

**Raumordnungsverfahren (ROV) für die Planung von  
zukünftigen Korridoren für Offshore-  
Anbindungsleitungen im nds. Küstenmeer,  
Seetrassen 2030**

**Synopse der Stellungnahmen der Beteiligten gemäß  
Verteiler zum Verfahren**

## Inhaltsverzeichnis

1.	Gemeinde Neuharlengersiel	Vom 26.03.2021
2.	Landkreis Aurich	Vom 25.03.2021
3.	Gemeinde Baltrum	Vom 31.03.2021
4.	Gemeinde Dornum	Vom 22.03.2021
5.	Tourismus GmbH Gemeinde Dornum	Vom 23.03.2021
6.	Landkreis Wittmund	Vom 31.03./01.04.2021
7.	Gemeinde Langeoog	Vom 25.03.2021
8.	Samtgemeinde Esens	Vom 26.03.2021
9.	Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems Dezernat 5	Vom 31.03.2021
10.	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Emden	Vom 18.01.2021
11.	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Fachgebiet 232 (LGLN)	Vom 28.01.2021
12.	Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz Direktion Norden	Vom 15.04.2021
13.	Nationalparkverwaltung	vom 14.04.2021
14.	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	Vom 30.03.2021
15.	GDWS	Vom 18.03.2021
16.	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung Nord PTI 12	Vom 19.03.2021
17.	Gassco AS	Vom 16.03.2021
18.	NeuConnect Deutschland GmbH	Vom 30.03.2021
19.	pledoc	Vom 21.01.2021
20.	EWE Aktiengesellschaft Hauptverwaltung	Vom 19.01.2021
21.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	Vom 17.03.2021
22.	Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR (LABÜN)	Vom 30.03.2021
23.	Sportfischerverband im Landesfischereiverband Weser- Ems e.V.	Vom 16.03.2021
24.	UHV 91 Deichacht Esens – Harlingerland, Sielacht Dornum, Sielacht Esens	Vom 31.03.2021
25.	Landschafts- und Kulturbauverband Aurich	Vom 26.01.2021
26.	Oldenburgisch Ostfriesischer Wasserverband Hauptverwaltung Brake	Vom 29.03.2021
27.	Landwirtschaftlicher Hauptverein für Ostfriesland e.V.	Vom 25.03.2021
28.	Niedersächsische Muschelfischer GbR	Vom 22.03.2021
29.	Ostfriesische Landschaft	Vom 23.03.2021

## Stellungnahmen TöB

### 1. Gemeinde Neuharlingersiel vom 26.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Tourismus	<p>zur derzeit ausliegenden Einleitung des Raumordnungsverfahrens wird wie folgt Stellung im Namen und mit Unterschrift durch den <b>Kurverein Neuharlingersiel e.V., dem Fischerverein Neuharlingersiel e.V., dem Hafenzweckverband Neuharlingersiel und der Gemeinde Neuharlingersiel</b> genommen:</p> <p>Das Nordseeheilbad Neuharlingersiel verzeichnet ca. 800.000 Gästeübernachtungen pro Jahr und sehr viele Tagesgäste. Unsere Gäste besuchen Neuharlingersiel wegen der intakten Natur mit landwirtschaftlichen Betrieben, der touristischen Einrichtungen und insbesondere wegen des malerischen Krabbenkutterhafens mit aktiven Krabbenkuttern. Die Bedeutung Neuharlingersiels strahlt wirtschaftlich stark in die Region aus.</p> <p>Gemeinsam stehen wir für weitere Gespräche zur Verfügung, erwarten aber auch, dass konstruktiv unsere Sorgen aufgenommen und berücksichtigt werden. Dazu erwarten wir keine Einzelgespräche und -verhandlungen, sondern eine gemeinsame Verständigung, insbesondere auch mit den Vertretern der Landwirtschaft und der Sielacht Esens sowie der Deichacht Harlingerland.</p> <p>Eine konstruktive Zusammenarbeit wird bisher nur von uns angeboten. Von Seiten der Planungsveranlasser bzw. der staatlichen Behörden wird dieses bisher nicht entgegengebracht. Es besteht hier die Einschätzung, dass hier eine Planung über die Bürger und Betriebe hinweg durchgesetzt wird.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 26. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Auffassung teilen die Planungsträger nicht. Bereits im Vorfeld der Antragskonferenz wurden im Herbst 2019 seitens der Planungsträger Gespräche mit allen voraussichtlich betroffenen Gemeinden und Landkreisen gesucht, um die Planungen zu erläutern sowie Hinweise entgegen zu nehmen. Im Kursaal Neuharlingersiel hat im August 2020 ein weiteres Treffen mit zahlreichen Funktionsträgern aus der Gemeinde stattgefunden. Im Übrigen wird auf das nachgelagerte Planfeststellungsverfahren verwiesen, im Rahmen dessen eine Beteiligung der Fachbehörden, der Träger öffentlicher Belange sowie der Betroffenen erfolgen wird. Im</p>

<p>Gesamtplanung (See und Land)</p>	<p>Die Planungen werden zu erheblichen Auswirkungen auf die Belange der Bürger und Betriebe Neuharlingersiel sowie auf die Gemeinde Neuharlingersiel führen. Die Verlegung von Leitungen in der geplanten Anzahl wird zu einer erheblichen Einschränkung der kommunalen Planungshoheit führen.</p> <p>Grundsätzlich wird kritisiert, dass es an einer Gesamtplanung fehlt, also einer Planung vom offenen Meer bis zu Netzanschlusspunkt. Es werden mit dieser Planung Fakten geschaffen, die in folgenden Verfahren aufzunehmen sind. Wir fordern eine Gesamtplanung und keine Planung in Einzelabschnitten. Eine Darstellung möglicher Trassenverläufe vom bisher konkret noch nicht feststehenden Anlandepunkt ins Binnenland reicht für eine Prüfung und Bewertung der Antragsunterlagen nicht aus.</p>	<p>Rahmen der Planfeststellung werden die öffentlichen und privaten Belange detailliert dargestellt und bewertet.</p> <p>Diese Auffassung teilen die Planungsträger nicht.</p> <p>Mit einer Weiterführung der Offshore-Netzanbindungssysteme am Festland sind zwar planerische Konflikte zu erwarten, diese können jedoch erfahrungsgemäß durch kleinräumige Trassenvarianten und eine angepasste Bauausführung in der Regel weitgehend minimiert werden. Deshalb wird im gegenständlichen Raumordnungsverfahren zunächst die Leitungsführung im Küstenmeer betrachtet. Ausgehend von einem Anlandungsbereich an der Küste sind zu einem späteren Zeitpunkt Trassenkorridore zu entwickeln, die eine landseitige Fortführung der Kabelverbindung ermöglichen.</p> <p>Um einem Planungstorso vorzubeugen, wurde für die Landtrasse innerhalb des Raumordnungsverfahrens bereits ein Untersuchungsraum mit einem Radius von 5 km um den potenziellen Anlandungsbereich betrachtet. Somit kann eine Anlandung in sehr sensiblen Bereichen ausgeschlossen werden. In dem 5 km Radius wurde der Anlandungsbereich auf raumordnerische sowie umweltfachliche Planungshindernisse hin untersucht und berücksichtigt.</p> <p>Die Weiterführung zu den Netzverknüpfungspunkten wird dann in separaten Verfahren geplant.</p> <p>Die Gesamtplanung findet im Rahmen der Erstellung des Netzentwicklungsplans statt. Dessen Inhalt wird von den Übertragungsnetzbetreibern vorgeschlagen und von der Bundesnetzagentur bestätigt oder verworfen. Ferner legt der Flächenentwicklungsplan fest, wann ein ONAS in Betrieb geht sowie an welcher Stelle es von der AWZ in das Küstenmeer eintritt. Dementsprechend werden seitens der Bundesbehörden bereits wesentliche Rahmenbedingungen in der Gesamtplanung vorgegeben. s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f.</p>
---	---	---

<p>Mensch</p>	<p>Neuharlingersiel ist hier besonders betroffen, weil vom Raum Ostbense mehrere Leitungstrassen in unterschiedliche und bisher nicht bekannte Richtungen weitergeführt werden sollen. Das Gemeindegebiet soll dazu in mehrfacher Hinsicht durchschnitten werden.</p> <p>Aus den vorliegenden Planungsunterlagen ist zu erkennen, dass überwiegend umweltfachliche, biologische und morphologische Prüfungen und Fragestellungen behandelt werden. Die Belange der Menschen vor Ort treten stark in den Hintergrund. Diesbezüglich ist nachzuarbeiten. Es fehlt eine ausreichende Betrachtung der Auswirkungen für die Menschen vor Ort, insbesondere durch die Baustellenemissionen.</p> <p>Bedingt durch die Vielzahl der geplanten Leitungstrassen wird mit jahrelangen Bautätigkeiten gerechnet, welche zu Lasten der örtlichen Bevölkerung und Betriebe gehen. Es ist zum Wohle der Bürger alles zu versuchen, die Bauzeit zu verkürzen. Diese Interessen werden derzeit nicht berücksichtigt und sind zu stärken. Bereits jetzt ist zu erkennen, dass aufgrund der laufenden Planung Immobilienwerte im Bereich Ostbense</p>	<p>Die landseitige Weiterführung zu den Netzverknüpfungspunkten wird in separaten Verfahren geplant, wobei möglichst schonende und konfliktarme Trassenverläufe zu ermitteln sind. Die Planungsträger verweisen mit Blick auf die Festlegung der Netzverknüpfungspunkte auf den am 26.04.2021 veröffentlichten 2. Entwurf des NEP 2035 (2021), S. 201 (zum Download verfügbar unter <a href="http://www.netzentwicklungsplan.de">www.netzentwicklungsplan.de</a>). Die systemisch beste Lösung besteht demnach in einem Gesamtkonzept, das sowohl küsten- als auch lastnahe Netzverknüpfungspunkte umfasst und den erforderlichen Netzausbau so gering wie möglich hält. Zutreffend ist vor diesem Hintergrund die grundsätzliche Annahme, dass, vom Anlandebereich eines Korridors für mehrere ONAS ausgehend, Trassen in verschiedenen Richtungen verlaufen werden, um verschiedene Netzverknüpfungspunkte zu erreichen. Während sich die lastnahen Punkte südlich bis nach NRW befinden, liegen die küstennahen Punkte (z. B. Unterweser und Wilhelmshaven) in Richtung Ost. Da die landseitigen Planungsverfahren noch ausstehen, ist aber unklar, ob die Vorzugslösung in einer Trennung der gebündelt anlandenden Trassen bereits im Gemeindegebiet von Neuharlingersiel bestehen wird. Ebenso denkbar erscheint eine Weiterführung der Bündelung zumindest auf einigen Kilometern landeinwärts. Im Übrigen würde sich die Frage für jeden anderen Anlandebereich an der ostfriesischen Küste gleichermaßen stellen.</p> <p>s. o.</p> <p>Weder bau- noch betriebsbedingte Auswirkungen auf die örtliche Wirtschaft bzw. für die Bevölkerung sind zu erwarten. Im Übrigen wird auf die Darstellungen der Bauabläufe oben verwiesen. Die rechtliche Fragestellung etwaiger Entschädigungen betrifft explizit das nachgelagerte Planfeststellungsverfahren. Die abwägungsrelevanten Belange der Grundstückseigentümer und etwaige</p>
---------------	--	--

<p>Siedlungsstruktur</p>	<p>abnehmen. Haus- und Flächeneigentümer sind während der Bauzeit zu entschädigen.</p> <p>Nicht berücksichtigt wird, dass im Raume Ostbense zwei Bebauungspläne bestehen mitlaufenden Investorengesprächen. Die jahrelangen Stromleitungsbauarbeiten stellen diese Bauleitplanungen in Frage.</p>	<p>Entschädigungen für unmittelbare Beeinträchtigungen werden im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt und geklärt. Unter Bezugnahme auf die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften wird klarstellend darauf hingewiesen, dass die Entschädigung über den eintretenden Rechtsverlust hinaus auch sonstige, infolge des Entzugs einer Teilfläche eintretende Vermögensnachteile unter Beachtung der rechtlichen Anspruchsvoraussetzungen abzugelten hat. Ein Grundeigentümer darf grundsätzlich nicht auf einen "unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Es besteht kein Anspruch auf die Erhaltung einer als günstig empfundenen Wohnlage (so explizit: OVG Lüneburg, Beschluss v. 28.03.2011, 7 ME 97/10, Rn. 18 – Juris).</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Bezug auf den Detaillierungsgrad der Verfahrensunterlagen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p> <p>Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt die Feintrassierung. Dabei werden bestehende Bebauungspläne berücksichtigt, um eine Beeinträchtigung zu vermeiden.</p> <p>Von einer Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit kann im Rahmen von Vorhaben nach § 38 BauGB regelmäßig nur dann ausgegangen werden, wenn das Vorhaben eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Ein Entwicklungshemmnis oder bloße Einschränkungen von Planungsabsichten einer Gemeinde sind im Rahmen einer späteren Planfeststellung abwägend zu berücksichtigen (BVerwG, 27.03.1992 – 7 C 18/91 –, BVerwGE 90, 96).</p>
--------------------------	---	---

Technische Angaben	Es fehlt in den vorgelegten Planunterlagen an einer Aussage, wo die notwendige Einschubleitung vorgefertigt wird. Hier ist bekannt, dass zuletzt auf Norderney eine mehrere kilometerlange Einschubleitung an Land vorgefertigt wurde. Vorgesehen ist für die hier anstehende Planung eine noch längere Einschubleitung. Hierzu ist weiter auszuführen.	In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.
Gewerbliche Wirtschaft	Eine Verschiebung von Leitungstrassen z.B. durch archäologische Fundstätten oder aus naturschutzfachlichen Fragestellungen in Richtung des als Nordseeheilbades anerkannten Bereiches ist unbedingt zu vermeiden, da dann die Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Neuharlingersiel mit der östlichen gelegenen Jugendherberge und des Campingplatzes besonders groß werden. Möglichst ist ein weiter Abstand vom als Nordseeheilbad anerkannten Bereich zu erreichen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Technische Angaben	Bisher nicht ausgeführt wird zur Ver- und Entsorgung der Insel- und Wattbaustelle. Eine Wegeverbindung über die Insel Langeoog ist nicht vorhanden, so dass davon auszugehen ist, dass die Baustelle über Neuharlingersiel versorgt wird. So wären z.B. größere Mengen Betonit anzuliefern mittels Lastkraftwagen sowie auch wieder abzufahren. Es wird gefordert, dass diesbezüglich weiter ausgeführt wird, welche Belastungen dadurch entstehen und für ein Nordseeheilbad verträglich sind.	Es ist darauf hinzuweisen, dass die vorgelegten Antragsunterlagen bereits ein Grobkonzept zur Versorgung der Baustellen beinhalten. In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.
Häfen/Schifffahrt	Zu Einzelfragestellungen wird wie folgt vorgetragen:  <b>Hafen</b> Der Neuharlingersieler Hafen kann für Versorgungs- und Kontrollfahrten genutzt werden. Ausreichend Liegeflächen sind vorhanden. Auch bietet der Hafen zwei Rampen, um Transportfahrzeuge zu verladen. Ebenfalls ist eine Slipanlage vorhanden, um Schiffe bis zu einer Größe von 25 m Länge und 6 m Breite für Reparaturarbeiten aus dem Wasser zu ziehen. Um den von Ihnen beschriebenen Zeitablauf in den Sommermonaten möglichst effektiv für	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsträger begrüßen ausdrücklich den Hinweis über die Verfügbarkeit des Neuharlingersieler Hafens und werden diesen in der weiteren Planung prüfen sowie berücksichtigen.

<p>Fischerei</p>	<p>Kabelverlegungsarbeiten zu nutzen, könnte bei Nutzung des Hafens Neuharlingersiel durch die beauftragten Firmen eine bessere Befahrbarkeit des Außentiefs erforderlich werden. Es ist mit dem Hafenzweckverband abzustimmen, wo und in welcher Form eine zentrale Bauleitungs- bzw. Versorgungseinrichtung geschaffen werden kann. Abzustimmen wäre, ob diese auch für spätere Aufgaben des Leitungsbetriebes genutzt werden kann.</p> <p><b><u>Fischerei</u></b>  Die hier ansässigen kleinen familiengeführten Krabbenkutter sind auf heimatnahe Fanggebiete angewiesen. Diese liegen im Wattenmeer vor den Inseln Spiekeroog und Langeoog sowie westlich und östlich der Otzumer Balje. Diese Fanggebiete werden durch die geplanten Arbeiten stark temporär eingeschränkt. Steinschütten oder freiliegende Kabel könnten dauerhaft dieses Fanggebiet reduzieren oder die Befischbarkeit mit Baumkurren behindern, wobei eigentlich Kabeltrassen nicht überfischt werden dürfen.</p> <p>Es können aber auch Sedimenteintrag oder Veränderungen in der Boden- bzw. Wasserbiologie Veränderungen herbeiführen. Es ist hier bekannt, dass auch Leitungen sich nicht, wie geplant, verlegen lassen und Sedimente von West nach Ost ins Neuharlingersiel Fanggebiet verdriften können.</p>	<p>Die Planungen sehen eine dauerhafte min. Überdeckung der Kabelsysteme von 1,5 m vor. In Bereichen mit einer hohen Morphodynamik werden größere Verlegetiefen geplant, um die dauerhafte min. Überdeckung von 1,5 m sicherzustellen. Steinschüttungen sind in den genannten Fanggebieten nicht vorgesehen.</p> <p>Eine „Verdriftung“ von Sedimenten von West nach Ost ist ein natürlicher Prozess, der nicht wesentlich von der Kabelverlegung beeinflusst wird.</p>
<p>Technische Angaben/ Verlegetiefe</p>	<p>Eine Verlegetiefe des Kabels von ca. einem Meter nördlich der Insel Langeoog wird als unzureichend angesehen, da bekannterweise nach Winterstürmen starke morphologische Veränderungen in diesem Bereich eintreten. Es besteht ansonsten die Gefahr des Freispülens der Leitung.</p> <p>Es besteht hier die große Sorge, dass durch den temporären und dauerhaften Verlust von Fanggebieten die Krabbenfischerei wirtschaftlich eingeschränkt bzw. diese mangels ausreichend großem Fanggebiet hier aufgegeben werden muss. Dieses würde zu erheblichen Veränderungen im Hafen von</p>	<p>Die Planungsträger nennen in der Unterlage A in Tabelle 3 für den Bereich nördlich der Inseln Langeoog und Baltrum bis voraussichtlich zur 10 m Wassertiefenlinie (LAT) eine geplante Verlegetiefe von 3 m.</p> <p>Die Planungsträger gehen davon aus, dass es lediglich zu temporären und lokalen Beeinträchtigungen in den Fanggebieten kommen wird und somit nicht mit erheblichen Auswirkungen auf den Hafen von Neuharlingersiel zu rechnen ist.</p>



	<p>Neuharlingersiel führen mit der Folge, dass der Tourismus stark leidet und somit der Wirtschaftsstandort Neuharlingersiel.</p> <p>Die Berücksichtigung der fischereilichen Interessen ist in den Planunterlagen vollkommen unzureichend dargestellt. Die Auswirkungen auf den Fischereistandort sind bisher nicht hinreichend betrachtet. Diese Betrachtung ist nachzuholen. Den Fischereibetrieben ist eine Absicherung zu geben, wenn Leitungen, nicht wie geplant, verlegt werden können, es zu Veränderungen im Meeresgrund oder zu Sedimentverlagerungen kommt.</p> <p>Es muss daher im Rahmen des Projektes mit den Neuharlingersieler Fischern, wobei dieses derzeit schwer an Betrieben festzumachen ist, eine Vereinbarung geschlossen werden, um die temporären und dauerhaften Einschränkungen auszugleichen. Die Anzahl der Krabbenkutter variiert in den letzten Jahren zwischen 8 und 12. Auch die Personen der Fischer verändern sich. Ansprech- und Vertragspartner sollte</p>	<p>Die Besorgnis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass durch das zeitlich eng begrenzte Baufenster (vier Monate) einerseits und die Art der baubedingten lokalen Effekte (BE-Flächen im Watt, schmaler Kabelgraben) andererseits ungeeignet sind, sich auf Tideströmung, Wattmorphologie sowie auf die Hydromorphologie nachteilig auszuwirken. Bei der Kabelinstallation im Watt und im Küstenmeer werden nur lokal geringe Mengen von Feinstsedimenten resuspendiert (ausgewirbelt, aus dem Sediment in die Wassersäule abgegeben). Diese Mengen sind im Verhältnis zur natürlichen Hydrodynamik und zum Sedimenttransport des Watten- und Küstenmeeres, also des gesamten Naturraums, zu vernachlässigen. Auch eine Sedimentverlagerung findet nur lokal und kleinräumig und nicht über das natürliche Maß hinaus statt.</p> <p>Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass nach heutigem Kenntnisstand die Kabelverlegung in halbgeschlossener Bauweise stattfinden wird und Baggerungen nur unmittelbar vor den Leerrohren bei Niedrigwasser bzw. am Strand durchgeführt werden. Beeinträchtigungen durch die Kabelverlegung bestehen nur temporär und sind kleinräumig. Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fischerei und Trassennutzung wurde mit Anhang 3 eine morphologische Studie vorgelegt, um eine ausreichend große dauerhafte Überdeckung sicherzustellen. Die Bewertung der projektspezifischen Beeinträchtigung ist Bestandteil des später folgenden Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Befassung mit dem Kompensationsbedarf wird entsprechend der Vorgaben des BNatSchG (§§ 14 ff.) detailliert im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Die Belange der Fischerei sowie etwaige Einschränkungen und Nachteile werden im Planfeststellungsverfahren bewertet. Durch direkte Eigentums-/Flächeninanspruchnahme eintretender Rechtsverlust und andere</p>
--	---	---

<p>Tourismus/ gewerbliche Wirtschaft</p>	<p>daher der Fischerverein Neuharlingersiel e.V. als Interessenvertretung für alle Fischer Neuharlingersiels sein.</p> <p>Denkbar wird von hier eine Beauftragung des Fischervereins Neuharlingersiel e.V. mit Versorgungs- oder Kontrolltätigkeiten während der Kabelverlegungsarbeiten zwischen der AWZ und der Küste gehalten. Durch unterschiedliche Schiffsgrößen kann dieses durch die Mitglieder des Fischervereins Neuharlingersiel e.V. geleistet werden. Dauerhafte Fanggebietseinschränkungen/-verluste sind auszuzeichnen aufgrund des kleinräumigen örtlichen Fanggebietes.</p> <p>Denkbar wird von hier gehalten, die Auflegung eines Ausgleichsfonds im Falle der dauerhaften Beeinträchtigung. Über diesen Ausgleichsfonds könnten Schiffsmodernisierungen oder -erneuerungen finanziert werden, um entferntere Fanggebiete zu erreichen, Umstellungen in der Fangtätigkeit, wie z.B. bei einem Wechsel von der Baumkurrenfischerei auf das Auslegen von Fangkörben über Steinschüttungen oder in Windparks, oder die starke Aufnahme von Fahrten in Bezug zum Tourismus oder dergleichen.</p> <p><b><u>Tourismus</u></b> Auswirkungen auf den Tourismus werden bisher eher als belanglos im Planverfahren abgetan. Baggerpontons in Strandnähe und Kabelverlegungsarbeiten querend von Wander- und Radwegen sind störend und werden zu Beeinträchtigungen im Tourismus führen.</p>	<p>hierdurch gegebenenfalls eintretenden Vermögensnachteile werden im gesetzlich vorgegebenen Rahmen entschädigt. Ein gewerblicher Betrieb genießt den Schutz des Art. 14 GG nur soweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d. h. soweit er gegen Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen werden nicht geschützt (BVerwG, 11.11.1983 - 4 C 82/80 -, UPR 1984, 271).</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die konkreten Festlegungen der geeigneten Schiffe zur Verkehrssicherung während der Verlegearbeiten finden sehr kurzfristig im Zuge der Bauausführungsplanung durch die Vorhabenträger (unter Beachtung der Anforderungen an die Verkehrssicherungspflichten und die Bestimmungen der Schifffahrt) statt. Die detaillierte Bauausführungsplanung ist der nachgelagerten Planfeststellung vorbehalten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Belange der Fischerei sowie etwaige Einschränkungen und Entschädigungen werden im Planfeststellungsverfahren unter Beachtung der rechtlichen Anspruchsvoraussetzungen bewertet.</p> <p>Die Planungsträger widersprechen dieser Aussage. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen auf den Tourismus erwartet. In Kapitel 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B) kommen die Planungsträger zu dem Schluss, dass auf den Tourismus keine dauerhaften sowie erheblich negativen Auswirkungen zu erwarten sind. An den Nordstränden und Anlandungen kommt es lediglich zu temporären, räumlich begrenzten Einschränkung der Erholungsnutzung</p>
--	---	---

	<p>Das Wegenetz ist aufrecht zu erhalten und nach Abschluss der Arbeiten attraktiv wiederherzustellen und um die vorübergehenden Nachteile auszugleichen, auch zu ergänzen.</p> <p>Befürchtet wird, dass bei Kabelverlegungsarbeiten Torf im Wattenmeer ausschwimmt und am Strand von Neuharlingersiel anlandet. Die Sauberkeit des Strandes ist zu gewährleisten.</p> <p>Es werden Informationsveröffentlichungen bzw. -veranstaltungen zu den Arbeiten für Urlaubsgäste und Einwohner als erforderlich gesehen.</p> <p>Mehrjährige Arbeiten, die vielleicht über ein Jahrzehnt oder länger dauern, müssen dazu führen, dass konkret geprüft wird, wie eine langfristige Beeinträchtigung ausgeglichen werden kann. Viele Einwohner im Raume Ostbense vermieten im Nebenverdienst an Urlaubsgäste. Ein Hotel ist dort vorhanden. Wir gehen davon aus, dass Beeinträchtigungen dieser Bürger, Hauseigentümer und Gewerbetreibenden vermieden und notfalls ausgeglichen werden.</p>	<p>während der Bauphasen. Das bestätigen auch die Erfahrungen, die bei den Inselquerungen auf Norderney gemacht wurden.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Durch die Arbeiten etwaig entstandene Sachschäden werden reguliert. Diese Bewertungen sowie etwaige Beweissicherungen sind der Planfeststellung vorbehalten.</p> <p>Durch die geplante Verlegetechnik im Vibrationsverfahren ist nicht davon auszugehen, dass Torf freigesetzt wird.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Vor Beginn der Bautätigkeiten wird die Öffentlichkeit frühzeitig informiert.</p> <p>Die Hinweise und Bedenken werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Kapitel 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B) kommt der Verfasser zu dem Schluss, dass auf den Tourismus keine dauerhaften sowie erheblich negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Durch gezielte Vermeidungsmaßnahmen (z. B. schallschutztechnische Maßnahmen) werden erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden werden. Es handelt sich zudem um kurzfristige (wenige Wochen) und reversible Auswirkungen.</p> <p>Die Belange der Tourismuswirtschaft sowie etwaige Einschränkungen und die anspruchsberechtigten Entschädigungen werden im Planfeststellungsverfahren bewertet. Ein gewerblicher Betrieb genießt den Schutz des Art. 14 GG nur soweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d. h. soweit er gegen Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder</p>
--	--	---

<p>Landwirtschaft</p>	<p>Der Wirtschaftsstandort Neuharlingersiel ist insgesamt vom Tourismus abhängig. Der hiesige Tourismus benötigt wiederum eine(n) intakte(n) Fischerei, Kutterhafen, Infrastruktur und insbesondere Radwegenetz, Natur und Ruhe für Erholungssuchende. Temporäre Störungen sind zwingend auszugleichen. Nachhaltige Störungen sind im Sinne der Existenzen in Neuharlingersiel gänzlich zu vermeiden oder vollständig zu kompensieren. Aus touristischer Sicht sind im Küstenbereich Erdverkabelungen vorzunehmen.</p> <p>Arbeiten, die Lärm verursachen, sind im Sinne des Tourismus so abzupuffern, dass diese nicht zu Störungen führen.</p> <p>Da hier Leitungen im Vergleich zu anderen Anlandepunkten in einem intensiv touristischen Gebiet anlanden sollen und die Arbeiten über viele Jahre zu Beeinträchtigungen führen, bedarf es einer ausgiebigen Prüfung der Auswirkungen auf den Tourismus und der Formulierung sowie Vereinbarung über Kompensationsmaßnahmen im touristischen Sinne.</p> <p><b>Landwirtschaft</b> Die Baustellen werden die örtliche Landwirtschaft in größerem Umfang treffen, da - einerseits ein direkter Flächenentzug erfolgen wird und andererseits, - in großem Umfang Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden (Ausgleich für den Eingriff an Land und auch Offshore) - weiterhin werden von dem Anlandepunkt Kabel bis zu einer Konverterstation gezogen, die wiederum neben weiteren</p>	<p>Chancen werden nicht geschützt (BVerwG, 11.11.1983 - 4 C 82/80 -, UPR 1984, 271).</p> <p>Die Hinweise und Bedenken werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wird auf die bereits getätigten Aussagen verwiesen.</p> <p>Die Auffassung der Stellungnehmerin wird geteilt.</p> <p>Im Rahmen des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens findet eine Prüfung sowie Bewertung der möglichen Umweltauswirkungen durch das jeweilige konkrete Vorhaben statt. Dieses Vorgehen dient dazu, erhebliche Umweltauswirkungen (u. a. Lärmemissionen durch Bautätigkeiten) durch die Wahl gezielter Vermeidungsmaßnahmen und die Verwendung der umweltschonendsten Techniken zu vermeiden.</p> <p>Die Hinweise und Bedenken werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wird auf die bereits getätigten Aussagen verwiesen.</p> <p>Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der Ausführungen zur Eingriffsregelung innerhalb des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens werden Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß den Vorgaben des BNatSchG ermittelt und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden (u. a. der Naturschutzbehörde) geeignete Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten</p>
-----------------------	---	--

	<p>Kompensationsmaßnahmen auch noch enorme Bodenschäden auf wertvollen landwirtschaftlichen Flächen verursachen.</p> <p>Trotz Einschaltung einer bodenkundlichen Baubegleitung gelingt es oft nicht, Folgeschäden auf den betroffenen Flächen zu vermeiden. Zudem gibt es noch keine Erkenntnisse darüber, welche Auswirkungen die Kabelsysteme und die beim Betrieb entstehenden hohen Temperaturen auf das Bodenleben und das Pflanzenwachstum haben. Mindestens ein unabhängiges Bodenmanagementsystem ist dafür aufzubauen.</p> <p>Benachteiligungen in der Bewirtschaftung von Ländereien sowie Nachteile durch Umfahrungen und Durchschneidungen sind gegenüber den Grundstückseigentümern und den</p>	<p>Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden (§ 15 Abs. 3 BNatSchG). Dies liegt der Planung von Kompensationsmaßnahmen im nachfolgenden Planungsverfahren zugrunde.</p> <p>Um einem Planungstorso vorzubeugen, wurde für die Landtrasse innerhalb des ROV bereits ein Untersuchungsraum mit einem Radius von 5 km um den potenziellen Anlandungsbereich betrachtet. Somit kann eine Anlandung in sehr sensiblen Bereichen ausgeschlossen werden. In einem 5 km Radius wurde der Anlandungsbereich auf raumordnerische sowie umweltfachliche Planungshindernisse hin untersucht und berücksichtigt.</p> <p>Im Übrigen sind Trassenverläufe innerhalb der AWZ sowie deren Weiterführung an Land (vom Anlandungspunkt bis zum Netzverknüpfungspunkt) nicht Gegenstand dieses Verfahrens.</p> <p>Die Planungsträger nehmen die Hinweise zur Kenntnis. Entsprechende Maßnahmen werden in der nachgelagerten Planfeststellung im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans berücksichtigt. Etwaige baubedingte Schäden und entsprechende Entschädigungen werden in der Phase der Planfeststellung und der Ausführung des Vorhabens unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen bewertet.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und grundsätzlich soweit möglich im nachfolgenden Verfahren (insbes. Planfeststellungsverfahren) berücksichtigt.</p>
--	--	--

<p>Sonstige Hinweise (Kompensation)</p>	<p>Bewirtschaftern auszugleichen. Hierzu sollten Rahmenverträge des Landwirtschaftlichen Hauptvereins für Ostfriesland e.V. Verwendung finden. Vorgeschlagen wird eine jährliche Leistung für die Inanspruchnahme von privaten Flächen und keine Einmalzahlung.</p> <p>Angeregt wird die Durchführung einer Flurbereinigung, um landwirtschaftliche, naturschutzfachliche und entwässerungstechnische Erfordernisse in Einklang zu bringen.</p> <p><b><u>Kompensation für den Eingriff in den Naturhaushalt</u></b>  Da es sich um eine Beeinträchtigung des Naturhaushalts im Nationalpark Wattenmeer handelt, sollte auch in dem Gebiet für einen Ausgleich oder eine Kompensation Sorge getragen werden. Dazu sind Gespräche mit der Nationalparkverwaltung in Wilhelmshaven erforderlich. Es eignet sich der Deichabschnitt zwischen Bensorsiel und Neuharlingersiel in 2facher Hinsicht. Dort befindet sich in dem Abschnitt nur ein scharliegender Deich. Also ein Deich, der täglich von der normalen Flut angespült wird. Entsprechend stärker</p>	<p>Durch direkte Flächeninanspruchnahme eintretender Rechtsverlust und andere hierdurch gegebenenfalls eintretenden Vermögensnachteile werden im gesetzlich vorgegebenen Rahmen entschädigt. Soweit Grundstücke vorübergehend in Anspruch genommen werden (z. B. Arbeitsflächen), werden z.B. ggf. entstehende Flurschäden entschädigt. Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens (§ 75 Abs. 1 VwVfG) darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen; dem hat die Abwägung vorauszugehen, ob der Eigentumsentzug und die sonstigen mit der Inanspruchnahme verbundenen Nachteile für den Betroffenen im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange in Kauf genommen werden sollen. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Beschluss vom 27. August 1993 - BVerwG 4 A 2.93 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 24).</p> <p>Auch mit Rücksicht darauf ist den Ausführungen in der vorliegenden Stellungnahme im Raumordnungsverfahren zur Frage der Enteignungsentschädigung nicht deren verbindliche Regelung, sondern lediglich ein durch die Stellungnahme veranlasster Hinweis zu entnehmen.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Befassung mit dem Kompensationsbedarf wird gem. §§ 14 ff. BNatSchG detailliert im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.</p> <p>Bezüglich der erforderlichen und möglichen Kompensationsmaßnahmen werden sich die Planungsträger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit den zuständigen</p>
---	--	--

<p>Küsten- /Hochwasser schutz</p> <p>Wasser wirtschaft</p>	<p>beansprucht sind solche Deichstrecken im Sturmflutfall. Eine Entspannung würde die Schaffung von Deichvorland bringen. Dies kann durch die Anlegung von niedrigen Salzwiesen gut gelingen. Das Material kann aus der Fahrrinne zwischen dem Hafen Neuharlingersiel und der Insel Spiekeroog entnommen werden. Dies stellt einen mehrjährigen Prozess dar. Ein weiterer Effekt wäre die bessere Anbindung des Neuharlingersieler Hafens für die Versorgungsschiffe bei der Kabelverlegung.</p> <p>Für den Teil der Anbindung landseits (bis 5 km) erscheint als Kompensation die Entschlammung und somit Gewässergüteverbesserung des Neuharlingersiel Sieltiefs und Altharlinger Sieltiefs sowie deren Nebenarme möglich. Aufgrund der Basisbreiten dieser Hauptgewässer ist dies sinnvoll mittels Spülverfahren. Das Spülgut kann wiederum zur Anlegung weiterer Salzwiesen im Deichvorland genutzt werden. Weiter kann - sinnvoll in einem Flurneuordnungsverfahren - das Spülgut auf ausgewählten landwirtschaftlichen Flächen aufgebracht werden. Hier wäre die befristete Anpachtung solcher Flächen mit Vorbereitung, Aufbringung und anschließender Rekultivierung eine Option.</p> <p><b><u>Deichsicherheit</u></b> In Ostbense liegt ein scharliegender Deich ohne Deichvorland und ohne zweite Deichlinie. Eine Beeinträchtigung der Deichsicherheit ist unter allen Umständen zu vermeiden.</p> <p><b><u>Entwässerung</u></b> Nach den vorliegenden Plänen sind von den Kabeltrassen mehrere Gewässer II. Ordnung zu kreuzen. Da an den möglichen Querungsstellen rd. 20.000 ha Entwässerungsgebiet betroffen ist, können die Kabelquerungen nur in geschlossener Bauweise in ausreichender Tiefe unter den Gewässern erfolgen. Folgeschäden durch Böschungssackungen sind zu vermeiden.</p>	<p>Trägern öffentlicher Belange, so auch mit der Nationalparkverwaltung in Wilhelmshaven, abstimmen. Ferner werden die betroffenen Fachbehörden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde beteiligt. s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 8, S. 8</p> <p>Der Hinweis wurde von den Planungsträgern berücksichtigt. Die Querung von besonderen Schutzbereichen wie Deichen und Dünen erfolgt in geschlossener Bauweise mittels des Horizontalbohrverfahrens, um somit Beeinträchtigungen der Deichsicherheit zu vermeiden (Unterlage A, Kapitel 3.3.8, S. 32).</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--

Sonstige Hinweise (Landschaftsbild)	<p><b>Sonstiges:</b> Vermieden werden sollte zur Schonung des Landschaftsbildes und der Erschließung der Aufbau eines Baucontainerdorfes für die Unterbringung von Arbeitskräften und Büroräumen. Die Unterbringung sollte in bisher bereits vorhandenen festen Gebäuden erfolgen.</p>	Die Planungsträger nehmen die Hinweise zur Kenntnis. Abschließende detaillierte Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange und entsprechende Regelungen zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.
-------------------------------------	--	--

## 2. Landkreis Aurich vom 25.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Machbarkeitsstudie	<p><b>Raumordnerische Stellungnahme</b> In der „Karte 1: Belange der Raumordnung“ ist linienhaft ein Vorranggebiet Wanderweg eingezeichnet. Ein solches Vorranggebiet existiert, zumindest im RROP des Landkreises Aurich, nicht. In der Machbarkeitsstudie wird im Kap. 2.1 von einem RROP Entwurf des Landkreises Aurich gesprochen. Seit Oktober 2019 ist das RROP 2018 rechtskräftig.</p> <p><b>Untere Bodenschutzbehörde</b> Zu den geplanten Trassenverläufen sind hinsichtlich des <b>vorsorgenden Bodenschutzes</b> folgende Anmerkungen zu machen:</p>	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 25. März 2021 zur Kenntnis genommen. Die genannte Machbarkeitsstudie wurde vor Oktober 2019 abgeschlossen und bezieht sich daher auf den Entwurf des RROP des Landkreises Aurich (s. Kapitel 3 der Machbarkeitsstudie). Allerdings ergeben sich daraus keine Änderungen in den inhaltlichen Aussagen.
Boden/ C 3/ C 3a	<p>Die im Landkreis Aurich verlaufenden Trassen C3 und C3a queren zum Teil Suchräume für schutzwürdige Böden. Es handelt sich nach den Angaben der vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) veröffentlichten Kartenserie Boden u. a. um <b>Kalkmarschen</b>, die sich durch eine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit auszeichnen. Darüber hinaus befinden sich im Untersuchungsbereich <b>Böden mit besonderen Standorteigenschaften</b>, in diesem Fall <b>sehr nasse, salzhaltige Böden und seltene Böden (sehr tiefer Regosol auf der Insel Baltrum)</b>. Eine besondere Bedeutung kommt den natürlichen Bodenfunktionen und der Archivfunktion des Bodens zu. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen dieser Funktionen so weit wie möglich vermieden werden (§ 1 Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG).</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der umweltbezogenen Antragsunterlagen zur späteren Planfeststellung konkreter Projekte im UVP-Bericht und im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter dem Aspekt Vermeidung und Minderung berücksichtigt.</p> <p>Des Weiteren werden alle geltenden Regelwerke, vor allem auch in Bezug auf den vorsorgenden Bodenschutz, beachtet (BBodSchG, BNatSchG).</p>



	<p>Die folgenden Böden mit einer besonders hohen Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Lebensraumfunktion und die Archivfunktionen gelten als besonders schutzwürdig und sollten daher im Rahmen von Planungs- und Genehmigungsverfahren regelmäßig berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Böden mit besonderen Standorteigenschaften (Extremstandorte),</li> <li>• Böden mit einer hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit,</li> <li>• Böden mit naturgeschichtlicher (Bodendauerbeobachtungsflächen) oder kulturgeschichtlicher Bedeutung (z. B. Plaggenesch),</li> <li>• seltene Böden (Suchräume).</li> </ul> <p>Im Hinblick auf den vorsorgenden Bodenschutz sollten daher Eingriffe in diese Böden weitestgehend unterbleiben.</p> <p>Dieser Anforderung wird durch den Einsatz von Horizontalbohrverfahren (auch HDD - Horizontal Directional Drilling) für die Querung von besonderen Schutzbereichen wie Deichen, Dünen und Seegraswiesen Rechnung getragen. Die Unterquerung der Insel Baltrum soll aus dem Watt in Richtung Nordstrand erfolgen.</p> <p>Gleichwohl ist es erforderlich, dass auf dem Festland Flächen für die Bohrstellen genutzt werden (Errichtung des Bohrgeräts mit seinen Nebenaggregaten und von Sammelbecken für Bohrspülung und Bohrklein sowie die Vorfertigung der Rohrstränge).</p> <p>Aus Sicht des Bodenschutzes ist es wünschenswert, nicht vermeidbare Funktionsverluste durch Maßnahmen zur Verbesserung von Bodenfunktionen an anderer Stelle auszugleichen.</p> <p>Der Leitfaden „Schutzwürdige Böden in Niedersachsen – Arbeitshilfe zur Berücksichtigung des Schutzgutes Boden in Planungs- und Genehmigungsverfahren“ ist als Heft 8 in der Publikationsreihe GeoBerichte erschienen und als Download im Internet eingestellt (unter <a href="http://www.lbeg.niedersachsen.de">www.lbeg.niedersachsen.de</a> &gt; Karten, Daten und Publikationen &gt; Publikationen &gt; GeoBerichte).</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsträger begrüßen Vorschläge zu Kompensationsmaßnahmen und werden diese in der weiteren detaillierten Planung der nachgelagerten Planfeststellung mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange bewerten und berücksichtigen.</p> <p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---	---

	<p>Die Böden im Plangebiet weisen z. T. hohe bis sehr hohe Verdichtungsempfindlichkeiten auf. Für die fachgerechte und genehmigungsrelevante Umsetzung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes sollte das Projekt durch eine entsprechend qualifizierte Fachperson begleitet werden. Mit Hilfe dieser bodenkundlichen Baubegleitung (BBB) können standortspezifisch bodenschonende Arbeitsverfahren fachgerecht umgesetzt und mögliche nachhaltige Bodenschädigungen und Beeinträchtigungen vermieden bzw. minimiert werden.</p> <p>Weiterhin bitte ich um Beachtung der im September 2019 veröffentlichten DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“. Diese DIN-Norm gibt eine Handlungshilfe zum baubegleitenden Bodenschutz und zielt damit auf die Minimierung der Verluste der gesetzlich geschützten natürlichen Bodenfunktionen im Rahmen von Baumaßnahmen ab. Sie konkretisiert somit die gesetzlichen Vorgaben zur Verhinderung schädlicher Bodenveränderungen bei Baumaßnahmen.</p> <p>In einigen Bauabschnitten sind gemäß NIBIS - Kartenserver des LBEG sulfatsaure bzw. potentiell sulfatsaure Böden mit geringer Gefährdung zu erwarten (aufgrund geringer Schwefel- und hoher Kalkgehalte wird oder wurde die Versauerung gepuffert; Schwefelgehalte (Eisensulfide) evtl. erhöht im Grundwasserbereich (Gr-Horizonte); bei räumlicher Nähe zu sulfatsauren bzw. potentiell sulfatsauren Böden kann örtlich Versauerung auftreten). Diese können ggf. beim Aushub durch Oxidationsvorgänge (Zufuhr von Luftsauerstoff) große Mengen an Säure und Sulfaten freisetzen. Bei entsprechend niedrigen pH-Werten wird zudem die Löslichkeit von gebundenen Schwermetallen erhöht. Dies führt dazu, dass sich Sickerwasserqualitäten entwickeln können, die eine Gefährdung des Grundwassers darstellen. Dies ist bei den Wasserhaltungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Darüber hinaus können als Folge dieser Oxidation geogen entstandene natürliche Böden die Charakteristika eines Abfalls</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Abschließende Regelungen detaillierter Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange und entsprechend zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen und beziehen sich weniger auf die hier thematisierten Seetrasse im Abschnitt der Anlandung, denn bei den Baustelleneinrichtungsflächen wird nur oberflächlich in den Boden eingegriffen (Abtrag des Mutterbodens). Die vorgetragenen Bedenken und Hinweise werden im nachfolgenden Verfahren zu den landseitigen Abschnitten betrachtet.</p>
--	---	---

<p>Altlasten</p>	<p>aufweisen, so dass auch eine Deponierung des Aushubmaterials in Betracht gezogen werden muss. Ich weise in diesem Zusammenhang auf die vom <b>LBEG</b> herausgegebene <b>Kartenserie Boden</b> sowie die Broschüren „<b>Geofakten 24</b>, Sulfatsaure Böden in niedersächsischen Küstengebieten“ und „<b>Geofakten 25</b>, Handlungsempfehlungen zur Bewertung und zum Umgang mit Bodenaushub aus (potentiell) sulfatsauren Sedimenten“ hin, in denen die Thematik ausführlich beschrieben wird und Empfehlungen zum Umgang mit dem Bodenaushub ausgesprochen werden (im Internet über den Kartenserver des LBEG <a href="http://nibis.lbeg.de/cardomap3">http://nibis.lbeg.de/cardomap3</a> auf-zurufen).</p> <p>Eine Erkundung der Baustelle ist in Ausnahmefällen sinnvoll, z. B. wenn Hinweise auf das Vorliegen von potenziell sulfatsauren Böden aus Geländemerkmale abzuleiten sind. Es empfiehlt sich daher, im Vorfeld der Ausführungsarbeiten, möglichst in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörden (Herr Dr. Otten, Tel. 04941 16 7015 oder Fr. Habben, Tel. 04941 16 7014) ein Konzept für eine bodenkundliche Bau-begleitung und das Bodenmanagement (s. o.) abzustimmen.</p> <p><b>Auf folgende bekannte Altablagerungen sei hingewiesen, die sich im Umfeld der Trassenvarianten befinden:</b></p> <p>Baltrum</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Altablagerung „Baltrum Ostende“, Anlagen-Nr. 452.002.401</li> <li>- Altablagerung „Baltrum Wasserwerk“, Anlagen-Nr. 452.002.402</li> <li>- Altstandort „Baltrum Kläranlage“, Anlagen-Nr. 452.002.5.000.0004</li> </ul> <p>Westlich Dornumersiel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Altstandort „Ehemalige Radarstellung Neßmergreden“, Anlagen-Nr. 452.027.5.905.0001</li> <li>- Altstandort „Jacobsen Tankstelle/Werkstatt/Waschhalle“, Anlagen-Nrn. 452.027.5.901.0007/0009/0010</li> </ul> <p>Hierzu habe ich Lagepläne und Auszüge aus den Teilinformationssystemen EVA 1 für Altstandorte und EVA 2 für Altablagerungen beigefügt.</p>	<p>Die Planungsträger werden die Anregung im Rahmen der konkreten Projektplanung berücksichtigen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
------------------	---	---

### 3. Gemeinde Baltrum vom 31.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Varianten aus DTS	<p>vorausgeschickt möchte ich feststellen, dass die Gemeinde Baltrum nebst Eigenbetrieb Kurverwaltung klar zur Energiewende steht. Wir sind für den Netzanschluss der Offshore-Windkraft-Anlagen, obwohl auf Baltrum an der Nordseite, wie auch an der Südseite die zahlreichen Windkraftanlagen am Horizont klar zu erkennen und nachts die Lichter zu sehen sind.</p> <p>Durch die Lage, Form und Größe der Insel ist der Verlauf als eine der kürzesten Strecken für die Festlandsanbindung in den Fokus der Untersuchung gelangt und wird natürlicherweise in der Bewertung der untersuchten Korridore mit einer hohen Umsetzungspriorität bedacht. Fraglich ist jedoch, warum eine Verlegung durch die Accumer Ee (C4 und C4a) mit der Aufnahme von einem Kabelsystem aber sonst gleichhoher Bewertung/Klassifizierung wie die Baltrumer Strecken C3 und C3a nicht weiter beleuchtet wird.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 31. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Offshore-Windparks in der deutschen AWZ der Nordsee, die mithilfe einer Anbindungsleitung über Grenzkorridor III angeschlossen werden, liegen ausnahmslos derart küstenfern, dass weitere Einflüsse auf das Landschaftsbild (Horizont), vom Betrachterstandpunkt Baltrum ausgehend, ausgeschlossen sind.</p> <p>Die Gründe für das Ausscheiden der C4 und C4a Varianten durch das Accumer Ee sind in der Desktopstudie hinreichend dargelegt. Zum einen ist der Korridor aufgrund der räumlichen Enge nur für ein Seekabelsystem geeignet (Unterlage A, Kap. 2.3.2, S. 14). Zum anderen kann die hohe Morphodynamik im Allgemeinen zu Freilagen und die beobachteten Absandungen östlich der Pipelinelagen in diesem Bereich zu Freilagen bzw. Durchhängen des Kabels führen.</p>
Tourismus	<p>Die Insel Baltrum lebt fast ausschließlich vom Tourismus und die Akteure befürchten durch die lang anhaltende Bauzeit Beeinträchtigungen, da mehrere Faktoren dafürsprechen.</p> <p>Mit Schreiben vom 03.12.2019 hatten wir Hinweise und Anregungen zur Aufnahme in den sachlichen und räumlichen Untersuchungsrahmen des Raumordnungsverfahrens seitens der Gemeinde Baltrum gegeben, zu denen von der Fa. Tennet Stellung genommen worden ist. Wir haben daher nicht geprüft, ob unsere aufgeführten Punkte explizit in das</p>	<p>Beim Thema Tourismus werden keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. In Kapitel 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B) kommen die Planungsträger zu dem Schluss, dass auf den Tourismus keine dauerhaften sowie erheblich negativen Auswirkungen zu erwarten sind. An den Nordstränden und Anlandungen kommt es lediglich zu temporären, räumlich begrenzten Einschränkung der Erholungsnutzung während der Bauphasen. Das bestätigen auch die Erfahrungen, die bei den Inselquerungen auf Norderney gemacht wurden.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen der Gemeinde Baltrum wurden bereits im gegenständlichen Raumordnungsverfahren aufgenommen und berücksichtigt (s. Kap. 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B)).</p>

	<p>Raumordnungsverfahren aufgenommen worden sind, hoffen dieses jedoch.</p> <p>Gleichwohl möchte ich folgende Punkte als Stellungnahme zum o. g. Raumordnungsverfahren vortragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wie bereits erwähnt, ist die Insel Baltrum fast ausschließlich vom Tourismus abhängig und diesbezügliche Einschränkungen würden zu Umsatzeinbußen der Akteure führen. Die Gäste haben ein Anrecht auf die Ruhe, die sie auf der Insel finden und die für viele ein Hauptkriterium ist, weshalb sie nach Baltrum fahren. Durch den Eingriff würde die Ruhe, die wir bewerben und dem Gast versprechen stark beeinträchtigt. Außerdem besuchen zahlreiche unserer Touristen die Insel, die seit 1966 Nordseeheilbad ist, um zu Kuren oder Thalasso-Anwendungen zur Genesung und Gesundheitsvorsorge zu erhalten. Baltrum ist die kleinste der sieben Ostfriesischen Inseln und jedwede Bautätigkeit führt zu einer Unruhe, die auf der ganzen Insel, je nach Windlage besonders verstärkt zu hören und gar wahrnehmbar ist. Der Ponton im Wattengebiet, wie auch die Zielbohrstelle am Nordstrand liegen in max. 1.500 Metern Entfernung zur ersten Wohnbebauung bzw. zum Badestrand. Dies bedeutet, dass während der jährlichen Bauphase, die sich zugleich mit den Sommerferien der Bundesländer, die die Haupteinnahmequelle der Vermietungs- und Gastronomiebetriebe darstellt, überschneidet. Auch würde das Ostland der Insel, welches in der Ruhe- und Zwischenzone des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer liegt und mit seinen zahlreichen Wanderwegen von sehr vielen Gästen wie auch Insulanern für Ausflüge in die Natur genutzt wird, durch die Arbeiten Einbußen erfahren, da während dieser Zeit der Erholungswert durch die Geräuschkulisse nicht gegeben ist. All dieses würde sich bei einer mehrjährigen Bauzeit negativ auf die Gästeanzahl auswirken, denn wir befürchten einen Verlust</li> </ol>	<p>Beim Thema Tourismus werden keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. In Kapitel 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B) kommen die Planungsträger zu dem Schluss, dass auf den Tourismus keine dauerhaften sowie erheblich negativen Auswirkungen zu erwarten sind. An den Nordstränden und Anlandungen kommt es lediglich zu temporären, räumlich begrenzten Einschränkung der Erholungsnutzung während der Bauphasen. Das bestätigen auch die Erfahrungen, die bei den Inselquerungen auf Norderney gemacht wurden.</p>
--	--	---

<p>Trinkwasser- gewinnung</p>	<p>zahlreicher unserer Gäste, die sich aufgrund der überall auf der kleinen Insel spürbaren Bautätigkeit gegen einen Urlaub auf Baltrum entscheiden und fernbleiben. Dieser Verlust ist derzeit noch schwer monetär zu beziffern. Es wäre zudem wünschenswert, wenn der beabsichtigte Standort der Zielbaustelle, wie auch die Startposition im Watt maßstabsgerecht in einen Lageplan eingezeichnet worden wäre, um konkrete Abstandslängen zu erhalten.</p> <p>2. Die Bedenken einer Beschädigung der unter der Insel liegenden Süßwasserlinse konnte mit v. g. Schreiben von TenneT nicht gänzlich ausgeschlossen werden, so dass hier nach wie vor die Befürchtung besteht, dass diese Schaden nehmen wird. Baltrum wird zwar durch den OOWV vom Festland mit Frischwasser versorgt, könnte aber bei einer Beschädigung dieser Leitungen durch vorhandene Brunnen über die Süßwasserlinse die Versorgung sicherstellen. In einem Gespräch über die Stromtrassenführung mit dem Ortsverein Langeoog von Bündnis90/Die Grünen hat Herr Specht vom OOWV ausgeführt, dass die Süßwasserlinsen auf den Inseln alternativlos seien und man hierauf angewiesen sei. Jeder Eingriff sei einer zu viel.</p> <p>Vor ca. 10 Jahren wurde im Bereich Jemgum eine Erdgasleitung per Bohrung verlegt. Eine nicht erwähnte Nebenwirkung war der stellenweise Austritt von Bohrschlamm über und neben der Bohrtrasse. Es bildeten sich kleine Erhebungen, die sich später wieder zurückbildeten. Es wird daher gefordert, dass sichergestellt ist, dass die Süßwasserlinse bei der Trassenquerung unbeschädigt bleibt.</p>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Es sind keine Beeinträchtigungen der Süßwasserlinse zu erwarten. s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 3, S. 3 f.</p> <p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 9, S. 8 ff.</p>
<p>Varianten aus DTS/C4/C4a</p>	<p>3. Es wird die erneute Prüfung der Korridore C4 und C4a gefordert, um sicherzustellen, dass sich hierdurch eine Antastung der Insel Baltrum möglicherweise erübrigt. Durch die sich immer weiter entwickelten Verfahren</p>	<p>Die Gründe für das Ausscheiden der C4 und C4a Varianten durch das Accumer Ee sind in der Desktopstudie hinreichend dargelegt. Zum einen ist der Korridor aufgrund der räumlichen Enge nur für ein</p>

Schifffahrt	<p>hinsichtlich der Verlegung von Leitungen dürfte dieses möglich sein. Die Verlegung der Leitung direkt im Riffbereich vor der Insel erscheint kritisch, da sich hier regelmäßig große Verschiebungen ergeben.</p> <p>4. Beeinträchtigung des Naturerlebnisses durch Verschlechterung des Wattes durch Verschlickung. Durch die Einrichtung der Wattbaustelle (Einrichtung des Arbeitskorridors) steht zu befürchten, dass eine Veränderung der Strömungen erfolgt, die neben der Verschlickung auch zu Verlagerungen oder Beeinträchtigungen der Wattenfahrwassers führt. Hierdurch wird die Passage für die Berufs- (Ausflugs- und Behördenschiffe) wie auch der Freizeitschifffahrt verschlechtert. In diesem Zusammenhang sei auch auf die negativen Folgen für die zahlreichen Wattwanderer durch eine Verschlickung hingewiesen.</p>	<p>Seekabelsystem geeignet (Unterlage A, Kap. 2.3.2, S. 14). Zum anderen kann die hohe Morphodynamik im Allgemeinen zu Freilagen und die beobachteten Absandungen östlich der Pipelinelagen in diesem Bereich zu Freilagen bzw. Durchhängen des Kabels führen.</p> <p>Die Besorgnis ist fachlich unbegründet, denn das zeitlich eng begrenzte Baufenster (vier Monate) einerseits und die Art der baubedingten lokalen Effekte (BE-Flächen im Watt, schmaler Kabelgraben) andererseits sind ungeeignet, sich auf Tidedrömung, Wattmorphologie sowie auf die Hydromorphologie und das Dargebot von Schlick im Sinne der Stellungnahme nachteilig auszuwirken. Bei der Kabelinstallation im Watt und im Küstenmeer werden nur lokal geringe Mengen von Feinstsedimenten resuspendiert (ausgewirbelt, aus dem Sediment in die Wassersäule abgegeben). Diese Mengen sind im Verhältnis zur natürlichen Hydrodynamik und zum Sedimenttransport des Wattens- und Küstenmeeres, also des gesamten Naturraums, zu vernachlässigen. Mithin tritt auch keine baubedingt ausgelöste Verschlickung an anderer Stelle auf. Tatsächlich ist es so, dass Priele, Baljen und Fahrwässer tendenziell eher erodieren, sich also eher vertiefen, und die Wattens eher aufsedimentieren. Das ist eine natürlich ablaufende, großräumig feststellbare Entwicklung.</p>
Sonstige Hinweise	<p>5. Ein durch die Maßnahme resultierender Verlust für die Insel Balturm lässt sich derzeit nicht konkret beziffern. Neben eventuellen Verdienstausfällen der Vermietungs- und Gastronomiebetriebe durch fortbleibende Gäste würde auch die Gemeinde Einbußen beim Fremdenverkehrs-, Gästebeitrag und der Gewerbesteuer erleiden.</p>	<p>Beim Thema Tourismus werden keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. In Kapitel 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B) kommen die Planungsträger zu dem Schluss, dass auf den Tourismus keine dauerhaften sowie erheblich negativen Auswirkungen zu erwarten sind. An den Nordstränden und Anlandungen kommt es lediglich zu temporären, räumlich begrenzten Einschränkungen der Erholungsnutzung während der Bauphasen. Das bestätigen auch die Erfahrungen, die bei den Inselquerungen auf Norderney gemacht wurden.</p>
Sonstige Hinweise (Ausgleich)	<p>6. Hinsichtlich der Ausgleichmaßnahmen wird gefordert, dass diese bei Querung der Insel Baltrum auch auf der Insel erfolgen –also vor Ort- und nicht auf anderen</p>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Inseln oder am Festland. Anregungen könnten als Beispiel sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vogelbeobachtungspunkt auf der alten Mülldeponie</li> <li>- Instandsetzung der Wander- und Freizeitwege im Ostland</li> <li>- Schaffung eines mobilen Zugangs in Form einer Holzbrücke für das Watt</li> <li>- ggfls. weitere Vorschläge mit der Bevölkerung/Gemeinde erarbeiten</li> </ul> <p>7. Die Ausführungen der Stellungnahmen zu diesem Verfahren der Freunde des Gezeitenhauses Baltrum e.V. und des Ortsvereins Langeoog von Bündnis90/Die Grünen werden ebenfalls mit getragen.</p>	<p>Die Befassung mit dem erforderlichen Kompensationsbedarf und der Konzeption von funktionsbezogenen Kompensationsmaßnahmen wird detailliert im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Die Planungsträger begrüßen die Anregungen zu möglichen Kompensationsmaßnahmen. Bezüglich der erforderlichen und möglichen Kompensationsmaßnahmen werden sich die Planungsträger frühzeitig mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange abstimmen. Im Übrigen werden die betroffenen Fachbehörden und Träger der öffentlichen Belange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---	--

#### 4. Gemeinde Dornum vom 22.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
	<p>der weitere Ausbau der Offshore-Windenergie ist gesetzlich im Windenergie-auf-See-Gesetz – WindSeeG geregelt. Dieses sieht einen Ausbau im Zeitraum 2021 bis 2030 auf 20 GW und bis 2040 auf insgesamt 40 GW vor (§ 1 Abs. 2 WindSeeG). Um den auf See produzierten Strom verwenden zu können, müssen die zukünftigen Windparks auf See über Offshore-Netzanschlussystem (ONAS) mit dem Festland verbunden werden. Die TenneT Offshore GmbH und die Amprion Offshore GmbH (Vorhabenträger) planen in diesem Zusammenhang für die Anbindung von zukünftigen Offshore-Windparks einen Trassenkorridor für die Verlegung von ONAS beginnend ab der 12-sm-Linie bis zum jeweiligen Anlandungsbereich, da die bestehende Trasse Norderney-II-Korridor nicht in der Lage sein wird, ONAS in der zukünftig erforderlichen Anzahl aufzunehmen.</p> <p>Das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems hat hierzu auf entsprechenden Antrag der Vorhabenträger das Raumordnungsverfahren „Seetrassen 2030“ (ROV) gemäß § 15</p>	<p>Die Stellungnahme der Gemeinde Dornum vom 22.03.2021 wurde von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen sowie nachfolgend beantwortet.</p>



<p>Gesamtplanung (See und Land)</p>	<p>Raumordnungsgesetz (ROG) des Bundes und § 9 ff. Niedersächsisches Raumordnungsgesetz (NROG) für dieses Vorhaben eingeleitet. Insoweit nehmen ich Bezug auf Ihr Schreiben vom 11.01.2021 (Az: ArL-WE.15-32341/0-1y).</p> <p>Im Fokus der Gemeinde steht vordergründig nicht so sehr die seeseitige Trassenführung, sondern vielmehr der Anlandungspunkt und die dann landeinwärts über das Gemeindegebiet weiter verlaufende Trassenplanung, da diese die gemeindlichen Belange weitaus tiefgreifender tangieren könnte. Das vorliegende ROV setzt seinen Schwerpunkt jedoch auf die seeseitige Trassenführung. Konkret heißt es hierzu im Erläuterungsbericht dazu:</p> <p><i>„Trassenverläufe innerhalb der AWZ sowie deren Weiterführung an Land (vom Anlandungspunkt bis zum NVP) sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und werden nur soweit betrachtet, wie es für die Nachvollziehbarkeit der vorgeschlagenen Trassenkorridore notwendig und durch den Untersuchungs-rahmen gefordert ist. Insbesondere ist zur Vermeidung eines Planungstorsos ein 5km-Radius um die Anlandungsbereiche herum auf unüberwindliche Trassierungshindernisse hin zu untersuchen.“</i></p> <p>Diese Schwerpunktsetzung mag aus Sicht der Vorhabenträger zutreffend sein. Nach Auffassung der Gemeinde muss jedoch eine ganzheitliche Betrachtung, d. h. vom Offshore-Windpark bis zum NVP, erfolgen, da sich eine seeseitige Vorzugvariante aufgrund der sich an sie landseitig anschließenden Trassenführung und der dieser entgegenstehenden Raumwiderstände als insgesamt schlechteste Variante darstellen könnte. Ebenso könnte eine seeseitig eher nicht vorzuziehende Trassenführung bei der weiteren landseitigen Betrachtung vorzuziehen sein, da in der Summe weniger Raumwiderstände bestehen. Durch die Aufspaltung und jeweils gesonderte</p>	<p>Die Anmerkungen und Bedenken der Stellungnehmerin wurden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Weiterführung der Trassenführung an Land (vom Anlandungspunkt bis zum Netzverknüpfungspunkt) ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Eine Weiterführung an Land wird in separaten Raumordnungsverfahren untersucht.</p> <p>Die Leitungsführung durch das niedersächsische Küstenmeer und hier insbesondere durch den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ ist mit intensiven planerischen Konflikten verbunden, so dass nur wenige Bereiche grundsätzlich für eine Kabelverlegung in Betracht kommen. Am Festland sind auch planerische Konflikte zu erwarten, diese können aber erfahrungsgemäß durch kleinräumige Trassenvarianten und eine angepasste Bauausführung in der Regel weitgehend minimiert werden. Deshalb wird im gegenständlichen Raumordnungsverfahren zunächst die Leitungsführung im Küstenmeer betrachtet. Ausgehend von einem Anlandungsbereich an der Küste sind zu einem späteren Zeitpunkt Trassenkorridore zu entwickeln, die eine landseitige Fortführung der Kabelverbindung ermöglichen. Für die Landtrasse ist innerhalb des Raumordnungsverfahrens bereits ein Untersuchungsraum mit einem Radius von 5 km um den potenziellen Anlandungsbereich betrachtet worden, um eine Anlandung in sehr sensiblen Bereichen auszuschließen und der Entstehung eines Planungstorsos vorzubeugen. In diesem Radius wurde auf raumordnerische sowie umweltfachliche Planungshindernisse hin untersucht und berücksichtigt. Die Weiterführung zu den Netzverknüpfungspunkten wird dann in separaten Verfahren geplant.</p> <p>Generell ist darauf hinzuweisen, dass das Raumordnungsverfahren der Feststellung von Trassenkorridoren dient, innerhalb derer zu späterem Zeitpunkt konkrete Trassenverläufe für Offshore-Anbindungsleitungen ermittelt werden. Die detaillierte Genehmigungs- und</p>
---	---	---

	<p>Betrachtung lassen sich gesamtplanerische Abwägungsmängel zumindest nicht ausschließen.</p>	<p>Ausführungsplanung - die auch die genaue Trassierung im Einzelnen umfasst – ist deshalb kein Bestandteil des Raumordnungsverfahrens, sondern wird erst in nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Jedes einzelne Offshore-Netzanbindungssystem muss demnach im Anschluss noch gesonderte Genehmigungsverfahren durchlaufen. Mit den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren haben Amprion und TenneT ein erstes Grobkonzept des Verlaufs der Offshore-Netzanbindungssysteme im niedersächsischen Küstenmeer vorgelegt.</p>
<p>Machbarkeitsstudie Anlandung</p>	<p>Weiterhin ist festzustellen, dass die Betrachtung des 5 km-Radius landseitig zwar erfolgte. Die angefertigte Machbarkeitsstudie betreffend den landseitigen 5 km-Radius enthält jedoch keinen Variantenvergleich oder eine Bewertung. Als Datengrundlage dienten im Rahmen einer Onlinerecherche durch das beauftragte Unternehmen ermittelte Daten. Eine Kontaktaufnahme mit Behörden erfolgte ausdrücklich nicht. Dies wird seitens als Manko gesehen, da die Gemeinde als Inhaberin der Planungshoheit in einem der untersuchten Anlandungsbereiche durchaus gewichtige Aussagen zur Machbarkeit und etwaigen Problemlagen und Widerständen hätte treffen können.</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie diene gerade noch nicht zur Ermittlung einer Vorzugsvariante für die landseitige Weiterführung, sondern zur Klärung der Frage, ob einer Trassierung im 5 km-Radius um den Anlandungsbereich unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Diese haben sich im Rahmen der Studie nicht gezeigt und ergeben sich auch nicht aus der Stellungnahme der Gemeinde Dornum. Um im Rahmen der folgenden landseitigen Verfahren die konfliktärmste Variante ermitteln zu können, sind die Planungsträger auch auf wertvolle Hinweise der Gemeinde angewiesen und für diese stets offen.</p>
<p>Erläuterungsbericht/ Varianten aus DTS</p>	<p>Auffällig ist ebenfalls, dass eine Trassenführung über ein anderes Bundesland, hier konkret Schleswig-Holstein, mit dem Hinweis, dass dies nicht Gegenstand eines ROV in Niedersachsen sein könne, thematisch nur gestreift wird. Zwar ist der Hinweis ohne Zweifel zutreffend. Aber auch hier müsste ggf. über ein entsprechend angepasstes übergreifendes Verfahren eine ganzheitliche Betrachtung erfolgen. Bei Planungen der vorliegenden Größenordnung, die regelmäßig nicht nur ein Bundesland betreffen, kann der Hinweis auf die herkömmliche Art der Verfahrensdurchführung nicht greifen.</p> <p>Neben den vorstehend benannten allgemeinen Punkten sind folgende weiteren Aspekte in dem Verfahren zu berücksichtigen:</p>	<p>Das entsprechende Planungsinstrument stellt die Netzentwicklungsplanung der Bundesnetzagentur dar. Im aktuellen Entwurf (NEP2021) sind nach 2030 sechs Offshore-Netzanbindungssysteme über Grenzkorridor III nach Niedersachsen sowie zwei in Richtung Schleswig-Holstein geplant. Die dort notwendigen Planungsverfahren werden zu gegebenem Zeitpunkt angestoßen. Zuständig sind die jeweiligen Landesbehörden; ein „Bundes-Raumordnungsverfahren“ existiert nicht.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und grundsätzlich soweit möglich im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.</p>

Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dem Ortsteil Dornumer-/ Westeraccumersiel ist im RROP des Landkreises Aurich die besondere Entwicklungsaufgabe „Tourismus“ zugewiesen worden. Davon unabhängig stellt der Tourismus für die Gemeinde Dornum einen wesentlichen Wirtschaftszweig dar. Ein auf dem Gebiet der Gemeinde Dornum liegender Trassenkorridor darf die touristische Entwicklung der Gemeinde insgesamt und insbesondere im Ortsteil mit der besonderen Entwicklungsaufgabe nicht hemmen oder beeinträchtigen. Insofern wird der Korridor C4 grundsätzlich abgelehnt.</li> </ul>	<p>Die Stellungnehmerin bezieht sich in ihrer Stellungnahme auf den Korridor C4. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Korridor C4 nicht um einen vorzugswürdigen Korridor handelt, welcher somit nicht im Rahmen des genannten Raumordnungsverfahrens geprüft und beantragt wurde. Der Korridor C4 war lediglich Teil der detaillierten Desktopstudie und der Alternativenbetrachtung, die der vorliegenden Raumverträglichkeitsprüfung vorgelagert war.</p> <p>Hingegen ist für die im Raumordnungsverfahren zu bewertenden Korridorvarianten C3 und C3a eine Anlandung im Bereich westlich Dornumersiel vorgesehen. Substanzielle Auswirkungen auf die Infrastruktur der Anlandungsbereiche und den Tourismus sind vor dem Hintergrund des skizzierten Grobkonzeptes nicht zu erwarten. Das bestätigen auch die Erfahrungen der Offshore-Netzanbindungssysteme über Korridor N-II mit Anlandung bei Hilgenriedersiel.</p>
Natura 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verträglichkeit landseitiger Trassenkorridore mit den bestehenden Schutzgebieten (VSG63 und LSG29) muss detailliert geprüft werden. Sollte sich eine Unverträglichkeit ergeben ist eine Anlandung im Gebiet der Gemeinde nahezu ausgeschlossen, da diese Schutzgebiete zwingend zu queren wären. Es wird insoweit um Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden gebeten.</li> </ul>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Die konkrete Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung erfolgt auf Ebene der Planfeststellung. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass für die Landbaustelle eine intensiv bewirtschaftete Nutzfläche beansprucht wird. Daher wird erfahrungsgemäß nicht von erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks und der Erhaltungsziele ausgegangen.</p>
Küsten-/ Hochwasser schutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Querung des Deiches darf zu keinem Zeitpunkt die Deichsicherheit gefährden.</li> <li>• Die Errichtung von Freileitungen wird abgelehnt, um das ohnehin beeinträchtigte Landschaftsbild in der touristisch geprägten Region durch den Bau weiterer Freileitungen nicht weiter negativ zu belasten. Sofern überhaupt eine Trasse gebaut wird, ist eine Erdverkabelung vorzunehmen.</li> </ul>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Errichtung von Freileitungen ist nicht vorgesehen. Zudem ist die landseitige Weiterführung der Landtrassen nicht Gegenstand dieses Raumordnungsverfahrens.</p>
Andere Leitungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die im Umfeld des Anlandungsbereichs der Korridore C3/ C3a vorhandenen Gasleitungen und ihre etwaigen</li> </ul>	<p>Die Empfehlung wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>

Siedlungsstruktur	<p>Querungen müssen berücksichtigt werden. Eine Kontaktaufnahme mit dem Betreiber wird empfohlen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine nachteilige Auswirkung auf Entwicklungspotentiale für die vorhandenen Siedlungsstrukturen muss zwingend ausgeschlossen werden. Etwaige Trassen sind daher so zu planen, dass diesen größtmöglichen Abstand zu Siedlungsbereichen ausweisen.</li> </ul>	Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.
Fischerei/ C3/C3a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die mit dem Korridoren C3/ C3a verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Fischerei durch erforderliche seeseitige Bauwerke darf nicht eintreten. Eine Beeinträchtigung der Fischereiwirtschaft ist in Bauzeiten auf ein absolutes Minimum zu reduzieren und im Übrigen auszuschließen.</li> </ul>	Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Eine Beeinträchtigung durch die Kreuzungsbauwerke und Bautätigkeiten wird auf das erforderliche Minimum reduziert.
C6/C6a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Korridore C6a und C6b erscheinen nach den Darstellungen in der Machbarkeitsstudie besser geeignet, da die weiterführenden Trassenverläufe offenbar weniger Ziele der Raumordnung tangieren.</li> </ul>	Die Planungsträger teilen diese Anmerkung nicht. Die Planungsträger kommen in der Unterlage B zu dem Schluss, dass die Vorteile für den Baltrum-Korridor aufgrund der Belange Naturschutz, Kulturelle Sachgüter sowie Bündelung überwiegen sowohl quantitativ als auch qualitativ gegenüber dem Nachteil im Kriterium der Fischerei, sodass insgesamt der Baltrum-Korridor zu bevorzugen ist. Auch aus der Machbarkeitsstudie gehen keine unüberwindlichen Hindernisse diesbezüglich hervor.
Landwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen muss auf ein Minimum reduziert werden.</li> </ul>	Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.

## 5. Tourismus GmbH Gemeinde Dornum

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Tourismus	<p>dem Ortsteil Domumer-/ Westeraccumersiel ist im RROP des Landkreises Aurich die besondere Entwicklungsaufgabe „Tourismus“ zugewiesen worden. Davon unabhängig stellt der Tourismus für die Gemeinde Dornum einen wesentlichen Wirtschaftszweig dar. Ein auf dem Gebiet der Gemeinde Dornum liegender Trassenkorridor darf die touristische Entwicklung der Gemeinde insgesamt und insbesondere im Ortsteil mit der besonderen Entwicklungsaufgabe nicht hemmen oder beeinträchtigen. Insofern wird der Korridor C4 grundsätzlich von der Tourismus GmbH Gemeinde Dornum abgelehnt.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 23.03.2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnehmerin bezieht sich in ihrer Stellungnahme auf den Korridor C4. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Korridor C4 nicht um einen vorzugswürdigen Korridor handelt, welcher somit nicht im Rahmen des genannten Raumordnungsverfahrens geprüft und beantragt wurde. Der Korridor C4 war lediglich Teil der detaillierten Desktopstudie und der Alternativenbetrachtung, die der vorliegenden Raumverträglichkeitsprüfung vorgelagert war.</p> <p>Hingegen ist für die im Raumordnungsverfahren zu bewertenden Korridorvarianten C3 und C3a eine Anlandung im Bereich westlich Dornumersiel vorgesehen. Substanzielle Auswirkungen auf die Infrastruktur der Anlandungsbereiche und den Tourismus sind vor dem Hintergrund des skizzierten Grobkonzeptes nicht zu erwarten. Das bestätigen auch die Erfahrungen der Offshore-Netzanbindungssysteme über Korridor N-II mit Anlandung in Hilgenriedersiel.</p> <p>Generell ist darauf hinzuweisen, dass das Raumordnungsverfahren der Feststellung der Raumverträglichkeit von Trassenkorridoren dient, innerhalb derer zu späterem Zeitpunkt konkrete Trassenverläufe für Offshore-Anbindungsleitungen ermittelt werden. Die detaillierte Genehmigungs- und Ausführungsplanung - die auch die Transportwege und Baustellen im Einzelnen umfasst – ist deshalb kein Bestandteil des Raumordnungsverfahrens, sondern wird erst in nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Jedes einzelne Offshore-Netzanbindungssystem muss demnach im Anschluss noch gesonderte Genehmigungsverfahren durchlaufen. Mit den eingereichten Unterlagen für das Raumordnungsverfahren haben Amprion und TenneT ein erstes Grobkonzept für Logistik und Baustelle vorgelegt.</p> <p>Im Übrigen wird in Bezug auf die Fragestellung der Qualität und des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auf die Ausführungen oben betreffender Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p>

6. Landkreis Wittmund vom 31.03./01.04.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Küsten-/ Hochwasser schutz	<p><b>1. Untere Deichbehörde:</b> (Sachbearbeitung Herr Coordes, Tel.: 04462/ 86-1288, Email: <i>Alfons.Coordes@lk.wittmund.de</i>)</p> <p>Deichrechtliche Belange werden aufgrund der notwendigen Querungen von Küstenschutzanlagen auf der Insel Langeoog und am Festland berührt. Aufgrund der in den Unterlagen beschriebenen Bauweisen und -abwicklungen werden hierzu keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen.</p> <p>In den nachfolgenden Zulassungsverfahren sind die Planungen zu konkretisieren. Aus Gründen des Küstenschutzes ist mit umfangreichen Auflagen zu rechnen sein. Ein wichtiger Hinweis sei bereits an dieser Stelle zu den Ausführungszeiten erlaubt. Arbeiten in und an Küstenschutzanlagen sind nur innerhalb der Zeiten vom 15. April bis 15. September eines jeden Jahres zulässig.</p> <p>Sofern es zu einem Gesamtzulassungsverfahren, sprich, einem Planfeststellungsverfahren kommen sollte, wäre im Vorfeld zu prüfen bzw. mit den zuständigen Deichbehörden abzustimmen, ob die deichrechtlichen Ausnahmegenehmigungen/ Befreiungen bzw. Erlaubnisse konzentriert mit erteilt werden können. Da alle deichbehördlichen Genehmigungen aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen des Nds. Deichgesetzes auf Widerruf erteilt werden müssen und auch aufgrund der Tatsache, dass in einigen Fällen „Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendigen Genehmigungen für die Errichtung oder wesentliche Änderung von Bauanlagen“ erst dann werden dürfen, wenn die zuständige Deichbehörde eine Ausnahmegenehmigung erteilt hat (siehe z.B. § 16 Abs. 3 NDG), bestehen hieran erhebliche Zweifel.</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und betreffen explizit das Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG ist durch die formelle Konzentrationswirkung der Planfeststellung keine andere behördliche Genehmigung oder Erlaubnis erforderlich. Für wasserrechtliche Erlaubnis und Bewilligung enthält § 19 WHG eine Sonderregelung.</p> <p>Eines der Wesensmerkmale von Vorhabengenehmigung durch Planfeststellung ist mithin die umfassende Zulassung des Vorhabens und damit eine einheitliche Genehmigung für gesamtes Vorhaben. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Diese formelle Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG wird auch Ersetzungs-, Verdrängungs-, Einschluss-, Einheits-, Befreiungs-, Substitutions- oder Absorptionswirkung genannt. Die formelle Konzentrationswirkung umfasst also im Wesentlichen die Zuständigkeitskonzentration (Nur eine Behörde entscheidet), Verfahrenskonzentration (Nur ein Verfahren wird durchgeführt) und Entscheidungskonzentration (Es ergeht nur eine einheitliche Entscheidung, sonstige Genehmigungen, Zulassungen etc. sind nicht erforderlich). Die Planfeststellungsbehörde hat das materielle Recht grds. im selben Umfang zu beachten wie die Behörden, deren Entscheidungen durch die Planfeststellung ersetzt werden.</p> <p>Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens werden die Planungsträger die Geltung der formellen Konzentrationswirkung bezüglich einer deichrechtlichen Ausnahmegenehmigung / Befreiung bzw. Erlaubnis zusätzlich prüfen.</p> <p>Abschließende detaillierte Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange und entsprechende materiell rechtliche Regelungen sowie etwaige formal-rechtliche Fragestellungen (insbes. der landesrechtlichen Einvernehmensregelungen (vgl. BVerwG 7 A 1/15) und von Widerrufsvorbehalten unter Beachtung des § 75 Abs. 3 VwVfG) zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren, im Rahmen dessen eine Beteiligung u. a.</p>

<p>Wasser/ Trinkwasser- gewinnung</p>	<p><b>2. Untere Wasserbehörde:</b>  2.1 Abwasserbeseitigung/ Grundwasserschutz:  (Sachbearbeitung Herr Veith, Tel.: 04462/ 86-1289, <i>Email:</i>  <a href="mailto:Johannes.Veith@lk.wittmund.de">Johannes.Veith@lk.wittmund.de</a>)</p> <p>1. Die geplanten Querungen der Insel Langeoog liegen in einem festgesetzten Trinkwasserschutzgebiet des Wasserwerkes Langeoog. Dieser Bereich liegt außerhalb des derzeitigen Trinkwassereinzugsgebietes, die sich dort befindliche Süßwasserlinse ist jedoch vor Beeinträchtigungen zu schützen. Beim Schutzgut Wasser kommt in einem Trinkwasserschutzgebiet dem Erhalt der Grundwasserqualität eine besondere Bedeutung zu. Auf der Insel Langeoog erfolgt die Trinkwasserversorgung ausschließlich aus der örtlichen Süßwasserlinse. Da es sich dabei um ein sensibles Gebilde handelt, hat der Grundwasserschutz eine herausragende Bedeutung.</p> <p>2. Die UVU kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Bohrung keine nachteiligen Auswirkungen auf die Süßwasserlinse zu erwarten sind.</p> <p>2.2 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen:  (Sachbearbeitung Herr Schmidt, Tel.: 04462/ 86-1290, <i>Email:</i>  <a href="mailto:Hermann.Schmidt@lk.wittmund.de">Hermann.Schmidt@lk.wittmund.de</a>)  Es werden zum jetzigen Zeitpunkt weder Anregungen noch Bedenken vorgetragen.  Gewässer allgemein:  (Sachbearbeitung Herr Coordes, Tel.: 04462/ 86-1288,  <a href="mailto:Alfons.Coordes@lk.wittmund.de">Alfons.Coordes@lk.wittmund.de</a>)</p> <p>Die Verlegung der Leitungen im Bereich des Festlandes ist rechtzeitig vor der weiteren Erarbeitung von konkretisierenden Antragsunterlagen im Vorfeld mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Die jeweils für den betroffenen Verlegeabschnitt zuständigen Unterhaltungsverbände sind an den</p>	<p>der Fachbehörden und der Träger öffentlicher Belange durchgeführt wird.</p> <p>Die Planungsträger haben die positive Bestätigung i. R. d. Stellungnahme vom 01. April 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Abschließende detaillierte Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange und entsprechende Regelungen zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Zur gemeinsamen Abstimmung werden sich die Planungsträger zu gegebener Zeit mit der Unteren Wasserbehörde in Verbindung setzen. Im Übrigen wird auf das nachgelagerte Planfeststellungsverfahren verwiesen, im Rahmen dessen eine Beteiligung der Fachbehörden, der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit erfolgen wird. Im</p>
---	--	---

<p>Naturschutz/ Natura 2000</p>	<p>Vorabstimmungen zu beteiligen. Es wird bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass Querungen von Gewässern II. Ordnung und größerer Gewässer III. Ordnung in offener Bauweise nicht zugelassen werden.</p> <p>Für den Bereich des Landkreis Wittmund existiert ein „Wasserwirtschaftlicher Anforderungskatalog für Verlegung von Leitungen“, der auf Anforderung und Bedarf gerne zur Verfügung gestellt werden kann.</p> <p><b>3. Untere Naturschutzbehörde</b> (Sachbearbeiter: Herr Ahrens, Tel. 04462-861254, Email: finn.ahrens@lk.wittmund.de)</p> <p>Nach gründlicher Durchsicht der zum o.g. Verfahren gehörenden Unterlagen ist es zum jetzigen Zeitpunkt auf Grundlage der Planungsphase nicht möglich, seitens der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Wittmund Vorbehalte gegen das Vorhaben zu äußern. Dies begründet sich durch folgende Erläuterungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsanalyse, der NATURA-2000 Voruntersuchung sowie der Untersuchung voraussichtlich bedeutsamer Umweltauswirkungen (UVU) weisen insgesamt alle darauf hin, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgebiete und somit der Erhaltungsziele i. V. m. den wertgebenden Arten nicht ausgeschlossen werden können.</li> <li>- Ferner geht aus den Unterlagen hervor, dass die Ausarbeitung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Erstellung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf Ebene des Zulassungsverfahrens erfolgen können.</li> <li>- Die geplante Trassenvariante C6a des Langeoog-Korridors erweist sich aufgrund der Voruntersuchung als die verträglichste Variante, bezogen auf den Landkreis Wittmund. Gemäß den vorliegenden Unterlagen wird dieser Bevorzugung seitens der unteren</li> </ul>	<p>Rahmen der Planfeststellung werden die öffentlichen und privaten Belange detailliert dargestellt und bewertet. Bezüglich der Hinweise zur Verlegung der Leitung im Bereich des Festlands verweisen die Planungsträger auf die folgenden Raumordnungsverfahren bzw. Planfeststellungsverfahren der Landtrassen.</p> <p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 01. April 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Abschließende detaillierte Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange und entsprechende Regelungen zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren, im Rahmen dessen eine Beteiligung u. a. der Fachbehörden und der Träger öffentlicher Belange erfolgen wird.</p>
-------------------------------------	--	--



<p>Boden</p>	<p>Naturschutzbehörde vorerst zugestimmt. Unklar ist jedoch, ob im weiterführenden Verfahren sowohl die bevorzugten Trassenvarianten des Langeoog-Korridors als auch des Baltrum-Korridors realisiert werden sollen. Falls nur ein Korridor mit einer bevorzugten Variante im Rahmen der Planfeststellung realisiert werden soll, so ist aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Wittmund der Baltrum-Korridor aufgrund der Ergebnisse und des Variantenvergleiches der UVU zu bevorzugen.</p> <p>Für eine abschließende Stellungnahme sind demnach spezifische Untersuchungen und Erhebungen zur Einschätzung negativer Umweltauswirkung auf die Schutzgebiete und einzelnen Schutzgüter auf einen im Planfeststellungsverfahren festzulegenden Trassenverlauf beizubringen.</p> <p>Aufgrund der Betroffenheit des EU-Vogelschutzgebietes „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ an den Anlandungspunkten der Korridorvarianten sowie deren zukünftige Verlegung der Erdkabel zum Netzanschlusspunkt, erscheint eine Parallelplanung der Erdkabeltrassen zur Einschätzung der gesamten durch die Planung hervorgerufenen negativen Umweltauswirkungen und zur Findung der konfliktärmsten Trasse als äußerst sinnvoll. Demnach sollte aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde die jetzige Bewertung und Auswertung der Korridorvarianten ausschließlich vor dem Hintergrund zur Folgeplanung der Erdkabeltrassen stattfinden.</p> <p><b>4. Untere Bodenschutzbehörde und Untere Abfallbehörde:</b>  <i>(Sachbearbeiter: Herr Dannemann, Tel. 04462-861230, Email: herbert.dannemann@lk.wittmund.de)</i></p> <p>In der derzeitigen Planungsphase sind aus bodenschutz- und abfallrechtlicher Sicht noch keine Belange betroffen. Sobald die Trasse festgelegt ist und feststeht wo die Anlandung erfolgt, sind bei der Herstellung des dortigen Bohrplatzes auf dem Festland die Belange des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 01. April 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Belange des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft werden im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren sowie in der Bauausführungsplanung beachtet. Zudem werden entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen festgesetzt und im Vollzug umgesetzt, um Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden zu verhindern bzw. zu minimieren.</p>
--------------	--	---

RVS	<p><b>5. Untere Landesplanungsbehörde</b>  <i>(Sachbearbeiter: Herr Pettig, Tel. 04462-861294, Email: marwin.pettig@lk.wittmund.de)</i>  Aus raumordnerischer Sicht werden keine Bedenken vorgetragen. Das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Wittmund wurde im Rahmen der Raumverträglichkeitsstudie hinreichend berücksichtigt.</p>	Die Planungsträger haben die positive Stellungnahme vom 01. April 2021 zur Kenntnis genommen.
Kulturelle Sachgüter	<p>Mit der denkmalrechtlichen Stellungnahme verweise ich auf die Stellungnahme des Archäologischen Dienstes und Forschungsinstitutes der Ostfriesische Landschaft Aurich. Die Flächen der gewählten Korridore durchqueren Areale, die als historische Siedlungsgebiete für ihre Funddichte bekannt sind. Kulturdenkmale, in diesem Falle Bodendenkmale, stehen nach dem Niedersächsischen h § 3 grundsätzlich unter Schutz.</p> <p>In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, das alle Erdarbeiten im Bereich von archäologischen Flächen nach § 13 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes der denkmalrechtlichen Genehmigungspflicht unterliegen.</p> <p>Sollten Bodendenkmäler zutage treten ist eine weitergehende Untersuchung erforderlich.</p> <p>Der Antragsteller hat eine sachgemäß durchzuführende Grabung durch den archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft Aurich zur Bergung und wissenschaftlichen Auswertung der Bodendenkmäler in Auftrag zu geben und die Kosten zu tragen.</p> <p>Ausreichend lange Fristen zur Grabung, Fundbergung und Dokumentation sind einzuräumen.</p> <p>Auf § 14 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes vom 30.05.1978 (Nds. GVBl. S. 517), in der z. Zt. gültigen Fassung, wird hingewiesen.</p>	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezogen auf diesen Belang wurde mit C3 und C3a ein Vorzugskorridor detektiert, auf welchem nur wenige Fundstellen bekannt sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei Variante C6a die bekannten Fundstellen inklusive Pufferzonen unterbohrt werden können. Die Planungsträger sind zuversichtlich, dass bei der Variante C6b die aktuell bekannten Fundstellen im Rahmen der Feintrassierung umgangen werden können.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

## 7. Gemeinde Langeoog vom 25.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
	<p>Die Amprion Offshore GmbH sowie die TenneT Offshore GmbH (Planungsträger) planen Korridore durch das niedersächsische Küstenmeer (12-Seemeilen-Zone) für zukünftig zu entwickelnde Netzanschlussysteme zur Anbindung von Offshore-Windparks Gemeindefür die ausschließlichen Wirtschaftszone der deutschen Nordsee.</p> <p>Die Planungsträger haben in Vorbereitung auf das Raumordnungsverfahren Trassenkorridore entwickelt. Einer dieser Trassenkorridore quert die Insel Langeoog und damit den Lebensraum der dort lebenden Menschen. Diese sind aufgrund der einseitigen Wirtschaftsstruktur vollständig abhängig vom Tourismus. Ein Leben auf Langeoog könnte ohne diesen nicht stattfinden. Der Tourismus wiederum basiert im Wesentlichen auf der Tatsache, dass sich die Insel im Weltnaturerbe Wattenmeer befindet und eine nahezu unberührte Landschaft mit einer einzigartigen Tier- und Pflanzenwelt bietet. Langeoog ist eine autofreie Insel und bemüht sich seit Jahren um einen nachhaltigen Tourismus. Hierbei werden zum Schutz der Umwelt und Natur wirtschaftliche Interessen gegen ökologische Interessen abgewogen. Diese Abwägungen müssen sich im Raumordnungsprogramm bei der Betrachtung der Gewinnung von Windenergie ebenfalls wiederfinden.</p> <p>Auch ist das Leben auf der Insel abhängig von der Wasserversorgung. Langeoog hat den sehr seltenen Vorteil, eine eigene Wasserversorgung in Form von unter der Insel befindliche Süßwasserlinsen bieten zu können. Der Erhalt dieser Linsen, die bei der Querung der Insel ebenfalls durchquert werden müssten, ist extrem wichtig. Neben der Versorgung der Insel mit Süßwasser stellen die Wasserlinsen auch einen hohen touristischen Wert da, da sich Langeoog hierdurch von ähnlichen touristischen Destinationen abgrenzen kann.</p> <p>Um den Lebensraum Langeoog weiterhin für die Bevölkerung zu erhalten, sind aus Sicht der Inselgemeinde folgende Sachverhalte</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 25. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Trinkwasser gewinnung</p>	<p>eingehend zu prüfen, abzuwägen und die Ergebnisse in die weiteren Planungen und Abwägungen einfließen zu lassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherstellung des Erhalts der Süßwasserlinse sowohl für die Trinkwasserversorgung der Langeooger Bevölkerung und ihrer Gäste als auch als touristisch bedeutsames Merkmal.</li> </ul> <p>Hierbei sind sowohl der Schutz der Linse vor möglicher Versalzung als auch die Einbringung von Stoffen durch das Bohrverfahren in die Linse zu beachten.</p> <p>Dazu sind konkrete Angaben zur Zusammensetzung der Bohrspülung und ihrer Wirkungen und zu der Auswirkung auf die Verbindung vom Meerwasser zur Süßwasserlinse zu machen.</p>	<p>Es werden keine nachteiligen Einwirkungen auf das Grundwasser zu erwarten sein. Die Planungsträger werden dies durch intensive Prüfung, geeignete Vorkehrungen und strikte Beachtung der behördlichen Vorgaben sicherstellen. Somit wird die Süßwasserlinse für die Trinkwasserversorgung der Langeooger Bevölkerung und ihrer Gäste nicht beeinträchtigt.</p> <p>Während der Bohrung wird ein Austausch zwischen der Süßwasserlinse und dem Salzwasser durch die abdichtende Wirkung der Bohrspülung verhindert. Mit dem Einsatz der Bohrspülung ist keine negative Beeinflussung der chemischen Beschaffenheit der Süßwasserlinsen bzw. Trinkwasservorkommen auf der Insel verbunden. Nach Abschluss der Bohrung wird der entstehende Ringraum zwischen dem eingezogenen Leerrohr und dem Bohrkanal verdämmt und dichtet diesen gegen die Entstehung von Sickerlinien und damit das Eindringen von Salzwasser ab.</p> <p>Die Bohrspülung besteht im Wesentlichen aus Süßwasser und Bentonit, einem natürlichen Tonmineral. Bei in geringen Mengen benötigten Zusätzen zur Regulierung der Fließeigenschaften handelt es sich um Stoffe, die auch in der Lebensmittelproduktion verwendet werden. Sowohl Bentonit als auch die Zusätze werden auch bei Bohrungen zur Erschließung von Trinkwasserbrunnen eingesetzt.</p>
<p>Naturschutz /Technische Angaben</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anstreben des unter ökologischen Aspekten geringstmöglichen Eingriffs in den Naturraum Weltnaturerbe Wattenmeer, um diesen möglichst weitgehend intakt zu halten.</li> </ul>	<p>Grundsätzlich gilt im Nationalpark das sog. Null-Einleitungsprinzip, was durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt wird. Alle Maschinen, Geräte und Stoffe werden etwa auf Umweltverträglichkeit geprüft und müssen diesem Prinzip entsprechen. Ein entsprechender Nachweis muss von den Planungsträgern vor Beginn der entsprechenden Maßnahme vorgelegt werden. Überdies ist die konkrete bauliche Ausführung von einer naturschutzfachlich-ökologischen Baubegleitung vorgesehen. Dies ist bei vergleichbaren Vorhaben auf Norderney bereits der Fall.</p>

	<p>Hierzu sind auch die Möglichkeiten zu prüfen, bisherige Anbindungen an das Festland durch technische Weiterentwicklung der Kapazität bzw. Reduzierung der Verluste aufgrund längerer Leitungswege intensiver nutzen zu können. Diese Aspekte sind gegen die Auswirkungen der Eingriffe in das Wattenmeer aufgrund neuer Leitungsführungen abzuwägen.</p> <p>Wirtschaftliche Interessen sind den ökologischen Auswirkungen gegenüberzustellen.</p>	<p>Um die Verluste zu minimieren, wird bei längeren Trassen die Hochspannungsgleichstrom-Technik verwendet.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern grundsätzlich geteilt.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 2, S. 2 f.</p>
Technische Angaben	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Genaue Angaben zum Bohrverfahren und zur Entwicklung von alternativen, umweltschonenden Verfahren unter Angabe der jeweiligen Vor- und Nachteile dieser Verfahren.</li> <li>- Prüfung, ob alternative Bohrverfahren möglich sind, die ggfs. aufgrund einer größeren Tiefe eine Unterquerung der Süßwasserlinse ermöglichen.</li> </ul>	<p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 6, S. 5 f.</p> <p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 6, S. 5 f.</p>
Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Untersuchung zur Auswirkung für den Tourismus, insbesondere auf den naturnahen Tourismus, der auf Langeoog eine wesentliche Rolle spielt.</li> </ul> <p>Als autofreie Insel ist die Sensitivität für Baulärm und Baustellen besonders hoch. Auf Langeoog sind von Anfang Juni bis Ende September Bautätigkeiten im Außenbereich verboten und von März bis Ende Oktober werden bereits Einschränkungen vorgenommen. Die</p>	<p>Substanzielle Auswirkungen auf die Infrastruktur der Insel und den Tourismus sind vor dem Hintergrund des skizzierten Grobkonzeptes nicht zu erwarten. Das bestätigen auch die Erfahrungen der Inselquerungen auf Norderney.</p> <p>Die Hinweise werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Befragungen bei den Gästen machen deutlich, dass in den Bautätigkeiten eine Einschränkung des Erholungswertes gesehen wird und der Baustopp eine hohe Relevanz für den Tourismus besitzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen auf die Infrastruktur der Insel einschließlich der genauen Angaben zu den vorgesehenen Transportwegen und den anfallenden An- und Abtransporten.</li>   <li>- Betrachtung der Lagerflächen bezüglich des Standortes und der Größe hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Natur und den Tourismus (Strand, Salzwiesenbereich).</li> </ul>	<p>Mit den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren haben Amprion und TenneT ein erstes Grobkonzept für Logistik und Baustellen vorgelegt. Hieraus ergibt sich, dass die Insel durch Bohrung in einem Zug, d. h. aus dem Watt bis an den Nordstrand, gequert werden soll. Mit diesem Ansatz entwickeln die Planungsträger das bewährte Konzept zu Querung von Norderney weiter, bei dem eine temporäre Baustelle samt Gerät in der Inselmitte benötigt wird. Die ohnehin autofreie Insel Langeoog schonen wir auf diesem Wege ganz bewusst (das gilt übrigens auch für Baltrum), denn die Baustellen im Watt und am Nordstrand können ganz überwiegend von der Wasserseite her versorgt werden.</p> <p>Substanzuelle Auswirkungen auf die Infrastruktur der Insel und den Tourismus sind vor dem Hintergrund des skizzierten Grobkonzeptes nicht zu erwarten.</p> <p>Grundsätzlich sei als Information hierzu ergänzt, dass alle wattseitigen Fahrten schwimmender Einheiten stets bei Hochwasser so erfolgen, dass antriebsbedingte oder sonstige Scherwirkungen oberflächlicher Wattsedimente möglichst vermieden werden. Dieses ist regelmäßige Auflage und Nebenbestimmung im Rahmen der Planfeststellung und findet bei der konkreten Ausführungsplanung entsprechende Berücksichtigung. Überdies wird die Bauausführung naturschutzfachlich begleitet, u. a. auch zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen durch Transportfahrten oder Ein- und Ausschwimmvorgängen (Barge, Ponton, schwimmende Baugrubenumschließung etc.).</p> <p>Bei den Baumaßnahmen wird der Bodeneingriff auf (Strand, Salzwiesenbereich) auf das geringstmögliche Maß reduziert. Dies gilt insbesondere für die Versiegelung und Flächen für die Einrichtungen der Baustellen. Des Weiteren werden stets alle gesetzlichen und behördlichen Vorgaben eingehalten, sodass erhebliche naturschutzfachliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden</p>
--	--	---

	<p>Die Inselgemeinde Langeoog unterstützt das Bestreben nach einer nachhaltigen Energieversorgung zum Schutz des Klimas. Die hierzu geplanten Maßnahmen müssen jedoch sorgfältig gegen die erforderlichen Eingriffe in den Lebensraum der Insel abgewogen werden. Es muss sichergestellt sein, dass die geplanten Trassen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen für das Leben auf der Insel führen.</p>	<p>können. Überdies ist die konkrete bauliche Ausführung permanent von einer naturschutzfachlich-ökologischen Baubegleitung vorgesehen. Dies ist bei vergleichbaren Vorhaben auf Norderney bereits der Fall.</p> <p>Auch beim Thema Tourismus werden keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. In Kapitel 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B) kommen die Planungsträger zu dem Schluss, dass auf den Tourismus keine dauerhaften sowie erheblich negativen Auswirkungen zu erwarten sind. An den Nordstränden und Anlandungen kommt es lediglich zu temporären, räumlich begrenzten Einschränkung der Erholungsnutzung während der Bauphasen. Das bestätigen auch die Erfahrungen, die bei den Inselquerungen auf Norderney gemacht wurden.</p> <p>Die Hinweise werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Mit dauerhaften erheblichen Beeinträchtigungen für das Leben auf der Insel ist nicht zu rechnen. Die geplanten Maßnahmen während der Bauphase sind lokal, kurzfristig und reversibel. Auswirkungen auf die Infrastruktur der Inseln sind nicht zu erwarten.</p>
--	---	---

**8. Samtgemeinde Esens vom 26.03.2021**

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
	<p>Die Samtgemeinde Esens erkennt nicht die Notwendigkeit, die Anbindung weiterer Windparks in der Nordsee zu regeln und hierfür Trassenkorridore festzulegen.</p> <p>Im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens wird allerdings ganz überwiegend nur das niedersächsische Küstenmeer betrachtet.</p>	<p>Die Planungsträger haben diese grundlegende und sehr relevante Bestätigung i. R. d. Stellungnahme vom 26. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß § 43 EnWG ist für Offshore-Anbindungsleitungen der technisch und wirtschaftlich günstigste Verknüpfungspunkt mit dem Übertragungsnetz zu wählen; dieser Punkt wird gem. § 12b Abs. 1 Nr. 7 EnWG im Netzentwicklungsplan (NEP) ausgewiesen. Die Planungsträger verweisen in diesem Zusammenhang auf den am 26.04.2021 veröffentlichten 2. Entwurf des NEP 2035 (2021), zum Download verfügbar unter <a href="http://www.netzentwicklungsplan.de">www.netzentwicklungsplan.de</a>. Für das Jahrzehnt 2030 bis 2040 weist der NEP neben verschiedenen NVP in Niedersachsen und NRW auch den NVP Heide (West) in Schleswig-Holstein aus. Entsprechend sind in der 2019 von Amprion und TenneT vorgelegten Desktopstudie auch die Korridorvarianten D9 und D10 mit Anlandung in Schleswig-Holstein untersucht worden. TenneT wird die zur Umsetzung der Anbindungsleitungen mit NVP in Heide (West) notwendigen Planungsverfahren zu gegebener Zeit anstoßen.</p> <p>Im Raumordnungsverfahren Seetrassen 2030 werden die Korridorvarianten D9 und D10 nicht weiter in der Alternativenprüfung betrachtet, da ihre Anlandungsbereiche in Schleswig-Holstein liegen und somit außerhalb des räumlichen Zuständigkeitsbereichs des ArL Weser-Ems.</p>
<p>Machbarkeitsstudie Anlandung</p>	<p>Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Anlandungspunkte zur Entwicklung potenzieller Trassenkorridore für Offshore-NAS“ wurde ein 5 km-Radius gezogen, um evtl. unüberwindliche Trassierungshindernisse zu ermitteln. Die Machbarkeitsstudie</p>	<p>Diese Auffassung teilen die Planungsträger nicht. Die Machbarkeitsstudie ist Teil der Unterlage B und die Antragsunterlagen sind in Ihrer Gesamtheit zu betrachten.</p>



	<p>zeichnet sich durch eine sehr oberflächliche Betrachtung möglicher Hindernisse aus:</p>	<p>Die Verfahrensunterlagen müssen eine Qualität aufweisen, die es möglich macht, die raumbedeutsamen Auswirkungen des künftigen Vorhabens zu überprüfen.  Da das Raumordnungsverfahren die geordnete Entwicklung des betroffenen Gebiets zum Anliegen hat, dient die Beteiligung nicht der Interessenwahrnehmung der Beteiligten, sondern einer möglichst umfassenden Information der Raumordnungsbehörde, um ihre Abwägungsentscheidung sachgerecht treffen zu können.  Die besagte Machbarkeitsstudie ermöglicht eine hinreichende Information über Raumordnungsbelange und dient demgemäß in hinreichender Form einer Bewertung.  Die Verfahrensunterlagen ermöglichen der Raumordnungsbehörde die eigentliche raumordnerische Beurteilung, mit der sie feststellen kann, ob ein Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, insbesondere mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, übereinstimmt, wie es unter den Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt oder durchgeführt werden kann und welches die raumordnerisch günstigste Lösung im zu beurteilenden Raum ist.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen (s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f.).</p>
<p>Natura 2000</p>	<p>- Im Fokus steht das VSG „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“. Zu den Anlandepunkten 6.1 und 6.2 wird bereits auf die Möglichkeit hingewiesen, dass das Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen und</p>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Die konkrete Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung erfolgt auf Ebene der Planfeststellung. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass für die Landbaustelle eine intensiv bewirtschaftete Nutzfläche beansprucht wird. Daher wird erfahrungsgemäß nicht von erheblichen</p>

<p>Machbarkeitsstudie Anlandung/ Siedlungsstruktur/ Landwirtschaft/ Tourismus</p>	<p>damit unzulässig sein könnte. In diesem Fall wären Ausnahmeprüfungen erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch den gewählten Radius von 5 km werden nur die dort vorhandenen Siedlungsstrukturen erfasst. Von den Gemeinden geplante Siedlungserweiterungen wurden nicht abgefragt. Die südlich von Esens liegenden Mooregebiete mit den typischen Splittersiedlungen wurden nicht berücksichtigt. Der ostfriesische Raum mag auf Außenstehende den Eindruck vermitteln, dass er im Wesentlichen durch „freie Landschaft“ geprägt ist. Tatsächlich sollte man die Vielzahl kleinerer Siedlungen und Bauernschaften nicht unterschätzen. Dieser Umstand dürfte gerade südlich der Marschenlandschaft (und damit außerhalb des 5-km-Radius) entscheidungserheblich sein.</li> <li>- Der Hinweis, dass bei der weiteren Planung auch ein ausreichender Abstand von Einzelhöfen erreicht werden muss, wird dem Belang der Landwirtschaft nicht gerecht. Dass Bau und Betrieb zu erheblichen und teilweise langfristigen Beeinträchtigungen führen, dürfte auf der Hand liegen.</li> <li>- Auf den Belang Tourismus wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie so gut wie gar nicht eingegangen. Zumindest während der mehrjährigen Bauphase ist hier mit deutlichen Beeinträchtigungen – insbesondere bei den Anlandepunkten – zu rechnen. Der seeseitige Radweg zwischen Neuharlingersiel und</li> </ul>	<p>Beeinträchtigungen des Schutzzwecks und der Erhaltungsziele ausgegangen.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen (s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 5, S. 4 und Nr. 1, S. 1 f.). Die vorgebrachten Hinweise betreffen nicht mehr den hier zu bewertenden Raum. Die Bewertung dieser Belange und etwaig notwendige Konfliktlösungen erfolgen grundsätzlich im Rahmen der einschlägigen angrenzenden Verfahren (insb. Planfeststellungsverfahren). Die Konfliktvermeidung und Konfliktlösung, die für die hier zu beurteilende Raumverträglichkeit nicht relevant ist, sind somit dem entsprechenden Verfahren vorbehalten.</p> <p>Hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen des künftigen Vorhabens auf die Belange der Landwirtschaft wird auf die Ausführungen oben verwiesen. Abschließende detaillierte Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange der Landwirtschaft und entsprechende Regelungen zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren. Etwaige baubedingte Einschränkungen und Schäden sowie entsprechende Entschädigungen werden in der Phase der Planfeststellung und der Ausführung des Vorhabens unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen bewertet.</p> <p>Diese Auffassung teilen die Planungsträger nicht. Die Bereiche mit hoher Bedeutung für den Tourismus werden bereits untersucht (Unterlage B, Anhang 2, Kap. 6, S. 29) und sind im Detail der weiteren Planung und Abwägung der Belange (dem Planfeststellungsverfahren) vorbehalten.</p>
---	--	--

	<p>Bensersiel sowie auch die weiteren Wegeverbindungen werden intensiv von Radtouristen genutzt.</p>	<p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird somit auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen (s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f.).</p>
<p>Gesamtplanung (See und Land)</p>	<p>Die Trassenführung auf dem Festland wird durch die abschließende Entscheidung zum hier vorliegenden Raumordnungsverfahren bereits vorgeprägt. Ein sich anschließendes Verfahren für die Festlandstrasse ist damit nicht mehr ergebnisoffen.</p> <p>Es ist dringend geboten, das Raumordnungsverfahren auf die gesamte Trasse (niedersächsisches Küstenmeer und Fortführung auf dem Festland bis zum Netzverknüpfungspunkt) auszuweiten.</p>	<p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 5, S. 4 f.</p>
<p>Kulturelle Sachgüter</p>	<p>In Kapitel 3.2 der Raumverträglichkeitsstudie wird zutreffend auf archäologische Fundstellen im Langeoog-Korridor hingewiesen. Der direkt vor den Anlandepunkten befindliche Bereich wurde in einem Streifen von etwa 1 km außerhalb des jetzigen Seedeiches von der vorrömischen Eisenzeit (ca. 300 v. Chr.) bis in die frühe Neuzeit (16. Jahrhundert) intensiv genutzt und bewirtschaftet. Für diesen Bereich sind mehrere Kirchdörfer und Siedlungsstandorte nachgewiesen. Bedingt durch Erosionserscheinungen werden hier archäologische Funde freigelegt, die in der Dissertation von Kai Niederhöfer „Archäologische Funde im Ostfriesischen Wattenmeer“ 2016 dokumentiert wurden. Der gesamte Bereich hat unseres Erachtens die Qualität eines Bodendenkmals. Die Intensität dieser Siedlungsrest (Breite und Tiefe) lässt vermuten, dass ein ausreichender Trassenkorridor kaum zu finden sein wird. Eine Abdeckung dürfte ebenso ausscheiden.</p>	<p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern berücksichtigt.</p>

#### 9. ArL WE Dezernat 5 vom 31.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Allgemeine Hinweise	die Domänenverwaltung des Landes Niedersachsen ist als Flächeneigentümer auf den Ostfriesischen Inseln Baltrum und Langeoog sowie der Vordeichflächen am Festland betroffen. Meine Stellungnahme beschränke ich auf den Hinweis, dass es bei einer Flächeninanspruchnahme / -querung einer fiskalischen Vereinbarung mit den jeweiligen Betreibern bedarf.	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 31. März 2021 zur Kenntnis genommen.  Bei einer Flächeninanspruchnahme / -querung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden sich die Planungsträger mit den jeweiligen Betreibern in Verbindung setzen und die entsprechende fiskalische Vereinbarung abschließen.

#### 10. Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Emden vom 18.01.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
allgemeine Hinweis	durch das Vorhaben werden die Belange des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Emden aus derzeitiger Sicht nicht berührt	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 18. Januar 2021 zur Kenntnis genommen.

#### 11. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Fachgebiet 232 (LGLN) vom 28.01.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
allgemeine Hinweis	Nach intensiver Prüfung ihrer Vorlage sehen wir keinen Anlass besondere Schutzmaßnahmen zu ergreifen.	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 28. Januar 2021 zur Kenntnis genommen.

## 12. NLWKN vom 15.04.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Variante C 3/C 3a	<p><b>1. Stellungnahme / Hinweise des NLWKN Brake-Oldenburg und Aurich als Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD)</b></p> <p>Ansprechpartnerin:            NLWKN, Betriebsstelle Brake/Oldenburg Geschäftsbereich III.4            – Flussgebietsmanagement Übergangs- und Küstengewässer            –Heinestraße 1, 26919 Brake            Herr Knaack            Telefon: 04401 926124            E-Mail: <a href="mailto:juergen.knaack@nlwkn.niedersachsen.de">juergen.knaack@nlwkn.niedersachsen.de</a></p> <p>NLWKN, Betriebsstelle Aurich, Geschäftsbereich III –            Oberirdische Gewässer -, Oldersumer Straße 48, 26603 Aurich            Frau Joritz            Telefon: 04941 176164            E-Mail: <a href="mailto:anke.joritz@nlwkn.niedersachsen.de">anke.joritz@nlwkn.niedersachsen.de</a></p> <p>- <u>Variantenvergleich Gesamtbeurteilung in Bezug auf WRRL - Ökologie:</u>            Die Bevorzugung des Baltrum-Korridors ist schlüssig und nachvollziehbar. Die Sedimentverhältnisse und Biotoptypen sowie schlicht die kürzere Länge der Trasse sprechen dafür. Anders als in den Unterlagen jedoch dargestellt, halten wir den Langeoog-Korridor aus Sicht der WRRL - wegen der möglichen Beeinträchtigung von Seegrasstandorten - für <u>nicht</u> gleichwertig geeignet, sondern deutlich ungeeigneter.</p> <p>Begründung:            Im Umweltbericht wird auf Seite 180 dargestellt: „Der Langeoog-Korridor schneidet numerisch schlechter ab als der Baltrum-Korridor (5:8). Im Langeoog-Korridor überzeugt die Variante C6a mehr als C6b in der Abwägung Seegrasbestand versus Muschelbeetbestand. ... Aus gutachterlicher Sicht im Rahmen dieser UVU-Betrachtung sollte der Baltrum-Korridor mit der Vorzugsvariante C3 tendenziell gegenüber dem Langeoog-Korridor und beiden Varianten landesplanerisch positiv</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Belange der WRRL werden im ROV nur überschlägig berücksichtigt und erst im konkreten Projektfall entsprechend den Hinweisen des GLD untersucht.</p> <p>Bezogen auf dann konkret kartierte Seegrasvorkommen werden die Planungsträger das Vermeidungsgebot im Besonderen beachten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dessen ungeachtet sind, wie bereits in der Erwiderung zur Stellungnahme des NLPV zum Trassenvergleich festgestellt, Seegrasbestände dynamische Biotoptypen in ihrer Ausdehnung und Verbreitung. Dies unterstreicht auch die Feststellung des NLPV zum Thema Seegras, in welcher mitgeteilt wird, dass „die große Seegraswiese im Bereich der Variante C6a momentan nicht mehr vorhanden“ ist.</p>

<p>Wasser/UVU</p>	<p><i>abgewogen werden. Perspektivisch ist der Langeoog-Korridor nicht signifikant schlechter geeignet.“</i></p> <p>Diese Einschätzung ist evtl. auf Grundlage „Biototypen“ vertretbar, im Hinblick auf die Regelungen der WRRL zählen aber Seegraswiesen zu den biologischen Qualitätskomponenten, die wegen des Verschlechterungsverbots besonders betrachtet werden müssen, Muschelbänke werden von der WRRL nicht erfasst.</p> <p>- <u>Verschlechterungsverbot:</u></p> <p>Die betroffenen Wasserkörper sind korrekt identifiziert.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die angegebene Bewertung des ökologischen und chemischen Zustands der WK noch auf der festgestellten Bewertung des BWP II fußt. Die anstehende aktuelle Bewertung des BWP III wird hier voraussichtlich zu wesentlichen Änderungen führen: der ökologische Zustand des WK N1_3100_01 (euhalines offenes Küstengewässer der Ems) wird als „schlecht“ beurteilt. Daher sind spätestens im konkreten Planfeststellungsverfahren an die Frage des Verschlechterungsverbots andere Maßstäbe anzulegen (s.u.).</p> <p>Das auf S. 193 angeführte Zitat aus der LAWA Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot (LAWA 2017) ist u. E. nicht ganz korrekt dargestellt. Zitat S. 193: <i>Die Prüffrage lautet: „Die Erheblichkeit nachteiliger Veränderungen bemisst sich danach, ob ein Wechsel der Zustandsklasse bei einer bewertungsrelevanten Qualitätskomponente erfolgt, soweit sich diese nicht bereits in der niedrigsten Zustandsklasse befindet.</i></p>	<p>Trotzdem, auch mit Blick auf den Hinweis des NLPV, dass in diesem Bereich immer noch ein erhöhtes Standortpotenzial für das Seegras besteht, verweisen wir auf die im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte ggfs. erforderlichen vorhabenspezifischen Erfassungen – auch von Makrophyten und der dann erforderlichen Berücksichtigung der Makrophyten hinsichtlich der Beurteilung einer möglichen Verschlechterung.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen und in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu konkreten Projekten berücksichtigt.</p> <p>Die Änderung beruht auf der Einstufung des Phytoplanktons als schlecht (BWP III) statt unbefriedigend (BWP II). Das Phytoplankton hat keine räumlichen Schwerpunkte, die beiden Korridore verlaufen jeweils durch den OWK. Daher ist auch unter Berücksichtigung der neuen Bewertung keinem Korridor und keiner Variante Vorzug zu geben.</p> <p>Angesichts der sehr geringen zu erwartenden, kurzfristigen Freisetzung von im Sediment des OWK vorhandenen Nährstoffen (wachstumsfördernd) und der kurzfristigen und kleinräumigen Trübungsfahnen (wachstumshemmend) ist eine messbare Veränderung der Chlorophyll a-Konzentration für den OWK nicht zu erwarten, so dass auch trotz der Bewertung als schlecht auf der Ebene des ROV von keiner Verschlechterung auszugehen ist.</p> <p>Bei der fehlenden Quellenangabe handelt es sich um: LAWA, 2017. Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot. Beschlossen auf der 153. LAWA-Vollversammlung 16./17. März 2017 in Karlsruhe (unter nachträglicher Berücksichtigung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2017, Az. 7 A 2.15 „Elbvertiefung“).</p>
-------------------	---	--

	<p><i>Damit kann auch eine minimale Veränderung zum Wechsel der Zustandsklasse führen und erheblich sein, während eine nachteilige Veränderung innerhalb der Zustandsklasse unbeachtlich (irrelevant) bleibt.“ (LAWA 2017) (Anmerkung: Quellenangabe fehlt im Literaturverzeichnis).</i></p> <p>Der nachfolgende Text auf S. 193 ff impliziert, dass bei Prüfung des Verschlechterungsverbot nur die schlechteste biologische QK betrachtet werden muss. Aus LAWA 2017 geht jedoch hervor, dass auch eine Verschlechterung von Qualitätskomponenten verboten ist, die letztlich nicht den ökologischen Zustand bestimmen.</p> <p>LAWA Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot 2017: <i>„Eine Verschlechterung liegt vor, sobald sich der Zustand mindestens einer biologischen Qualitätskomponente um eine Klasse nachteilig verändert, auch wenn dies nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Zustands des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Befindet sich die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Zustandsklasse, stellt jede weitere nachteilige Veränderung eine Verschlechterung dar.“</i></p> <p>Die Prüffrage lautet daher korrekter: <u>Führen die Eingriffe zu einer an den repräsentativen Messstellen messbaren Verschlechterung (nachteiliger Wechsel der Zustandsklasse) bei einer oder mehreren biologischen Qualitätskomponenten.</u> (Ist eine QK bereits schlecht, so entfällt der Wechsel der Zustandsklasse, allein die Messbarkeit ist das Kriterium).</p>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen und in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu konkreten Projekten berücksichtigt.</p> <p>Zunächst einmal ist festzustellen, dass im Vorhabenskontext (nachgelagerte Planfeststellungsverfahren) QK jeweils für sich zu betrachten sind. Auf der Ebene des ROV sind zunächst insbesondere schlechte biologische QK oder Schadstoffe des chemischen Zustands mit Überschreitung der UQN (jede messbare Veränderung ist relevant) und die schlechteste biologische QK (eine Verschlechterung hätte auch die Verschlechterung des biologischen Zustands insgesamt zur Folge) von besonderem Interesse, um zu entscheiden, ob wasserrechtliche Belange überhaupt einer landesplanerischen Feststellung (als Ziel des Antrags) grundsätzlich entgegenlaufen. Dies ist wie dargelegt nicht der Fall.</p> <p>Auch die Betrachtung der weiteren biologischen QK lässt keine vorhabenbedingte Verschlechterung erwarten:</p> <p>Zu QK Makrophyten/Phytobenthos gilt, dass bei der eigentlichen Planung der Kabelinstallation Vermeidungs-/ Minimierungsgrundsätze gelten, um empfindlichere Lebensräume wie Seegraswiesen zu schützen. Zudem wird entsprechend der Feststellung der NLPV zum Thema Seegras mitgeteilt, dass „die große Seegraswiese im Bereich der Variante C6a momentan nicht mehr vorhanden“ ist. Die baubedingten Auswirkungen dauern überwiegend kurzzeitig an und sind auf das linienförmige Vorhaben beschränkt (vgl. Kap. 8 der Unterlage D), so dass auf der Ebene des ROV von keiner Verschlechterung in den OWK insgesamt auszugehen ist.</p> <p>Zur QK Makrozoobenthos gilt, dass bei der eigentlichen Planung der Kabelinstallation Vermeidungs-/Minimierungsgrundsätze gelten, um empfindlichere Lebensräume wie Muschelvorkommen und auch Misch- und Schlickwatten vor einer Beeinträchtigung zu schützen. Die baubedingten Auswirkungen dauern überwiegend kurzzeitig an und sind auf das linienförmige Vorhaben beschränkt, die benthische Wirbellosenfauna kann sich anschließend in 1-3 Jahren regenerieren</p>
--	--	---

<p>Trinkwasser gewinnung</p>	<p>Insofern sollten spätestens im konkreten Planfeststellungsverfahren alle biologischen QK abgeprüft werden. Dies ist vor Allem auch für die Makrophyten (u.a. Seegras) von Bedeutung.</p> <p>- <u>Süßwasserlinsen:</u> Von den Trassenvarianten sind sowohl auf der Insel Baltrum als auch auf Langeoog Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung zu beachten.</p> <p>Im Bereich der Inseln sind wasserwirtschaftlich bedeutsame Süßwasserlinsen ausgebildet, die durch ausgewiesene Wasserschutzgebiete mit entsprechender Zonierung geschützt sind. Die Länge der Querung per HDD-Verfahren (Horizontalspülbohrung) ist für Baltrum mit 800 m und für Langeoog mit 1200 m angegeben. Korridor bzw. Kabeltrasse sind auf beiden Inseln zwingend außerhalb der jeweiligen engeren Schutzzone II zu planen. Es ist sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahmen „lediglich Schutzzone III gequert wird“ (RVS, Kap.3.6.3).</p> <p>Im Zuge der weiteren Planungen zur Kabelverlegung im Bereich der Schutzzone III sind nachteilige Grundwasserveränderungen (Menge, Güte) auszuschließen.</p>	<p>(vgl. Kap. 7.5 der Unterlage D), so dass auf der Ebene des ROV von keiner Verschlechterung in den OWK insgesamt auszugehen ist. Im Übrigen gilt, dass im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren ggf. eine Ausnahme von dem betroffenen Bewirtschaftungsziel beantragt werden könnte (besonderes öffentliches Interesse).</p> <p>Der Hinweis bezüglich der fehlenden Quellenangabe wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Die Aussagen der Stellungnehmerin sind zutreffend, jedoch ändert dies nichts an den inhaltlichen Aussagen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu konkreten Projekten berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis ist den Planungsträgern bekannt und wurde berücksichtigt. Sie werden weiterhin im Laufe des weiteren Verfahrens beachtet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens berücksichtigt. Im Übrigen wird die Schutzzone II im Rahmen der Feinplanung umgangen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu konkreten Projekten berücksichtigt. Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.</p>
----------------------------------	---	---



<p>Küsten- und Hochwasser schutz/</p>	<p>Des Weiteren sind die Grundwasserverhältnisse (Schwerpunkt Güte) im Bereich der geplanten Kabeltrassen zu erfassen und zu beschreiben.</p> <p><b>2. Stellungnahme / Hinweise des NLWKN Geschäftsbereich I und II der Betriebsstelle Norden-Norderney</b></p> <p>Ansprechpartnerin:  NLWKN, Betriebsstelle Norden Norderney  Geschäftsbereich I - Planung und Bau Wasserwirtschaftlicher Anlagen und Gewässer –  Jahnstraße 1, 26506 Norden  Herr Thorenz  Telefon: 04931 947-152  E-Mail: <a href="mailto:frank.thorenz@nlwkn.niedersachsen.de">frank.thorenz@nlwkn.niedersachsen.de</a></p> <p>Das Land Niedersachsen vertreten durch den NLWKN ist gemäß NDG verantwortlich für den Sturmflutschutz und den Bestandsschutz der Ostfriesischen Inseln sowie den Erhalt des Vorlandes vor dem Hauptdeich an der Festlandsküste Ostfrieslands.</p> <p>Anhand der vorgelegten Unterlagen wird davon ausgegangen, dass nur die Korridore Baltrum mit den Varianten C3 und C3a sowie Langeoog mit den Varianten C6a und C6b als Vorzugsvarianten weiterverfolgt werden. D. h. es sind die Inseln Baltrum und Langeoog sowie das Küstenvorfeld sowie der am Festland die Küstenstreifen zwischen Neßmersiel und Dornumersiel sowie zwischen Bensorsiel und Neuharlingersiel betroffen. Eine Darstellung der vorhandenen bzw. erforderlichen Küstenschutzanlagen Schutzdünen, Hauptdeiche, Deichvorländer und Schutzwerke (Deckwerke, Lahnungen und Bühnen) erfolgt in den Lageplänen nicht, so dass im Wesentlichen auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts und der Raumverträglichkeitsstudie Bezug genommen wird.</p> <p>Folgende Aspekte der Planungen im vorgelegten ROV betreffen die Belange des Küstenschutzes. Sie sind in der Abwägung der Landesplanerischen Feststellung zu berücksichtigen:</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu konkreten Projekten berücksichtigt.</p> <p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 15. April 2021 zur Kenntnis genommen.</p>
---------------------------------------	---	---

<p>Rohstoff gewinnung/ RVS</p>	<p>- <u>Sandgewinnungsgebiete für den Küstenschutz im Inselvorfeld</u></p> <p>In der Raumverträglichkeitsstudie (RVS) wird in Bezug auf Küstenschutzbelange die Ziffer 1.3 02 S.1, 2 und 5 des LROP 2017 nicht in die Abwägung einbezogen. Hiernach sind Flächen zu die Sand- und Kleigewinnung für Küstenschutzzwecke raumordnerisch zu sichern. Weiter wird der Grundsatz der Inanspruchnahme des Küstenvorfeldes der Ostfriesischen Inseln durch Sandentnahmen für Küstenschutzzwecke, soweit keine Belange des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer entgegenstehen, festgelegt. Es handelt sich inhaltlich um potentielle Sandentnahmebereiche für Strandaufspülungen zum Ausgleich von Sedimentdefiziten, die auch im Rahmen des Generalplans Küstenschutzes Ostfriesische Inseln als Zielsetzung des Küstenschutzes definiert werden. Diese Belange des Küstenschutzes und der Raumordnung sind in die Ausführungen zu Nr.3.4 sowie die Bewertungen zur Raumverträglichkeit in Abschnitt 4 und dem übergeordneten Variantenvergleich in Abschnitt 5 der RVS einzubeziehen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dieser wurde bereits in Kapitel 3.4 der RVS berücksichtigt.</p>
--	--	--

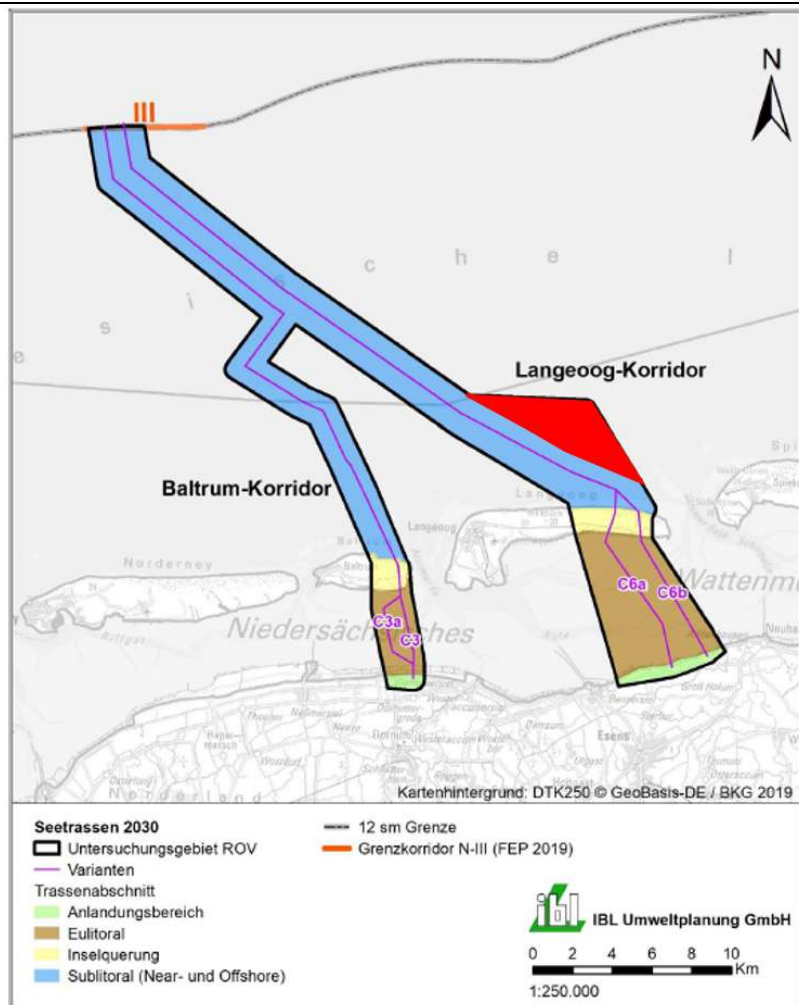


Abb.: Seetrassen 2030 Varianten - Trassenabschnitte

Änderung  
Langeoog-  
Baltrum-  
Korridor

Eine Berücksichtigung des potentiellen Sandentnahmegebiets nördlich von Langeoog bei der Ermittlung der Raumwiderstände für die Linienführung der Trassenkorridore ist in Teilen auf Basis der Vorerörterung mit den Antragstellern

Die dargestellte Linienführung orientiert sich an einem Vorschlag der Nationalparkverwaltung. Die Planungsträger bevorzugen möglichst senkrecht auf den Strand zulaufen zu können um die vorliegenden Wasserstände effizient zu nutzen. Der Herausnahme einer Teilfläche

<p>Variante C3/C3a</p>	<p>erfolgt. Eine Aufweitung des Langeoog-Korridors im Inselnahfeld schränkt den Raum des potentiellen Sandgewinnungsgebietes zusätzlich ein und wird fachlich nicht begründet. Deshalb sollte die rot markierte Teilfläche (siehe Abbildung) aus dem Langeoog-Korridor herausgenommen werden.</p> <p><u>Für den Baltrum-Korridor besteht kein Konflikt mit dem Sandentnahmegebiet, so dass dieser zu bevorzugen ist.</u></p>	<p>könnten die Planungsträger nur in Bereichen mit einer Wassertiefe größer 10 m zustimmen.</p> <p>Der Hinweis wurde von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Technische Angaben</p>	<p>Die Breite der einzelnen ONAS einschließlich der Sicherheitsabstände zu benachbarten ONAS ist für den Bereich der größeren Wassertiefen nördlich der Inseln nicht eindeutig beschrieben. In den Antragunterlagen wird als ein Kriterium für den hohen Abstand zu benachbarten Kabeln die Arbeitsbreite der Verlegeschiffe und deren Ankertätigkeiten genannt. Diese Breiten werden mit 500 m angegeben, dies erscheint sehr hoch.</p> <p>Die Abstände zwischen den Leitungen sind auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen. Eine maximale Bündelung auch im seeseitigen Bereich, um die Fläche der Inanspruchnahme von potentiellen Sandgewinnungsflächen gering zu halten, ist festzuschreiben.</p>	<p>Gemäß den Planungsgrundsätzen des FEP (Stand 12/2020, Kap.4.4.4.2) ist zwischen NAS ein Abstand von 100 m bzw. 200 m im Wechsel einzuhalten. Diese werden auch auf die Tiefwasserbereiche im Küstenmeer als sinnvoll und notwendig erachtet. Ca. ab der 10 m Tiefenlinie wird der Abstand auf nur noch 100 m verringert. Im Rückseitenwatt planen die Vorhabenträger mit einem Abstand von 50 m zwischen den NAS.</p> <p>Die Abstände zwischen den Leitungen sind im FEP (Stand 12/2020, Kap.4.4.1.6) geregelt und sind bis zur 10 m-Tiefenlinie einzuhalten.</p>
<p>Rohstoffgewinnung</p>	<p>- <u>Sandgewinnungsgebiete für den Küstenschutz an den Inselstränden</u></p> <p>Für die Verstärkung von Schutzdünen, die durch Sturmfluteinwirkung erodiert sind, wird als eine Regelbauweise ein Wiederaufbau der Dünen durch Einbau von Strandsand realisiert. Dieser wird in meist nassen Strandbereichen entnommen, in denen ausreichend Sand zur Verfügung steht, ohne dass die Schutzdünen durch die Entnahmen gefährdet werden. Diese Strategie wird im Generalplan Küstenschutz Ostfriesische Inseln festgelegt. Weiterhin ist diese Form der Sandentnahmen für den Küstenschutz auch über das</p>	<p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Änderung Baltrum/ Langeoog- Korridor</p>	<p>Nationalparkgesetz (NWattNPG) explizit für die Erholungszone und die Zwischenzone des Nationalparks gesetzlich geregelt.</p> <p>Auf den Inseln Baltrum und Langeoog kommen hierfür die Sandentnahme im Strandbereich die Strandabschnitte westlich der Trasse C3 und auf Langeoog westlich der Trasse C6a im Strandbereich in Frage. Bei Inanspruchnahme der vollständigen Korridore wären die langfristigen Möglichkeiten der Sandentnahmen für den Küstenschutz stark eingeschränkt. Deshalb sollte der Korridor der Baltrum-Trasse im Strandbereich auf 500 m westlich der Trasse C3 und auf Langeoog auf 500 m westlich der Trasse C6a beschränkt werden.</p>	<p>Die Hinweise und Bedenken wurden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dessen ungeachtet sind die Antragsteller zuversichtlich, im Rahmen der nachgelagerten Planfeststellungsverfahren den möglichen Konflikt zu bewältigen.</p>
<p>Küsten- und Hochwasser schutz</p>	<p>- <u>Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen im Insel- und Küstenschutz</u></p> <p>Der Baltrum-Korridor mit den Trassenvarianten C3 und C3a quert auf der Insel Baltrum Schutzdünen und deren vorgelagerte Strände. Am Festland quert dieser Korridor westlich von Dornumersiel das Küstenschutzsystem bestehend aus Hauptdeich, Deichvorland des Münstersommerpolders mit Münstersommerdeich, Vorlanddeckwerk Deckwerk aus Schütt- bzw. Betonverbundsteinen sowie einem vorgelagerten Lahnungssystem aus Busch-, Schüttstein- und Betonfertigteillahnungen.</p> <p>Der Langeoog-Korridor mit den Trassenvarianten C6a und C6b trifft auf der Insel Langeoog Schutzdünen und deren vorgelagerte Strände. Zusätzlich liegen der Hauptdeich der Meierei sowie das vorgelagerte Deichvorland innerhalb dieses Korridors. Für den Hauptdeich besteht gemäß dem Generalplan Küstenschutz Ostfriesische Inseln Ausbaubedarf. Zusätzlich besteht Erweiterungsbedarf des Lahnungssystems.</p> <p>Der Korridor mit den Varianten C6 bzw. C6a quert östlich Benersiel und westlich Neuharlingersiel, das aus einem</p>	<p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Technische Angaben</p>	<p>Hauptdeich, sowie in Teilen aus Deichvorland Schutzwerken in Form von Lahnungen und Bühnen besteht. Für den Hauptdeichbereich westlich von Neuharlingersiel ist gemäß Generalplan Küstenschutz Niedersachsen/Bremen eine Erweiterung des Lahnungs- und –buhnensystems erforderlich.</p> <p>Die Verlegetiefen im Bereich der vorhandenen und geplanten Küstenschutzsysteme sowie die Sicherheitsabstände zu diesen sind im vorliegenden Erläuterungsbericht nicht benannt.</p> <p>Es ist deshalb generell sicherzustellen, dass die Küstenschutzanlagen auf den Inseln und am Festland in ausreichenden Abstand und mit ausreichender Tiefe unterquert werden, damit erforderliche Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen am Küstenschutzsystem sowie in diesem Zuge der Umsetzung erforderliche Querungen dieser mit Baugerät dauerhaft nicht beeinträchtigt werden. Dieses betrifft vorhandene und gemäß der Generalplanung noch erforderliche Anlagen.</p> <p>Speziell ist innerhalb des Langeoog-Korridors ein ausreichender Abstand zum Hauptdeich an der Meierei einzuhalten, um eine Querung des Deiches zu vermeiden.</p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass mit der Umsetzung der niedersächsischen Klimaanpassungsstrategie im Küstenschutz sowohl höhere als auch breitere Küstenschutzanlagen (insbesondere Hauptdeiche) sowie weitere Ausbauten des Küstenschutzsystems erforderlich sind. Hierdurch entstehen weitere Ausbaubedarfe, die derzeit noch nicht in der Generalplan erfasst sind.</p> <p>Weiterhin muss sichergestellt sein, dass die verlegten Leitungen mit schweren Fahrzeugen (SLW60) im Rahmen von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen des Insel- und Küstenschutzes gequert werden können. Hierzu ist ein dauerhaft zu gewährleistende Überdeckung bzw. ausreichende Verlegetiefe erforderlich. Dieses gilt sowohl für</p>	<p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p> <p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wurde von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen und findet in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren sowie der Bauausführungsplanung Berücksichtigung.</p> <p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise wurden von den Planungsträgern berücksichtigt.</p>
---------------------------	---	---

<p>Baltrum-Korridor</p>	<p>den Trockenstrand, den Bereich der Wasserwechselzone sowie die anderen adressierten Küstenschutzanlagen.</p> <p>Im Rahmen der nachfolgenden Planfeststellungsverfahren sind detaillierte Abstimmungen zur Detailtrassierung und den Verlegetiefen mit den Trägern des Küstenschutzes vorzunehmen, um die Aufgabenerledigung des Küstenschutzes nicht zu beeinträchtigen.</p> <p>Ebenfalls zu konkretisieren sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Baustelleneinrichtungsflächen, Materialtransporte und Personentransporte zur Verlegebarge. Eine Benutzung von Küstenschutzanlagen ist dabei grundsätzlich zu vermeiden und Alternativen sind zu bevorzugen.</p> <p>Das Ende des Bauzeitenfensters für die Baumaßnahmen im Rahmen der Kabelverlegungen wird mit dem 30.09. angegeben. Mit schweren Sturmfluten ist jedoch bereits ab Mitte September zurechnen. Es ist durch eine geeignete Zeitplanung sicherzustellen, dass die Maßnahmen sicher bis zum 30.09. abgeschlossen sind.</p> <p>Unter Beachtung der vorgenannten Aspekte ist in der Raumverträglichkeitsstudie im Hinblick auf Küstenschutzbelange der Baltrum-Korridor entgegen der in Tabelle 5 dargestellten Gleichrangigkeit als vorteilhaft gegenüber dem Langeoog-Korridor einzustufen.</p> <p><b>3. Stellungnahme / Hinweise des NLWKN Geschäftsbereich IV – Naturschutz - der Betriebsstelle Brake-Oldenburg</b></p> <p>Ansprechpartner:  NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg  Geschäftsbereich IV – Naturschutz –  Im Dreieck 12, 26127 Oldenburg  Herr Marotz  Telefon: 0441 95069-146  E-Mail: <a href="mailto:jens.marotz@nlwkn.niedersachsen.de">jens.marotz@nlwkn.niedersachsen.de</a></p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen und soweit wie möglich im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen und soweit wie möglich im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen und soweit wie möglich im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.</p> <p>Dieser Auffassung schließen sich die Planungsträger nicht an. Der über die RVS hinausweisende Hinweis für die weitere Planung zur Kenntnis genommen.</p>
-------------------------	--	--

	<p>Der NLWKN Brake-Oldenburg (GB IV) ist im Niedersächsischen Küstenmeer zuständig als untere Naturschutzbehörde in den Bereichen außerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“. Dieses betrifft in diesem Verfahren die Trassenbereiche nördlich des Nationalparks bis zur 12-sm-Zone.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 15. April 2021 zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Tiere/ Bauzeiten</p>	<p>- <u>Bauzeiten (Seevögel, Meeressäuger)</u> Für die o.g. Trassenbereiche sind gemäß Antragsunterlagen keine Einschränkungen der Bauzeiten vorgesehen. Dieses kann nicht nachvollzogen werden, denn wie in den Bestandsbeschreibungen dargestellt, sind auch in diesem Bereich relevante Vorkommen von Seetauchern oder Meeressäuger. Im ggfs. artenschutz- / oder eingriffsrelevante Auswirkungen zu vermeiden, sind entsprechende Bauzeiten erforderlich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Planungsträger meint die Stellungnehmerin die Rastzeiten der Seevögel, die im Winterhalbjahr liegen. Einer Bauzeitenbeschränkung kann außerhalb des Nationalparks bzw. des Vogelschutzgebietes nicht zugestimmt werden, um erforderlichenfalls dennoch eine Kabelverlegung zu ermöglichen.</p>
<p>Alllasten /Munition</p>	<p>- <u>Kampfmittelsondierung / -beseitigung</u> Zu diesem Thema sind in den Antragsunterlagen überhaupt keine Aussagen, auch nicht über ggfs. bereits bekannte Verdachtsflächen. Die Sondierung bedarf zur Vermeidung von Konflikten (z.B. Meeressäuger) einer frühzeitigen Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden.</p>	<p>Auf Ebene der Raumordnung ergeben sich aus dem Hinweis keine Unterschiede für die sublitoralen Korridore. Dem Hinweis wird zugestimmt. In Bezug auf die Thematik im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Ausführungen zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen (s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f.). Die von der Stellungnehmerin angesprochene Thematik ist für die Prüfung, ob ein Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, übereinstimmt, wie es unter den Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt oder durchgeführt werden kann, nicht relevant.</p>
<p>Tiere/ Datengrundlage</p>	<p>- <u>Datengrundlagen (Makrozoobenthos)</u> Es sind für dieses Verfahren keine Erhebungen zum Makrozoobenthos erfolgt, zumindest gibt es dazu keine nachvollziehbaren Aussagen. Oftmals wird Bezug genommen auf Daten zu Stromkabeln im Bereich Norderney, was auf die hier relevanten Trassenbereiche nicht übertragbar ist. Die Antragsunterlagen beinhalten auch keine Aussagen, wie dieses gelöst werden kann.</p>	<p>Im Rahmen der Planfeststellung erfolgt wie üblich eine benthosbiologische Trassenuntersuchung (ggf. eines Korridors) auf Basis einer Side-Scan-Untersuchung und den Hinweisen des Leitfadens von NLWKN &amp; NLPV (2012).</p>



<p>Pflanzen/ Datengrund lage</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>§ 30 BNatSchG</u> Mit den Datengrundlagen konnte für dieses Verfahren keine Darstellung und Bewertung gesetzliche geschützter Biotoptypen erfolgen. Es sind aber auch keine Hinweise dargelegt, ob dieses für die Trassenfindung relevant ist oder wie in nachfolgenden Genehmigungsverfahren dieses Thema behandelt werden soll.</li> </ul>	<p>Bei den vorgenannten Untersuchungen werden auch gesetzlich geschützte Biotope erfasst.</p>
<p>Sonstige Hinweise/ Landes planerische Feststellung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Erwärmung des Meeresbodens</u> Es gibt bisher im Sublitoral keine Erfassung zur betriebsbedingten Erwärmung des Meeresbodens. Damit wird dieses Thema für mittlerweile eine Vielzahl von Stromkabeln nur theoretisch dargestellt und bewertet. Für Festlegung der geplanten zusätzlichen Trassenkorridore wäre es sinnvoll, wenn hierzu in der landesplanerischen Feststellung eine Vorgabe für ein ggfs. gemeinsames einmaliges Monitoring erfolgt.</li> </ul>	<p>Für das Eulitoral liegen bereits umfangreiche Ergebnisse der Temperaturmessungen vor (HelWin1, DoWin2) die eindeutig belegen, dass in einem Abstand von einem Meter zum Kabel die Erwärmung des Meeresbodens deutlich weniger als 2K beträgt. Für das DoWin2-System ist neben einer bereits laufenden Messung im Sandwatt die Installation eines weiteren Messsystems im Mischwatt vorgesehen, um mögliche Unterschiede in der Wärmeleitfähigkeit der Böden abbilden zu können. Aufgrund der bisherigen Erfahrung mit dem Einbau der Messsysteme kann nicht garantiert werden, dass eine erfolgreiche Installation im Sublitoral durchgeführt werden kann (Einsatz von Tauchern, Platzierung direkt über dem Kabel, kurze Abschaltphase der Stromkabel etc.).</p> <p>Aus Sicht der Planungsträger ergeben sich aus einer Messung im Sublitoral keine neuen Erkenntnisse gegenüber der durchgeführten Messung im Eulitoral. Dieses begründet sich damit, dass im Sublitoral der Seeboden durch die ständige Wasserüberdeckung als wassergesättigt angesehen werden kann. Hieraus resultiert typischerweise eine wesentlich bessere Wärmeabführung als im Wattbereich. Somit stellt der Wattbereich, in dem die bisherigen Messungen durchgeführt wurden, einen Worst-Case-Bereich dar. Wird hier die Temperaturdifferenz eingehalten, kann sicher davon ausgegangen werden, dass dies im Sublitoral ebenfalls der Fall ist. Zudem haben bisherige Messungen gezeigt, dass die im Genehmigungsverfahren modellierten Temperaturerhöhungen, aufgrund der konservativen Annahmen, den tatsächlichen Temperaturverlauf und die gemessenen Werte nicht unterschreiten.</p>
<p>Sonstige Hinweise/ Kompensation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Kompensation</u> Die Festlegung von Trassenkorridoren zur Verlegung von weiteren Stromkabeln im Küstenmeer ist mit Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden (§ 14 BNatSchG). Um Hinblick auf die</li> </ul>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

	naturschutzrechtlichen Anforderungen auch eine Realkompensation zu ermöglichen, sind frühzeitige Planungen und Abstimmungen erforderlich, ggfs. wäre ein Gesamtkonzept für die Trassenkorridore notwendig. Die Antragsunterlagen beinhalten dazu keine Aussagen.	Die Vorgaben des BNatSchG zu Eingriffen in Natur und Landschaft sowie der entsprechenden Kompensation werden in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu konkreten Projekten beachtet (Landschaftspflegerischer Begleitplan). Die Planungsträger werden bezüglich der erforderlichen Kompensation und geeigneter Kompensationsmaßnahmen frühzeitig mit den entsprechenden Fachbehörden und den Trägern öffentlicher Belange Kontakt aufnehmen.
--	--	--

### 13. Nationalparkverwaltung vom 14.04.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Allgemeine Hinweise	Die Verlegung von Hochspannungs-Seekabeln auf dem Gebiet des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ ist gesetzlich verboten, da für die Ruhezone und gleichermaßen für die Zwischenzone in ihrer Gesamtheit, als auch für ihre einzelnen Bestandteile ein Zerstörungs-, Beschädigungs- und Veränderungsverbot gilt (§§ 6 u. 12 NWattNPG). Die Verlegung von Hochspannungs-Seekabeln durch die Übertragungsnetzbetreiber (ÜNB) gehört weder zum abschließenden Katalog der freigestellten Maßnahmen nach §16 NWattNPG noch zu den Ausnahmetatbeständen nach §12 (2) und (3) NWattNPG. Für jede den Nationalpark querende Kabelanbindung ist daher eine Befreiung von den Verboten des NWattNPG gem. § 67 BNatSchG i.V.m. § 17 NWattNPG erforderlich, die erst auf Ebene der Vorhabengenehmigung in die Planfeststellungsbeschlüsse integriert wird. Das Fehlen einer angemessenen Standortalternative außerhalb des Nationalparks und das Vorliegen von überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. zwingenden öffentlichen Interesses sind Voraussetzungen für diese Befreiung.	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 14. April 2021 zur Kenntnis genommen.  Dieser rechtliche Hinweis betrifft explizit lediglich das Planfeststellungsverfahren. Eines der Wesensmerkmale von Vorhabengenehmigung durch Planfeststellung ist die umfassende Zulassung des Vorhabens und damit eine einheitliche Genehmigung für gesamtes Vorhaben. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Zustimmungen und Planfeststellungen durch die formelle Konzentrationswirkung nicht erforderlich. Auch die Beantragung der Befreiung von den Verboten des NWattNPG gem. § BNatSchG i.V.m. § 17 NWattNPG ist demnach durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses integriert.
Allgemeine Hinweise	<b>1. Veranlassung/ Landesraumordnung und Netzplanung (NEP und FEP)</b> Die raumordnerische Suche nach Trassen zur Anlandung von Offshorestrom aus der AWZ der Nordsee an die Nds. Küste hat eine Historie von rd. 20 Jahren. Vorliegend handelt es sich um das mittlerweile 4. ROV zur Findung entsprechender Trassen unter	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 14. April zur Kenntnis genommen.

<p>Querung des Nationalparks und Weltnaturerbegebietes. Korridore über Langeoog und Baltrum waren dabei bereits in vorherigen Verfahren geprüft und seinerzeit aufgrund besser bewerteter Alternativen verworfen worden. Nun gelten sie als „Vorzugsvarianten“ der ÜNB und müssen mit dem Vorrangstatus des Nationalparks als Natura2000-Gebiet abgewogen und mit den Zielen der Raumordnung für vereinbar erklärt werden.</p> <p>Das Ergebnis der ersten 3 Durchläufe waren die landesplanerisch festgestellten Korridore über Norderney (I und II) und die Westerems, die zwischenzeitlich Eingang in das LROP gefunden haben (LROP 2017, Abschnitt 4.2, Ziffern 08 und 09). Die 3 Korridore sollen auch nach dem aktuellen Änderungsentwurf zum LROP künftig als „Vorranggebiete Kabeltrasse“ festgelegt bleiben und zusätzlich für Interkonnektoren geöffnet werden.</p> <p>Gemäß LROP 2017, Abschnitt. 4.2, Ziffer 10, sollten die o.g. Korridore vorrangig genutzt werden und erst nach Ausschöpfung ihrer Kapazitäten sollte eine weitere Trassierung von Anbindungsleitungen im Bereich Wangerooge/Langeoog/Baltrum erforderlich werden.</p> <p><b>1.1 Ausschöpfung der bestehenden Seekabelkorridore durch Offshorenetzanbindungssysteme (ONAS) aus der AWZ der Nordsee</b></p> <p>Die Korridore Norderney I und Westerems sind baulich bzw. über erteilte Planfeststellungen bereits voll ausgeschöpft.</p> <p>Für den Norderney II-Korridor war in der LROP-Fortschreibung 2017 davon ausgegangen worden, dass der Korridor voraussichtlich Platz für 6 Systeme bietet. (vgl. Prüfbericht „Planungsrelevante Einzelinformationen– Dritter Bündelungskorridor zur Anbindung von Offshore-Windparks“ (LT-Drs. 17/5668).</p> <p>Dort befinden sich aktuell 2 Systeme im Bau (BorWin 5/Nor 7-1 und DolWin6/Nor 3-3).</p> <p>Für die Systeme BorWin 4/Nor 6-3 und Dolwin 4/ Nor 3-2 ist gerade das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden.</p> <p>Wenngleich mittelfristig absehbar (s.u.), ist eine netzplanerisch verfestigte Ausschöpfung des Norderney-Korridors derzeit weder durch den von der BNetzA bestätigten Netzentwicklungsplan</p>	<p>Amprion und TenneT sind der Auffassung, dass im Norderney-II-Korridor insgesamt 7 Systeme raum- und umweltverträglich installiert und betrieben werden können.</p> <p>Die Ausschöpfung des Norderney-II-Korridors ist energiepolitisch und energierechtlich verfestigt. Der Gesetzgeber hat die Offshore-Ausbauziele des § 1 Abs. 2 S. 1 WindSeeG erhöht und den Zeithorizont erweitert (20 GW statt 15 GW bis 2030 sowie 40 GW bis 2040). Auch, wenn einzelne Vorhaben und Inbetriebnahme-Daten netzplanerisch noch nicht verfestigt sind, so steht vor dem Hintergrund der gesetzlichen Ausbauziele außer Frage, dass die im Norderney-II-Korridor noch vorhandenen Kapazitäten bei Weitem nicht ausreichen werden. Aufgrund der langen Planungs- und Realisierungsdauer von Offshore-Anbindungsleitungen ist eine vorausschauende Planung der</p>
---	---

<p>(NEP) 2019 (2030) noch durch den Flächenentwicklungsplan (FEP), Stand 12/2020, gegeben.  Legt man den bestätigten NEP 2019 (2030) bzw. den aktuelleren FEP (Stand 12/2020) des BSH zugrunde, sind über die o.g. 4 ONAS hinaus über Grenzkorridor II und mithin über Norderney vorgesehen:</p> <p>a) nach dem NEP bis 2030 eigentlich das 525 kV-System NOR 10-1. Der FEP (12/2020) sieht dieses System jedoch bereits abweichend über Grenzkorridor III vor. Stattdessen soll das 525kV-System NOR 9-2 über Grenzkorridor II und somit über Norderney geführt werden.</p> <p>b) für die Zeit nach 2030 die 525kV-Systeme NOR 11-1 und NOR 11-2 unter Vorbehalt entsprechender Festlegungen im FEP des BSH. Der FEP (12/ 2020) enthält hierzu aktuell aber keine Festlegungen.</p> <p>Aktuell sind nach den o.g. Plänen bis 2030 als netzplanerisch verfestigt lediglich 5 ONAS über Norderney II vorgesehen, eines davon als 525kV-System.</p> <p>Nach den ROV-Antragsunterlagen halten auch die ÜNB 5 ONAS über Norderney II bis 2030 für realisierbar; aufgrund bauleistungsrechtlicher Probleme jedoch nicht einen möglicherweise erforderlichen Ausbau mit bis zu 7 ONAS (vgl. Kap. 2.3.1, S. 10, Unterlage A-Erläuterungsbericht).</p> <p>Vermutlich in Kenntnis dessen sieht der FEP (Stand Dez. 2020, Kapitel 5.8) abweichend vom NEP 2019 (2030) und unter Berücksichtigung der erhöhten Ausbauziele des Wind-SeeG von 15 auf 20 GW bis 2030 bereits 2 ONAS der 525kv-Klasse über Gate III vor (NOR 9-1-und NOR 10-1).</p> <p>Für die Weiterführung dieser ONAS an die Nds. Küste gibt es jedoch noch keinen raumordnerisch festgelegten Korridor über das Küstenmeer. Ein solcher soll nun über das von den Übertragungsnetzbetreibern (ÜNB) TenneT und Amprion angestoßene ROV gefunden werden.</p> <p>Mit den o.g. Festlegungen des FEP und den damit bereits formulierten Anforderungen zur Weiterführung von mindestens 3 Kabelsystemen über Grenzkorridor III an die Nds. Küste ist eine landesplanerische Feststellung zugunsten weiterer</p>	<p>Übertragungsnetzbetreiber zur Sicherung von Trassenräumen im Küstenmeer dringend erforderlich, um die Ausbauziele zu erreichen.</p> <p>Amprion und TenneT sind der Auffassung, dass der Norderney-II-Korridor durch Systeme ausgeschöpft werden kann, die bis einschließlich 2033 in Betrieb gehen werden. Diese Position haben beide Häuser in ihren Stellungnahmen zum Entwurf des LROP im Frühjahr 2021 an das Land Niedersachsen übermittelt. Unter zeitlich strikt vorrangiger Nutzung des Norderney-II-Korridors wären in den Jahren 2029 und 2030 jeweils zwei Inbetriebnahmen in diesem Raum erforderlich. Dies würde weniger in den beiden Jahren selbst, als vielmehr in den vorangehenden Jahren ab 2025/2026 zu einer bautechnischen Überlastung des Korridors führen (HDD und Wattkabelverlegung). Die pünktliche Inbetriebnahme wäre dann nur noch unter zusätzlicher Aufweitung des jährlichen Bauzeitenfensters ab 2025/2026 möglich, welches durch die Realisierung von 525 kV-Systemen ohnehin ausgedehnt werden muss. Demgegenüber erweist sich die räumliche und zeitliche Entzerrung der Bautätigkeiten aus Sicht von Amprion und TenneT als vorzugswürdig. Grenzkorridor III wird bereits vor 2030 – wie von der NLPV beschrieben – genutzt; der Norderney-II-Korridor wird bis 2033 ausgeschöpft.</p>
---	---

<p>Trassenführungen unter Querung des Nationalparks bereits vorgezeichnet. Der aktuelle Änderungsentwurf zum LROP enthält ebenfalls dahingehende Weichenstellungen. Zum einen soll nach dem LROP-Entwurf der Vorrang zur Ausschöpfung der festgelegten Leitungskorridore über Norderney und die Ems vom raumordnerischen Ziel zum Grundsatz herabgestuft werden (LROP-Entwurf, Abschn. 4.2.2, Ziffer 11, Satz 10); zum anderen soll bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden, dass im Bereich Langeoog/Baltrum für den weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie und für Interkonnektoren die Trassierung von Kabelsystemen erforderlich wird (Abschn. 4.2.2, Ziffer 11, Satz 9). Eine ergebnisoffene Prüfung zur Erforderlichkeit einer Inanspruchnahme von Nationalparkflächen für weitere Trassen im Bereich Langeoog und Baltrum ist damit nur eingeschränkt möglich.</p> <p><b>1.2 Interkonnektoren</b> Die Öffnung eines möglichen Korridors für ONAS über Langeoog/Baltrum auch für Interkonnektoren (s.o) hält die NLPV für bedenklich. Hierzu wird verwiesen auf die hiesige Stellungnahme zur LROP-Änderung vom 17.3.2021. Sollte das ROV diesen für die Änderung des LROP vorgesehenen Grundsatz vorausschauend berücksichtigen müssen, ist darauf hinzuweisen, dass der FEP (Stand 12/2020, Kap. 5.10.1) über Grenzkorridor III bereits 3 Interkonnektoren vorsieht. Die NLPV geht derzeit davon aus, dass 2 davon nach aktuellem Planungsstand (Neuconnect bzw. landesplanerisch festgestellt NorGer) über die Jade angebunden werden. Für einen landesplanerisch zu prüfenden Korridor über Langeoog/Baltrum müsste folglich im ROV zumindest ein weiterer Interkonnektor für eine Führung über diesen Korridor angenommen werden.</p> <p><b>1.3 Vorgaben des Flächenentwicklungsplanes (FEP) des BSH</b> Nach den obigen Anforderungen des FEP des BSH wären über Langeoog/Baltrum bis 2030 insgesamt 2 ONAS und voraussichtlich 1 Interkonnektor zu führen. Die Netzplanung des Bundes stellt sich derzeit im Bemühen zur Anpassung an die neuen Ausbauziele des § 1 WindSeeG jedoch als „dynamisch“ dar. So ist der FEP in 2020 schon 2x</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsträger weisen darauf hin, dass der Antrag sich im Wesentlichen auf Offshore-Netzanbindungssysteme zur Erreichung der Ausbauziele des WindSeeG bezieht und nicht auf Interkonnektoren zwischen Deutschland und einem Drittland.</p> <p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 14. April zur Kenntnis genommen. Nicht nachvollzogen werden kann die Anmerkung bezüglich einer Leitungsführung eines Interkonnektors über Baltrum bzw. Langeoog bis 2030.</p>
---	---

<p>Allgemeine Hinweise</p>	<p>fortgeschrieben worden und enthält vom bestätigten NEP 2019 (2030) bereits abweichende Festlegungen. Ob der gegenwärtige Entwurf des NEP 2021 (2035) wiederum davon abweichende und ggf. weitergehende Änderungen vorsieht, konnte seitens der NLPV aus Zeitgründen nicht überprüft werden. Allerdings weisen die Autor:innen des FEP in Kap. 5.9.2 bereits darauf hin, dass in deren Gesamtplanung „<b>derzeit bis zu 14 Systeme über Grenzkorridor III geplant</b>“ seien!</p> <p><b>2. Antragsgegenstand des ROV</b></p> <p>Gemäß § 11 (2) NROG ist die Geltungsdauer einer Landesplanerischen Feststellung auf fünf Jahre zu befristen. Die Landesplanungsbehörde kann die Frist vor ihrem Ablauf auf Antrag des Vorhabenträgers verlängern, jedoch jeweils um höchstens zwei Jahre.</p> <p>Unter Berücksichtigung dieser Anforderung und vor dem oben beschriebenen Kenntnisstand der NLPV zur Offshore-Netzplanung erscheint der Antragsgegenstand des ROV nach den Ausführungen im Erläuterungsbericht (Kap. 2, Unterlage A) als aus hiesiger Sicht nicht hinreichend konkret. Im Hinblick auf Zielzeiträume und die Anzahl von ONAS erweist er sich vielmehr als variabel und will nicht recht zu dem genannten Rahmen passen:</p> <p><u>- Unterlage A, Kap. 2.2.1:</u>  <i>„Gegenstand des ROV ist die Prüfung von Trassenkorridoren für die spätere Verlegung von insgesamt bis zu <b>13 ONAS</b>...“Jedes der max. 13 ONAS ist mit einer Übertragungsleistung von 2.000MW geplant.“</i></p> <p><u>- Unterlage A, Kap. 3.2.5</u>  <i>„Je Korridor wird nach gegenwärtigem Planungsstand voraussichtlich die folgende Anzahl an ONAS realisiert werden können: C3/C3a: fünf ONAS, C6a: zwei bis drei ONAS; C6b: fünf ONAS“.</i></p> <p>Wie die ÜNB auf die Zahl 13 kommen, wird in der Unterlage nicht erläutert.</p>	<p>Der FEP ist durch das BSH erstmals 2019 bekanntgemacht worden; 2020 erfolgte eine Fortschreibung. Eine weitere Fortschreibung im Jahre 2020 ist Amprion und TenneT nicht bekannt.</p> <p>Die Stellungnahme gibt die Inhalte des § 11 Abs. 2 Sätze 1 und 2 NROG wieder. Die Planungsträger weisen darüber hinaus auf § 11 Abs. 2 S. 3 NROG hin: „Die Frist ist gehemmt, solange ein vor Fristablauf eingeleitetes Zulassungsverfahren für das Vorhaben nicht mit einer bestandskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist.“</p> <p>Hierbei handelt es sich nach heutigem Kenntnisstand um die maximal mögliche Belegung aller Korridore in Summe. Die Zahl ist deshalb nicht gänzlich deckungsgleich mit den Szenarien der Netzentwicklungsplanung.</p> <p>Die genannten Zahlen stehen für die nach heutigem Kenntnisstand maximale Aufnahmefähigkeit der einzelnen Korridorvarianten. Die Zahlen sind deshalb nicht gänzlich deckungsgleich mit den Szenarien der Netzentwicklungsplanung.</p> <p>Die Kapazität der Kabelsysteme der Vorzugsvarianten sieht wie folgt aus: C3/C3a (fünf ONAS), C6a (zwei bis drei ONAS) und C6b (fünf ONAS). Diese wurden ausführlich in den Antragsunterlagen beschrieben</p>
----------------------------	---	---

<p>Allgemeine Hinweise</p>	<p>Gemäß Kap. 5.9.1. des FEP (Stand Dez. 2020) wird auch beim BSH offenbar davon ausgegangen, dass im aktuellen niedersächsischen ROV eine Prüfung für bis zu 13 Kabelsysteme erfolgen werde.</p> <p>- Unterlage A, Kap. 2.3:  <i>„Zur Deckung des Ausbaubedarfes zumindest bis 2035 (s. Kapitel 2.5) halten Amprion und TenneT die Landesplanerische Feststellung eines Korridors für notwendig, der aus raumordnerischer Perspektive Platz für 5 Systeme bietet. Die Bedarfsdeckung mit dem Zieljahr 2040 (s. Kapitel 2.5) erfordert im Sinne einer vorausschauenden Planung die Ausweisung eines weiteren Korridors. Aufgrund dessen wird in Anbetracht des absehbar hohen Stromtransportbedarfes aus der AWZ bereits heute die landesplanerische Feststellung von mindestens 2 der hier untersuchten Vorzugstrassen (s. Abbildung 1) für notwendig erachtet. Dies würde bedeuten, die Realisierung von mindestens sieben ONAS durch das Verfahren Seetrassen 2030 raumordnerisch vorzuzeichnen“.</i></p> <p>Welches Szenario die Landesplanungsbehörde ihrer Entscheidung zugrunde legen wird, ist der NLPV vor diesem Hintergrund nicht klar. Sollte der Zielzeitraum weiter in der Zukunft liegen als 2030, wäre schon die Bezeichnung des ROV unter dem Stichwort „Seetrassen 2030“ nicht sachgerecht gewählt.</p> <p><b>3. “Worst case”-Szenario</b></p> <p>In einem wesentlichen Punkt ist den ÜNB in ihren Ausführungen zum voraussichtlichen Anbindungsbedarf an die Nds. Küste nach 2030 allerdings beizupflichten, nicht zuletzt eingedenk des offenbar an das Land Niedersachsen gerichteten „Hinweises“ des FEP (Stand Dez. 2020) zu den bereits für die Gesamtplanung über Gate III eingeplanten 14 Systemen über Gate III (s.o.):  Allein durch den in § 1 WindSeeG festgelegten Ausbaupfad von zusätzlichen 20 GW zwischen 2030 und 2040 ergibt sich rechnerisch die Notwendigkeit, in den 30 iger Jahren 10 weitere ONAS mit jeweils 2 GW- Übertragungsleistung zu errichten und in Betrieb zu nehmen. Es ist aus hiesiger Sicht realistisch anzunehmen, dass der ganz überwiegende Teil dieser</p>	<p>(s. Unterlage A, Kap. 2.3.1, S. 8; Kap. 2.3.2, S. 14; Kap. 3.2.5, S. 30)</p> <p>Nach Auffassung der Planungsträger wird der Bedarf in der zitierten Textstelle aus Unterlage A klar umrissen. Aus der Bezeichnung des Raumordnungsverfahrens ergibt sich im Übrigen nicht, dass die geplanten Trassen ausschließlich bis, in oder nach 2030 genutzt werden sollen. Die Jahreszahl steht lediglich symbolisch für das Anliegen einer vorausschauenden Planung.</p> <p>Zur Erreichung der neuen Ausbauziele des § 1 Abs. 2 S. 1 WindSeeG sind nach gegenwärtigem Planungsstand 12 zusätzliche ONAS gegenüber dem vorherigen Ausbauziel (15 GW bis 2030) erforderlich.</p> <p>Die Planungsträger planen keinen Interkonnektor, der bis 2030 über Langeoog/Baltrum verlaufen soll. Das Amprion und TenneT bekannte, aber nicht von Amprion oder TenneT projektierte Vorhaben NeuConnect wird nach hiesiger Kenntnis zwar über den Grenzkorridor III in das Küstenmeer eintreten, nachfolgend aber nicht Baltrum oder Langeoog queren, sondern über die Jade verlaufen.  Von den oben genannten, zur Erreichung der erhöhten Ausbauziele notwendigen 12 ONAS werden voraussichtlich (d.h. im Rahmen des Szenarios B 2040 aus dem 2. Entwurf zum NEP 2035 (2021))</p>
----------------------------	--	--

	<p>Systeme aus der AWZ der Nordsee über Gate III an die Nds. Küste angebunden werden soll.  Demgegenüber nicht realistisch wäre nach hiesiger Auffassung die Erwartungshaltung, im Zuge eines ggf. künftigen und nochmaligen 5. Anlauf für ein ROV zur ONAS-Trassenfindung, neue und ggf. besser geeignete Trassen unter Querung des Nationalparkgebietes finden zu wollen, als die jetzt beantragten Trassenvarianten.  Von daher wird seitens der NLPV für die von ihr zu vertretenden Naturschutzbelange von einem offenbar für möglich gehaltenen und nach dem FEP offenbar erwarteten „Vollausbau“ der beantragten Trassenvarianten mit insgesamt 13 ONAS der 525kV-Klasse ausgegangen.  Folgendes worst case- Szenario für die landesplanerische Beurteilung der Vorzugsvarianten der ÜNB im Rahmen dieses ROV ab ca. 2025 wird zugrunde gelegt:  a) bis 2030:  - Bau und Inbetriebnahme von 3 Kabelsystemen (Nor 9-1 und Nor 10-1 + 1 Interkonnektor) über Langeoog/Baltrum;  - parallele Arbeiten an mindestens 3 ONAS über Norderney II (2x 320 kV: BW4, DW 4 und 1 x 525kV: Nor 9-2).  b) Zwischen 2030 und 2040  - Bau von 9- 10 weiteren 525kV-ONAS über Langeoog/Baltrum über alle 3 Trassen;  - Parallele Arbeiten an bis zu 2 weiteren 525kV- ONAS über Norderney II (voraussichtlich Nor 11-1 und Nor 11-2).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2* über den Grenzkorridor II und Norderney verlaufen</li> <li>• 2* in Schleswig-Holstein anlanden</li> <li>• 2* bereits vor 2030 über den Grenzkorridor III und Baltrum/Langeoog verlaufen</li> </ul> <p>Für den Zeitraum 2030-2040 erscheint die Anzahl von 9-10 ONAS über Langeoog/Baltrum deshalb als zu hoch. Wahrscheinlicher ist die Installation von 6* Systemen über Langeoog/Baltrum im benannten Zeitraum, die zudem überwiegend in der 2. Hälfte der 30er Jahre zu erwarten ist. Aus diesen Gründen sind parallele Arbeiten mit den beiden Systemen, die nach 2030 über den Norderney-II-Korridor geführt werden (Inbetriebnahme vrs. 2031 bzw. 2033), nicht in dem Umfang zu erwarten, der durch die Stellungnahme suggeriert wird.</p> <p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 2, S. 2 f.</p>
--	--	---



<p>Technische Angaben</p>	<p><b>4. Bautechnische Aspekte und Parameter der 525kV- Systeme</b>  <b>4.1 525kV-Kabelsysteme</b></p> <p>Nach den im FEP festgelegten Technikgrundsätzen ist davon auszugehen, dass über Gate III ausschließlich Kabelsysteme der neuen Generation (525kV-Spannungsebene, Übertragungsleistung 2 GW) an die niedersächsische Küste geführt werden sollen. Hinsichtlich des naturschutzrechtlichen Schutzstatus gelten in großen Teilen des Küstenmeeres mit der Querung des Nationalparks, Weltnaturerbes und Natura-2000-Schutzgebiets allerdings strengere Anforderungen als in der AWZ, wo Schutzgebietsquerungen in aller Regel vermieden werden können und insoweit als Ausschlusskriterium für Netzanbindungen behandelt werden. Der Minimierung von Eingriffen (§ 15 BNatSchG) und der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen im Sinne des § 34 BNatSchG ist im Nationalpark ein hoher Stellenwert beizumessen. Mit seinen im Tiderhythmus freifallenden Watten, den sich permanent umlagernden Rinnensystemen, den Flachwasser- und Brandungszonen vor den Inseln und den ebenfalls tidebedingt nur eingeschränkt nutzbaren Baufenstern stellt die Querung des Wattenmeeres zudem auch bautechnisch deutlich höhere Anforderungen als die AWZ der Nordsee.</p> <p>Die im FEP dargelegte Auffassung des BSH, dass mit den neuen Kabelsystemen –aufgrund der theoretisch doppelt so hohen Leistungsübertragung- wertvoller Trassenraum gerade auch in naturschutzfachlich sensiblen Bereichen eingespart werden könne, ist für den Bereich des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer ohne Kenntnis der wesentlichen Kabelkonfigurationen und der infolge voraussichtlich notwendigen Anpassungen der Verlegetechnik allenfalls bedingt nachvollziehbar.</p> <p>Von den neuen Systemen ist bislang nur bekannt, dass sie größere Leiterquerschnitte aufweisen werden, die sich maßgeblich auch auf die Gesamtdimensionierung auswirken dürften.</p> <p>Ferner ist bekannt, dass es sich nicht wie aktuell um 2-Leitersysteme, sondern voraussichtlich um 3-Leitersysteme (mit zusätzlichem metallischem Rückleiter) handeln soll.</p> <p>Beide Faktoren sind für die bei der Verlegung zu vergegenwärtigenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter des Nationalparks ausschlaggebend. Zu besorgen ist, dass der derzeit</p>	<p>Einzelheiten zur Umsetzung der Kabelverlegung und Kabelkonfiguration sind in Unterlage A (Erläuterungsbericht) in Kapitel 3 dargestellt.</p> <p>Wesentliche Änderungen der Verlegegeräte im Vergleich zu 320 kV Systeme einzig aufgrund der genannten Parameter sind nicht zu erwarten.</p> <p>Gegenstand der raumordnerischen Begutachtung ist die Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlich hen Gesichtspunkten (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 2 ROG). Insbesondere wird die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sind auch die vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführten Trassenalternativen.</p> <p>Grundsätzlich ist daher klarstellend festzuhalten, dass die Verfahrensunterlagen eine Qualität aufweisen müssen, die es möglich macht, die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens zu überprüfen. Dies bedeutet sowohl positive als auch beschränkende Anforderungen. So haben die Unterlagen einerseits Angaben zu enthalten, die bezüglich der unterschiedlichen fachplanungsbezogenen Auswirkungen des Vorhabens die Beurteilung von deren (nur) raumbezogenen Auswirkungen ermöglichen. Andererseits haben sich die Angaben auch auf diese Aspekte zu beschränken und sind nicht in der Detailliertheit und dem Umfang gefordert, die für das nachgelagerte fachliche Zulassungsverfahren notwendig sind. Grund hierfür ist die der Raumordnung grundsätzlich immanente Unschärfe sowie vor allem die Natur des Raumordnungsverfahrens als Vorverfahren. Zu diesem Zeitpunkt ist das Vorhaben planerisch und unternehmerisch noch nicht verfestigt und ermöglicht naturgemäß noch keine detaillierten Angaben. Aber auch vom Selbstverständnis des Raumordnungsverfahrens her betrachtet, bedeutet es einen seiner besonderen Vorzüge, mit dem Vorhaben in einem Stadium umzugehen, in dem es noch nicht verfestigt und damit flexibel ist. Insofern können die Vorschläge des Raumordnungsverfahrens vom Planungsträger noch weitgehend problemlos umgesetzt werden.</p>
---------------------------	---	---

<p>im Hinblick auf die Minimierung von Beeinträchtigungen erreichte hohe Standard der Verlegetechnik und der Horizontalbohrungen bei den künftigen Systemen nicht oder allenfalls eingeschränkt angewendet werden kann. Der Vorteil der Einsparung von Trassenraum könnte sich damit aufgrund größerer baubedingter Beeinträchtigungen relativieren oder sogar gar nicht erreicht werden.</p> <p>Die genannten Kabelsysteme befinden sich derzeit erst in der Entwicklung; sie sind heute noch nicht marktreif und werden dies voraussichtlich auch erst frühestens Mitte des Jahrzehnts sein. Obwohl im Untersuchungsrahmen (Ziffer 4) der Landesplanungsbehörde gefordert wurde, die wesentlichen technischen und baulichen Parameter zu beschreiben, liefern die Antragsunterlagen (Unterlage A, Kap. 3.1.2) kaum verwertbare Informationen zu den für die Verlegung maßgeblichen Kabelparametern (Durchmesser und Anzahl der Leiterkabel, Gewichte, Biegeradien, Zugfestigkeiten) und zu den daraus resultierenden Erfordernissen zur Anpassung der Verlegetechnik. Dargestellt wird dort lediglich symbolhaft ein einzelnes Leiterkabel; alle Ausführungen bleiben allgemeiner Art. Nur vereinzelt finden sich, über andere Kapitel der Unterlage verteilt (z.B. in der „Watthöhenauswertung“, Anhang 4, Unterlage A</p>	<p>Dieser Vorzug wäre wesentlich relativiert, würden auch schon im Raumordnungsverfahren abschließend detaillierte Unterlagen der Bauausführungsplanung gefordert. Der Inhalt und der Detaillierungsgrad der Planfeststellungsantragsunterlagen bestimmen sich maßgeblich nach der Funktion, die die Antragsunterlagen erfüllen sollen, nämlich der Anstoßfunktion und der Entscheidungsgrundlagenfunktion. Details und Konkretisierungen aus der Bauausführungsplanung müssen nur dann Bestandteil selbst der Planfeststellungsantragsunterlagen sein, sofern sie auf die planerische Abwägungsentscheidung „unmittelbar durchschlagen“, etwa weil sie zu zusätzlichen Betroffenheiten führen können. Demgegenüber kann also eine rein technische Problematik, aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn gewährleistet ist, dass die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechenden Vorgaben beachtet werden. Es muss insoweit lediglich gewährleistet sein, dass die allgemein anerkannten Regeln der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellen, d. h. mit anderen Worten „dass das Problem sich lösen lässt“ (BVerwGE 133, 239, 269). Der Planungsträger ist dann nicht verpflichtet, dem Antrag - und erst recht nicht im Raumordnungsverfahren - bereits die Detailplanung zur Bauausführung beizufügen (ausdrücklich BVerwGE 139, 150 Rn. 21).</p> <p>s. Vorbemerkung Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f., Aus heutiger Sicht können sowohl bei der Kabelinstallation als auch der HDD die bereits bekannten Techniken eingesetzt werden.</p>
---	---

<p>oder in Kap. 3.3, Erl.Ber.) Angaben zu angenommenen Kabelgewichten und voraussichtlichen Zugfestigkeiten (s.u.). Vielmehr wird der Eindruck erweckt, der erreichte Standard minimalinvasiver Bautechnik für die Watt- und Inselquerungen über Norderney könne mehr oder weniger problemlos auch bei den neuen Trassen und den noch nicht marktverfügbaren 525kV-ONAS genutzt werden. An diesem Anspruch werden sich die ÜNB in der Umsetzung messen lassen müssen.</p> <p>Aus hiesiger Sicht ist allerdings eine parallel zur Kabelentwicklung verlaufende Optimierung und Anpassung der Bautechnik für die Verlegung erforderlich. Auf welche Basis die ÜNB ihre beschreibenden Angaben zur Realisierung minimierender Bautechnik (HDD, Legeverfahren) in Kap. 3 der Unterlage A stützen, bleibt für die Verfahrensbeteiligten im Wesentlichen im Verborgenen. Hier sollte bestmöglich nachgebessert werden (s.u), um der Landesplanungsbehörde eine nachvollziehbare Entscheidungsgrundlage bereitzustellen.</p> <p><b>4.2 Horizontalbohrungen</b></p> <p>Gesteuerte Horizontalbohrungen stellen grundsätzlich eine effektive und von daher begrüßenswerte Minimierungsmaßnahme dar, mit der besonders empfindliche Bereiche (Seegraswiesen, Salzwiesen, Dünen) unterquert werden können. Diese Technik wird z.B. seit über 12 Jahren erfolgreich auf dem Norderneykorridor eingesetzt. Dabei konnten anfangs lediglich Bohrlängen von 800 m realisiert werden, mittlerweile werden zur Inselquerung Norderneys, von einer zentralen Bohrbaustelle auf der Insel aus, Bohrungen nach Süden und Norden von rd. 1300m Länge durchgeführt. Dieses Vorgehen wird über Langeoog oder Baltrum nicht möglich sein, da auf den Inseln entsprechend geeignete Flächen und schwerlastfähige Zuwegungen fehlen. Die Einrichtung einer zentralen Bohrbaustelle wäre auf beiden Inseln mit schwerwiegenden und aus Sicht der NLPV nicht vertretbaren Beeinträchtigungen von FFH-Lebensräumen verbunden. Die vorgesehenen Horizontalbohrungen vom Watt aus wären daher grundsätzlich zu begrüßen, werfen allerdings eine Reihe eigener Fragen auf:</p> <p>a) Bohr- und Einzuglängen</p>	<p>Die grundsätzliche Befürwortung der geplanten Horizontalbohrungen vom Watt aus sowie die nachfolgend dargelegten Fragen werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>Nach Kapitel 3.2.9, Unterlage A, sollen die Inselquerungen mittels Horizontalbohrung vom Watt an den Nordstrand erfolgen. Welche Bohrungs- und Einzugsängen dabei für die 525-kV-ONAS realisiert werden können, wird jedoch lediglich für den C3-Korridor in Kap. 2.2.1 und in Abb. 15, Kap. 3.2.9. mit jeweils ca. 1500m angegeben. Vereinzelt in Karten der UVU eingetragen finden sich ebenfalls Bohrlängen von rd. 1500 m (z.B. Unterlage D, Karten 1.1 bis 1.3 Brutvogelbestände). In Kapitel 3.3, das eigentlich der Bewertung von alternativen langen Bohrungen über die gesamte Strecke vom Festlandsdeich bis zum Nordstrand der Inseln dienen soll, findet sich unter dem Stichwort „Kabeleinzug“ die Angabe von „bis 1600 m“, in Abhängigkeit u.a. vom Kabelgewicht (pro Leiterkabel angenommene 65 kg/m) und von der „herstellerabhängigen“ Zugfestigkeit (angenommene 250 kN). In den Unterlagen wird daher offenbar stillschweigend eine Realisierung von Bohrlängen von rd. 1500m vorausgesetzt.</p> <p>Aus Sicht der NLPV wäre es dagegen unter Inimierungsaspekten sehr wünschenswert, wenn die Zugfestigkeiten für die geplanten Inselquerungen erhöht und längere Bohrungen von wenigstens 1700 -1800 m realisiert werden könnten, um größere Abstände der Bohreintrittsbaustellen zu den Inselhellern (Ruhezonen gem. § 6 NWattNPG) einhalten und an den Stränden die Beanspruchung von Dünenhabitaten inkl. vorhandener Primärdünen (FFH-Lebensraumtyp 2110) sicher ausschließen zu können.</p> <p>Auch die Strecken ggf. erforderlicher offener Verlegung bei fehlenden Wasserständen könnten damit minimiert werden. Dies muss bei der Kabelentwicklung und Bohrtechnik berücksichtigt werden. Ergänzende Angaben zu den von den ÜNB dahingehend unternommenen Anstrengungen sowie zu den entsprechenden Chancen und Risiken wären ausgesprochen wünschenswert.</p> <p><u>b) Platzbedarf Bohrbaustellen Inselquerung</u></p> <p>Die in den genannten Brutvogelkarten der UVU enthaltenen kleinen Quadrate sollen offenbar die Baustelleneinrichtungsflächen (BE) für einzelne Bohrein- und –austritte symbolisieren. Sie sind in ihrer Darstellung aber nicht mit den textlichen Ausführungen des Erl.Ber. in Übereinstimmung zu bringen. In Kap. 3.2.9 ist im Hinblick auf die temporären BE-Flächen im Watt stichwortartig von „großen, trockenfallenden Pontons“, von</p>	<p>s.o.</p> <p>Bei den genannten Einzugsängen von 1.600 m handelt es sich um eine theoretische Betrachtung unter Annahme eines geraden Zuges und unter Berücksichtigung der genannten Parameter. Bei den genannten 250 kN zulässige Zugkräfte handelt es sich um Herstellerangaben. Um aktuelle Entwicklungen hinsichtlich der Vergrößerung der Bohr- und Einzugsängen berücksichtigen zu können, beobachten die Planungsträger kontinuierlich den Markt und geben den Bedarf im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiter.</p> <p>Die Stellungnahme wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Bezug auf den Hinweis des Detailierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen. Die Stellungnahme ist für die</p>
--	---

<p>„Baugrubenumschließungen“ (BGU), einem „zweiten Pontonkomplex“ am Fahrwasser sowie von „Fährverbindungen“ und von „Rohrleitungen“ zum Transport von Bohrspülung die Rede. Zudem ist Platzbedarf zu berücksichtigen für das Anmischen und die Aufbereitung von Bohrspülung sowie für Separierung, Lagerung und Abtransport des Bohrkleins. Da pro Kabelsystem zudem von jeweils 3 Einzelbohrungen auszugehen ist, wird zudem mit einem Umsetzen der Pontons, der BGU und der Fährverbindungen für jede einzelne der 3 Bohrungen/ System zu rechnen sein.</p> <p>Unklar ist auch, in welchem seitlichen Abstand die einzelnen Bohrungen zueinander angeordnet werden sollen (s.u.). Für die Bohraustritte an den Stränden wird zudem von Bohrspülungsrücktransporten zur Bohreintrittsbaustelle über eine Rückspülleitung gesprochen. Wo soll diese über die Inseln verlaufen? Wird stattdessen, wie über Norderney bereits praktiziert, auch die Möglichkeit einer Nutzung der jeweils ersten Pilotbohrung als Rückspülleitung gesehen?</p> <p>Nachvollziehbare Angaben zum Umfang der pro System benötigten BE-Flächen finden sich in der Antragsunterlage bedauerlicherweise nicht, auch nicht in überschlüssiger Form. Für einen halbwegs realistischen Eindruck von der Flächenbeanspruchung und den Wirkungen auf die Schutzgüter wäre dies jedoch notwendig. Veranschaulicht werden sollten die Angaben durch eine Systemskizze mit allen erforderlichen platzbeanspruchenden Geräten und Einrichtungen. Die NLPV geht davon aus, dass die ÜNB dazu bereits entsprechende Überlegungen angestellt haben, die über die Ausführungen in Kap. 3.2.9 hinausreichen.</p> <p><u>c) Abstände der Bohrungen zueinander</u>  In Kap. 5.9.2 des FEP (12/ 2020) findet sich eine Textpassage, wonach das BSH aufgrund einer Stellungnahme der ÜNB vom 04.11.2020 davon ausgeht, dass 525kV-Systeme bei Inselquerungen nicht mehr Platz beanspruchen als 320kV-Systeme, da der metallische Rückleiter unterhalb der bisherigen Leiter verlegt werden könne. In den ROV- Unterlagen findet sich seitens der ÜNB zum Platzbedarf der Bohrungen allerdings keine</p>	<p>Prüfung, ob ein Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, übereinstimmt, wie es unter den Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt oder durchgeführt werden kann, nicht relevant.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detailierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detailierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p>
---	--

<p>Angabe. Derzeit geht die NLPV davon aus, dass zwischen den jeweils äußeren Bohrkanälen eines 525kV-Systems, wie bisher bei den 320kV-Systemen, lediglich 20 m Abstand liegen und die Bohrung für den metallischen Rückleiter dazwischen und auf tieferliegender Ebene erfolgt. Es wird erwartet, dass hierzu ergänzende Angaben erfolgen.</p> <p><u>d) Baustellenverkehr</u> Anders als über Norderney sollen die Inseln mit erheblichem technischen Aufwand von Wattseite unterbohrt werden. Hierzu müssten der gesamte Baustelleneinrichtungsverkehr und der nachfolgende Versorgungsverkehr der Bohrbaustellen mit Material und Personal mit schwimmendem Gerät über die Wasserseite erfolgen. Für Norderney gehen die ÜNB (Unterlage A, Kap. 2.3.1, Seite 9) bei den Landtransporten, für 2 Bohrungen pro 320kVSystem, von rd. 400 Transporten aus. Rechnet man das auf 3 Bohrungen hoch, wäre für die Transporte zu den Wattbohrbaustellen vor Langeoog/Baltrum je ONAS von rd. 600 Transportfahrten zu Wasser auszugehen, in tidebedingt nur begrenzten Zeitfenstern und bei niedrigen Wasserständen bei MTHW. Ungeregelte Verkehre in dieser Größenordnung würden zu einer massiven Störung und erheblichen Unruhe in den betroffenen Ruhezeiten des Nationalparks führen. In den Unterlagen findet das bislang keine hinreichende Berücksichtigung.</p> <p>Im Gegensatz zum Norderneykorridor, dessen Wattbaustellen von Norddeich aus über das die Watten fast mittig querende „Riffgat“ verhältnismäßig gut zu erreichen sind, bieten sich über Langeoog und Baltrum keine entsprechend geeigneten Möglichkeiten. Auch wie die Verkehre bei den Inselquerungen von welchem Basishafen aus zu und von den Bohrbaustellen sowie ggf. zwischen den Bohrbaustellen an den Stränden und im Watt geführt werden sollen, ist in den Unterlagen nicht skizziert. Entsprechende konzeptionelle Darstellungen und Erläuterungen sind für die Beurteilung der Vorhabenwirkungen aber nicht entbehrlich und müssten ergänzt werden.</p> <p><u>e) Ausbläserisiko</u></p>	<p>In Bezug auf die Fragestellung des Detailierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen. Zu berücksichtigen ist, dass der Transport, anders als auf Norderney, in erster Linie über schwimmende Einheiten erfolgen wird, welche deutlich tragfähiger als die gängigen Lastkraftwagen an Land sind.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detailierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p>
--	---

	<p>Bei langen Bohrungen zur Inselquerung ist von einem gewissen Risiko von Bohrspülsausrüchen an die Oberfläche (sog. „Ausbläser“) auszugehen, sowohl im Watt als auch in terrestrischen Bereichen. Ausbläser sind im Bereich des NLP beim Bau von ONAS in der Vergangenheit mehrfach aufgetreten, zuletzt im Großen Düental auf Norderney in 2020, trotz entsprechender Vorsorgebestimmungen im Planfeststellungsbeschluss. Wie will man diesem Risiko künftig bei noch längeren Bohrungen entgegenwirken und wie ggf. auf den Inseln Baltrum und Langeoog bei der Beseitigung von Ausbläsern in FFH-LRTen konzeptionell vorgehen? Angaben hierzu wurden leider keine gefunden.</p> <p><u>f) Durchbohrung von Wasserschutzgebieten</u>  Den Sorgen der Langeooger Bevölkerung im Hinblick auf geplante Durchbohrungen der Süßwasserlinse und einem infolge dessen möglichen Eindringen von Salzwasser entlang der Bohrlinien ist Rechnung zu tragen. Nach hiesiger Kenntnis wurde allerdings auf Norderney ebenfalls ein WSG, Schutzzone III, bereits mit einer Vielzahl an Horizontalbohrungen gequert, ohne bislang bekannt gewordene nachteilige Wirkungen. Die NLPV geht davon aus, dass sich die zuständigen Wasserbehörden und der Wasserversorger dieses Problems annehmen werden.</p>	<p>In Bezug auf die Fragestellung der Qualität und des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p> <p>Die Fragestellung ist für die Prüfung, ob ein Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, insbesondere mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, übereinstimmt, wie es unter den Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt oder durchgeführt werden kann, nicht relevant.</p> <p>Anzumerken ist, dass durch die Bohrungen von Süd nach Nord durch die Schutzdünen kurz vor dem Bohraustritt verbesserte Überdeckungsverhältnisse bestehen als bei einer Bohrung von Nord nach Süd. Im Falle eines Ausbläsert am Strand erfolgt dessen fachgerechte Beseitigung. Naturschutzfachlich sind damit keine nachteiligen Auswirkungen verbunden. Darüber hinaus sei auf bestehende Konzepte zur Ausbläserbekämpfung hingewiesen (Spülsausrüfungskolonnen, Vorhaltung von technischem Gerät und Material, Einsatz von Casingrohren etc.), welche in der Bauausführungsplanung konkretisiert werden.  s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f. und Nr. 9, S. 8 ff.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es werden keine nachteiligen Einwirkungen auf das Grundwasser zu erwarten sein. Die Planungsträger werden dies durch intensive Prüfung, geeignete Vorkehrungen und strikte Beachtung der behördlichen Vorgaben sicherstellen. Somit wird die Süßwasserlinse für die Trinkwasserversorgung der Langeooger Bevölkerung und ihrer Gäste nicht beeinträchtigt.</p>
--	--	--

<p><u>g) Alternative „lange Bohrungen“ vom Festland bis zum Nordstrand der Inseln</u></p> <p>Im Sommer 2020 wurden über die regionale Presse Überlegungen der Langeooger Grünen publik, ob nicht auch sehr lange Horizontalbohrungen realisierbar wären, um die Strecke vom Landesschutzdeich am Festland bis an den Nordstrand der Insel zu überbrücken. Daraufhin waren die ÜNB von der Landesplanungsbehörde gebeten worden, in den Antragsunterlagen auf diese Alternative einzugehen. Dies erfolgt in Kap. 3.3 des Erläuterungsberichts, Unterlage A.</p> <p>Dort wird ausgeführt, dass neu entwickelte, bislang noch nicht eingesetzte Bohrgestänge entsprechend lange Bohrungen ggf. erlauben würden. Der NLPV ist diese neue Bohrtechnik bislang nicht bekannt. Eine detailliertere Vorstellung im Rahmen des ROV wäre wünschenswert.</p> <p>Ob diese Technik realistisch und mit erforderlicher Marktreife in naher Zukunft (+/- 5 Jahre) einsetzbar sein könnte, kann von hier nicht beurteilt werden. Sollte jedoch - die durchgängige Durchbohrbarkeit der Sedimente auf den Bohrtrassen gegeben sein,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- das Ausbläserisiko beherrschbar sein und</li> <li>- die Kabelsysteme nach ihren physikalischen Eigenschaften auf einer Länge bis zu 8.5 km in entsprechende Leerrohre einziehbar sein,</li> </ul> <p>wäre diese Technik zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen zwingend anzuwenden (§15 (1) BNatSchG).</p> <p>Aus hiesiger Sicht steht jedoch zu vermuten, dass ohne technischen Innovationssprung die Zugfestigkeiten der Kabel einen Einzug auf so lange Strecke nicht zulassen werden. Aus hiesiger Sicht wäre schon mit moderat längeren Bohrungen von 1700 bis 1800 m viel gewonnen.</p> <p>Ob und ggf. wie bei der Entwicklung der 525kV-Kabelsysteme den von den Leiterkabeln aufzunehmenden Zugkräften bei längeren Leerrohreinzügen Rechnung getragen wird, geht aus den Unterlagen jedoch nicht hervor (s.o. unter 4.2 a)). Auskünfte der ÜNB zu ggf. von dort angestoßenen Entwicklungsaufträgen bei Kabelherstellern und Bohrfirmen wären wünschenswert.</p>	<p>Aus Sicht der Planungsträger wurde in Unterlage A hinreichend dargelegt, dass eine derartig lange Bohrung keine Alternative darstellt.</p> <p>§ 49 Abs. 1 Satz 2 EnWG konkretisiert die technischen Anforderungen an Energieanlagen. Demnach sind zur Gewährleistung der technischen Sicherheit, vorbehaltlich anderer Rechtsvorschriften, die 'allgemein anerkannten Regeln der Technik' zu beachten. In der Sache sind diejenigen Prinzipien und Lösungen für die Konstruktion, Beschaffenheit sowie Wirkungsweise von Anlagen als die 'allgemein anerkannten Regeln der Technik' anzusehen, die in der Praxis erprobt und bewährt sind und sich bei der Mehrheit der Praktiker durchgesetzt haben. Der Begriff der 'allgemein anerkannten Regeln der Technik' geht im Sinne der Versorgungssicherheit mit einem konservativen Ansatz für die Festlegung der zur Lösung bestimmter Fragen im Einzelfall erforderlichen Maßnahmen einher. Der Standard der 'allgemein anerkannten Regeln der Technik' darf daher nicht durch bislang nicht erprobte und bewährte Techniken sowie Verfahrensweisen unterlaufen werden, solange nicht eine allgemein anerkannte Regel der Technik besagt, dass auch sie den Anforderungen gerecht wird.</p> <p>s.o.</p>
---	---



<p>Zulassungen für gem. Kap. 3.3 erforderliche lange Testbohrungen (bis 2 km Länge in verschiedenen Tiefenlagen) im Nationalpark zur Erprobung und zur Erlangung der Marktreife der Bohrtechnik können nicht in Aussicht gestellt werden. Konzepte für erforderliche Baugrunduntersuchungen auf den beantragten Trassen stehen noch aus (s.u).</p> <p><b>4.3 Kabelverlegeverfahren</b>  Zwischen den im Erl.Ber., Kap. 3.2.1 dargestellten Varianten der Kabelverlegung mittels „Vibrationstechnik“ im Eulitoral des Nationalparks bestehen nach den bisherigen Erfahrungen auf dem Norderneykorridor im Hinblick auf deren Potenzial zur Vermeidung von Beeinträchtigungen maßgebliche Unterschiede:</p> <p>Der <b>Vibrationspflug</b> ist ein Kettenfahrzeug, das das Kabelbündel ausschließlich zu Niedrigwasserzeiten in den trockengefallenen Wattboden einpflügt. Das Kabelbündel muss dafür zunächst bei Wasserbedeckung von der sich entlang der Trasse bewegenden Kabelbarge abschnittsweise auf der Verlegelinie („center line“) ausgelegt werden, um anschließend bei Niedrigwasser eingepflügt werden zu können. Der Einsatz eines Vibrationspfluges erfordert zudem in aller Regel begleitende Baggerfahrten, um das schwere Kabelbündel auf der vorgesehenen Linie immer wieder Zurechtzurücken und dem Kabelpflug während des Verlegefortschritts unterstützend „anzudienen“. Die durch die schweren Kettenfahrzeuge verursachten Fahrspuren stellen gegenüber dem Vibrationsschwertverfahren zu Hochwasser maßgebliche und aus hiesiger Sicht vermeidbare Mehrbeeinträchtigungen für die Wattbodenstruktur und die Wattbodenlebensgemeinschaften dar. Insbesondere in den weichen und weniger tragfähigen Misch- und Schlickwatten, die durch höheren Feinkornanteil der Sedimente gekennzeichnet sind, entstehen so tiefe Fahrspuren parallel zum Verlegespalt, die nur über längere Zeiträume wieder regenerieren. Auch der Arbeitsfortschritt ist in der Regel langsamer als beim Vibrationsschwertverfahren zu Hochwasser. Für ggf. erforderliche Fahrwasserquerungen muss zudem ein Wechsel des Verlegeverfahrens eingeplant werden, da bislang im Wattenmeer eingesetzte Kabelpflüge in tieferem Wasser nicht arbeiten und die</p>	<p>s. u.</p> <p>Die nachfolgend aufgeführten Angaben werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p>
--	--

<p>dort erforderlichen Verlegetiefen von mindestens 3 m nicht erreichen können. Systemwechsel vor und nach Fahrwasserquerungen erzeugen sowohl zusätzlichen zeitlichen Mehraufwand als auch zusätzliche Beeinträchtigungen durch die erforderlichen Wechselgruben.</p> <p>Welche ggf. selbstfahrenden Vibrations-Eingrabegeräte bei der im Erl.Ber. auf S. 25 unten angedachten Untervariante 2 zum Einsatz kommen sollen, die sich bei Hoch- und Niedrigwasser gleichermaßen und ohne Systemwechsel bei z.B. Fahrwasserquerungen auf der Trasse fortbewegen sollen, wird nicht erläutert. Hierzu werden ergänzende Angaben gewünscht.</p> <p>Bei der Kabelverlegung mittels <b>Vibrationsschwert</b> stellt im Vergleich zum Kabelpflug vor allem der erzeugte Verlegespalt den maßgeblichen Wirkfaktor dar. Begleitende Baggerfahrten entfallen. Auch werden keine Systemwechsel bei Fahrwasserquerungen erforderlich.</p> <p>Das ursprünglich von der Firma Bohlen &amp; Doyen entwickelte und im Wattenmeer erfolgreich angewandte Verfahren hat zudem den Vorteil, dass es im Zuge der Wattquerung in der Regel nahezu ohne Positionsanker für die Fortbewegung der ansonsten antriebslosen Kabelbarge auskommt. Der Vortrieb erfolgt über eine windengesteuerte Seilverbindung zum zentral auf der Trasse ausgelegten Zuganker; unerwünschte Seitwärtsdrift wird über die vorderen, seitlichen Ankerwinden ausgeglichen, die ebenfalls über Seile mit dem zentralen Zuganker verbunden sind. Dieses Vorgehen setzt jedoch eine in der Anwendung des Verfahrens geschulte und geübte Crew voraus.</p> <p>Gegenüber einer offenen Verlegung über abschnittsweise gebaggerte und anschließend wiederverfüllte Kabelgräben sowie gegenüber herkömmlicher Spül- und Frästechnik stellen beide Vibrationsverfahren deutliche Verbesserungen dar und sind unter Minimierungsaspekten grundsätzlich anzuwenden. Der Flächenanspruch ist geringer und der Wattboden wird beim Einbringen des Kabelbündels nicht turbiert, sondern nur verdrängt. Beim Vergleich der beiden Vibrationsverfahren untereinander ist das Vibrationsschwertverfahren zu Hochwasser jedoch eindeutig zu bevorzugen. Der auf Kettenlaufwerken geführte Vibrationspflug</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

<p>stellt dazu lediglich einen schlechten Kompromiss dar und ist für die Querung großer, zusammenhängender Muschelbänke, umfangreicher Mischwatt- und tlw. Schlickwattbereiche wie sie auf den Trassen über Langeoog und Baltrum anzutreffen sind, aufgrund der auf breiter Schneise erzeugten Beeinträchtigungen unter Minimierungsaspekten nicht mehr akzeptabel.</p> <p>Der mit dem Vibrationsschwertverfahren zu Hochwasser erreichte Minimierungsstandard bei den 320kV-ONAS sollte auch für die Verlegung der 525kV-ONAS gehalten und fortentwickelt werden. Bislang fehlt es leider an nachvollziehbaren Darlegungen der ÜNB, wie sie für die erforderlichen Weiterentwicklungen Sorge tragen wollen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.1 dieser Stellungnahme wird verwiesen. Sollten die ÜNB dagegen grundsätzlich andere Verlegegeräte mit Vibrationstechnik erwägen als diejenigen, die bislang auf dem Norderney- und Emskorridor eingesetzt wurden, wäre nach hiesiger Ansicht ein Überblick über die von dort getätigten Marktrecherchen bei potenziellen Anbietern notwendig, da der Einsatz minimalinvasiver Verletechniken bei Hochspannungskabelverlegungen im Nationalpark einen entscheidungserheblichen Aspekt darstellt.</p> <p><b>4.4 Mindestüberdeckung und 2K-Kriterium</b></p> <p>In den vorliegenden Unterlagen (Erl.Ber., Kap. 3.3.4 und Anlage 5) wird davon ausgegangen, dass bei einer Überdeckung des Kabelsystems von 1,5 m, unter dem zugrunde gelegten Lastprofil und bei einem Leiterquerschnitt von 2500 mm<sup>2</sup>, das 2K-Kriterium im Küstenmeer eingehalten werden kann.</p> <p>In Unterlage A, Kap. 3.2.2, Tabelle 3 wird für die Watten (ohne Priele) und das Sublitoral (ab 10m Tiefenlinie seewärts) jedoch keine einzuhaltende Überdeckung, sondern eine Verlegetiefe von 1,5m angegeben. Die Verlegetiefe kann aber nur einen Näherungswert darstellen und ist abhängig von der voraussichtlichen morphologischen Variabilität in den entsprechenden Trassenabschnitten.</p> <p>Nach der letzten Kabeltiefenlageauswertung TenneTs für die 5 Systeme des Norderney IKorridors (2019) haben sich für das Sublitoral der 12sm-Zone z.B. Mindertiefenlagen (Überdeckung &lt;1,5m) auf einer Gesamtstrecke von 4,9 km ergeben, für die die</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsträger werden sich diesbezüglich mit der NLPV in Verbindung setzen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Verlegetiefe bei der Kabelinstallation wird so gewählt, dass eine dauerhafte Überdeckung von 1,5 m gewährleistet wird.</p>
---	--

<p>Einhaltung des 2k-Kriterium nicht belegt ist. Vor diesem Hintergrund sind zukünftig Mindestverlegetiefen zu ermitteln, die gewährleisten, dass die Mindestüberdeckung von 1,5 m mit hinreichender Wahrscheinlichkeit dauerhaft eingehalten wird (Grundsatz des „lay and forget“).</p> <p>Diese Verlegetiefen werden im Sublitoral der 12sm-Zone in der Regel über dem Wert von 1,5m liegen müssen.</p> <p><b>4.5 Unterhaltung im Betrieb/ Verlegetiefen nach Morphologiestudie</b></p> <p>Gemäß Unterlage A, Kap. 3.4.1, sei ein Freispülen der Kabel während des Betriebes durch Sedimentumlagerungen „unwahrscheinlich“. Dem ist zu widersprechen. In morphologisch variablen Bereichen von Rinnen (Priel-/Fahrwasserkanten) sowie im Brandungs- und Flachwasserbereich der Inselnordseiten muss durchaus und ggf. wiederkehrend mit Freilagern gerechnet werden. Das zeigen die Erfahrungen auf dem Norderneykorridor und auch die Morphologiestudie (Anlage 3, z.B. Kap. 8) verweist auf diese Möglichkeit.</p> <p>Auf die unter 4.4 dieser Stellungnahme genannten, regelmäßig auftretenden Mindertiefenlagen im Sublitoral der 12sm-Zone sei hier nochmals hingewiesen.</p> <p>Sollten auf den beantragten Trassen bspw. künftig Steinschüttungen zur Einhaltung der Überdeckung erforderlich werden, so könnten diese die natürlichen hydrodynamischen und -morphologischen Abläufe maßgeblich nachteilig beeinflussen. Ferner muss berücksichtigt werden, dass künstlich eingebrachte Hartsubstrate in linearer Form, als „Trittsteine“ oder über längere Strecken, die Ansiedlung von Neobiota begünstigen können. Das gilt es zu vermeiden. Es ist darauf hinzuweisen, dass auf den Systemen des Norderney IKorridors im Sublitoral bereits erste Steinschüttungen erfolgt sind. Ob und ggf. welche Verlegetiefen die Morphologiestudie (Kap. 7.1) vor diesem Hintergrund vorschlägt, ist anhand der unleserlich verkleinerten Abbildungen 43 bis 47 und aus dem Text nicht zu entnehmen. Hier sollte nachgebessert und die Ergebnisse mit den</p>	<p>Unter Anwendung der in den Antragsunterlagen genannten Verlegetiefen, bei denen Sedimentumlagerungen berücksichtigt wurden, ist nicht mit Freilagern zu rechnen.</p> <p>Die Hinweise werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

<p>Altlasten/ Munition</p>	<p>im Erl.Ber., Kap. 3.2.2, Tabelle 3 angegebenen Verlegetiefen synchronisiert werden.</p> <p><b>4.6 Baugrunduntersuchungen und Kampfmittelräumung</b> Zusätzliche, in den Unterlagen bislang unberücksichtigte Beanspruchungen und Störungen der Schutzgüter des NLP werden durch die erforderlichen, vorlaufenden Baugrunderkundungen und Kampfmittelräumungen verursacht. Dazu zählen zusätzliche Verkehre, geophysikalische und geotechnische Untersuchungen (z.B. Rammkernbohrungen, Drucksondierungen, ggf. der Einsatz von erheblichen Unterwasserschall emittierenden Sedimentecholoten) sowie Aufgrabungen zur Erkundung und ggf. Räumung von Kampfmittelverdachtsflächen, bis hin zur Sprengung vor Ort. Dieser Umstand muss bei der landesplanerischen Entscheidung mitberücksichtigt werden.</p> <p>Da vorgesehen ist, die terrestrischen Bereiche der Inseln mit Horizontalbohrungen zu queren und damit zu umgehen, stellt sich die Frage, wie die ÜNB die nötigen Erkenntnisse zum Baugrund für die Unterquerung der Inselkerne gewinnen wollen, ohne eingriffsrelevante Beeinträchtigungen und Schäden in terrestrischen FFH-Lebensraumtypen zu erzeugen. Hierzu wird im Rahmen des ROV um konzeptionelle Darlegungen gebeten.</p> <p><b>4.7 Emissionen</b> In Kap. 3.2.11 des Erl. Ber. wird zumindest kurz auf Emissionen von Schall und Luftschadstoffen eingegangen. Dabei ist von bei Baumaßnahmen „üblichen“ Emissionen die Rede. Keine erkennbare Berücksichtigung finden bei den Horizontalbohrungen z.B. Arbeiten rund um die Uhr (24/7) und damit einhergehende erforderliche Beleuchtungen der Baustelleneinrichtungen (Vermeidung von Streulicht, Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel?). In der vorliegenden Form sind die Ausführungen für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen wenig hilfreich. Von welchem „üblichen Umfang“ an Emissionen bei der Bewertung der UVU (s. Wirktable 6: W8a und W8b)</p>	<p>Die genannten Untersuchungen stellen keine entscheidungserheblichen Kriterien in der Korridorauswahl dar. Vielmehr wären die Untersuchungen unabhängig voneinander in allen Korridoren notwendig. Bekannte Munitionsverklappungsgebiete sind bei der Korridorauswahl im Rahmen der Desktopstudie berücksichtigt worden, wobei zusätzliche Abstände mit Blick auf mögliche Verdriftung einbezogen worden sind.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p> <p>Im Rahmen der Konzeptionierung der Baugrunduntersuchungen werden die Planungsträger die Abstimmung mit der Stellungsnehmerin suchen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der Aspekt Emissionen im Rahmen der Planfeststellung aufgegriffen. Für die Raumordnung greift der Hinweis zu weit. Der Stellungsnehmerin ist bekannt, dass bauzeitliche Emissionen von Schall (Maschinenbetrieb) und Luftschadstoffen (Baufahrzeuge, Aggregate etc.) üblich und temporär sind. Ein emissionsfreier Baustellenbetrieb ist technisch nicht möglich. Der Stellungsnehmerin ist überdies bekannt, dass es bei nächtlichem Baubetrieb geeignete Beleuchtungs- und Leuchtmitteltechniken zur Vermeidung nachteiliger Lichtstör- und Anlockwirkungen gibt (u.a. DoWin6, BorWin5 HDD Insel Norderney). Der Aspekt wird im Rahmen</p>
--------------------------------	--	---

<p>Pflanzen/ Tiere UVU/ Natura 2000</p>	<p>ausgegangen worden ist, bleibt unbekannt. Es sollten ergänzende Angaben erfolgen.</p> <p><b>5. UVU und Natura2000-Voruntersuchung</b> Die in der UVU enthaltene Bestandsbeschreibung und -bewertung der Schutzgüter auf Basis der vorliegenden Daten ist ausführlich und zutreffend.</p> <p>Die zugrunde gelegten Brut- und Gastvogelarten aus dem TMAP und den WWZ des NLWKN sind auf Ebene des ROV geeignet. Auf Ebene der Planfeststellung sind Erfassungen durch Fachornithologen vorzulegen, deren Konzeption mit der NLPV rechtzeitig vorher abgestimmt werden sollten. Die FFH- „Voruntersuchung“ ist im Aufbau nachvollziehbar strukturiert. Es werden sogar Bezugsräume hergeleitet. Eine Bezugnahme auf diese findet bei der Bewertung der Auswirkungen jedoch nicht erkennbar statt.</p> <p>Zum Nachteil gereicht beiden umweltfachlichen Unterlagen, dass sie sich in ihren Schlussfolgerungen zu den Vorhabenswirkungen, trotz der Detailfülle der UVU, wider Erwarten als vielfach zu allgemein und nicht nachvollziehbar erweisen:</p>	<p>der Planfeststellung untersucht und im LBP als Schutzmaßnahme festgelegt. Daher kann Tabelle 6 der UVU nur den Wirkungsaspekt benennen, so wie dieser dem Orientierungsrahmen für Naturschutz entspricht.</p> <p>Die Untersuchungstiefe entspricht dem Vorschlag zum Untersuchungsrahmen mit dem Ziel, auf möglichst breiter vorhandener Datenbasis die Schutzgüter zu beschreiben und zu bewerten. Dieses gilt für beide umweltbezogenen Unterlagen und auf der Ebene der Raumordnung. Dessen ungeachtet ist der Hinweis fachlich zutreffend, für ein später konkret zu beantragendes ONAS-Projekt den erforderlichen Untersuchungsumfang zu gegebener Zeit erneut fachbehördlich abzustimmen und erforderlichenfalls konkrete Untersuchungen mit Bezug zur Örtlichkeit der Planung vorher für die Antragsunterlagen durchführen zu lassen. Hier dürfte sich der Fokus vor allem auf aktuelle Reviere der Brutvogelarten richten, weil nach derzeitigem Stand vor allem das gegenüber sonstigen vergleichbaren Projekten übliche Bauzeitenfenster (Juli-September) aufgrund der Kabelinstallation von 525 kV-Leitungen bautechnisch um den Juni erweitert werden muss (nach heutigem Stand der Technik). Ob auch vom Vorhabenträger Gastvogel-Erfassungen ergänzend zu dann weiterhin vorliegenden neueren Daten des Teil-Schutzguts Tiere erforderlich werden, sollte ebenfalls wie von der NLPV vorgeschlagen abgestimmt werden, um zu gewährleisten, dass den naturschutzfachlichen Prognosen ausreichend belastbare Daten zugrunde liegen.</p> <p>Zum gegenwärtigen Stand sind die Planungsträger der Auffassung, dass die eingereichten umweltbezogenen Verfahrensunterlagen auf Basis der ausgewerteten Daten auch prognostisch ausreichend sind, auf dieser Ebene die raumbedeutsamen (!) Auswirkungen der Planung ausreichend tief darstellt zu haben. Die Prüfung beschränkt sich eben auf die Raumverträglichkeit einschließlich der UVP-G-Schutzgüter i. S. d. § 10 Abs. 3 NROG, so dass sich die Angaben auch auf diese Planungstiefe beschränken müssen.</p>
---	--	---

	<p><b>5.1 Avifauna</b>  <b>a) Gastvögel</b>  <i>„Baubedingte Störungen sind nicht auszuschließen und nicht vermeidbar oder vermindert, weil die Baumaßnahmen für die Kabelinstallation zwingend erforderlich sind. Die Gastvögel können jedoch ausweichen, so dass keine hohe Empfindlichkeit besteht.</i> (Unterlage C, Kap. 7.2.4, S. 33, gleichlautend: Unterlage D, Kap. 7.4.5.3, S. 111). Die Bewertung ist fachlich unbegründet, unzutreffend und wird von der NLPV daher zurückgewiesen, sowohl hinsichtlich der Ausweichmöglichkeiten, als auch hinsichtlich der Minimierbarkeit von Beeinträchtigungen:  <u>- Watvögel</u>  Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das jährliche Bauzeitenfenster den Herbstzug der zwischen Arktis und Afrika ziehenden Vögel umfasst. Nach der Brutzeit in der Arktis kommen diese Vögel Ende Juli im Wattenmeer an, um sich hier die Energiereserven für den Nonstop-Flug nach Afrika anzufressen. Etwa Ende August/Anfang September ziehen diese Vögel dann wieder ab. In dieser Zeit muss genügend Nahrung für den Langstreckenflug aufgenommen werden. Eine möglichst störungsfreie Nahrungsaufnahme ist für diese Vögel essenziell.</p>	<p>Die darüberhinausgehenden kritischen Hinweise der Stellersnehmerin werden nachfolgend nach bestem Wissen beantwortet, wenn sich daraus insoweit begründete Bedenken bereits für diese Ebene der Planung ergeben. Die Planungsträger wollen damit nicht de jure die Verfahrensebene der Raumordnung als Erwiderung vorschieben, bitten dennoch um Verständnis dafür, dass die Planung im vorliegenden Stadium noch nicht verfestigt ist. Abschließend detaillierte Planungsunterlagen würden dem Sinn und Zweck des dem planfeststellungsrechtlichen Zulassungsverfahrens vorgelagerten Raumordnungsverfahrens widersprechen. Insofern können die im Raumordnungsverfahren vorgebrachten Bedenken und Vorschläge vom Planungsträger noch weitgehend problemlos im Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden. Im Planfeststellungsverfahren werden alle betroffenen und abwägungsrelevanten Belange im Detail ermittelt, bewertet und abgewogen. Insofern haben die vorgebrachten Bedenken auch hinweisgebenden Charakter für weitere Planungsschritte.</p> <p>Die Stellungnehmerin argumentiert an dieser Stelle bereits auf der Ebene der Planfeststellung und führt mit der Aussage ein der Planung grundsätzlich widersprechendes Argument ein, obgleich vorher bereits der Vorschlag der NLPV für erforderliche Erfassungen selbst unterbreitet worden ist. Die Kritik sehen die Planungsträger daher unter diesem Vorbehalt und verweisen auf die Erwiderung zuvor. Im Einzelnen wie folgt:</p> <p>Die Stellungnehmerin verweist auf zutreffende wie auch bekannte diskutierte ökologische Zusammenhänge (Raumkonkurrenz, Nahrungsdargebot etc.) und nimmt dabei den Aspekt der Kumulation zutreffend mit in den Blick (Störungen über mehrere Jahre durch Realisierung verschiedener ONAS in den Untersuchungsgebieten). Die Kritik muss jedoch insoweit aus Sicht der Planungsträger zurückgewiesen bzw. ins rechte Licht gerückt werden. Der Sachverhalt ist erstens nicht neu. Unter artspezifischem Verweis auf die nun angeführte beurteilungserhebliche Leitart „Pfuhschnepfe“ äußert sich die NLPV plötzlich (anders als in den Vorverfahren) letztlich gegen die Realisierung der anstehenden ONAS für die</p>
--	---	--

<p>Dies ist umso wichtiger, da mehrere dieser Arten im Bestand abnehmen (z. B. die Pfuhschnepfe, Anhang I, EU-VSRL, Rakhimberdiev et al. 20181, van Roomen et al. 20182). Vögel verteilen sich bei der Nahrungssuche entlang mehrerer Gradienten. Dabei ist die Nahrungsverfügbarkeit nur einer dieser Faktoren. Die Konkurrenz zu anderen Vögeln derselben Art sowie die für die Nahrungssuche zurückzulegenden Distanzen zwischen Hochwasserrastplatz und Nahrungsflächen spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle (van Gils et al. 20063). Ein Ausweichen auf andere Flächen ist daher immer mit Kosten für die Vögel verbunden, da dies zum einen die Dichte an nahrungssuchenden Vögeln und somit die Konkurrenz auf den Ausweichflächen erhöht, zum anderen der Energieaufwand zum Erreichen der Nahrungsflächen steigt. Aufgrund der unregelmäßigen Verteilung der Nahrungsressourcen im Watt kann dies darüber hinaus zu einer Nutzung unprofitabler Gebiete führen, was wiederum den erfolgreichen Weiterzug in die Winterquartiere oder die Etablierung in den Winterquartieren gefährdet. Eine der wertgebenden Rastvogelarten, sowohl für den Raum Langeoog, als auch für den Raum Baltrum, ist die Pfuhschnepfe, deren Bestand in Folge des Klimawandels stark abnimmt und für die die Bedingungen im Wattenmeer als Puffer zur Abmilderung dieser Effekte entscheidend sind (Rakhimberdiev et al. 2018). Da diese Abnahme auch im niedersächsischen Watt zu verzeichnen ist (Kleefstra et al. 20194), liegt hier eine besondere Verantwortung für das Land Niedersachsen vor.</p> <p>Während der kurzen Aufenthaltszeit im Rastgebiet müssen optimale Bedingungen herrschen, um den Zug und somit den Jahreszyklus erfolgreich abschließen zu können. Bei der Wahl ihres Rastgebietes sind viele Vogelarten sehr standorttreu, was beispielsweise für die Pfuhschnepfe zutrifft (Scheiffarth 20015). Das maximale Alter der Pfuhschnepfen liegt bei ca. 20 Jahren, was aber bei einer Überlebensrate von 0,8 nur von einem geringen Anteil der Vögel erreicht wird (van der Jeugd et al. 20146). Eine mehrjährige Bauzeit von bis zu 10 Jahren (bei 5 geplanten ONAS im Korridor) in solch einem Rastgebiet zur Hauptaufenthaltszeit im August führt zu einer Beeinträchtigung einer essenziellen Phase im Jahreszyklus in weit über der Hälfte der Lebensjahre der das</p>	<p>Zukunft, obgleich dazu bereits auf der Ebene der DTS und zur Antragskonferenz entsprechende Bedenken (Natura 2000, Artenschutz) hätten vorgebracht und berücksichtigt werden können. Die Erkenntnis der NLPV ist demnach nicht neu. Dass der Vorhalt letztlich für den gesamten Nds. Nationalpark gilt (in beiden Norderney-Korridoren aber keine entscheidungserhebliche Rolle gespielt hat) verwundert insoweit.</p> <p>Das angeführte Zitat aus der Unterlage D ist nicht vollständig wiedergegeben. Es heißt nämlich auf der Bewertungsebene: „Es werden baubedingt keine Änderungen des Bestandswerts erwartet. Die Auswirkungen werden als lokal, kurzfristig (tageweise bis wenige Wochen) und damit als weder nachteilig noch vorteilhaft bewertet. Alle Auswirkungen sind für Gastvögel und ihre Lebensräume vorübergehend und reversibel.“</p> <p>Diese Aussage hat weiterhin Bestand. Sie entspricht der Bewertungsmethode (Kap. 2.3ff der UVU) und der Ebene der Raumordnung. Die Stellungnahme unterlässt es, auf diese Bewertung einzugehen und nimmt eher Bezug auf die Aussage der Empfindlichkeit. Die hohe Empfindlichkeit wird aber nicht an sich in Frage gestellt, sondern ist verknüpft mit der Möglichkeit des Ausweichens. Denn trotz Standorttreue (z. B. Pfuhschnepfe) ist damit nicht gemeint, dass sich die Rasttrupps kilometerweit entfernt ein neues Habitat suchen müssen mit ggf. erhöhter Nahrungskonkurrenz und /oder schlechterem Nahrungsdargebot. Gemeint ist vielmehr das Ausweichen im nahen Umfeld zur Baustelle, von der im Übrigen keine so hohen Vergrämungseffekte resultieren wie befürchtet.</p> <p>Die populationsbiologische Bewertung der NLPV soll dabei dennoch nicht abgetan werden. Vielmehr wird grundsätzlich der besonderen Verantwortung gegenüber der Art (wie auch gegenüber weiteren Gastvogelarten) zugestimmt. Es muss aber auf der Ebene der Raumordnung auch seitens der NLPV konstatiert werden, dass es Ausweichräume gibt und diese grundsätzlich eine habituelle Eignung haben. Nur kann dieses auf dieser Ebene nicht detailscharf beantwortet werden außer eben, dass es natürlich Ausweichhabitate gleicher Eignung im Umfeld gibt. Anders wäre dieses z. B. dann, wenn aufgrund von Scheuchwirkungen angestammte und tatsächlich lokale Habitate von Robben nicht mehr besetzt werden könnten, da diese Habitate auf Sandbänke angewiesen sind und daher nicht ohne</p>
---	---



	<p>Gebiet nutzenden Pfuhlschnepfen. Neben einer Erhöhung der Mortalität, kann diese Beeinträchtigung auch zu einer Reduktion des Bruterfolges im folgenden Jahr führen und damit die Teilpopulation im Bestand gefährden. Dies geschieht vor dem Hintergrund einer bereits bestehenden starken Abnahme des Bestandes.</p> <p><u>- Eiderenten</u> Zu mausernden Eiderentenbeständen wird in den Unterlagen mehrfach erwähnt, dass im Sommer in den Untersuchungskorridoren kaum Eiderenten vorkommen (z.B. Unterlage D, S. 86/ 88, S. 91/92). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Kartierungen der Eiderenten zu Niedrigwasser erfolgen. Mit auflaufendem Wasser lassen sich die Eiderenten zu den Nahrungsgründen treiben (Nehls 19957). Insbesondere am und südlich des Ostendes Langeoogs werden zur Mauserzeit immer wieder Eiderenten erfasst. Es ist davon auszugehen, dass sie sich von diesen Positionen aus in das Rückseitenwatt Langeoogs treiben lassen, wo sie u.a. im Bereich des Untersuchungskorridors der Nahrungssuche nachgehen. In den letzten 5 Jahren wurden im Rückseitenwatt Langeoogs bis zu 1837 Eiderenten zur Mauserzeit gezählt. Aufgrund der Bewegungen über einen größeren Bereich und der hohen Empfindlichkeit der Enten zur Mauserzeit ist davon auszugehen, dass ein Großteil dieser Enten durch die Baumaßnahmen betroffen sein wird, nicht zuletzt durch die Baustellenverkehre, die in den Unterlagen keine ausreichende Berücksichtigung finden. Da sowohl die Mauser-, als auch die Winterbestände der Eiderenten im Niedersächsischen Wattenmeer kontinuierlich abnehmen, ist auf weitere Beeinträchtigungen dieser Art besonderes Augenmerk zu legen.</p>	<p>Weiteres „auf die nächste Sandbank“ ausgewichen werden kann. Insoweit ist nicht erkennbar, weshalb die gutachterliche Aussage wie zitiert unzutreffend sei. Der gutachterlichen Aussage ist daher auch nicht grundsätzlich zu widersprechen.</p> <p>Zusammenfassend soll den Bedenken in nachfolgenden Planungsschritten eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Hierbei können schon jetzt baubedingte Störungen als möglich erkannt werden. Diese gelten aber „trassenneutral“ und sind vor dem Hintergrund von V-Maßnahmen und ggf. erforderlichen CEF-Maßnahmen der nächsten Ebene der Zulassung geschuldet. Für die Ebene der Raumordnung ergeben sich aus der Stellungnahme der NLPV keine neuen Erkenntnisse.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die Unterlage berücksichtigt die zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens vorliegenden Erfassungsdaten. Sollten im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens aktuellere Erfassungsdaten vorliegen, werden diese entsprechend berücksichtigt. Ggf. werden auch vorhabensspezifisch Erfassungen durchgeführt, insofern erforderlich. Sich daraus ergebende Änderungen in Bezug auf Bestand der Eiderenten (und auch andere wertbestimmende Vogelarten) werden in der Bewertung entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Eine Bewertung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben / die Planung (z. B. Baustellenverkehr und dessen räumliche Ausdehnung) kann erst detailscharf und abschließend vorgenommen werden, bei einem entsprechend konkreten Stand der (technischen) Planung und somit in nachfolgenden Planfeststellungsverfahren erfolgen. Den vorgebrachten Bedenken darf jedoch auch die Baurealität und Artreaktion entgegengehalten werden: Zur Vollmauser halten sich die Tiere auf dem Wasser auf, weil flugunfähig und um damit Prädatoren nicht zum Opfer zu fallen. Bei Hochwasser haben die Tiere weiten Schwimmraum (bevorzugt im Flachwasser) und bei Niedrigwasser liegt das Vorkommen an den Rändern der ständig wasserführenden Großprielen, Baljen etc. – Baustellenverkehre finden im Regelfall bei Hochwasser statt. Die Fortbewegung ist weder schnell noch abrupt.</p>
--	---	--

	<p>b) <u>Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen / Gastvögel</u>  Grundsätzlich anders als die FFH-VU bewertet die NLPV das Vorhabenpaket im Hinblick auf Beeinträchtigungen wertbestimmender Gastvögel. Die Maßstäbe für die Beurteilung der Verträglichkeit ergeben sich dabei aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Schutzvorschriften des NWattNPG (vgl. § 34 (1), Satz 2 BNatSchG).  Unter dem in Ziffer 3 dieser Stellungnahme zugrunde gelegten worst- case-Szenario und unter Berücksichtigung der bisherigen Angaben der ÜNB zur Bautechnik ist die Realisierung der bis zu 13 ONAS für mehrere wertbestimmende Gastvogelarten als voraussichtlich unverträglich mit den Erhaltungszielen zu bewerten: Die in Rede stehenden Bereiche der ostfriesischen Inseln Baltrum und Langeoog sind- jede für sich- mit Ihren Salzwiesen und den vorgelagerten, im Tiderhythmus trockenfallenden Wattflächen unverzichtbare Bestandteile des Nationalparks für die Erfüllung der Erhaltungsziele als Europäisches Vogelschutzgebiet. Sie gehören zu den Bereichen des Nationalparks, in denen die natürlichen Abläufe, wie im Schutzzweck (§ 2 (1) Satz 2 NWattNPG) gefordert, ohne maßgebliche Einschränkungen stattfinden können.</p>	<p>Eine langsame Näherung führt daher nicht zu einem plötzlichen und energiezehrenden Ausweichverhalten.  Bei Niedrigwasser ist die Baustelle stetig und lokal und treibt die Tiere eben nicht, schon gleich gar nicht in Engstellen wasserführender Strukturen.  Überdies haben mittlerweile langjährige naturschutzfachliche Baubegleitungen und damit verknüpfte Verhaltensbeobachtungen mindestens durch Beobachtungsindiz festgestellt, dass angeführte Befürchtungen eher nicht zutreffend sind. Die BE-Flächen im Watt lösen eher kaum Störwirkungen und Vergrämungen aus, solange keine aktive Fortbewegung durch Bauverkehr oder Personalbewegung („Mensch als pot. Prädator“) stattfindet, und dieses findet eben nicht statt.</p> <p>Die Bedenken werden von den Planungsträgern ernst genommen. Jedoch kann eine abschließende Beurteilung der Verträglichkeit der geplanten Vorhaben mit den Erhaltungszielen des Schutzgebietes erst im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens und im Einzelfall erfolgen. Eine Betrachtung des „Vorhabenpakets“ auf Ebene des ROV ist aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrads der Trassen in den Korridoren nicht sachdienlich.  Dabei werden natürlich auch entsprechende Verbote nach NWattNPG berücksichtigt. Gerade die Befahrungs- und Betretungsverbote für die genannten (streng geschützten) Ruhezoneen sollen dabei frühzeitig im Rahmen der Vorhabenplanung berücksichtigt werden. Die Planungsträger nehmen diesen Hinweis daher auf.  Den Hinweisen im Übrigen z. B. dazu, welche besonderen gebietsspezifischen Bedenken dem Grundsatz nach bestehen, wird nicht widersprochen, Diese Raumwiderstände waren bereits abwägungsrelevant im Rahmen der Desktopstudie (DTS), in dessen Ergebnis sich die Planungsträger auf die Korridore BAL und LAN konzentriert haben. Die Abwägung war Gegenstand der Antragskonferenz zur Festlegung des räumlichen und sachlichen Untersuchungsumfangs. Eine in dem Ergebnis der DTS vorgebrachte</p>
--	---	--

<p>Ihrer Bedeutung entsprechend sind sie größtenteils als Ruhezonen gesetzlich streng geschützt (Baltrum-Osterhook, RZ I/20; Langeoog-Südost, RZ I/25). Nach den Regelungen des NWattNPG dürfen die Ruhezonen, von einzelnen Ausnahmen für die einheimische Bevölkerung abgesehen, ganzjährig außerhalb zugelassener Wege nicht betreten werden. Die den Inselhellern unmittelbar vorgelagerten Watten der Ruhezone dürfen als „VSG“ nach den amtlichen Seekarten des BSH (s. NPNordSBefV) darüber hinaus ganzjährig mit Wasserfahrzeugen nicht befahren werden. Die übrigen Wattbereiche der jeweiligen Ruhezonen dürfen in der Zeit von drei Stunden nach bis drei Stunden vor Tidehochwasser nicht befahren werden. Diese Regelungen stellen sicher, dass die Ruhezonen I/20 und I/25 einer Vielzahl wertbestimmender Vogelarten des Nationalparks nach Anhang I und Artikel 4 Abs. 2 EU-VSRL die notwendigen störungsarmen Rast- und Nahrungsräume im Sinne des besonderen Schutzzweckes nach Anlage I zum NWattNPG bieten können. Auch nach der vorgelegten UVU sind die jeweiligen Zählgebiete auf den Inseln aufgrund der erreichten Gastvogelzahlen für mehrere wertbestimmende Vogelarten als international bis national bedeutsam zu bewerten (vgl. Unterlage D, Kap. 7.4.4.3, Tabellen 38 und 39).</p> <p>Obwohl die Inseln mit Horizontalbohrungen unterquert werden sollen und durch die einzelnen Vorhaben kein dauerhafter Flächenentzug erfolgt, wird die Inanspruchnahme zentraler Flächen in den Ruhezonen als Bohr- und Kabeleinzugbaustellen für insgesamt bis zu 13 ONAS (Baltrum 5, Langeoog 1x 3 und 1x 5) in jeweils voraussichtlich mindestens 2 Jahren während ihres Aufenthalts im Wattenmeer für eine Reihe wertbestimmender Gastvogelarten erhebliche Störungen auf dem Weg in die Winterquartiere hervorrufen.</p> <p>Für jedes der geplanten ONAS müssen die in den Ruhezonen vorgesehenen Wattbaustellen wenigstens 2x beansprucht werden; 1x über 4 Monate für die Horizontalbohrungen und in darauffolgenden Jahren mindestens 1x (abhängig von der Richtung des Kabeleinzugs und der vorgesehenen Muffenbaustellen) für voraussichtlich jeweils ca. 4-6 Wochen im Zuge der Kabelverlegung und des Kabeleinzugs. Die</p>	<p>grundsätzliche Wiederholung der Stellungnehmerin ist nicht protokolliert. Aus Sicht der Planungsträger kann dieser Vorhalt daher erst wieder im Vorhabeneinzelfall berücksichtigt werden. Es kann aus hiesiger Sicht nicht nachvollzogen werden, dass sich die Stellungnehmerin nunmehr grundsätzlich widerstreitend äußert (siehe Erwiderungen oben).</p> <p>Im Übrigen wird den gutachterlichen Argumenten nicht substantiell widersprochen.</p> <p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“ Nr. 6, S. 5 f.</p>
--	---

	<p>Bohrbaustellen werden über die gesamte Dauer der Haupt-Zugzeit bestehen, die Kabeleinzüge und Muffenarbeiten werden voraussichtlich erst ab ca. Mitte August erfolgen. Kumulativ muss außerdem berücksichtigt werden, dass in der Dekade zwischen 2030 und 2040 voraussichtlich ca. 10 Systeme gebaut und in Betrieb genommen werden müssen. Unter dieser Voraussetzung wäre keinesfalls auszuschließen, dass auf wenigstens 2 oder auf allen 3 Korridoren gleichzeitig Bautätigkeiten stattfinden müssen.</p> <p>Die mit der voraussichtlichen Vielzahl an Baumaßnahmen und ihrer Flächeninanspruchnahmen verbundenen Meidungsreaktionen führen zu temporären Lebensraumverlusten über die jeweiligen Bauzeiten, die nicht durch einfaches „Ausweichen“ auf benachbarte Flächen kompensiert werden können. Die möglichen Konsequenzen für die Vögel sind oben am Beispiel der Pfuhschnepfe beschrieben. Die Grundprinzipien gelten auch für die anderen betroffenen Arten, die die Inselheller als Hochwasserrastplätze nutzen und im Watt nach Nahrung suchen. Deren Aufenthaltsspitzen im Wattenmeer variieren. Gemeinsam ist ihnen jedoch, dass sie auf störungsarme Nahrungsgebiete und Hochwasserrastplätze angewiesen sind, um in der Kürze der Zeit ausreichend fit für den Weiterzug in die Winterquartiere zu werden.</p> <p>Vorliegend wird kumulativ von erheblichen Beeinträchtigungen für folgende Arten ausgegangen, die auf Langeoog und Baltrum hohe Rastbestände nationaler bis internationaler Bedeutung während der voraussichtlichen jährlichen Bauzeiten erreichen:</p> <p><u>Baltrum:</u> Löffler, Pfuhschnepfe, Alpenstrandläufer, Austernfischer, Gr. Brachvogel, Kiebitzregenpfeifer, Sandregenpfeifer und Steinwälzer</p> <p><u>Langeoog:</u> Gr. Brachvogel, Löffler, Pfuhschnepfe, Sandregenpfeifer und Küstenseeschwalbe</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und werden im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.</p> <p>Was die Darlegungen im Einzelfall anbelangt, verweisen die Planungsträger auf die obigen Erwiderungen.</p> <p>Insoweit dieses im Rahmen der nachgeordneten Verfahren wie ausgeführt als möglich und rechtlich zutreffend (Kumulationsbeurteilung) relevant ist, wird über Ausnahmegründe unter Berücksichtigung von Alternativen, V-Maßnahmen, Kompensations- und ggf. CEF-Maßnahmen zu bewerten sein. Die angesprochenen „Leitarten“ sind dabei besonders in den Blick zu nehmen. Dennoch ist damit eben nicht festzustellen, dass die</p>
--	---	---

	<p><u>c) Brutvögel.</u>  <i>„Die meisten Brutvogelarten werden ihr Brutgeschäft bis Juni abgeschlossen haben. Für einige spätbrütende Arten sowie im Fall von Nachgelegen und späten Zweit- und Drittbruten ist nicht auszuschließen, dass es ab dem 01.06. noch zu Auswirkungen in Form von Lebens- und Nahrungsraumverlusten bzw. Einschränkungen der Lebensraumnutzung kommt. Bei störungsempfindlichen Arten ist sogar die Aufgabe des Brutgeschehens nicht auszuschließen.“</i> (Unterlage C, Kap. 7.2.4, S. 31, gleichlautend: Unterlage D, Kap. 7.3.5, S. 68).  Eine Beschränkung auf „spätbrütende Arten“ ist nicht sinnvoll. Auch die Brutzeit früh brütender Arten, die im April mit der Brut anfangen, reicht mit der Aufzuchtzeit in den Juni hinein. Der Monat Juni ist Kernbrutzeit für alle im NLP hier vorkommenden Brutvogelarten.  <i>„Die Bruten von Kiebitz, Küstenseeschwalbe, Heringsmöwe, Silbermöwe und Löffelente sollten bis Baubeginn (1.6.) abgeschlossen sein. Bei den übrigen Arten können Auswirkungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden“</i> (Unterlage D, Kap. 7.3.5.3., S. 71, Insel Baltrum).  Das ist, außer für den Kiebitz, nicht zutreffend. Andere Arten befinden sich dann noch in der Brutzeit/Aufzucht. Diese dauert bis Mitte Juli, beim Strandbrütern wie dem Sandregenpfeifer sogar bis Ende Juli/Mitte August.  Zudem fokussieren die Unterlagen (Unterlage D, Kap. 7.3.5) bei der Bewertung von Auswirkungen zu sehr auf Brutplätze (Nester, Gelege). Teilverluste von Nahrungs- und Aufzuchtflächen werden offenbar – erneut mit dem Hinweis, es fänden sich ausreichend Ausweichflächen in unmittelbarer Umgebung- als nachrangig angesehen (Unterlage D, Kap. 7.3.5.2), obwohl störungsarmen Nahrungsgebieten, terrestrisch wie marin, entscheidende Bedeutung für die erfolgreiche Jungenaufzucht und die Fitness der Altvögel zukommt.</p>	<p>Korridore naturschutzfachlich (Artenschutz, Natura 2000) unverträglich sind. Dass diese Aspekte einen bekannten Raumwiderstand bedeuten, wurde bereits verfahrenstechnisch vorher abgewogen.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und werden im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt. Das in vergleichbaren Vorhaben genutzte Bauzeitenfenster berücksichtigt bereits ein vergleichbares / deckungsgleiches Artenspektrum. Weiter ist durch im Falle eines Verzichts auf inselseitige BE-Flächen das Risiko von direkten Auswirkungen auf Brutplätze entsprechend reduziert. Eine Betrachtung von indirekten Auswirkungen - durch Teilverluste von Nahrungs- und Aufzuchtflächen sowie das Vorhandensein von Ausweichflächen - kann letztlich erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren in ausreichender Detailschärfe und im Einzelfall erfolgen.</p>
--	--	--

<p><u>d) Minimierung Brutvögel:</u> Die Empfehlung der UVU, bei den Inselquerungen für eine Vielzahl von Arten (u.a. genannt werden Brachvogel, Rotschenkel, Sumpfohreule, Rohrweihe, Küstenseeschwalbe, Sandregenpfeifer) vor Freigabe der Baumaßnahmen sicherzustellen, dass deren Brutgeschäft zum 01.06 abgeschlossen ist, wird von hier als unrealistisch angesehen. Die umfangreiche logistische Planung der Baumaßnahmen und die Mobilisierung der schwimmenden Geräte bedarf längeren Vorlaufs und werden erfahrungsgemäß nicht erst auf Zuruf von einem Tag auf den anderen erfolgen können. Eine Verlängerung von Horizontalbohrungen, um größere Abstände zu den Hellerkanten der Inseln einhalten zu können, findet dagegen keine Erwähnung (Kap. 7.3.5.3).</p> <p>In der Bauzeit ab 01.06. muss im unmittelbaren Bereich der Bohraustritte, vor allem auf Baltrum, mit vom Aussterben bedrohten Strandbrütern wie bspw. dem Sandregenpfeifer oder der Zwergseeschwalbe gerechnet werden. Da keineswegs davon auszugehen ist, dass diese bereits zum 01.06. ihr Brutgeschäft beendet haben, ist rechtzeitig vor der Aufnahme von Baumaßnahmen eine Kontrolle auf Vorkommen zwingend erforderlich, um ggf. Vorsorgemaßnahmen für eine erfolgreiche Beendigung des Brutgeschäftes trotz anlaufender Baumaßnahmen ergreifen zu können.</p> <p>Generell ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der hochdynamischen Entwicklung der Ostenden der ostfriesischen Inseln und der Reaktion von Standbrütern, die mit der Verlagerung ihrer Brutplätze darauf reagieren, die Bedeutung der in Rede stehenden Bereiche erheblich höher liegen kann, als dies derzeit der Fall ist.</p> <p><b>5.2 Makrozoobenthos/Sedimente/marine Biotope</b> <u>a) Eulitoral, baubedingte Auswirkungen</u> Auch wenn die sich Lebensraumtypen nach den Baumaßnahmen mit ihren oberflächigen Wirkungen –auf das jeweils einzelne System bezogen- nahezu vollständig und voraussichtlich innerhalb von 5 Jahren regenerieren werden, wird der Meeresboden mit den auf und in ihm siedelnden Organismen mehrfach erheblich geschädigt. Bei Mehrfachbeanspruchung</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sollte eine derartige Regelung im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens festgelegt werden, ist eine Umsetzung (inkl. eines Worst-Case-Szenarios) von der Vorhabenträgerin so zu planen, dass Brutvogelkontrollen frühzeitig erfolgen und eine entsprechende Vorgehensweise im Falle von Brutaktivitäten festgelegt ist. Inwieweit eine Umsetzung realistisch ist, muss dabei im Rahmen des Verfahrens abgestimmt werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wie zuvor ist auch hier ein Worst-Case-Szenario in der Planung im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.</p> <p>Der Hinweis ist dem Grundsatz nach zutreffend. Im Wattenmeer kommt es einzig an den Bohraustritt-stellen bzw. Bohreintrittsstellen zu einer wiederholten Beeinträchtigung. Sonst wird es zu keiner Mehrfachbeanspruchung gleicher Flächen kommen. Durch weitere Netzanbindungsvorhaben in den nächsten Jahren sind aufgrund der zwischen den Systemen liegenden Abstände jeweils</p>
---	---

	<p>gleicher Flächen (z.B. Bohrbaustellen und nachfolgende Kabeleinzüge) kann die Regeneration auch länger dauern. Maßgebliche Wirkungen erzeugen dabei nicht nur die eigentlichen Kabellegungen sondern in besonderem Maße die Bohrbaustellen zur Inselquerung mit allen damit zusammenhängenden Komponenten (u.a. Pontonliegeflächen, Verkehre, Seilfähren). Keine hinreichende Berücksichtigung finden in den Unterlagen bspw. Kolke durch Schiffsantriebe und die geplanten Fährverbindungen zur Baustellenversorgung. Das Auftreten von antriebsbedingten Kolken ist leider erfahrungsgemäß, trotz einer festgelegten „keel clearance“ von 30 cm, als Regelfall anzusehen. Das hat zuletzt die Verlegung des Dolwin 6- Wattkabelbündels in 2020 erneut gezeigt. Scherwirkungen der Fährseile von „Wattfähren“ führen trotz der Verwendung schwimmfähiger Polypropylen-Seile für die Dauer der Vorhaben zur flächigen Störungen aerober belebter Wattoberflächen.</p> <p>Bei der Querung von Muschelbänken, die ggf. auf einer Trasse mehrere Jahre hintereinander räumlich eng beieinander erfolgen (z.B. Korridor 6b), ist derzeit nicht einmal bei Verwendung des Vibrationsschwertes auszuschließen, dass dies zu strukturellen Schädigungen führt. Neben der oberflächlichen Zerstörung der Muschelaufgabe wird auch der Schillsockel der Bänke aufgearbeitet. Dieser Sockel ist aber für eine Neuansiedlung von epibenthischen Muscheln als Ansiedlungssubstrat von hoher Wichtigkeit (Herlyn et al. 20088). Geschieht die Wiederbesiedlung der Verlegespur nicht schnell genug, bieten sich hier Angriffspunkte für eine Erosion über den Winter. Aus diesem Grund sind die Bewertungen der UVU (Unterlage D, Kap. 7.5.5.1.) und zur FFH-Verträglichkeit (Unterlage C, Kap. 7.1.4) in der kumulativen Wirkung zurückzuweisen.</p>	<p>andere Flächen betroffen. Für die Regeneration des Watts ist die jeweils betroffene Fläche relevant, die sich nach Abschluss der Baumaßnahme zeitnah vollständig regeneriert, und die nicht erneut durch weitere Vorhaben abermals beeinträchtigt wird.</p> <p>Die Ausführungen im Weiteren zu z. B. baubedingt möglichen antriebsbedingten Kolken als Standarderfahrungswert. Dabei sind die Hinweise in ihrer Grundsätzlichkeit so allgemein, dass sich daraus kein Korridor favorisieren ließe. Der Einwand ist vorhabenbezogen abzulehnen, weil er dem Verfahren der Raumordnung nicht angemessen ist. Die Bedenken gelten nämlich für jeden Korridor und nicht nur für BAL und LAN.</p> <p>Abschließend sind die Hinweise der Stellungnehmerin für die Prüfung, ob ein Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, übereinstimmt, wie es unter den Gesichtspunkten der Raumordnung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt oder durchgeführt werden kann, nicht relevant. Es wird auf die Ausführungen zur Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen (s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“ Nr. 1, S. 1 f.).</p> <p>Die Planungsträger nehmen diesen Hinweis zur Kenntnis. Die Anregungen zur sparsamen Flächennutzung werden schon allein aus Gründen der Vermeidung im Rahmen der Planfeststellung berücksichtigt. Die Bedenken zur Muschelbeet-Regeneration irritieren. Der NLPV ist das Ergebnis des Effektmonitorings der Wattkabelinstallation DoWin6 in 2020 zum Zeitpunkt der Stellungnahme bekannt. Diese Untersuchung war durch die NLPV veranlasst. Im 1. Zwischenbericht der Gutachter wird festgestellt (und dokumentiert), dass befürchtete Effekte phänologisch ausgeblieben sind. Mithin kann gesagt werden, dass die Annahmen nach dem Orientierungsrahmen Naturschutz auf der sicheren Seite sind und es demnach keinen Vorzugkorridor gibt.</p>
--	---	--

<p>Der unterschiedlichen Empfindlichkeit von Sand- und Misch- bzw. Schlickwatt (z.B. Kap. 7.5.5.1, Unterlage D) ist grundsätzlich zuzustimmen. Anders als über Norderney würden über die Langeoog- und Baltrumkorridore in größerem Umfang muschelbankreiche Misch- und tlw. Schlickwatten gequert. Verlegungen mit Kettenfahrzeugen und offene Bauweisen sollten vermieden werden. Diese hätten deutlich gravierendere Wirkungen als der Einsatz des Vibroschwerts. Die wattseitigen Horizontalbohrbaustellen werden auf dem Langeoog-Korridor insel-seitig im Mischwatt und auf dem Baltrumkorridor festland-seitig im Mischwatt liegen. Hier ist auf sparsame Flächenbeanspruchung und minimalinvasive Baustellenversorgung besonderes Augenmerk zu legen.</p> <p><u>b) Seegras</u> Die aktuelle Seegraskartierung 2019 belegt einen besorgniserregenden Rückgang der Seegrasbestände im Nationalpark gegenüber der Kartierung aus 2013. Nach den Ursachen wird noch geforscht. Die große Seegraswiese auf dem Korridor C6a, die noch in den Unterlagen aufgeführt ist und beim abschließenden Trassenvergleich (Unterlage A, Erl.Ber. Kap.4.3) Erwähnung findet, ist momentan nicht mehr vorhanden. Das Standortpotenzial ist jedoch weiterhin gegeben. Die -zumindest derzeit- zu verzeichnenden Abnahmen verdeutlichen die Bedeutung noch verbleibender Seegrasbestände und die Notwendigkeit, bei unvermeidlichen Querungen minimalinvasive Kabellegungstechnik anzuwenden.</p> <p><u>c) Sublitoral, baubedingte Auswirkungen</u> Unterschiedliche Empfindlichkeiten gelten auch für das Sublitoral. Allerdings wird den sublitoralen Sedimenten und Biotopen nördlich der Inseln, die zum FFH-LRT 1160 gehören, eine starke Vorschädigung durch die Fischerei attestiert. Hier muss man allerdings klar zwischen den küstennahen und den weiter entfernten liegenden Bereichen unterscheiden. In den küstennahen Bereichen findet hauptsächlich Krabbenfischerei mit Rollengeschirren statt. Weiter entfernt kann</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und findet in den nachfolgenden Planungsschritten Berücksichtigung. Insoweit gelten die oben getätigten Aussagen zu erforderlichen Kartierungen der Brut- und ggf. der Gastvögel auch für das Schutzgut Pflanzen bzw. Biotoptypen.</p> <p>Das Vorkommen geogener Riffe (FFH-LRT 1170) kann für keinen Korridor im sublitoralen Abschnitt ausgeschlossen werden und ist deshalb kein Raumwiderstand auf Ebene der Raumordnung. Dessen ungeachtet wird auf nachgeordneter Ebene jede Trasse auf Basis dann vorliegender Sidescanuntersuchungen in Abstimmung mit der NLPV und dem NLWLN und auf Grundlage der „Untersuchungsleitfäden“ (derzeit NLWKN und NLPV 2012) benthosbiologisch untersucht.</p>
---	--



<p>auch eine Fischerei auf Plattfische mit Scheuchketten erfolgen, die eine wesentlich stärkere Schädigung des Meeresbodens bewirkt. In den nördlich der Inseln gelegenen kiesig- steinigen Bereichen (Kap. 12.3.2.2, Unterlage D) sind Vorkommen von besonders gesetzlich geschützten artenreichen Kies-, Grobsand und Schillgründen nicht auszuschließen (Kap. 7.5.2.3). Es findet sich jedoch keine Angabe dazu, ob seitens der Gutachter anhand der Sidescan-Daten das Vorkommen geogener Riffe (FFH-LRT 1170) ausgeschlossen werden kann oder nicht. Sind geogene Riffe nicht auszuschließen, müssen trotz der Vielzahl der geplanten ONAS in nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Meidungsrouten gefunden werden.</p> <p><u>d) Sub- und Eulitoral, betriebs- und anlagebedingte Auswirkungen</u>  In der FFH-VU (Unterlage C, Kap. 7.1.4) werden mögliche anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen kategorisch ausgeschlossen. Eingegangen wird dort in Kap. 5 unter allgemeinen Annahmen lediglich auf Kreuzungsbauwerke, Erwärmung und Magnetische Felder.</p> <p>Nicht diskutiert werden im Betrieb notwendige Unterhaltungsmaßnahmen bei Kabelreparaturen, Kabelmindertiefen- oder Freilagen einschl. der Überschreitung des 2K-Kriteriums.  Diese werden bei insgesamt 13 ONAS aller Voraussicht nach nicht ausbleiben. Auf die Ausführungen in Ziffer 4.4 und 4.5 dieser Stellungnahme wird verwiesen. Aus hiesiger Sicht sind angesichts der für die betroffenen Lebensraumtypen 1140 und 1160 festgelegten Erhaltungsziele (Anlage 5, IV, Ziffern 3 und 4 NWattNPG) erhebliche Beeinträchtigungen der natürlichen Hydro- und Morphodynamik im Sinne des § 34 BNatSchG nicht von vornherein auszuschließen. Eine summative Mitbetrachtung der Vorbelastungen mit den im Endausbau voraussichtlich 12 ONAS über Norderney ist zu berücksichtigen</p> <p><u>e) Erfassungen auf Planfeststellungsebene</u>  Zu den eulitoral und sublitoral Lebensraumtypen werden auf Genehmigungsebene ergänzende Erfassungen durch die Vorhabenträger erwartet. Die NLPV geht davon aus, dass</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der DTS wurden bestimmte Korridore wegen zu erwartender Unterhaltungsmaßnahmen aus den von der Stellungnehmerin angeführten Gründen von vornherein ausgeschlossen (z. B. die Seegatten).</p> <p>Die Planungsträger stimmen dem zu (siehe oben 5.2. c).</p>
---	--

<p>entsprechende konzeptionelle Abstimmungen im Vorfeld stattfinden.</p> <p><b>5.3 Dünenhabitate</b>  Nach den Karten zum Schutzgut Pflanzen (Unterlage D, Anhang 1) liegen die Bohraustritte an den Stränden der Inseln in Küstendünen. Darauf wird in den Auswirkungsprognosen nicht weiter eingegangen. Nach Kap. 7.1.2, Tabelle 7, Unterlage C erfolgt keine Beanspruchung.  Auch nach hiesiger Kenntnis sollen die Bohraustritte am Strand liegen. Insoweit geht die NLPV davon aus, dass es sich hier um einen Darstellungsfehler handelt und Inanspruchnahmen von FFH-Lebensraumtypen der Weiß- (2120) - oder gar prioritärer Graudünen (2130) sowie Beeinträchtigungen von Primärdünen (2110) nicht zu besorgen sind. Eine dahingehende, nochmalige Überprüfung erscheint u. U. sinnvoll.</p> <p><b>5.4 Meeressäuger</b>  a) <u>Seehund</u>  In der Natura 2000 –VU (Unterlage C, Kap. 7.1.4) sind die Störwirkungen des Baustellenverkehrs nicht berücksichtigt. In Kap. 7.1.5 der UVU (Unterlage D) sind die möglichen Wirkungen indes grundsätzlich beschrieben. Mit der dortigen Bewertung, die Auswirkungen seien „kurzfristig (<i>tatsächlich nur wenige Wochen</i>)“, wird das Beeinträchtigungspotenzial der Vorhaben, angesichts von, je System, 4-monatigen Wattbohrbaustellen, zugehörigen Verkehren sowie im Nachgang zusätzlich erforderlichen Kabeleinzügen, über maßgebliche Perioden der Wurf-, Säuge- und Haarwechselzeit erheblich unterschätzt. Dass pro Lokation an den Ostenden der Inseln bis zu 5 Systeme in Reihe gebaut werden sollen, ist nicht berücksichtigt.  Für die Projektdurchführung sind ggf. Minimierungskonzepte zu entwickeln.</p> <p>Auf Ebene der Projektdurchführung sind die Daten der Flugerfassungen des LAVES wegen räumlicher Ungenauigkeiten nicht geeignet. Sofern ergänzende Darlegungen zur Baustellenlogistik dies nahelegen, sind auf Umsetzungsebene im</p>	<p>Die Planungsträger stimmen darin mit der NLPV überein, dass keine Bohraustritte in Bereichen von Dünenhabitaten, sondern ausschließlich im Bereich unbewachsener Strände liegen werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und findet in den nachfolgenden Planungsschritten Berücksichtigung.</p> <p>Störwirkungen des Baustellenverkehrs können erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abschließend bewertet werden. Gleiches gilt für die Dauer der Auswirkungen. Horizontalbohrungen und Kabellegung werden nicht innerhalb einer Bauphase / desselben Jahres stattfinden.  Stördistanzen (i. d. R. 1.000 m) zu etablierten Liegeplätzen von Seehunden (und Kegelrobben) sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzulegen und bei der Planung zu berücksichtigen.  Weitere Vermeidungsmaßnahmen, wie z. B. einhalten der Stördistanzen bei dezentralem Auftreten von einzelnen Seehunden in Jagd- und Rastgebieten (siehe z. B. Kabellegung DoWin6 2020), sind in der Praxis zugegebenermaßen schwer mit dem Baugeschehen zu vereinbaren. Die Einbindung einer naturschutzfachlichen Baubegleitung hat sich aber bewährt, um rastende Tiere und deren Verhalten zu beobachten und so entsprechend reagieren zu können, sodass es zu keinen Störungen kommt.</p>
--	---

<p>Landschaftsbild</p>	<p>Vorfeld ggf. eigene Erfassungen (z.B. zur Liegeplatznutzung) durch die Vorhabenträger erforderlich.</p> <p><u>b) Schweinswal</u>  Erhebliche Beeinträchtigungen für Schweinswale werden voraussichtlich vermeidbar sein, sofern ein Einsatz von z.B. Sedimentecholoten im Rahmen bauvorbereitender Maßnahmen nur in unbedingt notwendigem Maße erfolgt, zeitlich mit der NLPV im Vorfeld abgestimmt wird und Minimierungsmaßnahmen wie z.B. „soft starts“ ergriffen werden. Minimierungsmaßnahmen müssen auch bei ggf. erforderlichen Sprengungen nicht mehr bewegbarer Kampfmittel im Rahmen der Trassenräumung bedacht werden.</p> <p><b>5.5 Landschaftsbild</b>  In Kap. 13.5.1 und 13.5.2, der Unterlage D werden die Auswirkungen der Vorhaben auf das Schutzgut Landschaft für den Bereich der Insel – und Deichquerung als „mittelräumig“, für das Sub- und Eulitoral als „großräumig“ eingeschätzt. Ansonsten heißt es gleichlautend:  <i>„Die nachteiligen Auswirkungen werden mit gering negativ (-1), ... und kurzfristig (tatsächlich nur wenige Wochen) bewertet. Sie sind vorübergehend und reversibel. Insgesamt sind die Auswirkungen unerheblich nachteilig“.</i>  Dieser Bewertung kann sich die NLPV angesichts des worst case (Ziffer 3 dieser Stellungnahme) nicht anschließen. Die Erholungseignung und das Landschaftserleben im Nationalpark werden im Umfeld der Bautätigkeiten für insgesamt 13 ONAS (Baltrum 5, Langeoog 8), insbesondere im Bereich der mehrfach wiederkehrenden Arbeiten bei den Inselquerungen, durch optisch prägende, bautechnische Einrichtungen sowie durch Emissionen von vorwiegend Lärm und Licht während der Sommermonate vieler Jahre (voraussichtlich insgesamt 15) in Mitleidenschaft gezogen. Selbst wenn nur einzelne Vorhaben betrachtet werden, ist nicht plausibel, dass geplante, 4-monatige Wattbohrbaustellen lediglich „wenige Wochen“ andauernde nachteilige Wirkung erzeugen sollen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und findet in den nachfolgenden Planungsschritten Berücksichtigung.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt, denn insbesondere die geschlossene Bauweise für die Inselquerungen vermeiden mit Ausnahme der Nordstrandbereiche störende Bautätigkeiten und Fahrzeugbewegungen auf den Inseln.</p> <p>Bedacht werden sollte außerdem der Charakter des Vorhabens, denn es handelt sich hierbei um eine zeitlich vorübergehende Baustelle zwischen Juni bis Ende September. In diesem Bauzeitraum sind keine Emissionen zu erwarten, die sich erheblich nachteilig auf die Erholungseignung und das Landschaftserleben sowie auf die Umwelt an sich auswirken.</p> <p>Zu berücksichtigen ist, dass der Transport, anders als auf Norderney, in erster Linie über schwimmende Einheiten erfolgen wird, welche deutlich tragfähiger als die gängigen Lastkraftwagen an Land sind.</p>
------------------------	---	---

<p><b>5.6 Kumulierende Wirkungen</b></p> <p>Wie teilweise aus den obigen Anmerkungen schon hervorgeht, richtet sich die Kritik der NLPV an den umweltfachlichen Unterlagen in der Hauptsache gegen die fehlende Berücksichtigung und Bewertung kumulativer Wirkungen des beantragten Vorhabenpaketes.</p> <p>Es fehlt an einer Zusammenschau der Wirkungen aller 13 ONAS, unter Berücksichtigung zu erwartender Umsetzungsszenarien und Umsetzungszeiträume. Die Herleitung des entsprechenden Szenarios hätte vermutlich im Untersuchungsrahmen festgelegt werden sollen. Es ist angesichts der Vorgaben der Netzplanung, der Ausbauziele des WindSeeG, der Weichenstellungen des LROP-Entwurfes und des von den Antragstellern mit dem ROV verfolgten Zieles jedoch naheliegend (vgl. Ziffer 3 dieser Stellungnahme). Summativ mitbetrachtet werden müssen nach hiesiger Auffassung auch die parallel auf dem Norderney II-Korridor vorgesehenen Netzanbindungsvorhaben sowie die Vorbelastungen durch bereits gebaute oder im Bau befindliche ONAS. Dementsprechend wenig aussagekräftig erscheint das Gesamtergebnis der FFH-VU (Kap. 7.1.5 und 7.2.5):</p> <p><i>„Festzustellen ist, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ / des VS-Gebiets „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ aufgrund der aufgezeigten Auswirkungen auf die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile (Lebensraumtypen und Arten) / wertbestimmende Vogelarten nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann. Die Durchführung einer Natura2000-Verträglichkeitsuntersuchung ist dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten“.</i></p> <p>Für diese Aussage hätte es nach Auffassung der NLPV nicht der vorgelegten Unterlage bedurft.</p> <p>Die getroffenen Schlussfolgerungen sollten die fachliche Grundannahme darstellen, in Anbetracht der absehbar umfangreichen, wenngleich temporären, aber räumlich wie zeitlich mehrfach wiederkehrenden Flächeninanspruchnahmen in einem als Nationalpark geschützten FFH- und EU-Vogelschutzgebiet.</p>	<p>Die Planungsträger verstehen die Bedenken.</p> <p>Für die kumulative Betrachtung sind grundsätzlich Vorhaben zu berücksichtigen, die ähnliche Wirkungen auslösen und somit kumulative Beeinträchtigungen hervorrufen können. Dies sind Vorhaben im schutzgutbezogen differenziert zu betrachtenden Auswirkungsbereich des beantragten Vorhabens, die entweder bereits genehmigt wurden oder sich in einem rechtlich verfestigten Verfahrensstadium befinden. Als planungsrechtlich verfestigt gelten in der Regel Projekte, sobald die öffentliche Bekanntmachung und Auslegung der Antragsunterlagen und des UVP-Berichts gemäß § 19 Abs. 2 UVPG erfolgt ist (Planfeststellungsverfahren).</p> <p>Somit waren aus gutachterlicher Sicht keine zukünftigen Projekte auf Ebene der Raumordnung in den Blick zu nehmen.</p>
---	--

<p>Mit dem bisherigen Ergebnis der Natura 2000-Voruntersuchung wäre eine vollständige Verlagerung der Natura 2000-Prüfung auf nachgeordnete Planfeststellungsverfahren verbunden. Dies ist nach Auffassung der NLPV, angesichts des Umfangs des voraussichtlichen Vorhabenpaketes, mit erheblichen Flächenbeanspruchungen in Schutzzonen des Nationalparks, in vermutlich überwiegend zeitlich enger Abfolge und mit der Folge einer quasi dauerhaften Beeinträchtigung bestimmter Schutzgüter im beanspruchten Raum, nicht mehr sachgerecht. Auch in ROVen müssen in den umweltfachlichen Unterlagenteilen Angaben zu den zu erwartenden Auswirkungen von Vorhaben auf die Erhaltungsziele und die für den Schutzzweck wesentlichen Bestandteile des jeweiligen Gebiets enthalten sein. <i>„Durchführbar ist in aller Regel die gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG erforderliche Ermittlung möglicher erheblicher Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten“</i> (vgl. VV-ROG/NROG – ROV, RdErl. d. ML v. 3. 7. 2019 – 303-20002/37- 5). Die Natura 2000-Voruntersuchung bleibt in dieser Form hinter den Anforderungen zurück, obwohl die Auswirkungen des Vorhabenpaketes mit einer Vielzahl von Einzelvorhaben auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des Nationalparks – und landesraumordnerisch festgelegten Vorranggebiets „Natura 2000“- maßgebliche Kriterien für die Prüfung der Raumverträglichkeit durch die Landesplanungsbehörde sein müssen.</p> <p>Dem ROV dürfte vorliegend bei der Ermittlung der kumulativ möglichen, erheblichen Beeinträchtigungen zudem eine besondere Bedeutung zukommen. In nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ist zumindest fraglich, ob Netzplanungen wie der FEP oder der NEP von der zuständigen Behörde als „Pläne“ i.S. des § 34 (1) BNatSchG für kumulative Wertungen im Zuge der dort durchzuführenden formalen FFH-VP bei Einzelvorhaben berücksichtigt werden könnten. Auch die landesplanerische Feststellung erfüllt die dafür notwendige „rechtliche Verfestigung“ vermutlich nicht, da sie zwar behördenverbindliche Wirkungen (Berücksichtigungspflicht) entfaltet, aber keine Rechtsverbindlichkeit gegenüber den Antragstellern/ Vorhabenträgern. Insoweit besteht voraussichtlich</p>	<p>Bei jeder Korridorfindung im nds. Küstenmeer sind die Belange von Natura 2000 unvermeidlich berührt.</p>
---	---

<p>nur im ROV selbst die Möglichkeit zur vorausschauenden und materiell umfassenden Ermittlung kumulativ zu erwartender Beeinträchtigungen.</p> <p>Aus Sicht der NLPV obliegt es zunächst den ÜNB, entsprechend ergänzte Unterlagen unter Berücksichtigung der für dieses ROV zugrunde zu legenden Beurteilungsszenarien und Umsetzungszeiträume vorzulegen. Bezüglich des von hier gesehenen Potenzials des Vorhabenpaketes, erheblich beeinträchtigende Auswirkungen im Sinne des § 34 BNatSchG auf wertbestimmende Gastvogelarten im Bereich der Inseln Baltrum und Langeoog zu entfalten, wird auf Ziffer 5.1 b) dieser Stellungnahme verwiesen.</p> <p><b>5.7 Naturschutzrechtliche Kompensation und Kohärenz</b>  Der Bau von 13 ONAS bis 2040 auf den vorgesehenen Trassen durch den Nationalpark geht mit umfänglichen Eingriffen im Sinne des § 14 BNatSchG einher, für die entsprechende Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden (§ 15 (2) BNatSchG). Hierzu müssen in erheblichem Umfang geeignete Flächen gefunden werden. Ob dies im Nationalpark in der erforderlichen Größenordnung möglich sein wird, ist derzeit fraglich. Ob die Bereitstellung der Flächen ggf. als „raumbedeutsam“ im Zuge des ROV anzusehen sind, kann von hier nicht beurteilt werden.  Gewisse Kompensationsmöglichkeiten auf beiden Inseln werden gesehen, aber voraussichtlich nicht im insgesamt notwendigen Umfang. Hier sind die ÜNB gefragt, frühzeitig konzeptionelle Überlegungen anzustellen.  Vor dem Hintergrund der oben skizzierten erheblichen Beeinträchtigungen für wertbestimmende Gastvögel des Nationalparks nach Anhang 1 und Art. 4 (2) EU-VSRL, müssten die Kompensationsmaßnahmen voraussichtlich anteilig kohärenzsichernde Qualitäten im Sinne des § 34 (5) BNatSchG aufweisen.</p> <p><b>6. Bauzeit Inselquerungen</b>  Unter der Voraussetzung, dass mit den Wattbohrbaustellen zu den Hellerkanten der Inseln Abstände von 400-500m eingehalten</p>	<p>s. o. 5.1b</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Vorgaben des BNatSchG zu Eingriffen in Natur und Landschaft sowie der entsprechenden Kompensation werden in den nachgelagerten Planfeststellungsverfahren zu konkreten Projekten beachtet und sind nicht Teil dieses Raumordnungsverfahrens. Es wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und insbesondere den landschaftspflegerischen Begleitplan und die Bauausführungsplanung verwiesen.  s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrasen 2030“, Nr. 8, S. 8</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

<p>werden können, wäre die NLPV mit einer Vorverlegung des Beginns der Bauzeit in die Haupt-Vogelbrutzeit -ab 01.06 eines jeden Jahres- einverstanden.  Ausschlaggebend für diese Abwägungsentscheidung ist, dass  - unter voraussichtlich besseren Wind-, Wetter- und Tageslichtbedingungen gearbeitet werden kann als im Herbst und damit ein möglichst zügiger Abschluss zum 30.09. erreicht wird und  - Gastvogelarten, die zugphänologisch auch im Oktober über die Inseln noch hohe Bestände erreichen können, wie z.B. Austernfischer, Brachvogel und Brandgans möglichst keinen Störungen mehr unterliegen.  Abgewichen werden muss hierfür von dem im LROP 2017 (Abschn. 4.2, Ziffer 5, Satz 13) - mit Bezug auf die Norderneykorridor- festgelegten Ziel, bei der Querung von Vogelbrut- und Vogelrastgebieten sowie von Seehundsbänken die Verlegung von Leitungen nur jeweils im Zeitraum vom 15. Juli bis 30. November vorzunehmen.</p> <p><b>7. Trassenvergleich</b>  Unter der Voraussetzung, dass bis 2040 eine Vielzahl weiterer Querungen des Nationalparks für die Anbindung von Offshorestrom über den Grenzkorridor III an die niedersächsische Küste unausweichlich sein werden und bei Vergleich der in der Desktopstudie insgesamt geprüften 21 Trassenvarianten untereinander, stellen sich die nunmehr für das ROV beantragten „Vorzugstrassen“ der ÜNB über Baltrum und Langeoog auch aus Sicht der NLPV als die noch am wenigsten schlechten dar. Diese über die Osthälften der Inseln und damit durch wertvolle Kernzonen des Nationalparks verlaufenden Trassen zeigen jedoch, dass die Räume für naturschutzfachlich noch akzeptable Netzanbindungen in Form breiter Korridore vollständig ausgeschöpft sind.  Auf ein relatives Ranking der „Vorzugstrassen“ untereinander wird verzichtet. Dazu müsste kleinräumig in einen Vergleich eingestiegen werden, was im Rahmen dieser Stellungnahme nicht mehr zu leisten ist.</p> <p>Offenkundig sind die über Baltrum laufenden Trassen C3 und C3a im Bereich der Wattquerung maßgeblich kürzer als die Trassen</p>	<p>Die Planungsträger begrüßen ausdrücklich die Bereitschaft der NLPV zur Vorverlegung des Beginns der Bauzeit ab dem 01.06. eines jeden Jahres.</p> <p>Die Hinweise werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bewertung wird durch die Planungsträger zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p>C6a und C6b über Langeoog. Variante C3a ist wiederum länger als C3 und wegen der dort prognostizierten offenen Bauweisen auf jeweils rd. 1 km negativer zu bewerten.</p> <p>Nicht nachvollzogen werden kann die Aussage in Kap. 4.3.2 des Erl. Ber., Unterlage A, dass im Baltrum-Korridor der Flächenanteil des Biotoptyps KWM deutlich größer sei als in den Langeoog-Korridoren. Das trifft nach den Kartendarstellungen zum Schutzgut Pflanzen/Biotop nicht auf den Bereich der Trassenführungen zu. Im Hinblick auf die Querung von Muschelbänken wäre danach die Trasse C6b insgesamt am schlechtesten zu beurteilen. Auch die in Kap. 4.3.2 enthaltene Prognose, dass im Vergleich der Baltrumtrassen bei der C3a-Variante längere und größere Muschelbankflächen gequert werden müssten, ist anhand der Biotoptypenkarten nicht nachzuvollziehen.</p> <p>Die Länge der Wattquerung ist allerdings auch nicht das einzige Kriterium. Sollte im weiteren Verlauf des ROV eine detailliertere Trassenpriorisierung unter Naturschutzfachlichen Aspekten gewünscht werden, steht die NLPV auf Basis ergänzender Angaben der ÜNB zu bautechnischen Minimierungsmöglichkeiten für eine Mitwirkung gern zur Verfügung.</p> <p><b>8. Fazit</b> Mit den seit 2002 durchgeführten ROV und den dazu erfolgten landesplanerischen Feststellungen (Emskorridor, Norderney I und II-Korridore) sind aus Sicht der Nationalparkverwaltung bereits alle niedersächsischen Seetrassen planerisch beleuchtet und</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Jedoch ist die Aussage bezogen auf die Flächen des Biotoptyps KWM in den Untersuchungsräumen - und nicht auf die anteiligen Strecken der von der geplanten Trasse gequerten Biotoptypen - und somit inhaltlich korrekt.</p> <p>Diese Aussage, dass in Bezug auf die Querung von Muschelbänken die Variante C6b am schlechtesten abschneidet, ist unter Kap. 4.3.2 „Makrozoobenthos“ erfolgt.</p> <p>Der Hinweis ist zutreffend. Korrekte relative Anteile (Gesamtlänge Trasse) des gequerten Biotoptyp KWM (Muschelbänke) für die verschiedenen Varianten sind wie folgt: C3: 6,31%; C3a: 4,78%; C6a: 2,82%; C6b: 14,55%</p> <p>Dessen ungeachtet sollen die Biotoptypen im Rahmen der Planfeststellung neu kartiert werden, unter anderem deshalb, weil die Verbreitung, z. B. von Muschelbeeten oder Seegraswiesen, dynamisch ist.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern, die zu gegebenem Zeitpunkt auf dieses Angebot zurückkommen werden, zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise und Bedenken werden von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>
---	---



<p>festgelegt worden, die auf Raumordnungsebene von hier mitgetragen werden konnten.</p> <p>Mit den dort im Endausbau voraussichtlichen 14-15 ONAS trägt das Nds. Wattenmeer als einziges deutsches Großschutzgebiet von internationaler Bedeutung schon heute und in den nächsten Jahren die weit überwiegende Hauptlast an Eingriffen im Zusammenhang mit dem Netzausbau für die Offshore-Windenergie.</p> <p>Der Bau von bis zu 13 weiteren ONAS über die Inseln Baltrum und Langeoog, ab ca. 2025, wird den Nationalpark in maßgeblichen Bestandteilen zusätzlich schwer belasten. Insbesondere die Inselquerungen mit den Bohr- und Kabeleinzugsbaustellen im Watt der Ruhezone I/20 (Baltrum) und I/25 (Langeoog) haben das Potenzial für erhebliche Beeinträchtigungen wertbestimmender Gastvogelbestände des NLP während der Hauptzugzeiten auf dem Weg in die Winterquartiere. Ausschlaggebend für diese Bewertung ist, neben der Vielzahl der über die einzelnen Inseln jeweils geplanten ONAS (Baltrum 5, Langeoog 8), der kurze Zeitraum von 10 Jahren zwischen 2030 und 2040. In diesem Zeitraum werden nach dem hier zugrunde gelegten worst- case-Szenario voraussichtlich bis zu 10 Kabelsysteme auf den vorgestellten Trassenvarianten gebaut werden müssen. Es kann keineswegs ausgeschlossen werden, dass dafür zeitgleich Baumaßnahmen auf allen 3 landesplanerisch zu beurteilenden Korridoren über Baltrum und Langeoog stattfinden müssen. Auch wenn die heute bestmöglichen Bauverfahren angewendet werden können, ist für Nationalparkverwaltung nicht ersichtlich, wie dies, zumal in Summation mit den voraussichtlich parallel auf dem Norderneykorridor weiter erforderlichen Bautätigkeiten, verträglich mit den Erhaltungszielen des NWattNPG ausgestaltet werden kann.</p> <p>Auf Netzplanungsebene sollten die Möglichkeiten für eine Verringerung der Anzahl der bis 2040 nach Niedersachsen anzubindenden ONAS durch Verlagerung auf Führungen außerhalb des Niedersächsischen Küstenmeeres geprüft werden. Nur so könnte nach hiesiger Einschätzung eine maßgebliche zeitliche und räumliche Entzerrung von Baumaßnahmen über Baltrum und Langeoog erreicht und eine den Schutzzweck</p>	<p>Von den zur Erreichung der erhöhten Ausbauziele des WindSeeG bis 2040 zusätzlich notwendigen 12 ONAS werden voraussichtlich (d.h. im Rahmen des Szenarios B 2040 des 2. Entwurfs zum NEP 2035 (2021))</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2* über den Grenzkorridor II und Norderney verlaufen</li> <li>• 2* in Schleswig-Holstein anlanden</li> <li>• 2* bereits vor 2030 über den Grenzkorridor III und Baltrum/Langeoog verlaufen</li> </ul> <p>Für den Zeitraum 2030-2040 erscheint die Anzahl von 10 ONAS über Langeoog/Baltrum deshalb als zu hoch. Wahrscheinlicher ist die Installation von 6* Systemen über Langeoog/Baltrum im benannten Zeitraum, die zudem überwiegend in der 2. Hälfte der 30er Jahre zu erwarten ist. Aus diesen Gründen sind parallele Arbeiten mit den beiden Systemen, die nach 2030 über den Norderney-II-Korridor geführt werden (Inbetriebnahme vrs. 2031 bzw. 2033), nicht in dem Umfang zu erwarten, der durch die Stellungnahme suggeriert wird.</p> <p>*s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 2, S. 2 f.</p>
--	---

	überfordernde Inanspruchnahme von Kernzonen des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer vermieden werden.	
--	--	--

#### 14. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) vom 30.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Energie	<p>Die Stellungnahme des BSH beschränkt sich im Rahmen der Zuständigkeit auf räumliche Fragestellungen im Übergangsbereich zur AWZ.</p> <p>Das BSH nimmt auf Grundlage des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG) in einem Gesamtplanungsprozess die Aufgabe der Entwicklung und Voruntersuchung von Flächen für die Errichtung und den Betrieb von Windenergie auf See wahr. Der Flächenentwicklungsplan trifft dabei Festlegungen zu Windenergieanlagen auf See und Offshore-Netzanbindungen für den Zeitraum ab dem Inbetriebnahmejahr 2026 bis mindestens zum Jahr 2030. Der Anwendungsbereich des FEP bezieht sich in erster Linie auf die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone der Nord- und Ostsee. Er trifft auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen BSH und dem Bundesland Mecklenburg-Vorpommern auch fachplanerische Festlegungen für das Küstenmeer Mecklenburg-Vorpommerns. Der aktuelle FEP 2020 sowie die dazugehörigen Umweltberichte wurden am 18. Dezember 2020 veröffentlicht. Der FEP 2020 umfasst Festlegungen für das Ausbauziel von 20 GW bis 2030. Eine Fortschreibung des FEP zur Umsetzung der Ausbauziele nach 2030 wird vrs. im Anschluss an das derzeit laufende Fortschreibungsverfahren zum Raumordnungsplan AWZ erfolgen.</p> <p>Weiterführende Informationen sind auf der Webseite des BSH zu finden: <a href="https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresfachplanung/Flaechenentwicklungsplan/flaechenentwicklungsplan_node.html">https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresfachplanung/Flaechenentwicklungsplan/flaechenentwicklungsplan_node.html</a></p> <p>Zudem führt das BSH mit Zustimmung des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat die vorbereitenden Verfahrensschritte zur Aufstellung des Raumordnungsplans durch. Im Juni 2019 wurde die Fortschreibung und Aktualisierung der bestehenden Raumordnungspläne eingeleitet. Auf Grundlage von Ergebnissen einer frühen Konsultationsphase hat das BSH einen Entwurf des Raumordnungsplans und die</p>	<p>Die Planungsträger haben die positive Bestätigung i. R. d. Stellungnahme vom 30. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die derzeitigen Ausbauziele für die Windenergie auf See in der deutschen AWZ des WindSeeG werden von den Planungsträgern berücksichtigt.</p>

<p>Sonstiger Hinweis/ Erweiterung Untersuchungs- rahmen</p>	<p>Umweltberichte für die deutsche AWZ der Nord- und Ostsee erarbeitet und am 24. und 25. November 2020 einen Konsultationstermin durchgeführt. Derzeit wird auf dieser Grundlage der 2. Entwurf des Raumordnungs-plans erarbeitet (einschließlich Überarbeitung Umweltberichte).</p> <p>Weiterführende Informationen sind auf der Webseite des BSH zu finden: <a href="https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresraumplanung/meeresraumplanung_node.html">https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresraumplanung/meeresraumplanung_node.html</a></p> <p>Hinsichtlich der zu erwartenden Leistung, die über das Küstenmeer abzuführen ist, bitte ich um Berücksichtigung der derzeitigen Ausbauziele für Windenergie auf See im WindSeeG. Hier wurde für 2030 ein Ausbau von 20 GW und für 2040 ein Ausbau von 40 GW festgeschrieben. Der am 18.12.2020 veröffentlichte FEP 2020 beinhaltet Netzanbindungssysteme bis 2030. Ein sich darüber hinaus ergebender Bedarf an Seekabelsystemen, die sich aus dem europäischen Netzausbau ergeben (z.B. Interkonnektoren sowie eine stärkere Offshore-Vernetzung) sind den entsprechenden Dokumenten der ENTSO-E auf europäischer Ebene sowie dem jeweils gültigen Netzentwicklungsplan zu entnehmen.</p> <p>Um eine möglichst große Konsistenz zwischen der niedersächsischen Landesplanung und der AWZ-Planung zu ermöglichen, bitte ich aufgrund der sehr langen Planungs- und Realisierungszeiträume, die derzeit von den Übertragungsnetzbetreibern für die Nordsee mit 10-11 Jahren angegeben werden, darum, alle im Verfahren eingebrachten Trassen weiter zu betrachten und die Planung nicht auf das Inbetriebnahme-jahr 2035 zu beschränken. Aufgrund des auch in der AWZ bestehenden Bündelungsgebots ist die Entscheidung über die Anzahl der insgesamt möglichen Trassen wegen des östlich an die hier diskutierten Korridore anschließenden Interkonnektors „NeuConnect“, der über die Jade geführt werden soll, bereits in diesem Jahr für die AWZ relevant.</p> <p>Die <b>Reihenfolge der Trassenführung von West nach Ost</b>, also beginnend mit den Systemen über Baltrum wird hierbei aus AWZ-Sicht begrüßt. Hiermit können Kreuzungen der Systeme untereinander vermieden werden.</p>	<p>Die Planungsträger begrüßen die Empfehlung.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p>
---	---	---

	<p>Um eine möglichst hohe räumliche Übereinstimmung mit den AWZ-Planungen zu ermöglichen, bitte ich zudem um Überprüfung des Untersuchungsraums im Übergangsbereich zur AWZ (Grenzkorridor N-III des FEP 2020). Im FEP 2020 wird die erste Offshore-Anbindungsleitung östlich der Europipe 2 mit einem Abstand von 500 m zur Pipeline festgelegt, der Untersuchungsraum beginnt jedoch erst etwa 650 m östlich der Pipeline. Damit lägen die ersten beiden im FEP 2020 festgelegten Systeme über Grenzkorridor N-III außerhalb des Untersuchungsraums im Bereich des Grenzkorridors N-III. Nach Osten ragt der Untersuchungsraum im Bereich des Grenzkorridors N-III über die im FEP 2020 festgelegte östlichste Trasse des Kabelbündels um etwa 1 km hinaus. Auch zum im Entwurf des Raumordnungsplans für die deutsche AWZ der Nordsee festgelegten Vorbehaltsgebiet Leitungen LN2 besteht eine Abweichung nach Osten von etwa 600 m. Ich schlage vor, den <b>Untersuchungsraum im Bereich des Grenzkorridors N-III mindestens 150 m nach Westen zu verschieben</b>, so dass die im FEP 2020 festgelegten Trassen innerhalb des Untersuchungsraumes liegen. Die Anpassung des Untersuchungsraumes wäre hierbei aus Sicht des BSH nur auf dem Teilstück von der Küstenmeergrenze bis zum Knickpunkt innerhalb des Verkehrstrennungsgebietes erforderlich.</p> <p>Die Geodaten des FEP 2020 werden als WMS und Downloaddienst angeboten, die Geodaten des Entwurfs des Raumordnungsplans für die deutsche AWZ können bei Bedarf angefragt werden. Ich rege eine persönliche Abstimmung zu den Einzelheiten im Laufe der nächsten Monate an. Im Rahmen der Beteiligungsverfahren zum FEP sowie zum Entwurf des ROP und Fortschreibungsverfahren des LROP stehen wir bereits in engem persönlichen Austausch mit den zuständigen Kolleginnen und Kollegen.</p>	<p>Die Breite des Korridors im Bereich des Grenzkorridors III berechnet sich aus den Vorgaben des FEP, einerseits zwischen den ersten beiden Kabeln 100 m und zwischen dem zweiten und dritten Kabel 200 m Abstand zu wahren sowie einem Sicherheitsbereich von 500 m zu beiden Seiten des Korridors zu Infrastrukturen Dritter einzuhalten. Somit ergibt sich bei 13 Seekabelsystemen eine Korridorbreite von 2.800 m im Bereich des Grenzkorridors III. Eine kleinräumige Verschiebung des Untersuchungsraumes im genannten Bereich halten die Planungsträger für möglich, da keine neuen Betroffenheiten entstehen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planungsträger werden sich im Laufe der weiteren Planung mit dem BSH in Verbindung setzen.</p>
--	--	--

### 15. GDWS vom 18.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Häfen und Schifffahrt	<p>Die von der WSV vertretenen Belange werden – unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit Verlegung und Betrieb von Seekabeln möglicherweise bestehenden Gefährdungsszenarien für die Schifffahrt und des Entzuges von Ankerflächen – voraussichtlich nur in vergleichsweise geringer Weise von Nutzungen der im ROV dargestellten Trassenführungen beeinträchtigt. Die favorisierten Trassenvarianten werden unter Berücksichtigung der während der Bau- und Betriebsphase notwendigen Schutzmaßnahmen zur Verkehrssicherung insgesamt als relativ konfliktarm und im schifffahrtspolizeilichen Sinne als grundsätzlich beherrschbar und realisierbar eingeschätzt.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen bestehen keine Bedenken gegen die Festlegung einer oder mehrerer der verfahrensgegenständlichen Trassenvarianten mit Inselquerungen von Baltrum und / oder Langeoog.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 18. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p>

### 16. Deutsche Telekom vom 19.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Andere Leitungen	<p>Im betroffenen Plangebiet sind Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind.</p> <p>Sollte der weitere Verfahrensverlauf ergeben, dass Belange der Telekom – z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen – konkret berührt sind, behalten wir uns vor, unsere Interessen wahrzunehmen und entsprechend auf das Verfahren einzuwirken. Aus diesem Grunde bitten wir Sie um Beteiligung bei den weiteren Planungen.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 19. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Um die Telekommunikationslinien der Telekom im weiteren Planfeststellungsverfahren berücksichtigen zu können, werden sich die Planungsträger mit der Telekom in Verbindung setzen.</p>

## 17. GASSCO AG vom 16.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Andere Leitungen	<p>Wie Ihnen bereits bekannt, verlaufen die Ferngashochdruckleitungen „Europipe I“ und „Europipe II“ durch das Untersuchungsgebiet und werden bei der Realisierung der Korridore C3 und C3a südlich des Verkehrstrennungsgebietes (VTG), Terschelling German Bight“ und nördlich des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ gekreuzt.</p> <p>Zur Kreuzung der Ferngashochdruckleitungen ist die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes notwendig. Weiterhin ist unbedingt darauf zu achten, dass der von der Gassco AS geforderte Sicherheitsabstand eingehalten wird. Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Untersuchungsrahmens bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit der Gassco AS.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der Ausführungsplanung eines ONAS wird der Sicherheitsabstand der Gassco AS berücksichtigt.</p>

## 18. NeuConnect Deutschland GmbH vom 30.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Andere Leitungen	<p>Die Projektgesellschaft NeuConnect plant den Bau und den Betrieb einer grenzüberschreitenden Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungs-Stromleitung (HGÜ-Stromleitung) zwischen Deutschland und Großbritannien mit einer Leistung von 1,4 GW („Projekt NeuConnect“ oder „NeuConnect-Interkonnektor“). Hierbei quert die HGÜ-Stromleitung die Hoheitsgebiete bzw. ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) Großbritanniens, der Niederlande und Deutschlands. Die ca. 720 km lange HGÜ-Stromleitung besteht aus zwei bi-direktionalen HGÜ-Stromleitungen. Die Länge der geplanten Kabelroute innerhalb der Zuständigkeit der deutschen Behörden beträgt ca. 193 km. Davon entfallen ca. 12 km auf die Landtrasse, ca. 86 km auf das Küstenmeer und ca. 95 km auf die AWZ.</p> <p>Die geplante Trasse des NeuConnect-Interkonnectors ist aufgrund der Nähe zu geplanten Trassenkorridorvarianten des ROV „Seetrassen 2030“ insbesondere im Bereich der Jade und am Grenzkorridor N-III betroffen. Dies möchten wir im Folgenden erläutern.</p> <p><b>Verfahrensstand der Zulassungsverfahren</b></p> <p>Gemäß Ihrer Entscheidung vom 1.6.2018 (Az. ArL-WE.15-32341/0-1w) war für das Projekt NeuConnect für den Abschnitt im deutschen Küstenmeer und an Land kein Raumordnungsverfahren durchzuführen.</p> <p>Die nachfolgenden Zulassungsverfahren für den gesamten deutschen Vorhabenabschnitt sind inzwischen weit fortgeschritten. Sämtliche Antragsunterlagen wurden im November und Dezember 2020 bei den Zulassungsbehörden eingereicht. Für den Abschnitt in der deutschen AWZ haben wir Genehmigungen gemäß §§ 133 Abs. 1 Nr. 1 und 2, Abs. 4 BBergG beim LBEG und beim BSH beantragt. Für den Abschnitt im deutschen Küstenmeer sowie die sich anschließende Landtrasse wird ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 43 Abs. 1 Nr. 3 EnWG bei der NLStBV geführt. Eine immissionsschutzrechtliche</p>	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 30. März 2021 zur Kenntnis genommen.

Teilgenehmigung für die Konverterstation in Wilhelmshaven haben wir beim GAA Oldenburg beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss der NLStBV wird im November 2021, die Genehmigung des LBEG für November 2021, die Genehmigung des BSH für Ende 2021 und die Teilgenehmigung des GAA Oldenburg für April 2021 erwartet.

#### **Bedeutung des Vorhabens**

Das Projekt NeuConnect ist von besonderer Bedeutung. Auf europäischer und nationaler Ebene wurde der energiewirtschaftliche Bedarf für das Projekt NeuConnect bestätigt:

- Project of Common Interest

Die Europäische Kommission hat das Projekt NeuConnect als Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse (Project of Common Interest – PCI) gemäß der Verordnung zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur (VO Nr. 347/2013, nachstehend TEN-E VO) bestätigt. Es wurde am 31.10.2019 gemäß der TEN-E VO in die Unionsliste der PCI-Projekte aufgenommen (Anhang VII B. 1.20). Mit der Aufnahme in die Unionsliste hat die Europäische Kommission den Interkonnektor als ein Projekt mit positiven Effekten für die Erreichung der umweltpolitischen Ziele sowie zur Verbesserung der Versorgungssicherheit und als Teil zur Verwirklichung eines Elektrizitätsbinnenmarkts beurteilt.

Gemäß Art. 7 Abs. 1 TEN-E VO begründet der PCI-Status die Erforderlichkeit des Vorhabens in energiepolitischer Hinsicht. Damit ist der Bedarf für das Projekt auf europäischer Ebene bestätigt worden. Die nationale Umsetzung dient folglich der Umsetzung und Durchführung des Unionrechts im Sinne des § 1 Abs. 3 EnWG.

- Bundesbedarfsplan

Das Projekt NeuConnect ist im Bundesbedarfsplan enthalten (Vorhaben Nr. 70 der Anlage „Bundesbedarfsplan“ zum Bundesbedarfsplangesetz - BBPIG). Gemäß § 1 BBPIG wird



	<p>mit der Aufnahme in den Bundesbedarfsplan für das Projekt die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der vordringliche Bedarf zur Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Netzbetriebs festgestellt. Die Realisierung dieser Vorhaben ist aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• • Netzentwicklungsplan</li> </ul> <p>Das NeuConnect Projekt ist außerdem im Netzentwicklungsplan Strom für 2030 (2019) nach den §§ 12b ff. EnWG enthalten (P328/M534).</p> <p><b>Trassenbeschreibung</b></p> <p>Von den Niederlanden aus kommend, tritt die Trasse durch den Grenzkorridor N – XV bei KP 525 in die deutsche AWZ ein. Nach 95 km durch die AWZ erreicht die Trasse den Übergang zum Küstenmeer im Bereich des Grenzkorridors N-III, innerhalb des Verkehrstrennungsgebiets (VTG) Terschelling – German Bight (KP 620).</p> <p>Aus der nachfolgenden Abbildung 2 ist die beantragte Trassenführung des NeuConnect-Interkonnektors nach dem Eintritt in das deutsche Küstenmeer ersichtlich.</p> <p>Für den Übergang zum Küstenmeer wurden zwei Varianten eingereicht, die Vorzugstrasse (rote Linie in Abb.2) des Neuconnect-Interkonnektors, welche direkt östlich an den im Raumordnungsverfahren geplanten 13 Seekabeln entlang verläuft und eine Alternative (Alternative 2 -grüne Linie in Abb.2) ca. 350 m westlich, die mit dem zugewiesenen Trassenverlauf im FEP 2020 übereinstimmt, direkt in westlicher Angrenzung an die derzeit im Raumordnungsverfahren vorgesehenen 13 Seekabel.</p> <p>Ab hier verläuft die Trasse parallel zum Untersuchungsraum des Raumordnungsverfahrens bis KP 634 wonach die Trasse in östlicher Richtung weiter verläuft. In Höhe von Spiekeroog tritt die fachplanerisch entwickelte Trasse in den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer ein, den die beantragte Trasse für ca. 37 km quert.</p>	
--	---	--

	<p>Im weiteren Verlauf passiert die Route bei KP 664,5 bis KP 666,5 südlich ein ausgewiesenes Munitionsverklappungsgebiet (Unrein) und kreuzt anschließend nördlich von Wangerooge die Jade-Fahrwinne (KP 669) sowie das Nordergründe-Kabelsystem im Bereich der Mittelplate/Oldooplete. Die Trasse verläuft bei KP 687,5 für ca. 4 km im östlichen Bereich einer ausgewiesenen Schüttstelle, bis sie in Höhe des KP 689 westlich den Leuchtturm Mellumplate passiert. Westlich von Mellum verlässt die beantragte Trasse den Nationalpark-Bereich. Über den gesamten Abschnitt seit der Nordergründe-Kreuzung erfolgt der Verlauf in Parallelführung zur Nordergründe-Trasse. Nach der Passage der Störtebekerbank wird das Jade-Fahrwasser in Parallelführung zum Nordergründe-Kabel (400 m Abstand) ein zweites Mal gekreuzt (KP 702). Der Interkonnektor trifft südlich des Hooksielers Außenhafens auf das Festland. Die Gesamtlänge im niedersächsischen Küstenmeer beträgt ca. 86 km.</p> <p><b>Betroffenheit des NeuConnect-Interkonnektors durch das ROV „Seetrassen 2030“</b></p> <p>Die Vorhabenträger der „Seetrassen 2030“ haben eine Vielzahl möglicher Korridorvarianten geprüft. Die C-Varianten und die Trassierung des NeuConnect-Interkonnektors (rote Linie) werden nachfolgend skizziert. Auf eine Gegenüberstellung mit den anderen, im Ergebnis nicht berücksichtigten Varianten A, B und D verzichten wir, da sie nicht im Konflikt zu dem Projekt NeuConnect stehen.</p> <p>Wir begrüßen nachdrücklich, dass die Vorhabenträger die Varianten C3, C3a, C6a und C6b bevorzugen (Erläuterungsbericht, Abb. 1, S. 6) und die mit Blick auf das Projekt NeuConnect besonders relevanten Trassenkorridore C7, C8, C8a und C11 nicht weiterverfolgen (Erläuterungsbericht, S. 14 ff.). Dies vermeidet Konflikte mit unserem Vorhaben.</p> <p>Die Vorzugsvarianten C3, C3a, C6a und C6b sollen ebenso wie der NeuConnect-Interkonnektor durch Grenzkorridor N-III führen. Die Vorhabenträger bevorzugen eine Realisierung der Korridore von West nach Ost, halten eine Belegung von Ost</p>	<p>Die Planungsträger nehmen die Hinweise zur Kenntnis.</p> <p>Der Planungsstand des Interkonnektors „NeuConnect“ wird beachtet und im nachgelagerten Planfeststellungsverfahren die erforderliche Berücksichtigung finden, um einen Konflikt zwischen den Vorhaben zu verhindern.</p> <p>In der nachfolgenden Planung wird gewährleistet, dass der geforderte Mindestabstand zwischen den zukünftigen Kabeltrassen und dem NeuConnect-Interkonnektor eingehalten wird und sich die nachfolgenden Trassenplanungen der Vorhabenträger am gegenwärtigen Planungsstand und der künftigen Realisierung des Interkonnektors orientieren. Die Planungsträger werden die Stellungnehmerin im weiteren Verfahren beteiligen.</p>
--	---	---

	<p>nach West allerdings für möglich (Erläuterungsbericht, S. 16). Der NeuConnect-Interkonnektor ist am östlichen Rand des Grenzkorridors belegen. Künftige Anbindungsleitungen der Vorhabenträger müssten daher zwischen der Europipe II im Westen und NeuConnect im Osten realisiert werden und ausreichend Abstand zu unserem Interkonnektor einhalten. Die nachfolgende Abbildung 4 stellt die Vorzugsvarianten der Vorhabenträger und die geplante Trasse des NeuConnect-Interkonnektors ab Eintritt in das deutsche Küstenmeer über den Grenzkorridor N-III dar.</p> <p>Die östliche Trassenführung im Bereich des Grenzkorridors N-III ist im Flächenentwicklungsplan 2020 des BSH festgelegt (Grüne Linie in Abbildung 2) (FEP 2020, S. 113; Abb. 21, S. 115; Tab. 14, S. 117). Sie beruht auf einer Vielzahl behördlicher Abstimmungsgespräche, auch mit Ihrem Hause. In Ihrer Entscheidung vom 1.6.2018 heißt es:</p> <p><i>„Die Verlegung des NeuConnect-Interkonnektors hat im östlichen Bereich vom Grenzkorridor N-III zu erfolgen und es ist im weiteren Verlauf im Küstenmeer Abstand zu den vorhandenen Erdgasleitungen zu halten, damit im Zwischenraum ausreichend Platz für OWP-Anbindungskabel verbleibt und Kabelkreuzungen im Küstenmeer vermieden werden.“</i></p> <p>Diese Vorgaben und die Ergebnisse der weiteren behördlichen Abstimmungsgespräche wurden bei der Planung der Trassierung des NeuConnect-Interkonnektors berücksichtigt. Im Jahr 2019 wurde die abgestimmte Trassenführung für den NeuConnect-Interkonnektor in den FEP 2019 aufgenommen. Die dort festgelegte Trasse entsprach über weite Abschnitte der von NeuConnect bevorzugten Variante der Antragskonferenz bei Ihnen. Lediglich die konkrete Trassenführung im Grenzkorridor N-III blieb im FEP 2019 vorbehalten, ist nunmehr aber festgelegt. Zum damaligen Zeitpunkt bestand noch Unklarheit darüber, wie viele Anbindungssysteme zukünftig zwischen der Europipe II und dem NeuConnect-Interkonnektor verlegt werden müssen. Die Planungen der Übertragungsnetzbetreiber für den Bereich des deutschen Küstenmeeres flossen anschließend zudem ein den FEP 2020 ein.</p>	
--	--	--

	<p>Da unsere Planung weit fortgeschritten ist und der NeuConnect-Interkonnektor mehrere Jahre vor den Anbindungsleitungen realisiert werden wird (Baubeginn 2023, Inbetriebnahme 2026), müssen die hinzutretenden Anbindungsleitungen diesen Planungsstand berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund möchten wir Sie bitten, unsere Planungen und Interessen im Rahmen des ROV Seetrassen 2030 gebührend zu berücksichtigen und etwaige Auswirkungen auf unser Vorhaben abzuwenden. Vor allem muss gewährleistet bleiben, dass der geforderte Mindestabstand zwischen den zukünftigen Kabeltrassen und dem NeuConnect-Interkonnektor eingehalten wird und sich die nachfolgenden Trassenplanungen der Vorhabenträger am gegenwärtigen Planungsstand und der künftigen Realisierung unseres orientieren. Wir möchten Sie zudem bitten, uns im weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	
--	--	--

#### 19. Pledoc vom 21.01.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Andere Leitungen	<p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.</p> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich.</p> <p>Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich eine Produktenleitung / Kabelschutzrohranlage verläuft, die von nachfolgender Gesellschaft beauskunftet wird:</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beteiligung erfolgt durch die verfahrensführende Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planungsträger werden sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit GASSCO AS in Verbindung setzen, wenn ein Korridor bzw. die konkrete Trassierung sich der Produktenleitung / Kabelschutzrohranlage annähert.</p>

	<p>GASSCO AS, Zweigniederlassung Deutschland - Jannes-Ohling-Straße 40 in 26723 Emden</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	
--	--	--

## 20. EWEnetz vom 19.01.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Andere Leitungen	<p>Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplanungen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen. Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen ergeben, sollte dafür die gesetzlichen Vorgaben, die anerkannten Regeln der Technik sowie die Planungsgrundsätze der EWE Netz GmbH gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung.</p> <p>Keine weiteren Bedenken oder Anregungen</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 19. Januar 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sollten in nachgelagerten Prozessen Anpassungen der Anlagen der EWE Netz GmbH erforderlich sein, so werden die gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Die Planungsgrundsätze des Unternehmens werden in einem solchen Fall berücksichtigt.</p>

## 21. Landwirtschaftskammer vom 17.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Fischerei/Korridor 6a/6b/ Erläuterungsbericht	<p>Von den rd. 85 niedersächsischen Küstenfischereibetrieben (überwiegend Krabbenfischer und vier Muschelfischereibetriebe) sind ca. 30 Krabben- und ein Muschelfischereibetrieb von den Planungen zur Festlegung weiterer Trassenkorridore für künftig zu entwickelnde Offshore-Netzanbindungssysteme innerhalb der 12 sm-Zone, unmittelbar betroffen. Wobei einige Betriebe dort ganzjährig fischen und andere nur zeitweise diesen Bereich aufsuchen. Wie bereits der Name „Küsten“-Fischer verdeutlicht, ist diese Berufsgruppe überwiegend im Küstenmeer tätig und erwirtschaftet dort den weitaus größten Teil ihrer Umsätze.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 17. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Nähere Informationen zur Bedeutung der küstennahen Fanggebiete finden Sie in der „Studie zur Sicherung und Entwicklung der Küstenfischerei“<sup>1</sup>: z.B. S. 27 „Die wichtigsten Fanggebiete – mit den höchsten Erlösen pro VMS-Position im Zeitraum 2012 bis 2017 liegen küstennah, den Inseln vorgelagert sowie im Bereich zwischen Inseln und Festland.“</p> <p>Die insgesamt auf max. 1.300 ha begrenzten Besatz- und Kulturflächen der Muschelfischereibetriebe befinden sich ausschließlich im Bereich innerhalb der Inseln. Im konkreten Planungsgebiet liegt südlich von Langeoog eine ertragreiche Besatzmuschelfläche, die bei der Trassenplanung berücksichtigt werden muss. Wir raten dazu, bereits im frühen Planungsstadium mit den Vertretern der Muschelfischerei Kontakt aufzunehmen, um mögliche Konflikte zu minimieren.</p> <p>Die in Anlage 1, Abs. 5 getroffene Festlegung, dass eine kumulative Betrachtung der Betroffenheit der Fischerei und der „Bewirtschaftungsplan Miesmuschelfischerei im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer 2019-2023“ Teil des Untersuchungsrahmens sein sollen, begrüßen wir ausdrücklich. Wir sehen damit eine unserer Anregungen aus der Stellungnahme vom 28.11.2019 umgesetzt.</p> <p>Der auf S. 10 erhobene Forderung nach einer Aufweitung des Bauzeitenfensters schließen wir uns an. Für die Fischereibetriebe bedeuten langfristige, mehrjährige Trassenverlegungen stets auch langfristige Beeinträchtigungen ihrer Fanggebiete und Sperrungen durch großflächige Sicherheitszonen.</p> <p>Im Sinne einer zügigen und unproblematischen Verlegung sollte ein Verlegeverfahren gewählt werden, bei dem die Kabel direkt eingebracht und nicht vor der Verlegung auf dem Meeresboden zwischengelagert werden. Angesichts der auch heute schon starken Frequentierung der Fischerei- und Fährhäfen möchten wir zu bedenken geben,</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im weiteren Planungsverlauf wird die Abstimmung mit der Niedersächsischen Muschelfischer GbR erfolgen, um in eine Beeinträchtigung der Besatzmuschelfläche möglichst zu vermeiden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planungsträger begrüßen die Anmerkung bezüglich der Aufweitung des Bauzeitenfensters. Beeinträchtigungen durch die Kabelverlegung bestehen nur temporär und sind kleinräumig. Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fischerei und Trassenutzung wurde mit Anhang 3 eine morphologische Studie vorgelegt, um eine ausreichend große dauerhafte Überdeckung sicherzustellen.</p> <p>Eine Festlegung auf ein bestimmtes Verfahren kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen. Beeinträchtigungen durch die Kabelverlegung bestehen nur temporär und sind kleinräumig.</p> <p>Die Befürchtung wird nicht geteilt. Vergleichbare Vorhaben wie die verlegten oder in Verlegung befindlichen Leitungen in der Osterems</p>
--	--	---

	dass diese nicht überfordert werden dürfen. Für die Fischereifahrzeuge muss das Ein- und Auslaufen in den Häfen jederzeit ungehindert möglich sein.	(Norddeich bis westlich Borkum) noch im Norderney-Korridor haben sich nicht erheblich nachteilig auf die Nutzung der Lösch- und Liegeplätze für Fischereifahrzeuge ausgewirkt.
--	---	--

## 22. LABÜN vom 30.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Energie	<p>Im Namen der Verbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V., Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V., Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Niedersachsen e.V., Naturschutzverband Niedersachsen e. V. (NVN), Anglerverein Niedersachsen (AVN), Landesfischereiverband Weser-Ems e.V. (LfV), Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) sowie Landesjägerschaft Niedersachsen (UN) gibt das LabÜN zu den Unterlagen folgende Stellungnahme ab:</p> <p><b>1. Grundsätzliches</b> Trotz der am 5.11.2020 im Bundestag beschlossenen Zielfestlegung, bis 2030 insgesamt 20 GW Offshore Windenergie erzeugen zu wollen, möchten wir anmerken, dass selbst bei optimalem Verlauf aller Bau- und Verlegetätigkeiten mit hinreichender Wahrscheinlichkeit nach nicht mehr als ca. 15 GW angelandet werden können und dafür die für die Anlandung in Niedersachsen vorgesehenen Mengen die bisher genehmigten oder zumindest landesplanerisch festgestellten Kabelkorridore entlang der Ems sowie der beiden über die Insel Norderney ausreichen würden.</p>	<p>Ziel des WindSeeG ist gem. dessen § 1 Abs. 2 S. 1, die installierte Leistung von Windenergieanlagen auf See, die an das Netz angeschlossen werden, auf 20 GW bis 2030 und 40 GW bis 2040 zu steigern. Gem. § 17d Abs. 1 EnWG sind die zuständigen ÜNB dazu verpflichtet, die für das Erreichen dieser Ziele erforderlichen Offshore-Anbindungsleitungen zu errichten und zu betreiben. Angesichts der neuen, über 15 GW hinausgehenden Ausbauziele ist die Sicherung weiterer Trassenräume im niedersächsischen Küstenmeer dringend erforderlich. Gerade die mit dem Raumordnungsverfahren Seetrassen 2030 durch Amprion und TenneT angestoßene vorausschauende Planung ermöglicht die Zielerreichung bis 2030 und darüber hinaus. Die nicht weiter substantiierte Behauptung der Stellungnahme „dass selbst bei optimalem Verlauf aller Bau- und Verlegetätigkeiten [...] nicht mehr als ca. 15 GW angelandet werden können“, ist aus Sicht der Planungsträger deshalb nicht nachvollziehbar.</p>

<p>Boden/ Tiere/ Pflanzen</p>	<p>Allein die nun politisch formulierte Zielvorgabe von 20 GW bis 2030 und 40 GW bis 2040 dient als Rechtfertigung für die Einleitung des Raumordnungsverfahrens zur landesplanerischen Festlegung eines weiteren Korridors durch das niedersächsische Watten- und Küstenmeer, obwohl die Realisierbarkeit dieser Ziele aktuell mehr als in Frage steht und überdies die mit den neuen Zielen verbundenen negativen, langfristigen Folgewirkungen für Watten- und Küstenmeer unabsehbar sind. Aus naturschutzfachlicher Sicht müssen demnach diesem Verfahren erhebliche Bedenken gegenüberstehen.</p> <p>Die Gutachter*innen beschreiben in Unterlage A-„Erläuterungsbericht“, dass zu der Verlegung des Erdkabels auch kettenbetriebene Eingrabergeräte zum Einsatz kommen. Es wird jedoch in den Unterlagen nicht genauer auf die möglichen Auswirkungen auf den Boden und die betroffenen Tier- und Pflanzenarten eingegangen. Vor allem im Watt ist der Boden sehr empfindlich und bedarf einem besonderen Schutz. In der weiteren Planung ist daher auf eine schonende Bodenbeanspruchung zu achten.</p> <p>Momentan befindet sich das LROP Niedersachsen in der Fortschreibung. Zurzeit läuft die Öffentlichkeitsbeteiligung. Bei der weiteren Planung sind die dort festgelegten Ziele und Grundsätze zu beachten. Auch sollten bereits im aktuellen Verfahrensschritt mögliche Änderungen des LROPs berücksichtigt werden.</p> <p>Wir begrüßen es, dass eine naturschutzfachliche Baubegleitung eingerichtet werden soll. Besonders in sensiblen Gebieten, wie dem vorliegenden, ist dies unabdingbar.</p>	<p>Grundlage des Raumordnungsverfahrens ist die gesetzliche Verankerung der Ausbauziele in § 1 Abs. 2 S. 1 WindSeeG, bei der es sich um geltendes Recht und nicht bloß um eine „politisch formulierte Zielvorgabe“ handelt. Die auf gesetzlicher Grundlage erstellten Pläne (NEP, FEP und AWZ-Raumordnungsplan) nehmen die Vorgaben des WindSeeG und des EnWG auf. Vor diesem Hintergrund ergibt sich eindeutig die Bedarfskulisse für das Raumordnungsverfahren Seetrassen 2030.</p> <p>Im Übrigen nehmen die Planungsträger die Hinweise zur Kenntnis.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und findet sachgemäß in den nachfolgenden Planungsschritten Berücksichtigung.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verlauf des Verfahrens bzw. des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens sachgerecht berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die konkrete bauliche Ausführungsplanung der Offshore-Netzanbindungssysteme wird vor Ort naturschutzfachlich-ökologisch begleitet. Die ökologische Baubegleitung ist bei vergleichbaren Vorhaben auf Norderney bereits der Fall und auch für die neuen Korridore im</p>
---------------------------------------	---	--



	<p><b>2. Planung und Zeitablauf</b></p> <p>Wie schon in der landesplanerischen Feststellung für den Korridor Norderney II dokumentiert, halten die Antragsteller die dortige Verlegung von 7 Offshore Netzanbindungssystemen (ONAS) planerisch und technisch weiterhin für möglich. Auch gehen sie grundsätzlich davon aus, dass bei entsprechender zeitlicher Staffelung der einzelnen Maßnahmen sowie einer Flexibilisierung des Bauzeitenfensters die Verlegung der einzelnen Kabel zur Erreichung der alten Zielzahl von 15 GW bis 2030 möglich ist.</p> <p>Als nicht möglich sehen die Antragsteller jedoch die Erreichung der neuen Zielzahl von 20 GW bis 2030 bei gleichzeitiger Beibehaltung der bisher auch im alten LROP geregelten Begleitparameter an:</p> <p>zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des Nationalparks des FFH- und VSG- Gebietes sowie des Weltnaturerbegebiets kann und darf ein neuer Trassenkorridor erst nach vollständiger Auslastung des Emskorridors und der Korridore Norderney I u. II in Anspruch genommen werden, zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen insbesondere für die Vogelwelt im VSG-Gebiet dürfen Verlegemaßnahmen nicht im Zeitraum vom 15.7. bis zum 30. November eines jeden Jahres erfolgen, zur Minimierung von Beeinträchtigungen in für den Naturschutz besonders wertvollen Bereichen sollen störungsarme Verlegeverfahren genutzt werden und schließlich die</p>	<p>Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer ist dies voraussichtlich zu erwarten.</p> <p>Die Ausführungen sind nur bedingt zutreffend. Die Planungsträger halten die Verlegung von 7 Offshore-Netzanbindungssystemen über den Korridor Norderney II planerisch und technisch generell für möglich. Durch die Anhebung des Ausbauziels gem. § 1 Abs. 2 WindSeeG von 15 auf 20 GW bis 2030 bzw. 40 GW bis 2040 wird eine Zielerreichung durch die Verlegung der Offshore-Netzanbindungssysteme über den Norderney II Korridor bis 2030 von den Antragstellern jedoch als technisch nicht machbar und planerisch nicht vorzugswürdig erachtet. Dies ist mit der Sensibilität des zu querenden Raumes sowie den damit verbundenen Restriktionen (u. a. Bauzeitenfenster zur Minimierung und Vermeidung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter des Nationalparks, des FFH- und VSG-Gebietes) zu begründen.</p> <p>Unter zeitlich strikt vorrangiger Nutzung des Norderney-II-Korridors wären in den Jahren 2029 und 2030 jeweils zwei Inbetriebnahmen in diesem Raum erforderlich. Dies würde weniger in den beiden Jahren selbst, als vielmehr in den vorangehenden Jahren ab 2025/2026 zu einer bautechnischen Überlastung des Korridors führen (HDD und Wattkabelverlegung). Die pünktliche Inbetriebnahme wäre dann nur noch unter zusätzlicher Aufweitung des jährlichen Bauzeitenfensters ab 2025/2026 möglich, welches durch die Realisierung von 525 kV-Systemen ohnehin ausgedehnt werden muss. Demgegenüber erweist sich die räumliche und zeitliche Entzerrung der Bautätigkeiten aus Sicht von Amprion und TenneT – und ausweislich des LROP-Änderungs-Entwurfes auch aus Sicht des Landes Niedersachsen – als vorzugswürdig.</p>
--	---	---

<p>Technische Angaben</p>	<p>Inanspruchnahme von Gate III für Kabelanbindungen aus der AWZ in das niedersächsische Küstenmeer erst nach vollständiger Auslastung des Emskorridors und der Korridore Norderney I u. II sowie der hierfür vorgesehenen Übergabegates I und II.</p> <p>Die Antragsteller halten es deshalb für erforderlich, einen grundsätzlichen Paradigmenwechsel zu vollziehen und von den bisherigen Regelungen im Wesentlichen abzuweichen, um das Ziel 20 GW bis 2030 überhaupt erreichen zu können. Es sei erforderlich mindestens einen weiteren Trassenkorridor planungsrechtlich abzusichern, um dort wenigstens 2 ONAS bis 2030 verlegen zu können.</p> <p>Es sei nicht möglich, die Verlegearbeiten bei Beibehaltung der bestehenden Regelungen in den zugelassenen Trassenkorridoren zur Zielerreichung zu verdichten und damit erheblich zu beschleunigen, z.B. durch die zeitgleiche Parallelverlegung von Kabeln in einem Korridor.</p> <p>Diesem Sachverhalt folgend sowie der neuen politischen Zielsetzung, bis 2030 insgesamt 20 GW Offshore Windenergie anzulanden, will die Niedersächsische Landesregierung insoweit Rechnung tragen, als durch die aktuell geplante Änderung des LROP planungsrechtlich die entsprechenden Rahmenbedingungen weitgehend durch den Wegfall der o.g. begrenzenden Punkte geschaffen werden sollen. Auch diesem Ansinnen stehen erhebliche naturschutzfachliche Bedenken gegenüber.</p> <p><b>3. Verlege- und Bohrtechnik</b></p> <p>Wie bereits dargelegt, ist die bisher für die ONAS zur Anwendung kommende Bohr- und Verlegetechnik weit entwickelt und teilweise speziell für die Kabelverlegung im Watt entwickelt worden.</p> <p>Dies gilt auch für die schiffgestützten Verlegeeinheiten. Trotz fortwährend auftretender Probleme bei jeder Verlegung konnten schwerwiegende Folgewirkungen für das Watten- und Küstenmeer auch dank der kontinuierlichen</p>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen betr. aktuelle LROP-Änderung sind grundsätzlich zutreffend.</p> <p>Die Planungsträger können den Anmerkungen nicht zustimmen, weder wurde die Bohr- und Verlegetechnik speziell für die Kabelverlegungen entwickelt, noch Bedarf es neuer Verlege- und Bohrtechnik zur Realisierung von 525 kV-ONAS.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p>
---------------------------	--	--

	<p>naturschutzfachlichen Baubegleitung bisher weitgehend vermieden werden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Zielerreichung 15 GW bis 2030 unter Anwendung dieser bewährten Bohr- und Verlegetechnik im Wesentlichen gewährleistet werden könnte. Die Erfüllung des neu formulierten Zieles 20 GW bis 2030 erfordert jedoch neben dem neuen Trassenkorridor eine komplett neue Verlege- und Bohrtechnik (die zum jetzigen Zeitpunkt noch gar nicht bzw. nicht vollends entwickelt ist und deshalb ihre Anwendbarkeit im Watten- und Küstenmeer nicht erprobt ist und somit auch keine Erfahrungen hierzu vorliegen.</p> <p><b>Bohrtechnik</b> Nicht beachtet werden soll die hier die bisherige Bohrtechnik für die bisher zur Verlegung kommenden 320 KV- Kabel. Soweit diese auch zukünftig über den Korridor Norderney II zur Anwendung kommen sollen, stehen aller Voraussicht nach keine Neuerungen, d.h. bisher nicht bekannten negativen Folgewirkungen für die Watten, die Inseln und Küstenmeer an. Dies gilt jedoch nicht für die zur Verlegung der neuen 525 KV- Kabel notwendige Bohrtechnik. Abgesehen davon, dass für die neuen Kabel jeweils drei statt bisher zwei Bohrungen mit größeren Querschnitten erforderlich werden, ist davon auszugehen, dass die neue Bohrtechnik hinsichtlich der zukünftigen Inselquerungen im Zuge einer neuen Trasse zu gänzlich anderen und ungleich erheblicheren Folgewirkungen für das Wattenmeer mit sich bringen wird. Weil die hierfür notwendigen Details vermutlich noch nicht bekannt oder zumindest noch nicht ausgereift sind, gehen die Antragsteller auf dieses Thema nur kurz unter den Überschriften Anlandung der Seekabel und Horizontalbohrung ein.</p> <p>Fakt ist aber offensichtlich, dass die jeweils erforderlichen Bohrungen zur Inselquerung (das gilt für alle Trassenalternativen) vom Watt aus Richtung Insel und Nordstrand erfolgen müssen. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die Inseln Baltrum und Langeoog über keine oder zumindest keine ausreichende Hafen- und/oder</p>	<p>Die Planungsträger können den Anmerkungen nicht zustimmen, die Bohrtechnik ist die gleiche wie bei 320 kV-ONAS.</p> <p>Die Ausführungen sind zutreffend.</p>
--	---	---

	<p>Verkehrsinfrastruktur verfügen, um das für die Bohrungen etc. notwendige Material heranschaffen zu können.</p> <p>Dies hat zur Folge, dass die gesamte Technik und Logistik im Watt über einen bisher nicht näher beschriebenen Zeitraum dort aufgebaut, betrieben, unterhalten und rückgebaut werden muss. Angaben zur Dimension der erforderlichen Pontons etc. machen die Antragsteller nicht.</p> <p>Es ist jedoch davon auszugehen, dass allein der Flächenaufwand erheblich, d.h. mehrere tausend m<sup>2</sup> sein muss, um neben dem Bohrgerät ausreichende Lagerbereiche für Bohrgestänge, Bohrflüssigkeit und Container etc. unterzubringen. Erschwerend kommt hinzu, dass der gesamte An- und Abtransport von Material und Personen schiffsgestützt erfolgen muss. Das wiederum bedeutet, dass die an sich flachen und unzugänglichen Wattbereiche zuvor auf „Tiefe“ gebracht werden müssen, um per Schiff mit Lasten überhaupt erreichbar zu werden bzw. zu bleiben. Rinnenbaggerungen und -unterhaltungen werden aller</p>	<p>Die Planungsträger können den Anmerkungen nicht zustimmen, Bauzeitenfenster sind im Antrag in Unterlage A beschrieben. Die vorliegenden Verfahrensunterlagen ermöglichen die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens zu überprüfen. Die Prüfung beschränkt sich auf die Raumverträglichkeit einschließlich der UVP-Schutzgüter i. S. d. § 10 Abs. 3 NROG, so dass sich die Angaben auch auf diese Aspekte beschränken und werden somit nicht in der Detailliertheit und dem Umfang geprüft, die für das nachgelagerte fachliche Zulassungsverfahren notwendig sind. Das Vorhaben ist im vorliegenden Stadium noch nicht verfestigt und damit flexibel. Abschließend detaillierte Planungsunterlagen würden dem Sinn und Zweck des dem planfeststellungsrechtlichen Zulassungsverfahrens vorgelagerten Raumordnungsverfahrens widersprechen. Insofern können die im Raumordnungsverfahren vorgebrachten Bedenken und Vorschläge vom Planungsträger noch weitgehend problemlos im Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden. Im Planfeststellungsverfahren werden alle betroffenen und abwägungsrelevanten Belange im Detail ermittelt, bewertet und abgewogen.</p> <p>Die Ausführungen sind nicht zutreffend. Der An- und Abtransport erfolgt wie auch bereits im Norderney-Korridor über Seilfähren. Baggerungen sind nicht vorgesehen.</p>
--	---	---

	<p>Voraussicht nach erforderlich sein. Und außer einigen grundsätzlichen Anmerkungen gibt es seitens der Antragsteller zu dieser ungemein wichtigen Frage der Inselquerungen keine weiteren Ausführungen, die die möglichen Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf das Wattenmeer und seine Schutzgüter abschließend beurteilungsfähig werden ließen. Alleine aus diesem Grund stehen einer neuen Trasse durch das Wattenmeer über die Inseln Baltrum oder Langeoog erhebliche naturschutzfachliche Bedenken gegenüber.</p> <p><b>Verlegetechnik</b>  In dem beantragten Korridor sollen neue 525 KV- Kabel zur Anwendung kommen, die derzeit noch entwickelt werden und deshalb noch nicht marktreif sind sowie noch nicht für Großvorhaben zur Verfügung stehen. Es ist aber anzunehmen, dass diese Kabel dicker, schwerer und wegen des größeren Querschnitts weniger biegsam sein werden. Alle veränderten Faktoren werden sich zwangsläufig in erheblicher Weise auf das zukünftige Verlegeverfahren auswirken.</p> <p>Die vorgelegten Antragsunterlagen enthalten jedoch keine genauen Angaben über die geplante Verlegetechnik im Watt, die eine abschließende Einschätzung zur Eignung eines neuen Trassenkorridores überhaupt ermöglichen. Stattdessen gibt der Antragsteller eher allgemeine Ausführungen zu einer Vorzugsvariante und Alternativen hierzu.</p> <p>Angestrebt, aber offensichtlich bis zum jetzigen Zeitpunkt absolut nicht gesichert scheint die Option, die neuen Kabelsysteme im Zuge des bisher üblichen Vibrationsverfahrens schiffsgestützt einzubringen.</p> <p>Als Alternative dazu wollen die Antragsteller unter Inkaufnahme zusätzlicher Beeinträchtigungen und Schädigungen für das Watt die Kabel offensichtlich im Watt auslegen, um sie anschließend mit kettengestützten Fahrzeugen in den Wattboden einbringen zu können.</p>	<p>Die Ausführungen sind nicht zutreffend. Alle in Unterlage A genannten Verlegeverfahren sind am Markt bereits verfügbar und zur Verlegung von 525-kV-Kabelsystemen geeignet.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung der Qualität und des Detailierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p> <p>Alle in Unterlage A genannten Verlegeverfahren sind am Markt bereits verfügbar und zur Verlegung von 525-kV-Kabelsystemen geeignet.</p> <p>Zusätzliche Beeinträchtigungen sind durch eine Auslegung auf der späteren Kabeltrasse nicht zu besorgen, da auf dieser das Kabel eingebracht wird.</p>
--	---	---

	<p>Bei einer Trassenalternative (3a) könnte es wegen der prekären Höhenlage des Wattbodens sogar zu einer - aus naturschutzfachlicher Sicht gänzlich unvorstellbaren und damit abzulehnenden - offenen Bauweise der Verlegung auf längerer Strecke kommen. In jedem Fall muss davon ausgegangen werden, dass die Verlegung der neuen Kabelsysteme vornehmlich im Watt zum jetzigen Zeitpunkt technisch nicht ausgereift, zumindest aber nicht hinreichend darstellbar zu sein scheint, als dass hierauf begründbar ein neuer Trassenkorridor zugelassen werden könnte.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Alle in Unterlage A genannten Verlegeverfahren sind am Markt bereits verfügbar und zur Verlegung von 525-kV-Kabelsystemen geeignet.</p>
UVU/Tiere	<p><b>4. Ausbreitung Schallemissionen</b>  In der Unterlage D-„Untersuchung Umweltauswirkungen“ wird die Ausbreitung der Schallemissionen beschrieben. Laut den Gutachter*innen sollen schallmindernde Geräte eingesetzt werden.  Bei den Schweinswalen handelt es sich um eine Art, die besonders empfindlich auf akustische Störungen reagiert. Sie sind nicht nur während der Reproduktionsphase, sondern prinzipiell das ganze Jahr über anfällig gegenüber akustischen Störungen, die z.B. durch den Unterwasserschall infolge der Verlegearbeiten verursacht werden. Auch wenn die Schweinswale, laut den Gutachter*innen, das Untersuchungsgebiet nur zeitweise als Nahrungshabitat nutzen, können die Verlegearbeiten zu einem Flucht- und Meideverhalten führen. Die Vermeidung bzw. Verminderung der Schallausbreitung unter Wasser durch die Verlegearbeiten sollte daher besonders berücksichtigt und ggf. entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen der Planfeststellung berücksichtigt. Sie gelten für alle untersuchten Korridore gleichermaßen und führten daher zu keinem Bewertungsunterschied für beide Korridore und die Varianten.</p>
Gesamtplanung (See und Land)	<p><b>5. Trassenführung an Land</b>  In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurde nicht auf die weitere Trassenführung an Land eingegangen. Der Vorhabenträger teilte nur mit, dass bereits jeweils in einem Radius von 5 km an Land die Weiterführung der Trassen geprüft wurde. Wir fordern, dass bereits im ROV die Trassenführung an Land mindestens bis zum nächsten Netzanbindungspunkt und nicht nur in einem Radius von 5 km betrachtet wird.</p>	<p>Die Leitungsführung durch das niedersächsische Küstenmeer und hier insbesondere durch den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ ist mit intensiven Konflikten verbunden, so dass nur wenige Bereiche grundsätzlich für eine Kabelverlegung in Betracht kommen. Am Festland sind auch Konflikte zu erwarten, diese können aber durch kleinräumige Trassenvarianten und eine angepasste Bauausführung in der Regel weitgehend minimiert werden. Deshalb wird im Raumordnungsverfahren Seetrassen 2030 zunächst die Leitungsführung im Küstenmeer</p>

	<p>Es sollte zudem dort angelandet werden, wo bereits Netz-Infrastruktur vorhanden ist und nicht völlig neu geschaffen werden muss.</p> <p>Die vorgesehenen Anlandungspunkte in Ostfriesland würden dazu führen, dass an Land ebenfalls neue Trassen geplant</p>	<p>betrachtet. Der Anlandungsbereich wird hier eingestellt, um eine Anlandung in sehr sensiblen Bereichen und das Vorhandensein unüberwindbarer Trassierungshindernisse auszuschließen. Die Weiterführung zu den Netzverknüpfungspunkten wird dann in einem zweiten Schritt geplant.</p> <p>Der Hinweis ist mehrdeutig und kann im Ergebnis nicht nachvollzogen werden. Vorhandene Netz-Infrastruktur kann bedeuten, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in einem Bereich angelandet wird, in dem bereits andere Offshore-Anbindungsleitungen anlanden oder deren Anlandung geplant ist, sodass ein Bündelungskorridor unter Vermeidung z. B. von Zerschneidungseffekten entsteht. Da die bestehenden Korridore im niedersächsischen Küstenmeer ausgeschöpft sind oder absehbar ausgeschöpft sein werden und die Ausbauziele gem. § 1 Abs. 2 WindSeeG erweitert worden sind – was den Planungsbedarf für Seetrassen 2030 gerade auslöst - stehen solche Bündelungsoptionen nicht zur Verfügung. Mit dem neuen Korridor/ den neuen Korridoren sollen vielmehr weitere Bündelungsoptionen im Küstenmeer entstehen, die landseitig – soweit möglich und sinnvoll – fortgesetzt werden.</li> </ul> <p>Oder, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in einem Bereich angelandet wird, der unmittelbar die Möglichkeit zur Netzverknüpfung unter Nutzung vorhandener Netz-Infrastrukturen bietet (= Konverteranlage und Einbindung der Offshore-Systeme in das bestehende Übertragungsnetz direkt hinter dem Deich). Gem. § 43 EnWG ist für Offshore-Anbindungsleitungen der technisch und wirtschaftlich günstigste Verknüpfungspunkt mit dem Übertragungsnetz zu wählen; dieser Punkt wird gem. § 12b Abs. 1 Nr. 7 EnWG im Netzentwicklungsplan (NEP) ausgewiesen. Die Planungsträger verweisen in diesem Zusammenhang auf den am 26.04.2021 veröffentlichten 2. Entwurf des NEP 2035 (2021), S. 201 (zum Download verfügbar unter <a href="http://www.netzentwicklungsplan.de">www.netzentwicklungsplan.de</a>). Die systemisch beste Lösung besteht demnach in einem Gesamtkonzept, das sowohl küsten- als auch lastnahe Netzverknüpfungspunkte umfasst und den erforderlichen Netzausbau so gering wie möglich hält. In keinem Fall liegt ein Netzverknüpfungspunkt unmittelbar im Anlandebereich.</li> </ul> <p>s. o. zur Vorgehensweise bzgl. der Anlandebereiche und Landtrassen</p>
--	--	---

<p>Allgemeiner Hinweis</p>	<p>werden müssen. Um die Raum- und Umweltverträglichkeit der Anbindungsleitungen umfassend bewerten zu können, muss eine Bewertung und Gegenüberstellung der Trassenvarianten vom Übergang in das Küstenmeer bis zum Netzverknüpfungspunkt betrachtet werden. Nur so kann bilanziert werden, welche Variante die tatsächlich verträglichste ist. Bereits im Raumordnungsverfahren sollte die Weiterführung an Land bis zu einem Netzverknüpfungspunkt abgedeckt werden.</p> <p><b>5. Betrachtung Schutzgüter</b>  Gemäß § 2 Abs. 1 UVPG sind Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,</li> <li>2) Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,</li> <li>3) Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,</li> <li>4) kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie</li> <li>5) die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</li> </ol> <p>Die Gutachter*innen verwenden in den Unterlagen u.a. auch den Begriff Schutzgut Brutvögel. Dies ist laut der Definition im UVPG kein Schutzgut, sondern dem Schutzgut Tiere zuzuordnen. Die Unterlagen sind durch die Gutachter*innen entsprechend zu korrigieren.</p> <p>In der weiteren Planung und Erstellung der Unterlagen ist auf die korrekte Verwendung des Begriffs Schutzgut zu achten.</p>	<p>Um einem Planungstorso vorzubeugen, wurde für die Landtrasse innerhalb des ROV bereits ein Untersuchungsraum mit einem Radius von 5 km um den potenziellen Anlandungsbereich betrachtet. Somit kann eine Anlandung in sehr sensiblen Bereichen ausgeschlossen werden. In dem 5 km Radius wurde der Anlandungsbereich auf raumordnerische sowie umweltfachliche Planungshindernisse hin untersucht und berücksichtigt.</p> <p>Die Weiterführung zu den Netzverknüpfungspunkten wird dann in separaten Verfahren geplant.</p> <p>Der Darstellung wird widersprochen.  Zunächst ist festzustellen, dass mit Unterlage D kein UVP-Bericht, sondern eine Untersuchung der voraussichtlichen raumbedeutsamen Umweltauswirkungen (mit UVU in diesem Verfahren abgekürzt) eingereicht worden ist. Das Gutachten orientiert sich am UVPG. Der Hinweis auf die Begriffsbestimmung und –benutzung im Gutachten hat belehrenden und keinen fachlich relevanten Charakter, ungeachtet der Tatsache, dass Brutvögel ein Teil des Schutzguts Tiere wie ebenso Biotoptypen nach gängiger Planungspraxis Teil der Schutzguts Pflanzen sind.  Die Forderung ist zudem ohne genehmigungsrechtliche Relevanz.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Klima</p>	<p><b>Schutzgut Klima</b>  Aus den Vorgaben des UVPG (sowie der Richtlinie 2004/52/EU zur Änderung der Richtlinie 2001/92/EU) geht hervor, dass das Klima zu den Schutzgütern des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes gehört (§ 2 Abs. 1 Ziff 3 UVPG). Zu den Angaben des UVP-Berichts für die Umweltverträglichkeitsprüfung gehört eine Beschreibung der</p>	<p>Das UVPG ist den Verfassern der UVU bekannt.  Es ist einhellige Fachmeinung (auch die des BSH), dass das Schutzgut Klima durch Bau, Anlage und Betrieb von ONAS nicht nachteilig beeinträchtigt wird sowie darüber hinaus zu denjenigen Schutzgütern gehört, die aufgrund dieser Tatsache dem Grunde nach nicht weiter untersuchungsrelevant sind, mithin abgeschichtet werden könnten.</p>



<p>UVU</p>	<p>möglichen erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima - hierbei geht es um die Veränderungen des Klimas, z. B. durch Treibhausgasemissionen, die beispielsweise durch Baumaßnahmen entstehen (Anlage 4 Ziff.4b UVPG). Bei der Beschreibung der Umstände, die zu erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens führen können, sind insbesondere die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen (Anlage 4 Ziff.4 c) eS) UVPG).</p> <p><b>7. Datengrundlagen</b>  In der Unterlage D- „Untersuchung Umweltauswirkungen“ werden von den Gutachter*innen zu dem jeweiligen Schutzgut auch die Datengrundlagen genannt. Die Daten für die Fische und Neunaugen (Rundmäuler) und zu den Brutvögeln stammen aus dem Jahr 2012. Generell ist darauf zu achten, dass in den Fällen, in denen bereits vorhandene Daten verwendet werden, diese nicht älter als fünf Jahre sein dürfen.</p>	<p>Wir verweisen auf das entsprechende Kapitel der UVU.  Zum weiteren fachlichen Verständnis:  Die Planung und damit Vorbereitung konkreter Projekte ist nicht zu vergleichen mit Industrieanlagen oder Verkehrsvorhaben, die anlage- und betriebsbedingt Verunreinigungen der Luft (mittelbar klimawirksam) verursachen.  Es kann von vornherein ausgeschlossen werden, dass die bauzeitlichen und damit kurzfristigen (tageweise) auftretenden Luftschadstoff-Emissionen aus dem Schiffsverkehr zur Kabelinstallation und sonstiger Maschinenbetrieb zu mess- und beobachtbaren Veränderungen der Luft führen. Der temporäre Verbleib der motorisierten Verlegeeinheiten und Verlegeschiffe im Vorhabengebiet des jeweiligen Korridors ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Schiffsverkehre vernachlässigbar. Im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan 2019 für die deutsche Nordsee heißt es unter Ziff. 3.12 „[...] Daher entwickelt sich das Schutzgut Luft bei Durchführung des Plans in gleicher Weise wie bei Nichtdurchführung des Plans  Das Vorhaben verursacht keine klimarelevanten Emissionen und ist bau-, anlage- und betriebsbedingt ungeeignet, sich nachteilig auf das Klima und damit indirekt auf die Meereserwärmung auszuwirken.“  Im Umweltbericht zum Flächennutzungsplan 2019 für die deutsche Nordsee heißt es unter Ziff. 3.13, dass mit dem Ausbau der Offshore-Windenergie verbundene CO2-Einsparungen langfristig positive Effekte für das Klima beitragen. Das Vorhaben nutzt klimaneutral erzeugten Strom und ist somit kongruent zur bundesdeutschen Klimaschutzstrategie.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auf Ebene der Raumordnung ist die Datengrundlage ausreichend und zudem ist der Bestand im NP grundsätzlich seit Jahrzehnten gut untersucht und bekannt. Für die Planfeststellung der einzelnen ONAS werden die zu dem Zeitpunkt aktuelleren Daten berücksichtigt sowie weitere Kartierungen durchgeführt.</p>
------------	--	---

<p>Trinkwasser- gewinnung</p>	<p>Sind die Daten älter, hat mindestens eine Überprüfung und Aktualisierung für die jeweiligen Gebiete und Untersuchungsgegenstände zu erfolgen.</p> <p><b>8. Bauzeitenfenster</b> Das aktuelle Bauzeitenfenster (15.07,-30.09.) muss aus naturschutzfachlicher Sicht in jedem Fall bestehen bleiben. Eine Aufweitung wäre mit den Zielen des Nationalparks und der Schutzgebiete nicht zu vereinbaren.</p> <p><b>9. Süßwasserlinsen [Langeoog]</b> Anhängig davon welcher Trassenabschnitt später realisiert wird, könnten Langeoogs Süßwasserlinsen von dem Vorhaben stark betroffen sein. Bezogen auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die für Langeoog wichtigen Süßwasserlinsen sollte es detailliertere Angaben geben. Es fehlen Angaben zu</p>	<p>Die Planungsträger nehmen den Hinweis und die Bedenken zur Kenntnis.</p> <p>Bezüglich der Aufweitung des Bauzeitenfensters wird auf die Stellungnahme der NLPV hingewiesen. Diese stimmt im Sinne einer zügigen Fertigstellung der Bauarbeiten unter folgenden Voraussetzungen zu:</p> <p>„Unter der Voraussetzung, dass mit den Wattbohrbaustellen zu den Hellerkanten der Inseln Abstände von 400-500 m eingehalten werden können, wäre die NLPV mit einer Vorverlegung des Beginns der Bauzeit in die Haupt Vogelbrutzeit -ab 01.06 eines jeden Jahres- einverstanden. Ausschlaggebend für diese Abwägungsentscheidung ist, dass unter voraussichtlich besseren Wind-, Wetter- und Tageslichtbedingungen gearbeitet werden kann als im Herbst und damit ein möglichst zügiger Abschluss zum 30.09. erreicht wird und- Gastvogelarten, die zugphänologisch auch im Oktober über die Inseln noch hohe Bestände erreichen können, wie z.B. Austernfischer, Brachvogel und Brandgans möglichst keinen Störungen mehr unterliegen.“ (Stellungnahme NLPV vom 14. April 2021)</p> <p>Die Bohrspülung besteht im Wesentlichen aus Süßwasser und Bentonit, einem natürlichen Tonmineral. Bei in geringen Mengen benötigten Zusätzen zur Regulierung der Fließigenschaften handelt es sich um Stoffe, die auch in der Lebensmittelproduktion verwendet werden. Sowohl</p>
-----------------------------------	---	---

Pflanzen	<p>den Auswirkungen und der Zusammensetzung der Bohrspülung, welche aus Bentonit, Polymeren und Additiven besteht. Es sollten hier nur LOOYaig unschädliche und natürliche Stoffe Verwendung finden, um eine Verschmutzung der Linsen zu verhindern.</p> <p><b>10. Muschelbänke und Seegraswiesen</b> Einige der Korridore kreuzen Muschelbänke und Seegraswiesen. Dies ist zu vermeiden. Wenn eine Trassenfestlegung aufgrund der geologischen Verhältnisse erfolgte und ökologische Aspekte dadurch in den Hintergrund traten, ist dies anzugeben sowie Möglichkeiten von Eingriffsminimierungen in empfindliche Biotope wie z.B. Seegrasflächen, durch Alternativtrassen aufzuzeigen.</p>	<p>Bentonit als auch die Zusätze werden auch bei Bohrungen zur Erschließung von Trinkwasserbrunnen eingesetzt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ist aber auf der Ebene der Raumordnung bei vergleichbarer Naturlausstattung beider Korridore weniger bewertungsrelevant als auf der Ebene der Planfeststellung mit projektspezifischem Trassenverlauf. Dabei werden die jeweils dann konkret vorhandenen Bestände mit Zostera in den Blick genommen und unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung bewertet. Regelmäßig besteht die Möglichkeit, Seegrasbestände zu unterqueren.</p>
Rohstoff-gewinnung	<p><b>11. Potentielles Sandentnahmegebiet</b> Das potentielle Sandentnahmegebiet nördlich von Langeoog ist bisher noch nicht rechtlich und raumordnerisch gesichert. Da eine Nutzung des Rohstoffs in Verbindung mit der Verlegung eines Erdkabels nicht vereinbar ist, sollte geprüft werden inwieweit das Gebiet durch eine Feintrassierung umgangen werden kann.</p> <p><b>12. Fazit</b> Dem Antrag zur raumordnerischen Zulassung eines neuen Trassenkorridors durch das Watten- und Küstenmeer stehen erhebliche naturschutzfachliche Bedenken gegenüber. Diese basieren zum einen auf der grundsätzlichen naturschutzfachlichen Bewertung, dass zur Sicherung eines ausreichenden Meeres- und Wattenmeerschutzes nicht mehr als 15 GW bis 2030 angelandet werden dürfen. Zum anderen gibt es im Hinblick auf die Planungs- und Ausführungsreife und damit auf die Machbarkeit von zukünftig geplanten ONAS durch das Watten- und Küstenmeer derartige gravierende Lücken und Schwachstellen, die der abschließenden</p>	<p>Das potentielle Sandentnahmegebiet wird lediglich randlich gekreuzt. Um zumindest für den Baltrum-Korridor eine vollständige Vermeidung zu erreichen, müssten die Pipelines weiter nördlich und damit im Verkehrstrennungsgebiet gekreuzt werden. Diese Änderung erscheint somit nicht vorzugswürdig gegenüber der aktuellen Planung. Da sich das potentielle Sandentnahmegebiet bis nördlich von Spiekeroog in Richtung Osten erstreckt, ist es nicht möglich, dass der Langeoog-Korridor selbiges gänzlich meidet.</p> <p>Den Ausführungen wird widersprochen.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung der Qualität und des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen. Auf Ebene der Raumordnung ist die vorgelegte Planungsreife ausreichend.</p> <p>Bestandteil des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens ist die Prüfung sowie Bewertung der möglichen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben. Dieses Vorgehen dient dazu, Umweltauswirkungen durch die</p>

	Zulassung eines weiteren Trassenkorridors über Baltrum oder Langeoog diametral entgegenstehen.	konkrete Trassenplanung, Wahl gezielter Vermeidungsmaßnahmen und die Verwendung der umweltschonendsten Techniken zu vermeiden bzw. minimieren. Des Weiteren werden stets die einschlägigen gesetzlichen Vorgaben und die planfestgestellten notwendigen Schutzauflagen eingehalten, sodass erhebliche naturschutzfachliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Die Ausführungen betr. gravierende Lücken und Schwachstellen sind substantiiert.
--	--	---

### 23. Landesfischereiverband Weser-Ems vom 16.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Fischerei Erläuterungs- bericht Korridor 3a/3b	<p>Die Küstenfischer, das sind in Niedersachsen rd. 80 (überwiegend) Krabbenfischereibetriebe und vier Muschelfischereibetriebe, sind regelmäßig von raumbedeutsamen Planungen in ihrem Fanggebiet –dem Küstenmeer- betroffen.</p> <p>In dem hier genannten Planungsraum liegen, für manche ganzjährig, für einige zeitweise, die Haupt-Fanggründe der 26 Kutter aus Accumersiel, Bensorsiel, Neuharlingersiel, Harlesiel, Hooksiel und Norddeich. Wenn dort gute Fänge zu machen sind, fischen in dem Gebiet zudem auch Kutter aus anderen Heimathäfen.</p> <p>Zur Bedeutung der Fanggebiete für die Küstenfischerei wird in der Fischereistudie vom September 20201 erklärt: S. 27, „Die wichtigsten Fanggebiete – mit den höchsten Erlösen pro VMS-Position im Zeitraum 2012 bis 2017 liegen küstennah, den Inseln vorgelagert sowie im Bereich zwischen Inseln und Festland.“ [...] S. 29 „Betrachtet man die Verteilung der Erlöse auf die Fanggebiete pro Monat im Untersuchungszeitraum 2012 bis 2017 (Abb. 18 und Abb. 19), so wird auch deutlich, dass die heimischen Küstengewässer während der gesamten Fangsaison von höchster Bedeutung für die niedersächsischen Krabbenkutter sind.“</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	<p>Die vom staatlichen Fischereiamt genehmigten und insgesamt begrenzten Besatz- und Kulturlflächen der Muschelfischereibetriebe befinden sich ausschließlich innerhalb der Inseln. Bezogen auf das Planungsgebiet: Südlich von Langeoog befindet sich eine ertragreiche Besatzmuschelfläche.</p> <p>In den Planunterlagen finden sich bei der Auswahl der alternativen Trassen vereinzelt Hinweise zur Verschwenkung einiger Trassenvarianten, zur Umgehung der Muschelbänke im Rückseitenwatt. Dennoch wird in der Gesamtbeurteilung (S. 47) die Variante C3, bei der die Umgehung der Muschelbänke nicht vorgesehen ist, als Vorzugsvariante bewertet. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die im Trassenverlauf befindliche Besatzmuschelfläche nichtbeeinträchtigt werden darf und raten dazu, möglichst frühzeitig mit der Niedersächsischen Muschelfischer GbR Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Das Bauzeitfenster (Tabelle 4, S. 31) macht deutlich, dass eine Kabelverlegung im Watt und innerhalb des Nationalparks nur maximal in der Zeit vom 01.06. bis zum 30.09. eines jeden Jahres möglich ist. Dies ist ebenfalls eine Hauptfangzeit der Küstenfischer.</p> <p>Unter Punkt 2.3.1, S. 14 wird erläutert, dass die Prüfung der potenziellen Trassenkorridore für u.a. den Themenbereich Raumordnung erfolgt sei. Dieser Punkt umfasst demnach die in ROV zu berücksichtigenden Festlegungen und Belange, wie Vorranggebiete und <b>Fischerei</b>. Diese Berücksichtigung sehen wir in den Unterlagen bisher nur (in geringem Maße) für die Muschelfischerei. Allerdings begrüßen wir, dass lt. Anlage 1, Abs. 5 der Untersuchungsrahmen im weiteren Verfahren eine kumulative Betrachtung der Betroffenheit der Fischerei vorsieht. Damit wird die Voraussetzung für eine angemessene Berücksichtigung der fischereilichen Belange geschaffen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im weiteren Planungsverlauf wird die Abstimmung mit der Niedersächsischen Muschelfischer GbR erfolgen, um eine Beeinträchtigung der Besatzmuschelfläche möglichst zu vermeiden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---	--

	<p>Wir sehen die Belange der Fischerei durch die geplante Trassenverlegung massiv betroffen. Neben den Beeinträchtigungen durch die Kabelverlegungen selbst, ist auch- je nach Baggergebiet- die spätere Verunreinigung der Fänge durch Torf und Rollholz zu erwarten.</p> <p>Zudem befürchten wir eine Überforderung der Fischereihäfen, die – neben dem Fährverkehr dann noch den zusätzlichen „Bauverkehr“ bewältigen müssen. Das ungehinderte Ein- und Auslaufen der Fischereifahrzeuge in die Lösch- und Liegehäfen muss jederzeit sichergestellt werden.</p> <p>Zu den Verlegeverfahren 3.2.1: Bei der Auswahl des Verlegeverfahrens sollte, gerade wenn es wie hier angeführt, keine technischen Gründe gibt, die eines der Verfahren prädestinieren, dasjenige gewählt werden, das eine schnellstmögliche Verlegung sicherstellt. Damit werden die Beeinträchtigungen für die Fischerei zeitlich auf das Mindestmaß reduziert.</p> <p>Eine Berücksichtigung der Fischerei und eine teilweise Kompensation der Beeinträchtigungen könnte dadurch erreicht werden, dass einige der durch die Arbeiten betroffenen Fischereifahrzeuge für die Verkehrssicherung bei den Verlegearbeiten eingesetzt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass nach heutigem Kenntnisstand die Kabelverlegung in halbgeschlossener Bauweise stattfinden wird und Baggerungen nur unmittelbar vor den Leerrohren bei Niedrigwasser bzw. am Strand durchgeführt werden. Beeinträchtigungen durch die Kabelverlegung bestehen nur temporär und sind kleinräumig. Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fischerei und Trassennutzung wurde mit Anhang 3 eine morphologische Studie vorgelegt, um eine ausreichend große dauerhafte Überdeckung sicherzustellen.</p> <p>Die Bewertung der projektspezifischen Beeinträchtigung ist Bestandteil des später folgenden Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Die Befürchtung wird nicht geteilt. Vergleichbare Vorhaben wie die verlegten oder in Verlegung befindlichen Leitungen in der Osterems (Norddeich bis westlich Borkum) und im Norderney-Korridor haben sich nicht erheblich nachteilig auf die Nutzung der Lösch- und Liegeplätze für Fischereifahrzeuge ausgewirkt.</p> <p>An dieser Stelle verweisen die Planungsträger auf die Ausführungen des § 49 Abs. 1 Satz 2 EnWG, die die technischen Anforderungen an Energieanlagen konkretisieren. Demnach sind zur Gewährleistung der technischen Sicherheit, vorbehaltlich anderer Rechtsvorschriften, die 'allgemein anerkannten Regeln der Technik' zu beachten.</p> <p>s. Vorbemerkung Synopse ROV „Seetrassen 2030“ Nr. 1, S. 1 f.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Beauftragung der geeigneten Schiffe zur Verkehrssicherung während der Bautätigkeiten erfolgt durch die bauausführenden Unternehmen.</p> <p>Die Belange der Fischerei sowie etwaige Einschränkungen und anspruchsberechtigten Entschädigungen werden im Planfeststellungsverfahren bewertet.</p>
--	---	--

**24. UHV 91 Deichacht Esens – Harlingerland, Sielacht Dornum, Sielacht Esens vom 31.3.2021**

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
<p>Küsten-/Hochwasser-schutz Wasserwirtschaft</p>	<p>von den o. g. Planungen zur Verlegung von Offshore-Anbindungsleitungen sind die Belange und technischen Anlagen der Deichacht Esens-Harlingerland, der Sielacht Dornum und der Sielacht Esens betroffen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in den vorgelegten Unterlagen Informationen über den Bereich der Verlegung von 5 km landseitig der Hauptdeiche nur wenige bzw. unzureichende Informationen gemacht werden.</p> <p><b>Belange der Deichacht Esens-Harlingerland</b> Für die Verlegetrassen C3 und C6 sind jeweils deichrechtliche Ausnahmegehmigungen erforderlich.</p> <p>Eine evtl. Konzentrationswirkung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist von hier aus rechtlich kritisch zu beurteilen.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 31. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies ist den Planungsträgern hinreichend bekannt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden die entsprechenden Anträge gestellt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss werden alle erforderlichen Genehmigungen erteilt (§ 75 Abs. 1 VwVfG).</p> <p>Dieser rechtliche Hinweis betrifft explizit lediglich das Planfeststellungsverfahren und hat für das vorliegende Raumordnungsverfahren keine Relevanz. Eines der Wesensmerkmale von Vorhabengenehmigung durch Planfeststellung ist die umfassende Zulassung des Vorhabens und damit eine einheitliche Genehmigung für gesamtes Vorhaben. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Diese formelle Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG wird auch Ersetzungs-, Verdrängungs-, Einschluss-, Einheits-, Befreiungs-, Substitutions- oder Absorptionswirkung genannt. Die formelle Konzentrationswirkung umfasst im Wesentlichen die Zuständigkeitskonzentration (Nur eine Behörde entscheidet), Verfahrenskonzentration (Nur ein Verfahren wird durchgeführt) und Entscheidungskonzentration (Es ergeht nur eine einheitliche Entscheidung, sonstige Genehmigungen, Zulassungen etc. sind nicht erforderlich). Die Planfeststellungsbehörde hat das materielle Recht</p>

	<p>Die vorgesehenen Deichkreuzungen sind in jedem Fall in geschlossener Bauweise vorzunehmen. Es wird darum gebeten, vor Beginn der jeweiligen Planfeststellungsverfahren rechtzeitig Abstimmungen mit den beiden unteren Deichbehörden der Landkreise Aurich und Wittmund sowie der Deichacht Esens-Harlingerland über techn. Details der vorgesehenen Deichkreuzung vorzunehmen. Hierin sind insbesondere die Verlegetiefe, der Abstand der jeweiligen Leitungen zueinander, die Länge der Horizontalbohrung unter den Hauptdeichen abzustimmen. Darin eingeschlossen auch die Herrichtung und Vorhaltung von Baustraßen.</p> <p>Dabei ist grundsätzlich die Benutzung der gesamten Deichanlage, wie Deichkörper und Deichverteidigungsweg auszuschließen. Als mögliche Bauzeitenfenster ist der Zeitraum vom 15.04. bis zum 15.09. eines Jahres grundsätzlich einzuhalten.</p>	<p>grundsätzlich im selben Umfang zu beachten wie die Behörden, deren Entscheidungen durch die Planfeststellung ersetzt werden.</p> <p>Die Planungsträger nehmen die Hinweise zur Kenntnis und werden sich mit den relevanten Informationen zu gegebener Zeit an die genannten Behörden wenden.</p> <p>Die Planungsträger nehmen den Hinweis zur Kenntnis. Die Nutzung der Deichverteidigungswege kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Bezüglich der Aufweitung des Bauzeitenfensters wird auf die Stellungnahme der NLPV hingewiesen. Diese stimmt im Sinne einer zügigen Fertigstellung der Bauarbeiten unter folgenden Voraussetzungen zu:</p> <p>„Unter der Voraussetzung, dass mit den Wattbohrbaustellen zu den Hellerkanten der Inseln Abstände von 400-500m eingehalten werden können, wäre die NLPV mit einer Vorverlegung des Beginns der Bauzeit in die Haupt Vogelbrutzeit -ab 01.06 eines jeden Jahres- einverstanden. Ausschlaggebend für diese Abwägungsentscheidung ist, dass unter voraussichtlich besseren Wind-, Wetter- und Tageslichtbedingungen gearbeitet werden kann als im Herbst und damit ein möglichst zügiger Abschluss zum 30.09. erreicht wird und-Gastvogelarten, die zugphänologisch auch im Oktober über die Inseln noch hohe Bestände erreichen können, wie z.B. Austernfischer, Brachvogel und Brandgans möglichst keinen Störungen mehr unterliegen.“ (Stellungnahme NLPV vom 14. April 2021)</p>
--	---	--



	<p><b>Belange der Sielachten Esens und Dornum</b>  Von der landseitigen Anbindung (Radius 5 km) sind verschiedene Gewässer II. Ordnung der beiden Sielachten betroffen. Da Angaben über die weiteren Verläufe und Verlegeformen in den Planunterlagen fehlen, ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass alle Gewässer II. Ordnung in geschlossener Bauweise und rechtwinklig zur Fließrichtung zu kreuzen sind. Auch hier wird darum gebeten, im Zuge der anstehenden Planfeststellungsverfahren rechtzeitig mit den beiden Sielachten Abstimmungen vorzunehmen.</p>	<p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Abschließende Regelungen detaillierte Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange und entsprechende zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.</p> <p>Zur gemeinsamen Abstimmung werden sich die Planungsträger zu gegebener Zeit mit den beiden Sielachten in Verbindung</p>
--	---	---

#### 25. LKV Aurich vom 29.01.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Wasserwirtschaft / Landwirtschaft	<p>Bezüglich der o.g. Baumaßnahme sind unsere Verbandsanlagen betroffen. Die Anlagen sind zum Wohle der Mitglieder des LKV Aurich besonders zu schützen. Gemäß der Satzung des LKV sind Veränderungen an den Verbandsanlagen nur mit Zustimmung des LKV möglich. Falls eventuelle Umbau- und Reparaturarbeiten durchzuführen sind, sind diese kostenpflichtig.</p> <p>Grundsätzlich erheben wir keine Bedenken gegen die Planaufstellung.</p> <p>Um weitere Beteiligung wird gebeten.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 26. Januar 2021 zur Kenntnis genommen.</p>

#### 26. OOWV vom 29.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Trinkwassergewinnung/ Wasser/ Technische	<p>zu dem o. g. Raumordnungsverfahren nehmen wir als u.a. mit der Trinkwasserversorgung der Inseln Baltrum und Langeoog sowie mit der Abwasserentsorgung verantwortlicher Verband zu den</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 29. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Angaben</p>	<p>Aspekten Stellung, welche die langfristige Versorgungssicherheit der Inseln betreffen.</p> <p>Diese sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vorsorgender Grundwasserschutz</li> <li>2. Schutz bestehender Versorgungsleitungen</li> <li>3. Prüfung potentieller Risiken und Gefährdungen bei der Verlegung.</li> </ol> <p>Die Aspekte werden im Folgenden ausführlich und sind bei der Umsetzung entsprechend zu beachten.</p> <p><b>1. Vorsorgender Grundwasserschutz</b>  <b>Vorgang:</b>  Für die zukünftige Anbindung von Offshore-Windparks planen die Amprion Offshore GmbH sowie die TenneT Offshore GmbH Korridore für Stromkabel durch das Niedersächsische Wattenmeer.</p> <p>Hierzu wird von Seiten des Amtes für regionale Landesentwicklung Weser-Ems ein <b>Raumordnungsverfahren</b> (ROV) durchgeführt. Gegenstand des ROV ist die Prüfung von Trassenkorridoren für die spätere Verlegung von Netzanbindungssystemen ausgehend von der Grenze der 12-Seemeilen-Zone bis zu den Anlandungsbereichen an der Küste. Auf Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen, der zwischenzeitlich erfolgten Planänderungen, aktueller Grundlagendaten von Landkreisen und Fachbehörden sowie der Antragskonferenz wurden Korridorvarianten entwickelt, innerhalb derer ein potenzieller Leitungsverlauf realisierbar zu sein scheint.</p> <p>Die anvisierten Korridorvarianten C3/C3a verlaufen durch die Insel Baltrum und die Varianten C6a/C6b durch die Insel Langeoog. Die Festlegung der genauen Trassenführung innerhalb der Korridore erfolgt erst im späteren <b>Planfeststellungsverfahren</b>.</p>	
----------------	--	--

	<p>Es ist vorgesehen, die Inseln Baltrum bzw. Langeoog im HDD-Verfahren (Horizontal Directional Drilling Verfahren) zu queren. Die geplanten Bohrungen werden in mehreren Arbeitsschritten durchgeführt (Pilotbohrung, Aufweitungsbohrung und Einziehvorgang für das Leerrohr). Die Horizontalbohrungen können - laut Amprion Offshore GmbH sowie TenneT Offshore GmbH – nur aus dem Wattbereich und nicht von den Inseln aufgrund des fehlenden logistischen Ausbaus der Inseln (Häfen und Wege) gestartet werden.</p> <p><b>In den Unterlagen für das ROV werden die Auswirkungen wie folgt bewertet: In Kapitel 3.6.3 der Raumordnungsverträglichkeitsstudie heißt es dazu:</b></p> <p><i>„Eine Beeinträchtigung der Trinkwassernutzung ist nicht zu erwarten, da die HDD-Baustellen auf den Inseln außerhalb oder am äußeren Rand der Wasserschutzgebiete liegen und die verursachten Auswirkungen an den BE-Flächen kleinräumig, kurzfristig und reversibel sind. Auswirkungen durch die dauerhaft im Boden liegenden Kabel auf die Grundwasserneubildung oder die Grundwassergewinnung sind aufgrund der Kleinräumigkeit des betroffenen Bereiches nicht zu erwarten. In beiden Korridoren wird der Trassenverlauf so geplant, dass lediglich Schutzzone III der WSG gequert werden. Dies ist die Schutzzone mit dem schwächsten Schutz. Mit der Technik der Horizontalspülbohrung unter Einsatz von wasserungefährlichem Tonmineral (Bentonit), ggf. mit wasserungefährlichen Additiven zur Stabilisierung versetzt, sind ebenfalls keine Auswirkungen auf Süßwasser bzw. Trinkwasservorkommen auf den Inseln verbunden. Das Bentonit stabilisiert lediglich den Bohrkanal und seinen Außenrand gegen Einsturz bis zum Einzug der Schutzrohre für die stromführenden Leitungen. Bentonit wird rückgeführt und entsorgt. Weder der mengenmäßige noch der chemische Zustand von Inselnsüßwasser wird verändert.“</i></p>	
--	---	--

	<p><b>In den Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen heißt es in Kapitel 12.1.5:</b>  <i>„Im Bereich der Inselquerung liegen die Horizontalspülbohrungen innerhalb von Wasserschutzgebieten. Eine Beeinträchtigung der Trinkwassernutzung durch die Horizontalspülbohrung ist jedoch nicht zu erwarten, da die verwendete Bohrspülung nicht in der Lage ist, das Grundwasser in seiner chemischen Beschaffenheit nachteilig zu beeinflussen. Die Auswirkungen sind neutral (ohne Veränderung), lokal und kurzfristig, insgesamt vorübergehend sowie reversibel und damit weder nachteilig noch vorteilhaft.“</i></p> <p><b>OOWV-Stellungnahme aus Sicht des vorsorgenden Grundwasserschutzes:</b></p> <p>Die <b>Untersuchungsgebiete</b> des ROV betreffen die Süßwasserlinsen von Langeoog und Baltrum. Die vorhandenen Süßwasservorkommen sind räumlich eng begrenzt, vergleichsweise geringmächtig und besitzen i.d.R. keine schützenden Deckschichten. Die Nutzung der Süßwasserlinsen als Trinkwasservorkommen hat daher eine besondere Bedeutung für die Inseln. Langeoog ist vollständig auf die Süßwasserlinse angewiesen, das Notwasserwerk auf Baltrum muss im Bedarfsfall auf diese Ressource zugreifen können. Die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser hat daher für den OOWV absoluten Vorrang. Die Süßwasserlinse ist ein sensibles System. Für das Grundwasser resultiert daraus eine besonders hohe Schutzbedürftigkeit. Aus diesem Grund stehen die Wasserressourcen auf Langeoog vollständig unter Schutz. Die im ROV dargestellten <b>Untersuchungsgebiete</b> betreffen jeweils die Schutzzone III der Wasserschutzgebiete beider Inseln. Auf Baltrum sind zusätzlich Teile der Schutzzone II betroffen. Die am 01.10.1968 (für Baltrum) bzw. am 15.11.1967 (für Langeoog) im Amtsblatt verkündeten</p>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die am 01.10.1968 (für Baltrum) bzw. am 15.11.1967 (für Langeoog) im Amtsblatt verkündeten Wasserschutzgebietsverordnungen sind den Planungsträgern bekannt und wurden bei der Planung beachtet.</p>
--	--	--

	<p>Wasserschutzgebietsverordnungen sind zu beachten. Die <b>Untersuchungsgebiete mit Vorzugsvarianten</b> verlaufen jeweils durch den östlichen Teil der Süßwasserlinse beider Inseln. Die nächstgelegenen Förderbrunnen befinden sich in einer Entfernung von ca. 1,7 km (Baltrum) bzw. 4,2 km (Langeoog) westlich der bis zu 2,5 km breiten Untersuchungsgebiete. Insbesondere die östlichen Gebiete von Langeoog müssen für eine nachhaltige Trinkwassernutzung oder ggf. für zukünftige Trinkwasserquellen gesichert und geschützt bleiben.</p> <p>Die Längen der Bohrstrecken der Horizontalbohrungen zur Querung der Inseln werden anhand der vorgelegten Unterlagen zwischen 0,8 und 1,5 km abgeschätzt. Aussagen zur maximalen Tiefenlage der Bohrungen sowie auch zur Anzahl der insgesamt bei einer Querung geplanten Bohrungen werden nicht getroffen. Wir nehmen an, dass Tiefen von 10 bis 20 m unter Gelände dafür in Frage kommen könnten.</p> <p>Wir gehen daher davon aus, dass die Horizontalbohrungen grundsätzlich die Süßwasserlinse in einem Bereich durchstoßen, der für die Förderung von Grundwasser zur Trinkwasser-Gewinnung von besonderer Bedeutung ist (der Ausbau der Brunnen erfolgt auf den Inseln i.d.R. in dem o.g. Tiefenbereich).</p>	<p>Diese Auffassung teilten die Planungsträger nicht.</p> <p>Die Längen der Horizontalbohrungen werden sowohl auf Baltrum wie auch auf Langeoog ca. 1.500 m betragen.</p> <p>Ein Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungs-System (HGÜ) mit einer Übertragungsspannung von <math>\pm 525</math> kV und einer Übertragungsleistung von 2.000 MW wurde in den Antragsunterlagen gemäß den im FEP festgelegten standardisierten Technikgrundsätzen definiert (Unterlage A; Kap. 2.2.1, S. 5; Kap. 3.1.1, S. 20; Kap. 3.1.2, S. 21 und Kap. 3.2.5, S. 30).</p> <p>Aussagen zur Anzahl der insgesamt bei einer Querung geplanten Bohrungen sind den Antragsunterlagen zu entnehmen (Unterlage A Kap. 2.3.1, S. 8 und Kap. 3.2.5, S. 30).</p> <p>Die aktuelle Planung sieht eine Querung der Inseln in ca. 20 bis 30 m unter Gelände vor.</p> <p>Es wird auf die Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 3, S. 3 f. und Nr. 6, S. 5 f. verwiesen.</p>
--	--	--

	<p>Gefahren für die Ressource Grundwasser werden entgegen den o.g. Ausführungen der Antragsunterlagen dennoch bei der Querung der Inseln gesehen. Nahezu grundsätzlich kommen Horizontalbohrungen nicht ohne den Zusatz von Additiven und weiteren tribologischen Zusätzen in der Bohrspülung aus. Aufgrund der Länge der Bohrstrecken stellt die Zusammensetzung eine ganz besondere Herausforderung dar.</p> <p>Die Verwendung von Bentonit als Hauptbestandteil der Spülung wird wie in den vorgelegten Unterlagen als unkritisch angesehen, allerdings ist die Produktpalette an Additiven groß und wird in den vorgelegten Unterlagen von Seiten der Amprion Offshore GmbH sowie TenneT Offshore GmbH nicht weiter spezifiziert. Veränderungen in der chemisch-physikalischen Beschaffenheit des Grundwassers sind daher nicht grundsätzlich auszuschließen. Nähere Betrachtungen hierzu und auch Untersuchungen im Vorfeld der Erstellung der Antragsunterlagen werden nicht gemacht.</p> <p>Eine Bewertung der elektrothermischen Felder der Seekabeltrasse im Bereich der betroffenen Grundwasserleiterabschnitte fehlt. Es wird befürchtet, dass eine mögliche Temperaturerhöhung im Zusammenspiel mit</p>	<p>Es wird auf die Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 3, S. 3 f. und Nr. 6, S. 5 f. verwiesen</p> <p>Durch die Bautätigkeiten werden keine schädigenden Einwirkungen auf das Trinkwasser zu erwarten sein. Die Planungsträger werden dies durch intensive Prüfung, geeignete Vorkehrungen und strikte Beachtung der behördlichen Vorgaben und technischer Regelwerke (z.B. DVGW W 116) sicherstellen. Insbesondere das nachgelagerte erforderliche Planfeststellungsverfahren sowie auch das bereits laufende Raumordnungsverfahren dienen dazu, mögliche Konflikte zu erkennen, zu bewerten und i. R. d. zu lösen. Dies gilt auch mit Blick auf die Reserve-Süßwasserlinse. Das vorgeschlagene Horizontalspülbohrverfahren (HDD-Verfahren) wird auch für Brunnenbohrungen zur Trinkwassergewinnung genutzt. Ein Austausch zwischen der Süßwasserlinse (Gemisch aus Sediment und Süßwasser) und dem Meerwasser wird durch die abdichtende Wirkung der Bohrspülung verhindert. Zudem findet rein natürlich bereits eine physikalische Trennung zwischen Salz- und Süßwasser statt. Weiterhin ist mit dem Einsatz der Bohrspülung keine negative Beeinflussung der chemischen Beschaffenheit der Süßwasserlinsen bzw. Trinkwasservorkommen auf den Inseln verbunden. Bei in geringen Mengen benötigten Zusätzen zur Regulierung der Fließeigenschaften handelt es sich um Stoffe, die auch in der Lebensmittelproduktion verwendet werden. Der entstehende Ringraum zwischen dem eingezogenen Leerrohr und dem Rand des Bohrkanals wird verdämmt und schließt diesen gegen Eindringen von Salzwasser ab.</p> <p>s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 1, S. 1 f.. Eine Bewertung der elektrothermischen Felder im Bereich der betroffenen Grundleiterabschnitte war im Untersuchungsrahmen nicht gefordert. Die</p>
--	---	---

	<p>den Spülungsadditiven ggf. zu einer Verkeimung und damit Änderung der biologischen Beschaffenheit des Grundwassers führen könnte.</p> <p>Eine Gefährdungsanalyse (z.B. in Anlehnung an DVGW W 1001-B2) mit Bewertung möglicher Grundwasserschäden durch den geplanten Bau und Betrieb der Leitungen und deren Eintrittswahrscheinlichkeit ist in den vorgelegten Unterlagen nicht vorhanden und ist nachzuholen.</p> <p><b>Folgende Aspekte sind daher bei den vorgesehenen HDD-Bohrungen noch zu beurteilen und darzulegen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchführung einer Risiko- und Gefährdungsanalyse für die vorgesehenen Horizontalbohrungen mit Berücksichtigung folgender Angaben: der angenommenen Länge der Bohrstrecken, die damit zusammenhängenden Tiefen bei der Unterquerung der Inseln, die Angabe des Bohrdurchmessers, die Anzahl der insgesamt geplanten HDD-Bohrungen und die mögliche Zusammensetzung der Bohrspülung und der zu verwendenden Additive (Einschätzung der Gefährdung des Grundwassers/z.B. Verkeimung); Beurteilung der Bohrungen als Summeneffekt.</li> </ul> <p>Hierbei sind die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) und das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) einzubinden und die Ergebnisse aus der Aeroeophysik im Bereich der Inseln (Geologie, Verteilung Süß-Salzwasser) zu berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aussagen zum Einbau des Leerrohres zur Aufnahme der Stromkabel, einer möglichen Befüllung mit Flüssigkeit zur Stabilisierung</li> <li>- Aussagen zu einer möglichen Havarie</li> </ul>	<p>Planungsträger zeigen sich offen, im Rahmen der weiteren Planungsverfahren ergänzende Untersuchungen durchzuführen.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen wurden von den Planungsträgern berücksichtigt.</p> <p>Eine Gefährdungsanalyse im Bereich der betroffenen Grundleiterabschnitte war im Untersuchungsrahmen nicht gefordert. Die Planungsträger haben dennoch weitere Untersuchungen veranlasst.</p> <p>Es wird auf die Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 3, S. 3 f. und Nr. 6, S. 5 f. verwiesen.</p> <p>In Bezug auf die Fragestellung des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird somit auf die Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p>
--	--	--

	<p>- Beeinflussung des Grundwasserleiters durch elektrothermische Felder (nach Einzug der Stromkabel) und damit Änderung der chemisch-physikalischen Eigenschaften des Grundwassers.</p> <p>Durch den Bau der Leitungen und deren Sicherung durch entsprechende Schutzkorridore darf es zu keiner Behinderung einer zukünftigen Nutzung der Süßwasserlinse als Trinkwasserspeicher (z.B. für den Bau von Förderbrunnen, Grundwassermessstellen oder Querung mittels Strom und/oder Wasserleitungen) kommen. Die Breite der endgültigen Schutzkorridore und die Restriktionen der Nutzungen innerhalb dieser Schutzkorridore muss nachgereicht werden.</p> <p><b>Sollten entgegen der o. g. Bedenken die vorgesehenen Trassenführungen umgesetzt werden, sind Folgendes zu berücksichtigen:</b></p> <p>Im Hinblick auf die Inselquerung mittels HDD-Bohrungen sind grundsätzlich diejenigen Bereiche unkritischer zu sehen, die die Süßwasserlinse nicht direkt betreffen. Insofern kommen gerade deren Ränder im Übergang zum Salzwasser sowie die versalzten Bereiche in Betracht. Wichtige Informationen hierzu liefern die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) mit den Ergebnissen der aerogeophysikalischen Untersuchungen der ostfriesischen Inseln, die in den Technischen Berichten der BGR veröffentlicht wurden. Diese Erkenntnisse müssen bei der Betrachtung möglicher Varianten zur Inselquerung berücksichtigt werden.</p> <p>Baltrum: Die Inselquerung mittels HDD-Bohrung wird mit Blick auf die Lage der Süßwasserlinse unkritischer gesehen, da die <b>Vorzugsvariante</b> lt. NIBIS Kartenserver im versalzten Bereich liegt. Auch die aerophysikalischen Untersuchungen der BGR</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Informationen der BGR stehen den Planungsträgern bereits zur Verfügung und wurden schon berücksichtigt. Sie werden weiterhin im Laufe des weiteren Verfahrens beachtet.</p>
--	--	--



	<p>deuten eine Versalzung/Verbrackung für diesen Bereich an. Entsprechende Auswertungen sind nachzuholen und beim ROV zu berücksichtigen.</p> <p>Langeoog: Der <b>Untersuchungsraum</b> auf Langeoog nimmt die komplette Süßwasserlinse im östlichen Teil der Insel ein. Die innerhalb des Untersuchungsraumes liegenden Varianten sind <b>inakzeptabel</b>, weil sie ein zukünftiges potentielles Trinkwassergewinnungsgebiet queren. Die Trassenführung der am östlichen Rand der Linse liegenden <b>Vorzugsvariante C6b</b> wäre nur annehmbar, sofern nachgewiesen wird, dass diese vollständig im Brackwasserbereich liegt. Auch hier sind die aerophysikalischen Untersuchungen der BGR und die Auswertungen des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) zu berücksichtigen. <b>Grundsätzlich muss das Wasser, das zum Anmischen der Bohrspülung verwendet wird, Trinkwasserqualität besitzen.</b> Der Einsatz von aufbereitetem Meerwasser ist auszuschließen. Sofern das spätere Leerrohr für die Aufnahme der Kabel mittels Flüssigkeiten gestützt werden muss, ist ebenfalls Wasser in Trinkwasserqualität vorzusehen (Schutz der Süßwasserlinse bei einer Havarie der Leitung).</p> <p><b>2. Schutz bestehender Versorgungsleitungen</b> Im Planungsbereich der Vorzugskorridore befinden sich Versorgungsleitungen des OOWV. Eine Wattleitung DN 160 PE-HD verbindet über eine Länge von ca. 4,5 km das Festland mit der ostfriesischen Insel Baltrum und sichert dort die Trinkwasserversorgung. Die genaue Lage der Versorgungsanlagen wird Ihnen, nach Absprache eines Termins mit unserem Herrn Johann Meyer, Tel. 04942-910211, von der zuständigen Betriebsstelle Marienhaf, bzw. Herrn Söhlke, Tel. 04977-919211, von der zuständigen Betriebsstelle Harlingerland,</p>	<p>Die Einschätzung der Stellungnehmerin bezüglich der Querung der Süßwasserlinse Langeoogs wird seitens der Planungsträger aufgrund bereits oben genannter Gründe nicht geteilt. Es davon auszugehen, dass im Rahmen der Planfeststellungsverfahren entsprechende Nebenbestimmungen zum Anmischen der Bohrspülung und der dabei verwendeten Produkte formuliert werden und von den Planungsträgern umzusetzen sind.</p> <p>Die Hinweise und Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Planungsträger werden bei der Durchführung der geplanten Maßnahme Rücksicht auf die bestehenden Versorgungsanlagen des OOWV nehmen und sich im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens mit dem OOWV in Verbindung setzen.</p>
--	---	--

	<p>in der Örtlichkeit angegeben.</p> <p>Es wird gebeten, bei der Durchführung der geplanten Maßnahme auf die Wattleitung sowie bei der Querung der Inseln Baltrum und Langeoog und bei den Anlandepunkten zwischen Benersiel und Addenhausen auf die Versorgungsanlagen des OOWV Rücksicht zu nehmen.</p> <p>Die Mindestschutzabstände und Sicherheitsvorkehrungen beim Kreuzen der Versorgungsleitungen sind nach DVGW (Technische Regeln Wasserverteilungsanlagen) W 400-1. 12 zu berücksichtigen.</p> <p>Im Leitungsbereich dürfen Baumaschinen nur so eingesetzt werden, dass eine Gefährdung der Leitungen ausgeschlossen ist. Tiefbauarbeiten mit maschinellm Einsatz dürfen nur bis zu einem Abstand durchgeführt werden, der mit Sicherheit eine Gefährdung der Leitungen ausschließt. In Zweifelsfällen sind Suchschlitze bzw. Probeschachtungen von Hand vorzunehmen.</p> <p>Die Rohrnetzarmaturen müssen jederzeit zugänglich sein und dürfen deshalb nicht überbaut bzw. mit Baumaterial überlagert werden. Von Kosten für die Durchführung von Schutzvorkehrungen für die v. g. Anlagen und andere Aufwendungen, insbesondere für Maßnahmen zum Schutz und zur Aufrechterhaltung des Betriebes der Leitung, sind wir freigestellt. Schäden am Versorgungsnetz, die durch Bauarbeiten verursacht werden, sind auf Kosten des Veranlassers zu beheben.</p> <p>Abweichungen bezüglich der Vorgehensweise bei Annäherung an Leitungen sind in jedem Fall mit dem OOWV abzustimmen. Wir behalten uns vor, sämtliche in Leitungsnähe durchzuführenden Bauarbeiten durch eine gutachterliche Aufsicht zu überwachen.</p> <p>Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass die Angaben nur der Information für Planungszwecke dienen; sie entbinden bei Ausführung der Bauarbeit nicht von der Erkundungs und Anzeigepflicht gegenüber der Betriebsstelle des OOWV.</p>	
--	--	--

	<p>Entsorgungsleitungen des OOWV befinden sich nicht in den vorgegebenen Planungsbereichen bzw. liegen angrenzend der Bereiche.</p> <p>Die aktuellen Leitungspläne des OOWV können über die E-Mail-Adresse: <a href="mailto:planauskunft@oowv.de">planauskunft@oowv.de</a> angefordert werden.</p> <p><b>3. Prüfung potentieller Risiken und Gefährdungen bei der Verlegung</b></p> <p>Die Infrastruktur für die Trinkwasserver- und -entsorgung sind auf den beiden von dem vorliegenden Verfahren betroffenen Inseln weitestgehend dezentral aufgebaut. D.h. Ressourcen vor Ort werden für die Versorgung genutzt und Redundanzen für eine Notversorgung werden vorgehalten. Neben der Insellage muss diese Infrastruktur auch die jahreszeitlichen Schwankungen ausgleichen und ist u.a. für die durch den Tourismus verursachten erheblichen Lastspitzen ausgelegt.</p> <p>Wir gehen aktuell davon aus, dass aufgrund der sensiblen Versorgung der Inseln Baltrum und Langeoog über die vorhandenen Süßwasserlinsen die Risikobetrachtungen und die Gefährdungsanalysen beim Durchbohren der Süßwasserlinsen mittels HDD-Verfahren eine herausragende Bedeutung bekommen. Die Daseinsvorsorge für die Inseln und die damit verbundenen Sicherstellung der Trinkwasserversorgung zu jedem Zeitpunkt kann in der Abwägung zu dem Ergebnis kommen, in jedem Falle eine ausreichend dimensionierte Landleitung haben zu müssen. Dieses beträfe in erster Linie die Insel Langeoog aber auch ergänzend in der Anpassung der vorhandenen Dimensionen die Insel Baltrum. Diese Redundanz für die Auslegung der Versorgungssysteme bekommt aufgrund der Störungen und der damit verbundenen Risiken eine stark veränderte Bedeutung. Betonen möchten wir noch einmal, dass es sich nur im Notfall um den vollständigen Ersatz der für die Trinkwasserversorgung ansonsten vorgesehenen Mengen aus den Süßwasserlinsen handelt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Übrigen verweisen die Planungsträger auf die oben genannten Ausführungen.</p> <p>Es wird auf die Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 3, S. 3 f. verwiesen.</p>
--	--	---

	<p>Das hätte zur Folge, dass - im Rahmen der Prüfung des weiteren Verfahrens - die Antragsteller diese Planung berücksichtigen und im Zuge des Genehmigungsverfahrens mit behandelt werden müsste.</p>	
--	--	--

## 27. LHV Ostfriesland vom 25.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
<p>Gesamtplanung (See und Land) / Landwirtschaft</p>	<p>der Landwirtschaftliche Hauptverein für Ostfriesland e.V. vertritt in den Landkreisen Aurich, Leer, Wittmund sowie der Stadt Emden die Interessen von insgesamt rund 6.000 Mitgliedern.</p> <p>Von der in der Raumordnungsverfahren beschriebenen Vorhaben zur Verlegung von mehreren Anbindungsleitungen sind zahlreiche Mitglieder unseres Verbands betroffen. Wir sind uns der Bedeutung solcher Infrastrukturmaßnahmen bewusst, weisen jedoch im Sinne unserer Landwirte auf folgende Problemlagen hin:</p> <p>In den vorliegenden Unterlagen werden zwei Anlandekorridore beschrieben bzw. dargestellt, die Abwägungen folgen, die sich aus Vorgaben der „Seeseite“ ergeben.</p> <p>Obwohl das vorliegende Verfahren nur das Seekabel betrachtet, wird die zwangsläufige landseitige Verknüpfung mit einem Konverter nicht ohne Folgen für die Landwirtschaft sein:</p> <p>Die späteren Anlandekorridore sind mit einer Gesamtbreite von je 1000 Metern relativ groß, doch werden die per Bohrung auf Land treffende Seekabel relativ viel Platz benötigen, da aufgrund der technischen Vorgaben große Sicherheitsabstände der einzelnen Kabel untereinander eingehalten werden müssen. Daraus folgt, dass nach Festlegung des finalen Trassenverlaufs auf der Seeseite, kaum Änderungen im späteren Trassenverlauf der Landseite möglich sein werden.</p> <p>Insofern fordern wir dazu auf, auch in dem jetzigen Verfahren bereits die Folgen für den landseitigen Trassenverlauf mit zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 25. März 2021 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Trassenverläufe innerhalb der AWZ sowie deren Weiterführung an Land (vom Anlandungspunkt bis zum Netzverknüpfungspunkt) sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Eine Weiterführung an Land wird in einem separaten Raumordnungsverfahren untersucht (s. Vorbemerkungen Synopse ROV „Seetrassen 2030“, Nr. 5, S. 4 f.).</p> <p>Generell ist darauf hinzuweisen, dass das Raumordnungsverfahren der Feststellung von Trassenkorridoren dient, innerhalb derer zu späterem Zeitpunkt konkrete Trassenverläufe für Offshore-Anbindungsleitungen ermittelt werden. Die detaillierte Genehmigungs- und Ausführungsplanung - die auch die genaue Trassierung im Einzelnen umfasst – ist deshalb kein Bestandteil des Raumordnungsverfahrens,</p>

	<p>Diese betreffen insbesondere die Entwicklungsräume bestehender landwirtschaftlicher Betriebe speziell in den Räumen der beiden Anlandeorte der Seekabel. Um landwirtschaftliche Betriebe auch für künftige Generationen erhalten zu können, sind regelmäßige Investitionen z.B. in Tierwohlställe (s.a. Bochert-Kommission) erforderlich, die aufgrund ebenfalls steigender Anforderungen aus aktuellen und geplanten emissionsrechtlichen Vorgaben (TA-Luft, GIRL usw.) größere Abstände zu Wohnhäusern und touristischen Destinationen einhalten müssen. Daher ist es häufig erforderlich, abseits der vorhandenen Hofstellen Stallungen zu errichten. Bei einem Vorhandensein von Kabelanlagen ist ein Bauen in diesen Bereichen nicht mehr möglich und damit der Erhalt des betroffenen Betriebes gefährdet. Daher ist es aus unserer Sicht unerlässlich, schon in dem jetzigen Verfahren, eine Betroffenheitsanalyse der an den Anlandeorten betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe vorzunehmen.</p> <p>Neben den typischen landwirtschaftlichen Tätigkeiten sind touristische Angebote (Ferienwohnungen, Frühstück, Heuhotels etc.) fester Bestandteil der Einkommenssicherung auf den Betrieben.</p>	<p>sondern wird erst in nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Jedes einzelne Offshore-Netzanbindungssystem muss demnach im Anschluss noch gesonderte Genehmigungsverfahren durchlaufen. Mit den eingereichten Unterlagen für das Raumordnungsverfahren haben Amprion und TenneT ein erstes Grobkonzept des Verlaufs der Offshore-Netzanbindungssysteme im niedersächsischen Küstenmeer vorgelegt. Im Übrigen wird in Bezug auf die Fragestellung der Qualität und des Detaillierungsgrades der Verfahrensunterlagen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auf die Ausführungen oben betreffend der Differenzierung zum Planfeststellungsverfahren und der Bauausführungsplanung verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen des künftigen Vorhabens auf die Belange der Landwirtschaft wird auf die Ausführungen oben verwiesen. Abschließende detaillierte Bewertungen der abwägungsrelevanten Belange der Landwirtschaft und entsprechende Regelungen zu den angesprochenen Punkten erfolgen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren. Etwaige baubedingte Einschränkungen und Schäden sowie entsprechende Entschädigungen werden in der Phase der Planfeststellung und der Ausführung des Vorhabens unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen bewertet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Baustellenbetrieb unterliegt immissionsschutzrechtlichen Richtlinien zur Einhaltung der Richtwerte.</p>
--	---	--

	<p>Größere Bautätigkeiten an den Anlandeorten (Beeinträchtigungen durch Lärm, Fahrzeugverkehr, Staub usw.) beeinträchtigen die Attraktivität dieser Betriebszweige bzw. bringen diese zum Erliegen. Dieses trifft nicht nur die direkt betroffenen Betriebe, sondern auch Betriebe im näheren Umfeld.</p> <p>Daher ist es ebenfalls erforderlich, die Betroffenheit durch eine Anlandung auch für diese Bereiche zu untersuchen und die Ergebnisse daraus, in der Abwägung zu berücksichtigen.</p> <p>Aus den Anforderungen des Bodenschutzgesetzes ergeben sich schon bei der Korridorwahl Anforderungen hinsichtlich der Baubarkeit einer künftigen Trasse, d.h. der Baugrund muss bzw. sollte so beschaffen sein, dass der erforderliche Tiefbau, möglichst wenig Schäden nach sich zieht. Diese Forderung ergibt sich ebenfalls auch aus der DIN 19639 und ist entsprechend bei der Korridorwahl anzuwenden.</p>	<p>Auch beim Thema Tourismus werden keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. In Kapitel 3.5 der Raumverträglichkeitsstudie (Unterlage B) kommen die Planungsträger zu dem Schluss, dass auf den Tourismus keine dauerhaften sowie erheblich negativen Auswirkungen zu erwarten sind. An den Nordstränden und Anlandungen kommt es lediglich zu temporären, räumlich begrenzten Einschränkungen der Erholungsnutzung während der Bauphasen. Das bestätigen auch die Erfahrungen, die bei den Inselquerungen auf Norderney gemacht wurden.</p> <p>Die genannte DIN bezieht sich auf den baubegleitenden Bodenschutz und kommt im Rahmen der Genehmigungsplanung und der Bauausführung in allen Fällen von Korridoren in gleicher Weise zum Tragen.</p> <p>Ergänzend sei erklärt, dass unter Bezug auf das BBodSchG, das hier angesprochen wird, das Schutzgut Boden kaum betroffen ist. Der § 2 Abs 1 BBodSchG nimmt</p>
--	--	--

## 28. Niedersächsische Muschelfischer GbR vom 22.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
Fischerei/ Vorzug C3 und C6b	<p><b>1. Allgemeines</b></p> <p>Es gibt in Niedersachsen die o.a. 4 Miesmuschelbetriebe, die seit Einführung der Kulturwirtschaft in den 1960er Jahren eine Kombination aus Wildmuschelfischerei und Kulturarbeit betreiben. Von Wildmuschelbänken (oder Saatmuschelanlagen SMA im Jadebusen), auf denen sich Jungmuscheln nach einem natürlichen Brutfallereignis angesiedelt haben, werden kleinere Besatzmuscheln (1-3 cm Schalenlänge) aufgefischt (bzw. gewonnen). Diese werden auf Kulturflächen ausgebracht, wo sie unter den dort günstigeren Aufwuchsbedingungen in ein bis zwei Jahren „Konsumgröße“ (ab 5 cm Schalenlänge) erreichen und dann zum Verkauf geerntet werden können. Eine umfassende Darstellung der</p>	Die Planungsträger haben die Stellungnahme vom 22. März 2021 zur Kenntnis genommen.

<p>Miesmuschelfischerei und ihrer Wirtschaftsweise finden Sie auf der homepage: <a href="http://www.muschelfischer.de">www.muschelfischer.de</a></p> <p>Prinzipiell sind die Muschelfischer über keinen Eingriff bzw. keine Baumaßnahme, welche Sedimentbewegungen zur Folge hat, glücklich. Ihr Fangobjekt, die Miesmuschel, ist ein ortsgebundenes, am Boden lebendes und filtrierendes Lebewesen, welches durch seine Lebensweise stark bei erhöhter Sedimentfracht im Wasser in Mitleidenschaft gezogen wird. Durch ihre Ortfestigkeit können Miesmuscheln bei ungünstigen Lebensbedingungen nicht ausweichen und sind direkt mit den Auswirkungen von Baumaßnahmen konfrontiert. Diese wären bei Sedimentaufwirbelungen (oder -umlagerungen): evtl. Strömungsveränderungen, erhöhte Aufschlickung des Bodens, Trübung der Wassersäule mit verminderter Planktonbildung, erschwerte Nahrungsaufnahme durch Sediment im Wasser, welches letztendlich zu geringerem Wachstum bis hin zum Absterben führen kann.</p> <p>Konfliktbereiche können bei Kabeltrassenverlegung in Bezug auf die Muschelfischerei ausgemacht werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Einwirkung auf Bodenkulturen (und SMA)</li> <li>Einwirkung auf Jungmuschelbeständen, die befischt werden könnten</li> <li>Einwirkung auf Altbänke / geschützte Monitoringstandorte</li> </ol> <p><b>2. Trassen C3 und C3a sowie C6 a und b</b></p> <p>Im unmittelbaren Nah-Bereich der geplanten Trassenkorridore liegen keine Kulturflächen der Muschelfischer (s. Anhang), und in den letzten 13 Jahren ist dort lediglich in einem Bereich südlich Langeroog Besatzmuscheln gefischt worden (s. Anhang). Bei der Querung dort befindlicher Altmuschelbänke (die auf den Luftbildern ausgemacht werden, aber fischereilich nicht genutzt werden), sehen wir angesichts der Erfahrung mit der Regenerationsfähigkeit solcher Bänke, keine Schwierigkeiten.</p> <p>Die durch den vom Landwirtschaftsministerium verabschiedeten "Bewirtschaftungsplan Miesmuschelfischerei im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer 2019-2023"</p>	<p>Den gegenwärtigen Stand der Technik zur Kabelverlegung im Rückseitenwatt stellt das Vibrationsverfahren dar. Sedimentaufwirbelungen werden durch den Einsatz dieses Verfahrens im Vergleich zu spülenden Verfahren minimiert. Diesseits werden keine nachteiligen Auswirkungen eintreten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nachteilige Auswirkungen werden nicht eintreten (s. o.).</p> <p>Die mitgeteilte Erfahrung deckt sich mit einem von TenneT beauftragten Effektmonitoring der Watt-Kabelverlegung von DoWin6 im Jahr 2020. Die Muschelbeete im Trassenstrich wurden vor der Verlegung durch 10 Zählrahmen (1x1 m) im strukturellen phänologischen Zustand (inkl. Artenzusammensetzung) dokumentiert, 10 weitere beiderseitig außerhalb des Korridors als Referenzflächen. Die Flächen wurden lagegenau im GPS festgehalten und im Gelände markiert. Nach der Verlegung im Vibrationsverfahren wurden die Effekte dokumentiert. Zwei der 10 Flächen waren betroffen. Diese wiederum zeigten kaum Spuren der Verlagerung und nur auf sehr schmalen Streifen von rund 30-40 cm Breite.</p>
---	---

<p>für die Muschelfischerei gesperrten Muschelstandorte (s. Anhang) liegen z.T. im Planungsraum. Sie bilden die Grundlage für ein langjähriges Monitoring des Muschelbestandes. Allerdings rechtfertigt aus unserer Sicht die "Schonung" dieser Standorte nicht eine Verlängerung des Kabelkorridors mit allen Nachteilen (längere Trassenführung, erschwerte Verlegung durch Bögen in der Trassenführung, komplexeren Einsatz der Zuganker), da die Querung einer bestehenden Altbank in einem schmalen Streifen nach unseren Erfahrungen keine langfristigen nachhaltigen Auswirkungen auf Muschelbänke hat; diese regenerieren sich innerhalb kürzester Zeit! Dieses Artefakt könnte man auch beim Monitoring des Muschelbestandes berücksichtigen. Aus den vorangegangenen Ausführungen geht hervor, dass aus Sicht der Muschelfischer die jeweils grandliniger verlaufenden Kabelkorridore C3 und C6b zu bevorzugen sind.</p> <p><b>3. Bei der Planung zu berücksichtigende Belange der Muschelfischerei</b></p> <p>Im westlichen Bereich südlich Langeoog liegen mehrere Muschelkulturen (s. Anhang). Diese stellen für die Fischer wichtige Zuchtgebiete dar. Es muss im Zuge der Kabelverlegung sichergestellt sein, dass keine Materialverdriftung bzw. zusätzlicher Sedimenteintrag die Muscheln in diesem Bereich schädigen.</p> <p>Sollten sich vor bzw. in der Bauphase im Bereich des Trassenkorridors Jungmuscheln ansiedeln, bitten die Muschelfischereibetriebe um rechtzeitige Kontaktaufnahme, um diese im Vorfeld der Bauarbeiten abfischen zu können. Dabei bedarf es einer Begutachtung und Genehmigung durch das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven.</p> <p>Zudem muss sichergestellt sein, dass die Muschelfischer nach der Kabelverlegung im Bereich des Trassenkorridors mit ihren bodenberührenden Fanggeschirren fischen können. Sollte es zu Beschädigungen der Kabel durch Fischereiaktivitäten kommen, muss der Schaden durch den Betreiber beglichen werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im weiteren Planungsverlauf wird die Abstimmung mit der Niedersächsischen Muschelfischer GbR erfolgen, um in eine Beeinträchtigung der Muschelfischerei zu vermeiden bzw. zu minimieren.</p> <p>Es erfolgt eine neue Beteiligung für ein konkretes Projekt innerhalb des entsprechenden Korridors im Rahmen der späteren Planfeststellung.</p> <p>Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fischerei und Trassennutzung wurde mit Anhang 3 eine morphologische Studie vorgelegt, um eine ausreichend große dauerhafte Überdeckung sicherzustellen.</p>
---	--



	<p>Da sich die angesprochenen Problembereiche durch eine direkte Absprache zwischen Bauträgern und Fischern vermeiden oder zumindest doch vermindern lassen, bitten wir darum, die fischereiliche Belange der Fischerei in gesonderten Terminen im Zuge der Feintrassierung zu behandeln und dann praktikable Lösungen zu finden (saisonale Zeitfenster, Ebb- oder Flutstrom, Rücksprache bei der Belegung der Kulturen...).</p>	<p>s. o.</p>
--	--	--------------

## 29. Ostfriesische Landschaft vom 23.03.2021

Thema	Inhalt	Erwiderung Planungsträger
<p>Kulturelle Sachgüter/ Vorrang C 3 Trassen</p>	<p>vielen Dank für die Zusendung des Erläuterungsberichtes. Im Bericht wurde durch den Vorhabenträger der Belang des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter als Raumwiderstand in den beiden Vorzugskorridoren C3 (mit den Varianten C3 und C3a) sowie C6 (mit den Varianten C6a und C6b) erkannt. Im Erläuterungsbericht wird dem Baltrum-Korridor ein Vorteil gegenüber dem Langeoog-Korridor eingeräumt. Dies ist aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege zu begrüßen, da sich insbesondere im Bereich des Vorzugskorridore C6 eine ehemalige Siedlungslandschaft befunden hat, die durch die Veränderung der Küstenlinie nun Bestandteil des niedersächsischen Wattenmeers ist.</p> <p>Im Bereich des Langeoog-Korridors liegt somit ein erheblicher Raumwiderstand vor. Aus diesem Grund bestehen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege insbesondere gegen den Vorzugskorridor C6 mit seinen Varianten a und b <b>schwere Bedenken</b>.</p> <p>Die Ostfriesische Landschaft erhebt mit ihrer Abteilung Archäologie seit 1963 im Rahmen der Archäologischen Landesaufnahme alle archäologischen Fundstellen auf der ostfriesischen Halbinsel, auf den vorlagerten Nordseeinseln sowie auch im niedersächsischen Wattenmeer. Vornehmlich durch die Bearbeitung von Fundmeldungen von Wattläufern, aber auch durch die Forschungs-, Begehungs- und Ausgrabungsprojekte der Ostfriesischen Landschaft sind zahlreiche Funde und Fundstellen heute bekannt. Die Nordsee als hochdynamisches Gefüge zeigt im Laufe der Vergangenheit vielfache Veränderungen der Küstenlinie. Ehemals siedlungsgünstige Küstenrandbereiche wurden durch das Meer überspült, aber auch wieder freigegeben.</p> <p>Für archäologische Funde und Fundstellen herrschen im ostfriesischen Wattenmeer sehr gute Erhaltungsbedingungen, insbesondere für organisches Material (Holz, Knochen, Leder,</p>	<p>Die Planungsträger haben den Hinweis über das Vorkommen einer ehemaligen Siedlungslandschaft im Bereich des Vorzugskorridors C6 zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bedenken werden von den Planungsträgern ernst genommen. Der angesprochene Raumwiderstand wurde sowohl in der RWS als auch der UVU (Schutzgut Kulturelles Erbe) berücksichtigt und abgewogen. Insoweit wurde bezogen auf diesen Belang ein Vorzugskorridor detektiert. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei Variante C6a die genannten Fundstellen inklusive Pufferzonen unterbohrt werden können. Die Planungsträger sind zuversichtlich, dass bei der Variante C6b die aktuell bekannten Fundstellen im Rahmen der Feintrassierung umgangen werden können.</p> <p>Die Bedenken werden von den Planungsträgern ernst genommen. Dessen ungeachtet sind die Antragsteller zuversichtlich, durch die Wahl der geschlossenen bzw. halbgeschlossenen Bauweise – vorzugsweise in</p>

	<p>Textilien, vegetabile Reste, etc.). Daher sind solche Funde besonders empfindlich gegen mechanische Beanspruchung. Sie sind vor einem unabsichtlichen Überfahren (Bagger, marine Fahrzeuge, etc.) oder sonstiger Beeinträchtigung (Vibrationsschwert,) zu schützen oder weiträumig zu umfahren. Im Bereich des östlichen Korridors, als Langeoog-Korridor bezeichnet, sind der archäologischen Denkmalpflege im Bereich des Ostfriesischen Küstenmeers-Ost – das entspricht dem Bereich zwischen Bengersiel und Neuharlingersiel sowie der heutigen Deichlinie bis zu den Inseln Langeoog und Spiekeroog – 101 archäologische Fundstellen bekannt (Anlage A). Es handelt sich zumeist um Fundstellen seit der Vorrömischen Eisenzeit bis in die frühe Neuzeit. Dies deckt die Zeitspanne zwischen ca. 500 v. Chr. bis zum Jahr 1750 ab. Einzelne Fundstelle datieren aber auch bis in die jüngeren Steinzeiten. Bei den Fundstellen handelt sich um lineare Strukturen (historische Wege), flächige Strukturen (Wölbbeetäcker, „Celtic fields“, etc.), punktuelle Strukturen (Gehöftwurten, Hausplätze bzw. -plateaus, Geestdurchtragungen, etc.) sowie Fundstreuungen, aber auch Einzeldenkmäler (z. B. Schiffwracks). Der Kulturraum Ostfriesland ist geprägt durch eine intensive Besiedlung seit der ausgehenden letzten Eiszeit vor 15.000 Jahren bis in heutige Zeit. Jede dieser Epochen hat zum Teil noch unentdecktes Kulturgut im Boden hinterlassen, dessen Schutz- und Erhalt bzw. dessen fachgerechte Bergung und Dokumentation im Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz geregelt sind.</p> <p>Der westliche Korridor, als Baltrum-Korridor bezeichnet, zeigt dagegen weniger Fundstellen. Der als Ostfriesisches Küstenmeer-West bezeichnete Bereich zwischen dem Rysumer Nacken und Bengersiel mit den Nordseeinseln Borkum, Juist, Norderney und Baltrum weist einen Bestand von 27 bekannten archäologischen Fundstellen auf. Im Vorzugskorridor sind drei Fundstellen betroffen.</p> <p>Aufgrund der besonderen naturräumlichen Bedingungen des hochdynamischen Wattenmeeres (Gezeitenströmungen,</p>	<p>der umweltschonenden Vibrationstechnik – und unter Berücksichtigung der Feintrassierung auch in einem LAN-Korridor Seekabel ohne erheblich nachteilige Auswirkungen auf archäologisch bedeutsame Stätten im Watt verlegen zu können. Überdies werden die u. s. konstruktiven Hinweise zum weiteren Vorgehen dankend angenommen. Der Hinweis wird auf der Ebene eines konkreten Projektantrags im Rahmen der Planfeststellung Berücksichtigung finden.</p> <p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern grundsätzlich geteilt.</p>
--	--	---

	<p>Verlagerungen von oberflächennahen Sedimenten, etc.) ist eine flächendeckende Erfassung (Prospektion) im Bereich der Vorzugskorridore nur mit erheblichem personellen und technischen Aufwand möglich. Durch die Strömungsverhältnisse sind fossile Oberflächen nur in bestimmten Jahreszeiten bzw. erst nach Abtrag von rezenten Schlick- und Sanddeckschichten einsehbar. Eine genaue Vorhersagbarkeit von Fundstellen ist daher nur eingeschränkt möglich. Aufgrund der bis dato bekannten sehr hohen Funddichte in der Küstenmeerzone zwischen Benseniel und Neuharlingersiel ist von einer flächendeckenden Verdachtsfläche mit hohem denkmalpflegerischem Potential und von weiteren archäologischen Fundstellen auszugehen.</p> <p>In den beiden zur Bewertung gewählten Korridoren sind weitere Fundstellen unterschiedlicher Qualität und Erhaltungszustände wahrscheinlich, denen mit unterschiedlichen Verfahren Rechnung getragen werden muss. In erster Linie gilt das Prinzip der Vermeidung, um die Zerstörung von Kulturgut durch die mit der Leitungsverlegung verbundenen Erdarbeiten zu verhindern. Da archäologische Bodendenkmäler nur in Teilen vorhersagbar sind, ist in einem mehrstufigen Verfahren vorzugehen:</p> <p><b>Weiteres Vorgehen und Beweissicherung:</b>  Der erste Schritt betrifft die direkte Abstimmung mit der für das Wattenmeer zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde, in diesem Fall das Ministerium für Wissenschaft und Kultur in Hannover sowie der archäologischen Denkmalpflege – im Raum Ostfriesland übernimmt diese die Ostfriesische Landschaft in Zusammenarbeit mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Oldenburg. In einem nächsten Schritt sollte geprüft werden, welche Maßnahmen und Techniken angewandt werden können, um die Vorhersagbarkeit weiterer Fundstellen zu verbessern. Zur Anwendung können gezielte Oberflächenbegehungen, aber auch zerstörungsfreie Methoden der Geophysik wie Geomagnetik, Georadar und elektrische</p>	<p>Der Hinweis wird von den Planungsträgern grundsätzlich geteilt.</p> <p>Diese Anregung und fortfolgend wird dankend angenommen (siehe oben). In der weiteren Planung werden die Planungsträger das weitere Vorgehen mit der Stellungnehmerin abstimmen.</p>
--	--	---

<p>Gesamtplanung (See und Land)</p>	<p>Widerstandsmessungen kommen. In den benachbarten Niederlanden hat sich auch die Erfassung der Oberflächen des Wattenmeers mittels Lidar-gestützten Oberflächenvermessungen bewährt. Dieses Vorgehen empfiehlt sich, da dadurch eine grundlegende Datenbasis geschaffen wird, um die im Erläuterungsbericht auf S. 46 genannte Umgehung von Fundstellen in den Korridoren in Zuge einer Feintrassierung überhaupt gewährleisten zu können. Diese Maßnahmen: Oberflächenerfassung (Lidar-Scan), Geophysik und Oberflächenbegehungen im Watt dienen der Beweissicherung vor dem eigentlichen Maßnahmenbeginn.</p> <p>In einem abschließenden Schritt müssen die bekannten und mittels der erwähnten Maßnahmen entdeckten Fundstellen im Zuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung bewertet werden. Hierbei wird festgelegt, ob eine Umfahrung und damit eine Verhinderung der Zerstörung möglich ist. Ansonsten sind mit fachgerechten archäologischen Dokumentationen (Ausgrabung) die Denkmäler fachgerecht zu untersuchen. Diese Maßnahmen sind aber aufgrund der besonderen Situation im Ostfriesischen Küstenmeer extrem aufwendig. Sollten diese notwendig werden, so sind sie nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz zu regeln.</p> <p>Grundsätzlich halten wir während der Baumaßnahmen die ständige Anwesenheit eines archäologisch versierten Teams in den denkmalträchtigen Bereichen für zwingend erforderlich, da trotz aller Vorausschau Bodendenkmäler unentdeckt bleiben und während der Baumaßnahmen zerstört werden könnten.</p> <p>Wir empfehlen dringend, auch schon im jetzigen Planungsstand die Trassenkorridore für die Fortsetzung der Offshore-Leitungen an Land bis zu den Umspannwerken auf Raumwiderstände zu prüfen. In Falle der beiden Anlandungspunkte bei Bensorsiel bzw. Neuharlingersiel durchqueren potentielle Trassenkorridore eine ehemals dicht besiedelte Landschaft, die eine besonders hohe Dichte</p>	<p>Diese Anregung betrifft das Schutzgut Kulturelles Erbe im UVP-Bericht auf Ebene der Planfeststellung mit der Möglichkeit, projektkonkrete Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung nachteiliger Auswirkungen auf das Schutzgut zu beschreiben.</p> <p>Die Anregung wird entsprechend der vorstehenden Antwort als Option einbezogen.</p> <p>Für dieses Verfahren der Seetrassen liegt der Zielpunkt bei der Anlandung binnendeichs (meist auf Acker) im Übergang von See- auf die Landtrasse. Diese Strecke zwischen Watt und Land wird im Horizontalspülverfahren tief unterbohrt, so dass denkmalpflegerische Belange nicht betroffen sind.</p>
---	---	---

	<p>archäologischer Bodendenkmäler hinterlassen hat (Anlage B). In Verbindung mit den Raumwiderständen im Küstenmeer und den Raumwiderständen an Land halten wir die beiden Vorzugsvarianten für nur bedingt geeignet, Offshore-Strom ressourcenschonend anzulanden.</p> <p><b>Hinweis:</b> Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Nieders. Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978 (Nds. GVBl. S. 517), sowie die Änderung vom 26.05.2011 (Nds. GVBl. S. 135) §§ 2, 6, 13 und 14, wonach eine Genehmigung der Denkmalschutzbehörde erforderlich ist, wenn Erdarbeiten an einer Stelle vorgenommen werden, wo Funde vermutet werden. Die Genehmigung kann unter Bedingungen und mit Auflagen erteilt werden.</p>	
--	--	--