

Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung

Nr. EI/71

Der Firma Elbehafen LNG GmbH, RWE Platz 6, 45141 Essen, wird auf Antrag vom 17.11.2022 nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der aktuellen Fassung die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung erteilt,

gemäß der verbindlichen Antragsunterlagen an der Bundeswasserstraße Elbe, bei km 693,800, rechtes Ufer, die Kaianlage des bestehenden Elbehafens Brunsbüttel für die Nutzung einer Floating Storage and Regasification Unit (FSRU) zu verändern und eine FSRU dort zu betreiben (Anlage).

Die Genehmigung wird befristet erteilt. Sie ist nur solange gültig, bis die FSRU am neu zu errichtenden Liegeplatz stromab („Jetty“ (Phase 2)) liegen kann und Ihren Betrieb aufnimmt.

Die Genehmigung ist nur mit Zustimmung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe-Nordsee übertragbar.

Sie berechtigt nicht, Rechte Dritter zu beeinträchtigen oder Gegenstände, die einem anderen gehören, oder Grundstücke und Anlagen, die im Besitz eines anderen stehen, in Gebrauch zu nehmen. Sie ersetzt nicht die für das Vorhaben nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen (Genehmigungen, Erlaubnisse oder Ähnliches).

Diese strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung regelt die Zulässigkeit des Vorhabens nur unter dem Gesichtspunkt der Erhaltung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße und der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.

Die Genehmigung ersetzt nicht die mit dem Bund abzuschließenden privatrechtlichen Vereinbarungen. Sie berechtigt insbesondere nicht, dem Bund gehörende Grundstücke, Wasserflächen und Anlagen vor Abschluss eines privatrechtlichen Nutzungsvertrages in Gebrauch zu nehmen.

Für die Genehmigung sind folgende Unterlagen verbindlich:

- 1.1 Antrag der Elbehafen LNG GmbH vom 17.11.2022
- 1.2 Vorhabensbeschreibung
- 1.3 Übersichtsplan im Maßstab 1:1000
- 1.4 Lageplan im Maßstab 1:750
- 1.5 Maßstäbliche Zeichnungen der Anlagen
- 1.6 Baubeschreibung, Bauablauf und Bauzeitenplan
- 1.7 Betriebsbeschreibung
- 1.8 Gutachten
 - 1.8.1 KAS-18 Gutachten + Anlage KAS-18 Prüfung + Bestätigung nach § 29b BImSchG-Sachverständigen
 - 1.8.2 Strömungsberechnung
 - 1.8.3 Vertäuungskonzept mit Lageplänen (Englische Fassung liegt digital vor; Deutsche Fassung ist vor Ausübung der Genehmigung nachzureichen (4-fach Papier und digital))
 - 1.8.4 Statische Berechnungen
 - 1.8.5 Beleuchtungskonzept/ Lichtemissionsgutachten
 - 1.8.6 Nautische Simulation + Anhang
 - 1.8.7 Explosionsschutzkonzept inkl. Ex-Zonenplänen
 - 1.8.8 EMSA Studie

- 1.8.9 Nautische HAZOP
- 1.9 Grundbuchauszug und Baulast Brunsbüttel Ports GmbH
- 1.10 Umfang der Wasserentnahmen/ -einleitungen
hier beigelegt: Erläuterungsbericht für den Wasserrechtlichen Erlaubnis Antrag
- 1.11 Festlegung der Sicherheitsbereiche
 - 1.11.1 Überwachungs- und Beobachtungszonenplan
 - 1.11.2 Nautischer Sicherheitszonenplan Phase 1
- 1.12 Schlepperkonzept
- 1.13 Angaben zu Kampfmitteln

Die Genehmigung wird unter folgenden Auflagen und Bedingungen erteilt:

Allgemeine Auflagen und Bedingungen:

1. Die Genehmigung ergeht unter der Voraussetzung, dass eine Bestätigung des Landes Schleswig-Holsteins eingereicht wird, aus der sich ergibt, dass die Voraussetzungen der Richtlinie für den Schutz von Kernkraftwerken gegen Druckwellen aus chemischen Reaktionen durch Auslegung der Kernkraftwerke hinsichtlich ihrer Festigkeit und induzierter Schwingungen sowie durch Sicherheitsabstände vom 13. September 1976 (BANz. 1976, Nr. 179) eingehalten werden.
2. Bei der Errichtung, der Unterhaltung, der Wartung sowie beim Betrieb der Anlage sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
3. Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sind Änderungen der Firmenanschrift, der Firmenbezeichnung und der Rechtsform des Unternehmens und gegebenenfalls die Eröffnung des Insolvenzverfahrens mit Angabe des Insolvenzverwalters mitzuteilen.
4. Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Cuxhaven, Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven, Tel.: +49 4721 567-0 zu beantragen.
5. Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich anzuzeigen.
6. Besondere Vorfälle in der Bundeswasserstraße und im Bereich der Anlage sind dem WSA und der Verkehrszentrale umgehend zu melden.
7. Werden durch die Anlage, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu beseitigen. Mehrkosten der WSV in Ihrer hoheitlichen Unterhaltungstätigkeit, die durch die Anlage entstehen, sind vom Genehmigungsinhaber zu tragen.
8. Die Unterhaltung der Bundeswasserstraße, einschließlich der Baggertätigkeit innerhalb des Warteplatzes vor Brunsbüttel darf nicht beeinträchtigt werden. Mehrkosten gehen zu Lasten des Genehmigungsinhabers, ggf. ist eine gesonderte Vereinbarung zu schließen.
9. Ist die Genehmigung durch Widerruf oder aus anderem Grunde erloschen, ist auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes in einer gesetzten Frist der vorangegangene, genehmigte Zustand wiederherzustellen.
10. Die in den Genehmigungsunterlagen grün eingetragenen Prüfbemerkungen sind zu berücksichtigen.

11. Das Vorhaben bedingt besondere, einmalige und fortgesetzte Aufwendungen für die Fortbildung von Lotsen bei der Lotsenbrüderschaft Elbe, die gemäß einer noch zu schließenden Vereinbarung vom Genehmigungsinhaber zu tragen sind.
12. Der Genehmigungsinhaber hat die Auflagen und Bedingungen auf seine Kosten zu erfüllen.
13. Der Genehmigungsinhaber hält das WSA frei von Forderungen Dritter, die diese im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der Anlage geltend machen.
14. Bei Erlöschen der Genehmigung ist diese Genehmigungsausfertigung -auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes- zurückzugeben.
15. Der Genehmigungsinhaber wird verpflichtet ein Sicherheitskonzept zu entwickeln, das insbesondere die Alarmierungswege und Verantwortlichkeiten und Abläufe bei Notfällen unter Einbeziehung des vorzuhaltenden Verkehrssicherungsfahrzeuges („Guard Vessel“) und der vorzuhaltenden Schleppkapazitäten beschreibt. Es bedarf der Zustimmung des WSA Elbe-Nordsee. Dies beinhaltet sowohl einen Alarmplan mit möglichen Auswirkungen auf den übrigen Verkehr bei Havarien, mit dem sicherzustellen ist, dass bei einer Havarie der durchgehende Verkehr bestmöglich geregelt werden kann, als auch das Stoppen des LNG-Umschlages.
16. Es ist ein Verkehrssicherungsfahrzeug (VSF) vorzuhalten welches sich innerhalb des Überwachungsbereiches aufhält. Der Überwachungsbereich ist begrenzt durch folgende Koordinaten.
 - a) 53° 53,325' N
009° 09,260' E
 - b) 53° 53,009' N
009° 09,260' E (Tonne „60/NOK 1/Reede“)
 - c) 53° 52,997' N
009° 12,000' E
 - d) 53° 53,360' N
009° 12,000' E

Das VSF hat den Verkehr innerhalb des Überwachungsbereiches ständig optisch und mittels Radar und AIS zu beobachten.

Das VSF soll den Umgebungsverkehr akustisch und optisch auf das innerhalb des Überwachungsbereiches liegenden bekanntgemachten Sperrgebiet hinweisen.

Dies kann durch gezielte verbale Ansprache über UKW-Funk oder Durchsageeinrichtung, andere Aufmerksamkeitssignale oder Bleib-Weg-Signal erfolgen.

Soweit erforderlich sind unter sorgfältiger Berücksichtigung der gegebenen Umstände und Bedingungen alle Maßnahmen zu treffen, die nach Seemannsbrauch zum Abwenden unmittelbarer Gefahr notwendig sind.

Das VSF muss in der Lage sein, bei einer Havarie des Umgebungsverkehrs Erstmaßnahmen durchzuführen, um so ein Eindringen in das Sperrgebiet zu verhindern, bzw. so lange zu verzögern, bis ausreichend Schleppkräfte vorhanden sind. Darum muss das VSF einen Pfahlzug von mindestens 25 t haben.

Das VSF ist mit der Beschriftung „Guard Vessel“ zu versehen. Die äußere Farbgestaltung muss sich von der Gestaltung der Behördenschiffe (und Lotsenfahrzeuge) eindeutig unterscheiden. Die Schiffsführung muss in der Lage sein, in Deutsch und Englisch zu kommunizieren.
17. Der Betrieb der Anlage ist nur zulässig, wenn die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich der Liegeplätze und in den Zufahrten vorliegt. Bagger- und Räumungsarbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vorgenommen werden. Baggerungen sind so durchzuführen, dass zum Fahrwasser hin Übergänge ohne Grate und Absätze entstehen. Für die Tiefenunterhaltung ist der Einsatz von Wasserinjektionsgeräten (WI) oder hydraulischen Eggen nicht gestattet.

18. Der Genehmigungsinhaber hat vor dem Hintergrund möglicher nautischer und sohnaher Einflüsse auf den Zufahrtsbereich zu den benachbarten Schleusen des Nord-Ostsee-Kanal sowie auf die Tiefenunterhaltung der WSV hydrodynamische und -morphologische Gutachten zur Beurteilung der Auswirkungen der Einrichtung der FSRU einschließlich der anliegenden Schiffseinheiten zu erstellen. In diesen sind Aussagen zur Veränderung der Strömungsgeschwindigkeiten und des Sedimentationsverhaltens/der Morphologie durch die physikalische Änderung zu tätigen.
19. In Abstimmung mit dem WSA Elbe-Nordsee hat der Genehmigungsinhaber ein Monitoring der Strömungsgeschwindigkeiten und des Sedimentationsverhaltens durchzuführen. Die Monitoring-Einrichtungen sind durch den Nutzer unmittelbar, d.h. noch vor Festmachen der FSRU und Veränderung der aktuellen Situation einzurichten und in Betrieb zu nehmen, um einen unbeeinflussten Referenzzustand ausreichend abzubilden. Die Daten sind über die Geltungsdauer der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung dauerhaft zu erheben und dem WSA Elbe-Nordsee in einem abgestimmten Format monatlich zu übergeben. Sie dienen der Verifizierung der Aussagen der hydromorphologischen Gutachten und der Dokumentation der Auswirkungen der Nutzung.

Auflagen und Bedingungen für die Veränderungen der Kaianlage:

20. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich zu benennen.
21. Die Bauverfahren für die Errichtung der Anlage sind mindestens rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt abzustimmen.
22. Der Beginn der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt rechtzeitig vorher schriftlich anzuzeigen.
23. Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.
24. Die Baustelle ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.
25. Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.
26. Spätestens zur Abnahme sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Baubestandszeichnungen/Einmessungspläne in 2-facher Papier-Ausfertigung sowie digital (pdf) zu übergeben.
27. Die Bemessung und Errichtung der Festmachevorrichtungen ist entsprechend der Empfehlungen des Arbeitsausschusses „Ufereinfassungen“ Häfen und Wasserstraßen (EAU) und den festgelegten Fahrzeuggrößen vorzunehmen.

Auflagen und Bedingungen für den Betrieb der FSRU:

28. Die Schiffs Liegeplätze und die Zufahrten zu diesen sind mindestens einmal pro Jahresquartal zu peilen. Die Peilpläne sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unaufgefordert vorzulegen. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt behält sich vor, das Intervall sowie den zu peilenden Bereich zu verändern.

29. Die Anlage ist zu überwachen und in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
30. Soweit für den Betrieb der Anlage oder von Anlagenteilen regelmäßige Prüfungen durch Sachverständige vorgeschrieben sind, ist das Ergebnis der Prüfung dem WSA umgehend mitzuteilen.
31. Die Anlage ist Beauftragten des WSA jederzeit und kostenfrei zugänglich zu machen (Beispielsweise Abnahme oder Überwachung durch den Außenbezirk). Die Kosten für besondere und außergewöhnliche Überwachungsmaßnahmen trägt der Genehmigungsinhaber. Art und Umfang der Maßnahmen legt das WSA nach pflichtgemäßem Ermessen fest.
32. Betriebsstillegungen von mehr als 2 Monaten sind dem WSA mit entsprechenden Erläuterungen mitzuteilen.
33. Es ist darauf zu achten, dass die Gewässersohle im Bereich der Anlage und innerhalb der Hafengrenzen frei von Hindernissen ist.
34. Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ist der für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.
35. Die Anlage (FSRU) ist bei Dunkelheit und Sichtweiten unter 2000 m blendfrei so zu beleuchten, dass sie von der Wasserseite aus gut zu erkennen ist.
36. Bei Ausfall der Beleuchtung ist die Verkehrszentrale unverzüglich zu benachrichtigen und eine Notbeleuchtung zur Kenntlichmachung für die Schifffahrt zu aktivieren.
37. An der Anlage dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können. Die Empfehlungen aus dem Immissionsschutz-Gutachten (Anlage 1.8.5) sind umzusetzen.
38. Es dürfen keine Stoffe oder Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.
39. Die FSRU darf die maximalen Abmessungen von 295 m Länge, 46 m Breite und 12,8 m Tiefgang nicht überschreiten. An der FSRU darf maximal ein Fahrzeug mit den maximalen Abmessungen 315 m Länge, 50 m Breite und 12,8 m Tiefgang liegen. Beide Fahrzeuge müssen zu jeder Zeit eine Unterkieffreiheit von mindestens 10 Prozent des Tiefgangs vorweisen. Das Entladen gegen das ablaufende Wasser, um die geforderten Unterkieffreiheit bei Niedrigwasser zu erreichen, ist nicht zulässig.
40. Die Fahrzeuge müssen so festgemacht werden können, dass sie innerhalb des zulässigen Bewegungsbereiches der Umschlagsanlagen bleiben. Die Umschlagsanlagen sind so auszulegen, dass Auswirkungen der vorbeifahrenden Schifffahrt durch Sog und Schwell sicher aufgenommen werden können. Auf Weisung der Verkehrszentrale ist der Umschlag (LNG-Tanker zu FSRU und FSRU zu Land) zu stoppen und ggf. muss der LNG-Tanker den Liegeplatz verlassen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Wartepplatz vor dem Elbehafen genutzt werden muss oder durch Baggermaßnahmen unterhalten wird.
41. Bei vorhergesagten Windstärken von mehr als 7 Beaufort, müssen die Fahrzeuge (LNG-Tanker und FSRU) rechtzeitig ablegen.

42. Bei Windstärken von mehr als 5 Beaufort darf an der FSRU kein LPG-Tanker liegen.
43. Die Belastungen der Leinen und der weiteren Festmachereinrichtungen sind durchgehend zu überwachen.
44. Der Genehmigungsinhaber hat eine geeignete Anlage zur Messung und Anzeige des Abstandes und der Annäherungsgeschwindigkeit der LNG Tanker an die FSRU zu errichten und zu betreiben. Die Messungen sind auf den Portable Pilot Unit (PPU) der Lotsen darzustellen.
45. Der Genehmigungsinhaber hat mindestens 2 Schlepper mit je mindestens 70 t Pfahlzug und Feuerlöschkapazität (FiFi1) durchgehend vor Ort vorzuhalten, so dass diese umgehend Maßnahmen ergreifen können.
46. Für das Anlegen des LNG-Tankers an die FSRU sind mindestens 4 Schlepper mit jeweils 70 t Pfahlzug anzunehmen.
Für das Ablegen sind mindestens 2 Schlepper mit jeweils 70 t Pfahlzug anzunehmen. Gegebenenfalls können wegen ungünstigen Wetter- oder Tidebedingungen mehr Schlepper erforderlich sein. Die Entscheidung wie viele Schlepper in diesen Fällen angenommen werden, wird im Einzelfall vom Lotsen in Abstimmung mit dem Kapitän festgelegt. Die eingesetzten Schlepper müssen das „Arbeiten auf Leine an der Seite (Push and Pull)“ leisten können.
47. FSRU und LNG-Tanker müssen immer mit dem Steven in Richtung Hamburg an der Anlage liegen.
48. Alle Tanker, die längsseits der FSRU liegen, sind durchgehend mit einem Lotsen zu besetzen.
49. Während eines Gewitters ist der Umschlag brennbarer Flüssigkeiten verboten.
50. Während der Lade- und Löschoptionen an der Anlage darf keine Versorgung mit Kraft- und Schmierstoffen stattfinden. Das Liegen von Versorgungsfahrzeugen längsseits der LNG- und LPG-Tanker wird nicht genehmigt.
51. Während des Liegens an der Anlage ist die Antriebsanlage des jeweiligen Schiffes betriebsbereit (klar) zu halten.
52. Die Vertäuung erfolgt entsprechend des Vertäugutachtens und des vorzulegenden und mit dem WSA abzustimmenden Mooringplanes. Die rechnerischen Nachweise sind vorzulegen.
53. Es sind Vorrichtungen zur dauerhaften Messung der Gezeitenströmung (tiefengemittelte Strömungsgeschwindigkeit) an einer ortsnahen Stelle einzurichten und zu betreiben. Die gemessenen Daten müssen in Echtzeit auf den mobilen Endgeräten der Lotsen empfangbar und anzeigebar sein.

Hinweise:

Bezugnehmend auf den durch das Bauamt Brunsbüttel vorgelegten Prüfbericht Nr. 31 vom 16.01.2023 mit der Prüfnummer K-6052-22, erstellt durch Dr.-Ing. Florian König, weise ich darauf hin, dass der Hafenebetreiber in der Verantwortung für den Betrieb der Hafenanlage ist und somit für die Umsetzung der Prüfbemerkungen verantwortlich ist.

In Phase 2 ist eine Veränderung der Lage der Jetty um wenige Grad zur Verbesserung der Auswirkungen auf Morphologie/Strömung ggf. sinnvoll. Dieses ist in die Prüfung durch den Genehmigungsinhaber einzubeziehen. Der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) sind die involvierten Büros bekannt und sie steht zur Beratung zur Verfügung.

Für diese Prüfung sollten die hydrodynamischen und –morphologischen Gutachten (siehe Nr. 18) und das Monitoring der Strömungsgeschwindigkeiten und des Sedimentationsverhaltens (siehe Nr. 19) Berücksichtigung finden. Das Monitoring kann für eine planerische Optimierung der Anlage in Phase 2 und für das dortige Verfahren nach § 31 WaStrG verwendet werden.

Die angepasste Hafenbenutzungsordnung ist dem WSA zur Abstimmung vor Inkrafttreten vorzulegen.

Auf den beigefügten Auszug aus dem WaStrG wird hingewiesen.

Gebühren und Auslagen:

Die Gebühr für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung wird nach §§ 1 Nr. 1, 2 Abs. 1 S. 1 BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung (BMDV-WS-BesGebV) in der aktuellen Fassung i. V. m. Abschnitt 1 Nr. 13 des Gebühren- und Auslagenverzeichnisses der BMDV-WS-BesGebV festgesetzt auf: 23.024,00 €

Angefallene Auslagen sind mit der Gebühr abgegolten.

Die Höhe der Gebühr richtet sich nach dem entstandenen Verwaltungsaufwand des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe-Nordsee.

Für die Bearbeitung Ihres Antrags ist zusammenfassend ein sehr hoher Verwaltungsaufwand entstanden.

Das beantragte Vorhaben weist im Hinblick auf die zu prüfenden tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen insgesamt eine erhöhte Komplexität auf. Der Arbeitsaufwand für Ihren Antrag ist im Vergleich zu Anlagen gleichen Typs deutlich erhöht.

Die Durchsicht, Erfassung und Auswertung Ihrer Antragsunterlagen war aufgrund des großen Umfangs sehr zeitaufwendig.

Das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen konnte nur anhand einer intensiven Prüfung der Sach- und Rechtslage ermittelt werden, die die Beteiligung weiterer Fachbereiche erforderlich machte.

Unter Beachtung dieser Umstände halte ich die Festsetzung einer Gebühr in entsprechender Höhe für angemessen.

Die Gebühr ist auf das Konto der Bundeskasse Trier - Dienstsitz Kiel, IBAN: DE1820000000020001066, BIC: MARKDEF1200 unter Angabe des Kassenzweckes (Verwendungszweck) 1093 4029 9345 BEW 03005406 bis zum 17.02.2023 zu überweisen.

Gründe:

Die beabsichtigte Maßnahme bedarf nach § 31 WaStrG einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung, da durch die Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist bzw. nicht ausgeschlossen werden kann.

Die Genehmigung ist nach § 31 Abs. 4 WaStrG unter Auflagen und Bedingungen erteilt worden, um die zu erwartenden Beeinträchtigungen zu verhüten bzw. auszugleichen.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee ist sachlich und örtlich zuständig. Der Genehmigungsinhaber hat die Maßnahme beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee zur Genehmigung angezeigt. Die Genehmigung wurde erteilt, weil Versagungsgründe nach § 31 Abs. 5 WaStrG nicht entgegenstehen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Genehmigung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe-Nordsee, Dienstsitz Cuxhaven (Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven) oder Dienstsitz Hamburg (Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg) oder Dienstsitz Tönning (Am Hafen 40, 25832 Tönning) einzulegen.

Im Auftrag

Uwe Henrichsen