

Hamburg, den 15.12.2004

## Genehmigung

Auf Antrag der Firma PROKON Nord Energiesysteme GmbH, Gustav-Elster-Straße 1, 26789 Leer, vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Ingo de Buhr, vom 08.07.2003, eingegangen am 14.07.2003, mit der Aktualisierung vom 22.03.2004, werden Verlegung und Betrieb einer 110-kV-Hochspannungs-Drehstromverbindung im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee bestehend aus einem 110-kV-Dreileiterkabel gemäß der Bezeichnung in den Antragsunterlagen (Windnet I, S. 16f.) nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen mit Zustimmung der Wasser- und Schifffahrsdirektion Nordwest (WSD Nordwest), Schlossplatz 9, 26603 Aurich, genehmigt.

### I. Nebenbestimmungen

#### A Allgemeines:

1. Gegenstand dieser Genehmigung ist das stromabführende Kabel im Bereich der AWZ zur Netzanbindung des mit Bescheid vom 09.11.2001 genehmigten Windparkvorhabens „Borkum-West“ (12 WEA).
2. Die Antragsunterlagen vom 08.07.2003, mit der Aktualisierung vom 22.03.2004, inklusive des Gutachtens der Fa. GAUSS (Nr. 3309 vom März 2003) zur „Risikoabschätzung für die Kabeltrasse Windnet“ sowie des Ergänzungsberichts zur Wärmeausbreitung im Meeresboden vom 07.06.2004, sind Bestandteil dieser Genehmigung und maßgebend für die Durchführung der Verlegung und den Verlauf der Trasse, soweit nicht nachstehende Nebenbestimmungen gelten.  
Bestandteil und Grundlage der Genehmigung sind außerdem die nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen noch einzureichenden Unterlagen und Nachweise, die in Anlage 2 aufgeführt werden.
3. Die Koordinaten (WGS 84) der Trasse, auf der die Verlegung des Kabels von der Umspannstation bis zur seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres zu erfolgen hat, lauten:

54°00'00,00"N; 6°37' 23,86"E (Offshore-Umspannwerk)  
53°56'37,80"N; 6°56'07,07"E (Knickpunkt nördlich des VTG Terschelling German Bight)  
53°53'17,01"N; 6°58'32,00"E (Grenze 12-sm-Zone; A WZ)

4. Änderungen sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich mitzuteilen, bzw. bei mehr als nur unwesentlichen Änderungen, rechtzeitig vorab zur Genehmigung vorzulegen.
5. Untersuchungen des Meeresbodens, die bspw. der Baugrunduntersuchung dienen, sind rechtzeitig gemäß § 132 Bundesberggesetz (BBergG) zu beantragen.
6. Die konkreten technischen Spezifikationen (Hersteller, Kabeldesign, verwendete Stoffe, Gewicht/m) des zur Ausführung gelangenden Kabels sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie rechtzeitig vor Baubeginn mittels einer geeigneten Unterlage anzuzeigen; diese werden Bestandteil der Genehmigung.
7. Die Genehmigung erlischt, wenn nicht bis zum 01.07.2007 mit den Arbeiten begonnen wird. Eine Verlängerung ist möglich, soweit dies unter Beifügung der erforderlichen Unterlagen rechtzeitig, mindestens 6 Wochen, vor Ablauf dieser Frist beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie beantragt wird.
8. Der im Tenor genannte Geschäftsführer stellt die für die Errichtung des Bauwerkes verantwortliche Person im Sinne von § 14 Abs.1 Nr.1 SeeAnIV dar und benennt die bestellten Personen nach § 14 Absatz 1 Nr. 2 SeeAnIV für Bau- und Betriebsphase erstmalig vier Wochen vor Beginn der Verlegung und teilt Änderungen und Ergänzungen jeweils unverzüglich schriftlich mit.
9. Die Antragstellerin ist für die Ermittlung und Erkundung vorhandener Kabel, Leitungen, Hindernisse, Wracks und sonstiger Objekte sowie aller daraus resultierenden Schutzmaßnahmen selbst verantwortlich.
10. Ein Abdruck dieser Genehmigung ist der Schiffsführung auf der Verlegeeinheit, den übrigen Arbeitsfahrzeugen und dem Verkehrssicherungsfahrzeug auszuhändigen und ggf. den Vollzugsbeamten auf Verlangen vorzulegen.
11. Die genaue Position (Kilometrierung und Tiefenlage) des Kabels ist einzumessen. Nach Fertigstellung der Anlagen ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ein Baubestandsplan vorzulegen, der alle errichteten baulichen Anlagen einschließlich etwaiger Kreuzungsbauwerke mit allen endgültigen Koordinaten enthält. Der Bestandsplan muss die geographischen Koordinaten der Trasse sowie Kreuzungspunkte mit Seekabeln enthalten und ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich schriftlich und in digitaler Form (ASCII-Format) vorzulegen. In der AWZ sind alle Positionsangaben in geographischen Koordinaten nach WGS 84 anzugeben.
12. Das Kabel darf erst dann in Betrieb genommen werden, wenn ein geeigneter Nachweis der ausreichenden Überdeckung (nach Maßgabe der Pkt. B1. - 1.2 dieser Genehmigung) des Kabels erbracht und der Bestandsplan (Pkt. A11 dieser Genehmigung) dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorliegt.

## **B Verlegung:**

1. Das Seekabel ist im Bereich von der äußeren Begrenzungslinie des Offshore-Windparks „Borkum-West“ bis zur seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres

**mindestens 3 m**

unter Seeboden zu verlegen.

- 1.1 Sollte die Verlegtiefe wegen der Bodenbeschaffenheit nicht erreichbar sein, ist das Kabel nach vorheriger Abstimmung mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gegebenenfalls mit geeignetem Material abzudecken. Die Planung entsprechender Maßnahmen ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie rechtzeitig unter Angabe der geographischen Daten und der Art, Größe und Menge des Materials mitzuteilen.
- 1.2 Innerhalb der Fläche des Windparks beträgt die Mindestüberdeckung 0,6 Meter. Das Kabel ist innerhalb dieses Bereiches durch geeignete Maßnahmen gegen Auftrieb zu sichern.
2. Der Beginn, die Beendigung, jede signifikante bzw. innerhalb des VTG jede Unterbrechung und Wiederaufnahme der Arbeiten sind dem/der
  - Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Tel.: +49 (0) 40-3190-2111; Fax: +49 (0) 40/3190-5000
  - Seewarndienst Emden  
Tel.: +49 (0) 4927-1877-83; Fax: +49 (0) 4927-1877-88
  - Verkehrszentrale German Bight Traffic (GBT)  
Tel.: +49 (0) 4421-489-282; Fax: +49 (0) 4421-489-208

per Fax oder fernmündlich zu melden

3. Die Bauarbeiten zur Errichtung des Kabels haben im Zeitraum zwischen dem 01. Mai und dem 31. August zu erfolgen.
4. Die aktuellen, tatsächlichen Längen, Verlegtiefen und Positionen des verlegten bzw. eingespülten Seekabels (Etmalsstrecke mit Anfang/Ende und markante Punkte) sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie täglich in geographischen Koordinaten (WGS 84) per Telefax zu melden.
5. Bei der Durchführung der Bauarbeiten hat die Antragstellerin die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
6. Die Verlegung ist mittels DGPS-Datenaufnahme zu dokumentieren.
7. Rechtzeitig - mindestens jedoch zwei Monate - vor Beginn der Kabelverlegung ist der Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ein Bauablaufplan zu übermitteln, der konkrete und verbindliche Angaben zu folgenden Punkten enthält:
  - Bauzeitenplan unter Angabe der geplanten Zeiten, Dauer sowie der entsprechenden Arbeitspositionen
  - Name, Rufzeichen und Nationalität der jeweils eingesetzten Arbeitsfahrzeuge und -geräte
  - Zeitplan für das Kreuzen des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling German Bight

- Namen, Anschriften sowie fernmündliche Kontaktmöglichkeit der nach Nr. A.8. bestellten verantwortlichen Person für die Bauphase im Sinne von § 14 Absatz1 Nr. 2 SeeAnIV; bei letzterem ist eine ständige Erreichbarkeit (24h) sicher zu stellen. Werden mehrere Personen benannt, sind diesen die jeweiligen funktionalen und/oder zeitlichen Bereiche differenziert zuzuordnen.
8. Die für die Bauphase benannte verantwortliche Person hat sicher zu stellen, dass die nachstehend geregelten Ausrüstungs-, Verhaltens- und Meldeverpflichtungen unverzüglich und vollständig erfüllt werden.
9. Die Verkehrssicherung ist von der Antragstellerin mit eigenen Fahrzeugen durchzuführen.
- 9.1 Während des gesamten Verlegevorganges ist durchgängig mindestens ein Verkehrssicherungsfahrzeug (VSF) bereit zu stellen, das
- ständig vor Ort ist,
  - ausschließlich zum Zwecke der Verkehrssicherung eingesetzt wird und
  - eine permanente Beobachtung des Schiffsverkehrs (optisch und mittels Radar / AIS) durchführt.
- 9.2 Ein VSF hat folgende Merkmale aufzuweisen:
- Geschwindigkeit von mindestens 24 kn
  - Besetzung mit geeignetem nautischen Personal (nautische Patentinhaber nach STCW 95, Regel II/2)
  - Ausrüstung mit durchschaltbaren UKW-Sprechfunkgeräten, einem Grenzwellessprechfunkgerät und mit zwei Radargeräten, von denen mindestens eines mit ARPA-Funktion ausgestattet sein muss. Die Funktionsfähigkeit der Geräte ist durch Wartungsnachweise (nicht älter als 12 Monate) einer vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anerkannten Servicestelle nachzuweisen.
  - Ausrüstung mit AIS. Die Darstellung der empfangenen AIS- Signale hat bordseitig auf Basis einer elektronischen Seekarte und in Verbindung mit einem Radarsichtgerät zu erfolgen.
  - Ausrüstung mit einer vom BSH zugelassenen Radarantwortbake (X-Band und S-Band)
- 9.3 Die Kennzeichnung aller beteiligten Arbeitsfahrzeuge und -geräte sowie deren Verkehrsverhalten muss den internationalen Kollisionsverhütungsregeln entsprechen.
- 9.4 Auf dem/den VSF sowie auf der Verlegeeinheit ist eine permanente Hörbereitschaft auf UKW-Kanal 16, DSC-Kanal 70, auf den Arbeitskanälen der Verkehrszentrale GBT (UKW Kanal 79 oder 80) sowie auf der internationalen Not- und Anrufrequenz 2187,5 kHz sicher zu stellen.
- 9.5 Auf den international vorgeschriebenen Frequenzen sind vom VSF Sicherheitsmeldungen (Inhalt: Position und Kurs der Verlegeeinheit, erforderlicher Sicherheitsabstand, Störungen, besondere Vorkommnisse, etc.) auszustrahlen:
- Bei Annäherung anderer Fahrzeuge an die Verlegeeinheit/Baustelle auf weniger als 3 sm, wenn durch deren Kurse eine gefährliche Annäherung nicht auszuschließen ist
  - In anderen Fällen, wenn bei sachgerechter Beurteilung der Lage ein Bedarf erkennbar ist.

- 9.6 Bei gefährlicher Annäherung anderer Fahrzeuge bzw. wenn die sachgerechte Beurteilung der Lage dies erfordert, sind durch das VSF weitere verkehrssichernde Maßnahmen durchzuführen. Soweit zweckdienlich, sind einzelne Verkehrsteilnehmer gezielt anzusprechen und auf eine sichere Passiermöglichkeit hinzuweisen. Soweit erforderlich, sind der Morsebuchstabe "U" mit der Morselampe zu geben und/oder weiße Leuchtsignale abzuschließen sowie unter sorgfältiger Berücksichtigung der gegebenen Umstände und Bedingungen alle Maßnahmen zu treffen, die nach Seemannsbrauch zum Abwenden unmittelbarer Gefahr notwendig sind. Die Verkehrszentrale GBT ist über die Durchführung diesbezüglicher Maßnahmen unverzüglich zu unterrichten.
10. Täglich jeweils um 06.00 UTC sowie unverzüglich bei besonderen Vorkommnissen ist die Abgabe eines schriftlichen Lageberichtes per Telefax an die Verkehrszentrale GBT mit folgendem Inhalt vorzunehmen:
- Name und Rufzeichen der beteiligten Arbeitsfahrzeuge, aktuelle Position, voraussichtlicher Weg in den kommenden 24 Stunden bzw.
  - Name und Rufzeichen der beteiligten Arbeitsfahrzeuge, aktuelle Position, Art des besonderen Vorkommnisses (Störungen, Verzögerungen, Unfälle etc.).
11. Schäden an Schifffahrtszeichen oder -anlagen oder alle sonstigen Vorkommnisse, die in Zusammenhang mit den Verlegearbeiten verursacht werden, sind unverzüglich der Verkehrszentrale GBT zu melden.
12. Werden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch auf der Wasseroberfläche oder in der Wassersäule treibende oder auf den Meeresgrund gesunkene Teile (z.B. Ankertonnen, Arbeitsgeräte, Materialien etc.), die der Sachherrschaft des Unternehmers unterliegen, beeinträchtigt oder gefährdet, so hat die für die Bauphase benannte verantwortliche Person unverzüglich Maßnahmen zur Ortung und Bergung/Beseitigung der Gegenstände einzuleiten. Soweit eine Bergung nicht möglich ist, sind diese Gegenstände behelfsmäßig zu kennzeichnen. Die Verkehrszentrale GBT ist unverzüglich unter Angabe von Uhrzeit und geographischen Koordinaten (WGS 84) zu informieren. Der Nachweis der Beseitigung ist gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu führen.
13. **Zusätzliche verkehrssichernde Maßnahmen im Bereich des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling German Bight (VTG TGB)**
- 13.1 Vom VSF sind halbstündlich (h+15, h+45) sowie bei Bedarf Sicherheitsmeldungen auszustrahlen, die auf UKW Kanal 16 angekündigt und auf einem Arbeitskanal verbreitet werden müssen. Die Meldungen müssen folgenden Inhalt umfassen:
- Name der beteiligten Arbeitsfahrzeuge,
  - Art der durchgeführten Arbeiten,
  - aktuelle Position,
  - notwendiger Passierabstand,
  - voraussichtlicher Weg in den kommenden 30 Minuten und
  - besondere Vorkommnisse
- 13.2 In den Einbahnwegen des VTG TGB hat sich das VSF, bezogen auf die allgemeine Verkehrsrichtung, grundsätzlich 2-3 sm vor der Verlegeeinheit aufzuhalten. Bei Bedarf ist auf annähernde Schiffe zuzufahren bzw. diesen nachzufahren.

- 13.3 Vom VSF sind die Maßnahmen gemäß Pkt. B 9.6 bei Annäherung anderer Fahrzeuge auf weniger als **8 sm** an die Verlegeeinheit durchzuführen, wenn durch deren Kurse eine gefährliche Annäherung nicht auszuschließen ist.
- 13.4 Während der Verlegearbeiten im VTG TGB ist seitens des VSF das zweite Radargerät permanent im Stand-By-Betrieb zu schalten.
- 13.5 Die Verlegeeinheit bzw. das VSF müssen die Verkehrszentrale GBT über alle verkehrsrelevanten Vorkommnisse unverzüglich unterrichten und von diesem permanent auf UKW Kanal 16 ansprechbar sein.
14. Sofern die geplanten Arbeiten militärisches Übungs- oder militärisches Sperrgebiet berühren, ist das Flottenkommando in Glücksburg mindestens 3 Tage vor Einfahrt in das Gebiet fernmündlich über

Tel.: +49 (0) 4631-666 3221

zu informieren. Kurzfristige Änderungen im abgesprochenen Ablauf sind dem Flottenkommando umgehend mitzuteilen.

15. Jede Verunreinigung des Meeres durch Öl oder andere Stoffe, die zu schädlichen Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Meereswassers führen können, hat zu unterbleiben. Insbesondere dürfen Ölrückstände der Maschinenanlage, Fäkalien, Verpackungen, Abfälle sowie Abwässer nicht in das Meer eingeleitet werden. Tritt eine Verunreinigung ein, so ist diese unverzüglich auf kürzestem Übermittlungswege dem

- Maritimen Lagezentrum in Cuxhaven, Tel.: +49 (0) 4721/567-485, Fax.: +49 (0) 4721/554-744
- und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Tel: +49 (0) 40/3190-2111; Fax: +49 (0) 40/3190-5000

zu melden.

- 15.1 Es dürfen keine Arbeitsgeräte, Trossen oder andere Gegenstände in das Meer gelangen und auf dem Meeresgrund zurückgelassen werden. Nach Fertigstellung der Arbeiten hat die Antragstellerin gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie den Nachweis über die Reinheit des Meeresbodens in dem Verlegegebiet durch geeignete Maßnahmen (z.B. Videoaufnahmen/Side-Scan Sonar-Aufnahmen) zu erbringen.
- 15.2 Bei den Verlegearbeiten zu Tage kommende Gegenstände (Netze, Ladungsreste etc.) sind zu dokumentieren. Die Dokumentation ist nach Abschluss der Verlegung dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übermitteln. Soweit sich nach der Art des aufgefundenen Objektes Hinweise darauf ergeben, dass das Objekt Gefährdungen hervorrufen könnte, so ist dies dem Maritimen Lagezentrum und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich zu melden.

## **C Kreuzungen mit bestehenden Kabeln oder Rohrleitungen**

1. Vor Beginn von Baumaßnahmen sind mit den Eigentümern der betroffenen Unterwasserkabel bzw. Rohrleitungen die Bedingungen der Kreuzungen und Näherungen innerhalb der Schutzbereiche vertraglich zu vereinbaren. Über den Bestand der Vereinbarung(en) ist gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ein geeigneter Nachweis zu führen.

2. Von den Kabelkreuzungen und von den Rohrleitungskreuzungen sind vor Beginn der Baumaßnahmen Ausführungszeichnungen vorzulegen. Aus ihnen muss die geographische Position, ein eindeutiger Tiefenbezug sowie das verwendete Material hervorgehen (Steine, Schotter, Kunststoffmatten u.ä.).
3. Bei Arbeiten in der Nähe von Fernmeldekabeln ist Folgendes zu beachten:
  - 3.1 Im Bereich des deutschen Festlandssockels der Nordsee liegen mehrere Fernmeldekabel. Die Trassen sind den neuesten amtlichen Seekarten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zu entnehmen.
  - 3.2 In Zweifelsfällen steht die Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung Seekabel, für Auskünfte zur Verfügung.
  - 3.3 Die tatsächlichen Kabellagen können von den Angaben in den Seekarten abweichen. Um Beschädigungen der in Betrieb befindlichen Kabel zu vermeiden, dürfen in einem Schutzbereich von 500 m beiderseits der Kabel keine Einwirkungen auf den Meeresboden vorgenommen werden, sofern es nicht der Herstellung einer Kreuzung dient. Ein Unterschreiten dieses Abstandes ist nach Absprache zwischen Antragstellerin und Kabeleigentümer möglich.
  - 3.4 Die Kreuzung der vorgenannten Kabel hat in einem Bereich von jeweils 200m beiderseits möglichst rechtwinklig zu erfolgen.

## **D Betrieb**

1. Die durch die Verlegung erreichte Überdeckung des Kabels ist dauerhaft zu gewährleisten und durch betriebliche Überwachungsmaßnahmen zu kontrollieren.
  - 1.1 Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie legt das zur Anwendung kommende und dem Stand der Technik entsprechende Messverfahren auf der Grundlage eines Vorschlags der Antragstellerin fest.
  - 1.2 Die Tiefenlage des Kabels ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nach dem ersten, dritten und fünften Betriebsjahr durch jeweils mindestens eine Überprüfung der Tiefenlage ("Survey"), möglichst im Frühjahr, nachzuweisen. Die Anzahl der "Surveys" in den darauf folgenden Jahren wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anhand der erzielten Ergebnisse bzw. einzelfallbezogen festgelegt.
  - 1.3 Die Ergebnisse der vorgeschriebenen Überprüfungen sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie spätestens zwei Monate nach der Aufnahme schriftlich sowie auf Datenträger mit Koordinaten in WGS 84 und den festgestellten Überdeckungshöhen vorzulegen. In den Berichten sind die Ergebnisse mit den vorherigen Überprüfungen zu vergleichen und ggf. Veränderungen heraus zu stellen.
2. Veränderungen (Lage) und Beschädigungen am Kabel sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich anzuzeigen.
3. Sollten sich über dem Kabel Kolke bilden, das Kabel an einzelnen Stellen frei zu spülen drohen oder sonstige erhebliche Minderabdeckungen festgestellt werden, hat die Antragstellerin im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Maßnahmen zur Wiederherstellung des genehmigungskonformen Zustandes im Bereich der Kabeltrasse vorzunehmen.

## **E**     Wartung/Reparaturen

Die Genehmigung umfasst nicht den Einsatz von Geräten und Anlagen für Wartungs- und Reparaturzwecke. Reparatur- und Wartungsarbeiten dürfen nur nach vorheriger Abstimmung mit der zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durchgeführt werden. Sie sind rechtzeitig - mindestens jedoch 2 Wochen vor Durchführung - dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie schriftlich anzuzeigen. Weitergehende Anordnungen durch die Genehmigungsbehörde zur Ausgestaltung etwaigen stationären Baustellenbetriebs bleiben ausdrücklich vorbehalten.

## **F**     Außerbetriebnahme

1. Jede vorübergehende und die endgültige Außerbetriebnahme des Kabels ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich zu melden.
2. Bei einer dauerhaften Außerbetriebnahme des Kabels hat der Betreiber durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass durch das Kabel eine Gefährdung Dritter oder eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu besorgen ist. Die Durchführung der Maßnahmen bedarf des Einvernehmens des Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und der zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung; der Betreiber hat hierüber rechtzeitig ein entsprechendes Konzept vorzulegen; im Falle der Nichterfüllung der genannten Verpflichtungen kann das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des letzten Betreibers durchführen lassen.
3. Ist die Genehmigung durch Widerruf oder aus anderem Grunde erloschen, so hat der letzte Genehmigungsinhaber das Kabel auf Verlangen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie innerhalb einer ihm gesetzten Frist – nachweislich - ganz oder teilweise zu beseitigen. Es ist zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme ein geeigneter Nachweis darüber zu erbringen, dass die Durchführung des Rückbaus finanziell abgesichert ist.

## **G**     Schlussbestimmungen

1. Der nachträgliche Erlass weiterer oder die Änderung und/oder Ergänzung bestehender Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.
2. Die Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die erteilten oder nachträglich ergänzten Nebenbestimmungen nicht erfüllt werden.
3. Die Genehmigung berührt nicht anderweitig bestehende Rechtsvorschriften und entbindet nicht von der Beachtung derjenigen Vorsichtsmaßregeln, die durch die jeweiligen besonderen Umstände geboten sind.
4. Die Kostenentscheidung bleibt vorbehalten und ergeht gesondert.

## **II. Begründung**

### **A Verfahrensablauf**

Die Antragstellerin - die Firma Prokon Nord Energiesysteme GmbH, Leer - reichte am 14. Juli 2003 beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) einen Antrag gemäß § 5 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung – SeeAnIV) vom 23. Januar 1997 (BGBl I S. 57), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften (BNatSchNeuregG) vom 25. März 2002 (BGBl I S. 1193), ein. Der Antrag richtet sich auf Verlegung und Betrieb eines stromabführenden Kabels (110-kV-Drehstrom-Dreileiterkabel) zur Netzanbindung der mit Bescheid vom 9. November 2001 vom BSH genehmigten 12 Windenergieanlagen (WEA) der Pilotphase des Vorhabens „Borkum-West“ in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ).

Dem Antrag waren eine Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und eine Risikoabschätzung der Fa. GAUSS beigelegt.

Dieser Antrag auf die Verlegung und den Betrieb eines stromabführenden Kabels wurde nebst Antragsunterlagen mit Schreiben vom 1. August 2003 an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (WSD Nordwest), das Bundesamt für Naturschutz (BfN), das Umweltbundesamt (UBA), die Bezirksregierung Weser-Ems (BezReg Weser-Ems), das Wasser- und Schifffahrtsamt Emden (WSA Emden), die Wehrbereichsverwaltung Nord (WBV Nord), die Bundesforschungsanstalt für Fischerei (BFA-Fisch), das Landesbergamt Clausthal-Zellerfeld (LBA) und die Deutsche Telekom – Technikniederlassung Seekabel mit der Bitte um Stellungnahme versandt.

Unter dem 23. Oktober 2003 teilte das WSA Emden der Genehmigungsbehörde mit, dass der Firma Prokon Nord Energiesysteme GmbH eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) zur Verlegung und Betrieb eines Drehstromkabels zur Netzanbindung der o.g. Pilotphase für den Bereich des Küstenmeeres erteilt wurde.

Mit Schreiben vom 3. November 2003 wurde der oben genannte Antrag nebst Antragsunterlagen an die Firma ConocoPhillips Skandinavia AS sowie an die Firma Gassco AS mit der Bitte um Stellungnahme versandt.

Die um ein Gutachten zur betriebsbedingten Wärmeausbreitung erweiterten Antragsunterlagen vom 19. März 2004 (Eingang BSH: 22. März 2004) wurden erneut an die Behörden und sonstigen Stellen versandt, „deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird“ (§ 5 Abs. 3 SeeAnIV). Neben den oben genannten erhielten zusätzlich mit Schreiben vom 6. April 2004 die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE), das Havariekommando, das niedersächsische Umweltministerium, das staatliche Fischereiamt Bremerhaven, das Alfred-Wegener-Institut (AWI), die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, der Bund für Umwelt und Natur e. V. (BUND) - Bundesgeschäftsstelle und Landesverband Niedersachsen -, der Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU) – Bundesgeschäftsstelle und Landesverband Niedersachsen -, die Umweltstiftung World Wide Fund for Nature (WWF), die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordsee e. V., die Aktionskonferenz Nordsee e. V., der Internationale Tierschutz-Fonds, das Deutsche Windenergie-Institut (DEWI), der Bundesverband WindEnergie e. V. (BWE), die Fördergesellschaft Windenergie e. V., der Deutsche Nautische Verein e. V. (DNV), der Verband Deutscher Reeder (VDR), der Deutsche Segler-Verband (DSV), der Deutsche Motoryachtverband e. V. (DMYV), der Deutsche Fischerei-Verband e. V., die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger (DGzRS), der Landesfischereiverband Weser-Ems, die Landesvereinigung der Erzeugerorganisationen für Nordseekrabben- und

Küstenfischer an der schleswig-holsteinischen Westküste e.V., der Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen, die Firmen E.ON und RWE-DEA AG die Unterlagen mit der Bitte um Stellungnahme.

Außerdem erhielten das Ministerie van Verkeer en Waterstaat (NL) und die B. V. Nederlands Elektriciteit (NL) die Antragsunterlagen und wurden um Stellungnahme gebeten.

Mit Schreiben vom selben Tag wurden die Unterlagen dem Landkreis Aurich, dem Landkreis Wittmund, dem Landkreis Leer, der Gemeinde Baltrum, der Inselgemeinde Juist, der Gemeinde Spiekeroog, der Stadt Borkum und der Stadt Norderney übersandt und ebenfalls die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme gegeben.

Die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen wurde in dem amtlichen Bekanntmachungsblatt des BSH, den „Nachrichten für Seefahrer“ (NfS), in der Ausgabe Nr. 15/04 vom 8. April 2004 sowie durch Aushang in der Zeit vom 13. April 2004 bis 13. Mai 2004 in dem Schaukasten für Bekanntmachungen des BSH in Hamburg und in Rostock öffentlich bekannt gemacht. Weiterhin wurde die öffentliche Bekanntmachung des Antrages und die Auslegung der Unterlagen in den Tageszeitungen „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ (Ausgabe vom 7. April 2004) und „Die Welt“ (Ausgabe vom 8. April 2004) öffentlich bekannt gemacht. Die Bekanntmachungen enthielten den Hinweis, dass Jedermann die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme bis 2 Wochen nach Ablauf der Auslegefrist habe. Die Unterlagen wurden in der Zeit vom 13. April 2004 bis 13. Mai 2004 im BSH in Hamburg und Rostock ausgelegt. Drei Personen haben Einsicht genommen.

Außerdem wurden nachrichtlich Auszüge aus Unterlagen ausgelegt, die im Rahmen der Verwaltungsverfahren bei den zuständigen Behörden des Landes Niedersachsen eingereicht worden sind und sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Meeresumwelt im Bereich des Küstenmeeres befassen.

Alle oben genannten Träger öffentlicher Belange, die sonstigen Stellen und Verbände wurden gleichzeitig mit dem oben aufgeführten Schreiben vom 6. April 2004 zu einem Besprechungstermin am 28. Mai 2004 bei der Genehmigungsbehörde eingeladen.

Am 28. Mai 2004 wurde von der Genehmigungsbehörde ein Termin zur Besprechung der eingegangenen Stellungnahmen und Hinweise zum Vorhaben der Antragstellerin durchgeführt.

Der von der Antragstellerin eingereichte Ergänzungsbericht zur Wärmeausbreitung im Meeresboden vom 07.06.2004 wurde dem BfN, der BezReg Weser-Ems, der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, dem AWI, dem UBA, der BFA-Fisch, dem staatlichen Fischereiamt Bremerhaven und dem BUND Niedersachsen mit Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt.

Die Niederschrift des Besprechungstermins vom 28. Mai 2004 erhielten alle in dem Genehmigungsverfahren angeschriebenen Träger öffentlicher Belange, die sonstigen Stellen und Verbände mit Schreiben vom 8. Juli 2004.

Die WSD Nordwest hat unter dem 10.12.2004 ihre Zustimmung gemäß § 6 SeeAnIV erteilt.

Die BezReg Weser-Ems erteilte unter dem 29.11.2004 hinsichtlich der Verlegung und des Betriebs des Kabels im Küstenmeer die Befreiung nach dem Gesetz über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ sowie die Genehmigungen nach dem niedersächsischen Wasser- bzw. Deichgesetz.

Wegen der weiteren Einzelheiten einschließlich der eingegangenen Stellungnahmen wird auf den entsprechenden Verwaltungsvorgang – BSH 8087.01/Windnet I/Z1 – Bezug genommen.

## **B Tatbestände nach § 3 Seeanlagenverordnung**

Die Genehmigung für das beantragte Vorhaben ist zu erteilen, da keiner der in § 3 Satz 1 SeeAnIV genannten Versagungsgründe vorliegt und insoweit ein Rechtsanspruch auf Erteilung der Genehmigung (vgl. § 3 Satz 3 SeeAnIV) besteht

### **Schifffahrt**

Belange der Seeschifffahrt stehen der Erteilung einer Genehmigung an die Antragstellerin nicht in einer Weise entgegen, die eine Versagung rechtfertigen würden. Dies hat eine Überprüfung der möglichen Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch die Verlegung und den Betrieb des Kabels seitens der Zustimmungsbehörde ergeben, deren Ergebnisse von der Genehmigungsbehörde vollinhaltlich geteilt werden.

Gemäß § 3 Satz 1, Satz 2 Nr. 1 und 2 SeeAnIV ist die Genehmigung dann zu versagen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Errichtung oder den Betrieb in einer Weise beeinträchtigt wird, die nicht durch Befristung, Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann. Eine solche Beeinträchtigung geht von Verlegung und Betrieb des stromabführenden Kabels zur Netzanbindung der am 09.11.2001 genehmigten Pilotphase des Vorhabens „Borkum West“ nicht aus. Dies gilt insbesondere auch für die Benutzung der Schifffahrtswege und den Betrieb und die Wirkung von Schifffahrtsanlagen und -zeichen, § 3 Satz 2 Nr. 1 und 2 SeeAnIV.

Der Verlauf der Trasse schließt an die Trassierung an, die von der BezReg Weser-Ems unter dem 30.04.2002 im Küstenmeer landesplanerisch festgestellt bzw. für die später vom Wasser- und Schifffahrtsamt Emden unter dem 23.10.2003 eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung für Verlegung und Betrieb des Kabels erteilt wurde. Der Verlauf im Küstenmeer ist im Verfahren der landesplanerischen Feststellung mit der WSD Nordwest abgestimmt worden.

Die auf eine Forderung der WSD Nordwest zurückgehende Verlegtiefe von mindestens 3m, mit der sich die Antragstellerin auf dem Besprechungstermin am 28.05.2004 einverstanden erklärt hat, und die annähernd rechtwinklige Kreuzung des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling German Bight stellen sicher, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden. Durch die aus Sicht der Schifffahrt ausreichende Verlegtiefe und die innerhalb des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling German Bight möglichst kurze Trasse des Kabels wird die Wahrscheinlichkeit der Aufankerung des Kabels oder ähnlicher kabelschädigender Ereignisse (z.B. durch Ladungsverlust oder Schiffsuntergang) und damit die Wahrscheinlichkeit einer Kabelbeschädigung durch die Schifffahrt mit einer anschließenden Behinderung des Verkehrs durch Reparaturarbeiten minimiert. Die Risikoabschätzung der Fa. GAUSS kommt zu dem Ergebnis, dass anhand der genehmigten Mindestverlegtiefe selbst im ungünstigsten Fall eine Beschädigung des Kabels im VTG nur alle 456 Jahre zu erwarten ist (siehe Risikoabschätzung, S. 72).

In der Genehmigung sind ausdrücklich Nebenbestimmungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs angeordnet worden, insbesondere zur Verkehrssicherung bei der Verlegung des Kabels innerhalb des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling German Bight. Zu nennen sind beispielsweise die Vorhaltung eines geeigneten Verkehrssicherungsfahrzeuges sowie weitere Kennzeichnungs-, Sicherungs- und Meldeverpflichtungen für die eingesetzten Fahrzeuge und die Anordnung eines sicheren Baustellenbetriebs.

## Meeresumwelt

Durch die Realisierung des Vorhabens ist keine Gefährdung der Meeresumwelt im Sinne von § 3 SeeAnIV zu erwarten.

Dieses Ergebnis ergibt sich aus der im Rahmen der Prüfung des Tatbestandsmerkmals „Gefährdung der Meeresumwelt“ vorgenommenen Darstellung und Bewertung der nach dem jetzigen Planungsstand erkenn- und prognostizierbaren Auswirkungen des Projekts auf Mensch und (Meeres-) Umwelt.

Die Darstellung und Bewertung erfolgt anhand der von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie insbesondere derjenigen der Behörden, Stellen und Verbände mit umweltbezogenem Aufgabenbereich, der Ergebnisse der Konferenz vom 28.05.2004 sowie unter Einbeziehung eigener Ermittlungen.

Zugrunde liegen hierbei die von der Antragstellerin eingereichten Unterlagen:

1. Antragsunterlagen vom 14.07.2003 (inkl. einer Risikoabschätzung)
2. Überarbeitete Antragsunterlagen vom 22.03.2004 (wie 1., zusätzlich ein Gutachten zur Wärmeausbreitung vom 03.03.2004)
3. Ergänzungsbericht zur Wärmeausbreitung im Meeresboden vom 07.06.2004

## Schutzgutbezogene Darstellung des Vorhabens und etwaiger vorhabensbedingter Auswirkungen

Erwartete und für möglich gehaltene Auswirkungen sind in den vorgelegten Unterlagen anschaulich und übersichtlich dargestellt (insb. Kap 4). Bezogen auf den Planungsstand ist die Darstellung vollständig und ausreichend.

Die speziellen Schutzgüter

Für die Bestandsaufnahme des Schutzguts **Boden** (Sediment) führte die Antragstellerin eigene Untersuchungen durch. Nach den vorgelegten Ergebnissen kommt entlang der Kabeltrasse ein relativ ebener, äußerst strukturarmer Meeresboden vor, welcher aus einer fein- bis mittelsandigen Deckschicht besteht, die innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone eine Mächtigkeit von etwa 0,5 bis 2 m erreicht. Darunter steht ein Schichtpaket bis etwa 6 bis 10 m unterhalb des Meeresbodens an, das sich überwiegend aus Sand bzw. Feinsand und Schluff zusammensetzt. Vereinzelt können innerhalb dieses Schichtpakets lokale, linsenartige Grobsandeinschaltungen auftreten. Forschungsbohrungen im Umfeld der Kabeltrasse bestätigen den zweilagigen Schichtaufbau in diesem Seegebiet.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird durch die natürliche Sedimentumlagerung in der Regel die obere Sedimentschicht des Meeresbodens bis zu einer Tiefe von ca. 50 Zentimeter erfasst. Aufgrund der in diesem Seegebiet stattfindenden Grundschieppnetzfisherei werden die oberen 50 bis 70 Zentimeter regelmäßig durchwühlt und aufgewirbelt.

Baubedingt wird der Boden durch das Einspülen des Kabels bis 3 m unter Meeresbodenoberkante in Anspruch genommen. Das Einspülen wird kurzzeitig zu einer Aufwirbelung und Umverteilung der Sande führen, die aufgrund des geringen Anteil an feinkörnigem Sediment auf das nähere Umfeld begrenzt bleiben wird. Das Einspülen des Kabels wird zunächst einen schwach ausgeprägten Graben am Meeresboden hinterlassen, der innerhalb weniger Schlechtwetterperioden durch natürliche Sedimentumlagerung bei Starkwind- und Sturmereignissen eingeebnet wird.

Betriebsbedingt wird es infolge der Vollast, die nach Erfahrungen bei Onshore-Windparks eine Dauer von wenigen Tagen nicht überschreitet, zu einer Sedimenterwärmung kommen, die auf der Grundlage der eingereichten Unterlagen bei einem 3 m tief eingespülten Kabel 0,37 K in 30 cm unter dem Meeresboden betragen wird (Ergänzungsbericht vom 07.06.2004).

Die Kabeltrasse liegt mehr als 9 Kilometer vom an die EU-Kommission gemäß § 38 BNatSchG gemeldeten Meeresschutzgebiet „Borkum Riffgrund“ entfernt.

Für die Bestandsaufnahme des Schutzgutes **Benthos** wurden von der Antragsstellerin Beprobungen im Rahmen der Untersuchungen für das mittlerweile genehmigte Vorhaben „Borkum-West“ (Pilotphase) durchgeführt, die den Beginn der Kabeltrasse im näheren Bereich des Windparkvorhabens umfassen. Hierzu liegt der Abschlussbericht der 24monatigen Basisaufnahme vor (Abschlussbericht der Vorphase der ökologischen Begleituntersuchung zum Bau und Betrieb der Offshore-Windenergieanlage Borkum-West, 2003). Im weiteren Verlauf der geplanten Kabeltrasse wurden die sedimentologischen Verhältnisse entlang der Kabeltrasse mittels Seitensicht-Sonar untersucht. Aus diesen beiden Untersuchungen, bzw. den entsprechenden Befunden wurden Schlussfolgerungen auf die bestehende Art der Benthosbesiedlung gezogen.

Da nach Knust et al. (Abschlussbericht zum F & E Vorhaben 20097106, Untersuchungen zur Vermeidung und Verminderung von Belastungen der Meeresumwelt durch Offshore-Windenergieanlagen im küstenfernen Bereich der Nord- und Ostsee, 2003, S. 15) die hauptstrukturierenden natürlichen Faktoren für die Zusammensetzung des Makrozoobenthos in der Deutschen Bucht die Wassertemperatur, das hydrodynamische System (Strömungen, Wind, Wassertiefe) und die daraus resultierende Sedimentzusammensetzung sind und die diesbezüglichen Faktoren im Verlauf der Trasse für das Kabel nicht signifikant differieren, ist diese Vorgehensweise methodisch vertretbar.

Salzwedel et al. (Benthic macrofauna communities in the German Bight, Veröff. Inst. für Meeresforsch. Bremerh. 20: 199-267, 1985) unterteilen die Benthosgemeinschaften der Deutschen Bucht in vier Hauptgemeinschaften. In feinsandigen Bereichen finden sich *Tellina fabula* Gemeinschaften, in schlicksandigen Bereichen *Amphiura filiformis* Gemeinschaften, in schlickigen Bereichen *Nucula nitidosa* Gemeinschaften und in grobsandigen Bereichen *Goniadella Spisula* Gemeinschaften.

In der Kabeltrasse innerhalb des Untersuchungsgebiets nahe dem eigentlichen Windparkvorhaben „Borkum-West“ wurde als charakteristische Benthoslebensgemeinschaft die *Tellina fabula* Gemeinschaft mit Charakterarten wie der Muschel *Tellina fabula* sowie dem Polychaeten *Magelona mirabilis* und dem Amphipoden *Urothoë poseidonis* identifiziert.

Entlang der weiteren Kabeltrasse wird die Benthoslebensgemeinschaft aufgrund der vorgefundenen Sedimente (siehe hierzu Schutzgut Boden) vermutlich durch die *Amphiura filiformis* Gemeinschaft geprägt (nach Salzwedel et al. (1985, a.a.O.; siehe Antragsunterlagen Kabel „Borkum-West“, 2004, S. 60).

Ein Vorkommen der vom BfN als selten eingestuften *Goniadella-Spisula* Gemeinschaft ist nahezu auszuschließen, da die durchgeführten Seitensicht-Sonaruntersuchungen entlang der Kabeltrasse keinen Hinweis auf grobsandige Bereiche gaben.

Während der Bauphase könnte es durch die direkte Störung der oberflächennahen Sedimente, durch Schadstoffeinträge, die Resuspension von Sediment, die Bildung von Trübungsfahnen und die Erhöhung der Sedimentation zu Auswirkungen auf die Benthoslebensgemeinschaften im Bereich der Kabeltrasse kommen. Betriebsbedingt sind Auswirkungen durch elektromagnetische Felder und durch die Temperaturerhöhung des Sedimentes theoretisch möglich.

Die Untersuchungen zum Schutzgut **Fische** im Nahbereich des Windparkvorhabens „Borkum-West“ zeigen eine Fischgemeinschaft, wie sie für die südliche Nordsee bzw. die Deutsche Bucht mit ihrer intraannuellen Variabilität typisch ist (Abschlussbericht, a.a.O., S. 250). Die dominierenden Arten waren kleine demersale Fische wie die Zwergzunge (*Buglossidium luteum*), die Kliesche (*Limanda limanda*), der Gestreifte Leierfisch (*Callionymus lyra*) und die Lammzunge (*Arnoglossus laterna*). Hinzu kommen der Wittling (*Merlangius merlangus*), der Graue Knurrhahn (*Eutrigla gurnardus*) und der Stöcker (*Trachurus trachurus*).

Von den mit Baumkurre und Grundschleppnetz erfassten Fischen stehen die folgenden Arten auf der Roten Liste des BfN (Bundesamt für Naturschutz, 1998: Rote Liste gefährdeter Tiere Deutschlands. Zusammengefasst und bearbeitet von Binot, M., Bless, R., Boye, P., Gruttke, H., Pretscher, P.): *Alosa fallax* (Finte), *Liparis montagui* (Kleiner Scheibenbauch), *Callionymus reticulatus* (Ornamentleierfisch), *Pomatoschistus pictus* (Strandgrundel), *Entelurus aquoreus* (Große Schlangennadel), *Echiichthys vipera* (Viperqueise) und *Syngnathus* spp. (Seenadeln).

Aufgrund der ähnlichen Sedimentzusammensetzung im Verlauf der weiteren Kabeltrasse im Bereich der AWZ ist dort mit einer gleichartigen Fischgemeinschaft zu rechnen, da nach Knust et al. (F & E Vorhaben, a.a.O., S. 20) in der Nordsee u.a. das Sediment bzw. die Struktur des Sediments von Bedeutung für die Strukturierung der Fischgemeinschaften ist.

Während der Bauphase könnte es durch die Erhöhung der Sedimentation sowie der Bildung von Trübungsfahnen zu Beeinträchtigungen der Fische im Bereich der Kabeltrasse kommen. Ferner kann es zur Vergrämung von Fischen durch Lärm und Vibrationen kommen. Weitere Auswirkungen könnten betriebsbedingt von elektrischen/ magnetischen Feldern ausgehen.

Beim Schutzgut **Meeressäuger** sind Beeinträchtigungen durch die Lärmimmissionen denkbar, die beim Verlegevorgang entstehen. Mittelbare Beeinträchtigungen könnten sich daraus ergeben, dass während der Bauphase die Fische als Nahrungsgrundlage der Meeressäuger durch die Erhöhung der Sedimentation sowie der Bildung von Trübungsfahnen beeinträchtigt bzw. durch Lärm oder Vibrationen vergrämt werden. Weitere Auswirkungen auf die Meeressäuger könnten betriebsbedingt von elektrischen/ magnetischen Feldern ausgehen.

Hinsichtlich des Schutzgutes **Vögel** ist festzuhalten, dass von den zur Verlegung eingesetzten Schiffen je nach Art Anlock- bzw. Scheuchwirkungen ausgehen, die zu einer Beeinträchtigung der Avifauna führen können. Gleiches gilt für die Trübungsfahnen, die beim Einspülen entstehen. Die vorgenannten Beeinträchtigungen könnten vor allem störungsempfindliche und im Wasserkörper nach Nahrung suchende Arten wie Stern- und Prachtaucher betreffen.

Bei den Baustellenfahrzeugen und ihren Aufbauten ist eine Kollisionsgefahr mit **ziehenden Vögeln** denkbar.

## **Bewertung des Vorhabens wegen der möglichen Auswirkungen**

### **Einzelne Schutzgüter:**

#### **Boden:**

Aufgrund der geringen Schadstoff-Belastung und der verhältnismäßig raschen Ablagerung der Sande ist der Eintrag durch aufgewirbeltes Sediment zu vernachlässigen. Dies gilt insbesondere vor der Tatsache, dass die sandigen Sedimente natürlicherweise (z.B. bei

Stürmen) durch bodenberührenden Seegang und entsprechender Strömung aufgewirbelt und umgelagert werden.

Auswirkungen in Form mechanischer Beanspruchung des Bodens durch Aufwirbelung und erneute Ablagerung (Resedimentation), die im Zuge der Bauphase zu erwarten sind, werden wegen ihrer Kleinräumigkeit als gering eingeschätzt.

Im Verfahren, insbesondere bei dem Termin zur Besprechung der aus der Beteiligungsrunde erhaltenen Stellungnahmen, wurde ausführlich über die Thematik Sedimenterwärmung und die methodische Ermittlung derselben diskutiert. Die Antragstellerin hat für verschiedene Wattböden die Wärmeabgabe durch das stromabführende Kabel mit dem sog. Spiegelmodell berechnet. Am Spiegelmodell wurde kritisiert, dass die äußeren Umwelteinflüsse, beispielsweise die Speichereffekte im Frühjahr/Sommer, nicht berücksichtigt werden und deshalb die Berechnung der relativen Temperaturerhöhung deutlich zu niedrig ausfallen würde. Vom Gutachter der Antragstellerin wurde zusätzlich für eine Bodenart (Boden 1) eine Berechnung mit dem Finite-Elemente-Modell (FEM) durchgeführt, wodurch die Speichereffekte im Frühjahr/Sommer, der jahreszeitliche Verlauf und der Wärmeübergang in das Wasser berücksichtigt wurden. Das Ergebnis der Berechnung mit dem FEM zeigt eine relativ hohe Übereinstimmung mit dem Ergebnis, das nach dem Spiegelmodell errechnet wurde. Somit kann davon ausgegangen werden, dass das Spiegelmodell hinreichend genaue Ergebnisse liefert.

Die plausiblen Berechnungen für den Bodentyp Sandwatt, der für die AWZ unterstellt werden kann, ergeben bereits für die Verlegtiefe von 1,5m eine als unkritisch zu bewertende Temperaturerhöhung von 0,78 K in 30 cm Tiefe, zumal als Randbedingung unterstellt wird, dass der Windpark (60 MW) unter Volllast produziert.

Bei der angeordneten Verlegtiefe von 3m ist die Wärmeabgabe vernachlässigbar. Nach dem Ergänzungsbericht vom 07.06.2004 beläuft sich die Sedimenterwärmung in 30 cm Tiefe auf 0,37 K. In diesem Ergänzungsbericht wird die Berechnung der Wärmeabgabe unter Volllast bei einer Verlegtiefe von 3m nach dem Spiegelmodell und dem FEM durchgeführt. Beide Berechnungen kommen zu identischen Ergebnissen, wodurch eine nachvollziehbare Plausibilisierung des Spiegelmodells erfolgt.

Darüber hinaus bestehen ernsthafte Zweifel daran, dass die diskutierten Wärmeeffekte bei ständig von der Nordsee überspülten Flächen überhaupt Auswirkungen haben können, da die Sedimenttemperatur hier von anderen Faktoren vollständig überlagert wird; ferner ist auch nach der Diskussion der Ergebnisse kein ernsthafter Hinweis erkennbar geworden, dass besagter Effekt zu nachteiligen Folgen führen könnte. Hier wäre für die Anwendung eines strengen Maßstabs im Sinne der Vorsorge jedenfalls mehr zu verlangen, als die Darlegung abstrakter Befürchtungen. Insofern würden sich hier auch die in o.g. Termin von einer Reihe von Beteiligten gewünschten oder geforderten weitergehenden Untersuchungen oder ein spezielles Betriebsmonitoring außerhalb der Grenzen der einzelfallbezogenen Verhältnismäßigkeit bewegen.

Aufgrund der gutachtlich ermittelten Erhöhung der Sedimenttemperatur und des geringen Anteils an organischem Material wird es zu keiner Freisetzung von Schadstoffen aus dem Sediment im Bereich der Kabeltrasse - auch während der Phasen mit Volllast - kommen, die nachweisbare Auswirkungen auf die Meeresumwelt hat.

### **Benthoslebensgemeinschaften und Fische**

Den für den Bereich der Kabeltrasse identifizierten Benthoslebensgemeinschaften kann eine allenfalls durchschnittliche Bedeutung zugewiesen werden.

Es handelt sich bei der festgestellten *Tellina fabula* Gemeinschaft um eine weit verbreitete und nicht gefährdete Gemeinschaft. Der Anteil der Rote Liste Arten (nach BfN 1998, a.a.o.) lag gemäß Abschluss Bericht (2003, a.a.o., Seite 253) bei etwa 15% (Infauna) - 19% (Epifauna, im Mittel). Damit lag der vorgefundene Anteil an Rote Liste Arten unter dem in der „Roten Liste der bodenlebenden Wirbellosen des deutschen Wattenmeer- und Nordseebereichs“ für die südöstliche Nordsee (Rachor et al., in: H. von Nordheim & T. Merck, Rote Listen der Biotoptypen, Tier- und Pflanzenarten des deutschen Wattenmeer- und Nordseebereichs. Bundesamt für Naturschutz. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz 44 (1995), 63-74) aufgeführten 172 Arten, die über 20% des Gesamtbestandes repräsentieren.

Diese Einschätzung kann auch auf den nicht beprobten Teil der Kabeltrasse übertragen werden, da es sich bei der dort anzunehmenden *Amphiura filiformis* Gemeinschaft ebenfalls um eine weit verbreitete und nicht gefährdete Gemeinschaft handelt. Hinsichtlich der Artenzusammensetzung und damit auch des Vorkommens an Rote Liste Arten sind aufgrund der ähnlichen Sedimentzusammensetzung keine großen Abweichungen zu erwarten. Diese Einschätzung wird u.a. durch eine Aussage von Frau Dr. Kröncke (Forschungsinstitut Senckenberg am Meer) gestützt (Vortrag beim Workshop der Deutschen Wissenschaftlichen Kommission für Meeresforschung bei der GKSS in Geesthacht am 15. Januar 2004). Sie erläuterte, dass die sechs in der Nordsee vorkommenden Benthoslebensgemeinschaften allein durch die Häufung der Leitformen charakterisiert werden; im Prinzip sei das Arteninventar in den einzelnen Lebensgemeinschaften ähnlich. Daher könne man die Lebensgemeinschaften nicht nach ihrer Wertigkeit sortieren. Nach ihrer Ansicht hätten alle Lebensgemeinschaften prinzipiell den gleichen Wert. Diese Darstellung ist nachvollziehbar und plausibel.

Durch die Verlegung des Kabels mittels Einspülverfahrens sind nur kleinräumige, temporäre und damit geringfügige Störungen in der Spur der Kabeltrasse zu erwarten. Im Falle eines Bestandsrückganges durch eine natürliche oder anthropogene Störung (z. B. Einspülen der Kabel) verbleibt im Gesamtsystem genug Potential an Organismen zur Wiederbesiedlung (siehe F & E Vorhaben, a.a.O., S. 26). Nach Bosselmann (1989, zitiert im F & E Vorhaben, a.a.O., S. 26) erfolgt eine Ausbreitung nicht nur über die Larvenstadien, sondern auch durch die Dispersion postlarvaler und adulter Formen. Weiterhin zeigten Begleituntersuchungen des Benthos sowie der Fisch- und Decapodenfauna (Krebse) bei der 1994 verlegten Europipe-Gaspipeline, dass bereits zwei Jahre nach Beendigung der Bauarbeiten ein deutliches Zurückschwingen der Gemeinschaften in Richtung des Zustandes vor den Bauarbeiten festzustellen war. Dort wurde davon ausgegangen, dass die Effekte der Bauarbeiten zwei bis drei Jahre nach den baulichen Aktivitäten nicht mehr festzustellen seien (F & E Vorhaben, a.a.O., S. 27).

Die mit dem Betrieb des stromabführenden Kabels etwaig verbundene Erwärmung des Sediments im unmittelbaren Umfeld des Kabels wird bei der von der Antragsstellerin im Termin vom 28. Mai 2004 zugesagten und in diesem Bescheid auch angeordneten Verlegtiefe von 3m nach dem bisherigen Kenntnisstand keine Auswirkungen auf die benthischen Lebewesen haben. Bei einer Verlegtiefe von 1,5m soll die berechnete Temperaturerhöhung bei Volllast in 30 cm Tiefe des Sediments nur 0,78 K betragen. Jedoch tritt die Volllastsituation nach den bisherigen Erfahrungen nur an wenigen Tagen im Jahr auf. Die so berechnete Temperaturerhöhung wird für 3m Verlegungstiefe deshalb bei den gegebenen Naturverhältnissen im Jahresverlauf deutlich geringer ausfallen. Nach dem Ergänzungsbericht vom 07.06.2004 beträgt die Temperaturerhöhung bei einer Verlegtiefe von 3m 0,37 K in 30 cm Tiefe unter dem Meeresboden. Diese Erwärmung liegt deutlich unter dem derzeit von Naturschutzbehörden favorisierten Vorsorgewert von „unter 2 K in den oberen 20-30 Zentimetern des Sediments“. Die intensive bodennahe Wasserbewegung in der Nordsee führt darüber hinaus zu einem schnellen Abtransport von lokaler Wärme.

Unter Berücksichtigung des derzeitigen Kenntnisstandes sowie dieser Erwägungen werden Auswirkungen auf die Benthoslebensgemeinschaften nicht erwartet.

Selbige Annahmen gelten für elektrische bzw. elektromagnetische Felder. Signifikante elektromagnetische Auswirkungen treten bei der genehmigten Dreileiter-Drehstrom-Variante und angeordneten Verlegtiefe an der Sedimentoberfläche nicht auf. Es ist davon auszugehen, dass das zu erwartende magnetische Feld deutlich unter dem des natürlichen Erdmagnetfeldes bleiben wird. Insofern sind auch keine Auswirkungen auf pelagische oder demersale Fischarten zu befürchten.

Generell ist festzuhalten, dass die beiden wesentlichen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Benthos, die direkte Störung des Sedimentes durch das Einspülen des Kabels und die Temperaturerhöhung des Sediments durch den Betrieb des Kabels, für die Rote Liste Arten gleichermaßen gelten wie für alle anderen Arten.

Entsprechend der obigen Ausführung der Temperaturerhöhung im Sediment und möglichen Auswirkungen auf das Benthos sind die im Termin vom 28. Mai 2004 erhobenen Forderungen nach einer Status quo Analyse der Benthoslebensgemeinschaften unmittelbar vor Baubeginn und einer Beweissicherung nach Abschluss der Bauphase bzw. während der Betriebsphase für ca. 3-5 Jahre (Monitoring) unbegründet, da beim genehmigten stromabführenden Kabel aufgrund der Leistung des Windparks von max. 60 MW (12 WEA mit jeweils max. 5 MW) eine so geringe Wärme entsteht, dass diese in einer Verlegtiefe von 3 Metern in der ständig meerwasserüberspülten AWZ nach geophysikalischen Grundsätzen keinerlei Effekte auf die belebte Meeresumwelt hervorrufen können. Aus einem derart durchgeführten Monitoring wäre in diesem Fall daher nicht mit wissenschaftlich verwertbaren Erkenntnissen zu rechnen, sodass eine entsprechende Anordnung unverhältnismäßig wäre (siehe oben).

Im Hinblick auf Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie ist festzuhalten, dass die Kabeltrasse mehr als 9 km vom gemeldeten FFH-Schutzgebiet „Borkum Riffgrund“ entfernt ist.

Aufgrund der Entfernung können die dort vom BfN identifizierten Lebensraumtypen Riff und Sandbank von dem Kabelvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht erforderlich (so auch das BfN in seiner Stellungnahme vom 10.10.2003).

Das Schutzgut **Fische** weist eine für den Standort typische Artenzusammensetzung auf. An Rote Liste Arten wurden *Alosa fallax* (Finte, Anhang II Art der FFH-Richtlinie), *Liparis montagui* (Kleiner Scheibenbauch), *Callionymus reticulatus* (Ornamentleierfisch), *Pomatoschistus pictus* (Strandgrundel), *Entelurus aquoreus* (Große Schlangennadel), *Echiichthys vipera* (Viperqueise) und *Syngnathus* spp. (Seenadeln) nachgewiesen.

Dem Atlas of North Sea Fishes (Knijn et al. 1993, zitiert im Abschluss-Bericht, a.a.o. S. 256) und Ehrich & Stransky (2001, Spatial and temporal Changes in the Southern Species Component of North Sea Bottom Fish Assemblages. Senckenb. Marit. 31 (2): 143-150) zufolge gehören die Finte wie auch die Viperqueise zu einer Fischfauna, die typisch für die südwestliche Nordsee (Niederlande) ist. Der Kleine Scheibenbauch kommt vorwiegend im Winter, jedoch in sehr geringen Abundanzen, in der Deutschen Bucht vor (Knijn et al. 1993, a.a.O.), was sein vereinzelt Vorkommen im Herbst 2000 erklärt. Der Ornamentleierfisch, der als „gefährdet“ bezeichnet wird, kam verhältnismäßig häufig im Untersuchungsgebiet „Borkum West“ vor. Die Strandgrundel (Art mit geographischer Restriktion) kommt wie die meisten Grundeln v.a. in Küstennähe vor. Die große Schlangennadel wurde nur im Herbst 2002 an fünf Stationen erfasst.

Die baubedingten Auswirkungen der Kabelverlegung auf die Fischfauna (z.B. Schadstoffemission, Lärm, Sedimentaufwirbelungen) sind räumlich und zeitlich (wenige Wochen) begrenzt und konzentrieren sich im wesentlichen auf den Nahbereich der Kabeltrasse. Besonders die baubedingte Beeinträchtigung von Fischen durch die Sedimentaufwirbelung ist erfahrungsgemäß nur vorübergehend. Wie beispielsweise nach der Verlegung von Gaspipelines wird der sich beruhigende Naturraum, der an Sedimentaufwirbelungen gewöhnt und angepasst ist, schnell wiederbesiedelt werden.

Zwei der nachgewiesenen Rote Liste Arten, der Kleine Scheibenbauch und die Große Schlangennadel, können nach den derzeitigen Befunden durch die Bauphase schon deswegen nicht einmal potenziell beeinträchtigt werden, da sie bisher nur im Herbst nachgewiesen werden konnten und der Herbst sowohl witterungsbedingt als auch technisch für die Kabelverlegung ausfällt. Für die verbleibenden Rote Liste Arten (Finte, Viperqueise, Ornamentleierfisch, Strandgrundel und Seenadeln) gelten obige Ausführungen.

Bezüglich der möglichen betriebsbedingten Auswirkungen, Temperaturerhöhung des Sediments und elektrische/magnetische Felder, sind bei der genehmigten (Drehstrom-) Variante ebenfalls keine signifikanten Auswirkungen zu erwarten.

### **Meeressäuger**

Beeinträchtigungen der Meeressäuger sind nicht in erheblichem Umfang zu erwarten. Die mit den Verlegearbeiten verbundenen Lärmimmissionen gehen von einem Gerät aus, das sich nach Angabe der Antragstellerin auf dem Verlegeschiff befindet und somit zumindest nicht direkt auf die Wassersäule einwirkt (siehe Niederschrift des Besprechungstermins vom 28.05.2004). Die Verlegearbeiten werden zudem an nur wenigen Tagen durchgeführt.

Indirekte Beeinträchtigungen wegen der baubedingten Auswirkungen auf Fische als Nahrungsgrundlage für die Meeressäuger sind nicht zu befürchten (siehe die Ausführungen zum Schutzgut Fische). Bezüglich der möglichen betriebsbedingten Auswirkung in Form von elektrischen/magnetischen Feldern sind bei der genehmigten (Drehstrom-) Variante ebenfalls keine signifikanten Auswirkungen zu erwarten.

### **Vögel**

Erhebliche Beeinträchtigungen der Avifauna sind nicht zu erwarten. Zum einen gehen die Störungen durch die bei den Verlegearbeiten eingesetzten Schiffe nicht über die Störungen hinaus, die allgemein mit Schiffsbewegungen verbunden sind. Zum anderen ist die Verlegung in der AWZ und die damit verbundenen Wassertrübungen durch den Einspülvorgang auf wenige Tage eines vergleichsweise geringen Teils des Lebensraums für Seevögel beschränkt.

Diese Verlegearbeiten haben zudem nach der diesbezüglichen Nebenbestimmung im Zeitraum vom 01. Mai bis 31. August zu erfolgen. Dadurch findet die Bautätigkeit außerhalb der Jahreszeit statt, in der überhaupt Seevögel im fraglichen Bereich in nennenswerter Anzahl rasten, was nach Auffassung des BfN eine erhebliche Beeinträchtigung der Avifauna ausschließt (siehe Stellungnahme des BfN vom 10.10.2003). Dieses Bauzeitenfenster deckt sich mit den Vorstellungen der Antragstellerin, die den Zeitraum von Mai bis August als technisch optimal bezeichnet (Antragsunterlagen, S. 20).

Die obigen Überlegungen gelten angesichts der kurzen Dauer der Bauarbeiten, die zudem noch außerhalb der Hauptzugzeiten liegen, auch für Zugvögel.

## **Wechselwirkungen**

Eine Darstellung über Wechselwirkungen zwischen möglichen Beeinträchtigungen aus den dargelegten Einzelauswirkungen ist nach Maßgabe der bisherigen Erkenntnisse für das Einspülen und Betreiben von Kabeln im zugelassenen Umfang relativ unproblematisch.

Während der Bauphase wird es zu Umlagerungen von Sediment und damit zu Beeinflussung der Benthoslebensgemeinschaften kommen. Diese Auswirkungen sind aber zeitlich und räumlich begrenzt und für den Lebensraum Nordsee mit seinem Arteninventar typisch.

Auch angesichts der Variabilität des Lebensraums lassen sich Wechselwirkungen insgesamt recht genau vorhersagen. Es lassen sich keine Wechselwirkungen erkennen, die eine Gefährdung der Meeresumwelt zur Folge haben könnten.

## **Ergebnis zu § 3 Satz 1 2. Alternative SeeAnIV (Gefährdung der Meeresumwelt)**

Im Rahmen der durchgeführten Prüfung sind alle bisher ersichtlichen Belange der Meeresumwelt dargestellt und bewertet worden. Ferner wird mit Bezug auf § 3 Satz 2 Nr. 3 SeeAnIV insbesondere auf die Darstellung und Bewertung der Schutzgüter „Boden“ und „Wasser“ verwiesen, weil diese Hauptschutzzweck dieses Regelbeispiels für einen Versagungsgrund darstellen. Die Benennung des Einbringens von Stoffen und Energie im Sinne des Art.1 Abs. 1 Nr. 4 SRÜ zielt auf die Verhinderung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch gewolltes oder zumindest bewusstes Einleiten und Zuführen von für die Meeresumwelt in einem umfassenden Sinne nachteilig wirkenden Stoffen oder Energie ab. Hiervon nicht umfasst werden Vorgänge wie das Einbringen von ordnungsgemäß genehmigten Anlagen, sofern diese ordnungsgemäß betrieben werden. Unter weiterem Verweis auf die auswirkungsvermeidenden sowie -minimierenden Anordnungen, ist keine Besorgnis des Eintritts einer Verschmutzung der Meeresumwelt im Sinne von § 3 Absatz 2 Nr.3 SeeAnIV gegeben.

Im Ergebnis bleibt zusammenfassend festzuhalten, dass nach den getroffenen Schutz- und Vorsorgeanordnungen der Eintritt einer Gefährdung der Meeresumwelt mit ausreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

## **Vorhabensbezogene Gesamtbetrachtung**

Im Rahmen der allgemeinen Diskussionen über Windenergievorhaben im Offshorebereich ist immer wieder Kritik dahingehend geäußert worden, dass in keinem der für ein solches Vorhaben erforderlichen öffentlich-rechtlichen Zulassungsverfahren eine Gesamtbetrachtung möglicher oder prognostizierter Auswirkungen auf die oben beschriebenen Schutzgüter vorgenommen werden würde. Damit werde der entsprechende Anspruch der europäischen Naturschutzrichtlinien (UVP/ SUP RL) nicht erfüllt.

Mit dieser für die Realisierung des Gesamtvorhabens zeitlich letzten erforderlichen öffentlich-rechtlichen Zulassung kann in einer Zusammenschau der verschiedenen Entscheidungen festgestellt werden, dass auch alle Bestandteile des Vorhabens zusammen genommen - das Bauvorhaben des Windparks in der AWZ sowie das Kabel im Bereich von AWZ und Küstenmeer bis zur Anlandung am Festland - mit den Schutzgütern des UVPG als verträglich anzusehen sind.

Insgesamt liegen den folgenden Ausführungen dieser Bescheid, der Bescheid des BSH vom 09.11.2001 (Errichtung und Betrieb von 12 WEA) sowie die beiden Bescheide der Bezirksregierung Weser Ems vom 29.11.2004 (Befreiung von Verboten nach § 6 NLP durch die Nationalparkverwaltung sowie wasser- und deichrechtliche Genehmigung) zugrunde.

Durch die Errichtung von Windpark und Kabel sind in Bezug auf **den Boden und das Benthos** insgesamt nur kleinräumige, temporäre und damit geringfügige Störungen zu erwarten. Die seit dem Bescheid vom 09.11.2001 weitergeführten Forschungsvorhaben haben die Annahme bestätigt, dass sich der direkte Auswirkungsbereich von Errichtung und Betrieb der WEA auf nicht sehr große Radien um die Anlagen beschränkt. Im Falle eines Bestandsrückganges verbleibt im Gesamtsystem genug Potential an Organismen zur Wiederbesiedlung, so dass die Effekte der Bauarbeiten zwei bis drei Jahre nach den baulichen Aktivitäten nicht mehr festzustellen seien (F & E Vorhaben, a.a.O., S. 27). Für trocken fallende Wattbereiche hat die Nationalparkverwaltung eine gegenüber der beantragten Variante noch auswirkungärmere Verlegungsmethode angeordnet, soweit diese nach dem Ergebnis einer Ausschreibung durchführbar ist.

Die mit dem Betrieb des stromabführenden Kabels etwaig verbundene Erwärmung des Sediments im unmittelbaren Umfeld des Kabels wird bei einer Verlegetiefe von 3m vom Windpark bis nach Norderney keine nachteiligen Auswirkungen auf die benthischen Lebewesen haben. Darüber hinaus bestehen ernsthafte Zweifel daran, dass die diskutierten Wärmeeffekte bei ständig von der Nordsee überspülten Flächen überhaupt Auswirkungen haben können.

Insofern hat die Nationalparkverwaltung die bei ihr beantragte Befreiung auch nicht verweigert, sondern - gerade für Bereiche mit geringeren Einbringungstiefen (Watt: 1.5 m) - ein Messprogramm angeordnet, aus dem sich bei „wesentlichen Abweichungen von den im Antrag prognostizierten Temperaturerhöhungen“ die spätere Anordnung weiterer Vermeidungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen ergeben kann. Da ansonsten jedoch keine weiteren Einschränkungen des Betriebs angeordnet wurden, ist auf der anderen Seite zu folgern, dass sich das Vorhaben auch hier nach den bisherigen plausiblen Prognosen für die besagten Schutzgüter nicht als unverträglich darstellt.

Die baubedingten Auswirkungen der Errichtung von Windpark und Kabel auf die in den Baugebieten in typischer Artenzusammensetzung vorkommende **Fischfauna** von durchschnittlicher Wertigkeit sind räumlich und zeitlich begrenzt (z.B. Schadstoffemission, Lärm, Sedimentaufwirbelungen) und konzentrieren sich im wesentlichen auf den jeweiligen Nahbereich. Besonders die baubedingte Beeinträchtigung von Fischen durch die Sedimentaufwirbelung ist erfahrungsgemäß nur vorübergehend.

Mit der Entstehung signifikanter elektromagnetischer Auswirkungen wird bei der genehmigten Variante mit Drehstrom nicht zu rechnen sein. Insofern sind hierdurch ebenfalls keine betriebsbedingten Auswirkungen auf pelagische oder demersale Fischarten zu befürchten.

Somit sind in diesem Zusammenhang auch indirekte Beeinträchtigungen für **Meeressäuger** (Nahrungsgrundlage), die ohnehin sowohl im Windparkbereich als auch im Bereich der gesamten Kabeltrasse nur vereinzelt als „Gäste“ oder „Durchzügler“ auftreten, nicht zu befürchten. Bezüglich direkter Auswirkungen erscheint - insbesondere wegen durchziehender Schweinswale - die Bauphase mit geräuschintensiven Rammarbeiten relevant; dieses Schutzgut wird mittels Vermeidungs-, Verminderungs-, und Vergrämnungsmaßnahmen aufgrund der Nebenbestimmung Nr. 14 des Bescheides vom 09.11.2001 vor erheblichen Auswirkungen bewahrt. Bezüglich der möglichen betriebsbedingten Auswirkung von elektromagnetischen Feldern gilt das zu den Fischen gesagte entsprechend.

Schließlich sind auch erhebliche Beeinträchtigungen der **Avifauna** nicht zu erwarten.

Die lediglich mit schiffstypischem Lärm verbundenen und nur wenige Tage dauernden Kabelverlegearbeiten finden nach den angeordneten Baufenstern außerhalb der Jahreszeit

statt, in der überhaupt Seevögel im fraglichen Bereich in nennenswerter Anzahl rasten, was - auch nach Auffassung des BfN - eine erhebliche Beeinträchtigung der Avifauna ausschließt.

Die obigen Überlegungen gelten angesichts der kurzen Dauer der Bauarbeiten für das Kabel, die zudem noch außerhalb der Hauptzugzeiten liegen, auch für Zugvögel. Generell kann den Ausführungen aus dem Bescheid vom 09.11.2001 die Erkenntnis hinzugefügt werden, dass sich in dem Bereich der Hochbauten (WEA und Umspannstation) keine erkennbaren Hauptzugrouten befinden und sich über der - küstenferneren - Nordsee ein im wesentlichen als Breitfrontzug zu charakterisierendes Geschehen abspielt, wobei die Massenzugereignisse auf einige wenige Tage beschränkt sind. Daher konnten seit 2001 auch noch weitere WEA-Vorhaben in der Umgebung mit höherer Anlagenzahl zugelassen werden, wobei jeweils die auch hier nach wie vor gültige Einschränkung der strengen Beweissicherung der dortigen Nebenbestimmung Nr.21 verfügt wurde.

Hinsichtlich der speziellen Thematik „Brutvögel“, die überhaupt nur im Küstenmeer relevant werden könnte, hat die Nationalparkverwaltung ebenfalls keine Unverträglichkeit festgestellt, sofern die hierfür speziell angeordneten Bauzeitfenster für den jeweiligen Bauabschnitt eingehalten werden ( dortige Nebenbestimmung Nr.5).

Im Hinblick auf Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH- Richtlinie ist festzuhalten, dass das Vorhaben, wie auch die Kabeltrasse recht weit vom gemeldeten FFH-Schutzgebiet „Borkum Riffgrund“ entfernt ist und daher in der AWZ anzusprechende LRT nicht beeinträchtigt werden. Zu den LRT im Küstenmeerbereich hat die Nationalparkverwaltung in ihrem o.g. Bescheid prognostiziert, dass keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten seien.

Letzteres gilt allgemein im Hinblick auf die in allen vier Bescheiden angeordneten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen die für die Durchführungspraxis sowohl technische als Verhaltensmaßregeln zum auswirkungsvermeidenden schonenden Umgang mit Gewässer, Fauna und Flora im Bereich der jeweiligen Vorhaben und ihrer Bestandteile zum Gegenstand haben. Insbesondere deren Einhaltung stellt die Realisierung der abgegebenen positiven Prognose sicher.

## **C     Sonstige Belange**

Gegenstand des Verfahrens waren auch Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und von privaten Gesellschaften, u.a. wegen der Belange des Bergrechts im Bereich des Festlandsockels und der Fischerei - soweit es um die Belange des Fischfangs und nicht um die Belange als Verkehrsteilnehmer geht -, obwohl diese Belange keinen in § 3 Satz 1 SeeAnIV aufgeführten Versagungsgrund darstellen. Die Einbeziehung auch dieser Belange war zur Ermittlung von Rechtspositionen, Betroffenheiten und Erarbeitung von sachangemessenen Lösungen im Verfahrensprozess notwendig.

### **Bergrechtliche Aktivitäten**

Die RWE Dea AG hat in ihrer Stellungnahme vom 21.04.2004 darauf hingewiesen, dass die geplante Trassenführung die vom Landesbergamt Clausthal-Zellerfeld zur Aufsuchung von Kohlenwasserstoffen erteilten Erlaubnisse B 20 008/59 und B 20 007/1 berühren würde. Die Durchführung von Aufsuchungsarbeiten würde durch die geplante Kabeltrasse behindert werden. Es werde außerdem Wert darauf gelegt, dass die geplanten Kabel in Trassen gebündelt werden.

Eine Beeinträchtigung der Belange der RWE Dea AG wird, unabhängig von der Berücksichtigungsfähigkeit dieser Belange nach SeeAnIV, nicht erwartet. Zum einen liegen keine Informationen über geplante Aufsuchungsarbeiten in diesem Bereich vor (siehe

Niederschrift des Besprechungstermins vom 28.05.2004), zum anderen ist die Aufsuchung von Kohlenwasserstoffen nach erfolgter Verlegung des Kabels problemlos durchführbar.

### **Militärische Belange**

Militärische Belange werden nicht beeinträchtigt. Die Wehrbereichsverwaltung Nord hat mit Schreiben vom 05.05.2004 erklärt, dass seitens der Bundeswehr keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

### **Fischerei**

Belange der Fischerei werden nicht berührt. Die vom Staatlichen Fischereiamt Bremerhaven, der BFA-Fisch und dem Landesfischereiverband Weser-Ems aus Gründen der Schiffssicherheit geforderte Überdeckung des Kabels wird akzeptiert, da über dem eingespülten Kabel ohne weiteres auch Schleppnetzfisherei ausgeübt werden kann und darf. Die Verlegtiefe des Kabels von 3m minimiert zum einen die Gefahr von Netzhakern und Aufankerung und dient zum anderen wegen der Verminderung von eventuellen thermischen oder elektromagnetischen Auswirkungen auf das Schutzgut Fisch mittelbar möglicherweise auch den Interessen der Fischerei.

### **Belange von Kabel- und Rohrleitungseigentümern bzw. -betreibern**

Die im Verfahren von der Deutschen Telekom geltend gemachten Belange sind gewahrt (siehe Nebenbestimmung C.). Die im Schreiben vom 04.05.2004 vorgetragene Belange des Eigentümers (Conoco Phillips) bzw. des Betreibers (Gassco) der Rohrleitung Norpipe werden insoweit gewahrt, als die Antragstellerin eine Kreuzungs- und Näherungsvereinbarung abschließen und sie bei der Genehmigungsbehörde vorlegen wird (siehe Nebenbestimmung C.).

### **Belange eines Antragstellers aufgrund des Genehmigungsverfahrens nach Seeanlagenverordnung**

Von der Antragstellerin ENOVA Offshore Projektentwicklungs GmbH & Co. KG, deren Offshore Windparkprojekt „Enova Offshore North Sea Windpower“ sich derzeit im Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Pilotphase befindet, ist unter dem 17.05.2004 mitgeteilt worden, dass das von der Antragstellerin geplante verfahrensgegenständliche Kabel durch den südlichen Bereich der Ausbauphase des Windparkprojekts „Enova Offshore North Sea Windpower“ verlaufe und daher Konflikte verursache. Dieses Vorbringen braucht nicht erörtert zu werden, weil sich die Ausbauphase des geplanten Windparkprojekts „Enova Offshore North Sea Windpower“ nicht im aktuellen Genehmigungsverfahren befindet. Eine planungsrechtliche Verfestigung, die zur Berücksichtigung der Belange zwänge, ist allenfalls für die Pilotphase dieses Projekts eingetreten. Für die Pilotphase des Windparkprojekts „Enova Offshore North Sea Windpower“ wird aber keine Beeinträchtigung geltend gemacht. Den von der Antragstellerin ENOVA Offshore Projektentwicklungs GmbH & Co. KG weiterhin vorgebrachten Bedenken, dass das verfahrensgegenständliche Kabel der Antragstellerin das geplante Kabel für die Pilotphase des Projekts „Enova Offshore North Sea Windpower“ zweimal kreuzt und für sie wirtschaftliche Mehraufwendungen nach sich ziehen kann, kann nicht gefolgt werden. Planungsrechtlich ist zunächst über das verfahrensgegenständliche Kabelvorhaben zu entscheiden, da der Antrag auf Genehmigung des Kabels für die Pilotphase des Windparkprojekts „Enova Offshore North Sea Windpower“ deutlich später gestellt wurde.

## **D Begründung der Nebenbestimmungen**

Die angeordneten Nebenbestimmungen beruhen in der Regel auf § 4 Absatz 2 SeeAnIV und dienen der Verhütung und/oder dem Ausgleich von Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder der Meeresumwelt, soweit es sich um Bedingungen und Auflagen handelt. Bei anderweitigen Regelungen -etwa Befristungen, Maßnahmen aufgrund von Zusagen der Antragstellerin im Verfahren oder einfachen Hinweisen deklaratorischer Art- werden diese speziell bei der entsprechenden Begründung erläutert.

Die Anordnungen, die der Konkretisierung der Entscheidung dienen, stellen klar, dass die mit der Genehmigung verbundene Zulassung der Verlegung erst ausgeübt werden darf, wenn und soweit die üblicherweise erforderlichen Unterlagen in nachvollziehbarer Form vorgelegt und überprüft worden sind.

Zu A1 - A3

Hier wird der Gegenstand der Genehmigung in sächlicher und räumlicher Weise definiert und festgelegt.

Zu A4

Die Anordnung der unverzüglichen Mitteilung von etwaigen Änderungen, beispielsweise baulich erforderlichen Änderungen von Art und Ort, stellt sicher, dass geplante Änderungen sofort daraufhin überprüfbar werden, ob die Durchführung eines Änderungsverfahrens erforderlich wird. Unterbleibt die rechtzeitige Mitteilung einer geplanten Änderung, besteht die Möglichkeit der Anordnung einer Einstellung der Tätigkeiten und - bei mehr als nur unwesentlichen Änderungen - der Aufhebung der Genehmigung, sofern diese nicht nach anderen Nebenbestimmungen ohnehin insoweit als erloschen angesehen werden kann.

Zu A5

Der Hinweis auf § 132 Bundesberggesetz (BBergG) dient der Klarstellung der gesonderten gesetzlichen Regelung für bauvorbereitende Untersuchungen des Meeresbodens.

Zu A6

Die Anordnung stellt klar, dass es von der Genehmigungsbehörde zum Zeitpunkt der Genehmigung als ausreichend angesehen wird, dass die konkreten technischen Spezifikationen des zur Ausführung gelangenden Kabels rechtzeitig vor Baubeginn der Genehmigungsbehörde anzuzeigen sind.

Zu A7

Diese Anordnung beruht auf § 9 Nr.1 und 2 SeeAnIV und ergänzt diese Bestimmungen durch Fristsetzungen nach § 4 Absatz 1 SeeAnIV. Sie dient der Verhinderung von exklusiven Flächenreservierungen ohne einen nachvollziehbaren ernstesten Willen der Realisierung des Projekts.

Zu A8

Diese Anordnung beruht auf § 14 SeeAnIV und konkretisiert diese Vorschrift. Die Benennung verantwortlicher Personen ist ein Kernstück eines sicheren Betriebes der genehmigten Anlage, da der Anlagenbetreiber selbst nicht auf bestimmte Qualitätsnachweise hin überprüft wird. Daher können nur fachlich geeignete und zuverlässige Personen einen sicheren Bau und Betrieb der Anlage sicherstellen. In einer Reihe von anderen Anordnungen wird auf

diese zu benennenden verantwortlichen Personen bereits in dieser Entscheidung verwiesen. Die benannten Personen stellen auch darüber hinaus die verantwortlichen Ansprechpersonen für die Vollzugs- und Genehmigungsbehörden wegen der durch diese Entscheidung sowie durch die SeeAnIV übertragenen Verpflichtungen dar. Auf die allgemeine Verpflichtung des Anlagenbetreibers nach § 13 SeeAnIV sowie die Schriftlichkeit der vorzunehmenden Bestellung einschließlich der Darstellung der eigenen oder übertragenen Aufgaben und Befugnisse (§ 14 Absatz 4 SeeAnIV) wird gesondert hingewiesen. Eine nicht oder nur unzureichende oder säumige Bestellung von verantwortlichen Personen oder die Änderung dieser namhaft zu machenden Person kann eine Aufhebung der Genehmigung nach sich ziehen.

Zu A9

Die Anordnung der Ermittlung und Erkundung vorhandener Objekte und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen sind in der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs begründet.

Zu A10

Diese Anordnung stellt sicher, dass sowohl die Schiffsführungen der beteiligten Arbeits- und Sicherungsfahrzeuge als auch die Vollzugskräfte vor Ort jederzeit über die gemäß dieser Nebenbestimmungen einzuhaltenden Auflagen bzw. die daraus abzuleitenden Maßnahmen informiert sind.

Zu A11

Die Anordnung dient der Konkretisierung der Genehmigungsgegenstandes. Da die Details der Anlage bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend entschieden und damit auch noch nicht konkret darstellbar ist, können noch keine Baupläne vorgelegt werden. Diese vorzulegenden Unterlagen, insbesondere der Baubestandsplan, sind nach Fertigstellung der Anlage mit ihrer eingemessenen Position als Grundlage für die Kontrolle dieser Genehmigung sowie für das weitere Verfahren anzusehen und werden dann Gegenstand dieser Genehmigung.

Zu A12

Die Anordnung stellt sicher, dass vor Inbetriebnahme die bis dahin zu erfüllenden Verpflichtungen aus der Bauphase nachweislich erfüllt worden sind, um eine sichere und umweltverträgliche Inbetriebnahme gewährleisten zu können.

Zu B1

Die angeordnete Verlegtiefe beruht auf einer Forderung der Zustimmungsbehörde Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, mit der sich die Antragstellerin auf dem Besprechungstermin vom 28.05.2004 einverstanden erklärt hat (siehe Niederschrift vom 28.05.2004). Anhand der in der Risikoabschätzung ermittelten Beschädigungswahrscheinlichkeit ist diese Verlegtiefe aus schifffahrtspolizeilicher Sicht ausreichend.

Zu B1.1

Unter geeignetem Material zur Abdeckung des Kabels ist Kies oder ähnliches Material gemeint, das dem Schutzzweck bestmöglich zu dienen geeignet ist.

#### Zu B1.2

Die Auflage ist erforderlich, um den in der etwaigen Sicherheitszone stattfindenden Schiffsverkehr (hier: Wartungs- oder Rettungsfahrzeuge) zu schützen.

Diese Standardbestimmung für die Verlegung von Seekabeln dient auch der Vorsorge gegen „elektrische“ Auswirkungen, wobei bei der parkinternen Verkabelung von einer Drehstromverbindung ausgegangen wird. Etwaige Auswirkungen elektrischer Felder werden durch die Überdeckung minimiert.

#### Zu B2

Diese Anordnung dient insbesondere dazu, die Verkehrssicherheit durch zeitnahe Bekanntmachung der Baustellentätigkeit (z.B. im Rahmen der stündlichen Lagemeldung der VZ German Bight Traffic oder von nautischen Warnnachrichten des Seewarndienstes) zu gewährleisten. Unter den Begriff „signifikante Unterbrechung“ fallen keine Ereignisse, die notwendigerweise mit einem geordneten Baustellenbetrieb verbunden sind. Gemeint sind hier solche Unterbrechungen, deren Ursache in einer Abweichung vom geordneten Baustellenbetrieb liegt und in einer Verlangsamung des Verlegevorgangs oder dem vorübergehenden Stillstand der Verlegeeinheit resultiert.

#### Zu B3

Die Anordnung dieses Bauzeitenfensters ist naturschutzfachlich begründet, da somit die Bautätigkeit außerhalb der Haupttrastzeit von Seevögeln stattfindet. Überdies hat sich die Antragstellerin hiermit einverstanden erklärt, da dieses Fenster auch die für Kabelverlegungen auf See regelmäßig günstigeren Monate einschließt.

#### Zu B4 - B6

Diese Anordnungen tragen zu einer möglichst sicheren Durchführung der Bauarbeiten bei. Die Anordnung zur Meldung der Kabelpositionen bzw. zur Dokumentation dienen der Information der Genehmigungsbehörde zum Baufortschritt.

#### Zu B7

Die Anordnung dient der Gewährleistung der Verkehrssicherheit bereits im bauvorbereitenden Stadium. Dadurch können die amtlichen Bekanntmachungen zum Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs rechtzeitig vorbereitet und veröffentlicht werden.

#### Zu B8

Die Anordnung stellt die besondere Verantwortung der für die Bauphase benannten verantwortlichen Person klar.

#### Zu B9 - B9.3

Die einzelnen Anordnungen regeln konkret die von der für die Bauphase benannten verantwortlichen Person zu beachtenden und zu veranlassenden allgemeinen verkehrssichernden Maßnahmen zur Durchführung eines für die Belange der Seeschifffahrt sicheren Baustellenbetriebs. Die Anordnungen entsprechen dem gängigen und bewährten Standard bei maritimen Bautätigkeiten vor der deutschen Nordseeküste. Auf die strikte Befolgung und eine kooperative Durchführung mit den Schifffahrtsbehörden ist jederzeit hinzuwirken.

Die Anordnung der Bereitstellung eines gesonderten Verkehrssicherungsfahrzeuges (VSF) beruht auf der Tatsache, dass die Verlegeeinheit während der Arbeiten nicht frei manövrieren kann, da diese stets mit dem Kabel verbunden ist. In konkreten Gefahrensituationen kann daher nur ein zusätzliches Fahrzeug gefahrenminimierende Maßnahmen (z.B. dem Störer entgegen zu fahren) durchführen. Die Anordnungen zu Eigenschaften, Ausrüstung und Besatzung des VSF stellen sicher, dass frühzeitig angemessene verkehrssichernde Maßnahmen ergriffen werden können.

#### Zu B9.4 - B9.6

Diese Anordnungen stellen allgemein geeignete und bewährte Präventivmaßnahmen zur Sicherung des verkehrlichen Umfeldes der Verlegearbeiten dar.

#### Zu B10

Die Anordnung stellt sicher, dass die Schifffahrtspolizeibehörde täglich über die eingesetzten Fahrzeuge, den tatsächlich erzielten sowie den innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes beabsichtigten Baufortschritt informiert ist und bei besonderen Vorkommnissen a) eine unverzügliche Information der Schifffahrt über eine Lagemeldung sichergestellt wird und b) entschieden werden kann, ob und welche gefahrenabwehrenden Maßnahmen zusätzlich zu treffen sind.

#### Zu B11

Diese Anordnung wird erlassen, um die Funktion der Schifffahrtszeichen und –anlagen zu gewährleisten sowie die unverzügliche Bekanntmachung und ggf. Beseitigung eines Störungsfalles seitens der Schifffahrtspolizeibehörde sicher zu stellen.

#### Zu B12

Die Anordnung dient der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Falle des Verlustes von Gegenständen durch die unverzügliche Einleitung von geeigneten Sofortmaßnahmen seitens der für die Bauphase benannten verantwortlichen Person.

#### Zu B13 - B13.5

Die Anordnung der zusätzlichen verkehrssichernden Maßnahmen während der Querung des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling German Bight ergeht auf Grund der hohen Verkehrsfrequenz sowie der Verkehrsstruktur im dortigen Bereich. Die Anordnung der Ausstrahlung von Sicherheitsmeldungen stellt die kurzfristige Information der Schifffahrt sicher. Die Anordnung der Positionierung des Verkehrssicherungsfahrzeuges in den Einbahnwegen stellt sicher, dass sich das VSF aufgrund des Einbahnverkehrs im verkehrsrelevanten Bereich **vor** der Verlegeeinheit aufhält.

Die Anordnung, dass das zweite Radargerät permanent im Stand-By-Betrieb zu schalten ist, stellt sicher, dass bei Ausfall des in Betrieb befindlichen Radars ohne Verzögerung (Warmlaufzeit) auf das andere zurück gegriffen werden kann und eine unterbrechungsfreie Überwachung des Schiffsverkehrs gewährleistet ist.

#### Zu B14

Die Anordnung der rechtzeitigen Mitteilung an das Flottenkommando dient der Abwehr von Gefahren, die bei Arbeiten in militärischen Übungs- oder Sperrgebieten auftreten können.

## Zu B15 - B15.2

Diese Anordnungen sind ebenfalls ein bewährter Bestandteil der Genehmigungspraxis für die Errichtung maritimer Installationen und intendiert die Vermeidung von Meeresverschmutzungen im Sinne des § 3 Satz 2 Nr. 3 SeeAnIV sowie die Erhaltung der Reinheit des Meeresbodens im Sinne des OSPAR-Übereinkommens.

## Zu C1 - C2

Die Anordnungen berücksichtigen, dass in der Nordsee Unterwasserkabel bzw. Rohrleitungen existieren und die Bedingungen der Kreuzungen und Näherungen innerhalb der Schutzbereiche abzustimmen sind. Die Vorlage eines geeigneten Nachweises über die Kreuzungs- und Näherungsbedingungen bzw. von Ausführungszeichnungen der Kreuzungen sind zur Überwachung der Bauplanung bzw. Baudurchführung erforderlich.

## Zu C3

Die Anordnungen und Hinweise beruhen auf Forderungen und Mitteilungen der Deutschen Telekom AG, die im Genehmigungsverfahren abgegeben wurden und zum Schutz der bereits existierenden Kabel als sinnvoll erachtet werden. Die derzeitige Kontaktstelle für Auskünfte ist die Deutsche Telekom AG, Technik Niederlassung, Postfach 15 03 71, 28093 Bremen, Tel.: 0421-300-5321, Fax: 0421-300-5099.

## Zu D

Die Anordnungen dienen zum einen dem möglichst dauerhaften Schutz des Kabels vor möglicher Beschädigung durch die Schifffahrt und damit der möglichst dauerhaften Vermeidung von mit Beeinträchtigungen der Schifffahrt einhergehenden Reparaturen desselben, zum anderen der Betriebssicherheit des Kabels, was im Eigeninteresse der Antragstellerin liegt. Das von der Antragstellerin vorzuschlagende Messverfahren zur Durchführung der Überwachungsmaßnahmen hat sich am Standard Baugrunderkundung in der jeweils geltenden Fassung zu orientieren. Unter erheblichen Minderabdeckungen sind Abweichungen von mehr als 50 cm vom angeordneten Zustand zu verstehen. Damit sollen Abweichungen erfasst werden, die über die nordseetypische Sedimentumlagerung hinausgehen. Bei den angeordneten 3m kann es sich mit Rücksicht auf die in diesem Bereich der Nordsee herrschenden Sedimentdynamik nicht um ein absolutes Grenzwert, sondern nur um einen Richtwert handeln. Die etwaige Anordnung von „surveys“ nach dem fünften Betriebsjahr bzw. von Maßnahmen zur Wiederherstellung eines genehmigungskonformen Zustandes wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt nach interner Abstimmung mit der zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung getroffen.

## Zu E

Diese Bestimmung verdeutlicht, dass mit der Genehmigung zukünftig erforderliche Wartungsarbeiten und etwaig notwendig werdende Reparaturarbeiten nicht automatisch zugelassen sind. Das Abstimmungserfordernis mit der zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung stellt sicher, dass jegliche Arbeiten am Kabel mit der für den schifffahrtspolizeilichen Vollzug zuständigen Stelle rechtzeitig und umfassend koordiniert werden können, sodass keine unvorhersehbaren Gefahrensituationen auftreten. Dies ist erforderlich, da bei Wartungsarbeiten, die wie hier auch noch häufig quer zur Hauptverkehrsrichtung ausgeführt werden, in der Regel nur langsame und damit eingeschränkt manövrierfähige Fahrzeuge eingesetzt werden.

Bei Reparaturarbeiten am Kabel ist die temporäre Einrichtung einer stationären Baustelle auf See erforderlich. Diese würde nicht nur, aber insbesondere im und nah an den beiden VTG eine massive Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs darstellen

und bedarf über die ebenfalls geregelte Anzeige- und Abstimmungsverpflichtung hinaus einer gesonderten Anordnung über die Organisation einer schiffahrtspolizeilich sicheren Baustelleneinrichtung. Da Ort, Art und Umfang der in den nächsten 25 Jahren erforderlich werdenden Reparaturarbeiten nicht vorhersagbar sind, eine ausdrückliche anderweitige Rechtsgrundlage - wie etwa § 31 WaStrG für den Bereich des Küstenmeeres - für den Erlass einer entsprechenden Anordnung jedoch nicht ersichtlich ist, bedurfte es des entsprechenden Regelungsvorbehaltes. Insofern wird die Genehmigungsbehörde nach Eingang der Anzeige der geplanten Wartungs- und/oder Reparaturbaustelle auf der Grundlage dieser Nebenbestimmung im Einvernehmen mit der hierfür benannten schiffahrtspolizeilich zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verkehrssichernde Regelungen erlassen sowie evtl. weitergehende Maßnahmen veranlassen (Bekanntmachung in den NfS bzw. BfS etc.).

Zu F

Die Anordnungen stellen sicher, dass durch eine vorübergehende oder endgültige Außerbetriebnahme des Kabels keine Gefährdungen Dritter oder eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu besorgen sind. Die Anordnungen zur nachweislichen teilweisen oder gänzlichen Beseitigung des Kabels und zur finanziellen Absicherung der Durchführung des Rückbaus berücksichtigen die Rückbauverpflichtung nach § 12 SeeAnIV und die in nationales Recht umgesetzten Regelungen des OSPAR-Übereinkommens.

Zu G1

Die Regelung weist auf den Norminhalt von § 4 Absatz 3 SeeAnIV hin und trägt dem Umstand Rechnung, dass ggf. zum Zeitpunkt der Entscheidung nicht absehbaren Auswirkungen begegnet werden muss, was auch im Interesse der Antragstellerin liegen könnte.

Zu G2

Der Hinweis verdeutlicht die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu G3

Der Genehmigung nach Seeanlagenverordnung kommt keine Konzentrationswirkung für anderweitig erforderliche öffentlich-rechtliche Genehmigungen zu; sie besitzt auch keinen privatrechtsgestaltenden Charakter.

Zu G4

Die Kostengrundentscheidung ergeht aufgrund § 2 Verwaltungskostengesetz und der Kostenverordnung für Amtshandlungen des BSH vom 20.12.2001 (BGBl I Nr. 76 S. 4081). Die Festsetzung der Höhe ergeht aus administrativen Gründen getrennt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, einzulegen.

Hamburg, den 15. Dezember 2004

Im Auftrag

Dr. Nolte