

**Offshore-Netzanbindungssysteme über den
Langeoog-Korridor:
Naturschutzfachliche Stellungnahme zur Anzeige auf Ver-
zicht der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens
der Korridore C6a + C6b**

Planungsträger:




**TenneT Offshore GmbH
Bernecker Straße 70
95448 Bayreuth**



**Amprion Offshore GmbH
Robert-Schuman-Straße 7
44263 Dortmund**



Auftragnehmer und Stellungnehmerin

Auftragnehmer			
	<p>IBL Umweltplanung GmbH Bahnhofstraße 14a 26122 Oldenburg Tel.: +49 (0)441 505017-10 www.ibl-umweltplanung.de</p>	<p>Bearbeitung Projekt-Nr.: Datum: Rev-Nr.</p>	<p>D. Wolters 1529 22.03.2024 1-0</p>

Inhalt

1	Veranlassung und Aufgabenstellung	2
2	Fachliche Einschätzungen	3
2.1	Prüfung der Raumverträglichkeit	3
2.2	Rückblick Raumordnungsverfahren „Seetrassen 2030“	4
2.3	Natura 2000-Verträglichkeit und Summationskulisse	5
2.4	Eingriffsminimierung, Bauablauf und Summationsbetrachtung	5
2.5	Sonstige Belange (Trinkwassergewinnung, Archäologie, Küstenschutz)	5
2.6	Gesamtkonzept	5
2.7	Alternativen zum Gegenstand der Anzeige	5
3	Fazit	6

1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Gegenstand dieser Stellungnahme ist die Anzeige nach § 15 Abs. 4 S. 2 ROG der beiden Übertragungsnetzbetreiber (ÜNB) TenneT Offshore und Amprion Offshore gegenüber dem Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems vom 18.03.2024.

Angezeigt wird der Verzicht für ein weiteres Raumordnungsverfahren (ROV) über Langeoog. Im ROV „Seetrassen 2030“ waren die Trassenkorridore C6a und C6b bereits Antragsinhalt und die beiden Korridore wurden raumordnerisch und umweltfachlich mit zwei Korridoren über Baltrum (C3 und C3a) verglichen. Im ROV Seetrassen 2030 wurde in der Abwägung aller Belange der über Baltrum geplante Korridor C3 als zunächst vorzugswürdig ermittelt (Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems, Oldenburg, landesplanerische Feststellung (LpF) vom 18.10.2021, Az. ArL-WE-32341/0-1y). Die dabei erfolgte Festlegung auf zwei künftige Offshore-Netzanbindungssysteme (ONAS) war mit der fünfjährigen Befristung der LpF von 2021 begründet, weil mindestens zwei über den Korridor C3 zu führende ONAS sicher absehbar waren. Zwei Systeme – NOR-9-3 und NOR-9-2 – sind bereits durch TenneT bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Hannover (NLStBV) als zuständige Planfeststellungsbehörde im Genehmigungsverfahren. Drei weitere über Baltrum verlaufende ONAS folgen auf Ebene des konkreten Zulassungsverfahrens bei der NLStBV: für LanWin1 erfolgt die Eröffnung des Verfahrens im März 2024 und ab Sommer für LanWin4 und LanWin5. Bei allen fünf „Baltrum“-ONAS handelt es sich um 2000 MW-Leitungen (2 GW-Systeme). Der Baltrum-Korridor ist damit nach jetzigem Stand ebenfalls planerisch ausgeschöpft. Für die drei ONAS, die nach LpF noch nicht direkt im Korridor unmittelbar beordnet wurden, konnte 2022 auf Anzeige der ÜNB ein Verzicht auf ein weiteres ROV beantragt werden. Dieses wurde durch das ArL Weser-Ems positiv beschieden, weil gegenüber den bereits im ROV Seetrassen 2030 erfolgten Abwägungen keine anderen oder neuen raumbedeutsamen Sachverhalte hinzugekommen sind: Es gab keinen signifikanten Unterschied aus raumordnerischer und umweltfachlicher Sicht zwischen den beiden zuerst landesplanerisch gesicherten ONAS (aktuell namentlich NOR-9-3 und NOR-9-2) und den folgenden, namentlich aktuell LanWin1, 4 und 5 zur planerisch-technischen Ausschöpfung des Baltrum-Korridors. Die Netzanbindung erfolgt über im Boden bzw. im Gewässergrund verlegte Seekabel in der 525 kV-Übertragungstechnik (2 GW-Systeme). Diese Nennleistung war bereits im ROV antragsgegenständlich.

Die beiden ÜNB (Planungsträgerinnen) sehen vergleichbare Voraussetzungen eines Verzichts für ein neues ROV über Langeoog gegeben. Die o.g. Anzeige auf Verzicht bezieht sich auf acht ONAS, die von der 12 sm-Grenze über das Gate (Grenzkorridor) N-III über Langeoog (genauer gesagt unter Langeoog) bis zum Festland geführt werden. Aus Sicht der Planungsträgerinnen ist die Durchführung einer erneuten Raumverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich, weil alle relevanten raumordnerischen Fragen mit dem Ziel einer möglichst raum- und umweltverträglichen Realisierung der geplanten acht ONAS mit dem ROV „Seetrassen 2030“ bereits ausreichend beantwortet sind. *„Hier wurde für die im ROV untersuchten Korridore C6a und C6b, die über Langeoog führen, zusammengefasst, dass „keine rechtlichen Verbotstatbestände oder verletzte Ziele der Raumordnung bestehen“ (Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems, 2021). Es wurde festgestellt, dass „über die mit dieser Landesplanerischen Feststellung beurteilte Planung hinaus der Bau von weiteren Netzanbindungssystemen im Küstenmeer*

erforderlich [wird]“ (Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems, 2021).“ (Anzeige der Planungsträgerinnen¹)

Die IBL Umweltplanung wurde um eine naturschutzfachliche, gutachterliche Stellungnahme zu den Erläuterungen zur Anzeige gebeten. Diese Stellungnahme soll dem ArL Weser-Ems ergänzend zur Verfügung gestellt werden.

Folgend wird Stellung genommen zu den Erläuterungen der Anzeige ab Kapitel 4.

2 Fachliche Einschätzungen

2.1 Prüfung der Raumverträglichkeit

Bezug: Kapitel 4

„Die Trassenkorridore C6a und C6b waren bereits Gegenstand des ROV „Seetrassen 2030“, sodass die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft wurden. Dieses schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein.“

Diese Aussagen gelten ebenso für den Baltrum-Korridor mit den Varianten C3 und C3a, für die nach landesplanerischer Feststellung von zunächst zwei ONAS der Bedarf einer weiteren raumordnerischen Untersuchung für weitere drei ONAS verzichtet wurde (s.o.). Dem schutzgutbezogenen Untersuchungsergebnis im ROV lagen dieselben planerischen Daten und Voraussetzungen sowohl für Baltrum als auch für Langeoog zugrunde. Auf der „Flughöhe“ der Raumordnung wird nach hiesiger Sicht kein neues Ergebnis bei einem weiteren ROV erwartet werden können. Auch allein bezogen auf die Korridore C6a und C6b für insgesamt räumlich mögliche acht ONAS wird kein abweichendes Ergebnis erwartet.

„Auch hinsichtlich der Untersuchung von summationsbedingten Auswirkungen auf maßgebliche Bestandteile der Natura 2000-Gebiete liegen weitere Erkenntnisse aus den Planungen im Baltrum-Korridor vor – auch mit Blick auf die Planung von Maßnahmen zur Kohärenzsicherung.“

Diese Aussage ist zutreffend, bedarf aber der Erläuterung.

Mit der Unterlage C (Kapitel Zusammenfassung) wurde zum ROV „Seetrassen 2030“ zunächst eine Natura 2000-Untersuchung vorgelegt. Diese Untersuchung erfolgte auf Ebene einer Voruntersuchung, wie in Raumordnungsverfahren üblich. Im Ergebnis wurde festgestellt:

„Die Korridore Baltrum und Langeoog 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. Auf Ebene der Natura 2000-Voruntersuchung ist festzustellen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der genannten Natura 2000-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann. Dieses gilt für beide Korridore und alle Varianten gleichermaßen. Die Durchführung einer Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung wird auf

¹ Langeoog-Korridor“ - Erläuterungen zum Bedarf für die Realisierung von Offshore-Netzanbindungssystemen auf Langeoog mit einer ergänzenden planerischen Gesamt- und Alternativenbetrachtung, vom 18.03.2024

der Ebene der Erlangung des konkreten Baurechts unter Berücksichtigung erst dann feststehender Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.“

Diese Feststellungen gelten weiterhin. Sie galten auch bereits für alle in der Desktopstudie untersuchten Korridore deshalb, weil jedes an der niedersächsischen Küste anlandende einzelne ONAS den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer queren muss, so dass stets eine einzelfallbezogene Natura 2000 Verträglichkeits-Hauptuntersuchung erforderlich wird. Dieses gilt auch für die in der Anzeige dargelegten räumlichen und technischen Alternativen (dort Kapitel 8). Ein weiteres ROV führt zu keinem anderen Ergebnis.

Für die bereits im Verfahren befindlichen zwei ONAS BalWin1 und 2 sowie die drei weiteren über Baltrum vorgesehenen Projekte (LanWin1, 4 und 5) sind für die Antragsunterlagen im Rahmen der Planfeststellung jeweils einzelne Natura 2000 Verträglichkeitsuntersuchungen erfolgt, die die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Niedersächsisches Wattenmeer, auf das EU-Vogelschutzgebiet Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzende Küstengewässer (beide Nationalpark) und auf das binnendeichs liegende EU-Vogelschutzgebiet Ostfriesischen Seemarsch (Landschaftsschutzgebiet) untersuchen. Den Untersuchungen lagen neben neuen benthosbiologischen Untersuchungen neue Gastvogelkartierungen und eine detailliertere Luftbildauswertung von Seehundliegeplätzen im Rahmen der UVU zugrunde, also jeweils einzelfallbezogen mit dem erforderlichen technischen Detaillierungsgrad der Projektplanung verknüpfte Umweltdaten, die für Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Trotz bauzeitlich aufgeweitetem Bauzeitenfenster (bereits ab April und die erste große Vogelzugperiode betreffend) und trotz gegenüber älteren ONAS mit 900 MW-Nennleistung deutlich erhöhter Baustellenlogistik bei den Horizontalspülbohrungen für 2 GW-Systeme, vor allem bei der bauzeitlichen Bedienung der Baustelleneinrichtungsflächen im Inselwatt wurden erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgebiete gemeinschaftlicher Bedeutung verneint. In der weiteren Prüfung des Zusammenwirkens aller fünf ONAS (summativ Betrachtung) konnten auch unter Berücksichtigung von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die einzelfallbezogen im LBP² festgelegt wurden, erhebliche Beeinträchtigungen nicht mehr sicher für Gastvögel und für Seehundliegeplätze durch sich über die Jahre verstetigende, sich wiederholende Störungen auf angestammte Teilgebiete im Nationalpark sicher ausgeschlossen werden. Das bedeutet die Feststellung erheblicher Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet (hier Seehunde in den „Rückseitenwatten“ betreffend) und für das EU-Vogelschutzgebiet (hier die Gilde der Gastvögel in den „Rückseitenwatten“ betreffend). Das binnendeichs liegende Vogelschutzgebiet ist weiterhin auch summativ nicht erheblich betroffen.

Die Projektplanungen über Langeoog mit acht ONAS werden voraussichtlich ebenfalls summativ erhebliche Beeinträchtigungen nach § 34 BNatSchG nicht sicher ausschließen. Doch dieses kann die Raumordnung nicht lösen. Es bedarf dazu der konkreten Zulassungsebene.

2.2 Rückblick Raumordnungsverfahren „Seetrassen 2030“

Bezug: Kapitel 4

„Die Raumverträglichkeitsstudie kam zu dem Ergebnis, dass sowohl in Bezug auf den Baltrum- als auch den Langeoog-Korridor, die Planung mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen weitestmöglich vereinbar ist. Durch die Korridorverläufe wird unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung/Minimierung von Raumnutzungskonflikten den Zielen und Grundsätzen sowie den ergänzenden Aussagen mit Bedeutung für die Raumordnung entsprochen.“

² Landschaftspflegerischer Begleitplan und landschaftspflegerische Maßnahmen

Diese von den Planungsträgerinnen vorgebrachte Erläuterung ist zutreffend.

„Umweltfachlich kam der UVU-Bericht (Untersuchung voraussichtlicher raumbedeutsamer Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG) zu dem Ergebnis, dass ein Vergleich der Bewertung der Auswirkungen auf ein Schutzgut keine Unterschiede zwischen den Korridoren Baltrum und Langeoog zeigt. Es kann auf dieser Betrachtungsebene keine Bevorzugung eines Korridors abgeleitet werden. Innerhalb der Korridore, d. h. für die Varianten C3/C3a und C6a/C6b lassen sich jedoch Unterschiede bei einzelnen Schutzgütern feststellen. Auf Ebene der Varianten kam man im Rahmen der gutachterlichen Abwägung zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der betrachteten Schutzgüter [...] der Baltrum-Korridor fünf und der Langeoog-Korridor acht planungsbedingt tendenziell nachteilige Auswirkungen aufweisen.“

Das ist aus gutachterlicher Sicht auch weiterhin zutreffend. Die Aussage aber vergleicht die Korridore Baltrum und Langeoog, nicht aber die in der Anzeige genannten räumlichen Alternativen (wie z.B. Spiekeroog oder Wangeroog). Das kann aber dahingestellt bleiben, weil diese anderen Korridore bereits in der Desktopstudie als Prüfkorridore zum ROV „Seetrassen 2030“ verworfen wurden.

2.3 Natura 2000-Verträglichkeit und Summationskulisse

Bezug: Kapitel 6.1

Die vorgebrachten Erläuterungen entsprechen aktuell dem Planungsstand und sind von der „Flughöhe“ eines ROV nicht weiter abhängig (siehe Kap. 2.1). Das bedeutet, ein neuerliches ROV ergibt keinen Mehrwert für die Ebene der Planfeststellung.

2.4 Eingriffsminimierung, Bauablauf und Summationsbetrachtung

Bezug: Kapitel 6.2

Die dortigen Erläuterungen entziehen sich der gutachterlichen Bewertung, ob den Gründen der Anzeige gefolgt werden kann, auf ein weiteres ROV verzichten zu können. Die dortigen Erläuterungen sind aber plausibel.

2.5 Sonstige Belange (Trinkwassergewinnung, Archäologie, Küstenschutz)

Bezug: Kapitel 6.3 bis 6.5

Aus gutachterlicher Sicht sind die Erläuterungen plausibel.

2.6 Gesamtkonzept

Bezug: Kapitel 7

Nicht relevant im Rahmen der Aufgabenstellung.

2.7 Alternativen zum Gegenstand der Anzeige

Bezug: Kapitel 8

Die Planungsträgerinnen haben aus gutachterlicher Sicht alle relevanten Aspekte erläutert, die entscheidungsrelevant sind (und auch schon vorher waren).

3 Fazit

Ein 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 Planung³ die raum- und umweltverträglichste Vorzugstrasse, der verträglichste Trassenkorridor vorbestimmt werden. Das ist mit der LpF im ROV „Seetrassen 2030“ erfolgt. 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.

Das ist im ROV „Seetrassen 2030“ erfolgt.

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 neben dem Baltrum-Korridor auch im „über“ Langeoog weitere 8 ONAS zu realisieren sind.

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.

³ auch nach dem Konkretisierungsgrad der technischen Planung zum Zeitpunkt der Raumordnung