

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

87. Änderung des Rechtswirksamen Flächennutzungsplans in der Fassung der Neubekanntmachung vom 19.11.2022

– Voslapper Groden-Nord / Nördlich Tanklager –

Bebauungsplan Nr. 225 – Voslapper Groden-Nord / Nördlich Tanklager –

A) Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (2) BauGB (ab Ergänzungsblatt ...):

Anonymisierte Liste (nicht öffentliche Liste siehe Eingänge / Privat bzw. Beteiligungsliste-anonym)

1. P1
2. P2
3. P3
4. P4
5. P5
6. P6
7. P7

B) Stellungnahmen und Hinweise der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Unteren Behörden der Stadt Wilhelmshaven gem. § 4 (2) BauGB (ab Ergänzungsblatt ...):

8. Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz, 36-01 -Naturschutz, Wald und Umweltverträglichkeit-, Untere Naturschutzbehörde, Freiligrathstr. 420, 26386 Wilhelmshaven
9. Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz, 36-03 -Wasserwirtschaft, Küsten- und Bodenschutz-, Freiligrathstr. 420, 26386 Wilhelmshaven
10. Nds. Landesamt für Denkmalpflege, Scharnhorststraße 1, 30175 Hannover
11. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, An der Marktkirche 9, 38678 Clausthal-Zellerfeld
12. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg- GAA-, Behörde für Arbeits-, Umwelt- und Verbraucherschutz, Theodor-Tantzen-Platz 8, 26122 Oldenburg
13. Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, Fachbereich 2, Eschener Allee 31, 26603 Aurich
14. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Europaplatz 1, 10557 Berlin
15. Deutsche Telekom Technik GmbH, PTI 12, Team Betrieb, Bauleitplanung, Hannoversche Str. 6-8, 49084 Osnabrück
16. Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung WSA (ehe. Wasser-u. Schifffahrtsamt), Mozartstraße 32, 26382 Wilhelmshaven
17. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Postfach 63 07, 30063 Hannover
18. III. Oldenburgischer Deichband, Postfach 12 47, 26436 Jever
19. GEW Wilhelmshaven GmbH, Abt. Technische Infrastruktur, Ver- und Entsorgung, Wasserversorgung, Postfach 15 52, 26355 Wilhelmshaven

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

20. OOWV, Georgstraße 4, 26919 Brake
21. Avacon Netz GmbH, Watenstedter Weg 75, 38229 Salzgitter
22. Amprion GmbH, Robert-Schuman-Straße 7, 44263 Dortmund
23. Landkreis Friesland, Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement, Lindenallee, 26441 Jever
24. Gemeinde Wangerland, Helmsleder Straße 1, 26434 Hohenkirchen
25. Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR, Wilhelmshavener Straße 14, 30167 Hannover
26. NABU Niedersachsen, Alleestr. 36 · 30167 Hannover
27. BBG und Partner, Contrescarpe 75 A, 28195 Bremen
28. Taylor Wessing, Benrather Straße 15, 40213 Düsseldorf
29. PLEdoc GmbH, Postfach 12 02 55, 45312 Essen
30. Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz, 36-04 –Klimaschutz-, Freiligrathstr. 420, 26386 Wilhelmshaven
31. Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, 61-00
32. Technische Betriebe Wilhelmshaven, Freiligrathstr. 420, 26386 Wilhelmshaven

C) Stellungnahme und Hinweise des Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems (ab Ergänzungsblatt ...):

33. Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems, Theodor-Tantzen-Platz 8, 26112 Oldenburg

D) Folgende Behörde haben in der Stellungnahme „keine Bedenken“ vorgebracht:

34. Avacon Netz GmbH, Watenstedter Weg 75, 38229 Salzgitter,
35. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Stilleweg 2, 30655 Hannover, Email vom 10.10.2023, nur Eingangsbestätigung
36. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 42 Luftverkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, Email vom 06.10.2023
37. TenneT TSO GmbH, Eisenbahnlängsweg 2a, 31275 Lehrte, Email vom 29.09.2023
38. Stadt Wilhelmshaven, Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz, 36-02 –Immissionsschutz und Abfall-, Freiligrathstr. 420, 26386 Wilhelmshaven
39. Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Zentraler Geschäftsbereich 4, Dezernat 42 Luftverkehr, Standort Oldenburg, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover
40. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Monzastraße 1, 63225 Langen
41. Ericsson Service GmbH (Richtfunk), Prinzenallee 21, D-40549 Düsseldorf
42. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Postfach 2963, 53019 Bonn
43. Westnetz GmbH, Goethering 23-29, 49074 Osnabrück

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

Abwägungsübersicht

Nr.	Name/Anschrift	Datum	Ergänzungsblatt		Kommentare
			von	bis	
A) Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung					Nr. des TöB-Schreibens
1	P1	08.11.2023			01-Privat
2	P2	15.11.2023			02-Privat
3	P3	14.11.2023			03-Privat
4	P4	14.11.2023			04-Privat
5	P5	13.11.2023			05-Privat
6	P6	13.11.2023			06-Privat
7	P7	15.11.2023			07-Privat
B) Stellungnahmen der Behörden					
8	36-01; UNB	17.11.2023			6
9	36-03; Wasser- und Deichbehörde	15.11.2023			8
10	Landesamt für Denkmalpflege	01.11.2023			12
11	LBEG	15.11.2023			13
12	GAA	09.11.2023			15
13	NLStBV, GB Aurich	26.10.2023			18
14	DB	01.11.2023			25
15	Telekom	08.11.2023			26
16	WSA	12.10.2023			30
17	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	11.10.2023			31
18	Deichband	09.10.2023			34
19	GEW	14.11.2023			36
20	OOWV	13.11.2023			37

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

21	Avacon	27.09.2023			41
22	Amprion	29.09.2023			44
23	LK Friesland	23.11.2023/ 18.01.2024			48
24	Gemeinde Wangerland	29.09.2023			49
25	Labü Naturschutz	15.11.2023			51
26	NABU	15.11.2023			54
27	BBG und Partner (HES)	15.11.2023			69
28	Taylor Wessing	08.11.2023			70
29	PLEdoc	10.11.2023			74
30	36-04	15.11.2023			6-Ämter
31	FB 61; 61-00	06.11.2023			10-Ämter
32	TBW	14.11.2023			12-Ämter
C) Stellungnahme des ArL					
33	ArL Weser-Ems	15.11.2023			01

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

30	36-04 Klimaschutz	15.11.2023			
	Die Stellungnahme beinhaltet	X	Anregung	X	Hinweise
	Zusammenfassung der Stellungnahme	Abwägung			
30.1	1. Mit der am 31.08.2022 in Kraft getretenen Novelle des Klimaschutzgesetzes (KSG) hat der Bundestag beschlossen, dass Deutschland bis 2045 Netto-Treibhausgasneutralität erreichen soll (§3 Abs. 2 KSG). Auch das Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG) in der Fassung vom 28. Juni 2022 legt das Ziel von Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045 fest (§3 Abs. 1 NKlimaG). Voraussichtlich wird dieses Ziel mit der Novelle des NKlimaG Ende 2023 auf 2040 vorgezogen. Zum Erreichen der Klimaschutzziele legen beide Gesetze eine Reihe von Zielen zur Deckung des Energiebedarfs mittels erneuerbarer Energien fest. Das NKlimaG in der derzeit gültigen Fassung legt dabei fest, „dass der Ausbau und die Nutzung erneuerbarer Energien durch a) die bilanzielle Deckung des Energie- und Wasserstoffbedarfs in Niedersachsen durch erneuerbare Energien bis zum Jahr 2040 [erfolgen soll]" (§3 Abs. 1 NKlimaG).	Kenntnisnahme			
30.2	2. In der Wissenschaft besteht großer Konsens, dass grünem, also aus erneuerbaren Energien hergestelltem Wasserstoff, eine Schlüsselrolle bei der Dekarbonisierung insbesondere der Industrie zukommt und dieser zugleich ein wichtiger Baustein eines klimaneutralen Energie- und Verkehrssektors darstellt. Aus diesem Grund hat die Bundesregierung die Nationale Wasserstoffstrategie 2020 entwickelt und 2023 fortgeschrieben. Die Nationale Wasserstoffstrategie verfolgt das Ziel, bis 2030 eine Elektrolysekapazität von 10 Gigawatt in Deutschland aufzubauen. Gleichzeitig besteht Einigkeit, dass aus aufgrund absehbar beschränkter Verfügbarkeit erneuerbarer Energien in Deutschland und zugleich wirtschaftlicher Standorte in Europa und darüber hinaus ein sehr großer Teil des Bedarfs an grünem Wasserstoff für Deutschland importiert werden muss. Dieser Import wiederum wird zu einem Großteil nicht leitungsgebunden, sondern per Schiff in Form von Flüssigwasserstoff oder verschiedener Derivate wie grünem Ammoniak (NH3) erfolgen. In Anbetracht der ehrgeizigen Klimaschutzziele, der langen Planungslauf-	Kenntnisnahme			

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

	zeiten sowie der enormen Mengen benötigten grünen Wasserstoffs zur Dekarbonisierung der Industrie und weiterer Sektoren ist es daher dringend notwendig, zeitnah Vorhaben zur Erzeugung und zum Import grünen Wasserstoffs zu entwickeln.	
30.3	3. Vor diesem Hintergrund ist das Vorhaben der Anpassung des Flächennutzungsplans durch die geplante Festsetzung eines Sondergebietes „Energiepark“ im Bereich des Bebauungsplans Nr. 225 „Voslapper Groden-Nord / Nördlich Tanklager“ zu betrachten. Durch die Konzentration verschiedener Vorhaben wie dem Import grüner Energieträger, der Wiederverwertung von CO ₂ in einem möglichst geschlossenen Kreislauf, einem Kraftwerk zur flexiblen Stromerzeugung und Anlagen zur Speicherung grüner Energieträger kann hier vor Ort ein substanzieller Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele geleistet werden. Die Ausgestaltung als Energiepark mit den verschiedenen beschriebenen Bausteinen ermöglicht sowohl einen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur als auch eine möglichst effiziente Nutzung derselben.	Kenntnisnahme
30.4	4. Zur wirtschaftlichen Entwicklung des Projektes soll zunächst ein Importterminal von Flüssigerdgas (LNG) errichtet und Erdgas im Planungsgebiet umgeschlagen werden. Auch weitere Projektbausteine sind für auf die Nutzung fossiler Energieträger ausgelegt, um im Markthochlauf der Wasserstoffwirtschaft mit steigendem Angebot und Nachfrage sukzessive durch grüne Energieträger ersetzt zu werden. So werden folgerichtig auch im anzupassenden Bereich des Flächennutzungsplans im zugrundeliegenden Bebauungsplan „Anlagen bzw. Nutzungen [für] Umschlag und die Lagerung von gasförmigen oder flüssigen Energieträgern [Methan/LNG/eNG (electric natural gas) und Wasserstoff, ...]“ Anlagen zur Rückverdampfung von Methan/LNG/eNG sowie der zum Betrieb dieser Anlagen notwendigen Nebenanlagen [...]“ (§1 Art der baulichen Nutzung) beschrieben. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht verständlich. Um die energiewirtschaftlichen Anforderungen und die Klimaschutzziele in Einklang zu bringen, hat der Gesetzgeber die Nutzung von LNG-Importterminals bis zum 31.12.2043 befristet (§ 5 Abs. 2 LGG). Eine Betriebserlaubnis darüber hinaus kann nur erteilt werden, wenn der Betrieb fortan mit klimaneutralen Wasserstoff oder seinen Derivaten erfolgt. Bereits zum heutigen Stand ist umstritten, ob die bereits installierten und weiteren geplanten Einrichtungen zum Import und zur Re-Gasifizierung von	Wurde im Rahmen der Planänderung berücksichtigt und eine Übergangszeit für die Nutzung auch von nicht klimaneutralen Energieträgern in die Festsetzung des Sondergebiets aufgenommen.

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

	Flüssigerdgas den Bedarf nicht bereits kurzfristig übersteigen. Investitionen dieser Größenordnung in fossile Infrastruktur schaffen eine große Gefahr von stranded assets mit dem Risiko, diese Infrastruktur möglichst lange bis zum im LNGBeschleunigungsgesetz festgelegten Ende zum Betrieb mit fossilen Energieträger zu nutzen und somit den Pfad zur Treibhausgasneutralität mit diesen Projektbausteinen sogar zu verlangsamen. Gleichwohl hat der Gesetzgeber das geplante Vorhaben in die Anlage zu §2 LNGG aufgenommen und damit ein überragendes öffentliches Interesse und das Interesse der öffentlichen Sicherheit festgestellt (vgl. §3 LNGG). Der Projektentwickler TES gibt an, LNG voraussichtlich ab 2027 durch Wasserstoff und entsprechende Derivate ersetzen zu wollen, was aus Sicht des Klimaschutzes ausdrücklich zu begrüßen ist. Allerdings finden sich diesbezüglich keine Festlegungen, so dass fossile Energieträger aus planerischer Sicht zeitlich unbegrenzt importiert, genutzt und verarbeitet werden können.	
30.5	5. Ähnlich verhält es sich mit der Herkunft des zukünftig im Projekt verwendeten Wasserstoffs. Die Auswirkungen der Nutzung von Wasserstoff auf das Klima hängen maßgeblich von dessen Entstehung ab. In der Praxis bedeutet das eine Spanne von negativen Effekten auf das Klima bei grauem, aus Dampfreformierung fossiler Brennstoffe erzeugtem Wasserstoff bis hin zu positiven Effekten im Sinne des Klimaschutzes im Fall von grünem, also mittels Elektrolyse auf der Basis erneuerbarer Energien produzierten Wasserstoffs. Auch wenn die Schwierigkeit, in Anbetracht mangelnder Sicherheit zur zukünftigen Verfügbarkeit grünen Wasserstoffs anerkannt wird, bleibt die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Klimaschutz daher mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.	Das vorgelegte Arcadis-Gutachten weist bereits auf die Bedeutung nachhaltiger Lieferketten hin. Die verbindliche Umsetzung von Umweltvorschriften in den Herkunftsländern obliegt den dort zuständigen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden. Unabhängig davon kann davon ausgegangen werden, dass die Auswahl der Energieträger und deren Lieferanten nach anerkannten Nachhaltigkeitsstandards erfolgt. Die Sicherstellung, dass die Eingangsstoffe EEG-konform sind, ist Aufgabe des Vorhabenträgers. Die textlichen Festsetzungen für die Zweckbestimmung des Sondergebiets wurden nochmals entsprechend nachgeschärft, um sicherzustellen, dass der Bezug von „blauem“ Wasserstoff nur für eine Übergangszeit möglich ist und der begründungsbedürftige Ausnahmefall bleibt.
30.6	Fazit: Insgesamt kann das beschriebene Projekt einen substanziellen Beitrag zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele leisten. Die Bilanz des Vorhabens ist wesentlich abhängig von der Frage, wann Flüssigerdgas durch Wasserstoff und seine Derivate ersetzt wird und wie der genutzte Wasserstoff produziert wird. Wünschenswert sind in diesem Zusammenhang klare zeitliche Festsetzungen in der Planung.	Wurde im Rahmen der Planänderung berücksichtigt und eine Übergangszeit für die Nutzung auch von nicht klimaneutralen Energieträgern in die Festsetzung des Sondergebiets aufgenommen. Das Ende dieser Übergangszeit lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt nicht konkret absehen, da die ökonomisch auskömmliche Nutzung der „grünen“ Energieträger eine entsprechende Vorlaufzeit benötigt und von zahlreichen Faktoren abhängt. Sie entziehen sich dem Einfluss der Stadt Wilhelmshaven ebenso wie dem der Investoren.

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

		Aus heutiger Sicht ist jedoch spätestens 2043 mit einer Nachfrage nach „grünen“ Energieträgern im industriellen Maßstab zu rechnen (vgl. auch § 5 Abs. 2 S. 1 LNGG).
30.7	6. Insgesamt befindet sich das Projekt in einem planerischen Stadium, in dem die Bewertung des Vorhabens aus Sicht der Klimaanpassung noch nicht hinreichend möglich ist. Im weiteren Verfahren ist es daher dringend erforderlich, eine möglichst klimawandelangepasste Bebauung und Nutzung vorzusehen und zu realisieren.	Kenntnisnahme
30.8	In der vorliegenden Bebauungsplanänderung gibt es dennoch einige Punkte, wie zum Beispiel die Bauweise, das Wassermengenmanagement und die Flächennutzung, bei denen keine präziseren Vorgaben gestellt werden. Dies ist im Bebauungsplan zwar möglich, wird aber im vorliegenden Fall zugunsten der planerischen Freiheit nicht angewendet. Im Zweifel kann dies auf Kosten der Klimaanpassung und -resilienz gehen.	Kenntnisnahme
30.9	Es erscheint aus Sicht der Klimawandelanpassung daher wichtig, bereits jetzt Vorgaben zu schaffen, die die planerische Freiheit kaum beeinträchtigen und dennoch wichtige Rahmenbedingungen schaffen, damit die Umsetzung des Vorhabens im Sinne der Klimaanpassung ausgeführt wird.	Kenntnisnahme
30.10	7. Küstenschutz Hinsichtlich des Küstenschutzes ist durch die Deichschutzzone von 50 Metern, in der keine baulichen Maßnahmen stattfinden dürfen, aus Sicht der Klimawandelanpassung nichts einzuwenden. Es wird lediglich daran erinnert, gegebenenfalls die Gutachten und Stellungnahmen der unteren Deichbehörde zu beachten sowie selbige bei allen weiteren Planungsschritten eng mit einzubeziehen.	Die Unter Deichbehörde wurde am Verfahren beteiligt und wird an weiteren Verfahrensschritten, die den Deich- und Küstenschutz betreffen, mit einbezogen.
30.11	Richtigzustellen ist die Aussage aus Kapitel 2.4.2 der Begründung, dass sich das Sturmklima an der Deutschen Küste nicht wesentlich ändert, und sich die Sturmflutwasserstände folglich ähnlich dem Meeresspiegelanstieg ändern werden. Laut IPCC-Report und dem Helmholtz-Zentrum Hereon ist die Entwicklung von Sturmhäufigkeiten zwar unklar, dennoch spricht der IPCC-Report 2023 von einer zukünftigen Intensivierung der Stürme. Das Hereon 2020 präzisiert, dass die Zunahme der Sturmhäufigkeiten nicht auszuschließen ist und die Nordseesturmfluten damit	Der Plangeber hält an der bisherigen Einschätzung fest. Die Begründung wird nicht angepasst. Den derzeit noch nicht näher absehbaren künftigen Entwicklungen muss auf Genehmigungsebene sowie im Rahmen des Betriebs der bauleitplanerisch ermöglichten Anlagen Rechnung getragen werden.

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

	künftig auch windbedingt höher auflaufen können. Angegeben werden etwa 40-120cm. Dieser Satz ist somit nicht bewiesen. Es wird empfohlen, die Begründung des Entwurfes des Bebauungsplans entsprechend zu korrigieren.	
30.12	8. Wassermengenmanagement Im Entwurf des Bebauungsplanes sowie in der Begründung scheint die Entwässerung des Oberflächenwassers noch nicht eindeutig geklärt. Zurzeit findet die Entwässerung des Gebietes über den östlich des Gebietes gelegenen Rhynschloot des Neuen Voslapper Seedeichs in das Hooksieder Binnentief (Hooksmeer), über Entwässerungsgräben an der westlichen Grenze des Planungsgebietes und über ein an der Südgrenze verlaufendes, teilweise verrohrtes Gewässer statt. Die Entwässerungsfunktion (und damit auch -leistung) des letzteren ist allerdings ungeklärt (Begründung Kapitel 2.5). Die geplante Kartierung der Gewässersituation, die Erstellung eines Entwässerungskonzeptes und dessen Berücksichtigung in der Genehmigungsplanung sind daher grundsätzlich wünschenswert. Da die maximale Drosselabflussspende von 2 l/s*ha nicht überschritten werden darf, werden auf dem Gebiet voraussichtlich Maßnahmen zu Sicherung des Oberflächenwasserabflusses und zum Regenwasserrückhalt erforderlich sein (Begründung Kapitel 3.4 & 3.6.1). (Siehe dazu auch die Stellungnahme der unteren Wasserbehörde.)	Für die die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB wurde ein Entwässerungskonzept zum Bebauungsplan Nr. 225 - VOSLAPPER GRODEN-NORD / NÖRDLICH TANKLAGER und zur 87. Änderung des Flächennutzungsplanes von 1973 - VOSLAPPER GRODEN-NORD / NÖRDLICH TANKLAGER von der Ingenieurgesellschaft Nordwest (Stand 04/2025) erarbeitet und mit den zuständigen Ämtern und Fachbehörden abgestimmt.
30.13	Im Zuge des Klimawandels ist davon auszugehen, dass Starkregenereignisse in Zukunft häufiger und mit größerer Intensität auftreten werden und die Thematik der Oberflächenwasserentwässerung weiter an Bedeutung gewinnt. Durch die Sicherung des Oberflächenabflusses und geeignete Retentionsmaßnahmen können in Zukunft Schäden an der geplanten, wichtigen Infrastruktur durch solche Ereignisse vermieden werden. Es wäre daher wünschenswert, bereits Im Bebauungsplan die Maßnahmen zu präzisieren und festzulegen. Dadurch ließe sich die Umsetzung in ausreichendem Umfang sichern. Für genauere Regelungen verweise ich auf die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde.	Im vorgenannten Entwässerungskonzept (vgl. Seite 12 ff.) wurde auch ein Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 erbracht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass Extremwetterlagen (hier 100-jähriges Ereignis) kein Problem aus Sicht einer Überflutungsbetrachtung darstellen. Die Gefahr einer Überflutung wurde durch den Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 (100a) und durch die Kanalnetzberechnung nach DIN EN 752 /DWA A-118 (Sa + 30a) analysiert. Die Gefahr durch Überflutung kann durch bereits geplante Maßnahmen, wie eine erhöhte Bauweise (ca. 0,30 m oder mehr gegenüber der geplanten Geländerhöhe von 2,9 mNN) der SRB und SRA, minimiert werden. Eine Gefahr durch Sturzflut und damit einhergehenden Strömungen, Treibgut oder Erosion wird aufgrund der flachen Ausprägung des Geländes als unwahrscheinlich eingeschätzt. Dies ist auch aus entsprechendem

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

		Kartenmaterial zu erkennen. Zudem bestehen keine direkten Verbindungen mit Kanalnetzen von Außengebieten, aus denen Wasser durch Rückstau infolge von Überflutungen auf das Gelände eindringen könnte.
30.14	9. Maß der baulichen Nutzung und überbaubare und nicht überbaubare Flächen Um eine möglichst freie Entwicklung und Flexibilität für den Vorhabenträger zu ermöglichen, wurde auf die mögliche Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung gänzlich verzichtet (Begründung Teil 1, Kapitel 3.1.2). So wird die Grundflächenzahl (GRZ) innerhalb des Sondergebietes auf 1 festgelegt. Dies bedeutet, dass laut § 19 Absatz 1 BauNVO pro Quadratmeter Grundstücksfläche auch 1 Quadratmeter Grundfläche baulich überdeckt werden darf, sofern die Bebauung nicht durch andere Regelungen (bspw. NBauO) verhindert wird. Es ist zwar deutlich, dass diese hohe GRZ lediglich gewählt wurde, um Gestaltungsfreiraum zu lassen, dennoch können die Auswirkungen dieser Planung potentiell ungünstig sein. Theoretisch lässt man es dem Vorhabenträger offen, 100% der Sonderfläche komplett zu versiegeln und lässt weniger Handhabe, später regulierend einzugreifen. Aus Sicht der Klimaanpassung wird empfohlen, in diesem Punkt die GRZ herabzusetzen. Der Orientierungswert aus der Baunutzungsverordnung (§ 17 BauNVO) für Gewerbe-, Industrie und Sondergebiete liegt bei 0,8. Auch bei diesem Wert hat der Vorhabenträger die Möglichkeit die Energieinfrastruktur flexibel und unter hoher Flächenausnutzung umzusetzen. Gleichzeitig erfüllen die freien Flächen wichtige Funktionen im Hinblick auf die Klimaanpassung, indem sie kühlende Effekte haben und das Versickern von Regenwasser ermöglichen. Dieser Punkt ist gerade im Hinblick auf die noch zu klärende Entwässerungssituation von elementarer Bedeutung, zumal im Zuge des Klimawandels Starkregenereignisse künftig häufiger und intensiver ausfallen werden. Eine größere Versiegelung wird dann folglich zu größeren Problemen führen. § 1 Absatz 5 BauGB und § 1a Absatz 5 BauGB sind dahingehend klar, dass die Bauleitplanung die Klimaanpassung fördern und den Auswirkungen des Klimawandels entgegenstehen soll. Dies wird mit einer GRZ von 1 nicht beachtet. Hier ist eine Änderung im vorliegenden Entwurf des Bauleitplanes wünschenswert, die den Flächenverbrauch auf das unbedingt erforderliche Maß begrenzt.	Die Anregung wurde geprüft. Im Bebauungsplanentwurf für die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB wird für das Sondergebiet SO Hafenorientierter Energiepark eine GRZ von regulär 0,8, ausnahmsweise 0,9 festgesetzt. TF § 2 neu: Die Grundflächenzahl (GRZ) wird mit 0,8 festgesetzt. Eine Überschreitung der GRZ ist durch die Grundflächen von Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO sowie baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bis zu einer Höhe von 0,9 zulässig.

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

30.15	10. Bauweise und Verkehrsflächen Bei der Festlegung der Bauweise (Begründung Teil 1, Kapitel 3.1.5) wurde auf Regelungen verzichtet, die eine bessere Klimaangepasstheit vorschreiben, ohne dabei einen negativen Einfluss auf die planerische Freiheit und Umsetzung des o.g. Vorhaben zu nehmen. Laut § 9 Absatz 1 Satz 2 BauGB wäre es möglich, die Bauweise der baulichen Anlagen näher zu definieren, als dies in der Begründung zur Bauleitplanung der Fall ist. So könnte beispielsweise eine klimaangepasstere Bauweise, wie durch die Begrünung der Dächer und Fassaden der Verwaltungs- und Betriebsgebäude, festgelegt werden. Eine Begrünung in dieser Form hätte keinerlei nachteilige Auswirkungen auf die Flexibilität bei der Umsetzung. Die Vorteile einer Fassaden- und Dachbegrünung liegen hingegen klar auf der Hand. Derlei gestaltete Gebäude heizen sich im Sommer deutlich weniger auf, als unbegrünte. Dazu kommt noch der positive Effekt des Wasserrückhalts. Jede Form der Dachbegrünung erhöht die Regenwasserretentionsfähigkeit. Diese steigt mit der Intensität der Begrünung. Besonders im Hinblick auf die bereits besprochene potentiell hohe Versiegelung kann die Dachbegrünung dabei helfen, bei Starkregenereignissen puffernd auf die Abflussmengen einzuwirken und die abzuführende Regenwassermenge zu mindern und zeitlich zu verzögern. Je nach Art dieser Begrünung sind auch positive Effekte für andere Themenbereiche zu erwarten [Insekten, Wärmedämmung, usw.]. Auf diese soll hier nicht weiter eingegangen werden, sondern lediglich auf andere Stellungnahmen verwiesen werden. Beim vorgelegten Bebauungsplan ist damit zu rechnen, dass alle Gebäude ohne jegliche Form der Dach- oder Fassadenbegrünung errichtet werden. Damit entspricht dieser Aspekt der Bauleitplanung nicht § 1a Absatz 5 BauGB indem er nicht der Anpassung an den Klimawandel entspricht und die Bauleitplanung in diesem Punkt nicht Klimaanpassung fördert, wie sie es gemäß § 1 Absatz 5 BauGB sollte. In diesem Aspekt ist als eine Ausweitung der Regelungen im Bauleitplan dringend erforderlich.	Festsetzungen zur Bauweise erfolgen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB in Verbindung mit § 22 BauNVO und betreffen Regelungen zur Zulässigkeit von Bebauungstypologien (offene Bauweise, geschlossene Bauweise, abweichende Bauweise). Festsetzungen zur Fassaden- und Dachbegrünung können zwar gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und/oder § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB getroffen werden. Der Plangeber hält indes daran fest keine Festsetzungen zur Fassaden- und Dachbegrünung zu treffen. Es darf nämlich nicht übersehen werden, dass die vorliegende Bauleitplanung industrielle Nutzungen vorbereitet bzw. ermöglicht, die enorm hohen Sicherheitsstandards unterliegen und an die wegen des Umgangs mit tiefgekühlten Gasen besonderer Anforderungen gestellt sind. Dies schränkt sinnvolle Möglichkeiten der Fassaden- und Dachbegrünung ein. Ob und inwieweit solche Maßnahmen möglich sind, kann aktuell nicht zuverlässig beurteilt werden. Entsprechend dem Grundsatz der planerischen Zurückhaltung sollen daher diesbezüglich keine näheren Vorgaben durch Festsetzungen gemacht werden.
30.16	11. Verkehrsflächen Über den selben Absatz aus dem BauGB sollte auch die Anlage der Flächen für den ruhenden Verkehr (Begründung Teil 1, Kapitel 3.2.1) näher geregelt werden, indem	

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

eine geringstmögliche Versiegelung festgelegt wird. Im „Energiepark Wilhelmshaven – Nachweis des zwingenden öffentlichen Interesses und Prüfung zumutbarer Alternativen“ der TES ist die Rede von 600 direkten und indirekten Arbeitsplätzen in Wilhelmshaven, die durch o.g. Vorhaben entstehen. Dies lässt das Ausmaß der nötigen Parkplätze für die Mitarbeiter bereits erahnen. Nicht beachtet bleiben dabei die Flächen für die Andienung mit Lastkraftwagen und für Besucher. Die Begründung der Bauleitplanung besagt zu diesem Punkt lediglich, dass die überbaubare Grundstücksfläche ausreichend für diese Erfordernisse ist. Diese Aussage ist aus der Sicht der Klimawandelanpassung problematisch, ermöglicht sie doch, dass die Flächen für den ruhenden Verkehr deutlich überdimensioniert werden können und zugleich vollständig versiegelt sein dürfen. Neben einer sinnvollen Begrenzung der Maximalflächen für ruhenden Verkehr, die eine weniger flächenintensive Stellplatzbereitstellung vorschreibt (z.B. Parkhäuser), wäre es hier gemäß § 9 Absatz 1 Satz 2 BauGB möglich, eine Bauweise mit minimal erforderlicher Versiegelung vorzuschreiben. Für PKW-Stellplätze können beispielsweise Rasengittersteine als Belag gewählt werden. Die Vorteile teil- oder unversiegelter Parkflächen liegen in der geringeren Hitzeentwicklung im Sommer und vor allem in der Versickerungsfähigkeit. Bleiben die Parkplätze teil- oder unversiegelt, muss also nur eine geringere Menge Regenwasser anderweitig abgeführt werden. Beim aktuellen Planungstand ist damit zu rechnen, dass alle Flächen für ruhenden Verkehr überdimensioniert ausgeführt und voll versiegelt werden. Damit entspricht dieser Aspekt des vorgelegten Bebauungsplanes nicht § 1a Absatz 5 BauGB, indem er nicht der Anpassung an den Klimawandel entspricht und die Bauleitplanung in diesem Punkt nicht Klimaanpassung fördert, wie sie es gemäß § 1 Absatz 5 BauGB sollte. In diesem Aspekt ist also eine Ausweitung der Regelungen im Bebauungsplan dringend erforderlich.	Der maximale Versiegelungsgrad für Hauptanlagen, Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, ergibt sich aus der textliche Festsetzung Nr 2 (neu). Die besagt: Die Grundflächenzahl (GRZ) wird mit 0,8 festgesetzt. Eine Überschreitung der GRZ ist durch die Grundflächen von Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO sowie baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bis zu einer Höhe von 0,9 zulässig. Eine weitergehende Regelung für den ruhenden Verkehr erachtet der Plangeber als nicht erforderlich; denn im Rahmen der Bauausführung besteht die Möglichkeit, Stellplatzflächen sowie deren Zufahrten mit wasser- und luftdurchlässigen Materialien zu versehen. Inwieweit dies möglich ist oder die strengen Sicherheitsanforderungen, die an die hier ermöglichten industriellen Nutzungen gestellt sind, dem entgegenstehen, lässt sich im Rahmen dieses Angebotsbebauungsplans nicht absehen und weitergehende Einschränkungen gleichsam „ins Blaue hinein“ bergen die Gefahr, Ansiedlungen mangels ausreichender Flexibilität zu verhindern.
---	--

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Die Stellungnahme Nr. 30 wurde insgesamt im weiteren Verfahren berücksichtigt; sie führte hinsichtlich der Punkte 30.4, 30.10 und 30.12 bis 30.14 zu einer entsprechenden Planänderung, hinsichtlich der Punkte 30.11, 30.15 und 30.16 wurde ihr hingegen nicht gefolgt.

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

31	61-00	06.11.2023			
	Die Stellungnahme beinhaltet	X	Anregung	X	Hinweise
	Zusammenfassung der Stellungnahme	Abwägung			
31.1	Gemäß 2.6 der Begründung bildet die Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ mit einer öffentlich gewidmeten Zufahrt zum Terminal die Hauptschließung des Gebietes. Die Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ ist nicht zum Anbau bestimmt. Die Erhebung von Erschließungsbeiträgen scheidet somit aus. Weitere Bestimmungen zu dieser Zufahrt und zur Erschließung enthält Kapitel 3.2 der Begründung. Hiernach wurde die Zufahrt dem öffentlichen Verkehr als eine sonstige Straße gewidmet. Aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wurde der Eigentümer, der III. Oldenburgische Deichband, zum Träger der Straßenbaulast bestimmt. Da die Zufahrt nicht im Eigentum der Stadt Wilhelmshaven steht und sie nicht Trägerin der Straßenbaulast ist, scheidet auch für sie die Erhebung von Erschließungsbeiträgen aus.	Kenntnisnahme; die Erhebung von Erschließungsbeiträgen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung.			

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Die Stellungnahmen Nr. 31 wird zur Kenntnis genommen; sie betrifft keine abwägungserheblichen Gesichtspunkte.

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

32	85 - TBW	14.11.2023			
	Die Stellungnahme beinhaltet	X	Anregung	X	Hinweise
	Zusammenfassung der Stellungnahme	Abwägung			
32.1	1. Abwasserbeseitigung Abwassertechnisch wird eine eigenständige Struktur für das Plangebiet vorgesehen. Hierzu enthält die Planung folgende Informationen: „Oberflächenentwässerung / Schmutzwasser Für die Einleitung von Niederschlagswasser in die Oberflächengewässer / Regenwasserrückhaltebecken ist in Abhängigkeit von Art und Umfang der Flächennutzung eine wasserrechtliche Einleitungserlaubnis bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen. Es sind Rückhaltemaßnahmen und in Abhängigkeit von der Flächennutzung Abwasservorbehandlungsmaßnahmen vorzusehen. Das Schmutzwasser ist in einer eigenen Kläranlage zu behandeln". Aufgrund dieser Planung wird keine Zuständigkeit des Eigenbetriebs TBW gesehen. Wasserrechtliche Genehmigungen bzw. Erlaubnisse sind bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen.	Kenntnisnahme			
32.2	2. Straßenbau Zur verkehrstechnischen Erschließung wird in der Planung ausgeführt, dass die Erschließung über die überörtliche Straße „Am tiefen Fahrwasser" gewährleistet. Dieser Sachverhalt ist soweit richtig, jedoch gibt es aktuell bei einer Schädigung dieser Betonstraße keine alternative Ausweichroute für die Erschließung! Da die zukünftigen Bauarbeiten deutlich über dem Gemeingebrauch liegen, sind im Vorfeld Beweissicherungen und Bewertungen für die entsprechende Belastungsklasse vollzogen und dokumentiert worden. Bei dieser Prüfung der einschichtigen Betonfahrbahn ergibt sich eine nicht ausreichende Belastungsklasse für die geplanten Baumaßnahmen. Somit besteht unserer Bewertung nach eine deutliche Gefahr eines möglichen Havarieschadens an der Fahrbahn und den Tragschichten. Da diese möglichen Schäden nicht immer vorhersehbar sind, wäre eine Ertüchtigung der Betonfahrbahn im Vorfeld technisch notwendig/sinnvoll anzusehen. Hierdurch könnten mögliche Stillstands- und Ausfallzeiten für sämtliche Baustellen- und Lieferverkehre minimiert werden.	Der Bebauungsplan schafft durch die Festsetzung von Verkehrsflächen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung des Vorhabens. Der aktuelle Zustand der Straße spielt hierbei keine Rolle. Für die planungsrechtliche Genehmigung der Anlage findet § 30 Abs. 1 BauGB Anwendung. Dieser besagt: Im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der allein oder gemeinsam mit sonstigen baurechtlichen Vorschriften mindestens Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen enthält, ist ein Vorhaben zulässig, wenn es diesen Festsetzungen nicht widerspricht und die <u>Erschließung gesichert ist</u>. Für eine hinreichende Beschaffenheit der verkehrstechnischen Erschließung für die Zwecke der jeweiligen Anlage ist daher auf Genehmigungsebene zu sorgen. Auf der Ebene der Bauleitplanung ist lediglich sicherzustellen – und das ist gegeben –, dass die benötigte Erschließung rechtzeitig hergestellt werden kann.			

Amt/Org.-Zeichen	Datum		Vorlagen Nr.
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung; Bauleitplanung	02.01.2026		002/2026 003/2026

	Im Rahmen der Planung ist nunmehr zu bewerten, ob damit die Erschließung wirklich gesichert erscheint.	
32.3	3. Stadtgrün In den Planungen wird eine öffentliche Grünfläche in der Größe von 27.843 m² ausgewiesen (inkl. Deichfläche und Verkehrsfläche). Nach der Begründung unter Punkt 3.3 Grünflächen, dient diese Fläche der Berücksichtigung des BauGB, im Hinblick auf Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, sowie der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Es wird hierzu darauf hingewiesen, dass diese Flächen trotz dieser Ausweisung nicht in die Unterhaltungspflicht durch die Stadt Wilhelmshaven übergehen. Die Abt. Stadtgrün würde diese Flächen auch nicht unterhalten können.	Die Unterhaltungspflicht ist nicht Gegenstand von Festsetzungen des Bebauungsplans. Hierzu gibt es keine rechtliche Grundlage.

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Die Stellungnahme Nr. 32 wurde insgesamt im weiteren Verfahren berücksichtigt, sie führt jedoch nicht zu einer Änderung des Plans.