

Baltrum3-4-5 (NOR-12-1, -11-1, -13-1) Verzicht auf ROV nach §15, 5 ROG - Belange der RO und des Naturschutzes

Gutachterliche Stellungnahme

Im Auftrag von
TenneT Offshore GmbH



Bernecker Straße 70
95448 Bayreuth



Rev.-Nr. 2-0	28.10.2022	QSext.	D. Wolters
Version	Datum	geprüft	freigegeben

Auftraggeber			
	TenneT Offshore GmbH Bernecker Straße 70 95448 Bayreuth	Ansprechpartner AG	F. Baierlein
		Tel.: E-Mail:	+49 (0)921 50740-4756 +49 (0)151 58065393 felix.baierlein@tennet.eu

Auftragnehmer			
	IBL Umweltplanung GmbH Bahnhofstraße 14a 26122 Oldenburg Tel.: +49 (0)441 505017-10 www.ibl-umweltplanung.de	Zust. Abteilungsleitung	D. Wolters
		Projektleitung: Bearbeitung: Projekt-Nr.:	D. Wolters D. Wolters 1467

Inhalt

1	Einführung.....	1
1.1	Veranlassung und Antragsgegenstand.....	1
1.2	Aufgabenstellung	3
2	Fachliche Stellungnahme.....	3
2.1	Grundsätzliche raumordnerische Ebene	4
2.2	Verfahrenskonkrete Ebene der LpF 2021	4
2.2.1	Maßgaben nach „Kap. 2 der LpF“	5
2.2.2	Ausblick nach „Kap. 9.2. der LpF“	9
2.3	Weitere naturschutzfachliche Hinweise und Einschätzungen.....	9
2.3.1	Zusammenfassung der Annahmen im ROV	9
2.3.2	Maßgebliche Unterschiede der Planung zwischen den Annahmen im ROV und der aktuell laufenden technischen Planung für zwei ONAS	10
3	Fazit	12

Abbildungen

Abbildung 1: Landesplanerisch festgestellter Korridor2
Abbildung 2: Planungssituation im Tassenkorridor Baltum – Seetrassen im niedersächsischen
Küstenmeer.3

1 Einführung

1.1 Veranlassung und Antragsgegenstand

Im Raumordnungsverfahren (ROV) „Seetrassen 2030“ der beiden Vorhabenträger*innen Amprion Offshore GmbH und TenneT Offshore GmbH wurden für mehrere zukünftige Offshore-Netzanbindungssysteme (ONAS) über die Inseln Langeoog und Baltrum führende Korridore im Abschnitt des niedersächsischen Küstenmeeres raumordnerisch und umweltfachlich untersucht und miteinander verglichen (IBL Umweltplanung 2020). In der Abwägung aller Belange wurde der über Baltrum geplante Korridor C3 als zunächst vorzugswürdig ermittelt.

Dieser Korridor wurde durch die zuständige Raumordnungsbehörde, das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems, Oldenburg, landesplanerisch festgestellt (18.10.2021, Az. ArL-WE-32341/0-1y). Die landesplanerische Feststellung (LpF) hat zu Ziff. I. 1. zum Ergebnis, dass der untersuchte Trassenkorridor über Baltrum für den Bau von zunächst zwei Systemen zur Netzanbindung von Offshore-Windparks in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee mit Passage des Grenzkorridors mit den Erfordernissen der Raumordnung unter Beachtung der Maßgaben vereinbar ist (siehe Abbildung 1).

Die Festlegung auf zwei künftige ONAS war mit der fünfjährigen Befristung der LpF begründet, weil mindestens zwei über den Korridor C3 zu führende ONAS sicher absehbar waren.

Für zwei Systeme werden derzeit auf Basis der LpF 2021 im niedersächsischen Küstenmeer die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren auf Ebene der konkreten Projektzulassung vorbereitet. Die zuständige Behörde, die NLStBV Hannover, hat hierzu bereits die Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Festlegung des räumlichen und sachlichen Untersuchungsumfangs unterrichtet und beteiligt (2022).

Diese zwei ONAS tragen unter der Vorhabenträgerschaft der TenneT Offshore GmbH derzeit die Arbeitstitel „BalWin1“ und „BalWin2“ und sind als „NOR-9-1“ und „NOR-10-1“ im Netzentwicklungsplan 2035 bestätigt. Mit der Fortschreibung des Flächenentwicklungsplans haben sich jedoch die anzubindenden Flächen und damit auch die Bezeichnungen zu NOR-9-2 und NOR-9-3 geändert. Die Netzanbindung erfolgt über im Boden bzw. im Gewässergrund verlegte Seekabel in der 525 kV-Übertragungstechnik (je 2 GW-Systeme). Diese Nennleistung war bereits im ROV antragsgegenständlich.

Räumlich bietet der Trassenkorridor C3 über den Grenzkorridor III die Möglichkeit, insgesamt fünf ONAS von jeweils 2 GW über Baltrum führend bautechnisch zu realisieren. Damit ist der Korridor bautechnisch nach heutigem Stand ausgeschöpft.

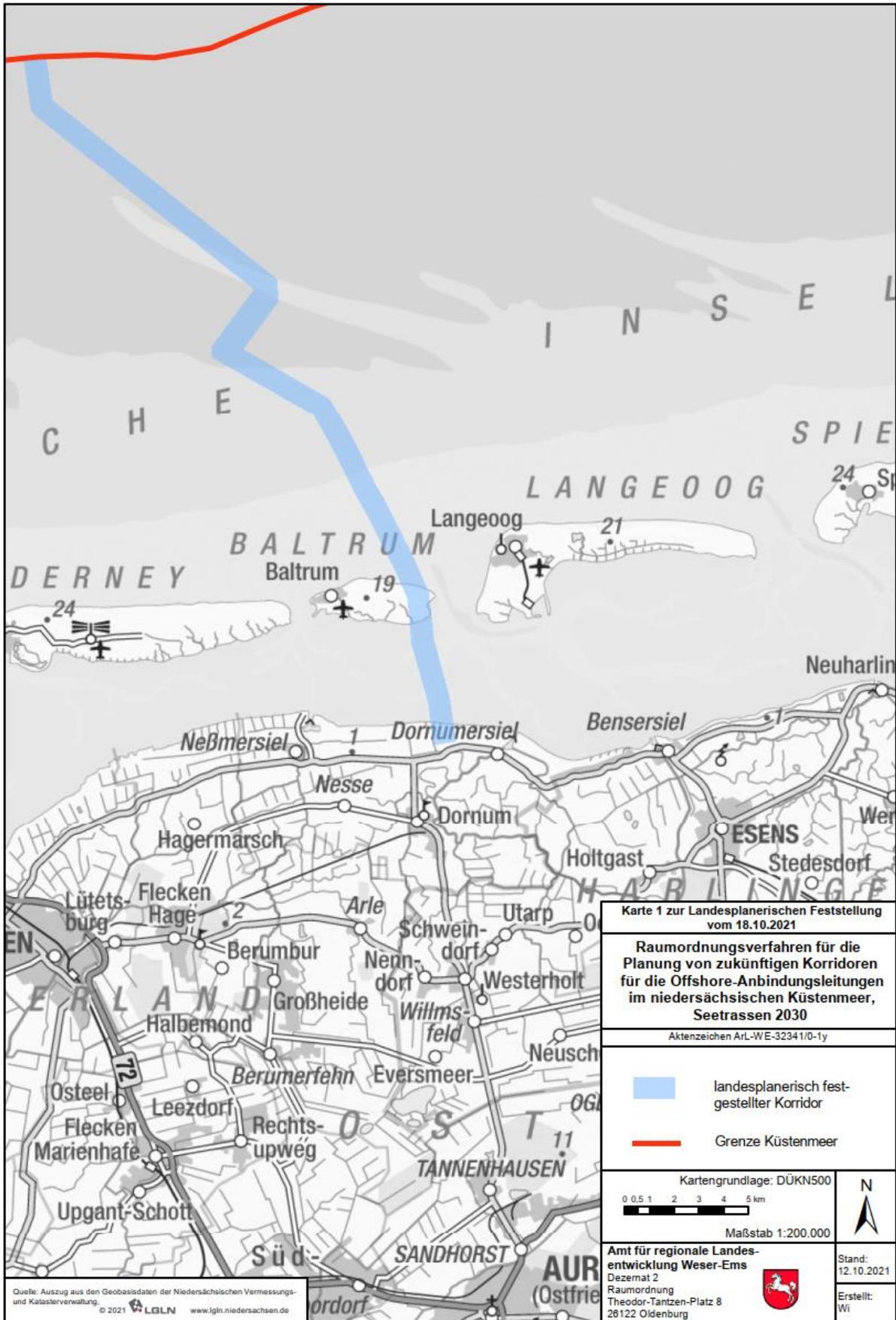


Abbildung 1: Landesplanerisch festgestellter Korridor
Quelle wie genannt, Karte 1 (Maßstab 1:200.000)

1.2 Aufgabenstellung

Die TenneT Offshore GmbH plant mit den Vorhaben NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1 drei weitere ONAS im Trassenkorridor über Baltrum zu realisieren. Diese Systeme liegen gebündelt östlich an „Bal-Win1+2“ (NOR-9-2 und NOR-9-3) (Abbildung 2).

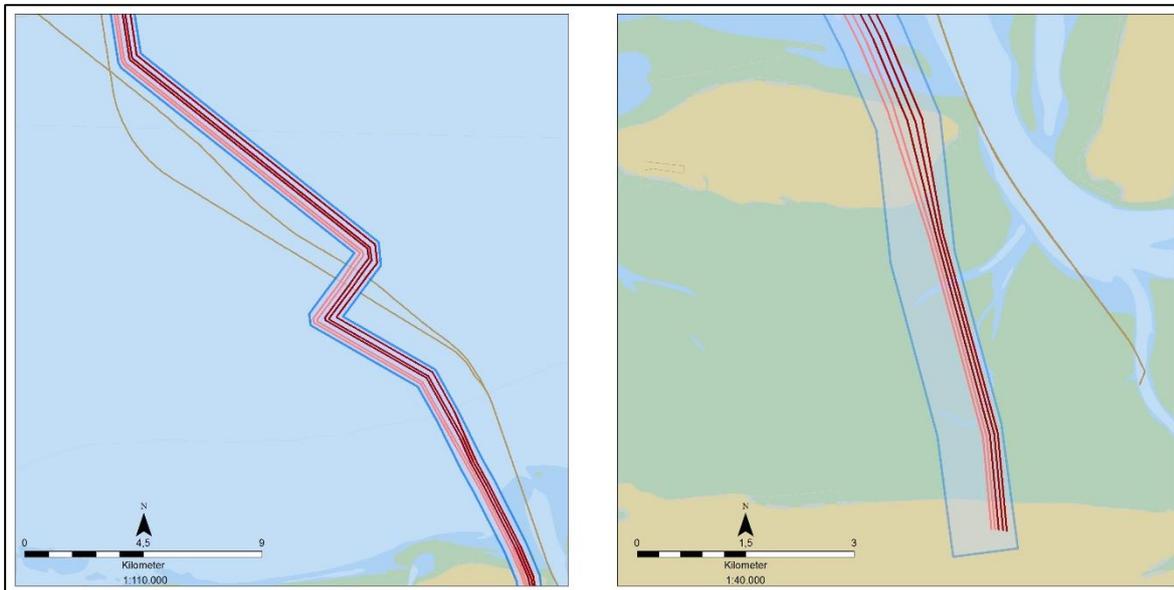


Abbildung 2: Planungssituation im Tassenkorridor Baltum – Seetrassen im niedersächsischen Küstenmeer.

Erläuterung Blau: landesplanerisch festgestellter Korridor, braun: Pipeline, rosa: NOR-9-2 und NOR-9-3, dunkelrot: NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1.

Die Vorhabenträgerin sieht nicht das Erfordernis für ein weiteres ROV, weil im Rahmen von „Seetrassen 2030“ bereits der C3-Korridor mit der räumlichen Eignung für fünf ONAS von 2 GW-Nennleistung untersucht wurde, und von daher die LpF aus 2021 mit den Maßgaben weiterhin anwendbar wie raumordnerisch abwägend auch Grundlage für das Projektzulassungsverfahren auf Ebene der Planfeststellung sei. Daher beantragt die TenneT Offshore für weitere drei ONAS im Baltrum-Vorzugskorridor den Verzicht auf ein weiteres ROV.

Aufgabe dieser Stellungnahme ist die v.a. planungs- und umweltfachliche Beurteilung dieses Antrags auf Verzicht. Die insoweit geltenden fachlichen Überlegungen sind prominent durch Kennzeichnung „→“ hervorgehoben und geben die fachliche Meinung der Stellungnehmerin wieder.

2 Fachliche Stellungnahme

Die nachfolgende Stellungnahme nimmt die Grundsätze – die Aufgaben - der Raumordnung, die konkrete Ebene – die Ergebnisse - der erfolgten Landesplanerischen Feststellung (LpF) sowie ausblicknehmend wesentliche Änderungen gegenüber der bautechnischen Annahmen im ROV „Seetrassen 2030“ vor der jeweiligen Fragestellung in den Blick, ob aus einem Verzicht auf ein weiteres ROV erhebliche Nachteile im zulassungsgemäßen Abwägungsprozess nachgeordneter konkreter Verfahren

erwachsen können; bedarf es also zwingend weitergehender oder neuer raumordnerischer Abwägungsprozesse in Vorbereitung möglichst konfliktarmer, nachführender Zulassungsentscheidungen?

2.1 Grundsätzliche raumordnerische Ebene

Das ROV ermittelt auf der überörtlichen Vorplanungsebene die vorhabenbedingten Wirkungen auf andere Raumnutzungen und auf die Umwelt mit dem Ziel, eine raumverträgliche Standort- oder Trassenalternative innerhalb eines größeren Untersuchungsgebiets zu bestimmen. Bei mehreren Trassen oder Trassenkorridoren soll hierbei nach dem Stand der Planung¹ die raum- und umweltverträglichste Vorzugstrasse, der verträglichste Trassenkorridor vorbestimmt werden. Wenngleich für nachgeordnete vorhabenbezogene, konkret fachrechtliche Zulassungsverfahren nicht rechtlich bindend hat dieses Abwägungsergebnis mit einer am Ende des ROV stehenden LpF einen wichtigen empfehlenden Charakter, weil geprüft worden ist, ob sich ein Vorhaben (oder mehrere gleichartige Vorhaben im selben Untersuchungsgebiet) mit anderen Planungen und deren Entwicklungszielen verträgt.

Hinsichtlich der Entwicklungsziele, die der Wortung nach etwas Vorausschauendes meinen, haben unter dem besonderen Blickwinkel der Umwelt auch bereits vorhandene Zustände der Umwelt eine abwägungsrelevante Bedeutung wie z. B. nationalrechtlich festgelegte Schutzgebiete.

- ➔ Im konkreten Bezug zu dieser Stellungnahme geht es im Küstenmeer darum, dass vorhabenbedingt der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer durch verschiedene Projekte der Offshore-Netzanbindungen gequert werden muss. Jedes einzelne Projekt unterliegt der eigenen Zulassung im Rahmen der nachgeordneten Planfeststellung. Insoweit kann dem Grundsatz nach zunächst festgestellt werden, dass alle technisch möglichen Vorhaben gleicher Art innerhalb eines landesplanerisch festgestellten Vorzug-Korridors bereits raumordnerisch gegenüber einem anderen Korridor wie Langeoog oder anderen Varianten abgewogen worden sind, soweit daraus resultierende Projekte im Korridor liegen und dem Gebot der Bündelung folgen.
- ➔ Es ist auch unter Beachtung der fünfjährigen Bindefrist der LpF im Verfahren „Seetrassen 2030“ nicht erkennbar, dass sich eine andere raumabwägende Entscheidung für zwei oder für fünf ONAS im Trassenkorridor ergeben würde oder auf Ebene der Raumordnung ergeben hätte. Die raumordnerische Abwägung übt keine Bindung für das nachgeordnete Planfeststellungsverfahren aus. Die LpF gibt also nicht vor, dass mindestens zwei ONAS als einzelne Projekte zulassungsfähig sind, mithin auch nicht fünf. Auf Ebene der Planfeststellung können einzelfallbezogen ein bis X Projekte im Trassenkorridor zulassungsfähig sein oder fachrechtlich eben auch nicht.
- ➔ Die fachliche Untersuchung der Trassenkorridore und der Alternativen im ROV „Seetrassen 2030“ (IBL Umweltplanung 2020) hatte bei der Raumverträglichkeitsstudie, der Untersuchung der voraussichtlichen raumbedeutsamen Umweltauswirkungen (UVU) und den voruntersuchten anderen fachrechtlichen Aspekten jeweils die räumlichen Untersuchungsgebiete und nicht die Anzahl potenziell darin bautechnisch realisierbarer Projekte im Blick.

2.2 Verfahrenskonkrete Ebene der LpF 2021

Die oben zitierte LpF führt auch unter Ziff. I. 1. aus (Hervorhebung durch Verfasser), dass die Abwägung „mit den Erfordernissen der Raumordnung **unter Beachtung der Maßgaben (Kapitel 2.)** vereinbar ist.

¹ auch nach dem Konkretisierungsgrad der technischen Planung zum Zeitpunkt der Raumordnung

*Nach jetzigem Planungsstand kann die Planung zudem eine **Vereinbarkeit mit anderen Rechtsvorschriften, insbesondere denen des Umweltschutzes**, erreichen.“*

Weiterhin heißt es:

„Ob die Verlegung von mehr als zwei Systemen raumverträglich ist, ist im Zuge der raumordnerischen Prüfung von weiteren Systemen zur Anbindung von Offshore-Windparks zu entscheiden. Hinsichtlich des potentiellen Baus weiterer Leitungssysteme über Baltrum und Langeoog wird auf die Ausführungen in Kapitel 9.2. „Ausblick“ verwiesen.“

Nachfolgend werden daher zunächst die Maßgaben nach Kapitel 2 und danach der Ausblick in Kap. 9.2 der LpF im Rahmen dieser Stellungnahme betrachtet.

2.2.1 Maßgaben nach „Kap. 2 der LpF“

Es wird in der LpF (ArL 2021, S. 1ff) zwischen Maßgaben zur Beachtung von Zielen der Raumordnung / fachrechtlichen Vorgaben (Kategorie I) und Maßgaben zur Umsetzung von Grundsätzen der Raumordnung und zur Optimierung der Raum- und Umweltverträglichkeit des Vorhabens (Kategorie II) unterschieden. Diese Maßgaben der Kategorie I zielen darauf ab, das Vorhaben in Einklang mit Zielen der Raumordnung im Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) bzw. Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Aurich (RROP) sowie fachrechtlichen Vorgaben zu bringen. Sie sind bei der Vorhabenkonkretisierung und -umsetzung zwingend zu beachten. Die Maßgaben der Kategorie II zielen darauf, die Raum- und Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu optimieren. Sie beruhen vielfach auf Hinweisen und Forderungen aus den Beteiligungsverfahren. Soweit es sich bei den Maßgaben der Kategorie II nicht um konkrete Prüfaufträge, sondern belangbezogene Vorgaben zur Vorhabenoptimierung handelt, sind diese bei der weiteren Konkretisierung und in Abwägung mit anderen Raum- und Umweltbelangen sowie technischen und wirtschaftlichen Aspekten besonders zu berücksichtigen.

Die Maßgaben werden wörtlich nachfolgend zitiert und im Rahmen dieser Stellungnahme vor dem Hintergrund des Verzichtsantrags bewertet (→)

Maßgaben der Kategorie I

Maßgabe 1

Wenn bundesrechtliche im Netzentwicklungsplan gegebenen Rahmenbedingungen verändert werden, die sich auf den Bedarf für die landesplanerisch festgestellte Planung auswirken, ist eine Überprüfung dieser Landesplanerischen Feststellung erforderlich.

- Diese Maßgabe wird zur Kenntnis genommen. Die Maßgabe ist für den Antrag auf Verzicht nicht entscheidungserheblich.

Maßgabe 2

Baustellenschwerlastverkehre zur Erschließung der Baustelle für die HD-Bohrungen zur Inselquerung über Straßen und Wege auf Baltrum sind unzulässig, die Verkehre sind ausschließlich über den Wasserweg abzuwickeln.

- Diese Maßgabe gilt gleichermaßen wie jeweils für die Realisierung von ein bis X ONAS über den Baltrumkorridor, mithin auch über NOR-9-2 und NOR-9-3 hinaus für NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1. Die Maßgabe ist für den gegenständlichen Antrag auf Verzicht für ein weiteres ROV nicht entscheidungserheblich.

Maßgabe 3

Die erforderlichen Transporte sind so zu organisieren, dass die Häfen in ihrer Funktion für die Inselanbindung und die Fischerei nicht beeinträchtigt werden.

- ➔ Diese Maßgabe gilt gleichermaßen wie jeweils für die Realisierung von ein bis X ONAS über den Baltrumkorridor, mithin auch über NOR-9-2 und NOR-9-3 hinaus für NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1. Die Maßgabe ist für den gegenständlichen Antrag auf Verzicht für ein weiteres ROV nicht entscheidungserheblich.

Maßgabe 4

Im Zuge der Planfeststellungsverfahren sind geoelektrische Untersuchungen zur Lage und Ausprägung der Süßwasserlinse auf Baltrum durchzuführen. Wenn die Untersuchungen bestätigen, dass die Kabelführung außerhalb der Linse erfolgen wird, ist eine Beeinträchtigung des Vorranggebiets Trinkwassergewinnung ausgeschlossen. Wenn die Süßwasserlinse wider Erwarten berührt wird, sind Vorkehrungen zu entwickeln und in der Planfeststellung zu regeln, um Beeinträchtigungen auszuschließen.

- ➔ Diese Maßgabe gilt für den Trassenkorridor im Abschnitt der Inselquerung von Baltrum (Unterquerung durch Horizontalspülbohrung in geschlossener Bauweise) ungeachtet der Anzahl bautechnisch realisierbarer ONAS.
- ➔ Die ONAS NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1 liegen im Abschnitt der Inselquerung östlich von „BalWin1+2“ (NOR-9-2 und NOR-9-3) und damit weiter entfernt von der zitierten „Süßwasserlinse“ im VG Trinkwassergewinnung. Es bedarf keines weiteren ROV zur Abwägung dieses Belangs.

Maßgabe 5

Bei der Detailplanung für die Horizontalbohrungen (HD-Bohrungen) auf Baltrum und am Festland ist in Abstimmung mit den zuständigen Deichbehörden im Vorfeld der Planfeststellungsverfahren Raum für zukünftige Deichverstärkungen freizuhalten.

- ➔ Diese Maßgabe gilt für den Trassenkorridor im Abschnitt der Inselquerung von Baltrum und der sogenannten Anlandung/Deichkreuzung im Bauabschnitt 1 (jeweils Unterquerung durch Horizontalspülbohrung in geschlossener Bauweise) ungeachtet der Anzahl bautechnisch realisierbarer ONAS.
- ➔ Diese Maßgabe würde auch im Falle eines ROV für NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1 gleichermaßen gelten und ist von daher bereits im Rahmen des ROV „Seetrassen 2030“ ausreichend abgewogen worden.
- ➔ **Die vorgenannten fünf Maßgaben der Kategorie I stehen nicht im Widerspruch zum Antrag auf Verzicht auf ein weiteres ROV zum Baltrum-Korridor.**

Maßgaben der Kategorie II

Maßgabe 6

Das erste Leitungssystem ist im Bereich zwischen dem Nordstrand Baltrum und der Kreuzung mit der Europipe, unter Beachtung der technisch erforderlichen Mindestabstände, so zu verlegen,

- *dass zwischen diesem ersten System und der Europipe vier weitere Kabelsysteme realisiert werden können und*

- *dass das letzte System in möglichst enger Bündelung mit der Europipe 2 verläuft.*

Nördlich der Kreuzung ist das erste System unter Beachtung der technisch erforderlichen Mindestabstände mit der Pipeline zu bündeln.

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens hat eine Abstimmung mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für den Bereich Übergang Küstenmeer – ausschließliche Wirtschaftszone zu erfolgen.

Die Verlegung hat auf der gesamten Strecke so zu erfolgen, dass die technisch maximal mögliche Anzahl von Kabelsystemen nicht eingeschränkt wird.

- ➔ *Diese Maßgabe der Bündelung und maximal bautechnischen Lösung gilt unbeachtlich der Anzahl zu realisierender ONAS im Baltrum-Korridor. Ein neuerliches ROV ändert daran nichts.*
- ➔ *Das Gate III (Grenzkorridor III) von der AWZ ins Küstenmeer lässt die Passage von mind. fünf ONAS zu.*

Maßgabe 7

Bei der Kabelverlegung im Rückseitenwatt zwischen Insel und Festland sollte möglichst eine Verlegung mit dem Vibrationsschwertverfahren zu Hochwasser erfolgen. Das Vibrationsverfahren zu Niedrigwasser sollte nur dann verwendet werden, wenn aus nachvollziehbaren Gründen eine Verlegung bei Hochwasser nicht in Betracht kommt.

- ➔ *Diese Maßgabe gilt dem Grundsatz nach dem bundesnaturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot gleichermaßen für den Trassenkorridor im Abschnitt der Wattkabelinstallation unbeachtlich der Anzahl technisch realisierbarer ONAS. Damit wird nicht das Erfordernis eines weiteren ROV begründet. Die Maßgabe ist hinweisgebend für die Ebene der jeweiligen Projektzulassung zu verstehen.*

Maßgabe 8

Im Zuge der Planfeststellungsverfahren ist zu prüfen, ob die HD-Bohrungen zur Querung der Insel Baltrum so realisiert werden können, dass

- *der Baustellenbereich an der Insel südseite zu den Inselhellern einen Abstand von 500 m einhalten kann und*
- *am Strand die Beanspruchung von Dünenhabitaten inkl. vorhandener Primärdünen sicher ausgeschlossen werden kann.*
- ➔ *Die technische Planung in den beiden bereits begonnenen Zulassungsverfahren NOR-9-2 und NOR-9-3 lässt die Einhaltung dieser Maßgabe 8 erkennen und war im Rahmen der fachbehördlichen Abstimmung des sachlichen und räumlichen Untersuchungsumfangs (Scoping-Phase) auf Basis der LpF Thema.*
- ➔ *Ausblicknehmend für NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1 - östlich gebündelt anschließend - dürften die Inselquerungen für drei weitere ONAS im Trassenkorridor vergleichbar bleiben, weil eine alternative „Ostumgehung“ in halbgeschlossener bis offener Bauweise im Inselosten o.g. Lebensraumtypen voraussichtlich strukturell betreffen kann.*
- ➔ *Insgesamt würde ein weiteres ROV diesen potenziellen Konflikt nicht weiter lösen können und muss aus diesseitiger Sicht der jeweiligen einzelfallbezogenen Projektplanung auf Ebene der Planfeststellung obliegen.*

Maßgabe 9

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist nachzuweisen, dass das 2 K-Kriterium bei einer Referenzpunkttiefe von 30 cm eingehalten werden kann.

- ➔ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Maßgabe 10

Zur Minimierung möglicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind für die Querung von Vogelbrut- und Vogelrastgebieten sowie von Seehundsbänken Bauzeitenfenster im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens mit der Nationalparkverwaltung "Niedersächsisches Wattenmeer" abzustimmen.

Für die binnendeichs gelegenen HDD-Baustellen gilt entsprechendes, hier hat eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Aurich zu erfolgen.

Bei der Abstimmung der Insel- und Deichquerungen sind auch die für den Küstenschutz zuständigen Stellen einzubinden.

Es ist eine umweltfachliche Baubegleitung einzusetzen.

- ➔ Diese Maßgabe(n) gilt (gelten) unbeachtlich der Anzahl geplanter oder zu realisierender ONAS im bereits raumordnerisch festgelegten Trassenkorridor über Baltrum.
- ➔ Eine umweltfachliche Baubegleitung wird im Rahmen der Bauausführung regelmäßig implementiert. Diese ersetzt nicht das o.g. Abstimmungserfordernis mit den Fachbehörden zur Vermeidung oder Minderung erheblicher Beeinträchtigungen auf Ebene der Projektzulassung.

Maßgabe 11

Die Kabel sind im Küstenmeer dauerhaft mit einer so großen Überdeckung zu verlegen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs weiterhin gegeben ist, die Fischerei weiterhin betrieben werden kann und Steinschüttungen mit Ausnahme der Querungen der Europipe I und II möglichst vermieden werden.

- ➔ Diese Maßgabe gilt unbeachtlich der Anzahl geplanter oder zu realisierender ONAS im bereits raumordnerisch festgelegten Trassenkorridor über Baltrum.
- ➔ Der Nachweis erfolgt im Rahmen der konkreten Projektzulassung.

Maßgabe 12

Die Baustellenflächen, die Bauzeiten und die Bauausführung auf der Insel im Bereich des Nordstrandes und bei der Anlandung am Festland sind im Zuge der Detailplanung hinsichtlich der Belange Erholung und Tourismus zu optimieren. Beispielsweise sind Sperrungen von Strandbereichen und von Wegen am Deich möglichst zu vermeiden und soweit unvermeidbar auf eine möglichst kurze Dauer zu beschränken.

- ➔ Diese Maßgabe gilt unbeachtlich der Anzahl geplanter oder zu realisierender ONAS im bereits raumordnerisch festgelegten Trassenkorridor über Baltrum.
- ➔ Der Nachweis erfolgt im Rahmen der konkreten Projektzulassung.
- ➔ **Die vorgenannten sieben Maßgaben der Kategorie II stehen nicht im Widerspruch zum Antrag auf Verzicht auf ein weiteres ROV zum Baltrum-Korridor.**

Über die Maßgaben hinaus kann auch für die obligaten Hinweise zu Ziff. I. 3. der LpF festgestellt werden, dass diese gleichermaßen für alle im Trassenkorridor geplanten, zu realisierenden ONAS unabhängig von der Anzahl gilt und daher ein weiteres ROV für weitere drei Systeme daran nichts ändern wird.

2.2.2 Ausblick nach „Kap. 9.2. der LpF“

Ausblicknehmend wird in Kap. 9.2 der LpF wie folgt zusammenfassend ausgeführt:

- Gegenstand der LpF sind zunächst zwei ONAS im Baltum-Korridor. Der Bedarf ist höher (2 ONAS plus X) und betrifft das niedersächsische Küstenmeer weiterhin (auch raumordnerisch). Verwiesen wird auf NEP und FEP.
 - *„Die Planungsträgerinnen sind im Rahmen dieses Raumordnungsverfahrens zu der Auffassung gelangt, dass die Verlegung von fünf Systemen über Baltrum technisch machbar erscheint. Nach vorläufiger Einschätzung der Landesplanungsbehörde scheint die Verlegung von mehr als zwei Systemen über Baltrum und damit die Ausschöpfung der in diesem Korridor bestehenden technische Kapazitäten der Kabelverlegung im Vergleich zu anderen räumlichen Alternativen die raum- und umweltverträglichste Lösung.“*
 - *„Die in dieser Landesplanerischen Feststellung beschriebenen und bewerteten Auswirkungen, also die Beeinträchtigungen der räumlichen Nutzungen und der Schutzgüter, werden in vergleichbarer Weise wiederholt und über einen längeren Zeitraum eintreten.“*
- ➔ Der landesplanerisch vorgenommene Ausblick steht nicht im Widerspruch zum Antrag der TenneT Offshore GmbH, auf ein weiteres ROV über drei weitere ONAS im Baltrumkorridor zu verzichten.
- ➔ Insoweit wird an dieser Stelle nochmals auf die Grundsatzziele der Raumordnung und des ROV in Kap. 2.1 (S. 4) verwiesen.

2.3 Weitere naturschutzfache Hinweise und Einschätzungen

2.3.1 Zusammenfassung der Annahmen im ROV

Der Baltrum-Korridor C3 wurde wie oben ausgeführt im ROV „Seetrassen2030“ als zunächst gegenüber allen anderen untersuchten Korridoren als vorzugswürdig landesplanerisch festgestellt. Innerhalb dieses Korridors werden derzeit für die ONAS NOR-9-2 und NOR-9-3 die Zulassungsunterlagen auf Planfeststellung erarbeitet. Darüber hinaus sind drei weitere ONAS in Bündelung mit den vorgenannten Systemen erforderlich (NOR-12-1, NOR-11-2 und NOR-13-1 (Trassen Baltrum 3-5)), mit denen der Korridor bautechnisch ausgeschöpft werden kann.

Die Übertragungsleistung von 2 GW bzw. 525 kV-Nennleistung (mit je drei Leitern) wurde als erforderlicher technischer Standard berücksichtigt und im ROV hinsichtlich der raumbedeutsamen Belange untersucht. Als Standardbautechnik wurde die geschlossene Horizontalspülbohrung für die Deich- und Inselquerung und die halboffene (lokal offene) Bauweise durch Spül- oder Vibrationstechnik nördlich von Baltrum und bei der Wattquerung berücksichtigt. Für die Kabelinstallation im Bauabschnitt Insel und Festlandanlandung (und hier zwischen Baltrumer Inselwatt und Dornumer Watt) im sog. Eulitoral des

Nationalparks wurde – und wird nach wie vor - von der umweltschonenden und daher favorisierten Vibrationsbauweise ausgegangen.

Als Bauzeitenfenster wurden die Monate Juli bis September (mit Beginn Einrichtung der Wattbaustellen für die HD-Bohrungen im Juni), ggf. mit Einrichtung von Baueinrichtungsflächen bereits im Juni (Baltrumer Inselwatt, Dornumer Watt) umweltfachlich zugrunde gelegt.

Hinsichtlich der umweltbezogenen Belange wurden auf der o.g. Grundlage die raumbedeutsamen Umweltauswirkungen analog zur Prüfung der Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG, die voraussichtlichen Auswirkungen auf Natura 2000-Schutzgebiete sowie Aspekte des besonderen Artenschutzes und des Wasserhaushaltsrechts (Wasserrahmenrichtlinie und Meeresumweltschutz nach Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) abgewogen betrachtet. Gegenständlich war der Korridorvergleich, also Baltrum-Korridor und Variante mit Langeoog-Korridor und Variante.

2.3.2 Maßgebliche Unterschiede der Planung zwischen den Annahmen im ROV und der aktuell laufenden technischen Planung für zwei ONAS

Auf Ebene der (bautechnischen) Vorplanung im Rahmen des ROV wurde als Bauzeitenfenster vom Zeitraum Juni bis September ausgegangen. Dieser Bauzeitraum entspricht dem üblichen Bauzeitenfenster von ONAS mit 380 kV-Nennleistung für die HD-Bohrungen und die Wattkabelinstallation (ab Juli) und wurde bei der umweltfachlichen Beurteilung (UVU inkl. Artenschutz) und der Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG (Natura 2000-Verträglichkeit) auf Ebene des ROV zugrunde gelegt (ausführlich in Ziff. 8 der LpF). Die Abwägung ergab, dass jeder Trassenkorridor (ob Langeoog oder Baltrum) aufgrund der Lage im niedersächsischen Küstenmeer zwangsläufig Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung und besondere Schutzgebiete quert, mithin stets nationalrechtlich als Nationalpark geschützte FFH- und Vogelschutzgebiete betrifft. Daher konnte die raumordnerische Abwägung nur bedingt (wenn überhaupt) Vorzugstrassen identifizieren, die allein aufgrund ihrer Lage geringere oder keine Konflikte mit dem europäischen Gebietsschutz erwarten lassen. Hierzu wird ausgeführt: *„Die beiden Korridore, die Gegenstand dieser Landesplanerischen Feststellung sind, liegen seeseitig der Deichlinie in dem FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (DE 2306-301, 001) und dem Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ (DE 2210-401, V01). Es ist von direkten und wiederkehrenden Flächeninanspruchnahmen sowie von Störwirkungen durch die Bautätigkeiten auszugehen. Dadurch kann es in unterschiedlicher zeitlicher und räumlicher Intensität zu Beeinträchtigungen vorkommender maßgeblicher Bestandteile (Lebensraumtypen und Arten) und wertbestimmender Vogelarten kommen.“*

Insoweit heißt es in Ziff. 8.2 der LpF: *„Für Bautätigkeiten innerhalb von Vogelbrut- und Vogelrastgebieten sowie von Seehundsbänken des Nationalparks ist die Erstellung eines Bauzeitenplans in Abstimmung mit der Nationalparkverwaltung "Niedersächsisches Wattenmeer" vorgesehen (vgl. Maßgabe 10). Für die binnendeichs gelegenen HDD-Baustellen [im EU-Vogelschutzgebiet „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ (DE 2309-431, V63)] gilt entsprechendes, hier hat eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Aurich zu erfolgen.“*

Geplant ist die Verlegung von zwei Kabelsystemen, so dass die von der Bautätigkeit ausgehenden Wirkungen im FFH-Gebiet sich über eine Bauzeit von mehreren Jahren erstrecken werden.

Hinsichtlich der Seehunde und der europäischen Vogelarten können Beeinträchtigungen durch eine geeignete zeitliche Steuerung des Bauablaufs minimiert werden.“

Die Maßgabe wie die Abwägung gilt grundsätzlich. Sie setzt voraus, dass es einen bautechnischen und bauzeitlichen Abstimmungsspielraum bei der Realisierung der Netzanbindungen im Abschnitt der

Seetrassen gibt. Dieser ist allein nach hinten ins Jahr hinaus aus Gründen des Küstenschutzes zeitlich restriktiv auf Ende September beschränkt und scheint aus diesseitiger Sicht nicht verhandelbar. Daher waren die Bauzeitenplanungen stets darauf ausgerichtet mit der Folge, dass bereits im Juni eines Jahres mit den Bautätigkeiten von HDD und ab Juli Kabelverlegung wie -einzug begonnen werden musste. Die aktuelle technische Planung der beiden ONAS NOR-9-2 und NOR-9-3 begründet unter Beachtung der Art der Inselquerungen in der HDD-Bauweise ein weitaus längeres Bauzeitenfenster und muss bereits im April beginnen, mithin zwei Monate länger gegenüber dem bisher angenommenen Kernbauzeitenfenster.

Für das UVU-Schutzgut Tiere, Teil Gastvögel, ändert sich damit die Betroffenheit durch mögliche Störungswirkungen durch Bauaktivitäten beim Frühjahrszug. Erhebliche Beeinträchtigungen können daher nicht mehr sicher ausgeschlossen werden, wenn wertbestimmende Arten und Bestände landesweiter und höherer Bedeutung in den betroffenen Ruhezeiten des Korridors ihre Rasthabitate vorübergehend verlieren oder nur eingeschränkt nutzen und dabei nicht ohne Weiteres in benachbarte Flächen gleicher Eignung ausweichen können. Dieses muss vorsorglich im Rahmen der Planfeststellung für Gastvögel untersucht werden (UVP-Bericht, Fachbeitrag Artenschutz und Natura2000 Verträglichkeitsuntersuchung); ebenso für im Watt Nahrung suchende Brutvögel in der Hauptbrutsaison von März/April bis Juli/August.

- ➔ Diese Einschätzung hätte es auch bereits im ROV Seetrassen 2030 bei Zugrundelegung dieses erweiterten Bauzeitenfensters ab April gegeben und würde gleichermaßen für alle Korridore gegolten haben.

Das von der Raumordnung abweichende Bauzeitenfenster kann aus fachlicher Sicht einen entscheidungserheblichen Unterschied bei den Projekten hinsichtlich der Natura-2000 Verträglichkeit und dem Artenschutz bedeuten, entweder an sich oder im Zusammenwirken mit der zeitlichen und räumlichen Ausnutzung des Baltrum-Trassenkorridors für fünf ONAS. Die Realisierung von fünf ONAS im Baltrum-Korridor bedeutet voraussichtlich eine jährliche Bauaktivität über sieben Jahre ab 2024 und ist danach (in 2030) abgeschlossen². Hierbei sind im Sinne der Summation nicht einmal gleichartige zeitlich zusammenwirkende Projekte im Norderney-II-Korridor noch andere Pläne und Projekte im Zusammenwirken einbezogen, die in den Nationalpark Nds. Wattenmeer gleichzeitig nachteilig hineinwirken können.

- ➔ Daraus folgt dennoch nicht, dass in einem weiteren ROV die Prüfung der Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete entsprechend dem Planungsstand (vgl. § 10 Abs. 1 NROG) durchzuführen ist, denn eine vollständige und abschließende Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG erfolgt im nachgelagerten Zulassungs-/Planfeststellungsverfahren. Erst dort können verbindliche Nebenbestimmungen abgewogen und getroffen werden, um Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu vermeiden.
- ➔ Diese Einschätzung ist allein schon wegen der stets unmittelbaren und alternativlosen Betroffenheit des „Nationalparks“ und des LSG (EU-VS-Gebiet) „Ostfriesische Seemarsch“ begründet (s. o.); diese Schutzgebiete sind bei der Realisierung der ONAS immer betroffen. Mithin führt ein neuerliches ROV zu keiner abwägungsrelevanten anderen Entscheidung dahingehend, ob im Trassenkorridor von Baltrum zwei oder mehr (bis fünf) ONAS geplant und realisiert werden sollen.

² Bei zwei ONAS (NOR-9-2, NOR-9-3): fünf Jahre Bauaktivität von 2024 bis einschließlich 2028

3 Fazit

Es ergeben sich aus fachgutachterlicher Sicht keine durchgreifenden Gründe dafür, dass auf Basis getroffener Abwägungen und Entscheidungen im ROV „Seetrassen 2030“ nicht alles dafür spricht, nunmehr weitere einzelfallbezogene Abwägungen dem obligaten Zulassungsverfahren im Rahmen der konkreten Projektzulassung anzuvertrauen. Der raumordnerische Abwägungs- und Entscheidungsprozess beinhaltet über die Grundsätze der Planung, über die Maßgaben der Entscheidung einerseits und auch ausblicknehmend andererseits alle Schritte, die auf der Ebene der konkreten Projektzulassung relevant sind und werden. Daran ändert sich nichts, ob im Baltrum-Trassenkorridor zwei oder insgesamt fünf ONAS geplant und realisiert werden sollen.

Die Konfliktbewältigung im Weiteren löst auch kein weiteres ROV, weil es auf der „Flughöhe“ eines ROV keine neuen von der landesplanerisch bereits erfolgten Abwägung abweichenden Feststellungen und Maßgaben über die bereits festgestellten geben wird.

Oldenburg, den 28.10.2022

IBL Umweltplanung GmbH

i.V. D. Wolters