

BSH · Postfach 30 12 20 · 20305 Hamburg

E.ON Netz Offshore GmbH  
Bernecker Str. 70  
95448 Bayreuth



BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

Dienstszitz Hamburg

Datum

01. Juli 2009

Durchwahl

+ 49 (0) 40 3190 - 5382

Aktenzeichen

(bitte bei Antwort angeben)

5121/Nordeon1/09/M5382

## Genehmigungsbescheid

Auf den Antrag vom 11.07.2008 der E.ON Netz Offshore GmbH, Bernecker Str. 70, 95448 Bayreuth (vertreten durch die Geschäftsführer Guido Fricke und Christoph Schulze Wischeler) werden Errichtung und Betrieb eines Hochspannungsgleichstromübertragungskabels (HGÜ) und Wechselstromübertragungskabels zur Umspannplattform BARD Offshore 1 im Bereich der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee nach Maßgabe der folgenden Nebenbestimmungen mit Zustimmung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (WSD Nord), Hindenburgufer 247, 24106 Kiel und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (WSD NW), Schloßplatz 9, 26603 Aurich genehmigt:

1. Gegenstand der Genehmigung ist das Kabelsystem „NordE.On 1“ im Bereich der AWZ zur Netzanbindung des genehmigten Windparks „BARD Offshore 1“. Die Antragsunterlagen vom 11.07.2008 nebst der Änderung des Antrags mit Schreiben vom 04.05.2009 einschließlich des Untersuchungskonzeptes sind Bestandteil dieser Genehmigung und maßgebend für den Verlauf der Trasse und die Durchführung der Verlegung des Kabels, soweit nicht in nachstehenden Nebenbestimmungen abweichendes geregelt ist.
2. Bestandteil und Grundlage der Genehmigung sind ferner nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen die einzureichenden Unterlagen und Nachweise, die in Anlage 2 aufgeführt werden.
3. Die Koordinaten (WSG 84) der Anfangs- und Endpunkte der Trasse, auf der die Verlegung des Kabels von der seewärtigen

Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 3190 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 3190 – 5000  
posteingang@bsh.de  
www.bsh.de

Bankverbindung:  
Bundeskasse Kiel  
zugunsten BSH  
Deutsche Bundesbank  
BLZ 210 000 00  
Kto.-Nr. 210 010 30

IBAN:  
DE42 2100 0000 0021 0010 30  
BIC: MARKDEF1210

Begrenzung des Küstenmeeres zu der Konverterplattform Borwin Alpha zu erfolgen hat, lauten:

**53°53.342'N 06°58.753' E (Grenze 12 sm-Zone/ AWZ)**

**54°21.250'N 06°01.500'E (Konverterplattform Borwin Alpha)**

Weitere Wegepunkte des Kabels in der AWZ (siehe Anlage 1) haben folgende Koordinaten:

**53°53.342'N 06°58.753' E (Grenze 12 sm-Zone/AWZ)**

**53°56.461'N 06°56.418 'E (VTG Terschelling German Bight)**

**54°21.250'N 06°01.500'E (Konverterplattform Borwin Alpha)**

**54°21.101'N 06°00.630'E (Umspannstation BARD Offshore 1)**

Der Verlauf des Kabels ist auf der Karte - Anlage 3 - dargestellt.

4. Änderungen sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich mitzuteilen, bzw. bei mehr als nur unwesentlichen Änderungen rechtzeitig vorab zur Genehmigung vorzulegen.
5. Nach Bestandskraft dieser Zulassung werden die Genehmigungsregelungen mit denen für die Konverterplattform Borwin Alpha zusammengeführt.
6. Untersuchungen des Meeresbodens, die bspw. der Baugrunduntersuchung dienen, sind rechtzeitig gemäß § 132 Bundesberggesetz (BBergG) zu beantragen.
7. Die konkreten, technischen Spezifikationen (Hersteller, Kabeldesign, verwendete Stoffe, Gewicht/m) des zur Ausführung gelangenden Kabels haben den in den Antragsunterlagen vorgelegten Spezifikationen zu entsprechen.
8. Die Genehmigung erlischt, wenn nicht bis zum 15.07.2009 mit den Arbeiten begonnen wird. Eine Verlängerung ist möglich, soweit dies unter Beifügung der erforderlichen Unterlagen rechtzeitig, mindestens 1 Woche vor Ablauf dieser Frist beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie beantragt wird.
9. Die im Tenor genannten Geschäftsführer stellen die für die Errichtung des Bauwerkes verantwortlichen Personen im Sinne von § 14 Abs.1 Nr.1 SeeAnIV dar, deren ständige Erreichbarkeit (24 h) sicherzustellen ist. Werden mehrere Personen benannt, sind diesen die jeweiligen funktionalen und /oder zeitlichen Bereiche differenziert zuzuordnen. Darüber hinaus hat der Geschäftsführer die bestellten Personen nach § 14 Abs. 1 Nr. 2

SeeAnIV für Bau- und Betriebsphase erstmalig 2 Wochen vor Beginn der Verlegung zu benennen und Änderungen und Ergänzungen jeweils unverzüglich dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie schriftlich mitzuteilen.

Wird die Ausübungsberechtigung dieser Genehmigung rechtsgeschäftlich an einen Dritten übertragen, sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich die neuen verantwortlichen Personen im Sinne von § 14 Abs.1 Nr. 1 SeeAnIV zu benennen.

10. Die Genehmigungsinhaberin ist für die Ermittlung und Erkundung vorhandener Kabel, Leitungen, Hindernisse, Wracks und sonstiger Objekte sowie für alle daraus resultierenden Schutzmaßnahmen selbst verantwortlich.
11. Die genaue Position (Kilometrierung und Tiefenlage) des Kabels ist einzumessen. Nach Fertigstellung der Anlagen ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ein Baubestandsplan vorzulegen, der alle errichteten baulichen Anlagen einschließlich etwaiger Kreuzungsbauwerke mit allen endgültigen Koordinaten enthält. Der Bestandsplan muss die Tiefenlage des Kabels (bezogen auf den Meeresboden zur Zeit der Einmessung), die geographischen Koordinaten der Trasse sowie Kreuzungspunkte mit Seekabeln enthalten und ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich schriftlich und in digitaler Form (ASCII-Format) vorzulegen. In der AWZ sind alle Positionsangaben in geographischen Koordinaten nach WGS 84 anzugeben.
12. Das Kabel darf erst dann in Betrieb genommen werden, wenn ein geeigneter Nachweis der ordnungsgemäßen Lage sowie insbesondere einer ausreichenden Überdeckung (nach Maßgabe der Nebenbestimmung 13.) des Kabels erbracht ist und der Bestandsplan (Nebenbestimmung 11.) dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorliegt.

### **Verlegung**

13. Das Seekabel ist im Bereich der AWZ, d.h. von der Konverterplattform Borwin Alpha bis zur seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres **mindestens 1,50 m** unter Seebodenoberkante zu verlegen. Im Bereich der VTG „Terschelling German Bight“ und „German Bight Western Approach“ ist soweit möglich eine Einbettungstiefe von **3 m** anzustreben. Sollte die Verlegtiefe wegen der Bodenbeschaffenheit nicht erreichbar sein, ist das Kabel nach vorheriger Abstimmung mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gegebenenfalls mit geeignetem Material abzudecken. Die Planung entsprechender Maßnahmen ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie rechtzeitig unter Angabe der geographischen Daten und der Art, Größe und Menge des Materials mitzuteilen.



14. Bei der Durchführung der Bauarbeiten hat die Genehmigungsinhaberin die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
15. Die Verlegung ist mittels DGPS-Datenaufnahme zu dokumentieren.
16. Rechtzeitig vor Beginn der Kabelverlegung ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ein Bauablaufplan zu übermitteln, der konkrete und verbindliche Angaben zu folgenden Punkten enthält:
  - Bauzeitenplan unter Angabe der geplanten Zeiten, Dauer sowie der entsprechenden Arbeitspositionen
  - Name, Rufzeichen und Nationalität der jeweils eingesetzten Arbeitsfahrzeuge und -geräte
  - Zeitplan für das Kreuzen des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling German Bight
  - Namen, Anschriften sowie fernmündliche Kontaktmöglichkeit der nach Nr. 6 bestellten verantwortlichen Person für die Bauphase im Sinne von § 14 Abs. 1 Nr. 2 SeeAnIV. Werden mehrere Personen benannt, sind diesen die jeweiligen funktionalen und/oder zeitlichen Bereiche differenziert zuzuordnen.
17. Die für die Bauphase benannte verantwortliche Person hat sicher zu stellen, dass die nachstehend geregelten Ausrüstungs-, Verhaltens- und Meldeverpflichtungen unverzüglich und vollständig erfüllt werden.
  - 17.1 Die Verkehrssicherung ist von der Genehmigungsinhaberin mit eigenen Fahrzeugen durchzuführen.
  - 17.2 Während des gesamten Verlegevorgangs sind durchgängig mindestens ein bzw. zwei Verkehrssicherungsfahrzeuge (VSF) bereit zu stellen, die ständig vor Ort sind, ausschließlich zum Zwecke der Verkehrssicherung eingesetzt werden und eine permanente Beobachtung des Schiffsverkehrs (optisch und mittels Radar / AIS) durchführen.
  - 17.3 Hinsichtlich Anzahl und Geschwindigkeit der VSFe sind während der Verlegearbeiten folgende Anforderungen zu berücksichtigen:
    - Innerhalb des VTG Terschelling German Bight ist die Verkehrssicherung durch ein 24 kn (Probefahrtgeschwindigkeit) schnelles VSF durchzuführen.
    - Innerhalb des VTG German Bight Western Approach ist die Verkehrssicherung durch zwei 15 kn schnelle VSFe durchzuführen.
    - Zwischen den VTGen sowie nördlich des VTG German Bight Western Approach ist die Verkehrssicherung mit einem 15 kn schnellen VSF durchzuführen.

- 17.4 Darüber hinaus haben die VSFe folgende Merkmale aufzuweisen:
- Besetzung mit geeignetem nautischen Personal (nautische Patentinhaber nach STCW 95, Regel II/2)
  - Ausrüstung mit mindestens zwei durchschaltbaren UKW-Sprechfunkgeräten, einem Grenzwellensprechfunkgerät und mit zwei Radargeräten, von denen mindestens eines mit AR-PA-Funktion ausgestattet sein muss
  - Die Funktionsfähigkeit der Geräte ist durch Wartungsnachweise (nicht älter als 12 Monate) einer vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anerkannten Servicestelle nachzuweisen
  - Ausrüstung mit AIS. Die Darstellung der empfangenen AIS-Signale hat bordseitig auf Basis einer elektronischen Seekarte und in Verbindung mit einem Radarsichtgerät zu erfolgen
  - Ausrüstung mit einem vom BSH zugelassenen Radartransponder (X-Band und S-Band)
- 17.5 Die Kennzeichnung aller beteiligten Arbeitsfahrzeuge und -geräte sowie deren Verkehrsverhalten müssen den internationalen Kollisionsverhütungsregeln entsprechen.
- 17.6 Auf dem/den VSF sowie auf der Verlegeeinheit ist eine permanente Hörbereitschaft auf UKW-Kanal 16, DSC-Kanal 70, auf den Arbeitskanälen der Verkehrszentralen German Bight Traffic (UKW Kanal 79 oder 80 bzw. 16) bzw. Cuxhaven (UKW Kanal 71 bzw. 16) sowie auf der internationalen Not- und Anrufrequenz 2187,5 kHz sicher zu stellen.
- 17.7 Auf den international vorgeschriebenen Frequenzen sind vom VSF Sicherheitsmeldungen (Inhalt: Position und Kurs der Verlegeeinheit, erforderlicher Sicherheitsabstand, Störungen, besondere Vorkommnisse, etc.) auszustrahlen:
- Bei Annäherung anderer Fahrzeuge an die Verlegeeinheit/Baustelle auf weniger als 3 sm, wenn durch deren Kurse eine gefährliche Annäherung nicht auszuschließen ist
  - In anderen Fällen, wenn bei sachgerechter Beurteilung der Lage ein Bedarf erkennbar ist.
- 17.8 Bei gefährlicher Annäherung anderer Fahrzeuge bzw. wenn die sachgerechte Beurteilung der Lage dies erfordert, sind durch das VSF weitere verkehrssichernde Maßnahmen durchzuführen. Soweit zweckdienlich, sind einzelne Verkehrsteilnehmer gezielt anzusprechen und auf eine sichere Passiermöglichkeit hinzuweisen. Soweit erforderlich, sind der Morsebuchstabe "U" mit der Morselampe zu geben und/oder weiße Leuchtsignale abzuschließen sowie unter sorgfältiger Berücksichtigung der gegebenen Umstände und Bedingungen alle Maßnahmen zu treffen, die

nach Seemannsbrauch zum Abwenden unmittelbarer Gefahr notwendig sind. Die Verkehrszentralen German Bight Traffic bzw. Cuxhaven sind über die Durchführung diesbezüglicher Maßnahmen unverzüglich zu unterrichten.

18. Täglich jeweils um 06.00 UTC sowie unverzüglich bei besonderen Vorkommnissen ist die Abgabe eines schriftlichen Lageberichtes mit folgendem Inhalt vorzunehmen:
- Name und Rufzeichen der beteiligten Arbeitsfahrzeuge, aktuelle Position, voraussichtlicher Weg in den kommenden 24 Stunden bzw.
  - Name und Rufzeichen der beteiligten Arbeitsfahrzeuge, aktuelle Position, Art des besonderen Vorkommnisses (Störungen, Verzögerungen, Unfälle etc.)

Der Beginn, die Beendigung, jede signifikante bzw. in den VTG jede Unterbrechung und die Wiederaufnahme der Arbeiten sind

- dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Tel.: +49 (0) 40-3190-2111; Fax: +49 (0) 40/3190-5000
  - Seewarndienst Emden  
Tel.: +49 (0) 4927/1877-283; Fax: +49 (0) 4927/1877-288  
und der
  - Verkehrszentrale German Bight Traffic (von der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres bis zur Nordgrenze des VTG German Bight Western Approach)  
Tel.: +49 (0) 4421/489-282; Fax: +49 (0) 4421/489-208
- bzw. der
- Verkehrszentrale Cuxhaven (nördlich des VTG German Bight Western Approach) Tel.: +49 (0) 4721/567-380; Fax: +49 4721/567-466

per Fax oder fermündlich zu melden.

Die aktuellen tatsächlichen Längen, Verlegtiefen und Positionen des verlegten bzw. eingespülten Seekabels (Etmalsstrecke mit Anfang/Ende und markanten Punkten) sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie während der Verlegearbeiten **täglich** in geographischen Koordinaten (WGS 84) per Telefax zu melden.

19. Schäden an Schifffahrtszeichen oder -anlagen oder alle sonstigen Vorkommnisse, die in Zusammenhang mit den Verlegearbeiten verursacht werden, sind unverzüglich der Verkehrszentrale German Bight Traffic bzw. Cuxhaven zu melden.

20. Werden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch auf der Wasseroberfläche oder in der Wassersäule treibende oder auf den Meeresgrund gesunkene Teile (z.B. Ankertonnen, Arbeitsgeräte, Materialien etc.), die der Sachherrschaft des Unternehmers unterliegen, beeinträchtigt oder gefährdet, so hat die für die Bauphase benannte verantwortliche Person unverzüglich Maßnahmen zur Ortung und Bergung/Beseitigung der Gegenstände einzuleiten. Soweit eine Bergung nicht möglich ist, sind diese Gegenstände behelfsmäßig zu kennzeichnen. Die Verkehrszentrale Cuxhaven ist unverzüglich unter Angabe von Uhrzeit und geographischen Koordinaten (WGS 84) zu informieren. Der Nachweis der Beseitigung ist gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu führen.
21. Sofern die geplanten Arbeiten militärisches Übungs- oder militärisches Sperrgebiet berühren, ist das Flottenkommando in Glücksburg mindestens 3 Tage vor Einfahrt in das Gebiet fernmündlich über Tel.: +49 (0) 4631-666 3221 zu informieren. Kurzfristige Änderungen im abgesprochenen Ablauf sind dem Flottenkommando umgehend mitzuteilen.
22. Jede Verunreinigung des Meeres durch Öl oder andere Stoffe, die zu schädlichen Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Meereswassers führen kann, hat zu unterbleiben. Insbesondere dürfen Ölrückstände der Maschinenanlage, Fäkalien, Verpackungen, Abfälle sowie Abwässer nicht in das Meer eingeleitet werden. Tritt eine Verunreinigung ein, so ist diese unverzüglich auf kürzestem Übermittlungswege
- dem Maritimen Lagezentrum in Cuxhaven, Tel.: +49 (0) 4721/567-485, Fax.: +49 (0) 4721-554-744
  - und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Tel: +49 (0) 40-3190-2111; Fax: +49 (0) 40/3190-5000
- zu melden.
- 22.1. Es dürfen keine Arbeitsgeräte, Trossen oder andere Gegenstände in das Meer gelangen und auf dem Meeresgrund zurückgelassen werden. Nach Abschluss der Verlegung hat die Antragstellerin gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie den Nachweis über die Reinheit des Meeresbodens in dem Verlegegebiet durch geeignete Maßnahmen (z.B. Videoaufnahmen/Side Scan Sonar-Aufnahmen) zu erbringen.
- 22.2. Bei den Verlegearbeiten zu Tage kommende Gegenstände (Netze, Ladungsreste etc.) sind zu dokumentieren. Die Dokumentation ist nach Abschluss der Verlegung dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übermitteln. Soweit sich nach der Art des aufgefundenen Objektes Hinweise darauf ergeben, dass

das Objekt Gefährdungen hervorrufen könnte, ist dies dem Maritimen Lagezentrum und dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich zu melden.

***Zusätzliche verkehrssichernde Maßnahmen im Bereich der VTG Terschelling German Bight und German Bight Western Approach***

23. Vom VSF sind halbstündlich (h+15, h+45) sowie bei Bedarf Sicherheitsmeldungen auszustrahlen, die auf UKW Kanal 16 angekündigt und auf einem Arbeitskanal verbreitet werden müssen. Die Meldungen müssen folgenden Inhalt umfassen:
  - Name der beteiligten Arbeitsfahrzeuge,
  - Art der durchgeführten Arbeiten,
  - aktuelle Position,
  - notwendiger Passierabstand,
  - voraussichtlicher Weg in den kommenden 30 Minuten und
  - besondere Vorkommnisse
24. In den Einbahnwegen des VTG Terschelling German Bight hat sich das VSF, bezogen auf die allgemeine Verkehrsrichtung, grundsätzlich ca. 3 sm vor der Verlegeeinheit aufzuhalten. Die VSFen im Bereich des BVTG German Bight Western Approach sind gestaffelt 5 bzw. 2 sm vor der Verlegeeinheit zu positionieren. Bei Bedarf ist auf annähernde Schiffe zuzufahren bzw. diesen nachzufahren.
25. Von dem/den VSF sind die Maßnahmen gemäß Abschnitt B, Ziffern 14 und 15 bei Annäherung anderer Fahrzeuge auf weniger als 8 sm an die Verlegeeinheit durchzuführen, wenn durch deren Kurse eine gefährliche Annäherung nicht auszuschließen ist.
26. Während der Verlegearbeiten in den VTGen ist seitens des bzw. der VSF das zweite Radargerät permanent im Stand-By-Betrieb zu schalten.
27. Die Verlegeeinheit bzw. das VSF müssen die Verkehrszentrale German Bight Traffic über alle verkehrsrelevanten Vorkommnisse unverzüglich unterrichten. Eine permanente Ansprechbarkeit auf UKW Kanal 16 ist sicherzustellen.
28. Ein Abdruck dieser Genehmigung ist der Schiffsführung auf der Verlegeeinheit, den übrigen Arbeitsfahrzeugen und VSFen auszuhändigen und den Vollzugsbeamten auf Verlangen vorzulegen.

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

29. Vor Beginn von Baumaßnahmen sind mit den Eigentümern der betroffenen Unterwasserkabel bzw. Rohrleitungen die Bedingungen der Kreuzungen und Näherungen innerhalb der Schutzbereiche vertraglich zu vereinbaren. Über den Bestand der Vereinbarungen ist gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ein geeigneter Nachweis zu führen.
30. Von den Kabelkreuzungen und den Rohrleitungskreuzungen sind vor Beginn der Baumaßnahmen Ausführungszeichnungen vorzulegen. Aus ihnen muss die geographische Position, ein eindeutiger Tiefenbezug sowie das verwendete Material hervorgehen (Steine, Schotter, Kunststoffmatten u.ä.).
31. Die Kreuzungsbauwerke sind gemäß dem Stand der Technik so auszuführen, dass ein hinreichender und dauerhafter Schutz der Schifffahrt und der Fischerei vor Aufankerung o.ä. gegeben ist.
32. Bei Arbeiten in der Nähe von Fernmeldekabeln ist zu beachten, dass im Bereich des deutschen Festlandssockels der Nordsee mehrere Fernmeldekabel verlegt sind. Die Trassen sind den neuesten amtlichen Seekarten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zu entnehmen. In Zweifelsfällen steht die Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung Seekabel, für Auskünfte zur Verfügung. Die tatsächlichen Kabellagen können von den Angaben in den Seekarten abweichen.
33. Um Beschädigungen der in Betrieb befindlichen Kabel zu vermeiden, dürfen in einem Schutzbereich von 500 m beiderseits der Kabel keine Einwirkungen auf den Meeresboden vorgenommen werden, sofern es nicht der Herstellung einer Kreuzung dient. Ein Unterschreiten dieses Abstandes ist im Einzelfall im Einvernehmen mit dem Kabeleigentümer zulässig und dem BSH anzuzeigen .
34. Die Kreuzung der vorgenannten Kabel hat in einem Bereich von jeweils 200 m beiderseits möglichst rechtwinklig zu erfolgen.

### ***Betrieb***

35. Die durch die Verlegung erreichte Überdeckung des Kabels ist dauerhaft zu gewährleisten und durch betriebliche Überwachungsmaßnahmen zu kontrollieren.
- 35.1 Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie legt das zur Anwendung kommende und dem jeweils geltenden Stand der

Technik entsprechende Messverfahren auf der Grundlage eines Vorschlags der Genehmigungsinhaberin fest.

- 35.2 Die Tiefenlage des Kabels ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in den ersten fünf Betriebsjahren jährlich durch jeweils mindestens eine Überprüfung der Tiefenlage ("Survey"), möglichst im Frühjahr, nachzuweisen. Die Anzahl der "Surveys" in den darauf folgenden Jahren wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anhand der erzielten Ergebnisse bzw. einzelfallbezogen festgelegt.
- 35.3 Die Ergebnisse der vorgeschriebenen Überprüfungen sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie spätestens zwei Monate nach der Aufnahme schriftlich sowie auf Datenträger mit Koordinaten in WGS 84 und den festgestellten Überdeckungshöhen vorzulegen. In den Berichten sind die Ergebnisse mit den vorherigen Überprüfungen zu vergleichen und ggf. Veränderungen herauszustellen.
- 35.4 Veränderungen (Lage, etc.) und Beschädigungen am Kabel sind dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich anzuzeigen.
- 35.5 Sollten sich über dem Kabel Kolke bilden, das Kabel an einzelnen Stellen frei zu spülen drohen oder sonstige erhebliche Minderabdeckungen festgestellt werden, hat die Antragstellerin im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Maßnahmen zur Wiederherstellung des auflagenkonformen Zustandes im Bereich der Kabeltrasse vorzunehmen.

### ***Wartung/Reparaturen***

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

### ***Außerbetriebnahme***

37. Jede vorübergehende und die endgültige Außerbetriebnahme des Kabels ist dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich zu melden.

38. Bei einer dauerhaften Außerbetriebnahme des Kabels hat der Betreiber durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass durch das Kabel eine Gefährdung Dritter oder eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu besorgen ist. Die Durchführung der Maßnahmen bedarf des Einvernehmens des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und der zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Der Betreiber hat hierüber rechtzeitig ein entsprechendes Konzept vorzulegen. Im Falle der Nichterfüllung der genannten Verpflichtungen kann das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des letzten Betreibers durchführen lassen.
39. Ist die Genehmigung durch Rücknahme, Widerruf oder aus anderen Gründen erloschen oder wird das Kabel dauerhaft außer Betrieb genommen, so hat der letzte Genehmigungsinhaber das Kabel auf Verlangen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie innerhalb einer ihm gesetzten Frist – nachweislich – ganz oder teilweise zu beseitigen. Die für den Rückbau erforderlichen Maßnahmen sind rechtzeitig bei den zuständigen Behörden zu beantragen. Nach Fertigstellung der Rückbauarbeiten hat der o.g. Genehmigungsinhaber bzw. der Ausübungsberechtigte gegenüber dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie den Nachweis über die Reinheit des Meeresbodens in dem Gebiet durch geeignete Maßnahmen (z.B. Videoaufnahmen/Side Scan Sonar-Aufnahmen) zu erbringen.

Es ist ein geeigneter Nachweis darüber zu erbringen, dass die Durchführung des Rückbaus finanziell abgesichert wird.

### **Schlussbestimmungen**

40. Der nachträgliche Erlass weiterer oder die Änderung und/oder Ergänzung bestehender Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten. Die Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die erteilten oder nachträglich ergänzten Nebenbestimmungen nicht erfüllt werden.
41. Die Genehmigung berührt nicht anderweitig bestehende Rechtsvorschriften und entbindet nicht von der Beachtung derjenigen Vorsichtsmaßnahmen, die durch die jeweiligen besonderen Umstände geboten sind.
42. Die Genehmigung beinhaltet nicht die anderweitig für das Gesamtvorhaben für den Bereich der AWZ oder des Küstenmeeres erforderlichen Genehmigungen; insbesondere ist hiermit keine Zulassung der Errichtung der Konverterplattform verbunden, die gesondert am 25.05.2009 beschieden worden ist; auf 5.) wird verwiesen.

43. Die abschließende Betriebsfreigabe des stromabführenden Kabels ist gesondert zu beantragen, wobei hierfür die Erfüllung der einschlägig angeordneten Nebenbestimmungen sowie der Maßgaben aus den Freigaben sowie der Freigaben der im Vollzugsverfahren befindlichen Konverterplattform nachgewiesen werden muss.

### **Kostenentscheidung**

Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Festsetzung der Kosten ergeht gesondert und wird vorbehalten.

## **Begründung:**

### **I. Verfahrensablauf**

Beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist gemäß den §§ 2, 5 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung – SeeAnIV) vom 23. Januar 1997 (BGBl I S. 57), zuletzt geändert durch die erste Verordnung zur Änderung der Seeanlagenverordnung vom 15. Juli 2008 (BGBl. I, S. 1296) von der Firma E.ON Netz Offshore GmbH, Bayreuth, (im Folgenden: die Antragstellerin), vertreten durch die Geschäftsführer Guido Fricke und Christoph Schulze Wischeler, mit Schreiben vom 11.07.2008, beim BSH eingegangen am 14.07.2008, ein Antrag auf Verlegung und Betrieb eines stromabführenden Kabels zur Netzanbindung des Clusters Borkum 2. Reihe NordE.On 1 sowie Errichtung und Betrieb einer Konverterplattform für das Projekt „Borwin Alpha“ im Bereich der deutschen AWZ gestellt worden.

Das stromabführende Kabel „NordE.On 1“ führt von der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres an der Koordinate

**53°53.342'N**

**06°58.753' E**

(Grenze, durch den Bereich der VTG Terschelling German Bight und German Bight Western Approach) hin zur Konverterplattform Borwin Alpha, welche sich etwa 14 km nördlich des Verkehrstrennungsgebietes German Bight Western Approach (VTG GBWA), etwa 90 km nördlich Borkum und etwa 120 km westlich Helgoland befindet, bis zur Umspannplattform des Windparks BARD Offshore 1.

Am 28. September 2008 reichte die Genehmigungsinhaberin überarbeitete Antragsunterlagen, eine ökologische Abschätzung der Auswirkungen von Errichtung und Betrieb einer Konverterplattform auf die Umwelt einschließlich einer Risikoabschätzung zur Entscheidung ein.

Die Antragsunterlagen wurden am 10.12.2008 mit der Bitte um Stellungnahme bzw. nachrichtlich verschickt an:

- Wasser- und Schifffahrtsschiffsdirektionen Nordwest (WSD Nordwest)
- Wasser- und Schifffahrtsschiffsdirektion Nord (WSD Nord)
- Bundesamt für Naturschutz (BfN)
- Umweltbundesamt (UBA)
- Havariekommando (HK)
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)
- Alfred-Wegener-Institut (AWI)
- Wehrbereichsverwaltung (WBV) Nord
- Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)
- Johann Heinrich von Thünen-Institut - Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei – Institut für Seefischerei (vTI; ehemals Bundesforschungsanstalt für Fischerei)



BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

- Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Regierungsvertretung Oldenburg
- Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
- Niedersächsisches Umweltministerium
- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)
- Deutsche Flugsicherung GmbH
- Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr, Verbindungsstelle BSH
- Landkreis Aurich
- Landkreis Leer
- Landkreis Wittmund
- Stadt Borkum
- Inselgemeinde Juist
- Stadt Norderney
- Gemeindeverwaltung Baltrum
- Gemeindeverwaltung Langeoog
- Gemeindeverwaltung Spiekeroog
- Gemeindeverwaltung Wangerooge.

Weiter wurden die Antragsunterlagen an folgende Verbände und Organisationen und Private versandt:

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
- Naturschutzbund Deutschland (NABU)
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND, Landesverband Niedersachsen)
- Landesfischereiverband Weser-Ems
- Deutscher Fischereiverband e.V.
- Staatliche Fischereiamt Bremerhaven
- Aktionskonferenz Nordsee e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste
- WWF Deutschland
- Verein Jordsand
- Whale and Dolphin Conservation Society (WDCS)
- Deutscher Nautischer Verein e.V.
- Deutscher Motoryachtverband e.V.
- Bundesverband Windenergie e.V.
- Offshore Forum Windenergie,
- Fördergesellschaft Windenergie e.V.
- DEWI GmbH
- Deutscher Nautischer Verein e.V.
- Verband deutscher Reeder,
- Deutscher Segler-Verband
- Deutsche Telekom AG
- RWE DEA AG, Hamburg
- Wintershall Holding AG
- GASSCO A/S
- Offshore-Windpark Delta Nordsee GmbH
- ENOVA Energieanlagen GmbH
- Plambeck Neue Energien AG



- EOS Offshore AG
- BARD Engineering GmbH
- BARD Emden Energy GmbH & Co KG
- Northern Energy Global Tech II GmbH
- Northern Energy Global Tech III GmbH
- Airtricity Germany Developments GmbH
- Herrn Gerhard Woisin.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurden in Kenntnis gesetzt.

Unter dem Gesichtspunkt etwaiger Kreuzungen vorhandener Kabel- und Energieleitungen wurden die Antragsunterlagen ferner versandt an:

- Petroleum Safety Authority (PSA)
- GASSCO A.S. Norwegen
- Statoil A.S.
- TenneT TSO B.V.
- Denerco Oil A/S.

Im amtlichen Bekanntmachungsblatt des BSH, den „Nachrichten für Seefahrer“ (NfS), wurde das Vorhaben in der Ausgabe 51. KW, Nr. 51-52/08 vom 19.12.2008 sowie durch Aushang vom 19.12.2008 bis zum 23.01.2009 im Kasten für amtliche Bekanntmachungen des BSH in Hamburg ebenfalls öffentlich bekannt gemacht. Überdies erfolgte eine Bekanntgabe in den Zeitungen „Die Welt“ (Ausgabe vom 18.12.2008) sowie „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ (Ausgabe vom 18.12.2008). Die Pressebekanntmachungen erhielten die Hinweis, dass beim BSH in Hamburg und Rostock Gelegenheit zur Einsichtnahme in die Antragsunterlagen, und dass Jedermann die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme (schriftlich oder zur Niederschrift) bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegefrist habe. Die Unterlagen wurden in der Zeit vom 22.12.2008 bis zum 22.01.2009 im BSH in Hamburg und Rostock ausgelegt.

Am 27.01.2009 wurde durch die Genehmigungsbehörde ein Anhörungstermin zur Erörterung der eingegangenen Stellungnahmen und Hinweise zu der von der Genehmigungsinhaberin eingereichten ökologische Abschätzung der Auswirkungen von Errichtung und Betrieb des Vorhabens auf die Umwelt sowie zur Klärung naturschutzfachlicher Fragen durchgeführt, der zuvor am 18.12.2008 in den Tageszeitungen „Die Welt“, „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ sowie am 19.12.2008 in den „Nachrichten für Seefahrer“ bekannt gemacht wurde. Im Rahmen dieses Termins wurden unter anderem auch Fragen etwaiger Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs behandelt.

Die überarbeiteten Antragsunterlagen zur veränderten Trassenführung mit Schreiben vom 04.05.2009, eingegangen am 05.05.2009 wurden an die im Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen am 06.05.2009 versandt.



Alle im Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange und die sonstigen Stellen erhielten mit Schreiben vom 12.05.2009 die mit den Teilnehmern abgestimmte Niederschrift des Anhörungstermins.

Im Einvernehmen mit der Antragstellerin wurde das Verfahren für die Errichtung und den Betrieb der Konverterplattform (Projekt: „Borwin Alpha“) vom Verfahrensgegenstand dieser Genehmigung (Verlegung des Seekabels „NordE.On 1“) abgetrennt. Die Genehmigung für die Konverterplattform Borwin Alpha wurde am 25.05.2009 unter dem AZ.: 5126/Borwin Alpha/09 erteilt; das abgetrennte Kabelverfahren wird zu dem AZ.: 5121/NordE.On 1/09 hiermit gesondert beschieden (siehe Protokoll vom 06.03.2009 zum Besprechungstermin im Genehmigungsverfahren der E.ON Netz Offshore GmbH am 25.02.2009).

Die WSD Nord und die WSD NW haben jeweils mit Schreiben vom 25.06.2009 formell die nach § 6 SeeAnIV erforderliche Zustimmung erteilt.

Für den Bereich des Küstenmeers hat das NLWKN Oldenburg am 31.3.2009 eine wasserrechtliche Genehmigung bis zur 12 sm-Zone für Verlegung und Betrieb der Netzanbindung erteilt.

Wegen der weiteren Einzelheiten einschließlich der eingegangenen Stellungnahmen wird auf die entsprechenden Verwaltungsvorgänge (AZ.: 5121/NordE.On 1/09 und 5126/BorwinAlpha/09) Bezug genommen.

## II. Tatbestände nach § 3 Seeanlagenverordnung

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

### Schifffahrt

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

Gemäß § 3 Satz 1, Satz 2 Nr. 1 und 2 SeeAnIV ist die Genehmigung dann zu versagen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Errichtung oder den Betrieb der beantragten Anlage in einer Weise beeinträchtigt wird, die nicht durch Befristung, Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann. Eine solche Beeinträchtigung geht von der Verlegung des Kabels zur Netzanbindung der Konverterplattform „Borwin Alpha“ zum genehmigten Windpark „BARD Offshore 1“ nicht aus. Dies gilt insbesondere für den Betrieb und die Wirkung von Schifffahrtsanlagen und -zeichen, § 3 Satz 2 Nr. 1 und 2 SeeAnIV. Einer etwaigen Beeinträchtigung der Benutzung der Schifffahrtswege (§ 3 Satz 2 Nr. 1 SeeAnIV) wird durch die angeordnete Verlegtiefe bzw. die von der Antragstellerin zu gewährleistende Überdeckung von mindestens 1,50 m ausreichend entgegengewirkt.

Der Verlauf des Kabels schließt an die Trassierung an, die unter dem 31.03.2009 vom NLWKN Oldenburg im Küstenmeer genehmigt worden ist. Eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden für Verlegung und Betrieb des Kabels vom Anlandepunkt in Hilgenriedersiel über Norderney in der 12-sm-Zone für den Bereich des Küstenmeeres vom 14.05.2009 liegt vor.

In der Genehmigung sind ausdrücklich Nebenbestimmungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs angeordnet worden. Zu nennen sind beispielsweise die Vorhaltung geeigneter VSFe sowie weitere Kennzeichnungs-, Sicherungs- und Meldeverpflichtungen für die eingesetzten Fahrzeuge und die Anordnung eines sicheren Baustellenbetriebs.

### Meeresumwelt

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

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

Die Darstellung und Bewertung erfolgt anhand der von der Genehmigungsinhaberin vorgelegten Unterlagen, der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie insbesondere derjenigen der Behörden, Stellen und Verbände mit umweltbezogenem Aufgabebereich, der Ergebnisse des Anhörungstermins vom 29.01.2009.

Zugrunde liegen hierbei die von der Antragstellerin eingereichten Unterlagen:

- Antragsunterlagen vom 11.07.2008, eingegangen am 14.07.2008
- Einschätzung der ökologischen Umweltauswirkungen mit Schreiben vom 11.07.2008, eingegangen am 14.07.2008
- Überarbeitete Antragsunterlagen vom 28.09.2008
- Antragsunterlagen zur veränderten Trassenführung mit Schreiben vom 04.05.2009, eingegangen am 05.05.2009
- Risikoabschätzung für das Seekabelsystem mit Schreiben vom 04.05.2009, eingegangen am 05.05.2009
- Naturschutzfachliche Stellungnahme zur Änderung der Trassenführung mit Schreiben vom 04.05.2009, eingegangen am 05.05.2009
- Gutachten zur Erwärmung des Kabels mit Schreiben vom 11.07.2008, eingegangen am 14.07.2008

### **Schutzgutbezogene Darstellung des Vorhabensgebietes und etwaiger vorhabensbedingter Auswirkungen**

Erwartete und für möglich erachtete Auswirkungen des Vorhabens sind in der Einschätzung der Umweltauswirkungen anschaulich und übersichtlich dargestellt. Bezogen auf den derzeitigen Planungsstand ist die Darstellung vollständig und ausreichend.

#### **Die speziellen Schutzgüter**

Unter Bezug auf die eingereichten Unterlagen können eventuelle und erwartete Auswirkungen zusammengefasst wie folgt beschrieben werden:

#### **Boden**

Für die Bestandsaufnahme des Schutzguts **Boden** (Sediment) führte die Antragstellerin eigene Untersuchungen durch. Nach den vorgelegten Ergebnissen kommt entlang der Kabeltrasse ein relativ ebener, strukturarmer Meeresboden vor. Die Meeresbodenoberfläche besteht aus Fein- bis Mittelsanden, die stellenweise Rippelstrukturen aufweisen können.

Entlang des Trassenverlaufs erreichen die sandigen Sedimente Mächtigkeiten zwischen 1 bis 3 m.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird durch die natürliche Sedimentumlagerung in der Regel die obere Sedimentschicht des Meeresbodens bis zu einer Tiefe von ca. 0,3 m erfasst. Aufgrund der in diesem Seegebiet stattfindenden Grundschieppnetzfisherei wird der Meeresboden regelmäßig aufgewühlt. Dabei werden in der Regel die oberen 5 bis 20 cm des Meeresbodens mechanisch beansprucht (Paschen M., Richter U. & Köpnick W. 2000: TRAPESE – Trawl penetration in the seabed. Final Report, Universität Rostock; Laban C. & Lindeboom H.J. 1991: Penetration depth of beam trawl gear. BEON Report 13, 37-52).

Baubedingt wird der Boden durch das Einspülen des Kabels ca. 1,5 m unter der Meeresbodenoberfläche in Anspruch genommen. Das Einspülen wird kurzzeitig zu einer Aufwirbelung und Umverteilung der Sedimente führen, die im Wesentlichen auf das nähere Umfeld begrenzt bleiben wird. Das Einspülen des Kabels wird zunächst einen schwach ausgeprägten Graben am Meeresboden hinterlassen, der innerhalb weniger Schlechtwetterperioden durch natürliche Sedimentumlagerung bei Starkwind- und Sturmereignissen eingeebnet wird.

Betriebsbedingt wird es infolge der Vollast, die nach Erfahrungen bei Onshore-Windparks eine Dauer von wenigen Tagen nicht überschreitet, zu einer Sedimenterwärmung kommen, die auf der Grundlage der eingereichten Unterlagen bei Zugrundelegung einer Hochlastphase von 1 Woche mit 95 % der maximalen Windparkleistung bei einem 1,5 m tief eingespülten Kabel 1,3 K in 0,3 m Tiefe unter dem Meeresboden betragen wird. Diese Angaben beziehen sich auf ein 150 kV-DC-Kabelsystem einem Laststrom von 1267 A.

## Benthos

Für die Beschreibung des Schutzgutes **Benthos** wurden von der Antragstellerin Untersuchungen herangezogen, die im Rahmen des genehmigten OWP-Vorhaben „BARD Offshore 1“ durchgeführt worden sind. Ergänzend wurde die vorliegende, umfangreiche Literatur zum Makrozoobenthos der Nordsee ausgewertet.

Die gegenständliche Kabeltrasse verläuft innerhalb der AWZ durch zwei Makrozoobenthos-Assoziationen, die *Amphiura-filiformis*-Gemeinschaft und die südliche Variante der *Tellina-fabula*-Gemeinschaft (Charakterisierung nach Salzwedel et al. 1985: Benthic macrofauna communities in the German Bight, Veröff. Inst. für Meeresforsch. Bhv. 20: 199-267). Während die erstgenannte durch schlickigen Feinsand und stellenweise feinsandigen Schlick gekennzeichnet wird und somit den nördlichen Teil der Trasse charakterisiert, ist die zweite charakteristisch für feinsandige Sedimente in der südlichen Nordsee in einer Wassertiefe von ca. 20-30 m (südlicher Trassenteil). Nach den aktuelleren Untersuchungen von Rachor & Nehmer (2003: Erfassung und Bewertung ökologisch wertvoller Lebensräume in der Nordsee. Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven) und Pehlke (2006: Prädiktive Habitat-

kartierung für die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee, Textteil und Anhang. Diplomarbeit, Hochschule Vechta) stellt sich das Makrozoobenthos im Trassenverlauf allerdings etwas komplexer dar. Während die Flächen im Bereich der Konverterstation und der unmittelbar südlich anschließende Trassenabschnitt noch innerhalb der *Amphiura-filiformis*-Assoziation liegen, schließt südlich erst die *Nucula-nitidosa*-Assoziation an und wiederum südlich davon die *Tellina-fabula*-Assoziation. Im Übergangsbereich 12-sm Zone – AWZ ist ein punktuelles Vorkommen verschiedener Varianten der *Gonadiella-spisula*-Assoziation nicht auszuschließen.

Bezüglich des Vorkommens von Rote-Liste-Arten ist festzustellen, dass Rachor & Nehmer (a.a.O.) in der *Amphiura-filiformis*-Assoziation 44 gefährdete Arten nach Rachor et al. (1998: Rote Liste der bodenlebenden wirbellosen Meerestiere. In: M. Binot, R. Bless, P. Boye, H. Gruttke & P. Pretscher, Rote Liste gefährdeter Tiere Deutschlands, BfN, Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz 55: 290-300) von insgesamt 265 Arten nachgewiesen haben. Unter die Kategorie 1 vom Aussterben bedroht fiel dabei *Upogebia deltaura*. Im Rahmen der Untersuchungen zum OWP-Vorhaben „BARD Offshore 1“ wurde auch die Schwesterart *Upogebia stellata* nachgewiesen. Somit können potenziell ca. 45 Rote-Liste-Arten im nördlichen Teil der Kabeltrasse vorkommen. Für die sich südlich anschließende *Nucula-nitidosa*-Assoziation wurden von Rachor & Nehmer (a.a.O.) 166 Arten ermittelt davon 23 Rote-Liste-Arten. Auch hier hatte *Upogebia deltaura* die höchste Gefährdungskategorie inne. In der sich wiederum südlich anschließenden *Tellina-fabula*-Assoziation konnten Rachor & Nehmer (a.a.O.) bei ihren Untersuchungen 195 Arten (davon 32 Rote-Liste-Arten) nachweisen. Die Größenordnung war mit 36 Rote-Liste-Arten von 148 Arten in der *Gonadiella-spisula*-Assoziation ähnlich. Vom Aussterben bedrohte Arten der Kategorie 1 wurden in beiden Gebieten nicht gefunden.

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

## Fische

Zur Beschreibung des Schutzgutes **Fische** wurden die fischbiologischen Beschreibungen, die im Rahmen der Genehmigungsverfahren für die Offshore Windparks „BARD Offshore 1“, „He dreht“, „Hochsee Windpark Nordsee“ und „GlobalTech I“ durchgeführt wurden, herangezogen. Hierzu ergänzend wurden die Untersuchungen von Kloppmann et al. (2003: Erfassung von FFH-Anhang II-Fischarten in der deutschen AWZ der Nord- und Ostsee.- Bericht erstellt im Auftrag des BfN, 82 S.) verwendet. Im Bereich des OWP-Vorhabens „BARD Offshore 1“ wurde eine Fischgemeinschaft vorgefunden, wie sie für die südliche Nordsee bzw. die Deutsche Bucht mit ihrer intraannuellen Variabilität typisch ist. Inge-

samt wurden 33 Fischarten nachgewiesen. Die dominierenden Arten waren Plattfische wie die Scholle, Kliesche, Zwerg- und die Lammzunge. Neben den genannten Plattfischarten dominierte die Sandgrundel.

Von den erfassten Fischen im Bereich des OWP-Vorhabens „BARD Offshore 1“ stehen die folgenden Arten in der Roten Liste von Fricke et al. (1995: Rote Liste der Rundmäuler und Meeresfische des deutschen Wattenmeer- und Nordseebereichs (mit Anhängen: nicht gefährdete Arten. In: H. von Nordheim & T. Merck (Bearb.) Rote Listen der Biotop-typen, Tier- und Pflanzenarten des deutschen Wattenmeer- und Nord-seebereichs, BfN, Bonn-Bad Godesberg 1995, S. 101-114.): Gefleckter Lippfisch (*Labrus bergylta*, Kategorie 2, stark gefährdet), und die gefährdeten Arten (Kategorie 3) Großer Scheibenbauch (*Liparis liparis*), Ornament Leierfisch (*Callionymus reticulatus*) und Viperqueise (*Echiichthys vipera*). Nach FFH-Richtlinie zu berücksichtigende Fischarten wurden in den angeführten Untersuchungen nicht nachgewiesen. Deren sporadisches Vorkommen im Trassenbereich ist jedoch nicht gänzlich auszuschließen.

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

### Marine Säuger

Der gesamte Kartieraufwand zum Schutzgut **marine Säugetiere** im nördlichen Bereich des Kabels „NordE.On 1“ basierend auf die Untersuchungen der vier benachbarten Projekte “BARD Offshore 1”, “Hochsee Windpark Nordsee“, „He dreht“ und “Global Tech I“ erlaubt eine gute Einschätzung des Vorkommens von marinen Säugetieren in diesem Bereich der deutschen AWZ: Schweinswale kommen ganzjährig in variierender Anzahl vor; im Frühjahr und Sommer werden Schweinswale am häufigsten im Gebiet angetroffen; gelegentlich durchqueren auch Mutter-Kalb-Paare das Gebiet; die höchste Dichte im Gebiet, berechnet auf Basis der Walflügedaten, liegt saisonbedingt zwischen 0,42 und 1,3 Ind./km<sup>2</sup>; die relative Häufigkeit auf Basis der Walflügedaten variiert zwischen 0 und 0,08 Ind./km; die relative Häufigkeit auf Basis der Daten aus kombinierten Flügen (Flughöhe, 76 m) variiert zwischen 0,01 und 0,09 Ind./km; schließlich beträgt die relative Häufigkeit, berechnet anhand von Daten aus den schiffsgestützten Zählungen durchschnittlich 0,05 Ind./km. Andere marine Säuger, wie Seehunde und Kegelrobben werden im Gebiet nur sporadisch angetroffen. Dieser Bereich hat eine mittlere Bedeutung für marine Säugetiere.

Eine gute Einschätzung des Vorkommens mariner Säuger kann auch im Bereich des Kabels zwischen den VTG nördlich der ostfriesischen Inseln vorgenommen werden. Die Untersuchungsergebnisse aller vier im Eignungsgebiet „Nördlich Borkum“ (zwischen den beiden VTG)

liegender Windpark-Projekte „OWP Delta Nordsee I“, „Borkum Riffgrund“ „Alpha ventus“ und „Borkum Riffgrund West“) zeigen ein vergleichsweise einheitliches Bild des Vorkommens von marinen Säugetieren in diesem Bereich der AWZ („OWP Delta Nordsee I“ UVS und Fachgutachten 2005, „Borkum Riffgrund“ UVS und Fachgutachten 2004, Abschlußbericht 2005, „Borkum Riffgrund West“ UVS und Fachgutachten 2004, „Alpha ventus“ vormals „Borkum West“ UVS und Fachgutachten 2001, Abschlussbericht 2005, „Alpha ventus“ Basisaufnahme 2008, Fachgutachten Meeressäuger):

Schweinswale kommen ganzjährig in variierender Anzahl vor, im Frühjahr werden allerdings Schweinswale hier am häufigsten angetroffen. Gelegentlich durchqueren auch Mutter-Kalb Paare die Teilflächen. Die höchste Dichte in allen drei Teilflächen des direkt angrenzenden Eignungsgebietes „Nördlich Borkum“, berechnet auf der Basis der Daten aus Walflügen von fünf Vorhaben aus dem Zeitraum 2001 bis 2005 („Gode Wind“, „OWP Delta Nordsee I“, „Borkum Riffgrund“, „Borkum Riffgrund West“ und „alpha ventus“ ) variierte im Frühjahr zwischen 1,0 und 1,9 Ind./km<sup>2</sup>. Die Dichte der Schweinswale berechnet auf der Grundlage der aktuellen Daten der Basisaufnahme im Frühjahr 2008 im Testfeld „alpha ventus“ lag ebenfalls deutlich oberhalb von 1 Ind. / km<sup>2</sup> und variierte zwischen 1,4 und 2,7 Ind./ km<sup>2</sup>. Die aktuellen Daten aus der akustischen Erfassung mit Hilfe von TPODS im großräumigen Untersuchungsgebiet für das Testfeld zeigen ebenfalls eine kontinuierliche Nutzung durch Schweinswale von März bis einschließlich Juni. Insbesondere intensiv zeichnet sich die Nutzung im Bereich des Schutzgebietes „Borkum Riffgrund“.

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

## Avifauna

Die Untersuchungen zum Schutzgut **Rastvögel** im Bereich des Kabels und seiner Umgebung nördlich der VTG aus vier benachbarten Projekte „BARD Offshore 1“, „Hochsee Windpark Nordsee“, „He dreht“ und „Global Tech I“ erlauben eine gute Einschätzung des Vorkommens in diesem Bereich der deutschen AWZ. Im Untersuchungsgebiet wurde durch die schiffs- und flugzeuggestützte Zählungen eine Seevogelgemeinschaft des offenen Meeres festgestellt, die typisch ist für die herrschenden Wassertiefen und hydrographischen Bedingungen, Entfernung von der Küste bzw. ortsspezifischen Gegebenheiten (Fischerei). Im gesamten Untersuchungsgebiet dominieren Möwen (Dreizehen-, Herings-, Mantel- und Silbermöwe) und Hochseevogelarten, wie Trottellumme, Tordalk und Eissturmvogel. Die Sturmmöwe kommt nur in den Wintermonaten

und mit eher durchschnittlicher Häufigkeit vor. Zwergmöwen traten nur vereinzelt auf. Seetaucher, Seeschwalben und Meerestenten wurden in kleiner Anzahl und fast ausschließlich fliegend während der Hauptzugzeiten angetroffen. Wat-, Land- und Singvögel wurden im Gebiet fliegend während der Zugzeiten gesichtet.

Der Bereich des Kabels und seine Umgebung in der AWZ zwischen den beiden VTG nördlich der ostfriesischen Inseln wurde im Rahmen von UVS für mehrere genehmigte Offshore-Windpark Vorhaben intensiv untersucht. Die aufwandsintensiven zweijährigen Untersuchungen der Basisaufnahme der Vorhaben „Gode Wind“, „OWP Delta Nordsee I“, „Borkum Riffgrund“, „Borkum West“ und „Borkum Riffgrund West“ sowie die Untersuchungen für das Testfeld „alpha ventus“ im 2008 haben gezeigt, dass in diesem Bereich der südlichen Nordsee ein eher durchschnittliches Vorkommen von Seevögeln angetroffen wird. Das Artenspektrum, aber auch die Abundanz und die saisonale Präsenz der dominanten Arten weisen auf besonderen Einfluss von Fischerei und Schifffahrt in diesem Bereich der AWZ hin.

So dominieren im Bereich zwischen den VTG die Möwen und unter den Möwenarten solche, die als Schiffsfolger bekannt sind. In durchschnittlicher Abundanz kommen Hochseevogelarten, wie Trottellumme und Tordalk vor. Schließlich einige küstengebundene Seevogelarten, wie Seeschwalben und Entenvögel in geringer Anzahl angetroffen. Wat-, Land- und Singvögel werden im Gebiet fliegend während der Zugzeiten beobachtet. Der Bereich weist keine Konzentrationsschwerpunkte gefährdeter Arten, wie Seetauchern, Seeschwalben, Zwerg- und Sturm- möwen auf. Störepfindliche Arten, wie Seetaucher treten nur kurzweilig auf Nahrungssuche sowie während der Hauptzugzeiten im Vorhabensgebiet auf. Dem gesamten Bereich kommt keine herausragende Bedeutung als Rast-, Nahrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiet für Seevögel zu.

Die Ergebnisse aus den Umweltverträglichkeitsstudien bestätigen sich im Wesentlichen durch das Bild des Seevogelvorkommens im Bereich des Kabels und der mittelbaren Umgebung, das im Rahmen der Projekte MINOS und MINOS<sup>plus</sup> ermittelt wurde.

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

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

## **Vogelzug**

Durch Einsatz von Baustellenfahrzeugen und ihren Aufbauten ist eine Kollisionsgefahr mit **ziehenden Vögeln** denkbar.

## **Bewertung des Vorhabens und der Auswirkungen**

### **Boden**

Aufgrund der geringen Schadstoff-Belastung und der verhältnismäßig raschen Ablagerung ist der Eintrag durch aufgewirbeltes Sediment zu vernachlässigen. Dies gilt insbesondere vor der Tatsache, dass die sandigen Sedimente natürlicherweise (z.B. bei Stürmen) durch bodenberührenden Seegang und entsprechender Strömung aufgewirbelt und umgelagert werden. Aufgrund des verhältnismäßig geringen Feinkornanteils (Schluff) ist nicht davon auszugehen, dass ausgeprägte Trübungsfahnen während der Bauphase entstehen.

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

Bzgl. der Sedimenterwärmung hat die Antragstellerin entsprechende Berechnungen durchführen lassen; diesbezüglich wird auf die Ausführungen zum Benthos verwiesen.

Aufgrund der ermittelten Erhöhung der Sedimenttemperatur kann es theoretisch zu einer Freisetzung von Schadstoffen im Zuge des verstärkten Abbaus organischer Substanz kommen. Wie neuere Forschungsergebnisse des MPI für Marine Mikrobiologie ergeben haben, sind die Stoffumsätze, die in der Folge zur Freisetzung von Schadstoffen führen können, in durchlässigen Nordseesanden wesentlich höher als bisher angenommen (Ehrenhaus S., Witte U., Janssen F. & Huettel M. 2004: Decomposition of diatoms and nutrients dynamics in permeable North Sea sediments. Continental Shelf Research, Band 24, Seiten 721-737). Grundsätzlich können zwar freigesetzte Schadstoffe durch geochemische Prozesse im Sediment zurückgehalten werden; es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass ein Teil der Schadstoffe aus der oberflächennahen (0 bis 10 cm) Sedimentzone in die Wassersäule gelangt. Aufgrund der geringen Schadstoffkonzentrationen in sandigen Nordseesedimenten ist jedoch nur von einer niedrigen Menge an freigesetzten Schadstoffen auszugehen. Aus diesem Grund werden diesbezüglich keine Auswirkungen auf die Meeresumwelt zu erwarten sein.

### **Benthoslebensgemeinschaften**

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

Bei der *Tellina-fabula* Gemeinschaft handelt es sich um eine weit verbreitete und nicht gefährdete Gemeinschaft. Der Anteil der Rote Liste Arten nach Rachor & Nehmer (a.a.O.) lag bei etwa 16,4 % (32 von 195 Arten). Damit lag der vorgefundene Anteil an Rote Liste Arten unter dem in der „Roten Liste der bodenlebenden Wirbellosen des deutschen Wattenmeer- und Nordseebereichs“ für die südöstliche Nordsee“ (Rachor et al., 1998: a.a.O.) aufgeführten 172 Arten, die über 20 % des Gesamtbestandes repräsentieren. Die *Nicula-nitidosa* Gemeinschaft gehört mit ca. 1000 km<sup>2</sup> zu den kleinflächigeren Gemeinschaftstypen. Der prozentuale Anteil von Rote-Liste-Arten liegt gemäß der Untersuchungen von Rachor & Nehmer (a.a.O.) bei ca. 13,9 % (32 von 166 Arten). Bei der *Amphiura-filiformis*-Assoziation handelt es sich um die zweitgrößte der hier betrachteten Lebensgemeinschaften in der Deutschen Bucht. Auch sie ist als nicht gefährdet zu betrachten. Die potenziell punktuell ebenfalls durch den Trassenverlauf beeinflusste *Goniadella-spisula*-Assoziation ist als Gemeinschaftstyp erheblich kleinflächiger vertreten. Nach den Untersuchungen von Rachor & Nehmer (a.a.O.) beläuft sich der Anteil an Rote-Liste-Arten auf ca. 24,5 % der 148 nachgewiesenen Arten. Insgesamt können die identifizierten Lebensgemeinschaften als durchschnittlich bewertet werden. Diese Einschätzung wird u.a. durch eine Aussage von Frau Dr. Kröncke (Forschungsinstitut Senckenberg am Meer) gestützt (Vortrag beim Workshop der Deutschen Wissenschaftlichen Kommission für Meeresforschung bei der GKSS in Geesthacht am 15. Januar 2004). Sie erläuterte, dass die sechs in der Nordsee vorkommenden Benthoslebensgemeinschaften durch häufig vertretene Leitformen charakterisiert werden würden. Dies bedeute aber nicht, dass deren jeweiliges Arteninventar auf einzelne Lebensgemeinschaften beschränkt sei. Lediglich die Häufigkeiten seien charakteristisch, die einzelnen Arten jedoch auch in den anderen Lebensgemeinschaften durchaus vorhanden. Daher könne man diese Lebensgemeinschaften nicht in ihrer Wertigkeit unterscheiden. Nach ihrer Ansicht hätten alle Lebensgemeinschaften den gleichen Wert. Diese Darstellung ist nachvollziehbar und plausibel.

Durch die Verlegung des Kabels mittels Einspülverfahrens sind nur kleinräumige, temporäre und damit geringfügige Störungen in der Spur der Kabeltrasse zu erwarten. Im Falle eines Bestandsrückganges durch eine natürliche oder anthropogene Störung (z. B. Einspülen der Kabel) verbleibt im Gesamtsystem genug Potential an Organismen zur Wiederbesiedlung (Knust et al., 2003: Abschlussbericht zum F & E Vorhaben 20097106, Untersuchungen zur Vermeidung und Verminderung von Belastungen der Meeresumwelt durch Offshore-Windenergieanlagen im küstenfernen Bereich der Nord- und Ostsee, S. 26). Nach Bosselmann (1989, zitiert im F & E Vorhaben, a.a.O., S. 26) erfolgt eine Ausbreitung nicht nur über die Larvenstadien, sondern auch durch die Dispersion postlarvaler und adulter Formen. Weiterhin zeigten Begleituntersuchungen des Benthos sowie der Fisch- und Decapodenfauna (Krebse) bei der 1994 verlegten Europipe-Gaspipeline, dass bereits zwei Jahre nach Beendigung der Bauarbeiten ein deutliches Zurückschwingen der Gemeinschaften in Richtung des Zustandes vor den Bauarbeiten festzustellen war. Dort wurde davon ausgegangen, dass die Effekte der Bau-

arbeiten zwei bis drei Jahre nach den baulichen Aktivitäten nicht mehr festzustellen seien (F & E Vorhaben, a.a.O., S. 27).

Die mit dem Betrieb des stromabführenden Kabels etwaig verbundene Erwärmung des Sediments im unmittelbaren Umfeld des Kabels wird zwischen der Konverterplattform und der 12 sm-Zone nach Fricke (2008: Erwärmungsberechnungen für Kabelanlagen zur Anbindung von Offshore-Windparks im Bereich Norderney – Technischer Bericht. Siemens, Abteilung I IS IN E&C CIS) max. 1,29 K in 20 cm unterhalb der Meeresbodenoberfläche betragen. Diese Erwärmung liegt deutlich unter dem derzeit von Naturschutzbehörden favorisierten Vorsorgewert von „unter 2 K in den oberen 20-30 Zentimetern des Sediments“. Die intensive bodennahe Wasserbewegung in der Nordsee führt darüber hinaus zu einem schnellen Abtransport von lokaler Wärme.

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

Selbige Annahmen gelten für elektrische bzw. elektromagnetische Felder.

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

Im Hinblick auf Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie ist im Bereich der Bautrasse mit keinen Habitaten zu rechnen, die den entsprechenden LRT zugeordnet werden können.

## Fische

Das Schutzgut **Fische** weist eine für den Standort typische Artenzusammensetzung auf. An Rote Liste Arten wurden Gefleckter Lippfisch (*Labrus bergylta*, Kategorie 2, stark gefährdet), und die gefährdeten Arten (Kategorie 3) Großer Scheibenbauch (*Liparis liparis*), Ornament Leierfisch (*Callionymus reticulatus*) und Viperqueise (*Echiichthys vipera*) nachgewiesen.

Der Gefleckte Lippfisch (*Labrus bergylta*) lebt in Wassertiefen zwischen 1 und 20 m in Assoziation mit Seegrass oder an Felsen und Riffen (Quignard und Pras, 1986: Labridae. In: WHITEHEAD, P.J.P.; BAUCHOT, M.-L., HUREA, J.-C., NIELSEN, J. and E. TORTONESE, (Hrsg.). Fishes of the North-eastern Atlantic and the Mediterranean. UNESCO, Paris, 2: 945-950). Damit gehört die AWZ nicht zu dem bevorzugten Lebensraum dieser Fischart.

Der Ornament-Leierfisch ist eine standorttreue, demersale Fischart die in Tiefen von 0 – 110 m vorkommt. Er lebt im Brack- und Seewasser des Nordost-Atlantiks (Süd Nordsee, Irisches Meer, Portugal, Mittelmeer). Der Große Scheibenbauch lebt demersal vom Flachwasser bis in 300 m

Tiefe. Verbreitet ist er im Nordostatlantik (Norwegen, Spitzbergen, Island). Dem Atlas of North Sea Fishes (Knijn et al. 1993, zitiert im Abschluss-Bericht, a.a.o. S. 256) und Ehrich & Stransky (2001: Spatial and temporal Changes in the Southern Species Component of North Sea Bottom Fish Assemblages. Senckenb. Marit. 31 (2): 143-150) zufolge gehört die Viperqueise zu einer Fischfauna, die typisch für die südwestliche Nordsee (Niederlande) ist.

Demzufolge hat der Fischbestand im Verlauf der Kabeltrasse innerhalb der AWZ im Vergleich zum angrenzenden Meeresgebiet keine ökologisch herausgehobene Bedeutung.

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

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

### **Marine Säuger**

Der nördlicher Bereich des Kabels in der AWZ, wird von Schweinswalen zur Durchquerung, zum Aufenthalt und als Nahrungsgrund genutzt. Aufgrund der sporadischen Sichtungen von Mutter-Kalb-Paaren kann eine Nutzung als Aufzuchtgebiet mit ziemlicher Sicherheit ausgeschlossen werden. Nach heutigem Kenntnisstand kann diesem Bereich eine mittlere Bedeutung für Schweinswale zugeordnet werden. In diesem Bereich wurden Robben bisher (Seehunde und Kegelrobben) nur selten gesichtet wurden. Für die beiden Robbenarten hat dieser Bereich keine besondere Bedeutung.

Der Bereich des weiteren Kabelverlaufs in der AWZ, zwischen den beiden VTG vor den ostfriesischen Inseln hat aufgrund der neueren Erkenntnisse aus SCANS, MINOS, MINOS<sup>plus</sup> und Windpark-Projekt-daten eine mittlere bis - saisonbedingt im Frühjahr - hohe Bedeutung für Schweinswale. Schweinswale nutzen diesen Bereich ganzjährig zum Durchqueren, Aufhalten und als Nahrungsgrund. Die Nutzung durch Schweinswale ist im Frühjahr besonderes intensiv. Dagegen ist das Vorkommen von Schweinswalen in den Sommermonaten im Bereich zwischen den VTG durchschnittlich – verglichen mit dem hohen Vorkommen in den Gewässern westlich von Sylt. Kälber kommen in kleiner Anzahl vor. Es gibt jedoch derzeit keine Hinweise auf eine kontinuierliche Aufzuchtsfunktion für Schweinswale in diesem Bereich der AWZ. Aus diesen Gründen wird diesem Bereich der AWZ im

Frühjahr eine hohe Bedeutung für Schweinswale, in der restlichen Jahreszeiten eine mittlere Bedeutung zugeordnet.

Beeinträchtigungen der Meeressäuger durch die Verlegung und den Betrieb des Kabels sind in erheblichem Umfang nicht zu erwarten.

Die Verlegearbeiten werden an nur wenigen Tagen und sehr kleinräumig durchgeführt. Indirekte Beeinträchtigungen wegen der baubedingten Auswirkungen auf Fische als Nahrungsgrundlage für die Meeressäuger sind ebenfalls nicht zu befürchten (siehe Ausführungen zum Schutzgut Fische). Hinsichtlich möglicher betriebsbedingter Auswirkungen in Form von elektrischen oder magnetischen Feldern sind bei der genehmigten bipolaren HGÜ-Variante von der Konverterplattform „Borwin Alpha“ bis zur 12-sm Grenze zur AWZ ebenfalls keine signifikanten Auswirkungen zu erwarten.

#### **Prüfung analog Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie hinsichtlich der FFH-Schutzgebiete „Borkum Riffgrund“ und „Sylter Außenriff“**

Die Bundesregierung hat im Mai 2004 u.a. die FFH-Gebiete „Borkum Riffgrund“ (EU-Code: DE 2104-301) und „Sylter Außenriff“ (EU-Code: DE 1209-301) an die EU-Kommission gemeldet. Die EU-Kommission hat inzwischen mit Wirkung von 15.12.2007 die Schutzgebiete nach FFH-RL bestätigt. Das Kabel hat einen Mindestabstand von 15 km zum Schutzgebiet „Borkum Riffgrund“ bzw. von 45 km zum Schutzgebiet „Sylter Außenriff“. Beeinträchtigungen von marinen Säugetieren in den beiden Schutzgebieten durch die Verlegung oder den Betrieb des Kabels können aufgrund der Entfernung ausgeschlossen werden.

Erhebliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des gemeldeten FFH-Gebietes sind angesichts der obigen Ausführungen ebenfalls ausgeschlossen.

Aufgrund der Entfernung können die dort vom BfN identifizierten Lebensraumtypen Riff und Sandbank von dem Kabelvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens ist somit nicht erforderlich (so auch das BfN in seiner Stellungnahme vom 10.10.2003 zum Kabelverfahren Windnet, AZ.: 8087.01/ Windnet/Z1103).

#### **Prüfung des Vorhabens anhand artenschutzrechtlicher Vorgaben (Art. 12 FFH RL; § 42 BNatschG)**

Das Vorhaben genügt artenschutzrechtlichen Vorgaben. Entlang des Kabels und seiner Umgebung sind nach Art. 12 FFH-RL zu schützende Arten nachgewiesen worden. Im Kabelverlauf und seiner Umgebung kommen folgende marine Säugetiere des Anhangs II (Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen) bzw. des Anhangs IV (streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse) der FFH-RL vor: Schweinswal, Seehund, Kegelrobbe.

Schweinswale kommen ganzjährig in variierender Anzahl vor. Seehunde werden in kleiner Anzahl und Kegelrobben nur sporadisch angetroffen. Andere marine Säuger, wie Große Tümmler, Weißseitendelfine und Weißschnauzendelfine werden hier selten angetroffen.

#### Art. 12 Abs. 1 a) FFH-RL (Tötungsverbot)

Gemäß Art. 12 Abs. 1 a) FFH-RL sind alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren streng geschützter Arten zu verbieten. Eine Tötung der oben genannten, im Anhang IV aufgeführten Arten mariner Säugetiere ist durch die Verlegung und den Betrieb nicht zu erwarten.

#### Art. 12 Abs. 1 b) FFH-RL (Störungsverbot)

Weiter ist gem. Art. 12 Abs. 1 b) FFH-RL jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten zu verbieten. Gemäß des Leitfadens zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichen Interesse im Rahmen der FFH-RL 92/43/EWG (Rn. 39) liegt eine Störung im Sinne von Art. 12 FFH-RL vor, wenn durch die betreffende Handlung die Überlebenschancen, der Fortpflanzungserfolg oder die Reproduktionsfähigkeit einer geschützten Art vermindert werden oder diese Handlung zu einer Verringerung des Verbreitungsgebiets führt.

Diesem europarechtlichen Störungstatbestand liegt ein art- bzw. populationsbezogener Ansatz zugrunde (vgl. BVerwG, ZUR 2009, 142, 148; UrT. v. 12. 03.2008, a.a.O. Rn. 237).

Das Kabel verläuft nicht durch ein in deutschen Gewässern identifiziertes Aufzuchtgebiet des Schweinswals. Eine Störung nach Art. 12 Abs. 1 b) FFH-RL der marinen Säuger liegt höchstens durch den Schiffsverkehr während der temporären Verlegungsarbeiten vor. Allerdings verläuft das Kabel durch Gebiete mit hohem Schiffsverkehr (VTG), so dass die Verlegungsschiffe kaum ins Gewicht fallen. Durch den Betrieb des hier genehmigten Kabels sind mithin keine negativen Auswirkungen auf Meeressäuger zu erwarten (s.o. unter Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf marine Säugetiere).

#### Art. 12 Abs. 1 d) FFH-RL (Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten)

Nach Art. 12 Abs. 1 d) FFH-RL ist jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der streng geschützten Arten zu verbieten. Dabei sind die Begriffe der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte in der Regel weit auszulegen. Jedoch ist es bei Arten, die große Lebensräume beanspruchen, geboten, eine engere Umgrenzung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten zugrunde zulegen (Leitfaden, Rn. 67). Die Notwendigkeit einer entsprechenden Differenzierung ergibt sich gerade auch für im Wasser lebende Tierarten, die große Lebensräume beanspruchen aus Art. 4 Abs. 1 S. 3 FFH-RL. Zu einer solchen Tierart zählt auch der vorrangig hier betroffene Schweinswal, aber auch die anderen betroffenen marinen Säuger.

Die Europäische Kommission hat mit der Aufnahme „Borkum Riffgrund“ und „Sylter Außenriff“ in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) bereits zwei Gebiete im Bereich der AWZ identifiziert, welche gemäß der formulierten Erhaltungsziele gerade der Erhaltung der für Schweinswale wichtigen Habitate dient. Im Sinne der oben dargestellten engen Definition von Ruhestätten ist davon auszugehen, dass jedenfalls die GGB „Borkum Riffgrund“ und „Sylter Außenriff“ als Fortpflanzungs- und Ruhestätte im Sinne von Art. 12 Abs. 1 d) FFH-RL anzusehen sind.

Eine Beschädigung oder Zerstörung der GGB „Borkum Riffgrund“ und „Sylter Außenriff“ ist durch die Verlegung und den Betrieb des Kabels nicht zu erwarten. Eine Beschädigung läge nur dann vor, wenn es zu einer materiellen Verschlechterung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte kommt (Leitfaden, Rn. 67). Aufgrund der Entfernung des Kabels sind Auswirkungen auf die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der zu schützenden Arten in den FFH-Gebieten ausgeschlossen.

Die Tatbestände des BNatschG sind insoweit mit den geprüften europarechtlichen Vorgaben deckungsgleich, so dass sich auch bei deren Anwendbarkeit keine Gesichtspunkte für eine Unzulässigkeit des Vorhabens ergeben.

## **Avifauna**

### **Rastvögel**

Alle bisherigen Erkenntnisse weisen auf eine mittlere Bedeutung des nördlichen Bereichs des Kabelverlaufs für See- bzw. Rastvögel hin, da dieser Bereich außerhalb von Konzentrationsschwerpunkten verschiedener gefährdeter Arten, wie Seetaucher, Seeschwalben, Zwerg- und Sturmmöwen liegt. Störempfindliche Arten, wie Seetaucher kommen nur kurzweilig auf Nahrungssuche sowie während der Hauptzugzeiten im Bereich nördlich / nordwestlich der VTG vor.

Bisherige Erkenntnisse, weisen auch dem Bereich des Kabelverlaufs zwischen den beiden VTG ein eher durchschnittliches Vorkommen von Seevögeln zu. Der Bereich zwischen den VTG liegt außerhalb von Konzentrationsschwerpunkten gefährdeter Arten, wie Seetauchern, Seeschwalben, Zwerg- und Sturmmöwen. Diesem Bereich kommt keine herausragende Bedeutung als Rast-, Nahrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiet für Seevögel zu.

Beeinträchtigungen der Avifauna durch die Verlegung und den Betrieb des Kabels in der AWZ können mithin ausgeschlossen werden.

## Zugvögel

Erhebliche Beeinträchtigungen der **Zugvögel** sind nicht zu erwarten. Zum einen gehen die Störungen durch die bei den Verlegearbeiten eingesetzten Schiffe nicht über die Störungen hinaus, die allgemein mit Schiffsbewegungen verbunden sind. Zum anderen ist die Verlegung in der AWZ in den Sommermonaten vorgesehen, also außerhalb der eigentlichen Hauptzugzeiten.

### **Prüfung anhand der Schutzgebietesverordnung „Östliche Bucht“ (Fernwirkung)**

Das Kabel hat einen Mindestabstand von 75 km südwestlich des durch die Verordnung vom 15.09.2005 festgesetzten Vogelschutzgebietes „Östliche Deutsche Bucht“ DE 1011-401 (BGBl. I, 2782), das eine Fläche von 3.135 km<sup>2</sup> in der deutschen AWZ der Nordsee umfasst. Im Osten grenzt das Vogelschutzgebiet an das Seevogelschutzgebiet Helgoland und den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, die beide als EU-Vogelschutzgebiete gemeldet sind.

Aufgrund der möglichen Fernwirkung erfolgt eine Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Schutzzweck des Schutzgebietes „Östliche Deutsche Bucht“. Schutzzweck ist nach § 3 der Verordnung die dauerhafte Erhaltung und Wiederherstellung des Meeresgebietes in seiner Funktion als Nahrungs- Überwinterungs-, Mauser-, Durchzugs- und Rastgebiet für bestimmte dort vorkommende Arten nach Anhang I der VRL (insbesondere Sterntaucher, Prachtaucher, Zwergmöwe, Brand-, Fluss- und Küstenseeschwalbe, Sturmmöwe und Trauerente) und regelmäßig auftretende Zugvogelarten (insbesondere Sturm- und Heringsmöwe, Eissturmvogel, Basstölpel, Dreizehenmöwe, Trottellumme und Tordalk).

Die Entfernung des Kabels zum Schutzgebiet und die kurze Dauer der Verlegearbeiten schließen etwaige Beeinträchtigungen auf die Avifauna im Schutzgebiet aus. In der Betriebsphase sind Auswirkungen auf die See- und Rastvögel im Schutzgebiet ebenfalls ausgeschlossen.

Erhebliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes sind mithin der obigen Ausführungen ausgeschlossen.

### **Prüfung des Vorhabens anhand artenschutzrechtlicher Vorgaben (Art. 12 FFH -RL, Art. 5 VRL; § 42 BNatschG)**

Das Vorhaben genügt artenschutzrechtlichen Vorgaben. Entlang des Kabels und seiner Umgebung sind nach Art. 5 VRL zu schützende Arten einheimische europäische Arten als Rastvögel nachgewiesen worden: Sterntaucher, Prachtaucher, Zwergmöwe, Brandseeschwalbe, Flussseeschwalbe und Küstenseeschwalbe, Sturmmöwe, Trauerente.

#### **Art. 5 a) VRL (absichtliches Töten)**

Gemäß Art. 5 a) VRL ist ein Verbot des absichtlichen Tötens oder Fangens, ungeachtet der angewendeten Methode der geschützten Vogel-

arten festzulegen. Durch die Verlegung und den Betrieb des Kabels ist eine Tötung von Vogelarten mit ziemlicher Sicherheit ausgeschlossen.

#### Art. 5 d) VRL (Beschädigung von Brut- und Aufzuchtgebieten)

Gemäß Art. 5 d) Vogelschutz-RL ist das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt, zu verbieten. Die Umgebung des Kabels dient aufgrund der Entfernung zur Küste und zu den Inseln nicht als Brut- und Aufzuchtgebiet geschützter Vogelarten (s.o.). Für die besonders störanfälligen Seetaucher hat der Bereich des Kabelverlaufs keine Bedeutung als Rast-, Nahrungs- oder Überwinterungshabitat (s. Bewertung des Vorkommens, Seevögel). Seetaucher überfliegen diesen Bereich der AWZ nur in geringer Anzahl während der Hauptzugszeiten. Eine negative Auswirkung auf den Erhaltungszustand der Art ist nicht zu gegenwärtigen.

#### **Wechselwirkungen**

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

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

#### **Kumulative Auswirkungen**

Mit dem Beginn der Errichtung des Windparkvorhabens Bard Offshore 1 sind keine kumulative Auswirkungen in der AWZ durch die verfahrensgegenständliche Kabelanbindung für den Windpark BARD Offshore 1 zu erwarten, weil beide Baumaßnahmen zeitlich und räumlich voneinander so abgegrenzt sind, dass diese keinerlei zusammenwirkende Auswirkung befürchten lassen. Weitere Baumaßnahmen im Trassenverlauf sind im Jahr 2009 nicht zu erwarten.

Die Meeresumwelt der Nordsee ist an strömungs- und sturmbedingte Sedimentumlagerungen angepasst, was insbesondere für die Regenerationsfähigkeit der Benthosorganismen gilt, so dass auch bei Baumaßnahmen in unterschiedlichen Jahren nicht von erheblichen Auswirkungen auf die Meeresumwelt auszugehen ist.

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

Im Rahmen der durchgeführten Prüfung sind alle bisher ersichtlichen Belange der Meeresumwelt dargestellt und bewertet worden. Ferner

wird mit Bezug auf § 3 Satz 2 Nr. 3 SeeAnIV insbesondere auf die Darstellung und Bewertung des Schutzgutes „Boden“ verwiesen. Die Benennung des Einbringens von Stoffen und Energie im Sinne des Art. 1 Abs. 1 Nr. 4 SRÜ zielt auf die Verhinderung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch gewolltes oder zumindest bewusstes Einleiten und Zuführen von für die Meeresumwelt in einem umfassenden Sinne nachteilig wirkenden Stoffen oder Energie ab. Hiervon nicht umfasst werden Vorgänge wie das Einbringen von ordnungsgemäß genehmigten Anlagen, sofern diese ordnungsgemäß betrieben werden. Unter weiterem Verweis auf die auswirkungsvermeidenden sowie -minimierenden Anordnungen ist keine Besorgnis des Eintritts einer Verschmutzung der Meeresumwelt im Sinne von § 3 Abs. 2 Nr.3 SeeAnIV gegeben.

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

Mit der Entstehung signifikanter elektrischer bzw. magnetischer Felder wird bei der genehmigten Variante (bipolares HGÜ) nicht zu rechnen sein. Insofern sind hierdurch ebenfalls keine betriebsbedingten Auswirkungen auf pelagische oder demersale Fischarten zu befürchten.

### III. Sonstige Belange

Gegenstand des Verfahrens waren auch Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und von privaten Gesellschaften. Gegenstand waren die Belange des Bergrechts im Bereich des Festlandssockels sowie der Fischerei - soweit es um die Belange des Fischfangs sowie des Militärs als Träger öffentlicher Interessen geht. Obwohl private Belange keinen in § 3 Satz 1 SeeAnIV verankerten Versagungsgrund darstellen, war die Einbeziehung der privaten Gesellschaften zur Ermittlung von Rechtspositionen, Betroffenheiten und zur Erarbeitung sachangemessener Lösungen im Verfahrensprozess notwendig.

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

Die im Genehmigungsverfahren von der Deutschen Telekom, der Fa. GASSCO AS, Wintershall Holding AG, British Telecom, Global Crossing und der Fa. TenneT TSO B.V. geltend gemachten Belange sind gewahrt (siehe Nebenbestimmungen Nr. 29-34).

#### **Belange von Genehmigungsinhabern und Antragstellern nach SeeAnIV**

Die Genehmigungsbehörde erhielt im Rahmen der Anhörung einzelne Stellungnahmen von Antragstellern von Offshore-Windparks, welche sich gegen den ursprünglichen Verlauf der Kabeltrasse NordE.On 1 wandten.

Die Kabeltrasse NordE.On1 verläuft zwischen den VTG durch das Vorranggebiet für Windenergienutzung (entlang der Gaspipeline), welches durch die Antragsteller ENOVA Energieanlagen GmbH (RWE Innogy Nordsee 1/ ehem. ENOVA Nord Sea Wind Power) und Plambeck Neue Energien AG (Gode Wind II) beplant ist.

Im weiteren Trassenverlauf verlief der ursprüngliche Trassenverlauf durch die von den Antragstellerin Airtricity Germany Developments GmbH beantragten Windparks BightPower I und II sowie von der Fa. Norderland beantragte Windparks Global Tech II und III. Der ursprüngliche Trassenverlauf führte südlich des Windparks „He Dreiht II“ entlang, so dass der beantragte Windpark der Fa. wpd nicht betroffen war.

Unter der Mediation der Stiftung Offshore-Windenergie konnte am 09.03.2009 mit allen betroffenen Windparkantragstellern, die sich noch im Anhörungstermin kritisch geäußert hatten, eine Einigung über den Verlauf der Kabeltrasse durch einen optimierten Trassenverlauf hergestellt werden.

**Entgegenstehen der Erfordernisse der Raumordnung nach § 2 Abs. 2 SeeAnIV oder sonstiger überwiegender öffentlicher Belange, § 3 Satz 1 Nr. 2 SeeAnIV**

Gegenstand des Verfahrens waren auch Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und privaten Gesellschaften; u.a. wegen der Belange des Bergrechts im Bereich des Festlandssockels, des Militärs und der Fischerei - soweit deren Belange des Fischfangs und nicht der Rolle des Verkehrsteilnehmers in Rede stehen -.

Mit Inkrafttreten der Ersten Verordnung zur Änderung der Seeanlagenverordnung v. 15. Juli 2008 (BGBl. I S. 1296) hat die Genehmigungsbehörde neben den Versagungsgründen nach § 3 Satz 1 Nr. 1 (Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder Gefährdung der Meeresumwelt) den neuen Versagungsgrund des Entgegenstehens der Erfordernisse der Raumordnung nach § 2 Abs. 2 oder sonstiger überwiegender öffentlicher Belange gemäß § 3 Satz 1 Nr. 2 SeeAnIV zu prüfen.

**Erfordernisse der Raumordnung nach § 2 Abs. 2 SeeAnIV**

Der Raumordnungsplan für die deutsche AWZ der Nordsee ist derzeit in Aufstellung begriffen.

Die Aufstellung erfolgt als Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemäß § 18a des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, 2102), das zuletzt durch Artikel 10 Nummer 2 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden ist, in Verbindung mit § 29 Absatz 1 des Raumordnungsgesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986). Der Raumordnungsplan in der deutschen AWZ soll erstmalig Ziele und Grundsätze der Raumordnung hinsichtlich der wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Nutzung, hinsichtlich der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Seeschifffahrt sowie zum Schutz der Meeresumwelt festlegen. Es werden Leitlinien zur räumlichen Entwicklung formuliert und Ziele und Grundsätze, insbesondere Gebiete für Funktionen und Nutzungen, festgelegt. Der Raumordnungsplan trifft koordinierte Festlegungen für die einzelnen maritimen Nutzungen und Funktionen in der Nordsee.

Das verfahrensgegenständliche Kabel kreuzt auf möglichst kurzem Wege das östlich der Konverterplattform Borwin Alpha gelegene Vorbehaltsgebiet Schifffahrt. Der weitere Verlauf des Kabels orientiert sich bei der Kreuzung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Schifffahrt, die wegen der Verkehrstrennungsgebiete German Bight Western Approach und Terschelling German Bight festgelegt werden, an der Rohrleitung Europe 1 und entspricht somit der raumplanerischen Vorgabe der Parallelführung zu bestehenden Strukturen. Das Kabel verläuft durch die im Raumordnungsplan vorgesehenen Zielkorridore zur Kreuzung der beiden VTG.



Im übrigen hält das Kabel zur bereits vorhandenen Rohrleitung Europipe 1 einen angemessenen Abstand ein, so dass auch dieses Ziel der Raumordnung beachtet wird.

Der Übergang zum Küstenmeer befindet sich ebenfalls im festgelegten Zielkorridor, der an die raumordnerisch festgelegte Kabeltrasse über Norderney anknüpft.

Somit stehen Erfordernisse der Raumordnung für die deutsche AWZ der Nordsee entsprechend des in Aufstellung befindlichen Plans nicht entgegen.

### **Bergrechtliche Aktivitäten**

Öffentliche Interessen der Rohstoffsicherung werden durch das Vorhaben nicht oder allenfalls marginal berührt.

Mit Stellungnahme vom 07.01.2009 teilte die Fa. Wintershall Holding AG mit, dass das Vorhaben zum Teil in der vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) verliehenen Erlaubnis B 20 008/71 und B 20 008/72 liegt. Bedenken gegen das Vorhaben selbst äußerte die Fa. Wintershall nicht.

### **Militärische Belange**

Militärische Belange, insbesondere Übungsgebiete der Bundeswehr, werden durch die getroffene Entscheidung nicht unangemessen beeinträchtigt, da die Inanspruchnahme des Seeraums durch die bei den Verlegearbeiten eingesetzten Schiffe nur kurzzeitig erfolgt und insofern mit allgemeinen Schiffsbewegungen vergleichbar ist. Sofern die geplanten Kabelverlegungsarbeiten militärische Übungs- oder Sperrgebiete berühren, hat die Genehmigungsinhaberin nach Anordnung Nr. 21 rechtzeitig Mitteilung an das Flottenkommando vorzunehmen. Nachteilige Wirkungen auf UHF/ VHF-Systeme können im Hinblick auf den Umfang des Vorhabens als vernachlässigbar gering eingeschätzt werden.

### **Fischerei**

Belange der Fischerei werden nicht berührt. Die angeordnete Mindestüberdeckung des Kabels von 1,5 m stellt sicher, dass über dem eingespülten Kabel auch Schleppnetzfisherei ausgeübt werden kann und darf. Die Verlegtiefe des Kabels von 1,5 m verringert zum einen die Gefahr von Netzhakern und Aufankerung und dient zum anderen wegen der Verminderung von eventuellen thermischen oder elektromagnetischen Auswirkungen auf das Schutzgut Fisch mittelbar möglicherweise auch den Interessen der Fischerei.

Soweit der Fischerei bspw. im Sinne der Volksernährung auch der Status eines öffentlichen Belangs zukommt, ist dieser mit der verfahrensgenständlichen Genehmigung einer stromabführenden Kabeltrasse durch die kurzzeitigen Verlegearbeiten nur äußerst marginal betroffen,



BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

so dass nicht vom Vorliegen eines Versagungsgrundes auszugehen ist. Der Einschätzung, dass die Auswirkungen des Baus und Betriebs des stromabführenden Kabels als gering zu bewerten ist, wird vom vTI, Institut für Seefischerei mit Schreiben vom 20.01.2009, dem Landesfischereiverband Weser-Ems e.V. mit Schreiben vom 20.01.2009 und dem Staatlichen Fischereiamt Bremerhaven mit Schreiben vom 15.01.2009 geteilt. Insbesondere ergeben sich durch die Lage des Kabels keine Fischereisperrzonen, zumal durch die vorgegebenen Einbettungstiefen keine Probleme mit der Fischereiausübung in der Fläche verbunden sein werden.

Weitere grundsätzlich in Frage kommende öffentliche Interessen – etwa die Sicherheit des Luftverkehrs, Tourismus oder die Bewahrung von Kulturgütern – sind mit diesem Vorhaben in keiner Weise berührt.

#### IV. Begründung der Nebenbestimmungen

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

Zu 1.

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

Zu 2.

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

Zu 3.

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

Zu 4.

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

Zu 5.

Die Regelungen für Konverterplattform und Kabelsystem wurden auf verfahrensoptimierenden Gründen separiert; da es sich technisch um ein Gesamtsystem der Stromabführung für das Windparkvorhaben BARD Offshore 1 handelt, ist es zweckmäßig, beide Genehmigungen im Vollzug wieder einem einheitlichen Regime zu unterstellen.

Zu 6.

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

Zu 7.

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

Zu 8.

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

Zu 9.

Diese Anordnung beruht auf § 14 SeeAnIV und konkretisiert diese Vorschrift. Die Benennung verantwortlicher Personen ist ein Kernstück eines sicheren Betriebes der genehmigten Anlage, da der Anlagenbetreiber selbst nicht auf bestimmte Qualitätsnachweise hin überprüft wird. Daher können nur fachlich geeignete und zuverlässige Personen einen sicheren Bau und Betrieb der Anlage sicherstellen. In einer Reihe von anderen Anordnungen in dieser Entscheidung wird auf diese zu benennenden verantwortlichen Personen verwiesen. Die benannten Personen stellen auch darüber hinaus die verantwortlichen Ansprechpersonen für die Vollzugs- und Genehmigungsbehörden wegen der durch diese Entscheidung sowie durch die SeeAnIV übertragenen Verpflichtungen dar. Auf die allgemeine Verpflichtung des Anlagenbetreibers nach § 13 SeeAnIV sowie die Schriftlichkeit der vorzunehmenden Bestellung einschließlich der Darstellung der eigenen oder übertragenen Aufgaben und Befugnisse (§ 14 Abs. 4 SeeAnIV) wird gesondert hingewiesen. Eine nicht oder nur unzureichend oder säumig mitgeteilte Bestellung oder Änderung von verantwortlichen Personen kann eine Aufhebung der Genehmigung nach sich ziehen.

Zu 10.

Die Anordnung der Ermittlung und Erkundung vorhandener Objekte bzw. der Vornahme daraus resultierender Schutzmaßnahmen sind in der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs begründet.

Zu 11.

Die Anordnung dient der Konkretisierung des Genehmigungsgegenstandes. Die Details der Kabelverlegung, insbesondere der Baubestandsplan, sind nach Fertigstellung der Anlage mit ihrer eingemessenen Position als Grundlage für die Kontrolle dieser Genehmigung sowie

für das weitere Verfahren anzusehen und werden dann Gegenstand dieser Genehmigung.

Zu 12.

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

Zu 13.

Die angeordnete Verlegetiefe beruht auf einer Forderung der Zustimmungsbehörden WSD Nord und WSD NW zur Vermeidung von Gefährdungen der Schifffahrt bei Ankerwurf und bei Ausübung der Fischerei (Festkommen von Fischereigerät).

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

Zu 14.-15.

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

Zu 16.

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

Zu 17.

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

Zu 17.1 bis 17.4

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

Die Anordnung der Bereitstellung gesonderter Verkehrssicherungsfahrzeuge (VSFe) beruht auf der Forderung der Zustimmungsbehörden WSD Nord und WSD NW. Die Anordnung beruht auf der Tatsache, dass die Verlegeeinheit während der Arbeiten nicht frei manövrieren kann, da diese stets mit dem Kabel verbunden ist. In konkreten Gefahrensituationen kann daher nur ein zusätzliches Fahrzeug gefahrenminimierende Maßnahmen (z.B. dem Störer entgegen fahren) ergreifen. Die Anordnungen zu Eigenschaften, Ausrüstung und Besatzung des VSF stellen sicher, dass frühzeitig angemessene verkehrssichernde Maßnahmen ergriffen werden können. Die gesonderte Anordnung der Anzahl und Geschwindigkeit (Probefahrtgeschwindigkeit) des VSF ist den örtlichen Verkehrsstrukturen im VTG Terschelling German Bight geschuldet, in dem auch der Verkehr von schnellen Containerschiffen mit Geschwindigkeiten von durchschnittlich 25 kn zu berücksichtigen ist.

Zu 17.5- 17.8

Die Anordnungen in den Ziffern 17.5 bis 17.8 stellen allgemein geeignete und bewährte Präventivmaßnahmen zur Sicherung des verkehrlichen Umfeldes der Verlegearbeiten dar.

Zu 18.

Diese Anordnung dient insbesondere dazu, die Verkehrssicherheit durch zeitnahe Bekanntmachung der Baustellenaktivität (z.B. durch nautische Warnnachrichten des Seewarndienstes) zu gewährleisten. Die Anordnung stellt sicher, dass die zuständigen Stellen täglich über die eingesetzten Fahrzeuge, den tatsächlich erzielten sowie den innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes beabsichtigten Baufortschritt informiert sind und bei besonderen Vorkommnissen a) eine unverzügliche Information der Schifffahrt über eine Lagemeldung sichergestellt wird und b) entschieden werden kann, ob und welche gefahrenabwehrenden Maßnahmen zusätzlich zu treffen sind.

Unter den Begriff „signifikante Unterbrechung“ fallen keine Ereignisse, die notwendigerweise mit einem geordneten Baustellenbetrieb verbunden sind. Gemeint sind hier solche Unterbrechungen, deren Ursache in einer Abweichung vom geordneten Baustellenbetrieb liegt und in einer Verlangsamung des Verlegevorgangs oder dem vorübergehenden Stillstand der Verlegeeinheit resultiert. In den VTG ist jede Unterbrechung und Wiederaufnahme der Arbeiten zu melden, um eine Kollisionsgefahr mit dem zukreuzenden Verkehrsstrom innerhalb des VTG zu minimieren.

Zu 19.

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

Zu 20.



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

Zu 21.

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

Zu 22. – 22.2

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

Zu 23. bis 27.

Zusätzliche verkehrssichernde Maßnahmen im Bereich der VTG Terschelling German Bight und German Bight Western Approach sind den besonderen Verkehrsstrukturen geschuldet. Die Verlegeeinheit kreuzt zwei der meistbefahrenen Schiffsrouten der Deutschen Bucht. Auf den Einbahnwegen des VTG Terschelling German Bight müssen die VSFe in der Lage sein, schnelle Containerschiffe mit Geschwindigkeiten von bis zu 25 kn frühzeitig zu warnen. Diesen besonderen verkehrlichen Anforderungen wird durch die Anordnung Rechnung getragen.

Zu 28.

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

Zu 29. bis 34.

Die Anordnungen berücksichtigen, dass in der Nordsee Unterwasserkabel bzw. Rohrleitungen existieren und die Bedingungen der Kreuzungen und Näherungen innerhalb der Schutzbereiche abzustimmen sind. Die Vorlage eines geeigneten Nachweises über die Kreuzungs- und Näherungsbedingungen bzw. von Ausführungszeichnungen der Kreuzungen sind zur Überwachung der Bauplanung bzw. Baudurchführung erforderlich. Derzeitiger Ansprechpartner für Informationen zu Kreuzungsverträgen ist die Deutsche Telekom AG, CCSC, Prenzlauer Promenade 28, 13089 Berlin, Tel.: 030-4707-3004, Fax: 030-4707-3029.

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

Zu 35. bis 35.5

Die Anordnungen dienen zum einen dem möglichst dauerhaften Schutz des Kabels vor möglicher Beschädigung durch die Schifffahrt und damit der möglichst dauerhaften Vermeidung von mit Beeinträchtigungen der Schifffahrt einhergehenden Reparaturen des Kabels, zum anderen der Betriebssicherheit des Kabels, was im Eigeninteresse der Genehmigungsinhaberin liegt. Das von der Genehmigungsinhaberin vorzuschlagende Messverfahren zur Durchführung der Überwachungsmaßnahmen hat sich dem von der Genehmigungsbehörde herausgegebenen „Standard Baugrunderkundung“ in der jeweils geltenden Fassung zu orientieren. Unter erheblichen Minderabdeckungen sind Abweichungen von mehr als 50 cm vom angeordneten Zustand zu verstehen. Damit sollen Abweichungen erfasst werden, die über die nordseetypische Sedimentumlagerung hinausgehen. Bei den angeordneten 1,50 m kann es sich mit Rücksicht auf die in diesem Bereich der Nordsee herrschende Sedimentdynamik nicht um einen absoluten Grenzwert, sondern nur um einen Richtwert handeln. Die etwaige Anordnung von „Surveys“ nach dem fünften Betriebsjahr bzw. von Maßnahmen zur Wiederherstellung eines genehmigungskonformen Zustandes wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie nach interner Abstimmung mit der zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung getroffen.

Zu 36.

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

Bei Reparaturarbeiten am Kabel ist die temporäre Einrichtung einer stationären Baustelle auf See erforderlich. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dar und bedarf über die ebenfalls geregelte Anzeigeverpflichtung hinaus der gesonderten Anordnung über die Organisation einer schifffahrtspolizeilich sicheren Baustelleneinrichtung. Da Ort, Art und Umfang der zukünftig erforderlich werdenden Reparaturarbeiten nicht vorhersagbar sind, eine ausdrückliche anderweitige Rechtsgrundlage - wie etwa § 31

WaStrG für den Bereich des Küstenmeeres - für den Erlass einer entsprechenden Anordnung jedoch nicht ersichtlich ist, bedurfte es des entsprechenden Regelungsvorbehaltes. Insofern wird die Genehmigungsbehörde nach Eingang der Anzeige der geplanten Wartungs- und/oder Reparaturbaustelle auf der Grundlage dieser Nebenbestimmung im Einvernehmen mit der hierfür benannten schiffahrtspolizeilich zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verkehrssichernde Regelungen erlassen sowie evtl. weitergehende Maßnahmen veranlassen (Bekanntmachung in den NfS bzw. BfS etc.).

In Eilfällen bei akuten Schäden sind die vorgesehenen Reparaturarbeiten unverzüglich unter Beifügung aller erforderlichen Unterlagen anzuzeigen, damit die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Stelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zeitnah die erforderlichen Regelungen erlassen kann.

Zu 37. - 39.

Die Anordnungen stellen sicher, dass durch eine vorübergehende oder endgültige Außerbetriebnahme des Kabels keine Gefährdungen Dritter oder eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu besorgen sind.

Die Anordnungen zur nachweislich teilweisen oder gänzlichen Beseitigung des Kabels und zur finanziellen Absicherung der Durchführung des Rückbaus berücksichtigen die Rückbauverpflichtung nach § 12 SeeAnIV und die in nationales Recht umgesetzten Regelungen des OSPAR-Übereinkommens. Die Anordnung zum Nachweis der Reinheit des Meeresbodens nach dem Rückbau intendiert die Vermeidung von Meeresverschmutzungen im Sinne des § 3 Satz 2 Nr. 3 SeeAnIV sowie die Erhaltung der Reinheit des Meeresbodens im Sinne des OSPAR-Übereinkommens.

Der geeignete Nachweis, dass die Durchführung des Kabelrückbaus in voller Höhe der voraussichtlichen Rückbaukosten finanziell abgesichert wird, ist der Genehmigungsbehörde rechtzeitig vor Inbetriebnahme vorzulegen. In diesem Nachweis ist von einem unabhängigen Sachverständigen auch darzulegen, auf welche Höhe sich die voraussichtlichen Kosten für den Rückbau des Kabels belaufen.

Soll der Nachweis beispielsweise über den Wiederverwendungswert des Kabels bzw. des Wertes der darin enthaltenen verwertbaren Stoffe erbracht werden, ist jedenfalls sicherzustellen, dass dem Rückbau keine Rechte Dritter (wie z.B. die Sicherungsübereignung des Kabels) entgegenstehen, es sei denn, dieser Dritte übernimmt die Verpflichtung zum Rückbau des Kabels.

Zu 40.

Die Regelung weist auf den Norminhalt von § 4 Abs. 1 SeeAnIV hin und trägt dem Umstand Rechnung, dass ggf. zum Zeitpunkt der Entschei-



zung nicht absehbaren Auswirkungen begegnet werden muss, was auch im Interesse des Betreibers liegen könnte.

Zu 41.

Der Hinweis verdeutlicht die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu 42.

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

Zu 43.

Für eine abschließende Betriebsfreigabe des stromabführenden Kabels ist es erforderlich, dass auch eine ordnungsgemäße Abarbeitung der Nebenbestimmung der erteilten Genehmigung zur Errichtung und Betrieb der Konverterplattform Borwin Alpha sowie der im Rahmen der Freigaben anzuordnenden Maßgaben für das Kabelverfahren erfolgt. Die Wiederkoppelung des von der Genehmigungsbehörde am 25.02.2009 getrennten Genehmigungsverfahrens ist erforderlich, um den zeitlichen Ablauf des Gesamtprojektes nicht zu gefährden. Der vormals einheitlich unter dem AZ.: 5121/NordE.On1/09 geführte Antrag bezog sich auf die Verlegung eines Seekabels und die Errichtung und Betrieb der Konverterplattform. Aufgrund der zeitlich unterschiedlich zu betreibenden Bauverfahren, beantragte die Genehmigungsinhaberin die Trennung der Verfahren von Kabel- und Konverterplattform.

### **Kosten**

Die Kostengrundentscheidung ergeht aufgrund § 1 Nr. 10a i.V.m. § 12 Abs. 1 und 2 SeeAufG und § 1 der Kostenverordnung für Amtshandlungen des BSH (BSHKostV) vom 20. Dezember 2001 (BGBl I Nr. 76 S. 4081), geändert durch Art. 2 der Verordnung vom 19.09.2005 (BGBl. I S. 2787). Die Festsetzung der Kostenhöhe erfolgt aus administrativen Gründen getrennt.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Hamburg, den 01. Juli 2009

Im Auftrag

Dr. S. Pöstke

