweiterung der Fahrrinne der Hauptfahrrinne Eemshaven-Nordsee mit einem Passierstreifen an beiden Seiten der Fahrrinne habe entscheiden können.

Diese Ausführungen haben keinen Erfolg.

Verkehrsbewegungen

13. Die MOB und die Stiftung argumentieren, dass die Anzahl von 117 Schiffen, von der in der UVP und in den Untersuchungen nach Unter- und Überwasserlärm, Luftqualität, Stickstoffeinträgen und Sicherheit ausgegangen ist, unterschätzt wurde. Sie tragen vor, dass infolge neuer Unternehmen, die sich niederlassen möchten, mehr Verkehrsbewegungen entstehen könnten. Dazu weisen sie darauf hin, dass auch Panamax-Schiffe den Hafen von Delfzijl durch die Erweiterung der Fahrrinne erreichen können. Außerdem ist die Anzahl der Verkehrsbewegungen nicht maximiert worden.

14. In der UVP steht, dass Royal Haskoning aufgrund historischer Trends und Wachstumserwartungen der Groninger Seaports eine Einschätzung des autonomen Wachstums der Schifffahrt gemacht hat. Dazu wurden ein Szenario für ein

schwaches und ein Szenario für ein starkes Wachstum benutzt. Bei der Einschätzung wurde von einem hohen Wachstum ausgegangen. Ferner wurde dabei nicht berücksichtigt, dass eine Abnahme der kleineren Frachtschiffe zu erwarten ist, da mit den größeren Panamax-Schiffen gefahren wird. Somit wurde von einem Worst-Case-Szenario ausgegangen. In der UVP wurde auch erläutert, welche für die Untersuchungen in Bezug auf Unterwasserlärm, Luftqualität, Stickstoffeinträge und Lärm erforderlichen Schiffsdaten benutzt wurden. Ferner hat die Ministerin in der Sitzung dargelegt, dass Delfzijl für Panamax-Schiffe nicht erreichbar sei, so dass davon keine zusätzliche verkehrsanziehende Wirkung ausgehen werde.

In Anbetracht der obigen Darlegungen ergibt die Ausführung der MOB und der Stiftung keinen Grund für die Schlussfolgerung, die berechnete und in den Untersuchungen angewendete Anzahl Verkehrsbewegungen sei unterschätzt worden. Für das Urteil, dass die Ministerin den Erlass des Trassenbeschlusses nicht auf den verrichteten Untersuchungen des Unter- und Überwasserlärms, der Luftqualität, Stickstoffeinträge und Sicherheit basiert habe, gibt es keinen Anlass.

Die Ausführung hat keinen Erfolg.

Natura 2000

Allgemeines

15. Die Trasse der zu erweiternden Fahrrinne liegt teilweise im Natura-2000-Gebiet Wattenmeer, von dem das Ems-Dollart-Ästuar ein Bestandteil ist, und in der Nähe der Natura-2000-Gebiete Nordseeküstenzone und Dünen Schiermonnikoog. Ferner liegt die Trasse teilweise im deutschen Natura-2000-Gebiet Niedersächsisches Wattenmeer und Angrenzendes Küstenmeer und in der Nähe der deutschen Natura-2000-Gebiete Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, Hund und Paapsand sowie Unterems und Außenems. Das Gebiet Niedersächsisches Wattenmeer und Angrenzendes Küstenmeer ist ein Vogelschutzgebiet und überschneidet teilweise die anderen deutschen Natura-2000-Gebiete, die Flora-Fauna-Habitat-Gebiete sind.

16. Gemäß Artikel 13 Absatz 7 des Trassengesetzes, gelesen in Verbindung mit Artikel 19j Absatz 1-3 und Artikel 19g Absatz 1 des Naturschutzgesetzes 1998, gedrängt dargestellt und soweit sachdienlich, beurteilt die Ministerin im Rahmen eines Trassenbeschlusses, der einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen oder Projekten für ein Natura-2000-Gebiet signifikante Folgen haben könnte, vor dem Erlass des Trassenbeschlusses in angemessener Weise die Folgen für das Gebiet, wobei das Erhaltungsziel berücksichtigt wird, und wird der Trassenbeschluss nur dann von ihr erlassen, wenn sie sich aufgrund der Verträglichkeitsprüfung davon überzeugt hat, dass die natürlichen Merkmale des Gebietes nicht negativ beeinflusst werden.

17. In Bezug auf die Folgen für die deutschen Natura-2000-Gebiete hat die Ministerin zu beurteilen, ob der Trassenbeschluss Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG

des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Habitatrichtlinie) entspricht.

Gemäß dieser Bestimmung erfordern alle Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, für ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen oder Projekten signifikante Folgen haben könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet und vorbehaltlich des Absatzes 4 stimmen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden diesem Plan bzw. Projekt nur zu, wenn sie festgestellt haben, dass die natürlichen Merkmale des betreffenden Gebietes nicht beeinträchtigt werden und nachdem sie gegebenenfalls die Öffentlichkeit angehört haben.

18. Die Handlungen, auf die sich der Trassenbeschluss bezieht, können die Qualität der natürlichen Lebensräume und Lebensraumtypen in den Natura-2000-Gebieten verschlechtern oder die Arten, für die ein Gebiet ausgewiesen wurde, signifikant beeinträchtigen. In dieser Hinsicht ist eine entsprechende Bewertung gemäß Artikel 19j Absatz 2 des Naturschutzgesetzes 1998, in der die Auswirkungen der Erweiterung der Fahrrinne auf die Erhaltungsziele beschrieben wurden, erfolgt. In der UVP wurden die Auswirkungen der gewählten Vorzugsalternative auf die Umwelt untersucht. Ferner wurden die Auswirkungen der Erweiterung der Fahrrinne in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung erörtert. Im Zusammenhang mit der UVP und der entsprechenden Bewertung wurden mehrere Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse in einigen Berichten und Memos festgelegt wurden.

Modellierung der Verklappung des Baggergutes

19. Die MOB und die Stiftung argumentieren, dass für die Ermittlung der Auswirkungen der für die Erweiterung der Fahrrinne vorgenommenen Verklappung zu Unrecht nur das Modell Delft 3D angewendet wurde. Ihrer Ansicht nach hätten mehrere Modellergebnisse miteinander verglichen werden müssen, wobei neben numerischen Modellen auch statistische und analytische Modellen hätten benutzt werden müssen, wobei die verfügbaren, aus Gebietsbeobachtungen hervorgehenden Kenntnisse hätten berücksichtigt werden müssen.

20. Die Auswirkungen der Verklappung des Baggergutes wurden untersucht und die Ergebnisse wurden im Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart-Ästuar“ vom 03.12.2013, im Memo „Notiz Verklappung des Baggergutes Eemshaven“ vom 05.11.2013 und im Memo „Sensitivitätsanalyse Auswirkungen Verklappung des Baggergutes“ vom 08.11.2013 festgelegt. Ferner wurden die Auswirkungen der Verklappung des Baggergutes in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung vom 29.08.2014 erörtert. Im Memo „Auswirkungen des Tieflöffelbaggerns auf die Trübung und primäre Produktion“ vom 05.09.2014 wurden außerdem die

Auswirkungen des Tieflöffelbaggerns untersucht. Ferner wurde eine Überwachungsuntersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse im Bericht „Statistische Analyse Schwebstoffgehalt durch Verklappung Baggergut Eemshaven“ vom 16.10.2013 schriftlich festgehalten worden sind.

21. Im Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart-Ästuar“ wurde ein numerisches Modell von Delft3D verwendet, mit dem Strömungsprozesse und Sedimentationsprozesse simuliert werden können. Die Ministerin hat erläutert, dass die verwendeten Modelle Prozesskenntnisse über Strömung, Wellen und Sedimenttransport enthalten, die in einer mathematischen Formulierung enthalten sind. Dabei wurden Prozesse benutzt, von denen wissenschaftlich bekannt war, dass sie den hydromorphologischen Zustand der Ems beeinflussen könnten. Die Modelle wurden ferner mit verfügbaren Messungen validiert.

Nach Ansicht der Ministerin enthalten die von der MOB und der Stiftung gemeinten analytischen Modelle Vereinfachungen gegenüber den angewandten Modellen. Die Verwendung von Statistik ergibt nach Ansicht der Ministerin auch noch einfachere Vorhersagemodelle.

22. Im Sachverständigengutachten steht, dass es üblich ist, bei komplexen Sedimentationsprozessen numerische Modelle anzuwenden, eventuell noch ergänzt um ein analytisches Modell. Der Anwendungsbereich numerischer Modelle ist nach dem Sachverständigengutachten größer als der Anwendungsbereich analytischer Modelle. Gemäß dem Sachverständigengutachten ist es auch üblich, die Situation für Ästuarrien mit Hilfe von Delft3D-Software zu simulieren und mit Messdaten zu vergleichen, wie es in diesem Fall gemacht wurde. Mittels Überwachung wird das Modell anschließend angepasst. Auch die zukünftige Situation lässt sich damit vorhersagen. Außerdem steht im Sachverständigengutachten, dass neben einem numerischen Modell auch statistisch-analytische Modelle benutzt werden können, wie auch im oben genannten Bericht Statistische Analyse Schwebstoffgehalt durch Verklappung Baggergut Eemshaven erwähnt wird.

Der Senat sieht keinen Anlass, das Sachverständigengutachten insoweit für abwegig zu halten.

23. In der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung steht, dass Experten zu Rate gezogen wurden, die die für den Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart-Ästuar“ durchgeführte hydromorphologische Untersuchung, einschließlich Annahmen, Modellierung und Schlussfolgerungen, überprüft haben. Als Folge dieser Überprüfung wurden mit zwei verschiedenen Modellen Sensitivitätsanalysen durchgeführt, deren Ergebnisse im Memo „Sensitivitätsanalyse Auswirkungen Verklappung des Baggergutes von Arcadis“ vom 08.11.2013 und im Memo „Notiz Verklappung des Baggergutes Eemshaven“ vom 05.11.2013 festgelegt wurden. Nach Ansicht des Prüfungsausschusses wurde die Schlammverklappung mit diesen näheren Sensitivitätsanalysen ausreichend deutlich ermittelt, um in Bezug auf die Trübung Schlüsse ziehen zu können.

24. In Anbetracht des Sachverständigengutachtens und der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung sieht der Senat in der Argumentation der MOB und der Stiftung keinen Grund für die Schlussfolgerung, dass die Ministerin den Erlass des Trassenbeschlusses nicht auf den Untersuchungen, sofern dabei die angefochtenen Modelle verwendet wurden, hat basieren dürfen. Dabei zieht der Senat in Betracht, dass Modelle notwendigerweise eine Abstraktion der Wirklichkeit wiedergeben. Ferner wurden die Schlussfolgerungen in den Berichten näher überprüft, woran ein Prüfungsausschuss beteiligt war. Der Umstand, dass mehrere Modelle angewandt werden können, mit denen unterschiedliche Ergebnisse erhalten werden können, bedeutet daher nicht, dass man nicht von den Schlussfolgerungen in den betreffenden Berichten und Memos ausgehen könne.

Die Ausführung der MOB und der Stiftung hat keinen Erfolg.

Primärproduktion und Hydromorphologie

25. Die MOB und die Stiftung argumentieren, dass die Trübung infolge des Baus und der Instandhaltung der Fahrrinne, insbesondere bei der Verklappung von Geschiebelehm, Klei und Torf an Klappstelle P1, zunimmt, was Folgen für die Primärproduktion hat. Ihrer Ansicht nach wurde nicht begründet, warum eine geringe Abnahme der Primärproduktion keine Beeinträchtigung der natürlichen Merkmale der Natura-2000-Gebiete zur Folge habe. Sie tragen dazu vor, dass der ökologische Zustand des Teils des Ästuars, in dem die Fahrrinne erweitert wird, schlecht ist, während dieser Teil des Ästuars für die Primärproduktion des gesamten Ästuars außerordentlich wichtig ist. Ihrer Ansicht nach wurde die Abnahme der Primärproduktion unterschätzt. Sie weisen darauf hin, dass die langfristigen Auswirkungen nicht berücksichtigt wurden, dass das Maß der Schlammobilisierung durch Erosion und größere Strömungsgeschwindigkeiten unterschätzt wurde und dass die Auswirkungen der bestehenden Baggerarbeiten und die möglichen Folgen für die Rinnen nicht berücksichtigt wurden. Sie befürchten ferner, dass das im Sand und Klei gespeicherte Quecksilber durch die Baggerarbeiten verklappt wird.

Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass die Auswirkungen der Benutzung der Klappstellen P1, P0 und P3 zusammen mit der Benutzung der bestehenden Klappstellen unzureichend untersucht worden seien. Auch seien die Folgen der Verklappung durch Strömung ihrer Ansicht nach unzureichend untersucht worden. Sie befürchten, dass die Küste verschlammten wird und dass sich infolge des Tieflöffelbaggerns große Brocken und Klumpen lösen werden. Mit dem Tieflöffelbagger können ihrer Meinung nach keine signifikanten Folgen vermieden werden. Außerdem legen sie dar, dass durch die zunehmende Trübung die Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik; PB L 327, im Folgenden: WRR) verletzt wird.

26. Für das Schütten des Baggermaterials wurden im Trassenbeschluss vier Klappstellen eingerichtet, die als P0, P1, P3 und P4 bezeichnet werden.

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 des Trassenbeschlusses setzt sich das in der Ausführungsphase anfallende Baggergut aus den Bodenarten Sand und Geschiebelehm, Klei und Torf zusammen. In der Unterhaltungsphase setzt das Baggergut sich vorwiegend aus Sand zusammen.

Gemäß Absatz 2 erfolgt das Ausbaggern von Geschiebelehm, Klei und Torf in der Ausführungsphase ausschließlich mit dem Tieflöffelbagger oder ggf. mit einem anderen Verfahren, bei dem die Konsistenz des ausgebagerten Kleis, Geschiebelehms und Torfs erhalten bleibt.

Gemäß Absatz 4 wird das Baggergut an den Klappstellen P0, P1, P3 und P4 in der Nordseeküstenzone und P1 im Ems-Dollart-Gebiet verklappt.

Gemäß Absatz 5 werden an Klappstelle P1 in der Ausführungsphase Geschiebelehm, Klei, Torf und Sand verklappt.

Gemäß Absatz 6 wird an den Klappstellen P0, P3 und P4 in der Ausführungsphase voraussichtlich Sand und kein Geschiebelehm, Klei und Torf verklappt.

Gemäß Absatz 7 wird die Klappstelle P3 sowohl in der Ausführungs- als auch in der Unterhaltungsphase nur benutzt, falls an den beiden anderen Klappstellen vor der Nordseeküste (P0 und P4) aus irgendeinem Grund kein Baggergut verklappt werden kann.

Gemäß Artikel 4 Absatz 1 wird an Klappstelle P1 sowohl in der Ausführungs- als auch der Unterhaltungsphase in der Zeit vom 1. Juni bis zum 31. August kein Baggergut verklappt.

27. In der entsprechenden Bewertung steht, dass durch die Verklappung des Baggerguts der Schlammanteil des Sediments das Wasser trübt. Trübung durch Verklappung kann für die Primärproduktion, den ersten Schritt der Nahrungskette, wobei anorganisches Material mit Hilfe von Fotosynthese in organisches Material umgewandelt wird, Folgen haben. Dadurch kann Trübung für Lebensraumtypen und -arten und damit für Erhaltungsziele der betreffenden Natura-2000-Gebiete Folgen haben. Laut der entsprechenden Bewertung hängt das Trübungsausmaß von der Baggermethode, der Menge Verklappungsmaterial, der Aufwirbelungsfähigkeit der Strömung, der Verklappungsfrequenz und der Verklappungsdauer ab.

28. Im Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart-Ästuar“ sind die Ergebnisse der Untersuchung, unter anderem der Zunahme des Tagesdurchschnitts der Schlammkonzentration, der Trübung als Folge der Verklappung von Sand, das sich aus schlammarmem Baggergut zusammensetzt, festgelegt. Gemäß diesem Bericht führt das sofort nach der Verklappung zu einer kleinen Verklappungsfahne und einer maximalen Erhöhung der Schlammkonzentrationen im oberen Teil der Wassersäule von 2-5 mg/l, d.h. einige Prozente der Hintergrundkonzentration. Einen Tag nach der Verklappung sind die zusätzlichen Konzentrationen in der Fahne auf weniger als 2 mg/l verringert. Aus dem vorgenannten Bericht geht hervor, dass dies die Primärproduktion nicht beeinflussen wird. Die Ausführungen der MOB und

der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer sind kein Grund für die Schlussfolgerung, dass diese Schlussfolgerung falsch sei. Dabei zieht der Senat in Betracht, dass die Ministerin erläutert hat, dass Sand mit einem Schlammgehalt von 2 % bereits in der Wassersäule anwesend war und ist, während es im Ästuar im morphodynamischen Gebiet der Fahrrinne in Bewegung ist, so dass kein Schlamm hinzukommt. Das Urteil des Senats vom 16.04.2014, in der Sache mit der Nummer [201304647/1/R4](#), auf das die MOB und die Stiftung zur Begründung ihrer Ausführung, dass jede Zunahme der Schlammkonzentration zu einer Verschlechterung der ökologischen Situation führen wird, in diesem Zusammenhang verweisen, führt den Senat nicht zu einem anderen Urteil, alleine schon weil in dieser Sache nicht die Folgen der Zunahme von schlammarmem Sand für die Primärproduktion als Folge der Baggararbeiten, sondern die Folgen einer Zunahme von Stickstoffeinträgen durch die Umsiedlung eines Agrarunternehmens behandelt wurden.

29. In Bezug auf die Verklappung von schlammreichem Baggergut, das sich aus Klei, Geschiebelehm und Torf zusammensetzt, die gemäß Artikel 2 Absatz 5 und 6 des Trassenbeschlusses nur an Klappstelle P1 erfolgen wird, steht in der entsprechenden Bewertung, dass die Auswirkung der Trübung nicht bis zum Natura-2000-Gebiet Nordseeküstenzone und dem deutschen Natura 2000-Gebiet Unterems und Außenems reiche, so dass insoweit keine signifikanten Folgen zu erwarten seien. Im Natura-2000-Gebiet Wattenmeer und den deutschen Natura-2000-Gebieten Niedersächsisches Wattenmeer sowie Hund und Paapsand nehme die Trübung nach Beendigung der Verklappung gemäß der entsprechenden Bewertung gegenüber der Hintergrundkonzentration noch während höchstens drei Wochen zu. Wenn an Klappstelle P1 außerhalb des Primärproduktionsverfahrens gecutterter oder gehopperter Klei, Geschiebelehm und Torf verklappt wird, sind etwaige Auswirkungen was die Trübung betrifft laut der entsprechenden Bewertung beschränkt und können Folgen für die Erhaltungsziele ausgeschlossen werden. In der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung steht ferner, dass es unwahrscheinlich sei, dass die Auswirkungen größer sein werden als die, von denen in der entsprechenden Bewertung ausgegangen wurde. Dabei wurde berücksichtigt, dass Sensitivitätsanalysen durchgeführt wurden und dass von einem Worst-Case-Szenario ausgegangen wurde. Nach diesem Szenario wird das Material während der Erweiterung in einer solchen Weise gebaggert und verklappt, dass das anwesende feine Sediment in der Wassersäule in Suspension gebracht wird. Ferner wurde die Fahrrinne extra geräumig eingeteilt, handelt es sich um ein größeres Baggervolumen und wird kleiartiger Sand als Klei bezeichnet, so dass von mehr feinem Schlamm als tatsächlich anwesend ist, ausgegangen wurde.

29.1. In der entsprechenden Bewertung wurde noch von der Cutter- und Hopper-Methode und von einem Verbot, in der Zeit vom 16. Februar bis zum 31. Oktober gecutterter und gehopperter Klei und Geschiebelehm an der Klappstelle P1 zu verklappen, ausgegangen. In Artikel 2 Absatz 2 des Trassenbeschlusses wurde festgelegt, dass das Ausbaggern von Geschiebelehm, Klei und Torf in der Ausführungsphase ausschließlich mit dem Tieflöffelbagger oder ggf. mit einem anderen Verfahren, bei dem die Konsistenz des ausgebaggerten Kleis, Geschiebelehms und Torfs erhalten bleibt, erfolgt. Nach dem Memo „Auswirkungen

des Tieflöffelbaggerns auf die Trübung und Primärproduktion“ vom 05.09.2014 ist die Menge des ausgebaggert Kleis, Geschiebelehms und Torfs, die beim Tieflöffelbaggern in der Suspension kommt viel kleiner, als die Menge beim Hoppren oder Cuttern. In diesem Memo steht, dass die Auswirkung der Beeinträchtigung der Primärproduktion dadurch im Verhältnis zu natürlichen Faktoren, wie Temperatur, sehr klein ist, so dass signifikante Auswirkungen ausgeschlossen sind.

Im Sachverständigengutachten wurde anschließend die Abnahme der Primärproduktion anhand der Oberfläche der Fahne und der Oberflächen der Gebiete mit einer Schlammkonzentration zwischen 1,0-2,0 mg/l en 0,0-1,0 mg/l in Kilogramm berechnet. Nach dieser Berechnung ist die durchschnittliche Verringerung der Primärproduktion in einem Worst-Case-Szenario gegenüber der Gesamtfläche des Außen- und Zentralgebietes 0,83 %. Nach dem Sachverständigengutachten ist in Anbetracht dieses kleinen Prozentsatzes nicht zu erwarten, dass bei Anwendung des Tieflöffelbaggerns signifikante negative Auswirkungen auf die Primärproduktion eintreten werden.

29.2. Der Senat sieht in der Ausführung der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer keinen Anlass, das Sachverständigengutachten insoweit für abwegig zu halten. Der Umstand, dass im Sachverständigengutachten eine höhere Verringerung der Primärproduktion als im Memo „Auswirkungen des Tieflöffelbaggerns auf die Trübung und Primärproduktion“ berechnet wurde, bedeutet daher nicht, dass insoweit nicht von den Ergebnissen in der entsprechenden Bewertung und in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung ausgegangen werden kann. Ferner wurden, entgegen den Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer, die kumulativen Auswirkungen der bestehenden Instandhaltung und der Instandhaltung der erweiterten Fahrrinne berücksichtigt. Die hydromorphologischen Berechnungen wurden für die Ausführungsphase durchgeführt, weil in dieser Phase das meiste und auch feinste Sediment ausgebaggert und verklappt wird. In der Unterhaltungsphase wird nur schlammreicher Sand verklappt, was nach dem Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart-Ästuar“ für die Primärproduktion keine Folgen haben wird, wie in Ziff. 28 erwogen wurde. Nach Ansicht der Ministerin werden langfristige Folgen daher auch nicht auftreten, was dem Senat nicht als unglaubwürdig erscheint. Die Ausführung der MOB und der Stiftung, dass die langfristigen Folgen nicht berücksichtigt wurden, hat daher keinen Erfolg.

Ferner hat die Ministerin erläutert, dass die Auswirkung der bestehenden Baggerarbeiten nicht explizit in der Beurteilung berücksichtigt, aber in der Hintergrundkonzentration durchaus verarbeitet wurde. Die Hintergrundkonzentration wurde simuliert und damit sind die Auswirkungen der Erweiterung der Fahrrinne verglichen worden. Auch wurden in der entsprechenden Bewertung die kumulativen Auswirkungen anderer Projekte ausdrücklich berücksichtigt. Auch insoweit haben die Ausführungen keinen Erfolg.

30. In der entsprechenden Bewertung steht, dass die Änderungen der Strömungsgeschwindigkeit als Folge der Erweiterung der Fahrrinne höchstens 5 % sind. Nach der entsprechenden Bewertung ist auszuschließen, dass dies für die

Erhaltungsziele Folgen haben wird, weil die Änderung in einer dynamischen Umwelt mit rasch wechselnden Strömungsgeschwindigkeiten und -richtungen als Folge von Ebbe und Flut erfolgt. Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer sind kein Grund für die Schlussfolgerung, dass diese Ergebnisse falsch seien. Die Ausführungen haben insoweit keinen Erfolg.

31. In der UVP steht ferner, dass an den Klappstellen P0, P3 und P4, an denen Sand verklappt wird, sich die Sedimentmerkmale nicht ändern werden, weil diese Klappstellen selbst bereits sandig sind. An Klappstelle P1 wird schlammreicher Klei, Geschiebelehm und Torf verklappt werden. Nach der UVP wird der Schlamm, abhängig von der Bagger- und Verklappungsmethode, von diesen Stellen mehr oder weniger von der Strömung mitgenommen und in Gebieten aufschlammten, wo Wellen und Strömung weniger Einfluss darauf haben. Im Allgemeinen sind es Gebiete, die bereits schlammreich sind, so dass sich die Sedimentmerkmale auch hier nicht signifikant ändern werden, also die UVP. In der entsprechenden Bewertung steht, dass davon keine negativen Folgen zu erwarten sind. Die MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum und andere haben dies nicht substantiiert bestritten. Für die Schlussfolgerung, dass die Erkenntnisse in der entsprechenden Bewertung insoweit falsch sind, gibt es also keinen Anlass. Insoweit haben die Ausführungen keinen Erfolg.

In der UVP und der entsprechenden Bewertung wurde dabei noch von der Methode des Hopperns und Cutterns ausgegangen. Aus dem Memo „Auswirkungen des Tieflöffelbaggerns auf die Trübung und Primärproduktion“ geht hervor, wie oben erwogen wurde, dass beim Baggern von Klei, Geschiebelehm und Torf mit dem in Artikel 2 Absatz 2 des Trassenbeschlusses vorgeschriebenen Tieflöffelbagger weniger Baggergut in Suspension gerät als beim Cuttern und Hoppern der Fall ist. Dadurch ist nach dem Sachverständigengutachten ferner nicht zu befürchten, dass die Küste verschlammten wird. Es gibt keinen Anlass, das Sachverständigengutachten insoweit für abwegig zu halten. Die Stadt Borkum und andere haben ferner nicht glaubhaft gemacht, dass infolge des Tieflöffelbaggerns große Brocken und Klumpen über eine große Fläche verklappt werden, so dass signifikante Folgen nicht auszuschließen sind. Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer hat insoweit auch keinen Erfolg.

Aus dem Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart-Ästuar“ geht ferner hervor, dass die Erweiterung für die Stabilität des Rinnensystems keine Folgen hat. Die MOB und die Stiftung haben dies nicht substantiiert bestritten. Ferner haben die MOB und die Stiftung nicht glaubhaft gemacht, dass die Erosionswirkung signifikante Auswirkungen haben wird. Die Ausführung der MOB und der Stiftung hat insoweit auch keinen Erfolg.

32. Der Senat versteht die Ausführung der Stadt Borkum und anderer über die WRR anlässlich der in der Sitzung verhandelten Themen in der Weise, dass der Trassenbeschluss gegen Artikel 4 Absatz 1 Teil a Buchstabe i WRR verstößt.

Gemäß dieser Bestimmung führen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen aus, um Verschlechterung aller Oberflächenkörper zu vermeiden.

32.1. In der UVP wurden die Folgen des Trassenbeschlusses für die Wasserqualität und die Wasserbodenqualität der Wasserkörper Ems-Dollart und Ems-Dollartküste im Rahmen der WRR erörtert. Nach der UVP sind die Auswirkungen darauf neutral. Die Stadt Borkum und andere haben dies nicht substantiiert bestritten. Aus den obigen Darlegungen geht ferner hervor, dass es keinen Anlass gibt, die Erkenntnisse in der entsprechenden Bewertung und der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung, dass die Trübung durch Verklappung von Baggergut keine signifikanten Folgen haben wird, als abwegig einzustufen. Insofern die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass nicht auf die Folgen für die Qualität des Oberflächenwassers im deutschen Gebiet eingegangen wurde, erwägt der Senat, dass die Darlegung keinen Anlass gibt, zu folgern, dass sich die Ministerin nicht auf den Standpunkt hätte stellen dürfen, dass weil sich für das niederländische Gebiet keine Folgen ergeben werden, sich diese Auswirkungen auch nicht für das deutsche Gebiet ergeben. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sieht der Senat keinen Anlass, Vorlagefragen zu stellen, wie von der Stadt Borkum und anderer beantragt wurde, da sich nicht ergeben hat, dass sich die Wasserkörper Ems-Dollart und Ems-Dollartküste oder irgend ein anderer Wasserkörper verschlechtern. Aus dem Urteil vom 01.07.2015 des Gerichtshofs der Europäischen Union in der Sache mit der Nummer C-461/13, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, ECLI:EU:C:2015:433 (www.curia.europa.eu), ergibt sich, dass nur bei einer solchen Verschlechterung Artikel 4 Absatz 1 Teil a Buchstabe i WRR verletzt wird.

In Bezug auf die Befürchtung der Stadt Borkum und anderer über negative Folgen für die Qualität des Schwimmbassens durch Remobilisation erwägt der Senat, dass ihre Ausführung keinen Anlass für die Schlussfolgerung ergibt, dass sich die Ministerin unter Bezugnahme auf den Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart Ästuar“ nicht auf den Standpunkt hätte stellen dürfen, dass die Verklappung von Baggergut und Remobilisation die Qualität des Schwimmbassens nicht beeinflusse.

Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer hat insoweit keinen Erfolg.

32.2. In der UVP wurde ferner die Qualität des auszubaggernden und zu verklappenden Materials beschrieben. Aus einer orientierenden Wasserbodenuntersuchung hat sich ergeben, dass sowohl die auszubaggernde Sedimentschicht als auch der zurückbleibende Wasserboden frei verklappbar sind. Es wurden keine erhöhten Konzentrationen von Metallen, PAKs, PCBs, TBT oder TPT vorgefunden. Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer sind kein Grund für die Schlussfolgerung, dass die Ministerin nicht davon hätte ausgehen dürfen. Die Darlegung der Stadt Borkum und anderer, dass im Ästuar Werte gemessen werden, die höher als die Umweltqualitätsnormen des OSPAR seien, schmälert diesen Umstand nicht. Ferner ist bei der Verklappung von Baggergut der Beschluss über die Bodenqualität zu erfüllen.

Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer haben insoweit keinen Erfolg.

33. In Anbetracht der obigen Darlegungen gibt es keinen Grund, zu urteilen, dass die Schlussfolgerungen in der entsprechenden Bewertung und der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung, dass es für die Primärproduktion keine signifikanten Folgen geben wird, die dem Erreichen der Erhaltungsziele im Wege stehen, abwegig sind.

Seegras

34. Die MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass die Trübung, die auftreten wird, für das Seegras und damit für die Tierarten signifikante Folgen haben wird. Die Stadt Borkum und andere verweisen in diesem Zusammenhang auf die Folgen für das Seegras im Gebiet Borkum und damit für die Ringelgans und die Pfeifente. Ferner wurden nach Ansicht der Stadt Borkum und anderer die Folgen für das Seegras im Gebiet Randzel und die Folgen für das Zwergseegras nicht berücksichtigt.

35. Es ist unbestritten, dass eine erhöhte Trübung Folgen für Seegras haben kann. Großes Seegras und kleines Seegras gehören zum Lebensraumtyp Schlamm- und Sandbänke, der im Natura-2000-Gebiet Wattenmeer und im deutschen Natura-2000-Gebiet Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer vorkommt. Auch im deutschen Natura-2000-Gebiet Hund und Paapsand kommt Seegras vor. Die Insel Borkum und das Gebiet Randzel, auf die die Stadt Borkum und andere verweisen, sind Teil des Natura-2000-Gebietes Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Anders als die Stadt Borkum und andere argumentieren, wurden die Auswirkungen auf sowohl kleines Seegras als auch auf großes Seegras sowie auf das Gebiet Randzel in der Beurteilung berücksichtigt. In der Sitzung hat die Ministerin erläutert, dass die Auswirkungen auf großes Seegras maßgeblich waren, weil großes Seegras, anders als kleines Seegras, ständig unter Wasser bleibt, so dass es mehr Folgen der Trübung empfindet.

Die Trübung als Folge der Verklappung von Klei, Geschiebelehm und Torf an der Klappstelle P1 wird zunehmen. In der entsprechenden Bewertung steht, dass, wenn kein Klei, Geschiebelehm und Torf außerhalb der Wachstumsperiode von Seegras verklappt wird, dies keine signifikanten Auswirkungen auf das Seegras haben wird. Dabei wurde noch von den Cutter- und Hopper-Baggermethoden in einem Worst-Case-Szenario anstatt des in Artikel 2 Absatz 2 des Trassenbeschlusses vorgeschriebenen Tieflöffelbaggerns ausgegangen. Infolge dieser Methode wird nach dem Memo „Auswirkungen des Tieflöffelbaggerns auf die Trübung und Primärproduktion“ die Fahne, in der die Trübung erfolgt und die Konzentrationen schwebenden Materials kleiner sind als mit der Cutter- und Hopper-Methode, wie bereits in Ziff. 29.1 erwogen wurde. Nach dem Sachverständigengutachten sind, in Anbetracht der modellierten Trübungsfahnen, der in Artikel 4 Absatz 1 des Trassenbeschlusses vorgeschriebenen Benutzungsbeschränkung der Klappstelle P1 während der Wachstumsperiode und des in Artikel 2 Absatz 2 vorgeschriebenen Tieflöffelbaggerns, keine signifikanten Auswirkungen auf die Seegrasfelder in den niederländischen und deutschen Natura-2000-Gebieten zu erwarten. Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer gibt

keinen Anlass, das Sachverständigengutachten insoweit für abwegig zu halten. Es gibt daher auch keinen Grund für die Schlussfolgerung, dass der Beschluss dadurch zu signifikanten Auswirkungen auf die Ringelgans und die Pfeifente oder auf andere Tierarten haben wird.

Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer haben keinen Erfolg.

Seeschwalben, Eiderente und Finte

36. Die MOB und die Stiftung argumentieren, dass die Trübung, die auftreten wird, zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Finte und von Vögeln, darunter Seeschwalben, führen wird. Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass die Trübung an der Klappstelle P3 Folgen für auf Sicht jagende Vögel hat. Die MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum und andere tragen ferner vor, dass der Zeitraum, in dem kein Baggergut verklappt werden darf, nicht ausreicht, um eine Störung der Mauserzeit der Eiderente zu vermeiden. Die MOB und die Stiftung verweisen in diesem Zusammenhang ferner auf die Folgen für den Erhaltungszustand der Flusseeeschwalbe und der Küstenseeschwalbe.

37. In der entsprechenden Bewertung wurden die Auswirkungen der Trübung auf auf Sicht jagende Vögel beschrieben, darunter die Brandseeschwalbe, Flusseeeschwalbe, Küstenseeschwalbe und Zwergseeschwalbe, die in den Natura-2000-Gebieten Wattenmeer, Nordseeküstenzone und Niedersächsisches Wattenmeer und Angrenzendes Küstenmeer vorkommen. Dort steht, dass die Auswirkungen der Trübung nicht bis zum Natura-2000-Gebiet Nordseeküstenzone reichen, so dass insoweit keine signifikanten Folgen eintreten werden. In den Natura-2000-Gebieten Wattenmeer und Niedersächsisches Wattenmeer und Angrenzendes Küstenmeer haben die Flusseeeschwalbe und die Küstenseeschwalbe in der Nähe des Gebietes, in dem die Arbeiten infolge des Trassenbeschlusses erfolgen werden, ihre Brutstätten. Diese Arten haben während der Nahrungsbeschaffung eine Reichweite von ca. 10 km. Gemäß der in Artikel 4 Absatz 1 des Trassenbeschlusses aufgenommenen Beschränkung des Verklappungszeitraums wird jedoch während des größten Teils der empfindlichen Brutzeit keine Störung durch Verklappung erfolgen. Nach der entsprechenden Bewertung werden die Arbeiten daher nicht zu signifikanten Auswirkungen auf den Erhaltungszustand dieser Arten führen, wobei berücksichtigt wurde, dass für die auf Sicht jagenden Vogelarten ausreichend ungestörtes Wasser für die Nahrungsbeschaffung übrig bleibt. Die MOB und die Stiftung haben die entsprechende Bewertung insoweit nicht substantiiert bestritten.

In der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung wurden weiter die Auswirkungen der Benutzung von Klappstelle P3 auf die auf dem Meer nach Nahrung suchenden Seeschwalben während der Brutzeit erörtert. Diese Stelle wird gemäß Artikel 2 Absatz 7 des Trassenbeschlusses nur benutzt, wenn an den Klappstellen P0 und P4 kein Baggergut verklappt werden kann. Außerdem darf dort gemäß Absatz 6 nur Sand verklappt werden, so dass die Trübung vor Ort beschränkt ist, was aus dem Bericht „Hydromorphologie Ems-Dollart-Ästuar“ hervorgeht, wie

in Ziff. 28 erwogen wurde. Ferner haben sich der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung zufolge die meisten Fischarten an den dynamischen Umständen des Meeres angepasst, wodurch sich die Verfügbarkeit der Nahrung für Vögel nicht ändern wird. Dort steht, dass dies auch aus der Überwachung der Auswirkungen einer Unterwasseraufschüttung vor der Küste von Texel hervorgeht. Die geringe Trübung vor Ort hat daher der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung zufolge auch insoweit keine Folgen für das Nahrungsangebot von Sichtjägern, wie Seeschwalben. Dies wird im Sachverständigengutachten bestätigt. Es gibt keinen Anlass, dem Sachverständigengutachten insoweit nicht zu folgen.

Aus der entsprechenden Bewertung geht ferner hervor, dass keine negativen Auswirkungen auf die Finte eintreten. Die MOB und die Stiftung haben die Erkenntnisse in der entsprechenden Bewertung insoweit nicht substantiiert bestritten.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sieht der Senat keinen Grund, zu urteilen, dass die Schlussfolgerungen in der entsprechenden Bewertung und der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung insoweit abwegig sind.

Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer haben keinen Erfolg.

38. In der entsprechenden Bewertung wurden ferner die Folgen für Vogelarten auf Grund von Störung durch Lärm, Silhouettenwirkung und Licht beschrieben. In der Beurteilung steht, dass sich die Brutgebiete in den Natura-2000-Gebieten Wattenmeer, Nordseeküstenzone und Niedersächsisches Wattenmeer und Angrenzendes Küstenmeer nicht innerhalb der Störungskontur befinden, so dass Störung durch Lärm, Silhouettenwirkung und Licht insoweit nicht eintreten werde. Die MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum und andere haben die Erkenntnisse in der entsprechenden Bewertung insoweit nicht substantiiert bestritten.

Der entsprechenden Bewertung zufolge können die Arbeiten während der Ausführungs- und Nutzungsphase der Fahrrinne die Brandseeschwalbe, Flusseeschwalbe, Küstenseeschwalbe, Zwergseeschwalbe und Eiderente, die auf offenem Wasser im Natura-2000-Gebiet Niedersächsisches Wattenmeer und Angrenzendes Küstenmeer nach Nahrung suchen, durchaus durch Lärm, Silhouettenwirkung und Licht stören. Für diese Arten gibt es jedoch ausreichend Ausweichmöglichkeiten, so dass keine signifikanten Auswirkungen eintreten werden. Die MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum und andere haben die Erkenntnisse insoweit auch nicht substantiiert bestritten.

Im Natura-2000-Gebiet Niedersächsisches Wattenmeer und Angrenzendes Küstenmeer befindet sich in der oder in der Nähe der Störungskontur von 1.500 m von der Klappstelle P1 eine Mauserstätte für Eiderenten. Nach der entsprechenden Bewertung läuft die Mauserzeit der Eiderente vom Juni bis in den September. Das für die Klappstelle P1 in Artikel 4 Absatz 1 des Trassenbeschlusses aufgeführte Verklappungsverbot bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Juni bis zum 31. August. Dies bedeutet, dass die Klappstelle P1 während eines Teils der Mauserzeit der Eiderente im September benutzt werden kann, so dass Störung dieser Vogelart nicht ausgeschlossen ist. Die Ministerin hat nicht glaubhaft gemacht, dass der in Artikel 4

Absatz 1 des Trassenbeschlusses aufgeführte Zeitraum dennoch ausreiche, um signifikante Folgen zu vermeiden. Der Umstand, dass, wie die Ministerin in der Sitzung vorgetragen hat, in diesem Zusammenhang im Rahmen des niederländischen Flora- und Faunagesetzes (*Flora- en faunawet*) Maßnahmen getroffen werden, ändert daran nichts. Die Ministerin hätte sich daher insoweit nicht auf den Standpunkt stellen dürfen, dass der Trassenbeschluss nicht zu signifikanten Folgen für die mausernden Eiderenten führen werde. Der Trassenbeschluss ist insoweit entgegen der bei der Vorbereitung eines Beschlusses zu beachtenden Sorgfalt erlassen worden. Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer haben insoweit Erfolg.

Überwachung

39. Die MOB und die Stiftung legen ferner dar, dass es nicht ausgeschlossen sei, dass die natürlichen Werte der Natura-2000-Gebiete beeinträchtigt werden, weil die zu verklappenden Baggergutmengen je Klappstelle nicht eingeschränkt seien und auch keine Berichterstattungspflicht vorgesehen sei.

Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass die negativen Folgen nicht mittels Überwachung vermieden werden können.

40. In Artikel 2 Absatz 3 des Trassenbeschlusses wurde festgelegt, dass in der Ausführungsphase voraussichtlich 5,27 Millionen m³ Sand und 1,26 Millionen m³ Geschiebelehm, Klei und Torf verklappt werden. Die voraussichtlich in der Unterhaltungsphase zu verklappende Baggergutmenge beträgt im Durchschnitt 1,5 Millionen m³ Sand pro Jahr.

Gemäß Absatz 5 werden an Klappstelle P1 in der Ausführungsphase voraussichtlich 1,26 Millionen m³ Geschiebelehm, Klei und Torf und 1,7 Millionen m³ Sand verklappt.

Gemäß Absatz 6 wird an den Klappstellen P0, P3 und P4 in der Ausführungsphase voraussichtlich insgesamt 3,57 Millionen m³ Sand und kein Geschiebelehm, Klei und Torf verklappt.

Gemäß Absatz 7 wird die Klappstelle P3 sowohl in der Ausführungs- als auch in der Unterhaltungsphase nur benutzt, falls an den beiden anderen Klappstellen vor der Nordseeküste (P0 und P4) aus irgendeinem Grund kein Baggergut verklappt werden kann.

Gemäß Artikel 7 wird die Ministerin, gemäß Artikel 7.39 des niederländischen Umweltschutzgesetzes, eine Evaluation in Bezug auf die tatsächlichen Umweltauswirkungen durchführen. Diese Evaluation wird sich auf die in der UVP 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 ergreifenden zusätzlichen Maßnahmen richten. Im Rahmen der Evaluation wird ebenfalls untersucht, ob die Naturschutzverpflichtung erfüllt wird. Die Laufzeit der Evaluation 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 in der UVP oder in Untersuchungsberichten, die diesem Trassenbeschluss zugrunde liegen, beschrieben wird.

41. Der UVP zufolge ist die Baggergutmenge das Ergebnis der aktuellen Sohlhöhe, der gewählten Trasse und des gewünschten Profils. Dabei wurde die Ausbaggerung einer zusätzlichen Tiefe von 0,5 m berücksichtigt.

In der Verteidigungsschrift wurde erläutert, dass die Baggervolumen pro Sedimentart berechnet worden seien, wobei von den tatsächlichen Böden der verschiedenen Jahre und den Dimensionen der Fahrrinne ausgegangen wurde. Für eine realistische Obergrenze des Baggervolumens in der Ausführungsphase wurde von dem Durchschnitt dieser Jahre plus zweimal der Standardabweichung ausgegangen. Das für die Berechnungen benutzte Volumen ist dadurch, der Verteidigungsschrift zufolge, größer als das tatsächliche Baggervolumen. Das zu verklappende Volumen liegt nicht darüber. Ferner wurde pro Klappstelle eine maximale Verklappungskapazität berechnet. Der Ministerin zufolge würde durch das Evaluationsprogramm, das in Artikel 7 des Trassenbeschlusses vorgeschrieben und in der Erläuterung präzisiert wurde, die Höchstkapazität der Klappstelle nicht überschritten. Dabei weist die Ministerin darauf hin, dass, wenn sich aus der Überwachung ergibt, dass die Höchstkapazität einer Klappstelle erreicht wurde, die Verklappung an dieser Stelle eingestellt wird.

42. Im Sachverständigengutachten wird aufgeführt, dass die berechnete Verklappungskapazität ausreichen wird. Dem Sachverständigengutachten zufolge könne die Verklappungskapazität genau festgestellt werden, erfolge das Ausbaggern jedoch nicht mit derselben Genauigkeit. Wegen der Dynamik des Ästuars ist es nicht möglich, eine Normierung aufzunehmen. Während der vorgeschriebenen Überwachung kann die zu verklappende Baggergutmenge, von der in Artikel 2 des Trassenbeschlusses die voraussichtlichen Mengen aufgeführt wurden, bestimmt werden. Es gibt keinen Anlass, das Sachverständigengutachten insoweit für abwegig zu halten.

43. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gibt es keinen Anlass, zu folgern, dass die Ministerin im Trassenbeschluss eine Normierung der Baggergutmenge hätte aufnehmen müssen. Ferner wurde nicht glaubhaft gemacht, dass das in Artikel 7 vorgeschriebene Evaluationsprogramm nicht ausreiche, um eventuelle Auswirkungen rechtzeitig zu erkennen. Das Aufnehmen von einem Zielwert, wie von der MOB und der Stiftung befürwortet wurde, wie dem ferner auch sei, brauchte die Ministerin daher auch nicht für erforderlich zu halten.

Diese Ausführungen haben keinen Erfolg.

Stickstoffeinträge

44. Die MOB und die Stiftung haben ihre Ausführung, dass bei der Berechnung der Stickstoffeinträge die Emissionen als Folge der Baggararbeiten während der Instandhaltung der Fahrrinne zu Unrecht nicht berücksichtigt seien, in der Sitzung zurückgenommen.

45. Die MOB und die Stiftung argumentieren, dass signifikante Auswirkungen durch Stickstoffeinträge als Folge der Erweiterung der Fahrrinne nicht ausgeschlossen seien. Sie tragen dazu vor, dass der kritische Depositionswert überschritten werde. Ihrer Ansicht nach reiche die Maßnahme in Artikel 5 des Trassenbeschlusses, die einmaliges Plaggen und Entfernen von Gestrüpp vorschreibt, nicht aus, um Beeinträchtigung der Qualität von Lebensraumtypen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang argumentieren sie, dass nicht geplaggte Stellen auf jeden Fall durch die Zunahme von Stickstoffeinträgen verschlechtern würden. Ferner tragen sie vor, dass es keine Sicherheit gebe, dass diese Maßnahme rechtzeitig getroffen werde. Darüber hinaus argumentieren sie, dass die Maßnahme keine Schutzmaßnahme, sondern eine Ausgleichsmaßnahme sei, so dass dem so genannten ADC-Verfahren zu Unrecht nicht gefolgt sei.

45.1. Die Ministerin stellt sich auf den Standpunkt, dass aus der entsprechenden Bewertung und der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung hervorgehe, dass signifikante Auswirkungen als Folge der Stickstoffeinträge ausgeschlossen seien. Darum seien nach Ansicht der Ministerin keine Maßnahmen erforderlich, um die Folgen der Erweiterung der Fahrrinne zu verhindern oder aber zu beschränken. Die in Artikel 5 des Trassenbeschlusses vorgeschriebene Maßnahme sei eine davon unabhängige Maßnahme, so die Ministerin.

45.2. Weil für einige Dünenlebensraumtypen die kritischen Depositionswerte überschritten werden, sind die Auswirkungen der Stickstoffeinträge durch die Erweiterung der Fahrrinne untersucht und passend beurteilt worden. Es handelt sich um die stickstoffempfindlichen Dünenlebensraumtypen, die teilweise im Natura-2000-Gebiet Wattenmeer und zum größten Teil im Natura-2000-Gebiet Dünen Schiermonnikoog liegen.

Aus der entsprechenden Bewertung geht hervor, dass die Stickstoffeinträge auf den Dünenlebensraumtypen als Folge der Erweiterung der Fahrrinne 0,5 mol N/ha/Jahr betragen. In der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung wurden die Stickstoffeinträge neu modelliert. Auch daraus ergibt sich, dass die Projektauswirkung 0,5 mol N/ha/Jahr ist.

In der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung wurden die Faktoren, die für das Dünen-Ökosystem, die Dünenlebensraumtypen, die Rolle, die Stickstoff dabei spielt und die Art und Weise, wie diese Rolle mit anderen Faktoren zusammenhängt, näher erörtert. Es wurde angegeben, dass durch die Zunahme der Stickstoffeinträge als Folge der Erweiterung der Fahrrinne keine Versauerung durch die Stickstoffeinträge auftritt, sofern die Pufferungsfähigkeit des Bodens in Ordnung ist und von Natur aus ausreichend ergänzt wird. Der Ergänzung zur UVP und zur

Entsprechenden Bewertung zufolge sind die Umstände in großen Teilen von Schiermonnikoog günstig für den Erhaltungszustand der Dünenlebensraumtypen, weil der Boden kalkreich ist, die dynamischen Prozesse nicht gehindert werden und die Hydrologie funktioniert. Dadurch haben die Stickstoffeinträge keinen Einfluss auf die Qualität und das Areal dieser Lebensraumtypen. Nur im zentralen Teil von Schiermonnikoog waren die Umstände früher weniger günstig. Dank der Bewirtschaftungsmaßnahmen, d.h. Maßnahmen in Bezug auf Mähen, Abgrasung, Förderung des Sandwehens, erweiterte Beweidung, Plaggen und örtliches Entfernen von Bäumen und Büschen, wurden auch dort günstige Umstände verwirklicht, die dem Erhaltungszustand der Dünenlebensraumtypen beitragen werden. Nach der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung wird wegen dieser Maßnahmen eine substantielle Menge Stickstoff abtransportiert und ferner werden mehr als 50 % der Stickstoffeinträge mit dem Regenwasser nach tieferem Grundwasser gespült. Der Erhaltungszustand wird sich durch die Fortsetzung der Dünensanierung weiter verbessern.

Nach der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung ist die Zunahme der Stickstoffeinträge als Folge der Erweiterung der Fahrrinne in Anbetracht der günstigen Umstände physiologisch nicht von Bedeutung, in dem Sinne, dass in Bezug auf Stickstoffnutzung und Wachstumsgeschwindigkeit keine Unterschiede auftreten werden. Deshalb werden sowohl keine signifikanten Auswirkungen auf stickstoffempfindliche Dünenlebensraumtypen als auch keine Verzögerung der Realisierung der Erhaltungsziele eintreten.

45.3. Die in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung erwähnten Maßnahmen, die für die Dünenlebensräume getroffen werden, sind Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen, die in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung zu der voraussichtlichen tatsächlichen Entwicklung im Gebiet gerechnet werden. Diese Maßnahmen wurden nicht in den Trassenbeschluss aufgenommen und stehen in keinem Zusammenhang mit etwaigen schädlichen Folgen der Erweiterung der Fahrrinne. Der Senat hat unter anderem im Urteil vom 10.12.2014 in der Sache mit den Nummern [201110075/4/R4](#) und [201201853/3/R4](#) erwogen, dass solche Maßnahmen als tatsächliche Entwicklung in der entsprechenden Bewertung in Betracht gezogen werden können, wenn mit ausreichender Sicherheit feststeht, dass diese Maßnahmen tatsächlich durchgeführt werden. Da die MOB und die Stiftung nicht behauptet haben, dass die Maßnahmen diese Anforderungen nicht erfüllen, besteht für das Urteil, dass die Maßnahmen nicht in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung in Betracht gezogen werden durften, kein Anlass.

Die in Artikel 5 des Trassenbeschlusses vorgeschriebene Maßnahme ist auch keine Maßnahme, mit der bezweckt wird, eventuelle direkt aus dem Projekt hervorgehende schädliche Folgen zu vermeiden oder zu vermindern. Diese Maßnahme wurde in der passenden Beurteilung und in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung nicht in Betracht gezogen. Die betreffende Ausführung hat daher keinen Erfolg.

45.4. Wie der Senat bereits im Urteil vom 27.12.2012 in der Sache mit der Nummer [201200294/1/A4](#) erwogen hat, bedeutet eine Überschreitung der kritischen Depositionswerte an sich nicht, dass die Qualität eines Lebensraumtyps bereits beeinträchtigt wird, sondern ausschließlich, dass die Möglichkeit einer Beeinträchtigung nicht ohne Weiteres abwesend ist. Die Ausführung, dass signifikante Auswirkungen auftreten werden, weil der kritische Depositionswert örtlich überschritten wird, reicht darum für die Schlussfolgerung, dass die Qualität der Dünenlebensraumtypen als Folge der Erweiterung der Fahrrinne beeinträchtigt werde, nicht aus.

Die MOB und die Stiftung haben die Erkenntnisse in der entsprechenden Bewertung und in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung im Übrigen nicht substantiiert bestritten.

45.5. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gibt die Ausführung der MOB und der Stiftung keinen Anlass, zu urteilen, dass die Ministerin aus der entsprechenden Bewertung und der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung nicht die erforderliche Sicherheit habe erhalten können, dass die Stickstoffeinträge als Folge des Trassenbeschlusses die natürlichen Merkmale der Natura-2000-Gebiete Wattenmeer und Dünen Schiermonnikoog nicht beeinträchtigen werden.

Die Ausführung der MOB und der Stiftung hat keinen Erfolg.

46. Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass der Lebensraumtyp Graudünen auf Borkum nicht weiter durch Stickstoff beeinträchtigt werden darf.

46.1. In der entsprechenden Bewertung richtet sich die Beurteilung der Auswirkungen der Stickstoffeinträge auf die deutschen Natura-2000-Gebiete auf die vom Kieler Institut für Landschaftsökologie entwickelte Beurteilungsmethode. Dieser Methode zufolge werden Auswirkungen nur berücksichtigt, wenn die durch das Projekt verursachte Deposition mehr als 7,14 mol N/ha/Jahr beträgt. Der Senat hat in seinem Urteil vom 24.04.2014 in der Sache mit der Nummer [201304768/1/R2](#)) erwogen, dass die Verwendung dieser Methode in Deutschland gängig sei. Der Senat erwog, dass die Antragsgegner in dieser Sache im Prinzip davon ausgehen durften, dass diese Methode für die Beurteilung der Auswirkungen der Zunahme der Stickstoffeinträge in einigen deutschen Natura-2000-Gebieten, darunter dem Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, Unterems und Außenems sowie Hund und Paapsand, Artikel 6 Absatz 3 der Habitatrichtlinie entspricht. Der Senat sieht in der Ausführung der Stadt Borkum und anderer keinen Anlass, in der jetzt vorliegenden Sache, in der dieselben Natura- 2000-Gebiete behandelt werden, anders zu entscheiden. Darum gibt es keinen Grund, zu folgern, dass die Ministerin nicht davon hätte ausgehen dürfen, dass diese Methode für die Beurteilung der Folgen der Zunahme der Stickstoffeinträge in den deutschen Natura-2000-Gebieten infolge des Trassenbeschlusses angewandt werden konnte.

46.2. Weil der Beitrag der Erweiterung der Fahrrinne zu den Stickstoffeinträgen auf den deutschen Natura-2000-Gebieten maximal 0,5 mol N/ha/Jahr ist, können gemäß der deutschen Beurteilungssystematik die Auswirkungen von Stickstoff auf die deutschen Natura-2000-Gebiete weiter unberücksichtigt bleiben. In dieser Hinsicht gibt es keinen Anlass für das Urteil, dass die Sicherheit, dass die Zunahme der Stickstoffeinträge infolge des Trassenbeschlusses die natürlichen Merkmale der deutschen Natura-2000-Gebiete nicht beeinträchtigen werden, nicht erhalten wurde. Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer hat keinen Erfolg.

Schlussfolgerung Natura 2000

47. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen hat sich die Ministerin aufgrund der entsprechenden Bewertung und der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung auf den Standpunkt stellen dürfen, dass die natürlichen Merkmale der betreffenden niederländischen und deutschen Natura-2000-Gebiete durch den Trassenbeschluss nicht beeinträchtigt werden, sofern der in Artikel 4 Absatz 1 des Trassenbeschlusses aufgeführte Zeitraum die Mauserzeit der Eiderente nicht berücksichtigt. Für die Schlussfolgerung, dass sich die Ministerin vernünftigerweise nicht auf den Standpunkt hat stellen können, dass die deutschen Vorschriften insoweit der Erfüllung des Trassenbeschlusses nicht entgegenstehen, gibt es somit keinen Anlass. Der durch die Stadt Borkum und andere dargelegte Umstand, dass Klappstelle P4 in einem Gebiet liegt, das nach Ansicht von Deutschland zum deutschen Staatsgebiet und nach Ansicht der Niederlande zum niederländischen Staatsgebiet gehört, ändert daran nichts. Die Ausführungen der Stadt Borkum und anderer sowie der MOB und der Stiftung, die beinhalten, dass die Klappstellen P0 und P4 nicht benutzt werden können, weil dies aufgrund deutscher Vorschriften nicht genehmigt wurde, haben daher keinen Erfolg.

48. Der Senat sieht einen Anlass, unter Anwendung von Artikel 8:27 Absatz 3 Eingangssatz und unter b AVG selbst über die Sache zu entscheiden, indem er den Zeitraum vom 1. Juni bis zum 31. August in Artikel 4 Absatz 1 des Trassenbeschlusses in einen Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September ändert. Dabei wird vom Senat berücksichtigt, dass es nicht glaubhaft ist, dass die Interessen Dritter dadurch geschädigt werden. Der Senat wird feststellen, dass das Urteil insoweit den aufgehobenen Beschluss ersetzt.

Fischerei und Tourismus

49. [Berufungskläger zu 2] argumentiert, dass die Baggerarbeiten für die Ausübung seines Berufes als Garnelenfischer Folgen haben. Er befürchtet, dass sein Fischgebiet verkleinert und dass er Torf in seinen Netzen fangen wird.

Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass die durch die Baggerarbeiten verursachte Zunahme der Strömungsgeschwindigkeit, die Benutzung der Klappstelle P3 und die Verschlechterung der Wasser- und Luftqualität unakzeptable

Folgen für die deutsche Fischerei und den Tourismus haben werden. Außerdem wird ihrer Ansicht nach auch der Fährbetrieb negative Folgen erfahren. In diesem Zusammenhang tragen sie vor, dass größere Schiffe Vorfahrt haben, so dass nicht fahrplanmäßig gefahren werden kann.

50. In der UVP wurden die Folgen des Trassenbeschlusses für die Fischerei erörtert. Darin steht, dass die Fischerei durch die Benutzung der Klappstellen vorübergehend Folgen erfahren wird. In der Ausführungsphase kann sowohl in der Fahrrinne als auch bei den Klappstellen nicht gefischt werden.

50.1. Dem Sachverständigengutachten zufolge fischt [Berufungskläger zu 2] hauptsächlich entlang den Rinnen in der Nähe der Klappstelle P1. Die Klappstelle P1 ist der UVP zufolge ein tiefes Loch, in dem nicht gefischt wird. Die Verklappung von Geschiebelehm, Klei und Torf, die gemäß Artikel 2 Absatz 4, 5 und 6 des Trassenbeschlusses nur an Klappstelle P1 erfolgen wird, wird der UVP zufolge daher voraussichtlich keine bleibenden Folgen für die Fischerei haben, was im Sachverständigengutachten bestätigt wird. Im Sachverständigengutachten steht ferner, dass die Garnelen durch das in Artikel 2 Absatz 2 des Trassenbeschlusses vorgeschriebene Tieflöffelbaggern nicht durch Trübung beeinträchtigt werden. Die Ausführung von [Berufungskläger zu 2] gibt keinen Anlass, dem Sachverständigengutachten insoweit nicht zu folgen. Dem Sachverständigengutachten zufolge können infolge des Tieflöffelbaggerns jedoch große Brocken Klei, Torf, Geschiebelehm und Treibholz in die Fischernetze geraten, wodurch [Berufungskläger zu 2] beeinträchtigt werden könnte.

50.2. Gemäß Artikel 2 Absatz 7 des Trassenbeschlusses darf Klappstelle P3 nur benutzt werden, wenn an den Klappstellen P0 und P4 nicht verklappt werden kann. Gemäß Absatz 6 wird an diesen Klappstellen kein Geschiebelehm, Klei und Torf verklappt, sondern Sand. Dem Sachverständigengutachten zufolge ist es nicht wahrscheinlich, weil dort nur Sand verklappt werden darf, dass durch die Verklappung an Klappstelle P3 eine Deckschicht auf dem Seeboden entstehen wird. Insoweit sind daher gemäß dem Sachverständigengutachten keine Folgen für die Fischerei zu erwarten. In der UVP und in der entsprechenden Bewertung steht ferner, dass während der Verklappung von Sand in der Ausführungs- und Unterhaltungsphase die Fische verwundet oder getötet und dass Fischeier verschüttet werden können. Dem Sachverständigengutachten zufolge ist es jedoch wahrscheinlich, dass sich Garnelen und Fische an Stellen begeben werden, wo keine Baggerarbeiten stattfinden, wo die Population sich vermehren könnte und dass sich die Fisch- und Garnelenpopulation außerdem nach Beendigung der Arbeiten erholen wird. Es gibt keinen Anlass, das Sachverständigengutachten insoweit für abwegig zu halten.

50.3. In der UVP steht, dass das Gebiet, wo sich die Strömungsgeschwindigkeiten ändern, klein ist, was im Sachverständigengutachten bestätigt wird. Die Stadt Borkum und andere haben nicht glaubhaft gemacht, dass die Fischerei dadurch Folgen zu befürchten hat, so dass ihre Ausführung insoweit keinen Erfolg hat.

50.4. Die Ausführungen von [Berufungskläger zu 2] und der Stadt Borkum und anderer geben in Anbetracht der vorstehenden Ausführungen keinen Grund für das Urteil, dass die Ministerin bei der Abwägung der betreffenden Interessen den Interessen des [Berufungsklägers zu 2] und der Stadt Borkum und anderer ein größeres Gewicht als den mit der Realisierung des Trassenbeschlusses verbundenen Interessen hätte beimessen müssen. Die Fischer können, falls sie der Ansicht sind, dass sie infolge des Planes Schaden erleiden oder erleiden werden, die in Artikel 8 des Trassenbeschlusses aufgeführte Schadensregelung geltend machen. Es ist nicht glaubhaft, dass der Schaden einen derartigen Umfang haben wird, dass die Ministerin dieser Tatsache beim Erlass des Trassenbeschlusses und bei der Abwägung der betreffenden Interessen ein ausschlaggebendes Gewicht hätte beimessen müssen.

Die Ausführungen haben insoweit keinen Erfolg.

51. Gemäß Artikel 5.16 Absatz 1 Eingangssatz und Buchstabe c des niederländischen Umweltschutzgesetzes verwenden Verwaltungsbehörden bei der Ausübung einer im zweiten Absatz geregelten Zuständigkeit oder Anwendung einer dort genannten gesetzlichen Vorschrift, deren Ausübung oder Anwendung Folgen für die Luftqualität haben könnte, eine oder mehrere der folgenden Rechtsgrundlagen und machen dabei glaubhaft, dass ein solches Tätigwerden oder eine solche Anwendung (unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Luftqualität der damit untrennbar zusammenhängenden Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität) nicht maßgeblich zu der Konzentration eines Stoffes in der Außenluft beiträgt, dessen Grenzwert in Anlage 2 aufgeführt wird.

Gemäß Absatz 2 sind die im Absatz 1 genannten Zuständigkeiten oder gesetzlichen Vorschriften die unter anderem in Artikel 9 Absatz 1 des Trassengesetzes genannten Zuständigkeiten und gesetzlichen Vorschriften.

Gemäß Absatz 4 können mittels oder kraft einer allgemeinen Rechtsverordnung Bestimmungen über das maßgebliche Beitragen im Sinne von Absatz 1 Eingangssatz und unter c festgelegt werden, einschließlich der Bestimmung von Kategorien von Fällen, die auf jeden Fall maßgeblich oder nicht im dort gemeinten Sinne beitragen.

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 des Beschlusses als „nicht maßgeblich beitragend“ (Luftqualitätsanforderungen) gilt ab jenem Zeitpunkt, von dem an ein Programm im Sinne von Artikel 5.12 Absatz 1 des niederländischen Umweltschutzgesetzes zum ersten Mal festgestellt wurde, die Ausübung einer oder mehrerer Zuständigkeiten oder die Anwendung einer oder mehrerer gesetzlichen Vorschriften, wenn dabei glaubhaft gemacht wurde, dass als Folge dieser Ausübung oder Anwendung die Zunahme der Konzentrationen in der Außenluft von sowohl Schwebepartikeln (PM10) als auch von Stickstoffdioxid (NO₂) die 3 %-Grenze nicht überschreitet.

51.1. In der UVP wurde anhand der Forschungsdaten gefolgert, dass das Projekt nicht maßgeblich zu der Luftverunreinigung im Sinne von Artikel 5.16 Absatz 1 unter c des niederländischen Umweltgesetzes beiträgt. Die Stadt Borkum und andere haben nicht glaubhaft gemacht, dass die Untersuchung der Luftqualität derartige

Kenntnismängel oder -lücken enthält, dass sich die Ministerin bei ihrem Standpunkt, dass insoweit keine unakzeptablen Folgen für den Tourismus eintreten werden, nicht darauf hätte basieren dürfen.

Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer hat insoweit keinen Erfolg.

52. Ferner wurden in der UVP die Auswirkungen der Erweiterung auf die nautische Schnelligkeit geprüft. In der UVP steht, dass die Fährbetriebe planmäßig fahren können, weil der betreffende Verwalter die Möglichkeit habe, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Panamaxschiffe zu ändern. Die Ministerin hat erläutert, dass nur in den Kurven der Fahrrinne eine Beschränkung für das Überholen und Entgegenkommen von fahrrinnengebundenen Schiffen entstehen könne. Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer ergibt keinen Grund für die Schlussfolgerung, dass sich die Ministerin nicht auf den Standpunkt hätte stellen dürfen, dass insoweit keine unakzeptablen Folgen für die Fährbetriebe eintreten würden. Die Ausführung hat keinen Erfolg.

53. In Anbetracht der obigen Ausführungen ergibt die Ausführung der Stadt Borkum und anderer keinen Grund für das Urteil, dass die Ministerin nach Erwägung der betreffenden Interessen den Beschluss wegen der Folgen für den Tourismus nicht hätte feststellen dürfen. Dabei berücksichtigt der Senat, dass sie nicht glaubhaft gemacht haben, dass als Folge der Verklappung von Sand und Klei, Geschiebelehm und Torf, trotz der in dem Trassenbeschluss aufgeführten Vorschriften, in diesem Zusammenhang unakzeptable Folgen für die Wasserqualität eintreten werden.

Die Ausführung der Stadt Borkum und anderer hat keinen Erfolg.

Sicherheit

54. Die MOB und die Stiftung argumentieren, dass in der Untersuchung der Sicherheit die Zufuhr von LNG und anderer umweltgefährdender Stoffe und die zusätzlichen Risiken als Folge der Arbeiten für die Instandhaltung der Fahrrinne zu Unrecht nicht berücksichtigt wurden. Ferner seien ihrer Ansicht nach die Folgen eines Unfalls mit einem ölgefüllten Panamaxschiff für die Natura-2000-Gebiete nicht untersucht worden. Nach Ansicht der MOB und der Stiftung habe die Ministerin den Trassenbeschluss nicht feststellen dürfen, weil noch keine Zulassungspolitik für Schiffe und noch kein Kalamitätenplan festgestellt worden sei.

Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass der im Trassenbeschluss genannte Bedarfsliegeplatz die Gefahr von Havarie und damit von einem großen Schiffsunfall nicht ausschließe.

55. In Artikel 3 Absatz 1 des Trassenbeschlusses wurde festgelegt, dass vor der Inbetriebnahme der erweiterten Fahrrinne gemeinsam mit der deutschen zuständigen Behörde das nunmehr angewandte Verkehrssicherungssystem (Vessel Traffic System - VTS) zu einem Verkehrsmanagementsystem (Vessel Traffic

Management - VTM) entwickelt wird, in dem auf jeden Fall die folgenden Aspekte aufgeführt werden:

- Zulassungspolitik
- Lotsenassistenten
- (vorgeschriebene) Schlepperassistenten.

Gemäß Absatz 2 wird die erweiterte Fahrrinne erst freigegeben, nachdem

- das VTS, wie nachstehend unter Ziff. 1 beschrieben, zum VTM umgebildet wurde
- die Betonung an die neue Situation angepasst wurde
- ein Notfallplan festgestellt wurde.

56. In der Erläuterung zum Trassenbeschluss steht, dass das Verkehrsmanagementsystem Vessel Traffic Management (VTM) ein wichtiges Instrument ist, um die sichere und schnelle Abwicklung des Schiffsverkehrs in der Ems zu gewährleisten. Die darin aufzunehmende Zulassungspolitik unterstützt die Erläuterung zufolge die sichere und schnelle Durchfahrt des Schiffsverkehrs. Die Zulassungsanforderungen werden im Einvernehmen mit den nautischen Verwaltern der Fahrrinne festgestellt. Aus Artikel 3 Absatz 2 des Trassenbeschlusses geht hervor, dass die erweiterte Fahrrinne erst nach der Entwicklung des Verkehrsmanagementsystems und der Feststellung eines Notfallplans benutzt werden darf. Der Senat sieht darum in der Ausführung der MOB und der Stiftung keinen Grund für das Urteil, dass dieses System und dieser Plan vor der Inbetriebnahme der erweiterten Fahrrinne entwickelt sein müssen. Die Ausführung hat keinen Erfolg.

57. Der Bericht „Nautische Sicherheit der Ems ohne und mit Erweiterung der Fahrrinne Emshafen-Nordsee“ von Marin vom 18.10.2013 ist der UVP hinzugefügt worden. Ferner wurden in der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung die Folgen eines eventuellen zweiseitigen Auflaufens eines Panamax-Massengutfrachters erörtert. Marin folgert, dass die Wahrscheinlichkeit einer Umweltkatastrophe kleiner wird, weil die Fahrrinne weiter ist und weniger maßgebliche Schiffe in der Fahrrinne fahren werden. Marin zufolge sei die Chance eines zweiseitigen Auflaufens eines maßgeblichen Schiffes gleich null. In der Ergänzung zur UVP und zur Entsprechenden Bewertung wurde näher erläutert, warum die Chance gleich null sei. Die Fahrrinne ist tiefer und breiter. Außerdem dürfen tideabhängige Schiffe nur mit Flut einlaufen. Ab Tonne 30 werden einlaufende Schiffe von festgemachten Schleppern begleitet, weil die Fahrrinne dort weniger breit und tief ist. Eine Debatte über das Ergebnis einer Katastrophe eines zweiseitigen Auflaufens wird daher nicht für notwendig gehalten. Marin hat noch angegeben, dass, sollte ein zweiseitiges Auflaufen eines Öltankers erfolgen, die Wahrscheinlichkeit einer Explosion vernachlässigbar sei, weil sich Benzin und Diesel verbreiten und schnell verdampfen werden. In der Sitzung hat die Ministerin ferner erläutert, dass die großen Schiffe eine Doppelhülle aufweisen.

57.1. Die MOB und die Stiftung und die Stadt Borkum haben mit ihren Ausführungen nicht glaubhaft gemacht, dass der Bericht von Marin insoweit derartige Mängel oder Kenntnislücken enthält, dass sich die Ministerin darauf nicht hätte stützen dürfen. Es gibt daher keinen Grund, zu urteilen, dass die Ministerin den Trassenbeschluss wegen der Folgen für die Natura-2000-Gebiete nicht hätte feststellen dürfen. Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer sind ferner kein Grund für die Schlussfolgerung, dass die Ministerin den Trassenbeschluss wegen Sicherheitsaspekte nicht hätte feststellen dürfen. Dabei zieht der Senat in Betracht, dass im Sachverständigengutachten bestätigt wurde, dass das Sicherheitsrisiko bei Ausbaggerung nicht anders ist als in der Ausführungsphase, so dass die Darlegung der MOB und der Stiftung, dass die Folgen der Unterhaltung nicht berücksichtigt seien, keinen Erfolg hat. Ferner wurde nicht glaubhaft gemacht, dass Artikel 1 Absatz 5 des Trassenbeschlusses, in dem ein Wendeplatz und ein Bedarfsliegeplatz vorgesehen werden, und Artikel 2 Absatz 2, in dem festgelegt wurde, dass vor Inbetriebnahme der Fahrrinne ein Verkehrsmanagementsystem entwickelt wird und ein Notfallplan festzustellen ist, nicht ausreichen, um unakzeptable Folgen in Bezug auf die Sicherheit zu vermeiden.

Die Ausführungen haben keinen Erfolg.

Alternativen

58. Die MOB und die Stiftung tragen vor, dass nicht genug Alternativen für die Vertiefung und Erweiterung der Fahrrinne, für den Wendeplatz und die Klappstellen berücksichtigt wurden. Sie argumentieren, dass Klappstelle P1 wegen der Verklappung von Klei, Geschiebelehm und Torf zu überdenken sei. Ihrer Ansicht nach hätte ferner erwogen werden müssen, Baggergut an Land zu bringen oder außerhalb des Bereichs der starken Strömungen zu verklappen. Außerdem tragen sie vor, dass Alternativen für eine beschränkte Vertiefung hätten berücksichtigt werden müssen.

Die Stadt Borkum und andere argumentieren, dass Klei, Geschiebelehm und Torf nicht über Wasser verklappt, sondern an Land gebracht werden müssten.

59. Beim Abwägen der Interessen bei der Feststellung eines Trassenbeschlusses, bei dem auch die Vor- und Nachteile von Alternativen zu berücksichtigen sind, hat die Ministerin politische Freiheit. Dies bedeutet, dass es in Bezug auf die angebliche Rechtswidrigkeit der Entscheidung der Ministerin für die im Trassenbeschluss vorgesehene Änderung der Infrastruktur nicht ausreicht, dass auf andere mögliche akzeptable Lösungen verwiesen wird, sondern dass glaubhaft zu machen ist, dass der Entscheidung der Ministerin angemessene Gründe fehlen.

60. Die Ausführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer sind kein Grund für die Schlussfolgerung, dass die Ministerin nicht vernünftigerweise über die Erweiterung der Fahrrinne hat entscheiden können.

In der UVP wurden mehrere Varianten der Verklappungsstrategie untersucht. Ferner ist die nützliche Verwendung des Baggerguts an Land und an anderer Stelle im System untersucht und in einer Anlage zur UVP beschrieben worden. Dort steht beschrieben, dass es für die Verwendung von schlammarmem und schlammreichem Baggergut keine realistischen Alternativen gibt. Es wurde auf die staatliche Politik hingewiesen, die sich im Zusammenhang mit dem Meeresspiegelanstieg auf Erhalt des Sandvorrats richtet. Sämtliches entzogenes Sediment ist deshalb in das System zurückzubringen. Ferner geht aus den Erwägungen in Bezug auf die Verklappung von Baggergut an Klappstelle P1 unter der Überschrift Natura-2000 hervor, dass sich die Ministerin auf den Standpunkt hat stellen dürfen, dass die natürlichen Merkmale der Natura-2000-Gebiete nicht durch den Trassenbeschluss beeinträchtigt werden, sofern dabei die Mauserzeit der Eiderente berücksichtigt wurde. Daneben hat die Ministerin erläutert, dass es für den Wendepplatz keine Alternative gibt. Die gewählte Stelle wurde anhand der Grenzen des Niedersächsischen Wattenmeers, der Lage der Fahrrinnen, der deutschen Kabeltrasse und der örtlichen Bodensanierung, für die minimale Baggarbeiten erforderlich sind, festgestellt. Eine von der MOB und der Stiftung befürwortete Umlagerung dieses Wendepplatzes führe der Ministerin zufolge zu mehr Baggarbeiten auf dem Geschiebelehmücken, was dem Senat nicht als unglaublich erscheint. Die Ausführungen haben insoweit keinen Erfolg.

Schließlich geht aus den Darlegungen unter der Überschrift „Nutzen und Notwendigkeit“ hervor, dass die Ministerin vernünftigerweise für die Erweiterung der Fahrrinne hat entscheiden können, unter anderem um den Emshafen für Schiffe mit einem Tiefgang von 10.67 m erreichbar zu machen. Die Ausführung der MOB und der Stiftung, dass für eine beschränkte Vertiefung Alternativen hätten berücksichtigt werden müssen, hat daher auch keinen Erfolg.

Schlussfolgerung

61. Die Berufung des [Berufungsklägers zu 1] ist unzulässig. Aufgrund der Anführungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer sieht der Senat einen Anlass, zu urteilen, dass der Trassenbeschluss, sofern es den in Artikel 4 Absatz 1 des Trassenbeschlusses aufgeführten Zeitraum vom 01. Juli bis zum 31. August betrifft, gegen Artikel 3:2 AVG verstößt. Die Berufungen der MOB und der Stiftung und der Stadt Borkum und anderer sind zulässig. Der Trassenbeschluss ist insoweit aufzuheben. Die Berufung des [Berufungsklägers zu 2] ist unbegründet.

62. Da es nicht glaubhaft ist, dass die Interessen interessierter Dritter dadurch geschädigt werden könnten, sieht der Senat, wie in Ziff. 48 erwogen wurde, Anlass, unter Anwendung von Artikel 8:72 Absatz 3 Eingangssatz und unter b AVG, selbst in dieser Sache zu entscheiden, indem er den Zeitraum in Artikel 4 Absatz 1 des Trassenbeschlusses in einen Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September ändert. Der Senat wird feststellen, dass dieses Urteil insoweit den aufgehobenen Beschluss ersetzt.

Verfahrenskosten

63. Die Ministerin ist auf die nachstehende Art und Weise zur Zahlung der Verfahrenskosten zu verurteilen.

Die MOB und die Stiftung haben die Vergütung der erstellten Sachverständigengutachten beantragt. Für das Erstellen eines Sachverständigengutachtens wird ein Pauschalbetrag in Höhe von € 75,00 pro Stunde verwendet. Gemäß der diesem Verfahrenskostenformular hinzugefügten Spezifikation hat E.M. Korevaar 16 Stunden auf das für diese Sache erstellte Memo vom 28.04.2015 verwendet. Da dieses Memo nur aus einer beschränkten Anzahl von Seiten besteht, sieht der Senat jedoch keinen Grund, davon auszugehen, dass diese Anzahl Stunden vernünftigerweise für die Erstellung erforderlich war. Der Senat wird in Bezug auf diesen Bericht von 4 Stunden ausgehen. Die übrigen in der Spezifikation von E.M. Korevaar aufgeführten Kosten kommen nicht für Erstattung in Betracht. Soweit die MOB und die Stiftung eine Erstattung der Kosten für das Erstellen eines Sachverständigengutachtens von H.M. Schuttelaars beantragt haben, ist nicht ersichtlich, dass das Gutachten im Hinblick auf die Behandlung dieser Sache durch diesen Sachverständigen erstellt wurde, so dass diese Kosten bereits deshalb nicht erstattungsfähig sind. Soweit die MOB und die Stiftung in der Sitzung erklärt haben, dass H.M. Schuttelaars zu den vorgelegten Sachverständigengutachten, die im Hinblick auf die Behandlung der Sache erstellt wurden, beigetragen hat, ist dies nicht näher spezifiziert worden. Der dem Verfahrenskostenformular zufolge für das Erstellen der Sachverständigengutachten von V.N. de Jonge benötigte Zeitaufwand wurde auch nicht spezifiziert. Die dafür angefallenen Kosten sind daher auch nicht erstattungsfähig.

Entscheidung

Der Senat für Verwaltungsrechtsprechung des niederländischen Staatsrats:

I. erklärt die Berufung des [Berufungsklägers zu 1] für unzulässig;

II. erklärt die Berufung des Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit Stiftung Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. und der Stiftung Stichting Natuur en Milieu für begründet;

III. erklärt die Berufung der Stadt Borkum (Deutschland), Gemeinde Krummhörn (Deutschland) und der Gemeinde Jemgum (Deutschland) für begründet;

IV. hebt den Beschluss der Ministerin für Infrastruktur und Umwelt vom 29.09.2014 auf, sofern es dabei den in Artikel 4 Absatz 1 aufgeführten Zeitraum vom 1. Juni bis zum 31. August betrifft;

V. stellt fest, dass der in Artikel 4 Absatz 1 aufgeführte Zeitraum in vom 1. Juni bis zum 30. September geändert wird;

VI. stellt fest, dass dieses Urteil insoweit den aufgehobenen Beschluss ersetzt;

VII. erklärt die Berufung des [Berufungsklägers zu 2] für unzulässig;

VIII. verurteilt die Ministerin für Infrastruktur und Umwelt zur Zahlung der dem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit Stiftung Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. und der Stiftung Stichting Natuur en Milieu im Zusammenhang

mit der Verhandlung der Berufung angefallenen Verfahrenskosten in Höhe eines Betrages von € 511,37 (in Worten: fünfhundertelf Euro und siebenunddreißig Eurocent), mit der Maßgabe, dass die Zahlung an einen von ihnen den anderen gegenüber schuldbefreiende Wirkung hat;

verurteilt die Ministerin für Infrastruktur und Umwelt zur Zahlung der der Stadt Borkum (Deutschland), Gemeinde Krummhörn (Deutschland) und Gemeinde Jemgum (Deutschland) im Zusammenhang mit der Verhandlung der Berufung angefallenen Verfahrenskosten in Höhe eines Betrages von € 1.648,99 (in Worten: eintausendsechshundertachtundvierzig Euro und neunundneunzig Eurocent), von welchem Betrag € 1.225,00 auf die rechtliche berufsmäßige Vertretung durch einen Dritten anzurechnen ist, mit der Maßgabe, dass die Zahlung an einen von ihnen den anderen gegenüber schuldbefreiende Wirkung hat;

IX. ordnet an, dass die Ministerin für Infrastruktur und Umwelt den Berufungsklägern die von ihnen zur Verhandlung der Berufungen bezahlten Gerichtskosten erstattet in Höhe von € 328,00 (in Worten: dreihundertachtundzwanzig Euro) für den Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit Stiftung Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A. und die Stiftung Stichting Natuur en Milieu, mit der Maßgabe, dass die Zahlung an einen von ihnen den anderen gegenüber schuldbefreiende Wirkung hat, und einen Betrag in Höhe von € 328,00 (in Worten: dreihundertachtundzwanzig Euro) für die Stadt Borkum (Deutschland), Gemeinde Krummhörn (Deutschland) und Gemeinde Jemgum (Deutschland), mit der Maßgabe, dass die Zahlung an einen von ihnen den anderen gegenüber schuldbefreiende Wirkung hat.

Folgendermaßen festgestellt von *mr.* Th.C. van Sloten, Vorsitzender, und *mr.* R.J.J.M. Pans und *mr.* J.W. van de Gronden, Mitglieder, in Gegenwart von *mr.* M. Duursma, Justizsekretär.

Gez. Van Sloten
Vorsitzender

gez. Duursma
Justizsekretär

Öffentlich verkündet am 5. August 2015