



Amt für regionale Landesentwicklung, 26106 Oldenburg

**Amt für regionale Landesentwicklung  
Weser-Ems**

GASCADE Gastransport GmbH  
Herrn Thilo Thunhorst  
Kölnische Straße 108-112  
34119 Kassel

Bearbeitet von  
Bernhard Heidrich

E-Mail  
Bernhard.Heidrich@arl-we.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)  
ArL WE- 20223-4886/2023

Durchwahl 0441 9215--  
474

Oldenburg  
03.03.2026

**Leitungsbauvorhaben der Wasserstoffleitung AquaDuctus der Gascade Gastransport GmbH / AquaDuctus Pipeline GmbH; Abschnitt im niedersächsischen Küstenmeer einschließlich der Querung von Norderney und der Deichquerung am Festland**

- Prüfung der Erforderlichkeit einer Raumverträglichkeitsprüfung gem. § 15 Abs. 4 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 9 ff. Niedersächsisches Raumordnungsgesetz (NROG)

Sehr geehrter Herr Thunhorst, sehr geehrte Damen und Herren,  
die Gascade Gastransport GmbH / AquaDuctus Pipeline GmbH plant mit der AquaDuctus-Pipeline eine Wasserstoffleitung von der AWZ bis zur niedersächsischen Küste. Für den Abschnitt vom Eintritt ins niedersächsische Küstenmeer bis zur geplanten Anlandung bei Hilgenriedersiel (Samtgemeinde Hage, Landkreis Aurich) haben Sie als Vorhabenträgerin das Vorhaben gemäß § 15 Abs. 4 Satz 2 ROG dem Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems als zuständige obere Landesplanungsbehörde am 04.02.2026 angezeigt und damit erklärt, dass sie keine Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) beantragen.

**I. Entscheidung**

**Für das Vorhaben Wasserstoffleitung AquaDuctus ist für den Abschnitt im niedersächsischen Küstenmeer die Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) nicht erforderlich.**

Sollte sich im Zuge der weiteren Planung im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens oder im Zuge dieses Genehmigungsverfahrens herausstellen, dass der Vorzugskorridor und die dargestellte Bauweise, die Gegenstand Ihrer Anzeige sind, nicht umgesetzt werden können, weil es beispielsweise technische Probleme gibt oder wenn es aus anderen Gründen zu wesentlichen Änderungen kommen sollte, ist erneut über das Erfordernis einer RVP zu entscheiden. Dieses gilt insbesondere dann, wenn von der dargestellten Tunnelbauweise abgewichen werden sollte oder signifikante Änderungen bzw. Ergänzungen notwendig werden.

Dann wird eine erneute Prüfung von räumlichen Alternativen erforderlich werden.

Eine entsprechende Information ist mir zuzuleiten, sobald solche Umstände erkennbar werden.

Dienstgebäude/  
Paketanschrift  
Theodor-Tantzen-Platz 8  
26122 Oldenburg

Besuchszeiten  
Mo. - Fr. 9 - 12 Uhr  
Mo. - Do. 14 - 15:30 Uhr  
Termine können auch  
gerne individuell verein-  
bart werden

Telefon  
0441 9215-400  
Telefax  
0441 9215-498

E-Mail  
Poststelle@ArL-OL.niedersachsen.de

Bankverbindung  
IBAN: DE49 2505 0000 0106 0371 87  
SWIFT-BIC: NOLA DE 2H

Die mit diesem Schreiben erfolgte Entscheidung hinsichtlich der Erforderlichkeit einer RVP betrifft ausschließlich die Leitungsführung im Küstenmeer einschließlich der Inselquerung und der Deichquerung am Festland, zur weiteren Fortführung am Festland ist eine eigenständige raumordnerische Befassung erforderlich.

## **II. Begründung**

### **1. Rechtlicher Rahmen**

Gemäß § 15 Abs. 1 ROG prüft die für Raumordnung zuständige Landesbehörde in einem besonderen Verfahren die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (RoV).

Da das Vorhaben mit einer weit überwiegenden Streckenlänge im Küstenmeer liegt, bin ich in meiner Funktion als obere Landesplanungsbehörde für die Durchführung einer RVP und damit auch für die Prüfung der Erforderlichkeit zuständig.

Die Durchführung einer RVP erfolgt nur auf Grundlage eines Antrags nach § 15 Absatz 4 Satz 1 ROG oder auf Grundlage einer Entscheidung nach § 15 Absatz 4 Satz 3 ROG für die in der RoV aufgeführten Planungen und Maßnahmen, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.

Die von Ihnen geplante Wasserstoffleitung ist raumbedeutsam, da die Entwicklung im Trassenraum wesentlich beeinflusst wird und überörtlich, da eine Vielzahl von Städten und Gemeinden gequert wird.

Es handelt sich um eine Gasleitung mit einem Durchmesser von mehr als 300 Millimetern, dieser Vorhabentyp ist unter der Nr. 14 der RoV gelistet.

Als Vorhabenträgerin haben Sie das Vorhaben bei mit angezeigt und gleichzeitig keine RVP beantragt.

Im zeitlichen Zusammenhang mit der Anzeige wurden informell und ohne rechtliches Erfordernis Gespräche mit der Stadt Norderney, den wesentlichen vom Vorhaben berührten Trägern öffentlicher Belange und den niedersächsischen Naturschutzvereinigungen geführt und es wurde diesen Stellen die Gelegenheit gegeben, sich mir gegenüber insbesondere zur Erforderlichkeit einer RVP zu äußern.

Die Landesplanungsbehörde soll eine RVP einleiten, wenn sie erwartet, dass das Vorhaben zu raumbedeutsamen Konflikten mit den Erfordernissen der Raumordnung oder mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen führen wird (§ 15 Abs. 4 Satz 4 ROG).

„Bei linearen Infrastrukturvorhaben wie Leitungen oder Verkehrswegen, bei denen ernsthaft in Betracht kommende Trassenalternativen möglich sind, ist in der Regel ein Konfliktpotenzial zu erwarten.“ (Kapitel 4.2.2 der Verwaltungsvorschriften zum ROG und NROG für die Raumverträglichkeitsprüfung von Vorhaben (VV-ROG/NROG-RVP); RdErl. d. ML v. 02.09.2025 – 303-20002-612/2024–5048/2024 –; – VORIS 23100 –).

§ 9 Abs. 2 NROG soll im Sinne einer größtmöglichen Verfahrenseffizienz gewährleisten, dass förmliche Raumverträglichkeitsprüfungen auf Fälle beschränkt bleiben, in denen sie unverzichtbar sind. Auf eine Raumverträglichkeitsprüfung kann insbesondere dann verzichtet werden, wenn bereits absehbar ist, dass gegen die Verwirklichung des Vorhabens aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken bestehen. Dieses ist dann der Fall, wenn zwar raumbedeutsame Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung zu erwarten sind, eine Vereinbarkeit mit den zu beachtenden Zielen der Raumordnung aber auch ohne RVP festgestellt werden kann und eine RVP nach Einschätzung der Landesplanungsbehörde nicht zu einer Verringerung von Konflikten mit den Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung führen wird. Damit kann auf eine RVP verzichtet werden, wenn das Verfahren voraussichtlich keine weiteren Erkenntnisse und Resultate bringen wird. In solchen Fällen stünde der Aufwand für eine Raumverträglichkeitsprüfung nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zu ihrem Nutzen.

Vor diesem Hintergrund ist eine RVP für das Vorhaben AquaDuctus nicht erforderlich, wie im Folgenden ausgeführt wird.

## 2. Bedarf

AquaDuctus ist gemäß der Bestätigung durch die Bundesnetzagentur vom 22.10.2024 Bestandteil des Wasserstoff-Kernnetzes. Dies gilt für den Leitungsabschnitt zwischen den im Flächenentwicklungsplan für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone der Nordsee (FEP) festgesetzten sonstigen Energiegewinnungsbereich SEN-1 und der Einbindung in das landseits gelegene Wasserstoffnetz bei Bunde (Landkreis Leer).

Hintergrund ist auch, dass AquaDuctus einen zentralen Baustein einer grenzüberschreitenden paneuropäischen Wasserstoffinfrastruktur bildet. Das Vorhaben wurde daher im Februar 2024 als Important Project of Common European Interest (IPCEI) notifiziert.

Gleichfalls ist AquaDuctus auch als Projekt von gemeinsamem Interesse (PCI) durch die Europäische Kommission bestätigt (European Commission 2023).

## 3. Bewertung des Vorzugskorridors und der vorgesehenen Bauweise

Die mit Ihrer Anzeige vorgelegte Entwicklung und Betrachtung von räumlichen Alternativen sowie die Begründung einer Leitungsführung über Norderney in Tunnelbauweise als Vorzugslösung ist schlüssig und nachvollziehbar.

Dabei wurde von Ihnen insbesondere eine Leitungsführung im Bereich der Jade und der Ems und damit außerhalb bzw. am Rande des Nationalparks "Niedersächsisches Wattenmeer" geprüft.

Hinsichtlich einer Routenführung durch die Jade wurde von Ihnen die Route 8-A2 entwickelt, die der im Kernnetz dargestellten Basisplanung der AquaDuctus-Pipeline entspricht. Die Nachteile und Konflikte einer solchen Trassierung wurden von Ihnen ermittelt und nachvollziehbar dargestellt:

- wegen der intensiven Morphodynamik, den Flachwasserbereichen auf den Platen und der Nähe zum Jedefahrwasser erfordert diese Route im Vergleich aller Routenoptionen die größten Baggervolumina,

- es sind erhebliche Konflikte mit den Belangen der Schifffahrt zu erwarten, da Vorranggebiete Schifffahrt mehrfach gekreuzt werden müssten und darüber hinaus auf einigen Abschnitten eine enge Parallelführung der Pipeline mit Schifffahrtswegen erfolgen würde, womit Sperrungen oder Teilsperren im Zuge der Verlegung erforderlich würden.

Eine Trassierung durch die Jade würde zudem sehr hohe Umweltbeeinträchtigungen verursachen und hat somit hinsichtlich dieses Aspekts im Vergleich zu Ihrem Vorzugskorridor mit der dort vorgesehenen Tunnelbauweise Nachteile.

Es ist somit nachvollziehbar und ausreichend begründet, dass diese Alternative im Bereich der Jade nicht ernsthaft in Betracht kommt.

Eine Routenführung am östlich Rand des Emsfahrwassers und westlich der Insel Borkum wurde von Ihnen mit der Route 1-A2 betrachtet. Diese Trassierung würde östlich der drei dortigen Offshore-Netzanbindungssysteme verlaufen. Damit müsste die im Landes-Raumordnungsprogramm festgelegte Begrenzungslinie überschritten werden, die Pipeline würde im Vorranggebiet Schifffahrt liegen, was mit dieser vorrangigen Zweckbestimmung nicht vereinbar und somit nicht zulässig ist.

Auch bei Überschreitung der Begrenzungslinie und den Grenzen des Vorranggebietes Schifffahrt wäre eine Konformität mit den Zielen der Raumordnung gegeben, solange der Sinn und Zweck der Regelung, nämlich der Schutz der Belange der Schifffahrt und der Emshäfen gewährleistet werden kann. Dieses wäre gegeben, wenn keine Beeinträchtigung der Schifffahrt durch die Verlegung und den Betrieb des Kabels erfolgt. Mit Blick auf den Schutz der Schifffahrt vor Beeinträchtigungen müssen Beeinträchtigungen sowohl für die Verlegetätigkeiten als auch bei dem Betrieb sowie für Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgeschlossen werden können. Dieses ist hier erkennbar nicht gegeben.

Wegen der zu erwartenden Verletzung eines Ziels der Raumordnung, was nicht durch Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen überwunden werden kann, kommt diese Alternative im Bereich der Ems nicht ernsthaft in Betracht.

Weiterhin haben Sie in der fachgutachterlichen Stellungnahme Routenalternativen im Nationalpark entwickelt und diese hinsichtlich der Aspekte Raum- und Umweltverträglichkeit sowie technische Machbarkeit bewertet. Dabei wird nachvollziehbar dargelegt, dass Ihre Vorzugsalternative mit Blick auf die Aspekte Routenlänge, Strecke in offener Bauweise und damit Umfang der erforderlichen Baggerarbeiten, erforderliche Kreuzungsbauwerke sowie raumordnerische Vorgaben, bestehende Nutzungen und Umweltauswirkungen die geringsten Beeinträchtigungen erwarten lässt.

Mit einer Verlegung im Bereich von Seegatten (Route 1-A1 in der Osterems und Route 6-A5 in der Accumer Ee) würden die bei Ihrer Vorzugsalternative erforderlichen Bauarbeiten auf einer Insel vermieden. Für beide Alternativen haben Sie aber nachvollziehbare Gründe (morphologische Dynamik, erforderliche Baggerarbeiten im Wattbereich, Rüstungsaltslasten) aufgeführt, die im Vergleich zur Vorzugsalternative gegen diese Alternativen sprechen.

Weitere, über die von Ihnen entwickelten und betrachteten Routen hinaus, die als ernsthaft in Betracht kommende Alternativen einzuschätzen wären, sind aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde nicht erkennbar. Solche wurden auch im Rahmen der informellen Einbindung von Trägern öffentlicher Belange und Umweltverbänden nicht benannt.

### Fazit

Ein Verzicht auf das Vorhaben kommt vor dem Hintergrund der o.a. Ausführungen zum Bedarf nicht in Betracht.

Es bestehen auch aus der Sicht der oberen Landesplanungsbehörde keine ernsthaft in Betracht kommende räumlichen Alternativen zu Ihrem Vorzugskorridor über Norderney mit der dort vorgesehenen Tunnelbauweise.

Die Bauweise ist konfliktminimierend, auch wenn durch die Baustellen im Anlandungsbereich am Festland und auf Norderney auch in Verbindung mit den Baustellenverkehren über einen Zeitraum von mehreren Jahren erhebliche Beeinträchtigungen eines Raums, der bereits über lange Zeit durch die Bauarbeiten von Offshore-Netzanbindungssystem belastet wurde, zu erwarten sind.

- Die Baustelle auf Norderney ist in der Zwischenzone des Nationalparks "Niedersächsisches Wattenmeer" geplant. Neben der Störung und Vergrämung von Tieren kann es durch die baubedingte Flächeninanspruchnahme zu einem temporären Lebensraumverlust für Tiere und Pflanzen kommen. Dieses gilt auch für den Bereich der Tunnelbaustelle am Festland. Im Bereich des seeseitigen Austritts aus dem Mikrotunnel können schiffahrtsbedingte Auswirkungen (visuelle Störung, akustische Emissionen in Luft und Wasser sowie Schafstoffemissionen) voraussichtlich nicht vollständig vermieden werden. Die Beeinträchtigungen sind im Zuge der Detailplanung möglichst weitgehend zu minimieren.
- Die Baustellen auf Norderney und am Festland werden zu Störungen von Erholungssuchenden führen. Beide Bereiche werden touristisch genutzt, haben aber für diesen Belang beispielsweise im Vergleich mit den Hauptbadestränden eine geringere Bedeutung. Auf Norderney ist die Nähe zu einem Campingplatz relevant. Für beide Bereiche gilt, dass Beeinträchtigungen im Zuge der Detailplanung möglichst weitgehend zu minimieren sind (z.B. Lärm- und Sichtschutz).
- Weiterhin werden die Baustellenverkehre nicht vermeidbare Beeinträchtigungen mit sich bringen. Auch hier sind Minimierungsmaßnahmen insbesondere in Absprache mit den betroffenen Kommunen vorzusehen.

Auch bei Würdigung dieser potentiellen Auswirkungen ist jedoch keine andere räumlich-technische Alternative erkennbar, die raum- und umweltverträglicher wäre.

Es ist damit festzustellen, dass potentielle Konflikte mit den Belangen der Raumordnung und anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen bereits mit der vorgelegten Planung so weit wie möglich minimiert wurden. Es werden wesentliche, nicht vermeidbare Beeinträchtigungen insbesondere auf die Belange Tourismus/Erholung und Naturschutz verbleiben.

Das Vorhaben ist, auch unter Berücksichtigung der nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen, mit den Zielen der Raumordnung und fachgesetzlichen Regelungen vereinbar bzw. durch eine nähere Ausgestaltung von Minimierungsmaßnahmen, die im Genehmigungsverfahren sicherzustellen ist, kann eine Vereinbarkeit erzielt werden. Eine RVP im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens würde somit keinen weiteren Erkenntnisgewinn und keine weitere Optimierung auf der Ebene der dem Genehmigungsverfahren vorgelagerten Raumordnung mit sich bringen. Ein solches Verfahren ist deshalb für das Projekt AquaDuctus nicht erforderlich.

### III. Hinweise

Folgende Punkte sind über die in Kapitel II. bereits benannten Aspekte bei der weiteren Planung besonders zu berücksichtigen:

- Bei der weiteren Planung des Vorhabens ist der in Ihrer Anzeige des Vorhabens dargestellte Korridor und die dargestellte Bauausführung zur Grundlage für die Trassierung und technische Umsetzung zu machen. Die in Ihrer Anzeige beschriebene Bauweise mit zwei Tunneln ist geeignet, um Auswirkungen auf die Belange des Naturschutzes, den Nationalpark "Niedersächsisches Wattenmeer", das Weltnaturerbe sowie die Vorranggebiete Natura 2000 und Biotopverbund weitgehend zu minimieren.
- Die in der Anzeige aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von negativen Auswirkungen auf die Nutzungen und Schutzansprüche im Planungsraum sind im weiteren Verfahren zu beachten und zu detaillieren. Eine intensive Abstimmung mit den betroffenen Stellen ist insbesondere hinsichtlich der Bauzeiten erforderlich, da hier eine Vielzahl von Belangen (Naturschutz, Küstenschutz, Erholung und Tourismus) berührt ist.
- Relevante Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete in ihren Erhaltungszielen sind auf Basis des jetzigen Kenntnisstands und unter Berücksichtigung von möglichen Minimierungsmaßnahmen vermutlich nicht zu erwarten. Eine abschließende Einschätzung ist jedoch nicht möglich, da Details der Umsetzung des Vorhabens noch nicht bekannt sind. Eine abschließende FFH-Verträglichkeitsprüfung ist daher im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dabei sind nach Maßgabe der hierfür einschlägigen rechtlichen Vorgaben die kumulierenden Wirkungen aller relevanten Vorhaben im Planungsraum zu betrachten.
- Zur Minimierung möglicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind die Planungen für den Bereich des Nationalparks im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens mit der Nationalparkverwaltung "Niedersächsisches Wattenmeer" abzustimmen. Es ist eine Abstimmung der Bau- und Untersuchungszeiten mit den ebenfalls in diesem Bereich tätigen Übertragungsnetzbetreibern notwendig, um Auswirkungen auf die Natur auf ein Minimum zu begrenzen. Kompensations- und ggf. Kohärenzmaßnahmen sind mit der Nationalparkverwaltung abzustimmen.  
Für die binnendeichs gelegenen Baustellen hat eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Aurich zu erfolgen. Die hier geplante Baustelle befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes LSG AUR 29. Die Landschaftsschutzgebietsverordnung ist entsprechend zu berücksichtigen.
- Die Baustellenflächen und die Bauausführung einschließlich Lärmschutz sowie die Materialtransporte auf der Insel und am Festland sind im Zuge der Detailplanung hinsichtlich der Belange Erholung und Tourismus zu optimieren und mit den betroffenen Kommunen abzustimmen. Es wird auf die einschlägigen Darstellungen im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Aurich hingewiesen: Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus und Erholung sowie Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Erholung.
- Es ist in allen Phasen der Planung eine enge Abstimmung mit den Übertragungsnetzbetreibern hinsichtlich der Offshore-Netzanbindungssysteme im Korridor Norderney erforderlich. Dabei sind insbesondere Räume und Zeiten der erforderlichen Baumaßnahmen zu koordinieren. Bei der Detailplanung ist nördlich von Norderney eine möglichst enge

Bündelung mit den Offshore-Netzanbindungssystemen anzustreben. Dabei sind die technischen Möglichkeiten und die erforderlichen Sicherheitsabstände in der Planung zu berücksichtigen.

- Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens ist eine Abstimmung mit der Archäologischen Denkmalpflege und der unteren Denkmalschutzbehörde notwendig.  
Auf die Veröffentlichung „Kulturerbe unter Wasser – Leitfaden für Baumaßnahmen im Küstenmeer“  
[https://denkmalpflege.niedersachsen.de/download/154805/Leitfaden\\_Unterwasserkulturerbe.pdf](https://denkmalpflege.niedersachsen.de/download/154805/Leitfaden_Unterwasserkulturerbe.pdf) wird hingewiesen.
- Es ist eine bodenkundliche, bodendenkmalpflegerische und eine naturschutzfachliche Baubegleitung einzusetzen.
- Bei der Detailplanung für das Projekt ist in Abstimmung mit den zuständigen Deichbehörden im Vorfeld der Planfeststellungsverfahren den Belangen des Küstenschutzes Rechnung zu tragen und insbesondere Raum für zukünftige Deichverstärkungen freizuhalten. Zur Unterbohrung von Küstenschutzbauwerken weise ich auf die “Empfehlungen für Küstenschutzwerke, 3. korrigierte Ausgabe 2020”  
[https://izw.baw.de/publikationen/die-kueste/0/k88\\_2020.pdf](https://izw.baw.de/publikationen/die-kueste/0/k88_2020.pdf) hin.
- Der Vorzugskorridor führt nicht durch das Trinkwasserschutzgebiet auf der Insel Norderney. Trotzdem wird auf die besondere Bedeutung der begrenzten Süßwasservorkommen auf der Insel hingewiesen. Jegliche Beeinträchtigungen in Qualität und Menge sind zu vermeiden. Im Bereich des Vorzugskorridors ist auf der Insel im zentralen Bereich eine etwa bis zu 30 m mächtige Süßwasserlinse zu erwarten. Für die weiteren Planungen sind die Grundwasserverhältnisse zu erkunden und Auswirkungsprognosen zu erstellen hinsichtlich:
  - baubedingte Absenkung des Grundwasserspiegels, potenzielle Auswirkungen auf die Süßwasserlinse (Grundwassergüte)
  - baubedingte Emissionen wassergefährdender Stoffe im Bereich der Tunnelbaustellen
  - baubedingte Resuspension von Sediment
  - baubedingte, temporäre und dauerhafte Veränderung von Transportprozessen im Wasser durch die Einbringung der Leitung/Sediment
- Die erforderlichen Transporte sind auch unter Berücksichtigung der Offshore-Netzanbindungssysteme so zu organisieren, dass die Häfen in ihrer Funktion für die Inselanbindung und die Fischerei nicht beeinträchtigt werden.
- Die Nutzung der Straßen ist soweit wie möglich zu minimieren und frühzeitig mit den Trägern der Straßenbaulast abzustimmen. Es wird auf die auf Norderney geltenden Längen- und Gewichtsbeschränkungen von max. 8,5 t Gesamtgewicht und 8,5 m Gesamtlänge hingewiesen. Dabei ist auch zu prüfen, ob eine Nutzung des Tunnels zwischen dem Festland und der Insel Norderney für Transporte möglich ist und zur Konfliktvermeidung beitragen kann.
- Für das Genehmigungsverfahren weise ich darauf hin, dass bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die der Planfeststellung oder der Genehmigung mit der Rechtswirkung der Planfeststellung bedürfen, Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen sind (§ 4 Abs. 1 ROG).

- Ich empfehle, die Detailplanung im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens mit den relevanten Stellen, insbesondere den Kommunen, abzustimmen.

#### Genehmigungsverfahren

Zur Genehmigung ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Zuständige Behörde hierfür ist nach den aktuellen rechtlichen Vorgaben das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie.

#### Information der betroffenen Stellen

Ihre Anzeige sowie dieses Schreiben werden durch Einstellung in das Internet allgemein verfügbar gemacht.

Die betroffenen Stellen werden darüber informiert.

#### Kosten

Gemäß § 15 ROG i.V.m. §§ 9 ff. NROG i.V.m. §§ 1, 3, 13 Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes i.V.m. § 1 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen (Allgemeine Gebührenordnung – AllGO) i.V.m. dem Kostentarif Nr. 71 der Anlage zur AllGO sind für die Prüfung der Erforderlichkeit einer RVP Kosten zu erheben. Dazu ergeht ein gesonderter Bescheid.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage

Bernhard Heidrich