

Antwortbericht zur Gesamtfolgenabschätzung zum Vorhaben »Landanschluss des Windparks Nördlich der westfriesischen Inseln«

Einleitung

Der niederländische Minister für Wirtschaft und Klima hat nach Rücksprache mit dem Ministerium für Inneres und Königsbeziehungen eine Kabeltrasse sowie den Standort der Umspannstation für den Offshore-Windpark »Nördlich der westfriesischen Inseln«, der als Vorzugsalternative bestimmt wurde, ausgewählt.

In der Phase der Erstellung des Berichts über die Reichweite und Detailtiefe der Strategischen Umweltprüfung wurden die Trassenalternativen auf See und an Land festgelegt; außerdem wurde ein Beurteilungsrahmen erstellt, mit dem die Trassenalternativen in der 1. Phase der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht wurden. Die UVP-Kommission hat zur 1. Phase der UVP eine Empfehlung abgegeben. Nachdem in der 1. UVP-Phase die Umweltauswirkungen der verschiedenen Trassenalternativen untersucht worden waren, wurde eine Gesamtfolgenabschätzung (integrale effectenanalyse/IEA) erstellt, in der außer den distinktiven Umweltauswirkungen auch raumordnerische Aspekte, die technische Durchführbarkeit, die Kosten und die Zukunftsbeständigkeit der Kabeltrassen und der Standorte für die Umspannstation so objektiv wie möglich beschrieben wurden. Vom 8. Juni 2020 bis zum 6. Juli 2020 hatten alle Interessenten Gelegenheit, zur Gesamtfolgenabschätzung Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahmen werden im vorliegenden Antwortbericht wiedergegeben und kommentiert. Der Minister hat die Stellungnahmen bei seiner Entscheidung über eine Vorzugsalternative berücksichtigt.

Die Regionalbehörden, die um Stellungnahme zur Gesamtfolgenabschätzung gebeten worden waren, haben unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit ein sog. Regionalgutachten erstellt, das sie am 2. Oktober 2020 vorgelegt haben. Auch das Staatliche Wasserwirtschafts- und Verkehrsbauamt Rijkswaterstaat (RWS) wurde um Stellungnahme gebeten. Angesichts der Bedenken, die unter anderem im vorliegenden Antwortbericht niedergelegt sind, hat TenneT in Zusammenarbeit mit dem Landwirtschaftsverband LTO Noord eine ergänzende Untersuchung zur Bodenversalzung durchgeführt. Der Untersuchungsbericht wurde auf der Website www.netopzee.eu/tennoordenvandewaddeneilanden veröffentlicht. Auf der Grundlage aller Stellungnahmen, des Regionalgutachtens und der Empfehlung des RWS haben das Wirtschafts- und das Innenministerium gemeinsam eine Vorzugsalternative ausgewählt.

Nachdem nun eine Vorzugsalternative ausgewählt wurde, beginnt die zweite Phase des UVP-Verfahrens, in der die Vorzugsalternative detaillierter auf ihre möglichen Umweltauswirkungen untersucht und eine Verträglichkeitsprüfung gemäß der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) durchgeführt wird, um festzustellen, welche Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete von dem Vorhaben zu erwarten sind. Darüber hinaus werden ergänzende Untersuchungen zur Umgebung und technischen Durchführbarkeit vorgenommen, um letztlich zu einer optimalen Ausgestaltung der Vorzugsalternative zu gelangen. Im Öffentlichkeitsbeteiligungsplan wird dargelegt, auf welche Weise die Anwohner an dieser weiteren Ausgestaltung mitwirken können. Die UVP-Kommission wird auch zur 2. Phase der UVP um Stellungnahme gebeten. Anschließend folgen die Festlegung der Vorzugsalternative in einem Raumordnungsplan und die Beantragung der notwendigen Genehmigungen. Diese Unterlagen werden in der Entwurfsphase zur Einsicht ausgelegt; die Öffentlichkeit hat dann Gelegenheit, formal Einwendungen dagegen vorzubringen.

Stellungnahmen

Eingeber	Stellungnahme	Antwort
43.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	
43.1	Nach Auffassung des Eingebers muss der Minister bei seiner Entscheidung alle Belange und Schutzgüter berücksichtigen, auf die das Vorhaben Auswirkungen haben kann. Der Eingeber hat hinsichtlich der Trassenalternative Eemshaven-Oost bereits früher auf die Belange der Schifffahrt auf der Ems hingewiesen, damit dieser Aspekt eingehend bewertet und gebührend berücksichtigt werden kann. In Abschnitt 5.3 von Teil IV der Umweltverträglichkeitsstudie wird nur allgemein auf die Belange der Schifffahrt eingegangen, nicht auf mögliche	Die Trasse Eemshaven-Oost wurde jedoch nicht zur Vorzugsalternative erklärt, wodurch sich die Beantwortung der Einwendung in diesem Punkt erübrigt.

Eingeber	Stellungnahme	Antwort
	Beeinträchtigungen der Schifffahrtsfunktion der Ems.	
43.2	Der Eingeber bemängelt die fehlende Bewertung der Auswirkungen der Alternativen auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs in der Betriebsphase.	Dies wurde nicht untersucht, da aufgrund der früheren Stellungnahme von einer tieferen Lage der Kabel im Huibertsgat ausgegangen wurde. Nach der Verlegung können die Kabel die Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigen, weil sie tief genug eingegraben werden. Während der Betriebsphase haben die Alternativen keine unterschiedlichen Auswirkungen auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs; somit wurde dieser Aspekt in Phase 1 der UVP nicht beurteilt.
43.3	Auch die anderen Aspekte, die der Eingeber in seinem Schreiben vom 28. Oktober 2019 angeführt hat, darunter die Bewirtschaftung der Ems als Wasserstraße, spielen in der Gesamtfolgenabschätzung nahezu keine Rolle.	Da die Trasse Eemshaven-Oost nicht zur Vorzugsalternative erklärt wurde, erübrigt sich die Beantwortung der Einwendung in diesem Punkt.
43.4	Nach Auffassung des Eingebers sollte die Trassenvariante Eemshaven-Oost im weiteren Bewertungsverfahren nicht mehr berücksichtigt werden. Der Eingeber schließt sich der Sichtweise von Rijkswaterstaat an, wonach die Eemshaven-Oost-Trasse eine weniger geeignete Alternative ist.	Da die Trasse Eemshaven-Oost nicht zur Vorzugsalternative erklärt wurde, erübrigt sich die Beantwortung der Einwendung in diesem Punkt.