

Erste Verordnung zur Durchführung des Windenergie-auf-See-Gesetzes

(Erste Windenergie-auf-See-Verordnung – 1. WindSeeV)

Vom 15.12.2020

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie verordnet auf Grund des § 15 der Erneuerbare-Energien-Verordnung vom 17. Februar 2015 (BGBl. I S. 146), der durch Artikel 3 Nummer 2 des Gesetzes vom 25. Mai 2020 (BGBl. I S. 1070) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 11 Absatz 2 des Windenergie-auf-See-Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258, 2310) im Einvernehmen mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt:

Inhaltsübersicht

T e i l 1

A l l g e m e i n e B e s t i m m u n g e n

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen

T e i l 2

F e s t s t e l l u n g d e r E i g n u n g

Kapitel 1

Eignungsfeststellung

- § 3 Feststellung der Eignung

Kapitel 2

Vorgaben für das spätere Vorhaben

A b s c h n i t t 1

A l l g e m e i n e s

Unterabschnitt 1

Auswirkungen des Vorhabens auf die Meeresumwelt

- § 4 Monitoring
- § 5 Verlegung und Dimensionierung von parkinternen Seekabelsystemen
- § 6 Vermeidung oder Verminderung von Emissionen
- § 7 Vermeidung von Schallemissionen bei der Gründung, der Installation und dem Betrieb von Anlagen
- § 8 Abfälle
- § 9 Korrosionsschutz
- § 10 Anlagenkühlung
- § 11 Abwasser
- § 12 Drainagesystem
- § 13 Dieselgeneratoren
- § 14 Kolk- und Kabelschutz

Unterabschnitt 2

Allgemeine Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffs- und Luftverkehrs

- § 15 Kennzeichnung

Unterabschnitt 3

Besondere Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

- § 16 Seeraumbeobachtung
- § 17 Bauweise
- § 18 Verkehrssicherung während der Bauphase
- § 19 Anforderungen an Fahrzeuge und Arbeitsgeräte

Unterabschnitt 4

Besondere Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs

- § 20 Hubschrauberwindenbetrieb
- § 21 Hubschrauberlandedeck
- § 22 Flugkorridore
- § 23 Turmanstrahlung
- § 24 Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Unterabschnitt 5

Sicherheit der Landes- und Bündnisverteidigung

- § 25 Vorgaben zur Gewährleistung der Sicherheit der Landes- und Bündnisverteidigung

Unterabschnitt 6

Sicherheit und Gesundheitsschutz

- § 26 Grundsatz
- § 27 Brand- und Explosionsschutz
- § 28 Eingriff in den Baugrund
- § 29 Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz
- § 30 Sonstige Pflichten

Unterabschnitt 7

Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Kabeln, Rohrleitungen sowie Einrichtungen

- § 31 Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Seekabeln sowie Rohrleitungen und Einrichtungen
- § 32 Abstand zu Windenergieanlagen benachbarter Flächen
- § 33 Einspeisung am Netzanschlusspunkt

Unterabschnitt 8

Sonstige Verpflichtungen des Trägers des Vorhabens

- § 34 Konstruktion
- § 35 Ermittlung, Dokumentation und Meldung von Objekten und errichteten Anlagen

A b s c h n i t t 2

B e s o n d e r e V o r g a b e n f ü r d i e F l ä c h e N - 3 . 7

- § 36 Besondere Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt
- § 37 Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs
- § 38 Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs

A b s c h n i t t 3

B e s o n d e r e V o r g a b e n f ü r d i e F l ä c h e N - 3 . 8

- § 39 Besondere Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt
- § 40 Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

- § 41 Besondere Bestimmungen zur Vereinbarkeit mit der im Flächenentwicklungsplan festgelegten Kabeltrasse

A b s c h n i t t 4

B e s o n d e r e V o r g a b e n f ü r d i e F l ä c h e O - 1 . 3

- § 42 Besondere Bestimmungen zum Schutz mariner Säugetiere
- § 43 Besondere Bestimmungen zum Schutz der Avifauna
- § 44 Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs
- (2) Die Sicherheitszone der Fläche ist entsprechend Nummer 6.2.3 der „Richtlinie Offshore-Anlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ Version 3.0 vom 1. Juli 2019 durch Auslegung befeuerter Kardinaltonnen als allgemeine Gefahrenstelle zu kennzeichnen.
- § 45 Besondere internationale militärische Bestimmungen
- § 46 Besondere Bestimmungen zur Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Standorten von Umspannplattformen

T e i l 3

F e s t s t e l l u n g d e r z u i n s t a l l i e r e n d e n L e i s t u n g

- § 47 Feststellung der zu installierenden Leistung

T e i l 4

S c h l u s s b e s t i m m u n g e n

- § 48 Inkrafttreten

T e i l 1

A l l g e m e i n e B e s t i m m u n g e n

§ 1

A n w e n d u n g s b e r e i c h

Für die im Flächenentwicklungsplan vom 28. Juni 2019¹⁾ festgelegten Flächen N-3.7 und N-3.8 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee und O-1.3 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee werden durch diese Verordnung

1. die Eignung nach § 12 Absatz 5 Satz 1 des Windenergie-auf-See-Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258, 2310), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S.2682) geändert worden ist, festgestellt,
2. Vorgaben für das spätere Vorhaben nach § 12 Absatz 5 Satz 2 und Satz 3 des Windenergie-auf-See-Gesetzes festgelegt und
3. die auf den Flächen zu installierende Leistung nach § 12 Absatz 5 Satz 1 in Verbindung mit § 10 Absatz 3 des Windenergie-auf-See-Gesetzes festgestellt.

§ 2

B e g r i f f s b e s t i m m u n g e n

Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind

1. „Abfälle“ Abfälle im Sinne des § 3 Absatz 1 des [Kreislaufwirtschaftsgesetzes vom 24. Februar 2012 \(BGBl. I S. 212\)](#), das zuletzt durch [Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Oktober 2020 \(BGBl. I S. 2232\)](#) geändert worden ist,

¹⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg.

2. „Anlage“ eine Einrichtung im Sinne des § 44 Absatz 1 des Windenergie-auf-See-Gesetzes mit Ausnahme von Konverterplattformen und Offshore-Anbindungsleitungen,
3. „Basisaufnahme“ die der Umweltverträglichkeitsstudie für das Planfeststellungsverfahren zur Errichtung und zum Betrieb eines Offshore-Windparks zugrundeliegenden Untersuchungen gemäß Kapitel 10.1 des „Standards Untersuchungen der Auswirkungen von Offshore-Windenergieanlagen auf die Meeresumwelt“²⁾,
4. „Emissionen“ unmittelbar oder mittelbar der Meeresumwelt zugeführte Stoffe oder Energie, etwa Wärme, Schall, Erschütterung, Licht, elektrische oder elektromagnetische Strahlung,
5. „FATO“ die festgelegte Endanflug- und Startfläche, über der das Endanflugverfahren zum Schweben oder Landen eines Luftfahrzeugs beendet wird und von der das Startverfahren eines Luftfahrzeugs begonnen wird,
6. „Flugkorridor“ der Bereich des Luftraums, der für den Anflug auf und den Abflug von Offshore-Plattformen durch Hubschrauber genutzt wird,
7. „Fundmunition“ Fundmunition im Sinne § 3 Absatz 1 Nummer 16 des [Sprengstoffgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2002 \(BGBl. I S. 3518\)](#), das zuletzt durch Artikel 232 der [Verordnung vom 19. Juni 2020 \(BGBl. I S. 1328\)](#) geändert worden ist,
8. „MARPOL“ das internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit seinen sechs Anlagen (BGBl. II 1977, S. 1492),
9. „Offshore-Plattform“ eine Anlage im Sinne der Nummer 2, die eine künstliche Standfläche im Meer mit allen erforderlichen Infrastrukturkomponenten und Sicherheitsausrüstungen unabhängig von ihrer Konstruktionsform und der Art ihrer Nutzung, aber keine Windenergieanlage ist,
10. „TLOF“ die festgelegte Aufsetz- und Abhebefläche auf der ein Hubschrauber aufsetzen oder von der ein Hubschrauber abheben kann; dabei sind auf einem Hubschrauberlande- deck FATO und TLOF deckungsgleich,
11. „Träger des Vorhabens“ unbeschadet der Regelung des § 56 des Windenergie-auf-See-Gesetzes
 - a) die natürliche oder juristische Person, die in der Ausschreibung der Bundesnetzagentur nach § 23 des Windenergie-auf-See-Gesetzes den Zuschlag und damit nach § 24 des Windenergie-auf-See-Gesetzes das Recht erhält, ein Planfeststellungsverfahren auf der jeweiligen Fläche zu führen,
 - b) der Adressat des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung im Sinne des § 56 Absatz 1 Nummer 1 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder
 - c) der Rechtsnachfolger der natürlichen oder juristischen Person nach Buchstabe a oder b.

²⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg und in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig gesichert niedergelegt.

Teil 2

Feststellung der Eignung

Kapitel 1

Eignungsfeststellung

§ 3

Feststellung der Eignung

Die im Flächenentwicklungsplan vom 28. Juni 2019 festgelegten Flächen N-3.7 und N-3.8 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee und O-1.3 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee sind nach dem Ergebnis der Voruntersuchung dieser Flächen gemäß Teil 2 Abschnitt 2 des Windenergie-auf-See-Gesetzes zur Ausschreibung für voruntersuchte Flächen nach Teil 3 Abschnitt 2 des Windenergie-auf-See-Gesetzes geeignet.

Kapitel 2

Vorgaben für das spätere Vorhaben

Abschnitt 1

Allgemeines

Unterabschnitt 1

Auswirkungen des Vorhabens auf die Meeresumwelt

§ 4

Monitoring

(1) Der Träger des Vorhabens hat während der Bauphase und mindestens während der drei ersten Jahre des Betriebes der Anlagen ein Monitoring zu den bau- und betriebsbedingten Auswirkungen der Anlagen als Grundlage für durch die Planfeststellungsbehörde oder das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als zuständige Überwachungsbehörde gegebenenfalls anzuordnende Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt nach § 48 Absatz 4 Satz 3 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder nach § 57 Absatz 2, 3 oder 5 des Windenergie-auf-See-Gesetzes durchzuführen.

(2) Als Grundlage für das Monitoring ist das Ergebnis der Basisaufnahme auf der Grundlage der Ergebnisse eines vor Baubeginn durchzuführenden dritten Untersuchungsjahres zu aktualisieren, wenn zwischen dem Ende der Basisaufnahme und dem Baubeginn nicht mehr als fünf Jahre liegen. Liegen zwischen dem Ende der Basisaufnahme und dem Baubeginn mehr als fünf Jahre, so ist die Basisaufnahme vor Baubeginn vollständig zu wiederholen.

(3) Die Untersuchungen der Meeresumwelt sind nach dem Stand der Wissenschaft und Technik durchzuführen. Die Einhaltung des Stands der Wissenschaft und Technik wird vermutet, wenn die Untersuchungen unter Beachtung des „Standards – Untersuchung der Auswirkungen von Offshore-Windenergieanlagen auf die Meeresumwelt“ durchgeführt werden.

§ 5

Verlegung und Dimensionierung von parkinternen Seekabelsystemen

(1) Der Träger des Vorhabens hat bei der Dimensionierung und Verlegung der parkinternen Seekabelsysteme den Planungsgrundsatz des Flächenentwicklungsplans zur Sedimenterwärmung zu beachten.

(2) Das Verfahren zur Verlegung der parkinternen Seekabelsysteme ist so zu wählen, dass die Überdeckung, die zur Einhaltung der maximalen Sedimenterwärmung nach Absatz 1 erforderlich ist, mit möglichst geringen Umweltauswirkungen erreicht wird.

§ 6

Vermeidung oder Verminderung von Emissionen

(1) Der Träger des Vorhabens hat Emissionen zu vermeiden oder, soweit sie unvermeidlich sind, zu vermindern.

(2) Hierfür hat der Träger des Vorhabens insbesondere

1. die Anlagen in einer Weise zu planen und umzusetzen, dass weder bei der Errichtung noch bei dem Betrieb nach dem Stand der Technik vermeidbare Emissionen verursacht werden oder, soweit die Verursachung solcher Emissionen durch die zur Erfüllung der Sicherheitsanforderungen des Schiffs- und Luftverkehrs zwingend gebotenen Handlungen unvermeidlich ist, möglichst geringe Beeinträchtigungen der Meeresumwelt hervorgerufen werden,
2. zum Betrieb der Anlage möglichst umweltverträgliche Betriebsstoffe einzusetzen und biologisch abbaubare Betriebsstoffe, soweit verfügbar, zu bevorzugen,
3. sämtliche auf der Anlage eingesetzten technischen Installationen durch bauliche Sicherheitssysteme und -maßnahmen nach dem Stand der Technik so abzusichern und so zu überwachen, dass Schadstoffunfälle und Umwelteinträge vermieden werden und im Schadensfall sichergestellt ist, dass der Träger des Vorhabens jederzeit unmittelbar eingreifen kann, sowie
4. für Betriebsstoffwechsel und Betankungsmaßnahmen organisatorische und technische Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, um Schadstoffunfälle und Umwelteinträge zu vermeiden.

§ 7

Vermeidung von Schallemissionen bei der Gründung, der Installation und dem Betrieb von Anlagen

(1) Bei der Gründung und Installation einer Anlage hat der Träger des Vorhabens diejenige Arbeitsmethode nach dem Stand der Technik anzuwenden, die nach den vorgefundenen Umständen so geräuscharm wie möglich ist.

(2) Die durch Rammarbeiten verursachten Schallemissionen dürfen für den Schalldruck den Wert von 160 Dezibel und für den Spitzenschalldruckpegel den Wert von 190 Dezibel, jeweils referenziert auf Mikropascal pro Sekunde, in einer Entfernung von 750 Metern nicht überschreiten.

(3) Bei Rammarbeiten ist die Dauer des Rammvorgangs einschließlich der Vergrämung auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

(4) Der Träger des Vorhabens hat diejenige Anlagenkonstruktion zu wählen, die nach dem Stand der Technik so betriebsschallarm wie möglich ist.

(5) Jede Sprengung ist zu unterlassen.

§ 8

Abfälle

Das Einbringen und Einleiten von Abfall in die Meeresumwelt ist verboten, es sei denn, dies ist nach den Vorschriften dieser Verordnung zulässig.

§ 9

Korrosionsschutz

(1) Der vom Träger des Vorhabens eingesetzte Korrosionsschutz der Anlage muss möglichst schadstofffrei und emissionsarm sein.

(2) An Gründungsstrukturen sind nach Möglichkeit Fremdstromsysteme als kathodischer Korrosionsschutz einzusetzen.

(3) Sollte der Einsatz von galvanischen Anoden unvermeidbar sein, ist dieser nur in Kombination mit Beschichtungen an den Gründungsstrukturen zulässig. Der Gehalt an Nebenbestandteilen der Anodenlegierungen, insbesondere von Cadmium, Blei, Kupfer und Quecksilber, ist so weit wie möglich zu reduzieren. Der Einsatz von Zinkanoden ist untersagt.

(4) Die Verwendung von Bioziden zum Schutz der technischen Oberflächen vor der unerwünschten Ansiedlung von Organismen ist untersagt.

(5) Der Träger des Vorhabens hat die Anlage im Bereich der Spritzwasserzone mit einem ölabweisenden Anstrich zu versehen.

§ 10

Anlagenkühlung

Zur Anlagenkühlung soll ein geschlossenes Kühlsystem eingesetzt werden, bei dem es nicht zu Kühlwassereinleitungen oder sonstigen stofflichen Einleitungen in die Meeresumwelt kommt.

§ 11

Abwasser

(1) Der Träger des Vorhabens hat das Abwasser aus sanitären Einrichtungen, Sanitätseinrichtungen, Küchen und Wäschereien vorbehaltlich des Absatzes 3 fachgerecht zu sammeln, an Land zu verbringen und dort nach den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.

(2) Die Installation und der Betrieb einer Abwasserbehandlungsanlage auf einer Offshore-Plattform sind nicht zulässig.

(3) Auf einer dauerhaft bemannten Offshore-Plattform ist eine Abwasserbehandlungsanlage entgegen Absatz 2 im Einzelfall zulässig, insbesondere dann, wenn die mit dem Verbringen des Abwassers an Land verbundenen negativen Auswirkungen auf die Meeresumwelt die mit dem Einleiten des behandelten Abwassers verbundenen Auswirkungen übersteigen. Der Nachweis, dass ein Einzelfall nach Satz 1 vorliegt, ist durch den Träger des Vorhabens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu führen. Die Abwasserbehandlungsanlage muss dem Stand der Technik entsprechen.

(4) Bei nach Absatz 3 zulässigen Abwasserbehandlungsanlagen hat der Träger des Vorhabens

1. sämtliches Abwasser aus sanitären Einrichtungen, Sanitätseinrichtungen, Küchen und Wäschereien zu behandeln,

2. geeignete Probenahmestellen an Zu- und Ablauf vorzusehen und
3. das Abwasser regelmäßig zu beproben und zu analysieren.

Die Chlorierung von Abwässern ist nicht zulässig.

§ 12

Drainagesystem

(1) Bei Einsatz eines Leichtflüssigkeitsabscheiders darf anfallendes Drainagewasser einen Ölgehalt von 5 Milligramm je Liter nicht überschreiten.

(2) Der Träger des Vorhabens hat den Ölgehalt des Drainagewassers im Ablauf durch den Träger des Vorhabens mittels Sensoren kontinuierlich zu überwachen. Die mit den Sensoren gemessenen aktuellen Werte müssen durch den Träger des Vorhabens aus der Ferne auslesbar sein.

(3) Der Träger des Vorhabens hat durch automatische Ventile sicherzustellen, dass bei einem Überschreiten des Grenzwerts nach Absatz 1 das Drainagewasser nicht in die Meeresumwelt eingeleitet wird.

(4) Bei der Aktivierung der Brandbekämpfungsanlage anfallender Löschschaum darf nicht über das Drainagesystem in die Meeresumwelt eingeleitet werden. Um dies zu vermeiden, müssen an Hubschrauberlandedecks angeschlossene Drainagesysteme Bypass-Systeme besitzen, die sicherstellen, dass der anfallende Löschschaum unter Umgehung der Leichtflüssigkeitsabscheider automatisch in einen Sammelbehälter abgeleitet wird.

§ 13

Dieselgeneratoren

(1) Auf Offshore-Plattformen eingesetzte Dieselgeneratoren müssen bezüglich der Emissionswerte nach MARPOL Anhang VI Tier III oder nach nachweislich mindestens gleichwertigen Emissionsstandards zertifiziert sein.

(2) Auf Windenergieanlagen sind fest installierte Dieselgeneratoren nicht zulässig.

(3) Für den Betrieb von Dieselgeneratoren ist möglichst schwefelarmer Kraftstoff einzusetzen.

§ 14

Kolk- und Kabelschutz

(1) Bei Kolk- und Kabelschutzmaßnahmen hat der Träger des Vorhabens das Einbringen von Hartsubstrat auf das zur Herstellung des Schutzes der jeweiligen Anlage erforderliche Mindestmaß zu begrenzen.

(2) Als Kolkschutz sind ausschließlich Schüttungen aus Natursteinen oder inerten und natürlichen Materialien einzusetzen. Der Einsatz von Kunststoff oder kunststoffähnlichen Materialien ist nicht zulässig.

(3) Als Kabelschutz sind grundsätzlich Schüttungen aus Natursteinen oder inerten und natürlichen Materialien einzusetzen. Der Einsatz von Kabelschutzsystemen, die Kunststoff enthalten, ist nur im Ausnahmefall zulässig und auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Unterabschnitt 2

Allgemeine Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffs- und Luftverkehrs

§ 15

Kennzeichnung

(1) Der Träger des Vorhabens hat die Anlagen bis zu ihrer Entfernung aus dem Seegebiet nach den geltenden Regelwerken der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und nach dem Stand der Technik mit Einrichtungen auszustatten, die die Sicherheit des Schiffs- und Luftverkehrs gewährleisten. Die Einhaltung des Standes der Technik wird vermutet, wenn bei der Planung, Realisierung und im Normalbetrieb der visuellen und funktechnischen Kennzeichnung der Einrichtungen des Offshore-Windparks die folgenden Regelwerke eingehalten werden:

1. „Richtlinie Offshore-Anlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“, Version 3.0 vom 1. Juli 2019³⁾,
2. „WSV-Rahmenvorgaben Kennzeichnung Offshore-Anlagen“, Version 3.0 vom 1. Juli 2019⁴⁾ und
3. „IALA Recommendation O-139 on The Marking of Man-Made Offshore Structures“, Edition 2 vom 13. Dezember 2013 und „IALA Recommendation A-126 On The Use of the Automatic Identification System (AIS) in Marine Aids to Navigation Services“, Edition 1.5 vom 24. Juni 2011 der International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities⁵⁾.

(2) Bei der Errichtung weiterer Offshore-Windparks unmittelbar angrenzend an die Fläche hat der Träger des Vorhabens die Kennzeichnung zur Sicherung des Schiffs- und Luftverkehrs nach Absatz 1 in Abstimmung mit den Trägern der angrenzenden Vorhaben entsprechend der gesamten Bebauungssituation im Verkehrsraum anzupassen.

Unterabschnitt 3

Besondere Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

§ 16

Seeraumbeobachtung

Der Träger des Vorhabens hat eine Seeraumbeobachtung für die Fläche nach dem Stand der Technik durchzuführen und die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen zu ergreifen. Die Einhaltung des Stands der Technik wird vermutet, wenn die Vorgaben der Durchführungsrichtlinie „Seeraumbeobachtung Offshore-Windparks“ des

³⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51, 53121 Bonn.

⁴⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51, 53121 Bonn.

⁵⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen über: International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, IALA-AISM HEADQUARTERS, 10 rue des Gaudines, 78100, St Germain en Laye, France.

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stand April 2014 ⁶⁾ eingehalten werden.

§ 17

Bauweise

(1) Der Träger des Vorhabens hat die Anlage in einer Weise zu konstruieren und zu errichten, dass im Fall einer Schiffskollision der Schiffskörper so wenig wie möglich beschädigt wird. Die Anforderungen des Standards „Mindestanforderungen an die konstruktive Ausführung von Offshore-Bauwerken in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)“ (Standard Konstruktion)⁷⁾ sind zu berücksichtigen.

(2) Die Bebauung der Fläche soll zusammenhängend erfolgen. Die zu errichtenden Anlagen sollen sich in die Bebauungssituation des Gebiets, in dem die Fläche liegt, integrieren.

§ 18

Verkehrssicherung während der Bauphase

(1) Zur Sicherung des Umfeldes der Baustelle und zur Vermeidung von Kollisionen mit Schiffen hat der Träger des Vorhabens ab Installationsbeginn oder gegebenenfalls bereits ab Beginn erforderlicher bauvorbereitender Maßnahmen während der gesamten Bauphase ein Verkehrssicherungsfahrzeug im Baustellenumfeld einzusetzen, durch das bei Bedarf verkehrssichernde Maßnahmen ergriffen werden. Das Verkehrssicherungsfahrzeug ist ausschließlich für diesen Zweck einzusetzen. Die Anforderungen der Nummer 6.2.1 der „Richtlinie Offshore-Anlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ Version 3.0 vom 1. Juli 2019⁸⁾ sind einzuhalten.

(2) Bis zur Inbetriebnahme der regulären Kennzeichnung hat der Träger des Vorhabens die Anlagen gemäß den Nummern 6.2.2 und 6.2.4 der „Richtlinie Offshore-Anlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“, Version 3.0 vom 1. Juli 2019 behelfsmäßig visuell und funktechnisch zu kennzeichnen.

(3) Der Träger des Vorhabens hat das Baufeld gemäß Nummer 6.2.3 der „Richtlinie Offshore-Anlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“, Version 3.0 vom 1. Juli 2019 durch Auslegung befeuerter Kardinaltonnen als allgemeine Gefahrenstelle zu kennzeichnen.

§ 19

Anforderungen an Fahrzeuge und Arbeitsgeräte

Alle eingesetzten Arbeitsgeräte und Fahrzeuge einschließlich des Verkehrssicherungsfahrzeugs müssen

1. in Bezug auf ihre Kennzeichnung und ihr Verkehrsverhalten der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vom

⁶⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin.

⁷⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg und in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig gesichert niedergelegt.

⁸⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51, 53121 Bonn.

13. Juni 1977 (BGBl. I S. 813), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258) geändert worden ist, entsprechen,
2. in Bezug auf Ausrüstung und Besatzung dem für die Bundesflagge erforderlichen oder einem nachweislich gleichen Sicherheitsstandard genügen.

Unterabschnitt 4

Besondere Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs

§ 20

Hubschrauberwindenbetrieb

(1) Auf einer Offshore-Plattform kann eine Windenbetriebsfläche für den Notfall (Rettungsfläche) eingerichtet werden. Ihre Nutzung ist grundsätzlich auf die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben von Personen (Notfall) oder auf erforderliche hoheitliche Maßnahmen beschränkt.

Eine ausnahmsweise Nutzung der Rettungsfläche ist zulässig, wenn ein technischer Störfall im weiteren Verlauf zu einem Notfall führen kann und nebeneinander folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. eine Einflussnahme von Land aus ist nicht möglich oder eingeleitete Gegenmaßnahmen sind ohne Erfolg geblieben,
2. das Gefahrenpotential muss innerhalb eines kurzen Zeitraums reduziert werden, um den Eintritt eines Notfalls zu verhindern,
3. es stehen temporär keine geeigneteren Zugangsmöglichkeiten zur Offshore-Plattform zur Verfügung.

Ein Regelzugang von Personen zur Offshore-Plattform mittels Hubschrauberwindenbetrieb ist nicht gestattet.

(2) Die Windenbetriebsfläche auf einer Windenergieanlage ist durch den Träger des Vorhabens nach den Regelungen der „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über Windenbetriebsflächen auf Windenergieanlagen“ vom 18. Januar 2012 (BAnz. Nr. 16, S. 338) oder nach den Folgeregelungen für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone auszugestalten, zu kennzeichnen und zu betreiben.

§ 21

Hubschrauberlandedeck

(1) Wenn ein Hubschrauberlandedeck auf einer Offshore-Plattform des Offshore-Windparks eingerichtet wird, sind für dessen Einrichtung und Betrieb die Regelungen des Anhangs 14 Band II zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 412), das zuletzt durch das Protokoll vom 6. Oktober 2016 (BGBl. 2018 II S. 306, 307) geändert worden ist, oder die Bestimmungen der Folgeregelungen für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone einzuhalten.

(2) Durch bauliche und betriebliche Maßnahmen hat der Träger des Vorhabens den sicheren Betrieb des Hubschrauberlandedecks zu gewährleisten.

§ 22

Flugkorridore

(1) Der Träger des Vorhabens hat mindestens zwei Flugkorridore, jeweils bestehend aus einem Innenkorridor und zwei ihn flankierenden Außenkorridoren, vorzusehen, für deren Einrichtung nachfolgende Regelungen oder nach dessen Inkrafttreten die Bestimmungen „Standards Offshore-Luftfahrt für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone“⁹⁾ einzuhalten sind. Die Flugkorridore sind grundsätzlich von jeglicher Bebauung oberhalb der Wasseroberfläche freizuhalten. In begründeten Ausnahmefällen kann die Errichtung von Hindernissen im Flugkorridor oder die Einrichtung eines Flugkorridors trotz vorhandener Hindernisse durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zugelassen werden. Der Träger des Vorhabens hat durch Vorlage einer Gefährdungsbeurteilung eines Luftfahrtsachverständigen gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nachzuweisen, dass die Hindernisse für einen sicheren Betrieb des Hubschrauberlandedecks unbedenklich sind. Flugkorridore dürfen nicht über Grenzen der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone hinaus angelegt werden.

(2) Bei der Planung eines Flugkorridors zu oder von einer Offshore-Plattform ist die jeweilige Korridorachse derart auszurichten, dass An- oder Abflüge mit Rückenwind vermieden und Querwindbedingungen minimiert werden können sowie ein sicheres Durchstarten möglich ist. Ein Flugkorridor ist auf seiner gesamten Länge geradlinig zu planen, dabei sind Überschneidungen mit benachbarten Flugkorridoren nicht zulässig. Die jeweilige Korridorachse beginnt im Mittelpunkt der FATO.

(3) Die Länge des Flugkorridors ist entlang der jeweiligen Korridorachse auf Höhe der FATO zu bestimmen. Diese Strecke beginnt am Innenrand nach Absatz 4 Nummer 1 und endet an dem Punkt, an dem eine ebenfalls an dieser Stelle beginnende und mit einer konstanten Neigung von 4,5 Prozent ansteigende Gerade einen der folgenden Vertikalabstände von der Korridorachse aufweist; maßgeblich ist hierbei der größere der beiden folgenden Überhöhungswerte:

1. eine Überhöhung von 152 Metern oder
2. eine Überhöhung, die der Summe aus dem höchsten Hindernis in dem für den An- oder Abflug relevanten Bereich und einem Sicherheitszuschlag von mindestens 61 Metern entspricht.

(4) Die Begrenzungen des Innenkorridors bestehen aus

1. einem horizontalen Innenrand in der Breite der FATO, der am Außenrand der FATO beginnt und rechtwinklig zur Korridorachse verläuft,
2. zwei Seitenrändern, die mit einer Divergenz von 15 Prozent bis zu einer Breite von 200 Metern auseinanderlaufen,
3. einem horizontalen Außenrand, der in einer festgelegten Höhe relativ zur FATO rechtwinklig zur Korridorachse verläuft.

(5) Die Breite der Außenkorridore beträgt jeweils mindestens 200 Meter. Besteht die Hinderniskulisse entlang der Flugkorridore aus Windenergieanlagen, so beträgt die Breite beider Außenkorridore jeweils drei Rotorradien der größten an den Flugkorridor angrenzenden Windenergieanlagen, mindestens aber 200 Meter.

(6) Die An- und Abfluggrundlinien entsprechen dem Verlauf der jeweiligen Korridorachse.

⁹⁾ Amtlicher Hinweis: Nach Veröffentlichung zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg.

§ 23

Turmanstrahlung

(1) Wenn das Hubschrauberlandedeck nachts betrieben werden soll, hat der Träger des Vorhabens die eigenen Windenergieanlagen entlang der Flugkorridore mit einer Turmanstrahlung gemäß den „WSV-Rahmenvorgaben Kennzeichnung Offshore-Anlagen“¹⁰⁾ zu versehen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, die die Aktivierung und Deaktivierung der Turmanstrahlung zusammen mit der übrigen aeronautischen Befeuerung des Hubschrauberlandedecks sicherstellen.

(2) Soweit Flugkorridore Dritter in der Fläche liegen oder unmittelbar an diese angrenzen, hat der Träger des Vorhabens die Installation von Turmanstrahlungen an den betroffenen Windenergieanlagen zu dulden und den Fernzugriff zum Zweck der Steuerung der Turmanstrahlung zu ermöglichen. Dem Dritten ist als Betreiber der Turmanstrahlung zum Zweck des geregelten Betriebs, der Wartung während der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten und zur Störungsbehebung Zugang zu den betreffenden Windenergieanlagen zu gewähren, soweit keine anderweitigen Vereinbarungen über Wartung und Betrieb einschließlich der Störungsbehebung getroffen wurden. Die Kosten, die für die Installation, den Betrieb und der Störungsbehebung sowie die Wartung der Turmanstrahlung anfallen, sind ausschließlich vom Dritten als Betreiber dieser Systeme zu tragen. Die Vorgabe zur Hindernisfreiheit von Flugkorridoren sind für Flugkorridore benachbarter Vorhaben auf der Fläche entsprechend anzuwenden.

§ 24

Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen

Der Träger des Vorhabens hat die Anlagen als Luftfahrthindernisse sowie sonstige Hindernisse in der Umgebung des Hubschrauberlandedecks entsprechend den Vorgaben des „Standards Offshore-Luftfahrt, Teil 5: Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen in der AWZ“ vom 17. August 2020¹¹⁾ zu kennzeichnen.

Unterabschnitt 5

Sicherheit der Landes- und Bündnisverteidigung

§ 25

Vorgaben zur Gewährleistung der Sicherheit der Landes- und Bündnisverteidigung

(1) Die errichteten Anlagen sind an geeigneten Eckpositionen mit Sonartranspondern zu kennzeichnen. § 15 Absatz 2 gilt entsprechend.

(2) Der Einsatz von akustischen, optischen, optronischen, magnetsensorischen, elektrischen, elektronischen, elektromagnetischen oder seismischen Sensoren in Messgeräten an unbemannten Unterwasserfahrzeugen oder an stationären Unterwasser-Messeinrichtungen ist auf das erforderliche Maß zu beschränken und rechtzeitig, mindestens jedoch 20 Werktage im Voraus, dem Marinekommando anzuzeigen.

¹⁰⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am PropsthoF 51, 53121 Bonn.

¹¹⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg und in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig gesichert niedergelegt.

Unterabschnitt 6

Sicherheit und Gesundheitsschutz

§ 26

Grundsatz

Bei Planung, Errichtung, Betrieb und Rückbau jeder Anlage hat der Träger des Vorhabens sicherzustellen, dass die deutschen Vorschriften zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz bei der Arbeit eingehalten werden können.

§ 27

Brand- und Explosionsschutz

(1) Die Umsetzung der Vorgaben für und die Anforderungen an den baulichen, anlagentechnischen und organisatorischen Brand- und Explosionsschutz und das Entfluchtungskonzept sind so aufeinander abzustimmen, dass eine rechtzeitige Entfluchtung möglich ist.

(2) Der Träger des Vorhabens hat nachzuweisen, dass er bei der Konzeption der Umsetzung der Anforderungen nach Absatz 1 fachkundig beraten wurde. Die Anforderungen des § 3 Absatz 3 der [Arbeitsstättenverordnung vom 12. August 2004 \(BGBl. I S. 2179\)](#), die zuletzt durch [Artikel 226 der Verordnung vom 19. Juni 2020 \(BGBl. I S. 1328\)](#) geändert worden ist, gelten entsprechend.

(3) Für eine Offshore-Plattform sind mindestens zwei für den Zweck der Flucht und Rettung geeignete Zu- und Abgangsmöglichkeiten vorzusehen, die unterschiedliche Verkehrssysteme nutzen sollen.

§ 28

Eingriff in den Baugrund

Vor der Ausführung von Arbeiten, die einen Eingriff in den Baugrund erfordern, hat der Träger des Vorhabens sicherzustellen, dass mögliche Gefährdungen von Beschäftigten durch Fundmunition ermittelt werden und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen des Arbeitsschutzes ergriffen werden. Satz 1 ist auch anzuwenden, wenn während der Planung oder der Errichtung der Windenergieanlagen, der Offshore-Plattformen oder der parkinternen Verkabelung bislang nicht bekannte Fundmunition aufgefunden wird.

§ 29

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz

Zur Überwachung der Pflichten aus den §§ 26 bis 28 hat der Träger des Vorhabens der zuständigen Behörde und ihren Beauftragten die für die Überwachung erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die erforderlichen Unterlagen einzureichen. Zur Wahrnehmung der Überwachungsaufgaben dürfen Betriebsstätten, Anlagen und Einrichtungen von den Beauftragten der zuständigen Behörden während der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten betreten werden. Der Träger des Vorhabens hat den Transport der Beauftragten der zuständigen Behörden zu den Anlagen auf See vorzunehmen oder die Kosten für den Transport zu übernehmen.

§ 30

Sonstige Pflichten

Die Pflichten des Trägers des Vorhabens zur Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Arbeit in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber bleiben unberührt.

Unterabschnitt 7

Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Kabeln, Rohrleitungen sowie Einrichtungen

§ 31

Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Seekabeln sowie Rohrleitungen und Einrichtungen

(1) Bei der Planung und Durchführung von Arbeiten im Umfeld von bestehenden und geplanten Seekabeln oder Rohrleitungen sowie sonstiger Einrichtungen Dritter hat der Träger des Vorhabens die Sicherheit dieser Seekabel, Rohrleitungen und Einrichtungen zu berücksichtigen. Kreuzungen der parkinternen Seekabel mit Seekabeln oder Rohrleitungen Dritter sind, wenn möglich, zu vermeiden.

(2) In einem Schutzbereich von 500 Metern beidseits von Seekabeln oder Rohrleitungen Dritter dürfen grundsätzlich keinerlei Einwirkungen auf den Meeresboden vorgenommen werden. Von Satz 1 Abweichendes ist mit dem Eigentümer des Seekabels oder der Rohrleitung zu vereinbaren.

§ 32

Abstand zu Windenergieanlagen benachbarter Flächen

Die auf der Fläche zu errichtenden Windenergieanlagen müssen einen Abstand von mindestens dem Fünffachen des jeweils größeren Rotordurchmessers zu Windenergieanlagen benachbarter Flächen einhalten.

§ 33

Einspeisung am Netzanschlusspunkt

Am Netzanschlusspunkt darf keine höhere als die bezuschlagte Gebotsmenge eingespeist werden.

Unterabschnitt 8

Sonstige Verpflichtungen des Trägers des Vorhabens

§ 34

Konstruktion

(1) Die Planung, die Errichtung, der Betrieb und der Rückbau sowie die Konstruktion und Ausstattung der Anlagen müssen dem Stand der Technik oder hilfsweise dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen. Die Einhaltung des Standes der Technik oder des Standes von Wissenschaft und Technik wird für die dort geregelten Bereiche vermutet, wenn folgende Standards eingehalten werden:

1. „Standard Konstruktion - Mindestanforderungen an die konstruktive Ausführung von Offshore-Bauwerken in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)“¹²⁾ auch in Bezug auf den Korrosionsschutz der Türme von Windenergieanlagen,
2. Standard „Mindestanforderungen an die Baugrunderkundung und -untersuchung für Offshore-Windenergieanlagen, Offshore-Stationen und Stromkabel“, ¹³⁾
3. „VGB/BAW-Standard: Korrosionsschutz von Offshore-Bauwerken zur Nutzung der Windenergie“ Teile 1 bis 3.¹⁴⁾

(2) Der Träger des Vorhabens hat mindestens die Systeme, deren Ausfall oder Fehlfunktion die Integrität der Anlagen, die Sicherheit des Verkehrs oder die Meeresumwelt gefährden können, so auszuführen, dass bei einem Ausfall oder einer Fehlfunktion sowohl eine Überwachung als auch ein vollständiger Zugriff auch vom Land aus möglich sind.

§ 35

Ermittlung, Dokumentation und Meldung von Objekten und errichteten Anlagen

(1) Der Träger des Vorhabens hat vor Beginn der Planung und Realisierung der Anlagen vorhandene Kabel, Leitungen, Wracks, Fundmunition, Kultur- und Sachgüter sowie sonstige Objekte auf der Fläche zu ermitteln und alle daraus gegebenenfalls resultierenden Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Das Auffinden von Objekten ist unverzüglich zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde zu melden. Sollte bei der Planung oder Errichtung der Anlagen Fundmunition aufgefunden werden, hat der Träger des Vorhabens entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Munitionsfunde und der weitere Umgang damit sind dem Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven zu melden. Bei der Standort- oder Trassenwahl sind etwaige Fundstellen von Objekten zu berücksichtigen.

(2) Der Träger des Vorhabens hat die genauen Positionen aller tatsächlich gebauten Anlagen innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Errichtung einzumessen und an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übermitteln.

A b s c h n i t t 2

B e s o n d e r e V o r g a b e n f ü r d i e F l ä c h e N - 3 . 7

§ 36

Besondere Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt

(1) Der Träger des Vorhabens hat die Durchführung von Rammarbeiten mit den Trägern der Vorhaben parallel fertigzustellender Offshore-Windparks in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee vorab zeitlich abzustimmen.

(2) Die Planfeststellungsbehörde kann dem Träger des Vorhabens zeitliche Vorgaben zur Durchführung von Rammarbeiten machen, soweit dies trotz erfolgter Abstimmung zur Einhaltung der Grenzwerte des Schallschutzkonzeptes notwendig ist.

¹²⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg und in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig niedergelegt.

¹³⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg und in der Deutschen Nationalbibliothek archivmäßig niedergelegt.

¹⁴⁾ Amtlicher Hinweis: Herausgegeben von und zu beziehen bei VGB Powertech, Deilbachtal 175, 45257 Essen und Bundesanstalt für Wasserbau, Kußmaulstraße 17, 76187 Karlsruhe.

§ 37

Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

Der Träger des Vorhabens hat der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die Zulassungsentscheidung mit den Planunterlagen ein Gutachten einzureichen, welches die der Eignungsfeststellung nach dieser Verordnung zugrunde liegende flächenbezogene quantitative Risikoanalyse auf der Grundlage aktueller Zahlen zum Aufkommen des Schiffsverkehrs überprüft. Die Planfeststellungsbehörde kann etwaige danach zusätzlich erforderliche Minderungsmaßnahmen, wie die Vorhaltung zusätzlicher Schleppkapazität durch den Träger des Vorhabens, anordnen. Anderweitige Verpflichtungen zur Aktualisierung von gutachterlichen Aussagen nach § 48 Absatz 4 Satz 3 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder nach § 57 Absatz 2 bis 5 des Windenergie-auf-See-Gesetzes bleiben unberührt.

§ 38

Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs

Der Träger des Vorhabens hat die Flugkorridore der folgenden benachbarten Vorhaben von Bebauung freizuhalten:

1. Gode Wind 01, definiert durch die Fläche, die durch einen jeweils 352 Meter breiten Streifen beiderseits der Strecke zwischen den WGS-84-Koordinaten N54,024821° E007,008792° und N54,057500° E007,060667° aufgespannt wird,
2. Gode Wind 02, definiert durch die Fläche, die durch einen jeweils 352 Meter breiten Streifen beiderseits der Strecke zwischen den WGS-84-Koordinaten N54,055717° E007,038377° und N54,087197° E007,092050° aufgespannt wird, sowie
3. Gode Wind 03, in der Form wie dieser planfestgestellt wird.

A b s c h n i t t 3

B e s o n d e r e V o r g a b e n f ü r d i e F l ä c h e N - 3 . 8

§ 39

Besondere Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt

(1) Der Träger des Vorhabens hat die Durchführung von Rammarbeiten mit den Trägern der Vorhaben parallel fertigzustellender Offshore-Windparks in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee vorab zeitlich abzustimmen.

(2) Die Planfeststellungsbehörde kann dem Träger des Vorhabens zeitliche Vorgaben zur Durchführung von Rammarbeiten machen, soweit dies trotz erfolgter Abstimmung im Vorfeld zur Einhaltung der Werte des Schallschutzkonzeptes notwendig ist.

§ 40

Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

Der Träger des Vorhabens hat der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die Zulassungsentscheidung mit den Planunterlagen ein Gutachten einzureichen, welches die der Eignungsfeststellung nach dieser Verordnung zugrunde liegende flächenbezogene quantitative Risikoanalyse auf der Grundlage aktueller Zahlen zum Aufkommen des Schiffsverkehrs überprüft. Die Planfeststellungsbehörde kann etwaige danach zusätzlich erforderliche Minderungsmaßnahmen, wie die Vorhaltung zusätzlicher Schleppkapazität durch den Träger des Vorhabens, anordnen. Anderweitige Verpflichtungen zur Aktualisierung von gutachterlichen Aussagen nach § 48 Absatz 4 Satz 3 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder nach § 57 Absatz 2 bis 5 des Windenergie-auf-See-Gesetzes bleiben unberührt.

§ 41

Besondere Bestimmungen zur Vereinbarkeit mit der im Flächenentwicklungsplan festgelegten Kabeltrasse

Der Träger des Vorhabens hat den im Flächenentwicklungsplan festgelegten Trassenkorridor zur Verbindung von Umspannplattform und Konverterplattform von einer Bebauung freizuhalten. Innerhalb dieses Trassenkorridors dürfen keine parkinternen Seekabelsysteme verlegt werden. Der Träger des Vorhabens hat sicherzustellen, dass die parkinternen Seekabelsysteme den Trassenkorridor nicht kreuzen.

A b s c h n i t t 4

B e s o n d e r e V o r g a b e n f ü r d i e F l ä c h e O - 1 . 3

§ 42

Besondere Bestimmungen zum Schutz mariner Säugetiere

(1) Der Träger des Vorhabens hat die Durchführung von Rammarbeiten mit den Trägern der Vorhaben parallel fertigzustellender Offshore-Windparks in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee vorab zeitlich abzustimmen.

(2) Die Planfeststellungsbehörde kann dem Träger des Vorhabens zeitliche Vorgaben zur Durchführung von Rammarbeiten machen, soweit dies trotz erfolgter Abstimmung im Vorfeld notwendig ist.

§ 43

Besondere Bestimmungen zum Schutz der Avifauna

(1) Der Träger des Vorhabens hat für diejenigen europäischen Vogelarten, die über die Fläche ziehen und für die die Gefahr eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos mit Windenergieanlagen besteht, während des Herbst- und Frühjahrszugs im Rahmen eines Risikomanagements ab der Inbetriebnahme von Windenergieanlagen mindestens die folgenden Daten durchgehend in geeigneter Weise zu erfassen:

1. Zugraten und Zugintensitäten,
2. die Vertikalverteilung des Zugs sowie
3. die Wetterbedingungen und Sichtweiten.

(2) In Bezug auf den Kranich ist während Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten über der Fläche O-1.3 von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko durch die Windenergieanlagen auszugehen. Die Datenerfassung nach Absatz 1 ist mit Beobachtungen der Rastplätze in Südschweden für den Herbstzug sowie in der Rügen-Bock-Region und auf dem Darß für den Frühjahrszug zu verbinden, um so Informationen über den Zugbeginn zu erhalten.

(3) Insbesondere für Greifvögel, Gänse, Watvögel sowie Singvögel ist während Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten über der Fläche O-1.3 unter den folgenden Gegebenheiten von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko durch die Windenergieanlagen auszugehen:

1. in der Nacht oder
2. am Tag bei Sichtweiten unter 500 Metern.

Die Windenergieanlagen sind mit geeigneten Geräten auszustatten, die eine Erfassung der Zugintensitäten in Echtzeit auch unter den genannten Gegebenheiten ermöglichen.

(4) Solange aufgrund der Datenerfassung nach Absatz 1 erkennbar ist, dass das Kollisionsrisiko für die in Absatz 2 und 3 bezeichneten Vogelarten signifikant erhöht ist, sind die Windenergieanlagen abzuschalten und aus dem Wind zu drehen. Soweit andere gleich geeignete Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden, kann von einer Abschaltung abgesehen werden.

(5) Der Träger des Vorhabens hat mit dem Antrag auf Planfeststellung ein konkretes Konzept zur Datenerfassung nach Absatz 1 sowie zur Umsetzung und Erfolgskontrolle der Abschaltung oder sonstiger geeigneter Maßnahmen nach Absatz 4 bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

§ 44

Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

(1) Der Träger des Vorhabens hat der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die Zulassungsentscheidung mit den Planunterlagen ein Gutachten einzureichen, welches die der Eignungsfeststellung nach dieser Verordnung zu Grunde liegende flächenbezogene quantitative Risikoanalyse auf Grundlage aktueller Zahlen zum Aufkommen des Schiffsverkehrs überprüft. Die Planfeststellungsbehörde kann etwaige danach zusätzlich erforderliche Minderungsmaßnahmen, wie die Vorhaltung zusätzlicher Schleppkapazität durch den Träger des Vorhabens anordnen. Anderweitige Verpflichtungen zur Aktualisierung von gutachterlichen Aussagen nach § 48 Absatz 4 Satz 3 des Windenergie-auf-See-Gesetzes oder nach § 57 Absatz 2 bis 5 des Windenergie-auf-See-Gesetzes bleiben unberührt.

(2) Die Sicherheitszone der Fläche ist entsprechend Nummer 6.2.3 der „Richtlinie Offshore-Anlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ Version 3.0 vom 1. Juli 2019 durch Auslegung befeuerter Kardinaltonnen als allgemeine Gefahrenstelle zu kennzeichnen.

§ 45

Besondere internationale militärische Bestimmungen

Der Träger des Vorhabens hat das über der Fläche liegende schwedische Artillerieschießgebiet ES-D 140 bei der Planung, der Realisierung und dem Betrieb des Vorhabens zu berücksichtigen.

§ 46

Besondere Bestimmungen zur Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Standorten von Umspannplattformen

Die auf der Fläche zu errichtenden Windenergieanlagen müssen einen Abstand von mindestens 500 Metern zu dem im Flächenentwicklungsplan festgelegten Standort der Umspannplattform des Netzbetreibers einhalten.

Teil 3

Feststellung der zu installierenden Leistung

§ 47

Feststellung der zu installierenden Leistung

(1) Die auf der Fläche N-3.7 zu installierende Leistung beträgt 225 Megawatt.

- (2) Die auf der Fläche N-3.8 zu installierende Leistung beträgt 433 Megawatt.
- (3) Die auf der Fläche O-1.3 zu installierende Leistung beträgt 300 Megawatt.

Teil 4

Schlussbestimmungen

§ 48

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.



Begründung

Zu Teil 1 (Allgemeine Bestimmungen)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Der Paragraph definiert den Anwendungsbereich der Verordnung. Diese Verordnung gilt für die im Flächenentwicklungsplan (im Folgenden FEP) vom 28. Juni 2019 festgelegten Flächen N-3.7, N-3.8 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Nordsee und O-1.3 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee, deren Flächenzuschnitte auch im Rahmen der Fortschreibung des FEP 2020 unverändert bleiben. Für diese Flächen wird die Eignung festgestellt, Vorgaben festgelegt und die zu installierende Leistung festgestellt.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

§ 2 enthält Begriffsbestimmungen für diese Rechtsverordnung. Soweit hier nicht abweichend geregelt, gelten die Begriffsbestimmungen des WindSeeG.

Zu Teil 2 (Feststellung der Eignung)

Zu Kapitel 1 (Eignungsfeststellung)

Zu § 3 (Feststellung der Eignung)

Rechtsgrundlage dieser Eignungsfeststellung ist § 12 Absatz 5 WindSeeG. Danach wird die Eignung der Flächen festgestellt, wenn die Eignungsprüfung nach § 12 Absatz 4 WindSeeG ergibt, dass die Flächen zur Ausschreibung nach Teil 3 Abschnitt 2 WindSeeG geeignet sind. Die Eignungsprüfung wurde unter dem Datum 12.10.2020 positiv beendet.

Gemäß § 12 Absatz 4 WindSeeG prüft die für die Voruntersuchung zuständige Stelle die Eignung nach § 10 Absatz 2 WindSeeG. Zuständige Stelle für die Voruntersuchung ist die Bundesnetzagentur. Sie lässt die Voruntersuchung in Einzelfällen oder – wie vorliegend – in gleichartigen Fällen nach Maßgabe einer Verwaltungsvereinbarung bei Flächen in der AWZ vom BSH im Auftrag wahrnehmen, § 11 Absatz 1 Nummer 1 WindSeeG. Aufgrund entsprechender Vereinbarungen hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Eignung der erstmals im Flächenentwicklungsplan vom 28. Juni 2019 festgelegten Flächen N-3.7, N-3.8 in der deutschen AWZ der Nordsee und O-1.3 in der deutschen AWZ der Ostsee geprüft. Diese Eignungsprüfung hat ergeben, dass diese für die Errichtung und den Betrieb von Windenergieanlagen auf See geeignet sind.

Auf die Feststellungen im Gutachten zur Eignungsprüfung wird Bezug genommen und diese Prüfung aufgrund der nach dem WindSeeG grundsätzlich unterschiedlichen Zuständigkeiten – für die Eignungsfeststellung ist grundsätzlich das BMWi zuständig - im Rahmen dieser Verordnung nicht wiederholt.

Das Gutachten zur Eignungsprüfung wurde gemeinsam mit den Umweltberichten zu den strategischen Umweltprüfungen zu den Flächen vom 27. März 2020 bis 27. April 2020 öffentlich ausgelegt und durch öffentliche Bekanntgabe vom 27. März 2020 auf die Auslegung hingewiesen. Im Zusammenhang mit der Strategischen Umweltprüfung wurden weitere Berichte und Unterlagen mit der Gelegenheit zur Stellungnahme öffentlich ausgelegt. Auf die Auslegung wurde jeweils zu Beginn der Auslegung durch öffentliche Bekanntmachung in den NfS vom 15.05.2020 und 07.08.2020 hingewiesen.

Zu Kapitel 2 (Vorgaben für das spätere Vorhaben)

Unter Kapitel 2 sind Vorgaben für die späteren Vorhaben auf den Flächen geregelt. Diese wurden aufgenommen, um Beeinträchtigungen der Kriterien und Belange nach § 10 Absatz

2 WindSeeG entgegenzusteuern. Die Vorgaben in Abschnitt 1 sind für die späteren Vorhaben auf allen drei Flächen anzuwenden. In den Abschnitten 2 bis 4 sind für die konkreten einzelnen Flächen Vorgaben geregelt, die für die jeweilige Fläche zusätzlich gelten.

Zu Abschnitt 1 (Allgemeines)

Zu Unterabschnitt 1 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Meeresumwelt)

Zu § 4 (Monitoring)

Zu Absatz 1

§ 4 Abs. 1 enthält die Verpflichtung zur Durchführung eines Monitorings.

Eine Fläche ist nur geeignet, wenn durch die Bebauung und den Betrieb eines Offshore-Windparks auf der Fläche die Meeresumwelt nicht gefährdet wird. Die Entscheidung über die Eignung ist dabei im Wege einer Prognose auf Grundlage der aktuellen Sach- und Erkenntnislage zu treffen. Dabei muss sich die Prognose auf den gesamten Zeitraum der Errichtung und des Betriebes, also der üblichen Betriebsdauer eines Offshore-Windparks von 25 Jahren ab Inbetriebnahme beziehen

Die der Eignungsprüfung zugrundeliegende Prognose unterliegt naturgemäß wissenschaftlichen Unsicherheiten, denen durch das angeordnete Effektmonitoring begegnet werden soll. Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass sich ein Monitoring als Teil eines Risikomanagements u.a. bei wissenschaftlicher Unsicherheit über die Wirksamkeit von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen anbiete, um weitere Erkenntnisse über die Beeinträchtigungen zu gewinnen und dementsprechend die Durchführung des Vorhabens zu steuern (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 Aktenzeichen 9 A 20.05 - zitiert nach Juris),

Das angeordnete Effektmonitoring soll die Wirksamkeit der jeweils während des Baus oder Betriebs zum Schutz der marinen Umwelt angeordneten Vorgaben des Teil 2, Kapitel 2, Abschnitt 1, Unterabschnitt 1 und der §§ 36, 39, 42, 43 überwachen, um ggf. nachsteuern zu können. So kann die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der Monitoringergebnisse erforderlichenfalls ergänzende oder aktualisierende Regelungen zu diesen Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss als Ergebnis einer Prüfung nach § 48 Abs.4 S.3 WindSeeG anordnen oder nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nachträgliche Anordnungen gemäß § 57 WindSeeG treffen.

Zu Absatz 2

Gemäß Absatz 2 ist die zweijährige Basisaufnahme als Grundlage für das Bau- und Betriebsmonitoring gemäß dem vom BSH herausgegebenen Standard „Untersuchung der Auswirkungen von Offshore-Windenergieanlagen auf die Meeresumwelt“ durch ein weiteres Untersuchungsjahr, das sog. dritte Untersuchungsjahr oder – bei Ablauf von fünf Jahren oder mehr zwischen dem Ende der Basisaufnahme und dem Baubeginn– durch zwei weitere Untersuchungsjahre zu aktualisieren. Nur auf Grundlage aktueller Untersuchungen können zwischenzeitlich eingetretene Änderungen des Naturraums, wie zum Beispiel geänderte Artzusammensetzungen und ein dadurch etwaig entstehender Aktualisierungs- oder Konkretisierungsbedarf der Regelungen zum Schutz der Meeresumwelt festgestellt werden. Die Aktualität der Basisaufnahme ist erforderlich als Grundlage für das zum Ausgleich der wissenschaftlichen Unsicherheiten angeordnete Effektmonitoring im Bau und Betrieb und damit zwingende Eignungsvoraussetzung.

Zu Absatz 3

Dieser Absatz regelt, wie die Untersuchungen zur Wiederholung der Basisaufnahme und zum Effektmonitoring durchgeführt werden sollen und stellt gleichzeitig die Vermutung auf, dass die Untersuchungen dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechen, wenn sie nach den Vorgaben des jeweils aktuellen „Standard - Untersuchung der Auswirkungen von

Offshore-Windenergieanlagen auf die Meeresumwelt“ (Standarduntersuchungskonzept – StUK) durchgeführt werden.

Das StUK, herausgegeben durch das BSH, macht Vorgaben zum Umfang, geeigneten Aufbau, der Durchführung und dem Zeitpunkt bzw. Zeitraum von Untersuchungen für die Basisaufnahme und das Effektmonitoring für die einzelnen Schutzgüter. Er wurde durch eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitarbeitern von Forschungsinstituten, Sachverständigen aus dem Umweltbereich, sonstigen Fachexperten für die einzelnen marinen Schutzgüter und Mitarbeitern der involvierten Behörden (insbesondere BfN, UBA und BSH) erstellt und nach Konsultation veröffentlicht und wird aufgrund neuer Erkenntnisse und Erfahrungen regelmäßig fortgeschrieben.

Zu § 5 (Verlegung und Dimensionierung von parkinternen Seekabelsystemen)

Zu Absatz 1

Der FEP stellt einen Planungsgrundsatz (Planungsgrundsatz 4.4.4.8 des FEP 2019) auf, wonach bei der Verlegung von Seekabelsystemen potenzielle Beeinträchtigungen der Meeresumwelt durch eine kabelinduzierte Sedimenterwärmung möglichst reduziert werden sollen. Als naturschutzfachlicher Vorsorgewert ist danach das sogenannte „2 K-Kriterium“ einzuhalten, das eine maximal tolerierbare Temperaturerhöhung des Sediments um 2 Grad (Kelvin) in 20 cm Sedimenttiefe festsetzt.

Die Norm weist klarstellend darauf hin, dass dieser Grundsatz auch in Bezug auf die parkinterne Verkabelung und bei der Dimensionierung und Planung zu beachten ist. Die Beachtung wurde im Rahmen der strategischen Umweltprüfung berücksichtigt. Ein Nachweis über die zu erwartende maximale Sedimenterwärmung bzw. die Einhaltung des 2 K-Kriteriums ist im Rahmen des Einzelzulassungsverfahrens zu erbringen.

In Bezug auf den Belang der Schifffahrt gelten für sonstige Seekabelsysteme weitergehende Regelungen, als sie in dieser Verordnung festgehalten sind.

Zu Absatz 2

Die Vorgabe zur Wahl eines möglichst umweltschonenden Verlegeverfahrens, mit dem die nach Absatz 1 erforderliche Überdeckung erreicht wird, ist erforderlich, um die Beeinträchtigung der Meeresumwelt zu reduzieren. Dieser Aspekt wird in der strategischen Umweltprüfung berücksichtigt. Das Verlegeverfahren ist auch mit Blick auf die Konsequenzen des § 15 BNatSchG so zu wählen, dass Umweltauswirkungen wie Trübungsfahnen und die Eingriffsbreite des Verlegegeräts möglichst minimiert werden.

Zu § 6 (Vermeidung oder Verminderung von Emissionen)

Zu Absatz 1

Das mit Absatz 1 angeordnete Vermeidungs- und Verminderungsgebot stellt sicher, dass die Errichtung und der Betrieb von Windenergieanlagen auf den Flächen nicht zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt im Sinne des Artikel 1 Absatz 1 Nummer 4 des Seerechtsübereinkommens und damit einer Gefährdung der Meeresumwelt gemäß § 48 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a WindSeeG führt. Es ist damit zwingende Voraussetzung für die Eignung der Fläche.

Zu Absatz 2

Absatz 2 konkretisiert das Vermeidungs- und Verminderungsgebot von Absatz 1:

Zur Vermeidung von Verschmutzungen und Gefährdungen der Meeresumwelt dürfen daher bei Bau, Betrieb, Wartung und Rückbau der Anlagen grundsätzlich keine Stoffe in das Meer eingebracht werden.

Sollte die Verursachung solcher anlagenspezifischeren Emissionen in die Meeresumwelt aus technischen Gründen, etwa aufgrund sicherheitsrelevanter Vorgaben des Schiffs- oder Luftverkehrs unvermeidbar sein, so ist dies unter Vorlage einer umweltfachlichen Einschätzung bei der Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens darzustellen und zu begründen. Anlagenspezifische Alternativenprüfungen sind dabei durchzuführen und zu dokumentieren.

Es gilt das Minimierungsgebot für stoffliche Einleitungen. Dies gilt auch für die bei der Errichtung, dem Betrieb und dem Rückbau eingesetzten Fahrzeuge. Die Vorgaben der Verordnung über das umweltgerechte Verhalten in der Seeschifffahrt sind einzuhalten.

Während des Betriebs der Anlagen ist eine möglichst naturverträgliche Beleuchtung zur weitestgehenden Reduzierung von Anlockeffekten unter Berücksichtigung der Anforderungen eines sicheren Schiffs- und Luftverkehrs und der Arbeitssicherheit vorzusehen. Hierunter fallen z. B. ein bedarfsgerechtes An- und Abschalten der Hindernisbefeurung, die Wahl geeigneter Lichtintensitäten und -spektren oder Beleuchtungsintervalle.

Die Verpflichtung zur Wahl von möglichst umweltverträglichen Betriebsstoffen basiert auf dem Vermeidungs- und Minderungsgrundsatz und verpflichtet den Träger des Vorhabens, den jeweils umweltverträglichsten Stoff einzusetzen, dessen Einsatz aber gleichzeitig eine ordnungsgemäße Funktion des Betriebsteils weiter gewährleistet bzw. den funktionsgemäßen Einsatz des Betriebsstoffes selbst weiter sicherstellt. Dies hat der Vorhabenträger durch umfassende Alternativenprüfungen nachzuweisen.

Um Schadstoffunfälle und Umwelteinträge zu vermeiden, müssen sämtliche auf den Anlagen eingesetzten technischen Installationen durch bauliche Sicherheitssysteme und –maßnahmen nach dem Stand der Technik wie etwa Einhausungen, Doppelwandigkeit, Raum/ Türsülle, Auffangwannen, Drainagesysteme, Sammeltanks, Leckage- und Fernüberwachung abgesichert sein und durch den Träger des Vorhabens überwacht werden. Dies gilt insbesondere für Anlagen, die größere Mengen an Betriebsstoffen und/oder wassergefährdenden Stoffen enthalten oder führen wie etwa Dieseltanks und Rohrleitungen. Im Schadensfall ist sicherzustellen, dass entsprechend § 6 Absatz 2 Nummer 3 ein unmittelbares Eingreifen auch von Land aus möglich ist.

Von Betriebsstoffwechseln und Betankungsmaßnahmen geht im Offshore-Bereich ein erhöhtes Potenzial für eine Verschmutzung der Meeresumwelt aus. Daher sind für diese Aktivitäten besondere organisatorische und technische Vorsichtsmaßnahmen, wie z.B. das Erstellen von sogenannten „Method Statements“, die Umsetzung von Vorsichtsmaßnahmen bei Kranarbeiten sowie der Einsatz von selbstverschließenden Abrisskupplungen (Nottrennkupplungen), Trockenkupplungen, doppelwandiger Schläuche, Auffangwannen, Überfüll-Sicherungen und sogenannten „Spillkits“ zu treffen, um Schadstoffunfälle und Umwelteinträge zu vermeiden.

Zu § 7 (Vermeidung von Schallemissionen bei der Gründung, Installation und dem Betrieb von Anlagen)

Zu Absatz 1

Die Vorgaben dienen der Vermeidung von Gefahren für die Meeresumwelt durch Schallemissionen.

Der Träger des Vorhabens hat dabei auf Grundlage der Umgebungsbedingungen die geräuschärmste oder sonst nach den vorgefundenen Umständen umweltverträglichste Arbeitsmethode zu wählen.

Im Rahmen des konkreten Planfeststellungsverfahrens wird diese Vorgabe gegebenenfalls weiter konkretisiert. So werden folgende schallmindernde und umweltschützende Maßnahmen regelmäßig im Rahmen der Planfeststellungsverfahren angeordnet:

- Erstellung einer Schallprognose unter Berücksichtigung der standort- und anlagenspezifischen Eigenschaften (Basic Design) vor Baubeginn

- Auswahl des nach dem Stand der Technik und den vorgefundenen Gegebenheiten schallärmsten Errichtungsverfahrens
- Erstellung eines konkretisierten, auf die gewählten Gründungsstrukturen und Errichtungsprozesse abgestimmten Schallschutzkonzeptes zur Durchführung der Rammarbeiten grundsätzlich zwei Jahre vor Baubeginn, jedenfalls vor dem Abschluss von Verträgen bezüglich der schallbetreffenden Komponenten
- Einsatz von schallmindernden begleitenden Maßnahmen, einzelne oder in Kombination, pfahlfernen (Blasenschleiersystem) und wenn erforderlich auch Pfahlnahen Schallminderungssystemen nach dem Stand der Wissenschaft und Technik
- Berücksichtigung der Eigenschaften des Hammers und der Möglichkeiten der Steuerung des Rammprozesses in dem Schallschutzkonzept
- Konzept zur Vergrämung der Tiere aus dem Gefährdungsbereich (mindestens im Umkreis von 750 m Radius um die Rammstelle)
- Konzept zur Überprüfung der Effizienz der Vergrämungs- und der schallmindernden Maßnahmen
- betriebsschallmindernde Anlagenkonstruktion nach Stand der Technik.

Zu Absatz 2

Sollte die Rammung oder eine sonstige schallintensive Errichtungsmethode gewählt werden müssen, dürfen die genannten Schallgrenzwerte von 160 Dezibel (dB re 1 $\mu\text{Pa}^2 \text{ s}$) für den Schalldruck (SEL05) und von 190 Dezibel (dB re 1 μPa) für den Spitzenschalldruckpegel in einer Entfernung von 750 m nicht überschritten werden. Diese Vorgaben sind für die Einhaltung des artenschutzrechtlichen Tötungs- und Verletzungsverbot sowie des Störungsverbot, § 44 Absatz 1 Nummer 1 und 2 BNatSchG erforderlich. Auf die Ausführungen unter 7.2 des Schallschutzkonzeptes des BMU für die AWZ der Nordsee, BMU 2013 wird hingewiesen.

Zu Absatz 3

Die Begrenzung der Dauer einzelner Rammvorgänge soll den Eingriff minimieren und dient der Vermeidung eines Verstoßes gegen das artenschutzrechtliche Verletzungsverbot sowie das Störungsverbot, § 44 Absatz 1 Nummer 1 und 2 BNatSchG. So hat die Strategische Umweltprüfung ergeben, dass neben der absoluten Lautstärke auch die Dauer des Signals die Auswirkungen auf die Belastungsgrenze von marinen Sägern bestimmt. Die Belastungsgrenze sinkt mit zunehmender Dauer des Signals, d. h. bei dauerhafter Belastung kann es auch bei niedrigeren Lautstärken zu einer Schädigung des Gehörs der Tiere kommen. Dem soll durch die Beschränkung der Dauer vorgebeugt werden, wobei die Wirksamkeit über das Monitoring nach § 4 kontrolliert werden kann.

Für die verschiedenen Fundamentarten (Monopile, Jacket etc) und –dimensionierungen gibt es bestimmte maximal erforderliche Rammzeiträume, die jeweils speziell für jedes Vorhaben aufgrund des jeweils vorgefundenen Baugrundes und des verwendeten Fundamentes spezifiziert werden müssen. Die Richtwerte für eine maximale Rammdauer liegen für Monopiles bei 180 Minuten und für Jacketpiles bei 140 Minuten. Eine Spezifizierung wird durch die Planfeststellungsbehörde aufgrund dieser Vorgabe zur effektiven Abwehr einer Gefährdung der Meeresumwelt erfolgen.

Zu Absatz 4

Entsprechend dem Ergebnis der SUP können schallintensive Betriebsgeräusche der Anlagen zu Störungen von Schweinswalen führen. Um mit ausreichender Sicherheit zu gewährleisten, dass es nicht zur Verwirklichung des Störungstatbestandes nach § 44 Absatz 1

Nummer 2 BNatSchG kommt, ist eine betriebsschallmindernde Anlagenkonstruktion nach dem Stand der Technik zu wählen.

Zu Absatz 5

Aufgrund der schädlichen Schalldrücke und wegen fehlender Notwendigkeit sind Sprengungen grundsätzlich zu unterlassen.

Zu § 8 (Abfälle)

Das Verbot, Abfälle in die Meeresumwelt einzubringen oder einzuleiten, stellt sicher, dass die Errichtung und der Betrieb von Windenergieanlagen auf den Flächen nicht zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt im Sinne des Artikel 1 Absatz 1 Nummer 4 des Seerechtsübereinkommens und damit einer Gefährdung der Meeresumwelt gemäß § 48 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a WindSeeG führt. Es ist damit zwingende Voraussetzung für die Eignung der Fläche.

Ausnahmen von diesem Verbot können nach dieser Verordnung etwa eine im Einzelfall zulässige Einleitung von behandeltem Abwasser nach § 11 Absatz 3 oder die Einleitung von Drainagewasser mit einem maximalen Ölgehalt von 5 Milligramm je Liter nach § 12 Absatz 1 sein.

Zu § 9 (Korrosionsschutz)

Zu Absatz 1

Mit dem Schutz der baulichen Anlagen vor Korrosion sind dauerhafte Emissionen in die Meeresumwelt verbunden. Gleichzeitig ist der Korrosionsschutz für die bauliche Integrität der Anlagen unabdingbar. Um eine Gefährdung der Meeresumwelt durch eine Verschmutzung bereits im Rahmen der Eignungsfeststellung soweit wie möglich auszuschließen, sind zum Korrosionsschutz Vorgaben für das spätere Vorhaben erforderlich. So muss der Korrosionsschutz der Anlagen möglichst schadstofffrei und emissionsarm sein. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass der Korrosionsschutz die technischen Anforderungen an den Schutz der Anlage erfüllt. Hierzu wird auch auf § 34 Absatz 1 verwiesen, nach dem die Mindestanforderungen des Standard Konstruktion (hier: Korrosionsschutz) einzuhalten und der VGB/ BAW-Standard Korrosionsschutz zu berücksichtigen sind.

Zu Absatz 2

Beim Einsatz von galvanischen Anoden („Opferanoden“) als kathodischer Korrosionsschutz etwa aus Aluminium-Zink-Indium-Legierungen im Unterwasserbereich der Anlagen, gelangen deren Bestandteile in die Meeresumwelt. Fremdstromsysteme sind dagegen in ihrer Bauart inert und damit mit sehr geringen Emissionen in die Meeresumwelt verbunden. Folglich sind Fremdstromsysteme zu bevorzugen.

Sofern notwendig, sollten auch in den Innenbereichen der Gründungsstrukturen Fremdstromsysteme als kathodischer Korrosionsschutz zum Einsatz kommen.

Zu Absatz 3

Ist der Einsatz von galvanischen Anoden zwingend erforderlich, ist dieser nur in Kombination mit einer für den Einsatz mit kathodischem Korrosionsschutz geeigneten Beschichtung zulässig, um die von den Anoden ausgehenden Emissionen zu minimieren. Die kathodischen Korrosionsschutzsysteme müssen in der Designphase derart bemessen werden, dass der Einsatz von galvanischen Anoden auf ein notwendiges Mindestmaß begrenzt wird.

Bei der Auswahl der galvanischen Anoden dürfen nur Legierungen eingesetzt werden, deren produktionsbedingte Gehalte an besonders umweltkritischen Nebenbestandteilen auf ein Mindestmaß reduziert sind. Der zur Funktionalität erforderliche Zinkanteil der im Regelfall auf Aluminium basierenden Anoden ist zudem auf ein technisch notwendiges Mindestmaß zu begrenzen.

Der Einsatz von Zinkanoden im Sinne von Zink als Hauptbestandteil der Anoden ist untersagt.

Zu Absatz 4

Aufgrund ihrer ökotoxikologischen Wirkungen ist der Einsatz von Bioziden zum Schutz der technischen Oberflächen vor der unerwünschten Ansiedlung von Organismen (Antifouling-Mitteln) untersagt. Die Verwendung von Bioziden zur Verhinderung von Bewuchs an den Gründungsstrukturen ist nach dem Stand der Technik etwa im Hinblick auf die Standsicherheit der Anlagen nicht erforderlich.

Zu Absatz 5

Die Verwendung ölabweisender Anstriche in dem vom Meerwasser erreichbaren Bereich stellt sicher, dass sich in den Bereich des Vorhabens driftendes Öl nicht an den Bauteilen festsetzt und in der Folge im Rahmen der Schadstoffunfallbekämpfung nicht mehr aufgenommen werden kann und sodann über einen längeren Zeitraum kontinuierlich in das Gewässer ausgewaschen wird.

Zu § 10 (Anlagenkühlung)

Die Vorgabe dient dazu, die stoffliche Einleitung im regulären Betrieb, die mit offenen Seewasserkühlsystemen etwa durch Biozide verbunden wäre, zu verhindern. Die auf den Umspannplattformen von Offshore-Windparks in der Regel benötigte Kühlleistung kann nach den Erfahrungen aus bereits realisierten Offshore-Windparks mit geschlossenen Kühlsystemen erreicht werden. Daher sind zur Vermeidung von Emissionen geschlossene Kühlsysteme einzusetzen.

Ausnahmen sind nur in atypischen Einzelfällen zulässig, etwa wenn die Kühlleistung mit geschlossenen Systemen oder Systemvarianten nachweislich nicht erreicht werden kann und auch keine geeigneten Alternativsysteme zur Verfügung stehen. Eine Abweichung ist mit der Planfeststellung des Vorhabens zu beantragen.

Zu § 11 (Abwasser)

Zu Absatz 1

Die in Absatz 1 genannten Abwässer dürfen nicht unbehandelt in das Meer gelangen. Die benannten zu behandelnden Abwässer entsprechen MARPOL Annex IV Regel 1.3 sowie für Grauwasser MEPC.227(64) Nummer 2.7. Da auch mit der Einleitung von behandeltem Abwasser noch in einem gewissen Umfang stoffliche Einleitungen verbunden sind, ist das Abwasser grundsätzlich fachgerecht zu sammeln, an Land zu verbringen und dort nach den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.

Zu Absatz 2

Der Einsatz von Abwasserbehandlungsanlagen auf Offshore-Plattformen ist grundsätzlich nicht zulässig.

Auf unbemannten oder nur während Wartungsarbeiten bemannten Offshore-Plattformen fallen nur zeitlich begrenzt Abwässer an. Abwasserbehandlungsanlagen sind im diskontinuierlichen Betrieb jedoch nur eingeschränkt effektiv, sodass es durch unzureichend behandeltes Abwasser zu über das vermeidbare Maß hinausgehende Emissionen in die Meeresumwelt kommen kann. Auf unbemannten oder nur während Wartungsarbeiten bemannten Plattformen ist daher auf Lösungen zurückzugreifen, die nicht zu einer Einleitung führen. So sind etwa entsprechend dimensionierte Sammeltanks zum fachgerechten Sammeln des Abwassers vorzuhalten und die nur in begrenztem Umfang anfallenden Abwassermengen an Land zu verbringen oder auf anderweitige Lösungen zurückzugreifen (z. B. „Verbrennungstoiletten“).

Zu Absatz 3

Auch auf dauerhaft bemannten Offshore-Plattformen sind Abwasserbehandlungsanlagen nur im Ausnahmefall zulässig. Der Nachweis, dass der Betrieb einer Abwasserbehandlungsanlage auf einer dauerhaft bemannten Plattform ggf. geboten ist, ist von dem Träger des Vorhabens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu führen. Begründung hierfür könnte insbesondere sein, dass die mit dem Verbringen der anfallenden Abwassermenge verbundenen negativen Auswirkungen auf die Meeresumwelt - etwa durch die erforderliche Anzahl an Schiffstransporten - die mit dem Einleiten des gereinigten Abwassers verbundenen Auswirkungen übersteigen.

Ist für die jeweils voraussichtlich anfallende Abwassermenge eine Abwasserbehandlungsanlage nach dem aktuellen Stand der Technik einschließlich einer Reduktion von Stickstoff- und Phosphorverbindungen (mindestens nach MARPOL MEPC.227(64)) verfügbar, ist nur diese zulässig.

Zu Absatz 4

Absatz 4 macht Vorgaben für nach Absatz 3 zulässige Abwasserbehandlungsanlagen. In diesen sind sämtliche in Absatz 1 genannten auf der Offshore-Plattform anfallenden Abwässer zu behandeln.

Die Chlorierung von Abwässern ist nicht zulässig, da durch Chlorierungsprozesse umweltbedenkliche halogenierte Sekundärverbindungen entstehen. Daher müssen anderweitige Techniken verwendet werden, die nachweislich umweltfreundlicher sind (etwa UV-Systeme).

Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs und zur Überprüfung der Reinigungsleistung und der Einleitwerte in der Betriebsphase ist das Abwasser regelmäßig zu beproben. An Abwasserbehandlungsanlagen sind zu diesem Zweck geeignete Probenahmestellen an Zu- und Ablauf vorzusehen. Hierdurch soll die Probenahme und eine nachgehende Analyse des Abwassers ermöglicht werden.

Zu § 12 (Drainagesystem)

Zu Absatz 1

Die Vorgabe dient dazu, eine Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermeiden und die Einleitung von im Drainagewasser enthaltenem Öl in die Meeresumwelt zu mindern. Soweit kein geschlossenes System zur Sammlung des Drainagewassers und anschließender Entsorgung an Land, sondern ein Leichtflüssigkeitsabscheider verwendet wird, darf der maximale Ölgehalt 5 Milligramm je Liter nicht überschreiten. Die Festlegung des maximalen Ölgehalts auf 5 Milligramm je Liter beruht auf dem gegenwärtigen Stand der Umsetzung in bestehenden Offshore-Windparks und der technischen Verfügbarkeit dieser Systeme (DIN EN 858-1).

Zu Absatz 2

Um die Einhaltung des in Absatz 1 angeordneten maximalen Ölgehalts bei der Einleitung in die Meeresumwelt überwachen und im Falle der Überschreitung Maßnahmen einleiten zu können, ist der Ölgehalt im Drainagewasser nach dem Passieren des Leichtflüssigkeitsabscheiders im Ablauf mittels Sensoren kontinuierlich zu überwachen.

Zu Absatz 3

Wird der in Absatz 1 angeordnete Maximalwert überschritten, ist über den Einsatz entsprechender Ventile automatisch sicherzustellen, dass das Drainagewasser nicht in die Meeresumwelt eingeleitet wird, z. B. über Sammeltanks oder eine Rezirkulation.

Zu Absatz 4

Die bislang noch in einigen Löschsäumen enthaltenen per- und polyfluorierten Substanzen dürfen aufgrund ihrer zu erwartenden ökotoxikologischen Effekte so weit wie möglich nicht in die Meeresumwelt gelangen. Auch soweit die Verwendung von AFFF-Löschsäumen nicht mehr zulässig sein sollte, ist die Einleitung von Löschsäumen und eine dadurch verursachte Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermeiden. Bei einer Aktivierung der Brandbekämpfungsanlage auf dem Hubschrauberlandedeck muss daher sichergestellt werden, dass der umweltgefährdende Löschschaum nicht über das Drainagesystem in die Meeresumwelt gelangt. Hierzu müssen an Hubschrauberlandedecks angeschlossene Drainagesysteme mit Bypass-Systemen und Ventilschaltungen ausgerüstet sein. Hierdurch ist sicherzustellen, dass der anfallende Löschschaum in diesem Fall über das Drainagesystem automatisch in einen Sammeltank abgeleitet wird.

Zu § 13 (Dieselgeneratoren)

Zu Absatz 1

Die Emissionen von Stickoxiden sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Soweit auf Offshore-Plattformen Dieselgeneratoren z.B. zur Gewährleistung der Versorgung mit Notstrom eingesetzt werden, müssen diese bzgl. der Emissionswerte mindestens nach MARPOL Anhang VI, Tier III zertifiziert sein. Es können nach alternativen Emissionsstandards zertifizierte Dieselgeneratoren eingesetzt werden, wenn diese Standards mindestens gleichwertige Anforderungen an die Emissionswerte der Anlagen aufstellen. Dies ist entsprechend nachzuweisen.

Zu Absatz 2

Die Installation fest installierter Dieselgeneratoren auf Windenergieanlagen ist nicht zulässig. Als fest installiert gilt hierbei auch der dauerhafte Verbleib von nicht ortsfesten Dieselgeneratoren auf den Windenergieanlagen. Für den Betrieb dieser Anlagen sind umfangreiche Betankungsmaßnahmen erforderlich, durch die sich eine Umweltgefährdung durch Ölunfälle ergeben kann. Daher sind zur vorübergehenden Versorgung der Windenergieanlagen im Rahmen der Sicherstellung der allgemeinen Betriebssicherheit andere Systeme einzusetzen, etwa die Dieselgeneratoren (Netzersatzanlagen) der jeweiligen Umspannplattform.

Zu Absatz 3

Um die Emissionen von Schwefeldioxid auf ein Mindestmaß zu reduzieren, muss unter Berücksichtigung der Lagerfähigkeit des jeweiligen Produkts möglichst schwefelarmer Kraftstoff verwendet werden (etwa schwefelarmes Heizöl nach DIN 51603-1 oder Diesel nach DIN EN 590 (sogenannter „Landdiesel“)). Die Eignung der vorgesehenen Dieselgeneratoren für den Einsatz entsprechender Kraftstofftypen ist sicherzustellen.

Zu § 14 (Kolk- und Kabelschutz)

Zu Absatz 1

Für die dauerhafte Stand- oder Positionssicherheit von Bauwerken auf dem Meeresboden sind in bestimmten Gebieten Maßnahmen zur Vermeidung von Kolkbildungen erforderlich. Auch etwaig – z. B. bei der Kreuzung von Kabeln Dritter – erforderlich werdende Kreuzungsbauwerke erfordern einen Einsatz von Hartsubstrat zum Schutz von Kabeln. Das Einbringen von Hartsubstrat ist in allen Fällen auf das zur Herstellung des zum Schutz der jeweiligen Anlage erforderliche Mindestmaß zu begrenzen, um den Eingriff in die Meeresumwelt durch das Einbringen von standortfremdem Hartsubstrat zu beschränken.

Zu Absatz 2

Der Kolkenschutz kann in geeigneter Weise unter Einsatz von Schüttungen aus Natursteinen oder inerten und natürlichen Materialien hergestellt werden. Daher sind ausschließlich diese einzusetzen. Der Einsatz von Kunststoff oder kunststoffähnlichen Materialien etwa in Form von geotextilen Sandcontainern, mit Natursteinen befüllten Netzen aus (recyceltem) Kunststoff oder mit Kunststoff überzogenen Betonmatten ist aufgrund der von diesen durch Materialabrieb verursachten Einträgen von Kunststoff in die Meeresumwelt nicht zulässig.

Zu Absatz 3

Auch zum Schutz von Kabeln sind vorrangig Schüttungen aus Natursteinen oder inerten und natürlichen Materialien einzusetzen. Im Einzelfall kann es jedoch erforderlich werden, Kabel auch mit anderen Materialien zu schützen, z. B. bei dem Einzug von Kabeln oder Kreuzungsbauwerken. Der Einsatz ist auf diese Bereiche und auch im Umfang so weit wie möglich zu begrenzen.

Zu Unterabschnitt 2 (Allgemeine Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffs- und Luftverkehrs)

Zu § 15 (Kennzeichnung)

Zu Absatz 1

Die Kennzeichnung eines Offshore-Windparks dient seiner Visualisierung und damit der Vermeidung von Kollisionen. Die Kennzeichnungsverpflichtung dient dabei gleichermaßen der Sicherheit des Schiffs- als auch des Luftverkehrs. Gleichzeitig muss bei einer Kennzeichnung zur Vermeidung von Gefährdungen des Luftverkehrs eine von der Kennzeichnung selbst ausgehende Gefährdung des Schiffsverkehrs und andersherum vermieden werden.

Die in Bezug genommenen Regelungen bilden den aktuellen Stand der Technik zur Kennzeichnung von Offshore-Bauten für eine sichere Schifffahrt ab und behandeln dabei teilweise auch die Luftfahrtkennzeichnung. Diese Regelungen sind somit auch bei der Umsetzung der Kennzeichnung für die Luftfahrt (Unterabschnitt 4) zu beachten. Soweit die Normen aktualisiert werden, prüft die Planfeststellungsbehörde, ob die nach § 48 Absatz 4 Satz 3 WindSeeG aktuelleren Normen anzuordnen sind und ordnet diese ggf. an. Im Rahmen des Vollzugs des Planfeststellungsbeschlusses wird zur Festlegung aller für das Vorhaben erforderlichen Kennzeichnungen des Offshore-Windparks ein Kennzeichnungskonzept für die Bauphase und den Normalbetrieb auf nautisch-funktionaler Ebene einzureichen sein.

Zu Absatz 2

Die Anpassung der Kennzeichnung ist im Fall einer nachträglichen Bebauung benachbarter Flächen erforderlich, da die ursprüngliche Kennzeichnung anderenfalls eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen könnte, etwa, weil eine Möglichkeit zur Durchfahrt suggeriert wird, die wegen zusätzlich errichteter Anlagen dann nicht mehr besteht. Die Anpassung muss in Abstimmung mit den benachbarten Vorhaben im Sinne eines Gesamtkonzeptes erfolgen.

Zu Unterabschnitt 3 (Besondere Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs)

Die Vorgaben stellen die Eignung der gegenständlichen Flächen im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sicher.

Zu der Frage, ob eine in diesem Sinne erhebliche Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gegeben ist, hat das BSH im Rahmen der Voruntersuchung ein Gutachten zur verkehrlich-schifffahrtspolizeilichen Eignung von Flächen in der AWZ der Nord- und Ostsee in Auftrag (Fachgutachten Schifffahrt) gegeben.

Entscheidende Kriterien für die Beurteilung der Eignung einer Fläche in Bezug auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs sind gemäß Fachgutachten Schifffahrt zum einen die statistisch zu erwartende Zeit zwischen zwei Kollisionen, die im Rahmen der Akzeptanzwerte der AG „Genehmigungsrelevante Richtwerte“ liegen muss. Zum anderen erfolgt die Einstufung des berechneten Risikos in die Risikomatrix des BSH-Standards „Konstruktive Ausführung von Offshore-Windenergieanlagen“ sowie zusätzlich eine qualitative Risikoanalyse. Ergebnis des Fachgutachtens Schifffahrt ist, dass die Flächen grundsätzlich als geeignet für die Errichtung von Windenergieanlagen angesehen werden können, wenn die in Unterabschnitt 3 sowie in den §§ 37, 40 und 44 angeordneten Vorgaben zur Vermeidung einer Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs eingehalten werden.

Auf die Ausführungen in der Eignungsprüfung wird Bezug genommen.

Zu § 16 (Seeraumbeobachtung)

Das Fachgutachten Schifffahrt kommt zu dem Ergebnis, dass zur Minderung der von den Anlagen ausgehenden Risiken für die Schifffahrt sowie zum Eigenschutz der Anlagen eine Seeraumbeobachtung durchzuführen ist. Alle Flächen sind nur geeignet, wenn eine Seeraumbeobachtung vorgegeben wird. Nur bei Umsetzung dieser Minderungsmaßnahme liegt das Kollisionsrisiko in den durch die „AG Genehmigungsrelevante Richtwerte“ festgesetzten Zeiträume.

Im Fachgutachten Schifffahrt wurde das Risiko einer Kollision zwischen Windenergieanlage und Schiff mit und ohne Berücksichtigung zusätzlicher, das Kollisionsrisiko vermindender Maßnahmen betrachtet. Im quantitativen Untersuchungsteil wurden die folgenden risikomindernden Maßnahmen berücksichtigt:

- Ausrüstung der Schiffe mit AIS (Automatic Identification System)
- Verkehrsüberwachung und Seeraumbeobachtung
- Notschleppkapazitäten.

Verkehrsüberwachung und Seeraumbeobachtung können sowohl auf manövrierunfähige wie auf manövrierfähige Schiffe einwirken. Manövrierunfähige Schiffe können durch die Verkehrsüberwachung bzw. Seeraumbeobachtung erkannt, identifiziert und direkt angesprochen werden. Darüber hinaus können erforderliche Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Die Durchführungsrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) legt standortbezogen fest, wie und durch wen die Seeraumbeobachtung konkret erfolgen muss, um eine hinreichende Effektivität zu erlangen.

Zu § 17 (Bauweise)

Zu Absatz 1

Die Vorgabe ist Voraussetzung für die Bestätigung der Eignung der Fläche.

Entscheidendes Kriterium im Fachgutachten Schifffahrt für die Beurteilung der Eignung einer Fläche in Bezug auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs ist neben der statistisch zu erwartenden Zeit zwischen zwei Kollisionen und der qualitativen Risikoanalyse, die Einstufung des berechneten Risikos in die Risikomatrix des BSH-Standards „Konstruktive Ausführung von Offshore-Windenergieanlagen“ (Standard Konstruktion). Danach werden aus der Kombination aus Kollisionshäufigkeit und zu erwartender austretender Schadstoffmenge Risikoprioritätszahlen (RPZ) ermittelt, die eine bestimmte Höhe nicht überschreiten dürfen, um ein noch zulässiges Risiko abzubilden.

In der Risikomatrix nach Standard Konstruktion werden neben dem Umweltrisiko die Kollisionskonsequenzen zwischen Schiff und Windenergieanlage und die Konsequenzen auf die Personensicherheit betrachtet. Aufgrund fehlender Kenntnis der späteren konkreten

Projektparameter erfolgte die Einstufung in die Risikomatrix nach Standard Konstruktion auf der Annahme, dass die Fundamente der Windenergieanlagen so geplant und realisiert werden, dass sie ein Schiff bei einer Kollision so wenig wie möglich beschädigen (sog. kollisionsfreundliche Fundamente). Damit ist die Verwendung von kollisionsfreundlichen Fundamenten eine Voraussetzung für die Feststellung der Eignung und wurde als Vorgabe aufgenommen. Im späteren Planfeststellungsverfahren wird dies im Rahmen der sog. Kollisionsanalyse bezogen auf den konkret verwendeten Fundamenttyp und dessen konkrete Ausführung für die Windenergieanlagen und die Umspannplattform nachzuweisen und die Einstufung ggf. zu aktualisieren sein.

Die weiteren Anforderungen an die Fundamenttypen und an die einzureichende Kollisionsanalyse ergeben sich aus dem Standard Konstruktion (dort Anhang 1).

Zu Absatz 2

Bei der Beurteilung des Kollisionsrisikos im Rahmen der o.g. Risikoanalyse wurde von einer homogenen und zusammenhängenden Bebauung der Flächen – ohne größere Lücken und ohne exponiert platzierte Anlagen – ausgegangen.

Es ist davon auszugehen, dass sich das Risiko für die Schifffahrt durch einzeln gestellte Anlagen oder eine Einfahrt suggerierende Lücken in der Bebauung erhöhen kann. Diesem Risiko kann durch Einrichtung einer geschlossenen Sicherheitszone entgegengewirkt werden, wodurch die zulässigen Verkehre auf der Fläche eingeschränkt werden. Gemäß § 53 WindSeeG kann die Planfeststellungsbehörde Sicherheitszonen einrichten soweit dies zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt oder der Einrichtungen notwendig ist. Da die Flächen in direkter Nähe zu hochfrequentierten Schifffahrtsrouten liegen, ist davon auszugehen, dass eine Sicherheitszone einzurichten sein wird, wovon auch die Gutachter des Fachgutachtens Schifffahrt ausgegangen sind. Die Breite der Sicherheitszonen beträgt grundsätzlich 500 Meter um die peripheren Anlagen eines Offshore-Windparks. Eine Sicherheitszone trägt nur dann zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffsverkehrs bei, wenn diese zusammenhängend und mit einem möglichst einheitlichen Befahrensregime eingerichtet werden kann, Lücken, die eine Möglichkeit zur Einfahrt suggerieren oder der Einrichtung einer vorhabenübergreifend geschlossenen Sicherheitszone entgegenstehen, müssen weitestgehend vermieden werden und ausreichende Abstände zu den Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Schifffahrt gemäß der ausschließlichen Wirtschaftszone Nordsee-ROV und der AWZ Ostsee-ROV eingehalten werden können. Die Vorgabe soll die Einbeziehung dieser Aspekte in die Planung des Vorhabens sicherstellen.

Zu § 18 (Verkehrssicherung während der Bauphase)

Zu Absatz 1

Durch Einsatz des Verkehrssicherungsfahrzeuges wird die Baustelle sowie der umgebende Schiffsverkehr mobil abgesichert, indem der Verkehr im Baustellenumfeld ständig beobachtet und bei Bedarf verkehrssichernde Maßnahmen ergriffen werden. Die speziellen Anforderungen an ein Verkehrssicherungsfahrzeug sind in Nummer 6.2.1 der „Richtlinie Offshore-Anlagen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ Version 3.0 vom 1. Juli 2019 der GDWS benannt und resultieren aus der Eigenheit und Komplexität der Sicherungsaufgaben auf See. Hierzu zählt insbesondere die großräumige Überwachung des Schiffsverkehrs um die Baustelle, das rechtzeitige Identifizieren gefährlicher Annäherungen und die Durchführung von wirksamen Maßnahmen zur Gefahrenvermeidung. Die Nähe zu den hochfrequentierten Schifffahrtswegen im Umfeld des Vorhabensgebiets erfordert kurze Reaktionszeiten um möglichst zeitnah und prägnant auf mögliche gefahrenträchtige Verkehre einwirken zu können, diesen ggf. entgegenzufahren oder nachzueilen oder auf sonstige Art und Weise die unmittelbare Aufmerksamkeit der Schiffsleitungen auf die Baustelle zu richten. Die nautisch-technischen Anforderungen an ein Verkehrssicherungsfahrzeug richten sich insoweit nach den Verkehrs- und Rahmenbedingungen im Seegebiet sowie nach Art und Umfang der Sicherungsaufgaben.

Zu Absatz 2 und Absatz 3

Die verkehrliche Absicherung von Baustellen auf See durch Gefahrenbetonung und Behelfskennzeichnung ist international üblicher Standard und hat sich seit Jahrzehnten zum Schutz der Schifffahrt, der Meeresumwelt, der Baufahrzeuge und der auf der Baustelle tätigen Personen bewährt. Betonung und Behelfskennzeichnung dienen insbesondere dem rechtzeitigen Erkennen einer Gefahrenstelle bzw. eines Baufeldes durch die Schifffahrt und weisen den Schiffsführer auf das notwendige Verkehrsverhalten hin.

Zu § 19 (Anforderungen an Fahrzeuge und Arbeitsgeräte)

Die Vorgaben verhindern Beeinträchtigungen der zu prüfenden Kriterien (hier u. a. der Sicherheit der Schifffahrt, der Meeresumwelt und des Arbeitsschutzes) durch den durch die Errichtung veranlassten Schiffsverkehr, indem die Einhaltung der geltenden Bestimmungen aufgegeben wird.

Zu Unterabschnitt 4 (Besondere Vorschriften für die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs)

Die Regelungen dienen der Vermeidung von Gefahren, die bei Errichtung eines Offshore-Windparks für den Luftverkehr entstehen oder die sich aus dem dadurch veranlassten zusätzlichen Luftverkehr ergeben.

Zu § 20 (Hubschrauberwindenbetrieb)

Zu Absatz 1

Der Hubschrauberwindenbetrieb soll aufgrund des damit verbundenen Gefahrenpotentials auf Offshore-Plattformen nur in Ausnahmefällen zum Transport oder zur Beförderung von Personen, eingesetzt werden, wenn Alternativen nicht vorhanden sind. Da auf Offshore-Plattformen grundsätzlich adäquate Zugangsmöglichkeiten, wie Schiffsanlegestellen und Hubschrauberlandedecks, eingerichtet sowie zusätzlich entsprechende technische Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebszustandes bei unbemanntem Betrieb getroffen werden müssen, ist dort der Zugang mittels Hubschrauberwindenbetrieb nur im Rahmen der Abwehr von Gefahren für Leib und Leben von Personen sowie zur Durchführung hoheitlicher Aufgaben vorgesehen. Aus diesem Grund ist auch die Nutzung einer Rettungsfläche oder ein sonstiger Hubschrauberwindenbetrieb im Regelbetrieb nicht gestattet; hierunter fallen auch technische Störfälle, bis auf die spezifizierte Ausnahme. So ist eine Nutzung der Rettungsfläche im Rahmen eines technischen Störfalls möglich, wenn sich der Störfall im weiteren Verlauf zu einem Notfall entwickeln kann, also zu einer Gefahr für Leib und Leben führen kann, dies in absehbarer Zeit voraussichtlich passieren wird, eine Einflussnahme von Land im konkreten Fall nicht möglich ist und die alternativen Zugangsmöglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

Zu Absatz 2

Die regelkonforme Einrichtung und Kennzeichnung von Windenbetriebsflächen auf Windenergieanlagen sowie ihr ordnungsgemäßer Betrieb sind für einen sicheren Hubschrauberwindenbetrieb unerlässlich.

Zu § 21 (Hubschrauberlandedeck)

Zu Absatz 1

Der Anhang 14 Band II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde (ICAO-Abkommens) beschreibt die Anforderungen an das Design und an den Betrieb eines Flugplatzes und ist

über Artikel 58 Absatz1, Artikel 87 Seerechtsübereinkommen in Verbindung mit Artikel 12 des ICAO-Abkommens für die deutsche AWZ anwendbar. Die Regelung gilt inklusive der im Anhang 14 ICAO-Abkommen referenzierten Dokumente. Für die deutsche AWZ werden die Regelungen zukünftig in einen Standard Offshore-Luffahrt des BMVI integriert, der gemäß den darin enthaltenen Übergangsvorschriften als Nachfolgeregelung zu beachten sein wird.

Zu Absatz 2

Bedingt durch die von den Windenergieanlagen erzeugte Hinderniskulisse ist ein sicherer Betrieb nur dann gegeben, wenn es zumindest hindernisbeschränkte, besser hindernisfreie An- und Abflugbereiche zur bzw. von der Offshore-Station gibt und dieser Zustand über die gesamte Betriebsdauer der Station aufrechterhalten wird. Die Regelung ist angelehnt an die Betreiberpflichten aus § 53 Absatz 1 i. V. m. § 45 Absatz1 der [Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung \(LuftVZO\) vom 28. November 1968 \(BGBl. I S. 1263\)](#) (u. a. Erhaltungs- bzw. Unterhaltungspflicht). Danach ist der Träger des Vorhabens verpflichtet, das Hubschrauberlandedeck so zu erhalten, dass der Flugbetrieb jederzeit betriebssicher erfolgen kann (§ 45 LuftVZO in Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht Band 2 Luftverkehrsordnungen, Luchterhand, 09/2018). Hierzu sind von dem Landeplatzhalter entsprechende betriebliche, d. h. betriebsorganisatorische Maßnahmen zu ergreifen (z. B. Wiederkehrende Prüfungen regelmäßige Fremdkörperkontrollen auf dem HSLD; Maßnahmen zur Beseitigung von Verunreinigungen, wie Vogelkot; Sicherstellen des Brandschutzes, was auch Ausbildung und Inübnghaltung von entsprechendem Personal einschließt). Hierzu zählt auch die Kommunikation mit benachbarten Vorhaben zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit, um bei Bedarf (insbesondere nachts) geplante Flüge mit den anderen Landeplatzhaltern abstimmen zu können, sodass etwaige Kollisionsrisiken minimiert werden können.

Zu § 22 (Flugkorridore)

Zu Absatz 1

Gemäß Kapitel 4 des Anhang 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluffahrt (ICAO-Abkommen) ist um einen Hubschrauberflugplatz ein von Hindernissen freizuhalten Luftraum festzulegen. Mit dieser Maßnahme soll verhindert werden, dass dieser durch die Errichtung und/oder Zunahme von Hindernissen in seiner Umgebung unbenutzbar wird. Hierzu sind u. a. Hindernisbegrenzungsflächen einzurichten, welche die Höhen markieren, bis zu denen Objekte in den Luftraum hineinragen dürfen. Auch bei einem Offshore-Windpark müssen bestimmte Bereiche frei von Hindernissen gehalten werden. Jedoch kann wegen der umliegenden Windenergieanlagen die horizontale Ausdehnung des hindernisfreien Sektors (OFS), welcher auf Hubschrauberlandedecks vorzusehen ist (vgl. Nummern 4.1.22 bis 4.1.24 sowie 4.2.12 bis 4.2.14 Anhang 14 ICAO-Abkommen), nicht vollumfänglich eingehalten werden. Dennoch können aber zum Beispiel die durch Windenergieanlagen erzeugten Wirbelschleppen eine Gefahr für einen Hubschrauber darstellen.

Somit sind entlang der Haupt-An/Abflugrichtungen eines Hubschrauberlandedecks zusätzlich zum hindernisfreien Sektor (OFS) entsprechend dimensionierte und hindernisfreie Flächen (Flugkorridore) erforderlich. Die Offshore-Plattform, auf der sich das Hubschrauberlandedeck befindet, sowie weitere Plattformen, die über entsprechende Systeme (z. B. Brücken) mit dieser verbunden sind, sind hiervon ausgenommen. Dies ist möglich, weil die daraus resultierende Hinderniskulisse im Rahmen der Festlegung des hindernisfreien Sektors für das Hubschrauberlandedeck zu berücksichtigen ist.

Weitere Hindernisse in Flugkorridoren oberhalb der Wasseroberfläche sind grundsätzlich ausgeschlossen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur weitere Hindernisse ausnahmsweise zuzulassen. Die Einräumung dieser Befugnis zum Erlass von Verwaltungsakten stellt als Minus zu einem umfassenden Verbot eine Vorgabe im Sinne des § 12 Absatz 5 Satz 2 WindSeeG dar. Eine ausnahmsweise Zulassung von Hindernissen ist abhängig von ihrer Distanz zum Hubschrauberlandedeck sowie ihrer Anzahl, Gesamthöhe

und ihrem Gefährdungspotential –nur zulässig, wenn sie für den an- und abfliegenden Luftverkehr unbedenklich sind. Insbesondere muss die zugrunde zu legende An-/Abflugfläche mit einer Neigung von 4,5 Prozent eine sichere Überhöhung über dem Hindernis oder den Hindernissen – auch im Falle eines Notfalls gewährleisten; das/die Hindernis(se) müssen für den vorgesehenen Flugbetrieb (Tag und ggf. Nacht) ausreichend gekennzeichnet sein; der Abstand des/der Hindernisse(s) vom Hubschrauberlandedeck muss derart bemessen sein, dass Nr. 4.1.24 Anhang 14 ICAO-Abkommen innerhalb des betreffenden Korridors für alle regelmäßig dorthin verkehrenden Hubschrauber-Muster vollumfänglich sichergestellt ist.

Bei Windenergieanlagen ist zur Bestimmung der Hinderniswirkung auf die Flugkorridore die abträglichste Positionierung der Rotorblattspitzen bei drehendem Rotor zu berücksichtigen, d. h. bei parallel zur Flugkorridorachse ausgerichteter Gondellängsachse.

Im Rahmen der betrieblichen Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass der windparkeigene Schiffsverkehr während des Flugbetriebs auf dem Hubschrauberlandedeck den 180-Grad-Sektor nicht befährt (vgl. auch Nr. 4.2.14 Anhang 14 ICAO-Abkommen).

Zu Absatz 2

Durch die Ausrichtung der Korridore, vorzugsweise entlang der erwarteten Hauptwindrichtung, soll sichergestellt werden, dass für an- und abfliegende Hubschrauber überwiegend günstige Anströmverhältnisse vorherrschen und größere, abträgliche Querwindkomponenten vermieden werden. Ein sicheres Durchstarten ist nur dann gewährleistet, wenn An- und Abflugrichtung möglichst nicht voneinander abweichen, da auf diese Weise Richtungswechsel während des Manövers minimiert oder verhindert werden. Ein Abstand von 150 Grad soll nicht unterschritten werden.

Eine geradlinige Planung ist für den Nachtbetrieb eines Hubschrauberlandedecks sowie im Hinblick auf eine Notfallsituation bei einem startenden Hubschrauber notwendig, um beim Abflug das Kurven innerhalb einer Hinderniskulisse zu vermeiden.

Die Vermeidung von Kreuzungen ist erforderlich, da entlang der Korridore der Flugweg entsprechend ihrer Ausrichtung vorgegeben ist und größtenteils nur eingeschränkte Möglichkeiten zur adäquaten Luftraumbeobachtung bestehen.

Hierbei sind die Umstände, dass die Flüge nach Sichtflugregeln durchgeführt werden (Grundsatz: „see and avoid“) und dass die Verkehrsdichte gegenüber vergleichbaren Landeplätzen an Land z. T. geringer ist, von nachgeordneter Bedeutung. Denn allein die Gegebenheit, dass sich zwei oder mehr Korridore kreuzen, stellt per se ein potentiellies Kollisionsrisiko dar.

Zu Absatz 3

Zur Bestimmung der Korridorlänge wird für die Neigung der An- oder Abflugfläche das Neigungsprofil Kategorie „A“ aus Tabelle 4-1 ICAO14 zugrunde gelegt. Auf diese Weise wird einerseits auch leistungsschwächeren Hubschraubern, z. B. im Falle eines einseitigen Triebwerkausfalls, ein sicherer, d. h. ausreichend langer, hindernisfreier Abflug ermöglicht, da nach dem Verlassen der Hinderniskulisse oder des jeweiligen Korridors eine ausreichende Überhöhung zum Wenden gegeben ist (vgl. CAT.POL.H.210 EU-Verordnung Nr. 965/2012). Zudem kann andererseits ein flacher Anflugwinkel gewählt werden, was insbesondere nachts in einem Gebiet mit schwierigen Witterungsbedingungen und wenig Kontrasten von Vorteil ist. Des Weiteren ist ein solches Vorgehen auch deshalb erforderlich, weil die in Tabelle 4-1 ICAO14 berücksichtigte Höhe über dem FATO-Niveau von 152 Metern in Bezug auf die tatsächlich realisierten Höhen der Windenergieanlagen meist nicht ausreichend bemessen ist.

Zu Absatz 4

Für die Begrenzung des Innenkorridors werden die Parameter für den Nachtbetrieb gemäß den Nrn. 4.1.1 bis 4.1.3 sowie 4.1.13 bis 4.1.15 in Verbindung mit den Abbildungen 4-1 und 4-2 des Anhangs 14 Band II zum Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt zugrunde gelegt. Hiermit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Korridore insbesondere nachts für einen sicheren Betrieb essentiell sind. Außerdem sollen damit auch die speziellen Umweltbedingungen berücksichtigt werden.

Eine Sicherheitsfläche im Sinne der Regelungen des Anhangs 14 Band II der ICAO ist nicht angeordnet, da solche Flächen nicht für Hubschrauberlandedecks vorgesehen sind.

Die Vorgaben zur Breite des Innenkorridors orientieren sich am zehnfachen des Hauptrotordurchmessers des derzeit größten in der deutschen AWZ eingesetzten SAR-Hubschraubers (Sikorsky Mk.41 „Sea King“), wobei der Hauptrotordurchmesser auf 20 Meter aufgerundet wurde, um auch zukünftige, ggf. größere Muster berücksichtigt zu wissen.

Zu Absatz 5

Die Außenkorridore dienen als zusätzlicher Sicherheitsabstand zu den den jeweiligen Flugkorridor flankierenden Windenergieanlagen. Dies ist einerseits notwendig, weil es schwieriger ist, den Abstand zu den Anlagen bei drehenden Rotoren korrekt einzuschätzen. Andererseits soll mit dieser Maßnahme der Einfluss etwaiger Wirbelschleppen möglichst geringgehalten werden. Die Dimensionierung der Außenkorridore ist dabei derart angelegt, dass die Symmetrie des Gesamt-Korridors bezüglich seiner jeweiligen Achse gewahrt bleibt – auch wenn sich an seinen Flanken unterschiedlich hohe Hindernisse befinden, da bei unterschiedlich breiten Außenkorridoren die Gefahr besteht, die Lage des Innenkorridors falsch zu interpretieren.

Zu Absatz 6

Die jeweilige An- bzw. Abfluggrundlinie in einem Korridor muss identisch mit dessen Achsausrichtung sein, um auf der gesamten Länge den größtmöglichen Hindernisabstand sicherzustellen.

Zu § 23 (Turmanstrahlung)

Zu Absatz 1

Die Turmanstrahlung ist notwendig, um nachts die Erkennbarkeit der Windenergieanlagen entlang eines Flugkorridors zu erhöhen, sodass die Annäherung an die Hindernisse, d.h. an die Windenergieanlagen, durch die Hubschrauberbesatzung besser eingeschätzt werden kann und ihr die Orientierung erleichtert oder ein besserer räumlicher Eindruck der Umgebung vermittelt wird.

Zu Absatz 2

Die Vorgabe ist mit Blick auf zu erwartende Wechselwirkungen zu späteren Vorhaben auf anderen Flächen des Flächenentwicklungsplans für die Eignung der Fläche erforderlich.

Die Anlage von Flugkorridoren bedarf einer gesamtheitlichen, d. h. einer jeweils das gesamte Gebiet im Sinne des § 3 Nummer 3 WindSeeG umfassenden Betrachtung. Nur auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Hindernisschutzbelange aller in einem Gebiet zu errichtenden Hubschrauberlandedecks ausreichend berücksichtigt werden. Primäres Ziel ist dabei, dass die Errichtung von Hindernissen, wie z. B. Windenergieanlagen nicht dazu führen darf, dass eines der dort vorgesehenen Hubschrauberlandedecks unbenutzbar wird.

Es handelt sich insoweit um „Vorgaben für das spätere Vorhaben“ auf den Flächen, die wegen der „Wechselwirkungen“ zu späteren Vorhaben auf den übrigen Flächen des Flächenentwicklungsplans zur Herbeiführung der Eignung der gegenständlichen Flächen insgesamt erforderlich sind. Denn die räumliche Nähe der Offshore-Windparks in einem Gebiet zueinander einerseits und die Manövererfordernisse eines Hubschraubers andererseits erfordern eine flächenübergreifende Betrachtung im Gebiet, um somit Einschränkungen der Eignung zukünftig zu prüfender Flächen zu vermeiden.

Es ist nicht auszuschließen, dass Korridorbereiche Dritter auch in den eigenen Offshore-Windpark hineinreichen können. Soweit es sich um bereits vorhandene Vorhaben handelt oder das Nachbarvorhaben bereits planungsrechtlich verfestigt ist, sind diese bei Aufstellung des eigenen Parklayouts zu berücksichtigen und ist die Kennzeichnung eigener Windenergieanlagen mit Turmanstrahlungen entlang dieses Korridors zuzulassen, um Gefahren für die Luftfahrt zu vermeiden. Um einen ordnungsgemäßen Betrieb der Turmanstrahlung sicherstellen zu können, muss der Dritte als Betreiber der Turmanstrahlung Zugang zu den Anlagen des Trägers des Vorhabens bekommen, um notwendige Wartungen oder Reparaturen vornehmen zu können. Für planbare Arbeiten bedarf es dabei eines Zugangs nur während der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten. Im Falle von Störungen ist aber ein unverzüglicher Zugriff auf die Turmanstrahlung durch den Dritten notwendig, um Gefährdungen der Sicherheit des Luftverkehrs zu vermeiden oder mindestens zu vermindern. Den Parteien steht es frei, anderweitige Vereinbarungen zu treffen, soweit damit ein ordnungsgemäßer Betrieb der Turmanstrahlung gewährleistet ist.

Zu § 24 (Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen)

Windenergieanlagen stellen für den Luftverkehr Hindernisse dar. Um die von ihnen ausgehende Gefahr zu vermindern, müssen sie ausreichend gekennzeichnet sein. Auch andere Anlagen oder Aufbauten auf diesen Anlagen können für den im Offshore-Windpark stattfindenden Flugverkehr eine Gefahr darstellen und sind zu kennzeichnen. Die Pflicht zur Kennzeichnung von Hindernissen in der Umgebung eines Hubschrauberlandedecks resultiert aus Nr. 5.3.12 des Anhang 14 des ICAO-Abkommens. Als Hindernisse zählen hierbei insbesondere exponierte Teilstrukturen (z. B. Masten, Krane, Blitzableiter oder sonstige Aufbauten), wenn sich diese auf Flächen in unmittelbarer Nähe oder in einer für den Flugbetrieb relevanten Distanz zum Hubschrauberlandedeck befinden und/ oder sie in den Bereich des Hubschrauberlandedecks hineingeschwenkt werden können und/oder sie aufgrund ihrer Form und Höhe eine Gefährdung für den Luftverkehr darstellen können.

Die Regelungen zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen für den Bereich der deutschen AWZ wurden aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen in einen Standard Offshore-Luftfahrt überführt und dieser wird nach Abschluss einer Konsultationsphase in geeigneter Weise veröffentlicht. Der Teil 5 dieses Standards ist aber nach Vorgabe des BMVI an die Planfeststellungsbehörde ab dem 17.08.2020 im Rahmen von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren anzuwenden und wurde am 31.08.2020 auf der Internetseite des BSH veröffentlicht. Sollten sich aus der Konsultationsphase Änderungen ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Zu Unterabschnitt 5 (Sicherheit der Landes- und Bündnisverteidigung)

Zu § 25 (Sicherheit der Landes- und Bündnisverteidigung)

Zu Absatz 1

Die auf der Fläche errichteten Anlagen sind an geeigneten Standorten mit Sonartranspondern für die Notfallnavigation mariner Schiffe zu kennzeichnen. Bei Übungen zum Zwecke der Landes- und Bündnisverteidigung soll die Installation der Sonartransponder Gefahren durch Kollisionen von U-Booten mit baulichen Anlagen durch akustische Signale vermeiden.

Die Anordnung im Planfeststellungsverfahren sowie die Bestimmung der Ausbringungsstandorte und die technische Spezifikation der Sonartransponder erfolgt entsprechend den Anforderungen des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)/ Marinekommando.

Werden weitere Vorhaben unmittelbar an die gegenständliche Fläche angrenzend errichtet, ist die Kennzeichnung ggf. auch nach der Realisierung des Vorhabens auf der Fläche an die neue Bebauungssituation anzupassen.

Zu Absatz 2

Durch den Einsatz der in Absatz 2 genannten Messgeräte kann es zur Erfassung von zum Teil als geheim eingestuft Informationen kommen. Um dies im Sinne der Sicherheit der Landes- und Bündnisverteidigung zu vermeiden, ist der Einsatz solcher Geräte auf das erforderliche Maß zu beschränken und dem Marinekommando, derzeit Kopernikusstraße 1, 18057 Rostock, rechtzeitig anzuzeigen.

Zu Unterabschnitt 6 (Sicherheit und Gesundheitsschutz)

Zu § 26 (Grundsatz)

Der Sicherheits- und Gesundheitsschutz aller in dem späteren Offshore-Windpark tätigen Personen ist ein sonstiger überwiegender öffentlicher Belang i. S. d. § 10 Absatz 2 Nummer 1 i. V. m. § 5 Absatz 3 Satz 1 WindSeeG, die Vorschriften zu Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit sind sonstige öffentlich-rechtliche Bestimmungen i. S. d. § 10 Absatz 2 Nummer 2a i. V. m. § 48 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 WindSeeG. Für die Umsetzung des Vorhabens ist daher zu gewährleisten, dass die Anforderungen des Sicherheits- und Gesundheitsschutzes eingehalten werden können.

Die Regelung stellt sicher, dass die Vorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit bereits frühzeitig durch den Träger des Vorhabens in der Planungs- und Umsetzungsphase berücksichtigt werden. Für Arbeitgeber ist auch in der AWZ das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) anzuwenden, siehe § 1 Absatz 1 Satz 2 ArbSchG. Der Träger eines Vorhabens ist allerdings nicht immer zugleich Arbeitgeber. Für den Träger des Vorhabens werden daher eigenständige Pflichten begründet; zu seinen Pflichten als Arbeitgeber siehe § 30.

Zu den Vorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit gehören insbesondere das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und die darauf basierenden Verordnungen sowie die Unfallverhütungsvorschriften der Unfallversicherungsträger. Technische und Arbeitsmedizinische Regeln konkretisieren die Arbeitsschutzverordnungen. DGUV Informationen enthalten Hinweise und Empfehlungen, die die praktische Anwendung des Arbeitsschutzrechts erleichtern sollen.

In der DGUV Information FBHM-098 „Offshore-Plattformen - Empfehlungen zur Umsetzung der Arbeitsstättenverordnung“ sind beispielsweise für Plattformen Hinweise dargestellt, deren Berücksichtigung zu sichereren Arbeitsbedingungen beiträgt. Die Veröffentlichung von Empfehlungen in Bezug auf Windenergieanlagen ist geplant. Die DGUV Information „Erste Hilfe in Offshore-Windparks“ enthält u. a. Hinweise zu Anforderungen an die erforderliche Ausstattung von Offshore-Windparks und deren Nebeneinrichtungen und zu erforderlichen Schulungen. Das Offshore Windenergie-Sicherheitsrahmenkonzept hat Auswirkungen auf die vorzusehenden Einrichtungen. Auch Taucharbeiten offshore stellen erhöhte Anforderungen an das durchführende Personal, weshalb in Ergänzung zur DGUV Vorschrift 40 „Taucharbeiten“ der „Leitfaden Taucharbeiten Offshore“ entwickelt wurde. Die Orientierung an den dortigen Vorgaben dient dem präventiven Gesundheitsschutz.

Zu § 27 (Brand- und Explosionsschutz)

Zu Absatz 1

Insbesondere der vorbeugende Brand- und Explosionsschutz offshore ist wesentlich für den präventiven Gesundheitsschutz. Die einschlägigen Regelungen wirken sich auf die möglichen Bauweisen der Windenergieanlagen und Plattformen aus und können somit finanzielle Auswirkungen haben. Wie die geltenden Normen des ArbSchG umgesetzt werden können, dafür enthält für den Bereich Entfluchtung unter anderem die DGUV Information FBHM-098 „Offshore-Plattformen - Empfehlungen zur Umsetzung der Arbeitsstättenverordnung“ Hinweise für Plattformen, deren Berücksichtigung zu sichereren Arbeitsbedingungen beiträgt. Dabei muss das Entfluchtungskonzept in der Weise auf das Brandschutzkonzept abgestimmt sein, dass eine Entfluchtung zeitlich ermöglicht werden muss, bevor eine Anlage im Fall eines Brandes nicht mehr standhält. Die zu beachtenden Vorgaben für den Brandschutz sind derzeit in verschiedenen Regelwerken definiert, sollen aber zukünftig in einem eigenen Regelwerk zusammengefasst werden. Der konkret für eine Entfluchtung zur Verfügung stehende Zeitraum hängt unter anderem von den Brandschutzklassen der verwendeten Wände und den Brandschutzsystemen ab, die auch unter dieser Prämisse auszuwählen sind.

Zu Absatz 2

Gemäß § 3 Absatz 2 der Arbeitsstättenverordnung vom 12. August 2004 (BGBl. I S. 2179), die zuletzt durch Artikel 226 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist und § 3 Absatz 3 der Betriebssicherheitsverordnung vom 3. Februar 2015 (BGBl. I S. 49), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. April 2019 (BGBl. I S. 554) geändert worden ist hat ein Arbeitsgeber sicherzustellen, dass Gefährdungsbeurteilungen, die wiederum die Grundlage für die Errichtung und den Betrieb der Arbeitsstätte sowie die sichere Verwendung von Arbeitsmitteln bildet, fachkundig durchgeführt werden. Bei mangelnder Kenntnis hat er sich fachlich beraten zu lassen. Diese Pflicht wird auf den Träger des Vorhabens erstreckt. Grundsätzlich steht es im Ermessen der zuständigen Behörden, ob sie sich die Beratung nachweisen lässt. Da sich für die Arbeitsstätte auf See auch hinsichtlich der Erreichbarkeit Unterschiede zur sonstigen Arbeitsstätten ergeben und der vorbeugende Brandschutz eine hohe Bedeutung hat, wird in diesem Fall eine Vorlage von Beratungsnachweisen durch den Träger des Vorhabens angeordnet. Auch weil die Anforderungen nach Absatz 1 häufig bereits Einfluss auf die Konstruktion des Bauwerks haben, die im Betrieb nicht mehr oder nur mit erheblichem finanziellen Aufwand angepasst werden können, können durch eine fachkundige Beratung solche nachträglichen Änderungen ausgeschlossen werden.

Zu Absatz 3

Aufgrund der Vorgabe des § 4 Absatz 4 der Arbeitsstättenverordnung sind für die Plattformen in Abhängigkeit vom Entfluchtungskonzept mindestens zwei Regelzugänge vorzusehen. Hierzu wird neben dem Regelzugang mittels Schiff regelmäßig ein Hubschrauberlandedeck eingerichtet werden. Es sollen zwei verschiedene Verkehrssysteme genutzt werden, so dass z. B. bei wetterbedingter Einschränkung des Zugangs mittels Schiff das Hubschrauberlandedeck als alternative Zugangsmöglichkeit zur Verfügung steht.

Bei Einrichtung des Hubschrauberlandedecks ist § 4 Absatz 4 der Arbeitsstättenverordnung ebenfalls zu beachten und sind ausreichende Zu- und Abwege vorzusehen.

Zu § 28 (Eingriff in den Baugrund)

Die Voruntersuchung umfasst nicht die gezielte Überprüfung der Fläche auf etwaige Fundmunition. Diese Aufgabe verbleibt als Gefahrenabwehrpflicht im Rahmen der allgemeinen

Verkehrssicherungspflicht bei dem späteren Offshore-Windparkbetreiber. § 28 konkretisiert die Pflicht des Trägers des Vorhabens aus § 26. Hinweise zu Maßnahmen, die der Träger des Vorhabens zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit berücksichtigen muss, sind u. a. in der DGUV Information 201-027 „Handlungsanleitung zur Gefährdungsbeurteilung und Festlegung von Schutzmaßnahmen bei Kampfmittelräumung“ beschrieben.

Zu § 29 (Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz)

Die Regelung räumt den zuständigen Behörden das Recht ein, die Einrichtungen des Vorhabens für angekündigte und in verhältnismäßigem Umfang auch für unangekündigte Überprüfungen während der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten.

Die Regelung ist zur Sicherstellung der genannten Vorgaben erforderlich. Im Rahmen des Vollzuges von Offshore-Windparkvorhaben hat sich gezeigt, dass die o. g. Vorgaben teilweise - unter anderem wegen der Regelung einzelner Bereiche (z. B. Brandschutz aber auch zur Ausstattung von Unterkünften u. a.) in verschiedensten Regelwerken und daraus resultierenden Unsicherheiten hinsichtlich der geltenden Vorgaben – nicht adäquat umgesetzt wurden. Die adäquate Umsetzung ist jedoch wegen der besonderen Anforderungen auf See, wie etwa der bis zu 21-tägigen Offshore-Tätigkeit von Arbeitnehmern und der verlängerten Rettungszeiträume besonders wichtig.

Unter die Regelung fallen dabei Begehungen der Anlagen, die bereits in der Werft stattfinden können sowie Begehungen nach Installation und Inbetriebnahme aller Systeme (z. B. Brandschutzanlagen o. ä.) auf See.

Den Mitarbeitern der zuständigen Behörden soll die An- und Abreise zum Vorhaben auf See ermöglicht werden. Dies kann nach Wahl des Trägers des Vorhabens durch die Vornahme des Personentransports, aber auch durch die Übernahme der Kosten für den Personentransport gewährleistet werden.

Zu § 30 (Sonstige Pflichten)

Die §§ 26 bis 29 enthalten für den Träger eines Vorhabens besondere Pflichten zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Der Träger eines Vorhabens kann zugleich auch Arbeitgeber sein. Vor diesem Hintergrund stellt § 30 deklaratorisch klar, dass für den Träger eines Vorhabens in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber die Arbeitgeberpflichten nach den Vorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit gelten; siehe auch § 1 Absatz 1 Satz 2 des Arbeitsschutzgesetzes.

Unterabschnitt 6 (Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Kabeln, Rohrleitungen sowie Windenergieanlagen)

Zu § 31 (Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Kabeln sowie Rohrleitungen)

Zu Absatz 1

Die Vorgabe dient dazu, Beschädigungen fremder Seekabel und Rohrleitungen sowie sonstiger Einrichtungen Dritter, die bereits verlegt oder genehmigt bzw. planfestgestellt sind, zu vermeiden. Kreuzungen von Seekabeln sollen möglichst vermieden werden. Beim Bau von Kreuzungen wird Hartsubstrat in den Boden eingebracht. Unter den Aspekten der Minderung des Eingriffs in die Meeresumwelt sollen Kreuzungen so weit wie möglich vermieden werden.

Zu Absatz 2

Entsprechend dem Planungsgrundsatz 4.4.1.6 des Flächenentwicklungsplans („Berücksichtigung aller bestehenden und genehmigten Nutzungen“) ist zum Schutz von Kabeln oder Rohrleitungen Dritter sind beidseitig dieser Anlagen regelmäßig 500 Meter von einer Bebauung freizuhalten, soweit die Baugrundverhältnisse nicht größere Abstände erfordern.

Der Verlauf der im Bereich des deutschen Festlandssockels liegenden zahlreichen Seekabel und Rohrleitungen ist den neuesten amtlichen Seekarten des BSH zu entnehmen. Die tatsächlichen Kabellagen können von den Angaben in den Seekarten abweichen. In Zweifelsfällen steht in Bezug auf Seekabel die Deutsche Telekom, Bereich Seekabel, für Auskünfte zur Verfügung.

Entsprechend der Festlegung im Flächenentwicklungsplan 2019, die im Rahmen der Fortschreibung unverändert bleibt, wird die Fläche N-3.8 durch das aktive Datenkabel „TAT 14N“ in zwei Bereiche zerschnitten. Südwestlich wird die Fläche durch die Erdgasleitung „Europipe 1“ begrenzt. Der Schutzbereich von 500 Metern um das Datenkabel und die Erdgasleitung wurde bei der Festlegung der Fläche bereits berücksichtigt.

Weitere Informationen zu in Betrieb befindliche Seekabel oder Rohrleitungen innerhalb oder unmittelbar angrenzend an die gegenständlichen Flächen liegen nicht vor. Es kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass innerhalb der Flächen weitere aktive Seekabel oder Rohrleitungen verlaufen.

Zu § 32 (Abstand zu Windenergieanlagen benachbarter Flächen)

Zur Begrenzung von Abschattungseffekten und zur Gewährleistung der Standsicherheit ist entsprechend dem Planungsgrundsatz 4.4.2.3 des Flächenentwicklungsplans ein Mindestabstand der Windenergieanlagen in Höhe des fünffachen Rotordurchmessers der Anlagen zu Windenergieanlagen auf benachbarten Flächen einzuhalten. Der Mindestabstand gilt zwischen den Mittelpunkten der jeweiligen Anlagen, wobei der größere Rotordurchmesser zu Grunde zu legen ist.

Die Vorgaben zu Mindestabständen gelten nur in Bezug auf Anlagen auf benachbarten Flächen, nicht zwischen solchen im eigenen Offshore-Windpark.

Werden zwei nebeneinanderliegende Flächen im gleichen Jahr von der Bundesnetzagentur ausgeschrieben, sodass die Planung der Offshore-Windparks parallel erfolgt, ist in gutnachbarschaftlicher Zusammenarbeit eine frühzeitige enge Abstimmung zwischen den Vorhabenträgern hinsichtlich der Anlagenstandorte und Abstände unter Berücksichtigung der Rotordurchmesser erforderlich. Bestehende Anlagen oder Vorhaben im Planfeststellungsverfahren sind zu berücksichtigen.

Zu § 33 (Einspeisung am Netzanchlusspunkt)

Nach § 24 Absatz 1 Nummer 3 WindSeeG beschränkt sich der Anspruch auf Anschluss und Netzanbindungskapazität auf die bezuschlagte Gebotsmenge. Der Flächenentwicklungsplan legt ergänzend einen Planungsgrundsatz (4.4.2.4) zur Abweichung der tatsächlichen von der zugewiesenen Netzanbindungskapazität fest, der durch § 33 konkretisiert wird. Danach ist eine über die zugewiesene Netzanbindungskapazität hinausgehende Einspeisung zu keinem Zeitpunkt zulässig. Eine über die zugewiesene Netzanbindungskapazität hinausgehende Einspeisung kann die Einspeisung anderer über denselben Netzananschluss angebotenen Offshore-Windparks einschränken oder die Funktionsfähigkeit der Netzanbindung insgesamt gefährden. Von dieser Regelung nicht umfasst ist das sogenannte Overplanting. Die Errichtung von mehr Windenergieanlagen, als dies zum Erreichen der bezuschlagten Gebotsmenge erforderlich wäre, kann unter bestimmten Voraussetzungen, wie einer entsprechenden technischen Auslegung des Netzanbindungssystems und der Einhaltung der Naturschutzvorgaben, möglich sein.

Zu Unterabschnitt 7 (Sonstige Verpflichtungen des Trägers des Vorhabens)

Zu § 34 (Konstruktion)

Zu Absatz 1

Die Vorgabe regelt, dass Planung, Errichtung, der Betrieb und der Rückbau sowie die Konstruktion und Ausstattung der Offshore-Anlagen dem Stand der Technik oder hilfsweise dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen müssen. Dies wird bei Einhaltung der genannten Standards für die dort behandelten Bereiche vermutet.

Die Vorgabe der Einhaltung des Qualitätsstandards, des Standes der Technik entsprechend den Standards Baugrunderkundung und Konstruktion sowie des VGB/BAW-Standards zum Korrosionsschutz gewährleistet die bauliche Anlagensicherheit. Die Art der einzureichenden Unterlagen und Nachweise – einschließlich der Anforderungen hinsichtlich der Prüfung und Zertifizierung – und der Zeitpunkt der Einreichung (Einreichung zur 1., 2., 3. oder Betriebsfreigabe oder zur Kabelfreigabe oder Rückbaufreigabe sowie Anträge auf Zustimmungen im Einzelfall) ergeben sich im Einzelnen aus dem Standard Baugrunderkundung und dem Standard Konstruktion in ihrer jeweils geltenden Fassung.

Der VGB/BAW-Standard wurde 2016 als Ergänzung zu etablierten Korrosionsschutz-Normen erarbeitet und 2018 vom BSH als verbindlich anzuwendendes Regelwerk eingeführt. Der Standard befasst sich dabei ausschließlich mit Anforderungen an den Korrosionsschutz und seiner Ausführung von Offshore-Bauwerken zur Nutzung der Windenergie. Der verbindliche Geltungsbereich umfasst den Primärstahlbau der Tragstrukturen und regelt über die DIN EN ISO 12944 hinausgehende, spezifische Anforderungen, um die Tauglichkeit des Korrosionsschutzes über eine Lebenszeit von mehr als 25 Jahren sicherzustellen.

Für die Auslegung des Korrosionsschutzes der Türme von Windenergieanlagen ist die Anwendung des VGB/BAW-Standards nicht verbindlich. Für die Türme gelten die Mindestanforderungen des Standards Konstruktion und die darin festgelegten Regelwerke als Stand der Technik. Der VGB/BAW-Standard kann jedoch alternativ zu den im Standard Konstruktion festgelegten Regelwerken auch für Türme angewandt werden.

Zu Absatz 2

Im laufenden Betrieb können technische Störungen der Anlagen grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Gleichzeitig werden auch Plattformen häufig nicht dauerhaft bemannt betrieben. Ein permanenter Zugang (24/7) zu einer Anlage auf See kann etwa aufgrund des Wetters nicht vorausgesetzt werden. Die Anlage kann zudem von Land aus immer nur mit Verzögerung aufgrund der Anreise erreicht werden. Daher müssen die Steuerungs- und Überwachungsmöglichkeiten der Anlagen an diese Umstände auf See angepasst werden. Der Träger des Vorhabens muss sicherstellen, dass auf relevante Störfälle der Offshore-Anlagen auch über einen Fernzugriff reagiert werden kann. Von der Betriebswarte aus muss daher ein vollständiger Zugriff auf solche Systeme möglich sein, deren Ausfall oder Fehlfunktion die Integrität der Offshore-Plattform, die Sicherheit des Verkehrs oder die Meeresumwelt gefährden könnte.

Zu § 35 (Ermittlung, Dokumentation und Meldung von Objekten und errichteten Anlagen)

Zu Absatz 1

Die im Rahmen der Voruntersuchung durchgeführten Untersuchungen, deren Unterlagen im Rahmen der Bekanntmachung der Ausschreibung zur Verfügung gestellt werden, können im Hinblick auf vorhandene Kabel, Leitungen, Hindernisse, Wracks, Fundmunition, Kultur- und Sachgüter sowie sonstige Objekte ausgewertet werden und unter Umständen erste

Hinweise liefern. Fundstellen der genannten Objekte sind bei der Planung der Standorte und Trassen der Einrichtungen zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden bei hydrographischen Untersuchungen auf den Flächen diverse Objekte detektiert, die nicht näher spezifiziert werden konnten.

Entsprechend der Vorgaben der Kartieranleitungen des BfN für nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope wurden an markanten Positionen ergänzende Videountersuchungen der Objekte durchgeführt, wobei verschiedene anthropogene Gegenstände und kleinere Steine gefunden wurden. Ein gesetzlich geschütztes Biotop konnte nicht identifiziert werden. Für die Fläche O-1.3 wurden weitere, über die Kartieranleitung hinausgehende Auswertungen durchgeführt, deren Ergebnisse weitere markante Objekte aufzeigen. Diese sind bei der Planung der Trassen und Standorte zu berücksichtigen. Sollten entgegen der Ergebnisse der bisherigen Videountersuchungen marine Findlinge oder Steinfelder vorgefunden werden, wären diese entsprechend den Vorgaben der Kartieranleitungen zu puffern und die Bereiche von einer Bebauung auszunehmen.

Im Meeresboden können sich Kulturgüter von archäologischem Wert befinden, wie z. B. Bodendenkmale, Siedlungsreste oder historische Schiffswracks. Nach Artikel 149 des Seerechtsübereinkommens sind gefundene Gegenstände archäologischer oder historischer Art zum Nutzen der gesamten Menschheit zu bewahren oder zu verwenden. Im Falle des Auffindens etwaiger Kultur- und Sachgüter ordnet die Planfeststellungsbehörde regelmäßig an, dass seitens des Vorhabenträgers durch geeignete Maßnahmen und unter Einbindung von Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörden sicherzustellen ist, dass wissenschaftliche Untersuchungen und Dokumentationen der Güter vor dem Beginn von Baumaßnahmen durchgeführt und Gegenstände archäologischer oder historischer Art entweder an Ort und Stelle, was vorrangig anzustreben ist, oder durch Bergung erhalten und bewahrt werden können. Das Vorgehen ist im Einzelnen mit der Planfeststellungsbehörde (unter Einbindung von Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörden) abzustimmen. Der Erhalt des kulturellen Erbes, insbesondere des archäologischen Erbes unter Wasser, liegt im Sinne des § 48 Absatz 4 Satz 1 Nummer 8 WindSeeG im öffentlichen Interesse.

Durch eine Anfrage an die Datenbank des BSH für Unterwasserhindernisse und die Einbindung der Datenbank des Deutschen Schifffahrtsmuseums zu Kulturgütern in der AWZ können bei diesen Stellen bekannte Informationen abgefragt werden. Im Rahmen der Voruntersuchung der Fläche erfolgte keine Erkundung von Fundmunition. Auch die Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen wurden nicht diesbezüglich ausgewertet. Die Feststellung der Eignung umfasst dementsprechend keine Bewertung hinsichtlich eines etwaigen Vorhandenseins von Fundmunition in der Fläche.

Die ausdrückliche Erwähnung von Kampfmitteln folgt aus der DIN 4020, nach welcher der Bauherr für die Kampfmittelfreiheit verantwortlich ist. Diese Aufgabe verbleibt als Gefahrenabwehrpflicht im Rahmen der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht bei dem späteren Offshore-Windparkbetreiber. Dieser hat Maßnahmen zum Schutz seiner Mitarbeiter zu ergreifen.

Im Jahr 2011 wurde von einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe ein Grundlagenbericht zur Munitionsbelastung der deutschen Meeresgewässer veröffentlicht, der jährlich fortgeschrieben wird. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird die Belastung der deutschen Ostsee auf bis zu 0,3 Millionen Tonnen und der deutschen Nordsee auf bis zu 1,3 Millionen Tonnen Fundmunition geschätzt. Es wird insgesamt auf eine unzureichende Datenlage hingewiesen, so dass davon auszugehen ist, dass auch im Bereich der deutschen AWZ Fundmunition zu erwarten ist (z. B. Überbleibsel von Minensperren und Kampfhandlungen). Die Lage der bekannten Munitionsversenkungsgebiete sind den offiziellen Seekarten sowie dem genannten Bericht aus 2011 (dort ergänzend auch Verdachtsflächen für munitionsbelastete Gebiete) zu entnehmen. Die Berichte der Bund-Länder-Arbeitsgruppe sind unter www.munition-im-meer.de verfügbar.

Es wird empfohlen, im Rahmen der konkreten Planung des Vorhabens eine eingehende historische Recherche zum etwaigen Vorhandensein von Fundmunition durchzuführen.

Der jeweilige Vorhabenträger ist sowohl für die Ermittlung und Erkundung von Fundmunition als auch für alle daraus resultierenden Schutzmaßnahmen verantwortlich. Die Auffindung ist unverzüglich zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde zu melden. Im Falle des Aufnehmens von Fundmunition ist der Vorhabenträger auch für die Bergung oder Beseitigung verantwortlich. Munitionsfunde und der weitere Umgang damit sind dem Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven (Gemeinsame Leitstelle der Wasserschutzpolizeien der Küstenländer, Zentrale Meldestelle für Munition im Meer) zu melden. Sprengungen sind gemäß der Vorgabe aus § 8 grundsätzlich zu unterlassen. Sollten Sprengungen zur Munitionsbeseitigung (nicht transportfähige Munition) unvermeidlich sein, ist der Planfeststellungsbehörde ein Schallschutzkonzept rechtzeitig vorher vorzulegen.

Transportfähige Fundmunition darf nach einer Bergung nicht wieder verklappt werden, sondern ist in Absprache mit den zuständigen Kampfmittelräumdiensten der Länder ordnungsgemäß an Land zu entsorgen. Die entsprechenden Einzelheiten zu ggf. erforderlich werdenden Schutzmaßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren geregelt.

Zu Absatz 2

Die Anordnung stellt sicher, dass zeitnah die genauen Positionen der errichteten Anlagen eingemessen und diese auch über die Seekarten des BSH und den Fachinformationsdienst CONTIS bekannt und zugänglich gemacht werden.

Die Anforderungen an die einzumessende Lagegenauigkeit sowie die Dokumentation legt die zuständige Behörde im Planfeststellungsverfahren fest.

Zu Abschnitt 2 (Besondere Vorgaben für die Fläche N-3.7)

Zu § 36 (Besondere Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt)

Zu Absatz 1

Zur Vermeidung von Störungen des Schweinswals als geschützte Art im Sinne des § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG sind entsprechend die Rammarbeiten mit denen parallel fertigzustellender Vorhaben zu koordinieren. Dies hat gemäß den Darstellungen im Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept, BMU, 2013) zu erfolgen. Das BMU stellt im Schallschutzkonzept dar, dass es nach derzeitigem Kenntnisstand auch bei Einhaltung der Lärmschutzwerte zu schallbedingten Störungen von Schweinswalen in Form von Flucht- und Meideverhalten kommen kann:

In Kapitel 7.3.1 des Schallschutzkonzeptes heißt es hierzu: „Um populationsrelevante erhebliche Störungen in der deutschen Nordsee jetzt und künftig auszuschließen, müssen insbesondere ausreichend nicht durch Rammschall belastete Flächen für die Schweinswale zur Verfügung stehen. Es wird davon ausgegangen, dass diese jedenfalls immer dann ausreichend vorhanden sind, wenn nicht mehr als 10 Prozent der Fläche der AWZ der deutschen Nordsee sich innerhalb der Störradien der in Errichtung befindlichen OWP befinden und der Grenzwert aus dem Tötungs- und Verletzungsverbot für impulshaften Schall (breitbandiger Schallereignispegel (SEL) von 160 dB re 1 $\mu\text{Pa}^2 \text{ s}$ bzw. Spitzenschalldruckpegel (SPL_{peak-peak}) von 190 dB re 1 μPa in 750 m Entfernung vom Ort der Schallentstehung eingehalten wird. Die Lage der einzelnen Schallquellen bleibt hierbei unberücksichtigt. In diesem Fall kann eine erhebliche Störung der lokalen Schweinswalpopulation ausgeschlossen werden.“

Zudem liegt danach eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Absatz 1 BNatSchG vor, wenn mindestens 10 Prozent der Fläche des nächstgelegenen Naturschutzgebietes „Borkum Riffgrund“ von störungsauslösenden Schalleinträgen betroffen sind.

Die Verpflichtung zur zeitlichen Koordination soll dem entgegenwirken.

Zu Absatz 2

Die Vorgabe beruht ebenfalls auch § 12 Absatz 5 Satz 2 und 3 WindSeeG und ist erforderlich, da anderenfalls durch die Errichtung des Offshore-Windparks Beeinträchtigungen des Belangs der Meeresumwelt zu besorgen sein können.

Zur Einhaltung der Vorgaben aus dem Schallschutzkonzept des BMU ist in Bezug auf die Bauphasen eine Koordination zwischen den Vorhaben erforderlich, deren Rammarbeiten sich auch bei Einhaltung der vorgegebenen Fristen des WindSeeG überschneiden können. Soweit dies trotz erfolgter Abstimmung im Vorfeld zur Einhaltung der Werte des Schallschutzkonzeptes notwendig ist, muss die Planfeststellungsbehörde Anordnungen zur Koordination von Bautätigkeiten treffen können.

Zu § 37 (Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs)

Die Vorgabe beruht auf § 12 Absatz 5 Satz 2 und 3 WindSeeG und ist erforderlich, da anderenfalls durch die Errichtung und den Betrieb des Offshore-Windparks auf der Fläche Beeinträchtigungen des Belangs der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu besorgen sein können.

Dieser Eignungsfeststellung liegt ein Fachgutachten zu Grunde, welches auf Grundlage aktueller Verkehrszahlen im Wege der quantitativen Risikoanalyse die Kollisionswiederholungsrate für die Flächen ermittelt hat. Für die Fläche N-3.7 beträgt die statistische Kollisionshäufigkeit 113 Jahre.

Das Fachgutachten weist darauf hin, dass sich die Ergebnisse im Falle eines erhöhten Verkehrsaufkommens oder im Falle der Änderung anderer für die Risikobewertung maßgeblicher Rahmenbedingungen ändern können. Daraus kann eine erhöhte Kollisionswiederholungsrate resultieren, was zur Folge hätte, dass weitere risikomindernde Maßnahmen anzuordnen wären, um einer Gefährdung der Schifffahrt zu begegnen. Grundsätzlich soll die Eignungsfeststellung prognostisch zwar den Zeitraum von Beginn der Errichtung bis Ende des Betriebes eines Offshore-Windparks abdecken. Da das Ergebnis der Risikoanalyse bei der Fläche N-3.7 lediglich geringfügig über dem Akzeptanzwert von 100 Jahren liegt und die Entwicklung des Aufkommens des Schiffsverkehrs in der AWZ nach Aussagen der Gutachter nur eingeschränkt prognostizierbar erscheint, ist die Vorgabe zur Sicherstellung der Eignung in diesem Fall erforderlich.

So sieht auch die GDWS dies vor dem Hintergrund der zu erwartenden Betriebsdauer der OWP – und den einhergehend bis mindestens in die 2050-er Jahre fortwirkenden Risiken für die Schifffahrt – als wahrscheinlich, dass die Anrechnung der staatl. Notschleppkapazitäten auf die Planfeststellungskriterien bereits bei geringfügiger Änderung der Verkehrsverhältnisse, bei weiter aufwachsendem Bebauungsgrad bzw. bei anderweitig veränderten Rahmenbedingungen nicht mehr ausreichen würde, die Akzeptanzgrenzwerte der AG Genehmigungsrelevante Richtwerte einzuhalten. In der Konsequenz wären die zukünftigen Vorhabenträger zu verpflichten, weitere, das Risiko mindernde Maßnahmen in eigener Verantwortung umsetzen. Dazu gehört lt. AG Genehmigungsrelevante Richtwerte ausdrücklich die Vorhaltung privater Schleppkapazität.

Als Grundlage für die Zulassungsentscheidung benötigt die Planfeststellungsbehörde eine aktuelle Aussage zur Einhaltung der gesellschaftlichen Akzeptanzgrenzwerte der Arbeitsgruppe „Genehmigungsrelevante Richtwerte“ des BMVI und zu den dafür notwendigen Minderungsmaßnahmen, um diese gegebenenfalls anordnen zu können. Diesem Zweck dient die Aktualisierung der Risikoanalyse.

Ob und in welcher Form zusätzliche Minderungsmaßnahmen angeordnet werden, entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der GDWS auf Grundlage der Ergebnisse des aktualisierten Gutachtens.

Zusätzlich kann auch zu einem späteren Zeitpunkt oder wegen anderer Veränderungen der Sachlage jederzeit eine Aktualisierung der fachgutachterlichen Aussage notwendig sein,

die durch die Planfeststellungsbehörde oder später im Vollzug nach § 57 WindSeeG durch die für die Vollzugsüberwachung zuständige Behörde gefordert werden kann.

Zu § 38 (Besondere Bestimmungen zur Sicherheit des Luftverkehrs)

Die Vorgabe konkretisiert die allgemeine Regelung zur Erhaltung der Hindernisfreiheit auch benachbarter Flugkorridore indem die konkret freizuhaltenen Flächen bestimmt werden. Die Regelung ist zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs und mittelbar auch aus arbeitsschutzrechtlichen Erwägungen zur Erhaltung vorhandener Zu- und Abgänge der Einrichtungen der benachbarten Vorhaben erforderlich.

Die hier aufgeführten Korridorbereiche benachbarter Vorhaben reichen in die Fläche N-3.7 hinein. Da es sich bei den Offshore-Windparks Gode Wind 01 und Gode Wind 02 um bereits vorhandene Vorhaben handelt, sind diese bei Aufstellung des eigenen Parklayouts zu berücksichtigen, mithin von Bebauung freizuhalten und ist die Kennzeichnung eigener Windenergieanlagen mit Turmanstrahlungen entlang dieser Korridore zuzulassen, um Gefahren für die Luftfahrt zu vermeiden. Weiterhin müssen der Betrieb und die Instandhaltung der Anlagen gewährleistet sein.

Das Vorhaben Gode Wind 3 (ursprünglich Gode Wind III und Teilbereiche des ehemaligen Vorhabens Gode Wind 04) befindet sich gerade im Planfeststellungsverfahren, so dass der konkrete Korridor noch nicht planfestgestellt wurde.

Wegen der vorgefundenen Bebauung wird der Korridor voraussichtlich in die Fläche N-3.7 hineinragen müssen und muss bei der Planung der Bebauung der Fläche N-3.7 berücksichtigt werden.

Zu Abschnitt 3 (Besondere Vorgaben für die Fläche N-3.8)

Zu § 39 (Besondere Bestimmungen zum Schutz der Meeresumwelt)

Zu Absatz 1

Zur Vermeidung von Störungen des Schweinswals als geschützte Art im Sinne des § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG sind entsprechend den Darstellungen im Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee (Schallschutzkonzept, BMU, 2013) die Rammarbeiten mit denen parallel fertigzustellender Vorhaben zu koordinieren. Das BMU stellt im Schallschutzkonzept dar, dass es nach derzeitigem Kenntnisstand auch bei Einhaltung der Lärmschutzwerte zu schallbedingten Störungen von Schweinswalen in Form von Flucht- und Meideverhalten kommen kann:

In Kapitel 7.3.1 des Schallschutzkonzeptes heißt es hierzu: „Um populationsrelevante erhebliche Störungen in der deutschen Nordsee jetzt und künftig auszuschließen, müssen insbesondere ausreichend nicht durch Rammschall belastete Flächen für die Schweinswale zur Verfügung stehen. Es wird davon ausgegangen, dass diese jedenfalls immer dann ausreichend vorhanden sind, wenn nicht mehr als 10 Prozent der Fläche der AWZ der deutschen Nordsee sich innerhalb der Störradien der in Errichtung befindlichen OWP befinden und der Grenzwert aus dem Tötungs- und Verletzungsverbot für impulshaften Schall (breitbandiger Schallereignispegel (SEL) von 160 dB re 1 $\mu\text{Pa}^2 \text{ s}$ bzw. Spitzenschalldruckpegel (SPL_{peak-peak}) von 190 dB re 1 μPa in 750 m Entfernung vom Ort der Schallentstehung eingehalten wird. Die Lage der einzelnen Schallquellen bleibt hierbei unberücksichtigt. In diesem Fall kann eine erhebliche Störung der lokalen Schweinswalpopulation ausgeschlossen werden.“

Zudem liegt danach eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Absatz 1 BNatSchG vor, wenn mindestens 10 Prozent der Fläche des nächstgelegenen Naturschutzgebietes „Borkum Riffgrund“ von störungsauslösenden Schalleinträgen betroffen sind.

Zu Absatz 2

Die Vorgabe beruht ebenfalls auf § 12 Absatz 5 Satz 2 und 3 WindSeeG und ist erforderlich, da anderenfalls durch die Errichtung des Offshore-Windparks Beeinträchtigungen des Belangs der Meeresumwelt zu besorgen sein können.

Zur Einhaltung der Vorgaben aus dem Schallschutzkonzept des BMU ist in Bezug auf die Bauphasen eine Koordination zwischen den Vorhaben erforderlich, deren Rammarbeiten sich auch bei Einhaltung der vorgegebenen Fristen des WindSeeG überschneiden können. Soweit trotz erfolgter Abstimmung im Vorfeld zur Einhaltung der Werte des Schallschutzkonzeptes notwendig, kann die Planfeststellungsbehörde Anordnungen zur Koordination von Bautätigkeiten treffen.

Zu § 40 (Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs)

Die Vorgabe beruht auf § 12 Absatz 5 Satz 2 und 3 WindSeeG und ist erforderlich, da anderenfalls durch die Errichtung und den Betrieb des Offshore-Windparks auf der Fläche Beeinträchtigungen des Belangs der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu besorgen sein können.

Dieser Eignungsfeststellung liegt ein Fachgutachten zu Grunde, welches auf Grundlage aktueller Verkehrszahlen im Wege der quantitativen Risikoanalyse die Kollisionswiederholungsrate für die Flächen ermittelt hat. Für die Fläche N-3.8 beträgt die statistische Kollisionshäufigkeit 100 Jahre.

Das Fachgutachten weist darauf hin, dass sich die Ergebnisse im Falle eines erhöhten Verkehrsaufkommens oder im Falle der Änderung anderer für die Risikobewertung maßgeblicher Rahmenbedingungen ändern können. Daraus kann eine erhöhte Kollisionswiederholungsrate resultieren, was zur Folge hätte, dass weitere risikomindernde Maßnahmen anzuordnen wären, um einer Gefährdung der Schifffahrt zu begegnen. Grundsätzlich soll die Eignungsfeststellung prognostisch zwar den Zeitraum von Beginn der Errichtung bis Ende des Betriebes eines Offshore-Windparks abdecken. Da im Ergebnis der Risikoanalyse bei der Fläche N-3.8 genau der Akzeptanzwert von 100 Jahren eingehalten wird und die Entwicklung des Aufkommens des Schiffsverkehrs in der AWZ nach Aussagen der Gutachter nur eingeschränkt prognostizierbar erscheint, ist die Vorgabe zur Sicherstellung der Eignung in diesem Fall erforderlich.

So sieht auch die GDWS dies vor dem Hintergrund der zu erwartenden Betriebsdauer der OWP – und den einhergehend bis mindestens in die 2050-er Jahre fortwirkenden Risiken für die Schifffahrt – als wahrscheinlich, dass die Anrechnung der staatl. Notschleppkapazitäten auf die Planfeststellungskriterien bereits bei geringfügiger Änderung der Verkehrsverhältnisse, bei weiter aufwachsendem Bebauungsgrad bzw. bei anderweitig veränderten Rahmenbedingungen nicht mehr ausreichen würde, die Akzeptanzgrenzwerte der AG Genehmigungsrelevante Richtwerte einzuhalten. In der Konsequenz wären die zukünftigen Vorhabenträger zu verpflichten, weitere, das Risiko mindernde Maßnahmen in eigener Verantwortung umsetzen. Dazu gehört lt. AG Genehmigungsrelevante Richtwerte ausdrücklich die Vorhaltung privater Schleppkapazität. Als Grundlage für die Zulassungsentscheidung benötigt die Planfeststellungsbehörde eine aktuelle Aussage zur Einhaltung der gesellschaftlichen Akzeptanzgrenzwerte der Arbeitsgruppe „Genehmigungsrelevante Richtwerte“ des BMVI und zu den dafür notwendigen Minderungsmaßnahmen, um diese gegebenenfalls anordnen zu können. Diesem Zweck dient die Aktualisierung der Risikoanalyse.

Ob und in welcher Form zusätzliche Minderungsmaßnahmen angeordnet werden, entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der GDWS auf Grundlage der Ergebnisse des aktualisierten Gutachtens.

Zusätzlich kann auch zu einem späteren Zeitpunkt oder wegen anderer Veränderungen der Sachlage jederzeit eine Aktualisierung der fachgutachterlichen Aussage notwendig sein,

die durch die Planfeststellungsbehörde oder später im Vollzug nach § 57 WindSeeG durch die für die Vollzugsüberwachung zuständige Behörde gefordert werden kann.

Zu § 41 (Besondere Bestimmungen zur Vereinbarkeit mit der im Flächenentwicklungsplan festgelegten Kabeltrasse)

Der Flächenentwicklungsplan 2019 legt einen Trassenkorridor für die Verlegung der Drehstrom-Seekabelsysteme des Übertragungsnetzbetreibers einschließlich Abstandskorridor fest, die den Standort der Umspannplattform mit der Konverterplattform verbinden. Dieser – auch nach der Fortschreibung des FEP 2020 unverändert bestehende - Trassenkorridor verläuft innerhalb der durch den Flächenentwicklungsplan festgelegten Fläche N-3.8 und ist von einer Bebauung freizuhalten. Dies gilt auch für die Verlegung der parkinternen Verkabelung. Diese darf den Korridor nicht kreuzen.

Die Vorgabe dient der Vereinbarkeit der Errichtung und des Betriebs von Windenergieanlagen auf der Fläche mit den bestehenden oder geplanten Offshore-Anbindungsleitungen des Netzbetreibers. Sie gewährleistet die sichere Verlegung und ggf. Reparatur dieser Kabelsysteme und dient damit auch der zuverlässigen Netzanbindung des Offshore-Windparks auf der gegenständlichen Fläche.

Zur Herstellung einer Kabelkreuzung sind regelmäßig zumindest Steinschüttungen zum Schutz des obenliegenden (kreuzenden) Kabels notwendig. Durch das Verbot, mit der parkinternen Verkabelung den Kabelkorridor zu kreuzen, wird daher ein entsprechender Eingriff in die Meeresumwelt durch das Einbringen von Hartsubstrat ausgeschlossen.

Zu Abschnitt 4 (Besondere Vorgaben für die Fläche O-1.3)

Zu § 42 (Besondere Bestimmungen zum Schutz mariner Säugetiere)

Zu Absatz 1

Das Bundesumweltministerium geht nach derzeitigem Kenntnisstand davon aus, dass es auch bei Einhaltung der Lärmschutzwerte durch jedes einzelne Vorhaben zu schallbedingten Störungen von Schweinswalen in Form von Flucht- und Meideverhalten kommen kann. Dem kann, wie den grundlegenden Annahmen des Schallschutzkonzeptes des BMU für die AWZ der Nordsee zu entnehmen ist, dadurch begegnet werden, das ausreichend nicht durch Rammschall belastete Flächen für die Schweinswale zur Verfügung stehen. Dies kann wiederum durch Absprachen der Vorhaben untereinander in Bezug auf die Bauphasen erreicht werden.

Zu Absatz 2

Die Vorgabe beruht ebenfalls auf § 12 Absatz 5 Satz 2 und 3 WindSeeG und ist erforderlich, da anderenfalls durch die Errichtung des Offshore-Windparks Beeinträchtigungen des Belangs der Meeresumwelt zu besorgen sein können.

Soweit trotz erfolgter Abstimmung zwischen den Vorhabensträgern im Vorfeld notwendig, kann die Planfeststellungsbehörde Anordnungen zu der Koordination von Bautätigkeiten treffen.

Zu § 43 (Besondere Bestimmungen zum Schutz der Avifauna)

Die Vorgaben dienen der Vermeidung der Realisierung des artenschutzrechtlichen Tötungs- und Verletzungsverbotes gemäß § 44 Abs.1 Nr.1 BNatSchG.

Nach §§ 44 Absatz 1 Nummer 1 i.V.m. § 7 Absatz 2 Nummer 13 BNatSchG ist es verboten, Exemplare europäischer Vogelarten zu töten oder zu verletzen.

Für nach § 15 Absatz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch behördlich zugelassene Eingriffe in Natur und Landschaft liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und

Verletzungsverbot nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG jedoch nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Absatz 5 Satz 1, Satz 2 Nummer 1 BNatSchG). Unter den oben genannten Voraussetzungen schränkt § 44 Absatz 5 Satz 2 Nummer 1 BNatSchG „den Tatbestand des § 44 Absatz 1 Nummer 1 in Übereinstimmung mit der sich namentlich auf betriebs-, aber auch bau- und anlagenbezogene Risiken (z. B. bei Tierkollisionen im Straßenverkehr oder mit Windkraftanlagen, Baufeldfreimachung) beziehenden Rechtsprechung (BVerwGE 134, 166, Rn. 42; BVerwG, Urt. v. 13.05.2009, 9 A 73/07, Rn. 86; BVerwG, Urt. v. 08.01.2014, 9 A 4/13, Rn. 99) dahingehend ein, dass der unvermeidbare Verlust einzelner Exemplare durch ein Vorhaben nicht automatisch und immer einen Verstoß gegen das Tötungsverbot darstellt. Vielmehr setzt ein Verstoß voraus, dass durch das Vorhaben das Tötungsrisiko für Individuen der betroffenen Art signifikant erhöht wird. Der Bedeutungsgehalt von „signifikant“ wird nach der Rechtsprechung in einigen Urteilen auch mit dem Begriff „deutlich“ gleichgesetzt.“ (Begründung zu § 44 Absatz 5 Satz 2 Nummer 1 BNatSchG, BT-Drucksache 18/11939)

Umstände, die für die Beurteilung der Signifikanz eine Rolle spielen, sind dabei etwa solche der Konstruktion der Anlagen, der topographischen Verhältnisse oder der Biologie der betroffenen Arten, sowie insbesondere auch die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen. § 43 regelt eine solche Schutzmaßnahme.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist für bestimmte, den Bereich des Vorhabens querende Vogelarten insbesondere bei bestimmten Wetterbedingungen ein signifikant erhöhtes Risiko nicht auszuschließen:

Über der Ostsee verlaufen Zugrouten windenergieempfindlicher bzw. kollisionsgefährdeter Arten, insbesondere Kraniche, Greifvögel, Gänse, und Watvögel sowie der Zug der Singvögel, die auch die Fläche O-1.3 in größerer Zahl überqueren. Nach dem Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung im Rahmen der SUP besteht für Kraniche, Greifvögel, Gänse, und Watvögel sowie der Zug der Singvögel in bestimmten Situationen grundsätzlich ein erhöhtes Risiko, mit Windenergieanlagen zu kollidieren, so insbesondere bei Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten, die u. a. nach Auflösung eines Zugstaus an ca. 5 – 10 % aller Tage der Hauptzugzeiten auftreten können. Finden diese Ereignisse bei unsichtigem Wetter oder Sichtverhältnissen statt, besteht z. B. durch Anlockeffekte oder Orientierungsschwierigkeiten eine erhöhte Gefahr, dass die Vögel mit den Windenergieanlagen kollidieren. Diesem Risiko soll mit den vorgegebenen Maßnahmen begegnet werden.

Zu Absatz 1

Als Bestandteil eines Risikomanagements ist während der Zugzeiten des Frühjahrszuges im Zeitraum März bis Mai und des Herbstzuges von Mitte Juli bis November ein Monitoring durchzuführen. Im Rahmen dieses Monitorings sind mindestens die benannten sowie ggf. weitere relevante Parameter in geeigneter Weise zu ermitteln, um so Situationen mit einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko detektieren und rechtzeitig darauf reagieren zu können.

Für die Beurteilung, ob ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für bestimmte Vogelarten gegeben ist, sind nach der Gesetzesbegründung des BNatSchG „projekt- und artbezogene Kriterien sowie weitere naturschutzfachliche Parameter“ (BT-Drs. 18/11939, S. 17) heranzuziehen. Umstände, die für die Beurteilung der Signifikanz eine Rolle spielen, sind insbesondere artspezifische Verhaltensweisen, häufige Frequentierung des durchschnittlichen Raums und die Wirksamkeit vorgesehener Schutzmaßnahmen sowie darüber hinaus gegebenenfalls auch weitere Kriterien im Zusammenhang mit der Biologie der Art.

Zu Absatz 2

Auf Grundlage der Ergebnisse der durchgeführten Voruntersuchungen, der Erkenntnisse aus Forschungsvorhaben sowie aus der Literatur ist das BSH bzw. das BfN als zuständige Bundesfachbehörde im Rahmen der strategischen Umweltprüfung zu dem Schluss gekom-

men, dass für bestimmte Arten und Artgruppen, die über die Fläche O-1.3 ziehen, bei Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten ein durch den Betrieb von Windenergieanlagen signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko bestehen kann.

Für den Kranichzug ist während Ereignissen mit sehr hohem Zugaufkommen aufgrund der artspezifischen Verhaltensweisen nach derzeitigem Kenntnisstand unabhängig von Witterungs- und Sichtbedingungen von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko mit Windenergieanlagen auszugehen. Im Rahmen der Voruntersuchung wurde vom BSH die Studie „Vogelzug über der deutschen AWZ der Ostsee –Methodenkombination zur Einschätzung des Meideverhaltens und Kollisionsrisikos windkraftsensibler Arten mit Offshore-Windenergieanlagen“ (Kulik et al. 2020) beauftragt. Bei den der Studie zugrundeliegenden Untersuchungen hat sich gezeigt, dass durch Beobachtungen des Zugbeginns auf den Rastplätzen, die die Kraniche vor dem Beginn des Zuges über die Ostsee nutzen, die tatsächlichen Zugzeiten auf wenige Tage der Zugperioden begrenzt und der Zeitpunkt einer Querung der Fläche konkreter vorhergesagt werden kann, so dass Minimierungsmaßnahmen rechtzeitig ergriffen werden können.

Für Greifvögel, Gänse, und Watvögel sowie Singvögel ist das BfN im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung zu der Einschätzung gelangt, dass ein signifikant erhöhtes Risiko bei Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten während der Nacht und bei Tag mit zusätzlich unsichtigem Wetter besteht. Als „Nacht“ gilt dabei der Zeitraum ab bürgerlicher Abenddämmerung bis zur bürgerlichen Morgendämmerung.

Die Echtzeiterfassung durch Geräte an den Windenergieanlagen stellt für diese Vögel die Methode nach dem Stand der Wissenschaft und Technik zur Vorhersage von Ereignissen mit sehr hohen Zugintensitäten dar. In den Genehmigungen von Offshore-Windparkvorhaben im Küstenmeer ist die Echtzeiterfassung an Windenergieanlagen mit Geräten, wie Radar und Wärmebildkameras bereits als Nebenbestimmung verankert. Eine Festlegung auf eine bestimmte Art der Erfassung oder bestimmte Gerätetypen erfolgt im Rahmen der Eignungsfeststellung nicht, da die konkreten Anlagenparameter wie Höhe und Art sowie die Aufstellmuster der Anlagen derzeit noch nicht bekannt sind und erst im Rahmen der Planfeststellung konkretisiert werden.

Zu Absatz 3

Die in Absatz 2 vorgegebene Maßnahme dient der Vermeidung von Kollisionen von Zugvögeln mit Windenergieanlagen. Dass es sich bei der vorübergehenden Abschaltung von Windenergieanlagen grundsätzlich um eine geeignete, da fachwissenschaftlich anerkannte Vermeidungsmaßnahme handelt, wurde bereits gerichtlich festgestellt. So führt das OVG Koblenz in seiner Entscheidung aus dem Jahr 2007 aus: „Erhebliche Beeinträchtigungen durch WEA auf den Kranichzug lassen sich in Anwendung von technisch geeigneten Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere durch das kriteriengestützte Monitoring und temporäre Abschalten von WEA in Verbindung mit einer Ausrichtung der Rotoren parallel zur Hauptzugrichtung wirksam, d.h. mit hoher Sicherheit ausschließen.“ (OVG Koblenz, Urt. v. 20.12.2007 – 1 A 10937/06.OVG, BeckRS 2007, 146483, Rn. 30).

Die Präzisierung eines Schwellenwerts für ein Ereignis mit sehr hohen Zugintensitäten bleibt dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten. So können Erkenntnisse aus der Umsetzung benachbarter Vorhaben sowie laufender Forschungsprojekte berücksichtigt werden.

Nach Ergebnissen der Studie „Ermittlung artbezogener Erheblichkeitsschwellen von Zugvögeln für das Seegebiet der südwestlichen Ostsee bezüglich der Gefährdung des Vogelzuges im Zusammenhang mit dem Kollisionsrisiko an Windenergieanlagen. Abschlussbericht. Forschungsvorhaben des BMU (FKZ 0329948).“ (BELLEBAUM J, GRIEGER C, KLEIN R, KÖPPEN U, KUBE J, NEUMANN R, SCHULZ A, SORDYL H & WENDELN H (2008)) konzentriert sich z. B. der Kranichzug sowohl im Herbst als auch im Frühjahr auf wenige Tage, da die Kraniche den Zugbeginn von günstigen Wetterbedingungen abhängig machen und wenn möglich auf Rückenwindssituationen warten.

Auch hat eine Studie von Knust et al. (2003) ergeben, dass sich der Vogelzug generell auf 5 bis 10 Prozent aller Tage der Hauptzugzeiten konzentriert, also Zugintensitätsspitzen auftreten.

Das Bundesamt für Naturschutz hat in seiner Stellungnahme ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für die Kalkulation eines Gebots im Rahmen der Ausschreibung der Fläche O-1.3 durch die BNetzA ein konservatives Worst Case-Szenario zu berücksichtigen sei, nach dem die Windenergieanlagen stundenweise immer ab einer MTR ≥ 250 (Signale*km⁻¹*h⁻¹) abgestellt werden müssen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 gibt die Konkretisierung der Erfassungsmethoden nach Absatz 1 sowie der Umsetzung von Vermeidungsmaßnahmen nach Absatz 2 dem Träger des Vorhabens im Rahmen des Planfeststellungsantrags auf.

Neben den oben genannten Informationen und der einschlägigen Literatur sind bei der Erstellung des Konzeptes die Ergebnisse der im Rahmen der Flächenvoruntersuchung beauftragten Studie „Vogelzug über der deutschen AWZ der Ostsee – Methodenkombination zur Einschätzung des Meideverhaltens und Kollisionsrisikos windkraftsensibler Arten mit Offshore-Windenergieanlagen“ (Studie im Auftrag des BSH 9/2019-2/2020, Kulik et al. 2020) zu berücksichtigen.

Das Konzept soll auch die Erfolgskontrolle sowie mögliche Anpassungen der Maßnahmen im Verlauf des Betriebs beschreiben und ist mit dem Antrag auf Planfeststellung vorzulegen.

In das Konzept kann der Träger des Vorhabens auch weitere geeignete, ihn aber weniger belastende Maßnahmen als die zeitweise Abschaltung der Anlagen aufnehmen.

Zu § 44 (Besondere Bestimmungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs)

Zu Absatz 1

Die Vorgabe beruht auf § 12 Absatz 5 Satz 2 und 3 WindSeeG und ist erforderlich, da anderenfalls durch die Errichtung und den Betrieb des Offshore-Windparks auf der Fläche Beeinträchtigungen des Belangs der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu besorgen sein können.

Dieser Eignungsfeststellung liegt ein Fachgutachten zu Grunde, welches auf Grundlage aktueller Verkehrszahlen im Wege der quantitativen Risikoanalyse die Kollisionswiederholungsrate für die Flächen ermittelt hat. Für die Fläche O-1.3 beträgt die statistische Kollisionshäufigkeit 155 Jahre.

Das Fachgutachten weist darauf hin, dass sich die Ergebnisse im Falle eines erhöhten Verkehrsaufkommens oder im Falle der Änderung anderer für die Risikobewertung maßgeblicher Rahmenbedingungen ändern können. Daraus kann eine erhöhte Kollisionswiederholungsrate resultieren, was zur Folge hätte, dass weitere risikomindernde Maßnahmen anzuordnen wären, um einer Gefährdung der Schifffahrt zu begegnen.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Betriebsdauer der OWP – und den einhergehend bis mindestens in die 2050-er Jahre fortwirkenden Risiken für die Schifffahrt sieht die GDWS die jetzt im Fachgutachten für die Fläche O-1.3 ermittelte Kollisionswiederholungsrate in einem grenzwertigen Bereich. Es sei wahrscheinlich, dass die Anrechnung der staatl. Not-
schleppkapazitäten auf die Planfeststellungskriterien bereits bei geringfügiger Änderung der Verkehrsverhältnisse, bei weiter aufwachsendem Bebauungsgrad bzw. bei anderweitig veränderten Rahmenbedingungen nicht mehr ausreichen würde, die Akzeptanzgrenzwerte der AG Genehmigungsrelevante Richtwerte einzuhalten. In der Konsequenz wären die zukünftigen Vorhabenträger zu verpflichten, weitere, das Risiko mindernde Maßnahmen in

eigener Verantwortung umsetzen. Dazu gehört lt. AG Genehmigungsrelevante Richtwerte ausdrücklich die Vorhaltung privater Schleppkapazität.

Als Grundlage für die Zulassungsentscheidung benötigt die Planfeststellungsbehörde eine aktuelle Aussage zur Einhaltung der gesellschaftlichen Akzeptanzgrenzwerte der Arbeitsgruppe „Genehmigungsrelevante Richtwerte“ des BMVI und zu den dafür notwendigen Minderungsmaßnahmen, um diese gegebenenfalls anordnen zu können. Diesem Zweck dient die Aktualisierung der Risikoanalyse.

Ob und in welcher Form zusätzliche Minderungsmaßnahmen angeordnet werden, entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der GDWS auf Grundlage der Ergebnisse des aktualisierten Gutachtens.

Zusätzlich kann auch zu einem späteren Zeitpunkt oder wegen anderer Veränderungen der Sachlage jederzeit eine Aktualisierung der fachgutachterlichen Aussage notwendig sein, die durch die Planfeststellungsbehörde oder später im Vollzug nach § 57 WindSeeG durch die für die Vollzugsüberwachung zuständige Behörde gefordert werden kann.

Zu Absatz 2

Die Fläche O-1.3 wird derzeit von bis zu 4 Schiffen täglich direkt passiert. Ob sich durch die zukünftige Bebauung für diese und weitere, die Fläche in nahem Abstand passierende Schiffe eine Gefährdung ergibt, wurde ergänzend untersucht. Im Rahmen der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme zu den „Erweiterte[n] Untersuchungen der verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung der Fläche O-1.3 der Ostsee“, DNV GL 2020 kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass unter Verweis auf die im Fachgutachten DNV-GL 2019 für die Fläche O-1.3 grundsätzlich empfohlenen risikomindernden Maßnahmen in Erkenntnis der durchgeführten Simulationen ein Verbleiben der kardinalen Betonung der Sicherheitszone (siehe §19) auch über die Planungs- und Bauphase hinaus als sinnvoll erachtet wird. Deren Beibehaltung werde es der passierenden Schifffahrt erlauben, die Sicherheitszone sowohl optisch als auch auf dem Radar sicher identifizieren und damit ein Einlaufen in dieselbe planmäßig vermeiden zu können. Es erscheint jedoch möglich, dass sich die zunächst neuen Fahrwege nach einer gewissen Zeit etabliert haben und die Gefahr des zufälligen Einlaufens in die Sicherheitszone nicht mehr gegeben ist. Wenn der Träger des Vorhabens dies etwa durch Vorlage einer entsprechenden Evaluation der Vorbeifahrten nachweist, kann die Verpflichtung entfallen.

Dies wird auf Antrag durch die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der GDWS festgestellt.

Zu § 45 (Besondere internationale militärische Bestimmungen)

Der nördlichste Teil der Fläche O-1.3 wird von dem schwedischen Gefahrengebieten ES-D140 überlagert. Dieses erstreckt sich von der Wasseroberfläche (MSL) bis in eine Höhe von 50 000 Fuß.

Am Verfahren zur Aufstellung des Flächenentwicklungsplans 2019 wurde die Bundeswehr als Behörde und Schweden grenzüberschreitend zur strategischen Umweltprüfung beteiligt. Es gingen keine Stellungnahmen ein, in der Vorbehalte gegen eine Festlegung des sich mit dem genannten Gefahrenbereich überschneidenden Teils als Fläche im Flächenentwicklungsplan geäußert wurden. Auch hat die Bundeswehr im Rahmen der Konsultation diesen Sachverhalt an die schwedischen Militärbehörden weitergegeben. Diese hat sich auf die Mitteilung nicht geäußert, sich insbesondere auch nicht gegen die Eignung der Fläche ausgesprochen.

Gleichwohl ist in solchen Gebieten temporär mit Einschränkungen für die Schiff- und Luftfahrt zu rechnen. Dies ist bei der Planung des Vorhabens auf der Fläche zu berücksichtigen.

Zu § 46 (Besondere Bestimmungen zur Vereinbarkeit mit bestehenden und geplanten Standorten von Umspannplattformen)

Der Flächenentwicklungsplan 2019 legt einen Standort für die Umspannplattform des Netzbetreibers am westlichen Rand der Fläche O-1.3 fest, der auch in der Fortschreibung unverändert bleibt. Um die sichere Errichtung und den verlässlichen Betrieb der Plattform zu gewährleisten, müssen die auf der Fläche zu errichtenden Windenergieanlagen einen Abstand von 500 Metern zu dem Standort der Umspannplattform einhalten. Das Freihalten dieses Abstands um den Standort gewährleistet, dass neben der Plattform ausreichend Raum bei der Errichtung oder Reparatur für Jack-up- oder sonstige Bauschiffe vorhanden ist und die parkinterne Verkabelung an die Plattform herangeführt werden kann.

Zu Teil 3 (Feststellung der zu installierenden Leistung)

Zu § 47 (Feststellung der zu installierenden Leistung)

Die Rechtsgrundlage der Feststellung der zu installierenden Leistung ist § 12 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit § 10 Absatz 3 WindSeeG.

Zu Absatz 1

Für die Fläche N-3.7 wird eine zu installierende Leistung von 225 Megawatt (MW) bestimmt. Diese entspricht der im Flächenentwicklungsplan 2019 festgelegten voraussichtlich zu installierenden Leistung, die auch im Rahmen der Fortschreibung unverändert bleibt.

Im Rahmen der Aufstellung des Flächenentwicklungsplans 2019 wurde für die Fläche N-3.7 ein Leistungspotenzial von etwa 280 MW ermittelt. Die zur Netzanbindung der Fläche vorgesehene Anbindungsleitung lässt jedoch nur eine Leistung vom 225 MW zu. Die voraussichtlich zu installierende Leistung reduziert der Flächenentwicklungsplan daher auf diesen Wert. Die Errichtung einer zusätzlichen Drehstromanbindungsleitung zum Ausschöpfen des vollen Flächenpotenzials ist nach der Begründung des Flächenentwicklungsplans aufgrund räumlicher Restriktionen nicht möglich.

In dem Gebiet N-3 und die Fläche N-3.7 umgebend befinden bereits errichtete Offshore-Windparks, die eine – den Planungs- und Technikgrundsätzen des FEP entsprechende Verlegung zusätzlicher AC-Anbindungen unmöglich machen. Diese Grundsätze sind eingeführt worden, um Gefährdungen der Meeresumwelt, Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie Beeinträchtigungen der Landes- und Bündnisverteidigung zu vermeiden und so weit zu verringern, dass eine Beeinträchtigung bzw. Gefährdung nicht eintritt.

Eine zusätzliche AC-Anbindungsleitung wurde im FEP auch deshalb nicht festgelegt, da diese nicht effizient genutzt und ausgelastet werden würde. Dies würde dem Zweck des FEP gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 WindSeeG widersprechen, wonach dieser Festlegungen mit dem Ziel trifft, eine geordnete und effiziente Nutzung und Auslastung der Offshore-Anbindungsleitungen zu gewährleisten.

Weiterhin stellt aber gerade auch die Kapazität der DC-Anbindungsleitung mit 900 MW eine Begrenzung dar, welche bereits im sog. Übergangssystem in Betrieb genommen werden wird. Auch bei einer Erhöhung der Übertragungsleistung zwischen der Umspannplattform des Offshore-Windparks und der Konverterplattform, kann demnach kein zusätzliches Potenzial der Fläche genutzt werden: Die Standard-Übertragungskapazität des zur Netzanbindung vorgesehenen Gleichstromsystems (NOR-3-3) von 900 MW wird bereits durch die im Flächenentwicklungsplan 2019 festgelegten voraussichtlich zu installierenden Leistungen (N-3.7 – 225 MW und N-3.8 – 433 MW) und die bereits zugewiesenen Netzanbindungskapazitäten (Gode Wind III und Gode Wind 04 – zusammen 241,75 MW) vollständig ausgelastet. Eine Erhöhung der Leistung der Fläche N-3.7 würde daher eine entsprechende Reduzierung der auf der Fläche N-3.8 zu installierenden Leistung notwendig machen nicht jedoch zu einer Erhöhung der gesamten zu installierenden Kapazität führen. Letztendlich kann der Wert der zu installierenden Leistung im Rahmen der Eignungsprüfung nur insoweit

angepasst werden, wie er nicht die Festlegungen des FEP unterläuft oder solche Festlegungen vorwegnimmt. Die Planung von Offshore-Anbindungsleitungen im Gleichlauf mit dem Ausbau der Stromerzeugung, ist gemäß § 4 Absatz 2 Nr. 3 WindSeeG gerade Ziel und wesentliche Aufgabe des FEP. Danach sind bei der Festlegung der zu installierenden Leistung im Rahmen der Eignungsprüfung jedenfalls solche Anpassungen ausgeschlossen, die zusätzliche Anbindungsleitungen erfordern würden. Im Rahmen der Eignungsprüfung haben sich somit für die Fläche N-3.7 in der Gesamtschau keine Änderungen gegenüber dem Flächenentwicklungsplan 2019 bzw. der Fortschreibung in 2020 ergeben, die eine Anpassung der zu installierenden Leistung erfordern oder ermöglichen.

Zu Absatz 2

Für die Fläche N-3.8 wird eine zu installierende Leistung von 433 MW bestimmt. Diese weicht von der im Flächenentwicklungsplan 2019 festgelegten voraussichtlich zu installierenden Leistung ab, entspricht aber dem Wert, der im Rahmen der Fortschreibung zur Festlegung vorgesehen ist.

Im Rahmen der Aufstellung des Flächenentwicklungsplans 2019 wurde für die Fläche N-3.8 ein Leistungspotenzial von etwa 440 MW ermittelt. Um das gesetzliche Ausbauvolumen nach § 5 Absatz 5 Satz 1 WindSeeG a.F. von 700 bis 900 MW pro Jahr in der Summe aller für das Jahr 2021 zur Ausschreibung vorgesehenen Flächen einzuhalten, wurde die voraussichtlich zu installierende Leistung der Fläche N-3.8 auf 375 MW reduziert.

Als begrenzende Rahmenbedingung ist die Übertragungskapazität des Netzanbindungssystems NOR-3-3 zu berücksichtigen. Der Flächenentwicklungsplan legt für diese Netzanbindung die Standard-Übertragungskapazität für Gleichstromsysteme von 900 MW fest. Nach Abzug der Leistung der bereits zugewiesenen Netzanbindungskapazitäten (Gode Wind III und Gode Wind 04 – zusammen 241,75 MW) sowie der zu installierenden Leistung der Fläche N-3.7 (225 MW, siehe Absatz 1) verbleibt eine verfügbare Kapazität von 433 Megawatt.

Die entsprechende Kürzung aufgrund der begrenzten Gesamtkapazität des Netzanbindungssystems NOR-3-3 erfolgt für die Fläche N-3.8 und nicht für die Fläche N-3.7, da deren zu installierende Leistung aufgrund der Restriktionen der Drehstromanbindungsleitung bereits gegenüber dem im Flächenentwicklungsplan 2019 ermittelten Potenzial der Fläche reduziert wurde.

Ein Abweichen von der Standard-Übertragungsleistung für das Netzanbindungssystem NOR-3-3 erscheint aufgrund des fortgeschrittenen Stands der Umsetzung des Netzanbindungsvorhabens, das durch den zuständigen Netzbetreiber bereits vergeben wurde und für das bereits Planfeststellungsverfahren laufen, nicht mehr möglich.

Um das Netzanbindungssystem gleichzeitig möglichst vollständig auszunutzen, wird die konkret auf der Fläche N-3.8 zu installierende Leistung auf diesen Wert festgelegt.

Es soll nach der Gesetzesbegründung zu § 10 Absatz 3 WindSeeG neben der Festlegung der voraussichtlich zu installierenden Leistung durch den FEP gerade auch das Zusammenspiel zwischen der für die Anbindung der Fläche vorgesehenen Offshore-Anbindungsleitung, der zu installierenden oder schon installierten Leistung auf anderen Flächen und der gleichmäßige Ausbau der Nutzung der Windenergie auf See berücksichtigt werden.

Mit der Novelle des WindSeeG wurde das Ausbauvolumen von ursprünglich 15 MW auf 20 GW installierte Leistung bis zum Jahr 2030 (siehe § 1 Absatz 2 WindSeeG) angehoben. Dementsprechend entfällt nunmehr die Begrenzung auf maximal 900 MW pro Jahr (ehemals § 5 Absatz 5 Satz 1 WindSeeG) und kann der FEP gemäß § 5 Absatz 5 Satz 1 WindSeeG in der neuen Fassung nunmehr für die Ausschreibung im Jahr 2021 Flächen mit einer voraussichtlich zu installierenden Leistung von etwa 1 Gigawatt festlegen. Die Fortschreibung des FEP 2020 sieht dementsprechend auch vor, für die Fläche N-3.8 eine voraussichtlich zu installierende Leistung in Höhe von 440 MW festzulegen.

Im Ergebnis wird eine Leistung von 433 MW für die Fläche N-3.8 festgestellt.

Zu Absatz 3

Für die Fläche O-1.3 wird eine zu installierende Leistung von 300 MW bestimmt. Diese entspricht der im Flächenentwicklungsplan festgelegten voraussichtlich zu installierenden Leistung.

Im Flächenentwicklungsplan 2019 wurde die voraussichtlich auf der Fläche O-1.3 zu installierende Leistung gegenüber dem für die Fläche ermittelten Leistungspotenzial von etwa 420 MW reduziert. Für die Drehstromkonzepte in der Ostsee legt der Flächenentwicklungsplan eine Standardleistung von 300 Megawatt fest. Von der Errichtung einer zusätzlichen Anbindungsleitung wird nach der Begründung des Flächenentwicklungsplans 2019 aufgrund der geringen Auslastung abgesehen und diesem Hintergrund die voraussichtlich zu installierende Leistung für die Fläche O-1.3 auf 300 MW festgelegt.

Eine Festlegung einer weiteren Anbindungsleitung ist auch in der Fortschreibung des FEP in 2020 nicht vorgesehen, da diese nur mit maximal 120 MW bzw. 40% der Leitungskapazität bei Annahme einer 300 MW Anbindungsleitung ausgelastet wäre. Eine Grundlage dieser Einschätzung ist, dass auch nach der Fortschreibung des FEP in 2020 die Fläche O-2.2 in Prüfung verbleibt, somit keine weiteren anzubindenden Flächen sicher festgelegt werden.

So würde die Festlegung einer zweiten Anbindungsleitung dem Zweck des FEP gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 WindSeeG widersprechen, wonach der FEP Festlegungen mit dem Ziel trifft, eine geordnete und effiziente Nutzung und Auslastung der Offshore-Anbindungsleitungen zu gewährleisten. Auf die Kosten einer zusätzlichen Anbindungsleitung, die in diesem Fall nicht effizient genutzt und ausgelastet wäre, wird hingewiesen.

Eine alternative Umsetzung von OST-1-4 in Gleichstrom erscheint nicht mit einer Inbetriebnahme in 2026 möglich, da u.a. die gemäß der Stellungnahme der ÜNB vom 20. Juli 2020 die Gesamtrealisierungsdauer eines DC-Netzanbindungssystems ca. 11 Jahre beträgt. Demnach könnte OST-1-4 in Gleichstrom erst nach 2030 in Betrieb gehen. Des Weiteren beträgt die Standardübertragungsleistung für DC-Netzanbindungssysteme in der deutschen AWZ der Nordsee für die Zonen 1 und 2 900 MW. Eine solche Netzanbindung wäre nicht einmal zur Hälfte ausgelastet. Auch dies würde dem Zweck des FEP, Festlegungen zu treffen, die eine geordnete und effiziente Nutzung und Auslastung der Offshore-Anbindungsleitungen gewährleisten, widersprechen.

Da die Planung von Anbindungsleitungen eine originäre Aufgabe des FEP ist, kann im Rahmen der Eignungsprüfung keine Leistung festgestellt werden, die die Errichtung und den Betrieb einer zusätzlichen Anbindungsleitung erfordern würde.

Im Rahmen der Eignungsprüfung haben sich somit für die Fläche O-1.3 in der Gesamtschau keine Änderungen gegenüber dem Flächenentwicklungsplan ergeben, die eine Anpassung der zu installierenden Leistung ermöglichen oder erfordern.