

Aufgestellt:

Bayreuth, den 04.03.2024

Unterlage zur Planfeststellung

i.V. *[Signature]* i.V. M. Henning

Anlage 10.6
Naturschutzfachliche Ergänzungsunterlage
NOR-9-3 & NOR-9-2
±525 kV-HGÜ-Offshore-Netzanbindungssystem

Konverterplattformen

NOR-9-3– Unterweser und NOR-9-2– Wilhelmshaven2

für den Bereich der 12-sm-Grenze bis Anlandungspunkt Dornumergrode

– Abschnitte Seetrasse –

Prüfvermerk	TenneT Offshore				
Datum	04.03.2024				
Ersteller	IBL Umwelt- planung GmbH				

Änderung(en):

Rev.-Nr.	Datum	Erläuterung
1	04.03.2024	Finale Version



Anlage 10.6

Naturschutzfachliche Ergänzungsunterlage

NOR-9-3 & NOR-9-2

Offshore Netzanbindungssysteme im Nds. Küstenmeer – Seetrassen über Baltrum


Grenze 12-sm-Zone bis Anlandungspunkt Dornumergrode

Im Auftrag von

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



Rev.-Nr. 1-0	04.03.2024	D. Wolters	A. Freund
Version	Datum	geprüft	freigegeben

Auftraggeber			
	TenneT Offshore GmbH Bernecker Straße 70 95448 Bayreuth	Ansprechpartner AG	Martin Hering
		Tel.:	+49 (0) 921 50740-4429
		E-Mail:	martin.hering@tennet.eu

Auftragnehmer			
	IBL Umweltplanung GmbH Bahnhofstraße 14a 26122 Oldenburg Tel.: +49 (0)441 505017-10 www.ibl-umweltplanung.de	Zust. Abteilungsleitung	A. Freund
		Projektleitung:	S. v Gleich
		Bearbeitung:	S. v. Gleich, M. Moik. T. Bombeck, S. Stolle, A. Illiger
		Projekt-Nr.:	1441

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Ausführungstechnische Änderungen bzw. Alternativen	1
2.1	Alternative Rohrlaufbahn (Bauabschnitt 1)	1
2.2	Verlegung der Zwischenparkposition (Bauabschnitt 2)	2
3	Naturschutzfachliche Bewertung der technischen Änderungen	2
3.1	Alternative Rohraufbahn	3
3.1.1	Schutzgut Pflanzen – Biotoptypen	3
3.1.2	Schutzgut Tiere – Brut- und Gastvögel	7
3.1.2.1	Schutzgut Brutvögel	7
3.1.2.2	Schutzgut Gastvögel	13
3.2	Optionale Zwischenparkposition der Kabelschutzrohre	13
3.2.1	Schutzgut Pflanzen – Biotoptypen	13
3.2.2	Schutzgut Tiere - Meeressäuger	13
3.3	Bezugnahme auf umweltfachliche Antragsunterlagen	19
3.3.1	Anlage 10.1 UVP-Bericht	19
3.3.2	Anlage 10.2 Fachbeitrag Artenschutz	19
3.3.3	Anlage 10.3 Natura 2000-VU	19
3.3.4	Anlage 10.4 Fachbeitrag WRRL	19
3.3.5	Anlage 10.5 Fachbeitrag MSRL	19
4	Inhaltliche Änderungen Anlage 10.3 Natura 2000-VU	20
5	Literaturverzeichnis	20

Abbildungen

Abbildung 3-1:	Biotoptypen im Bauabschnitt 1	5
Abbildung 3-2:	Biotoptypen im Bauabschnitt 2	6
Abbildung 3-3:	Untersuchungsgebiet und Zählgebiete Brutvögel bei Dornumergrode	8
Abbildung 3-4:	Untersuchungsgebiet und Brutreviere 2022 Dornumergrode binnendeichs	10
Abbildung 3-5:	Lage der alternativen Rohrlaufbahn und Brutreviere 2021 bei Dornumergrode ..	12
Abbildung 3-6:	Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet zum Vorhaben NOR-9-3	15
Abbildung 3-7:	Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet nach Befliegung im April 2022	16
Abbildung 3-8:	Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet nach Sichtbeobachtungen im Jahr 2022	17
Abbildung 3-9:	Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet nach Sichtbeobachtungen im Jahr 2023	18

Anhang

Karten

NOR-9-2_Anhang_Karte _1_Brutvoegel_Dornumergrode_2018_rev2-0
NOR-9-2_Anhang_Karte _2_Brutvoegel_Dornumergrode_2019_rev2-0
NOR-9-2_Anhang_Karte _3_Brutvoegel_Dornumergrode_2020_rev2-0
NOR-9-2_Anhang_Karte _4_Brutvoegel_Dornumergrode_2021_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _5_Brutvoegel_Dornumergrode_2018_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _6_Brutvoegel_Dornumergrode_2019_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _7_Brutvoegel_Dornumergrode_2020_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _8_Brutvoegel_Dornumergrode_2021_rev2-0
NOR-9-2_Anhang_Karte _9_Gastvoegel_Dornumergrode_2018_rev2-0
NOR-9-2_Anhang_Karte _10_Gastvoegel_Dornumergrode_2019_rev2-0
NOR-9-2_Anhang_Karte _11_Gastvoegel_Dornumergrode_2020_rev2-0
NOR-9-2_Anhang_Karte _12_Gastvoegel_Dornumergrode_2021_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _13_Gastvoegel_Dornumergrode_2018_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _14_Gastvoegel_Dornumergrode_2019_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _15_Gastvoegel_Dornumergrode_2020_rev2-0
NOR-9-3_Anhang_Karte _16_Gastvoegel_Dornumergrode_2021_rev2-0

1 Einleitung

Im Rahmen und im Ergebnis der Erörterung wurden Änderungen in den naturschutzfachlichen Antragsunterlagen NOR-9-3 und NOR-9-2 erforderlich. Diese Änderungen betreffen den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 8.19) und die Maßnahmenblätter (Anlage 8.2) sowie die Natura 2000-VU (Anlage 10.3) inkl. Anhang, welcher die Summation betrachtet (Anhang 1 zur N2000-VU). Die Änderungen im LBP inkl. Maßnahmenblätter sowie in Anhang 1 zur Natura 2000-VU werden im Deckblattverfahren in Blauschrift durchgeführt.

Neben den o.g. Änderungen wurden technische Alternativen insbesondere im Bereich des Deichvorlandes und im Watt hinsichtlich der Kabelschutzrohrtransporte diskutiert und festgelegt. Diese Alternativen und deren Änderungsbedarf in den jeweiligen Unterlagen werden zusammen mit den Änderungen in der Natura 200-VU in der hier vorliegenden Zusatzunterlage dargestellt und im Rahmen des Deckblattverfahrens in die Planfeststellungsverfahren NOR-9-3 und NOR-9-2 eingebracht.

2 Ausführungstechnische Änderungen bzw. Alternativen

Im Folgenden werden zunächst die technischen Änderungen gegenüber den im ersten Beteiligungsverfahren veröffentlichten Antragsunterlagen sind in *Kursivschrift* der TdV wiedergegeben.

2.1 Alternative Rohrlaufbahn (Bauabschnitt 1)

Die alternative Rohrlaufbahn ist entwickelt worden, da im Bereich der aktuell in die Planfeststellung eingebrachten Rohrlaufbahn Brutvogelgeschehen kartiert wurde. Da aus Sicht der zuständigen UNB in diesem Bereich eine Vergrämung nicht den gewünschten Effekt erzielen würde, hat die TdV eine Alternative entwickelt, die in den unten folgenden Kapiteln beschrieben und bewertet ist. Wird unmittelbar vor dem ersten Kabelschutzrohrtransport kein Brutgeschehen durch die NFB festgestellt und die Route entsprechend freigegeben, kommt die ursprünglich beantragte Variante zum Tragen.

Das binnendeichs zusammengeschweißte Kabelschutzrohr (KSR) wird vom Watt aus in den zu erstellenden Bohrkanal eingezogen. Hierzu ist es notwendig, dass das Kabelschutzrohr über den Deich, durch das Deichvorland und ins Watt befördert wird.

Die aktuelle Planung stellt die technische Vorzugsvariante dar. Dies begründet sich zunächst in dem Minimum an Richtungsänderungen. Diese haben zur Folge, dass bei den Knickpunkten technische Möglichkeiten geschaffen werden müssen, die die Querkräfte aufnehmen. Dementsprechend muss der Untergrund verfestigt sein. Außerdem weist die aktuelle Planung die kürzeste Strecke sowohl am Festland als auch im Watt insgesamt auf.

Dennoch wurde aufgrund des Risikos, dass im Bereich der Rohrlaufbahn Brutgeschehen zum Zeitpunkt der KSR-Auszüge stattfinden und somit ein Transport des KSR in diesem Bereich nicht mehr möglich ist, eine Alternative entwickelt. Diese sieht vor, dass jedes einzelne Kabelschutzrohr zunächst Richtung Westen auf und über den Deichverteidigungsweg über Rollböcke gezogen wird. Im Bereich der Deichüberfahrt nördlich des Alexandrinenhofes werden die KSR mittels Autokran, der im Bereich des Deichverteidigungsweges positioniert werden soll, angehoben, um zu verhindern, dass die Kabelschutzrohre

während des Auszugvorganges den Deich berühren. Auf der Deichkrone ist ein kleiner Bagger positioniert, der das KSR weiterführt und dafür sorgt, dass es auf den dort zu positionierenden Rollböcken gleitet. Zum Schutz der Grasnarbe auf dem Deich, werden temporär Gummimatten ausgelegt und nach Abschluss des Überziehvorganges wieder aufgenommen. Für die Nutzung der Alternative wird kein zusätzliches Schilfröhricht gemäht.

Im Bereich des Weges im Deichvorland sollen gleichsam Rollenböcke eingesetzt werden. Hierbei fährt wiederum ein Bagger auf dem teilbefestigten Weg (geschottert), um das KSR auf den Rollböcken zu ziehen. Die Rollböcke selbst werden neben dem Weg im Grünstreifen positioniert, da der Weg zu schmal für Bagger und Rohrlaufbahn ist. Hierbei werden auf einer Breite von ca. 1 Meter Stahlplatten auf dem westlichen Grünstreifen ausgelegt, um das Gewicht flächig auf den Untergrund zu übertragen. Eine Beeinträchtigung des Grabens und damit des Schilfes ist nicht geplant.

Im Bereich des Deckwerkes wird eine Richtungsänderung am Ende der Rohrlaufbahn stattfinden. Hierbei ist es notwendig, dass eine technische Möglichkeit, in Form eines Umlenkpunktes, geschaffen wird, welche die Querkkräfte abfangen soll. Weiterhin muss dort eine Winde zum wechselweisen Ausbringen der Zugseile installiert werden und es ist notwendig, dass in diesem Bereich das KSR angehoben wird, um das unmittelbar an der Wasserkante gelegene Schlickgras-Watt zu schützen. Im weiteren Verlauf soll das KSR bei Hochwasser schwimmend zwischen den Lahnungen leicht schräg durch den vorhandenen Durchlass ins Watt gezogen werden. Dabei ist es notwendig, mit dem KSR die in der Mitte des Lahnungsfeldes befindliche Lahnungsreihe zu überqueren. Diese Arbeiten finden bei ausreichender Wasserbedeckung statt. Die KSR werden dann weiter mittels auf einem Transportschiff installierter Seilwinde, welches nördlich der Lahnungen positioniert ist, über die Salzwiese und Polderfläche ins Watt gezogen. Dieses Schiff übernimmt anschließend das KSR und bringt es, begleitet von den Arbeitsbooten, Richtung Zwischenparkposition hinter den Arbeitspontons.

Von dort aus wird das KSR in den erstellten Bohrkanal Richtung Festland eingezogen. Dasselbe Verfahren wird auch für die Inselbohrungen angewandt. Hierfür wird das KSR zunächst zum Nordstrand transportiert, auf der Lagerfläche am Nordstrand zwischengelagert und anschließend Richtung Inselwatt eingezogen.

Sollte die alternative Rohrlaufbahn zum Tragen kommen, wird auf der Steinlahnung, welche in Verlängerung zum vorhandenen Weg im Bereich der Salzwiesen verläuft, ein entsprechender Holzsteg errichtet. Damit soll die fußläufige Erreichbarkeit des Wattbereichs gesichert werden.

2.2 Verlegung der Zwischenparkposition (Bauabschnitt 2)

Die Zwischenparkposition wird optional zur Zwischenlagerung der KSR während des Transportes von der landseitigen zur inselseitigen BE-Fläche über den Wasserweg genutzt, sollte ein durchgängiger Transport nicht möglich sein.

Da die zunächst geplante Lage der optionalen Zwischenparkposition für die KSR im Watt, Konflikte mit Liegeplätzen der Seehunde hervorrufen könnte, wurde die Position in Abstimmung mit der NLPV in Richtung Süden entlang Dorumer Balje in die Nähe der Dorumer Watt-BE-Fläche verlegt.

3 Naturschutzfachliche Bewertung der technischen Änderungen

Die technischen Änderungen a.) zur alternativen Rohrlaufbahn im Bauabschnitt 1 und b.) der Verlegung der optionalen Zwischenparkposition für die KSR (Bauabschnitt 2) resultieren aus möglichen

naturschutzfachlichen Konflikten, v.a. mit Brutvögeln (zu a.) bzw. mit Seehunden (zu b.). Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen werden Konflikte vermieden oder weiter vermindert.

Es wird im Folgenden für die relevanten Schutzgüter Biotoptypen, Brut- und Gastvögel sowie Meeressäuger auf die Auswirkungen der technischen Alternative (Rohrlaufbahn) bzw. der Verlegung der Zwischenparkposition eingegangen. Für alle weiteren Schutzgüter wird weder von einer Verbesserung noch von einer Verschlechterung durch die Änderungen ausgegangen.

Im Folgenden werden exemplarisch Abbildungen mit Bezug zum System NOR-9-3 dargestellt. Ebenfalls ist das System NOR-9-2 und ggf. weitere Systeme dargestellt (in grau). Sämtliche getätigten Aussagen haben sowohl für NOR-9-3 als auch für NOR-9-2 Aussagekraft.

3.1 Alternative Rohraufbahn

Sollte durch die mit der Schutzmaßnahme S1 „*Implementierung einer naturschutzfachlichen Baubegleitung (NFB)*“ (Anlage 8.2) eingesetzte NFB Brutgeschehen bzw. Brutverdacht im Bereich der favorisierten Rohrlaufbahn (Vorzugsvariante wie beantragt) vor der Ausführung festgestellt werden und damit artenschutzrechtliche Störungen nicht ausgeschlossen werden können, wird die alternative Rohrlaufbahn wie oben beschrieben genutzt. Dies ist auch in der Vermeidungsmaßnahme V2 „Schutz von Brutvögeln [...]“ (Anlage 8.2) so festgeschrieben. Gleichzeitig verlegt sich damit die fußläufige Zuwegung zur Wattbaustelle Dornumergröde inkl. Holzsteg über die Lahnung in Richtung Westen. Die Röhrichtmahd für die Vorzugsvariante wird vor dem 01.03. durchgeführt, damit Bruten von Röhrichtbrütern wie Schilfrohrsänger im Störungsbereich ausgeschlossen werden können. Für die eventuelle Nutzung der Alternative wird kein zusätzliches Schilfröhricht gemäht.

Wie bei der favorisierten Rohrlaufbahn wird auch bei der Alternative das KSR auf Rollenböcken geführt. Hebe- bzw. Zugeräte (Bagger, Autokran, Winde o.ä.) werden so positioniert, dass daraus keine Beeinträchtigungen resultieren. Hierzu sind befestigte bzw. teilbefestigte Flächen (Deichverteidigungsweg, alternative Zuwegung, befestigtes Deckwerk) vorgesehen. Da die geschotterte Fläche der alternativen Zuwegung nicht ausreicht, um die Rollenböcke und ein parallel fahrendes Gerät aufzunehmen, soll der Weg temporär, durch Auflage von Gummimatten, Stahlplatten o.ä., verbreitert werden. Hierbei werden angrenzende Gräben geschont, eine temporäre Beeinträchtigung der Wegrandvegetation (Ruderalflur) ist zu erwarten, aber nicht erheblich. Von der Wattkannte aus soll das KSR bei Hochwasser ins Wasser gelassen/ gehoben werden. Hierbei ist, wie bei der Vorzugsvariante, eine Beeinträchtigung der Salzwiese zu vermeiden.

3.1.1 Schutzgut Pflanzen – Biotoptypen

Die alternative Rohrlaufbahn (siehe Abbildung 3-1) verläuft über den Deichverteidigungsweg in Richtung Westen und anschließend über die alternative Zuwegung (teilbefestigt) in Richtung Norden zur Wattkannte. Um die Rollenböcke und ein parallel fahrendes Gerät aufzunehmen, werden der teilbefestigte (geschotterte) Weg im Deichvorland seitlich bis zum Graben (Biototyp Salz- und Brackwassergraben im Küstenbereich (Schilfröhricht der Brackmarsch) (KYG(KRP)) durch Auflage von Stahlplatten o.ä. für einen Zeitraum von Ende Juli bis Anfang September um ca. 1 m verbreitert. Eine Beeinträchtigung des Grabens und damit der dort vorhandenen Schilfbestände findet nicht statt.

Durch die Maßnahme wird die am westlichen Randbereich des Weges vorhandene Wegrandvegetation (Halbruderal Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte (UHM)¹) durch mehrwöchige Überdeckung

¹ aufgrund der geringen Breite der Bedeckung nicht in Abbildung 3-1 dargestellt

beeinträchtigt. Nach Beseitigung der Abdeckung wird sich der Bestand, welcher nicht von hoher Bedeutung ist, wieder regenerieren bzw. wieder aufwachsen. Die vorübergehende Beeinträchtigung von geringer Fläche (unter 250 m²) ist als nicht erheblich einzustufen.

Um die unmittelbar an der Wattkante gelegenen kleinflächigen Bestände des Schlickgras-Watts (KWG) zu schützen, soll das KSR angehoben werden.

Sollte die alternative Rohrlaufbahn genutzt werden, verschiebt sich gleichzeitig die fußläufige Zuwegung über einen zu installierenden Holzsteg auf der befestigten Lahnung durch das Watt zur Watt-BE-Fläche vor Dornumergrode (Abbildung 3-2). Da auch hier die Vermeidungsmaßnahme V4 „*Festlegung von unbefestigten Zuwegungen [...] in Abstimmung von NFB und NLPV*“ (Anlage 8.2) greift wird sich die Verschiebung weder positiv noch negativ auf die Schutzgüter auswirken.

Insgesamt ist die alternative Rohrlaufbahn gegenüber der Vorzugsvariante ebenso genehmigungsfähig, weil keine anderen oder weiteren erheblichen Beeinträchtigungen eintreten. Auch werden im Vergleich zur Vorzugsvariante keine zusätzlichen artenschutzrechtlichen Konflikte ausgelöst.

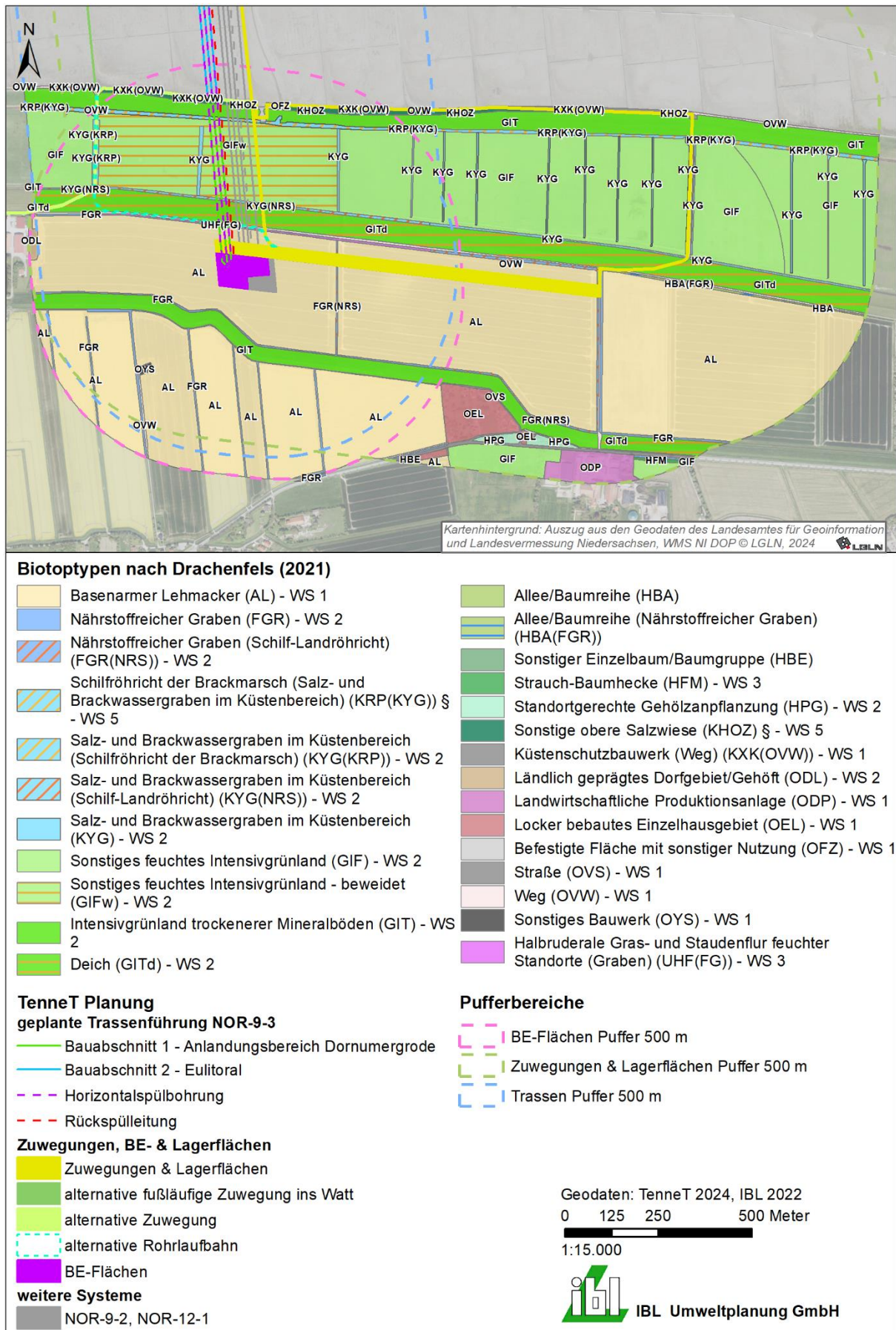


Abbildung 3-1: Biotoptypen im Bauabschnitt 1

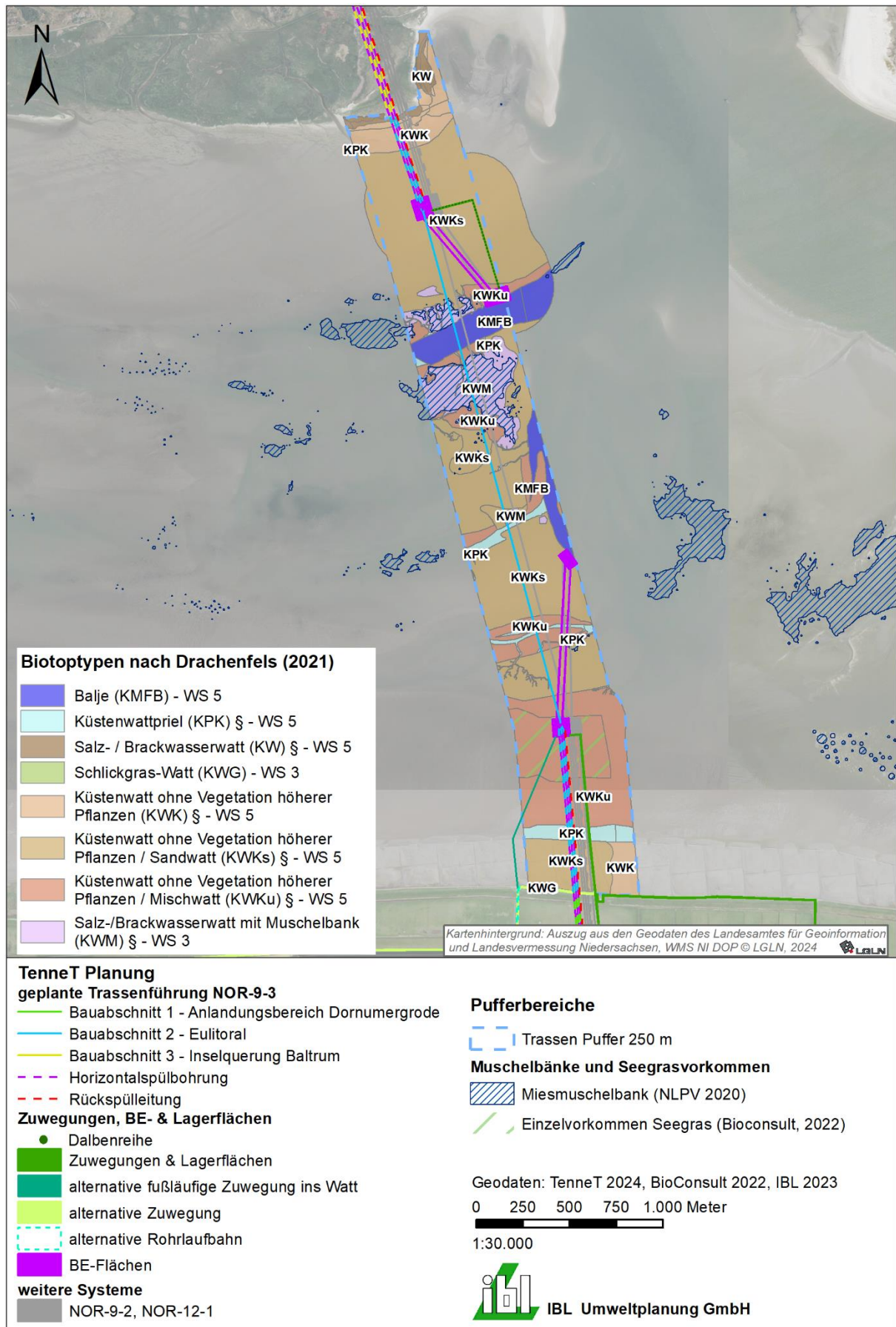


Abbildung 3-2: Biotoptypen im Bauabschnitt 2

3.1.2 Schutzgut Tiere – Brut- und Gastvögel

3.1.2.1 Schutzgut Brutvögel

Die alternative Rohrlaufbahn verläuft ausgehend von der Rohrbaufäche binnendeichs an der BE-Fläche über einen kleinen Graben geringem Bestand von Röhricht und den Deichverteidigungsweg in Richtung Westen und anschließend über die alternative Zuwegung in Richtung Norden zur Wattkante (vgl. Abbildung 3-1, Abbildung 3-3).

Im Wirkungsbereich der alternativen Rohrlaufbahn befindet sich sowohl das binnendeichs gelegene UG (IBL Umweltplanung 2023) als auch die sich außendeichs befindlichen Zählgebiete mit den Feldkartennummern 1507 („Münstersommerpolder West“) sowie 1508 („Münstersommerpolder Mitte“) des NLWKN (NLWKN 2020, 2022). Es können Störungen durch visuelle Störreize (Fahrzeuge, Menschen) und ggf. Lärm entstehen.

Um diesbezüglich artenschutzrechtliche Konflikte mit Röhrichtbrütern zu vermeiden, wird im Bereich der Querung vor dem 01.03. vorsorglich ein ca. 30 m breiter Streifen des Röhrichts gemäht, so dass keine Habitatstrukturen (Schilfhalme) für den Nestbau vorhanden sind.

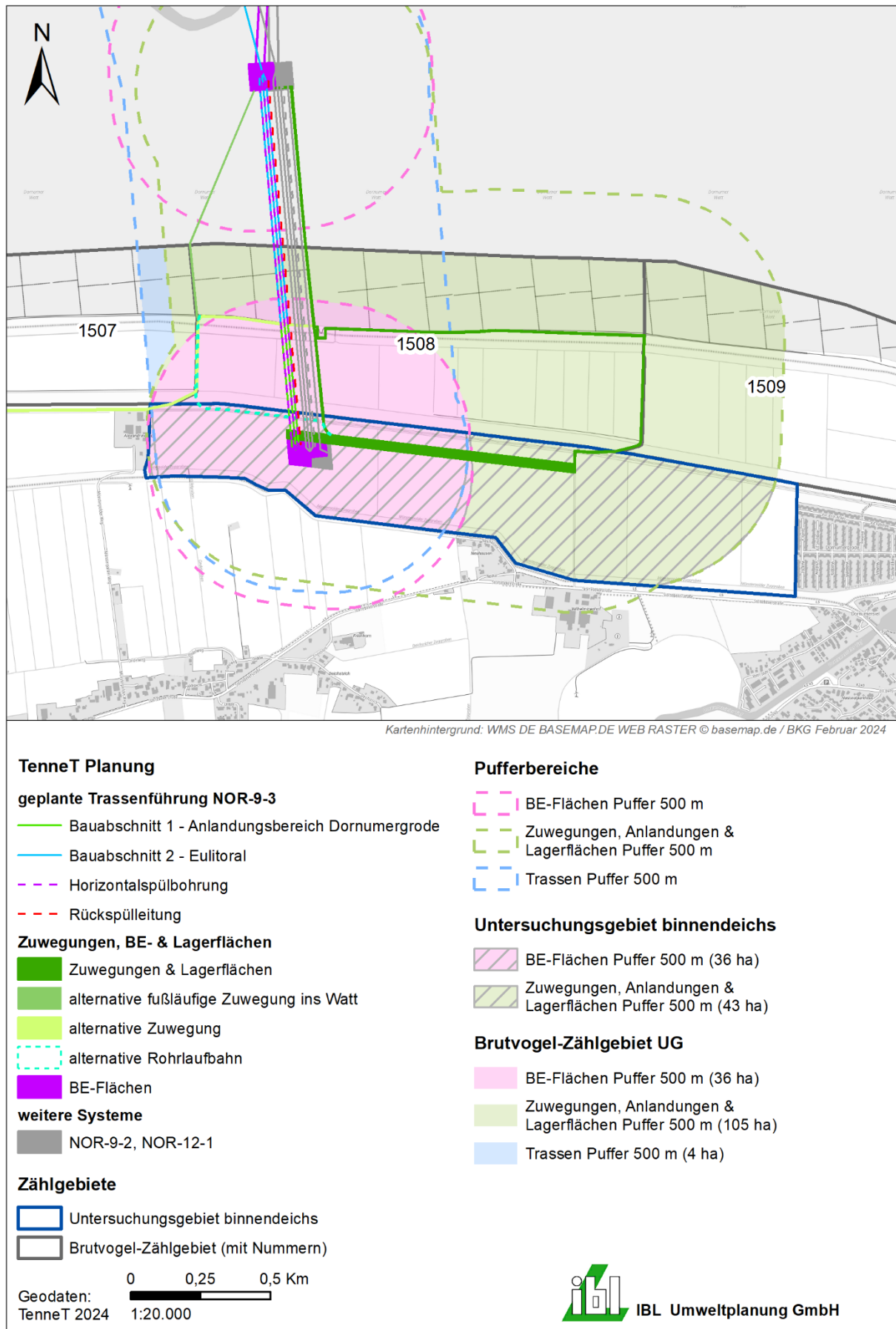


Abbildung 3-3: Untersuchungsgebiet und Zählgebiete Brutvögel bei Dornumergrode

Auswirkungen binnendeichs

Die Transporte der Kabelschutzrohre von der Rohrbaufäche ins Watt sind je nach Bohrlokation ab Ende Mai (Baltrumquerung) oder Ende Juni (Deichquerung) geplant. Somit sind Störungen des Brutgeschäfts am Ende der Hauptbrutzeit nicht ausgeschlossen. Generell wird die Mehrzahl der vorkommenden Brutvogelarten die erste Brut beendet haben. Zweit- und Nachbruten sind jedoch nicht abgeschlossen, so dass es durch die Nutzung der alternativen Rohrlaufbahn zu Auswirkungen auf Individuen durch visuelle und/oder akustische Störreize kommen kann.

In Schilfsäumen an Gräben und in Gehölzen an Wegen können auch nach dem 01.06. noch Bruten von z. B. Blaukehlchen und Schilfrohrsänger stattfinden. Der Bereich binnendeichs ist durch menschliche Aktivitäten (Freizeit, Landwirtschaft etc.) bereits vorbelastet.

In unmittelbarer Umgebung der alternativen Rohrlaufbahn wurden die streng geschützten Arten Blaukehlchen und Schilfrohrsänger festgestellt (Abbildung 3-4). Des Weiteren wurde jeweils ein Revier der Arten Schafstelze, Schwarzkehlchen und der Feldlerche (Rote Liste Deutschland und Niedersachsen, Status 3) ermittelt. Die Reviere von Feldlerche und Schafstelze wurden jeweils in einer Entfernung außerhalb der artspezifischen Fluchtdistanz nach Gassner (2010) ermittelt (Feldlerche 20 m, Schafstelze 30 m).

Auch wenn es sich im Falle von Blaukehlchen, Schilfrohrsänger und Schwarzkehlchen um weniger störempfindliche Arten mit relativ geringen Fluchtdistanzen handelt (Blaukehlchen 30 m und Schilfrohrsänger 20 m), ist es dennoch möglich, dass bei sehr geringen Abständen durch vor allem visuelle Störreize und ggf. auch durch Lärm einzelne Paare Teile ihres Brutvogellebensraums nicht mehr oder nur eingeschränkt nutzen können. Auch ist nicht gänzlich auszuschließen, dass in der Folge einzelne Bruten abgebrochen werden. Es gilt jedoch zu berücksichtigen, dass die alternative Rohrlaufbahn in diesem Bereich auf einem bereits befestigten Weg verläuft, der regelmäßig von Spaziergängern, Radfahren und/oder Fahrzeugen genutzt wird. Die Störung erfolgt baualternativ in regelmäßigen Zeitabständen und für nur wenige Tage im Jahr. Der Röhrichtschnitt im Bereich des Grabens nördlich der BE-Fläche vermeidet (für beide Varianten) artenschutzrechtliche Konflikte dadurch, dass im gemähten Querungsbereich keine Bruten stattfinden. Da es sich um keine angestammten Niststätten handelt sind auch keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten. Die genannten Arten und Vertreter der Röhrichtrüter nutzen annuell die für sie geeigneten Halmstrukturen und -Schilfdichten. Von diesen Strukturen verbleiben ausreichende Flächen im Untersuchungsgebiet, so dass erfolgreiche Bruten von der Maßnahme nicht signifikant beeinträchtigt werden. Oder anders gesagt, der gemähte Schilfbestand ist kein essenzielles und nur ein mögliches Habitat unter ansonsten gleichwertig anderen im Untersuchungsgebiet.

Die Auswirkungen werden als neutral (ohne Bestandswertänderung) bewertet. Je nach Art sind die Auswirkungen lokal bis mittlerräumig und insgesamt kurzfristig, sie sind vorübergehend und reversibel und somit insgesamt schlechtesten Falls unerheblich nachteilig. Die Alternative verursacht keine neuen und/oder zusätzlichen artenschutzrechtlichen Konflikte, die über die Vermeidung der potenziellen Konflikte bei Ausführung der Vorzugsvariante hinausgehen.

Sollte es zu einer Nutzung der alternativen Rohrlaufbahn kommen, resultiert dies aus Brutvorkommen bzw. Brutverdacht im Bereich der Vorzugsvariante. Somit ist die Nutzung der Alternative ggf. eine Vermeidung von erheblichen Störungen von Brutvögeln und aus naturschutzfachlicher Sicht zu begrüßen und als positiv zu bewerten.

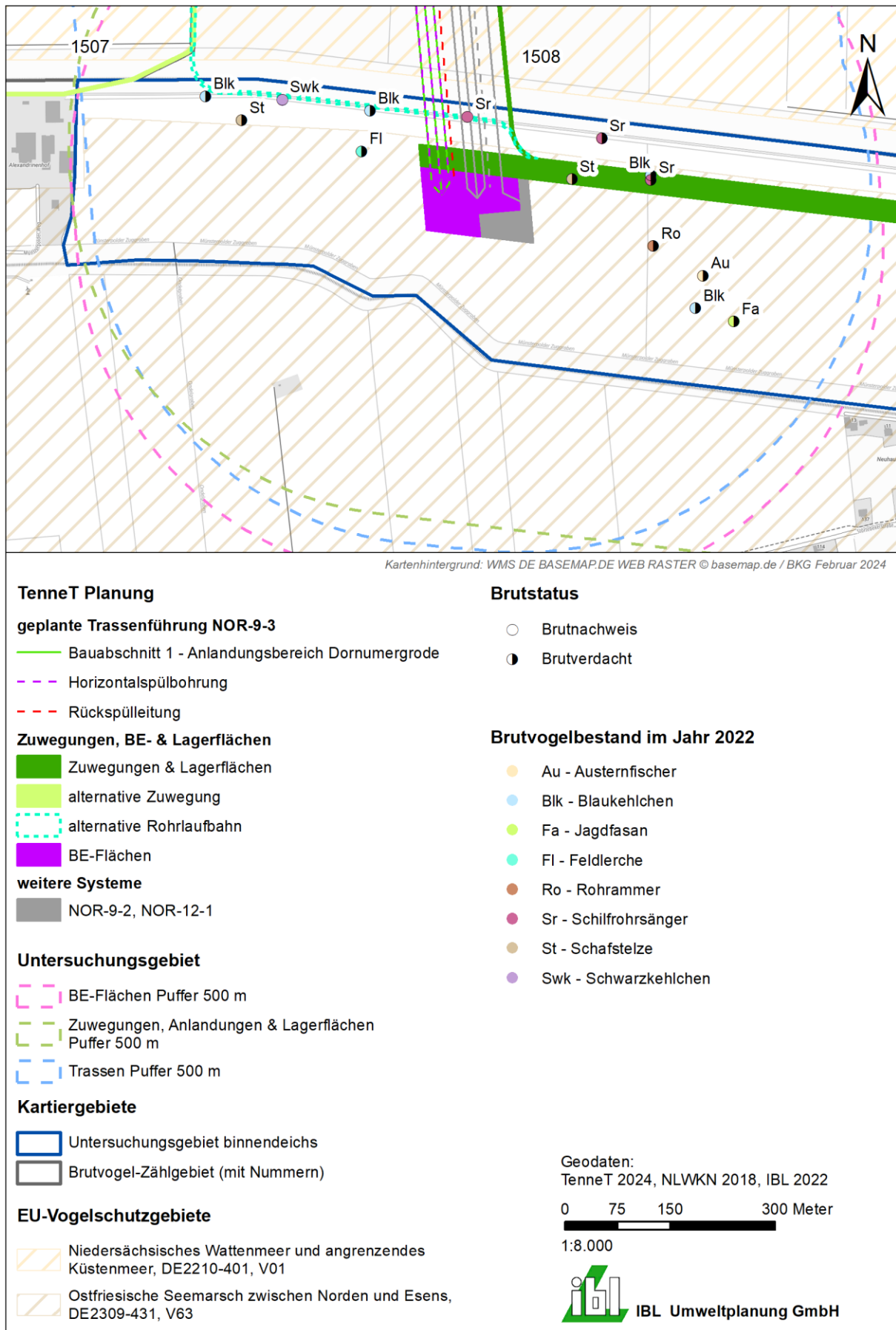


Abbildung 3-4: Untersuchungsgebiet und Brutreviere 2022 Dornumergröde binnendeichs

Auswirkungen außendeichs

Außendeichs führt die alternative Rohlaufbahn im Bereich der Deichüberfahrt zunächst über den Deich und trifft dann auf den bereits vorhandenen teilbefestigten Weg im Deichvorland, der zum Weitertransport der KSR genutzt werden soll. Im Bereich der Deichüberfahrt wurden keine Brutreviere festgestellt. Die ermittelten Reviere im Bereich der alternativen Zuwegung lagen im Bereich des teilbefestigten Weges im Deichvorland (vgl. exemplarisch Abbildung 3-5 aus dem Jahr 2021). Die Lage der Brutreviere in den übrigen Jahren sind den Anhangskarten 1 bis 8 zu entnehmen wie folgt:

Die zu der alternativen Rohlaufbahn am dichtesten gelegenen Reviere waren Reviere der Arten Wiesenpieper, Teichrohrsänger und Schilfrohrsänger. In etwas weiterer Entfernung (>100 m) traten Austernfischer und Brandgans auf. Für alle genannten Arten bis auf die Brandgans lagen die Reviere außerhalb der artspezifischen Fluchtdistanz (Gassner u. a. 2010). Für die Brandgans würde die artspezifische Fluchtdistanz von 200 m unterschritten. Auch hier ist jedoch festzustellen, dass die alternative Rohlaufbahn in diesem Bereich über einen bereits befestigten Weg führt, der durch die regelmäßige Nutzung durch Spaziergänger, Radfahrer und/oder Fahrzeuge vorbelastet ist. Diese Störung erfolgt in regelmäßigen Zeitabständen und für nur wenige Tage im Jahr. Die Störung durch die alternative Rohlaufbahn geht höchstens geringfügig über das vorhandene Maß hinaus.

Die Auswirkungen werden als neutral (ohne Bestandswertänderung) bewertet. Je nach Art sind die Auswirkungen lokal bis mittlräumig und insgesamt kurzfristig, sie sind vorübergehend und reversibel und somit insgesamt schlechtesten Falls unerheblich nachteilig. Die Alternative verursacht keine neuen und/oder zusätzlichen artenschutzrechtlichen Konflikte, die über die Vermeidung der potenziellen Konflikte bei Ausführung der Vorzugsvariante hinausgehen.

Sollte es zu einer Nutzung der alternativen Rohlaufbahn kommen, resultiert dies aus Brutvorkommen bzw. Brutverdacht im Bereich der Vorzugsvariante. Somit ist die Nutzung der Alternative ggf. eine Vermeidung von erheblichen Störungen von Brutvögeln und aus naturschutzfachlicher Sicht zu begrüßen und als positiv zu bewerten.

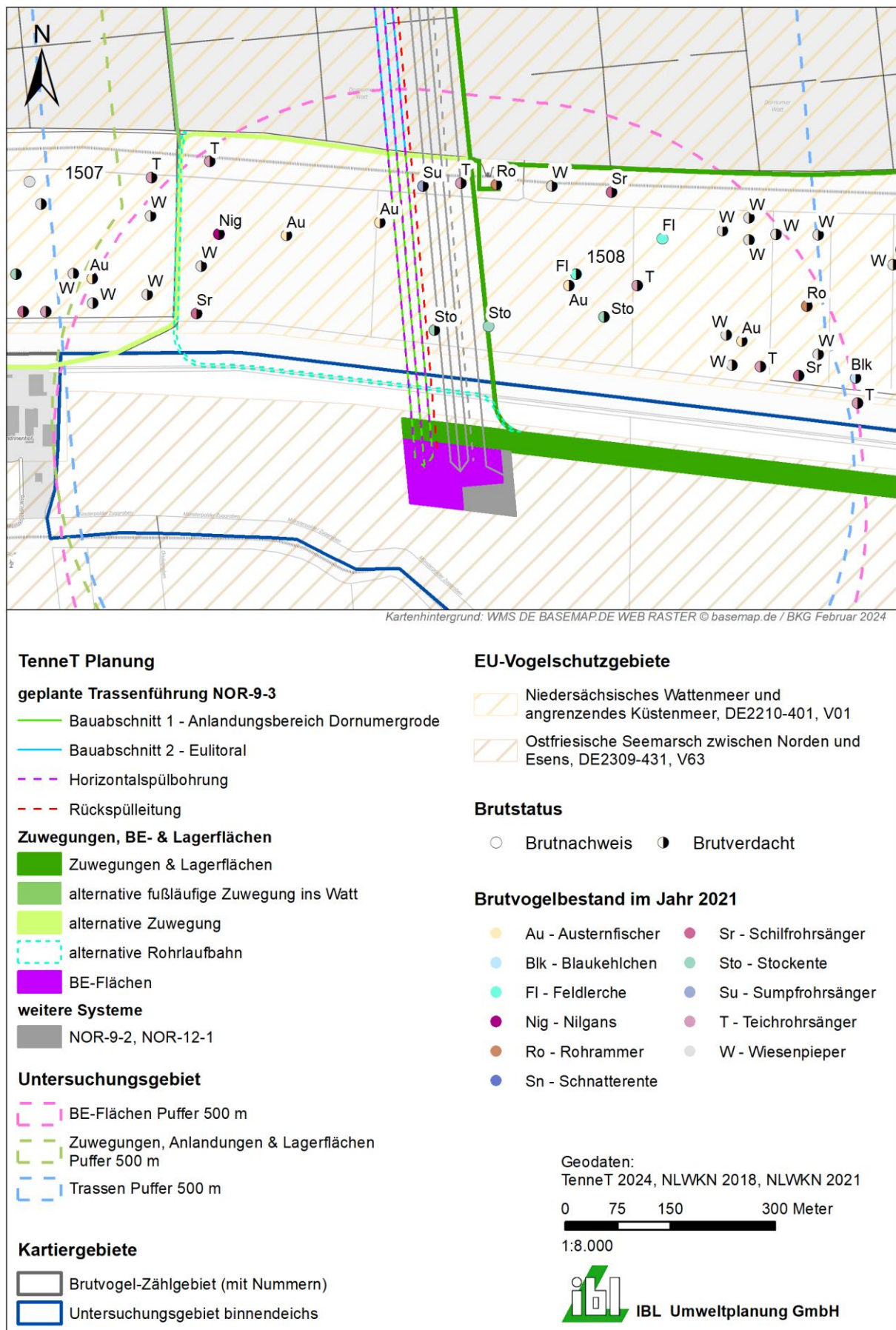


Abbildung 3-5: Lage der alternativen Rohrlaufbahn und Brutreviere 2021 bei Dornumergrode

3.1.2.2 Schutzgut Gastvögel

Die alternative Rohrlaufbahn führt durch das Zählgebiet Sommerpolder (1.3.06.05) bis zur Wattkante. Von hier führt die fußläufige Zuwegung in den Wattbereich im Zählgebiet Vorland (1.3.06.04).

Im Zählgebiet Sommerpolder führt die alternative Rohrlaufbahn über einen bereits vorhandenen teilbefestigten Weg, der regelmäßig durch Spaziergänger, Radfahrer und/oder Fahrzeuge genutzt wird. Für die Rastvogelbestände im Zählgebiet Sommerpolder sind somit lediglich Auswirkungen zu erwarten, die allenfalls geringfügig über das vorhandene Maß der bereits vorhandenen Störungen durch Fahrzeuge und Spaziergänger hinausgehen. Die Störung erfolgt in regelmäßigen Zeitabständen und für nur wenige Tage im Jahr. Durch die Störungen kann es zu temporärem Verlust bzw. Verschiebung von Hochwasserrastplätzen kommen.

Die während der Bauzeit rastenden Gastvogeltrupps befinden sich überwiegend im Zählgebiet Vorland (vgl. Anhangskarten 9 bis 16). Durch die Nutzung der fußläufigen Zuwegung zur Wattbaustelle kann es zu visuellen Störungen bei Niedrigwasser kommen. Die Hochwasserrastplätze werden nicht beeinträchtigt, da die Zuwegung zur Baustelle nur bei Niedrigwasser bzw. auf- und ablaufendem Wasser genutzt werden kann. Bei ablaufendem Niedrigwasser suchen zudem zahlreiche Vögel in Entfernung > 500 m und besonders > 1.000 m Entfernung zum Ufer nach Nahrung.

Es sind demnach keine erheblichen Beeinträchtigungen der Gastvögel durch die alternative Rohrlaufbahn zu erwarten.

Es werden baubedingt keine Änderungen des Bestandswerts erwartet. Die Auswirkungen werden als lokal bis mittelräumig, kurzfristig und damit weder nachteilig noch vorteilhaft bewertet.

Alle Auswirkungen sind für Gastvögel und ihre Lebensräume vorübergehend und reversibel.

3.2 Optionale Zwischenparkposition der Kabelschutzrohre

Da die zunächst geplante Lage der optionalen Zwischenparkposition für die KSR im Watt südlich von Baltrum am Fahrwasser Konflikte mit Liegeplätzen der Seehunde hervorrufen könnte, soll diese Position in Richtung Süden entlang Dornumer Balje verlegt werden.

3.2.1 Schutzgut Pflanzen – Biotoptypen

Die Verlegung der Zwischenparkposition (Abbildung 3-6, Abbildung 3-7) von der Baltrumer Balje (Biotoptyp „Balje“ KMFB, Wertstufe 5) an die Dornumer Balje (Biotoptyp „Balje“ KMFB und in Teilen Sandwatt KWKs, beide Wertstufe 5) führt nicht zu einer veränderten naturschutzfachlichen Bewertung (Abbildung 3-2). So wird sich die Verschiebung weder positiv noch negativ auf das Schutzgut Pflanzen - Biotoptypen auswirken.

Die neue Lage der Zwischenparkposition ist ebenso genehmigungsfähig, weil keine anderen oder weiteren erheblichen Beeinträchtigungen eintreten. Auch werden keine zusätzlichen Konflikte ausgelöst.

3.2.2 Schutzgut Tiere - Meeressäuger

Das UG hat für die Kegelrobbe keine besondere Bedeutung. Die Bestandsbewertung des Schutzgutes Meeressäuger orientiert sich daher vorrangig am Seehund, der das Watt im Bereich des UG (BA 2) regelmäßig in Anzahlen von 50-100 Individuen als Liegeplatz nutzt, und am Schweinswal, der die Bereiche seewärts der Insel Baltrum in geringen bis mittleren Dichten als Nahrungshabitat nutzt. Die

optionale Zwischenparkposition zur Zwischenlagerung der Kabelschutzrohre im Baltrumer Watt (BA 2) wird deshalb mit Fokus auf den Seehund betrachtet.

Für Seehunde (und auch Kegelrobben) sind in Bezug auf visuelle Störungen jene Arbeiten relevant, die im Bereich des Inselwatts zwischen Baltrum und dem Festland durchgeführt werden. Tiere, die sich auf dem Watt oder im Wasser befinden, können durch die Bewegungen von Baufahrzeugen, Schiffen oder Personen gestört werden. Seehunde und Kegelrobben sind auf ihren Liege- und Ruheplätzen besonders störungsanfällig, da dort ihre Bewegungsfähigkeit stärker eingeschränkt ist als im Wasser. Sie können sich jedoch an visuelle Reize gewöhnen, wenn von diesen keine Gefahr ausgeht, was z. B. die häufige Anwesenheit von Seehunden in Schleusen- oder Hafenbecken belegt. Die aktualisierte Zwischenparkposition befindet sich nun in einem Bereich, in dem nur einige wenige Seehunde (und nur im Jahr 2015/2016) gezählt wurden, wie in Abbildung 3-6 zu erkennen ist. Die Auswertung der Befliegung (Abbildung 3-7) verdeutlicht außerdem, dass sich die Liegeplätze hauptsächlich nördlich der Dornumer Balje befinden und somit eine potenzielle Störwirkung auf Seehunde durch die Verlegung der Zwischenparkposition gen Süden verringert ist. Die zusätzlichen Daten zu Seehundvorkommen aus den Gastvogelerfassungen für das Vorhaben NOR-9-3 (und NOR-9-2) im Jahr 2022 und 2023 (Abbildung 3-8 und Abbildung 3-9) deuten ebenfalls an, dass der Schwerpunkt der Seehundliegeplätze im Bereich südlich der BE-Fläche im Watt vor Baltrum und nördlich der Dornumer Balje zu liegen scheint. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Lage der Seehunde nicht lagegetreu dargestellt ist, da hier der Fokus auf der Gastvogelerfassung lag und die Seehunde aus größerer Entfernung mitdokumentiert wurden.

Auswirkungen der Bauarbeiten an den Wattbaustellen beschränken sich auf die Robben. Hierbei werden ein Seehundrastbestand von maximal 50-100 Individuen und eventuell einzelne Kegelrobben-Individuen von ihren etablierten Liegeplätzen vertrieben, im Worst Case für die gesamte Dauer der Bauarbeiten (jedoch hauptsächlich während der Bauarbeiten an der BE-Fläche im Inselwatt, welche ca. sieben Monate andauern werden).

Durch die Verschiebung der Zwischenparkposition ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen. Die Auswirkungen sind nach wie vor mittelräumig und kurzfristig (maximal 2 Jahre), sowie vorübergehend und reversibel. Insgesamt sind die Auswirkungen damit höchstens unerheblich nachteilig.

Die Verlegung der Zwischenparkposition aus einem Bereich mit erhöhtem Vorkommen von Seehunden heraus ist aus naturschutzfachlicher Sicht zu begrüßen und als positiv zu bewerten.

Insgesamt ist die neue Lage der Zwischenparkposition ebenso genehmigungsfähig, weil keine anderen oder weiteren erheblichen Beeinträchtigungen eintreten. Auch werden keine zusätzlichen artenschutzrechtlichen Konflikte ausgelöst.

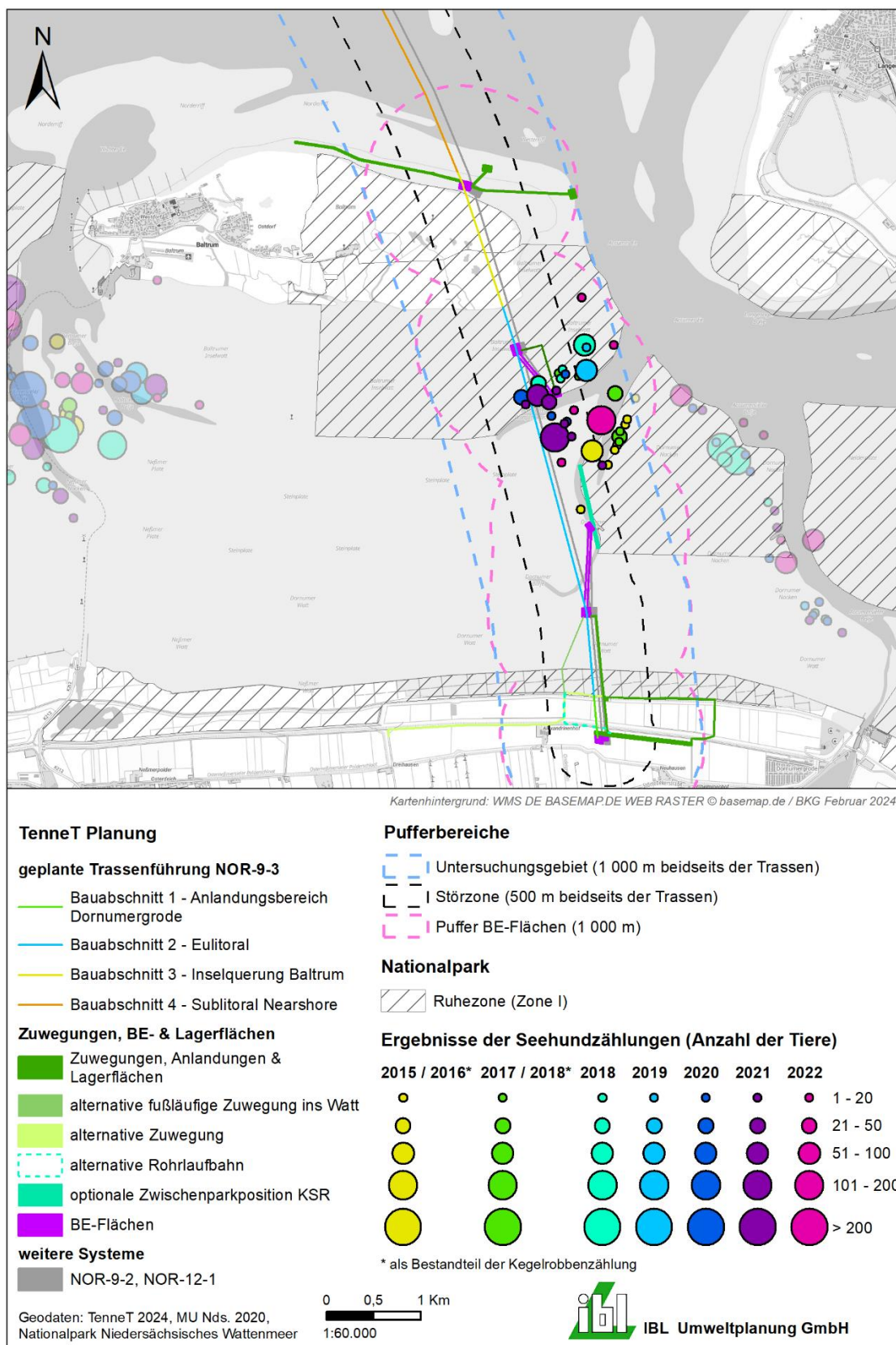


Abbildung 3-6: Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet zum Vorhaben NOR-9-3

Erläuterung:
Quelle:

Erstellt von IBL Umweltplanung GmbH anhand der Daten der Flugerfassungen des NLPV
Portal Marine Daten Infrastruktur Niedersachsen http://mdi.niedersachsen.de/Heron-KaDI/JAVA_SCRIPT/37_Portal/, 13.09.2022)

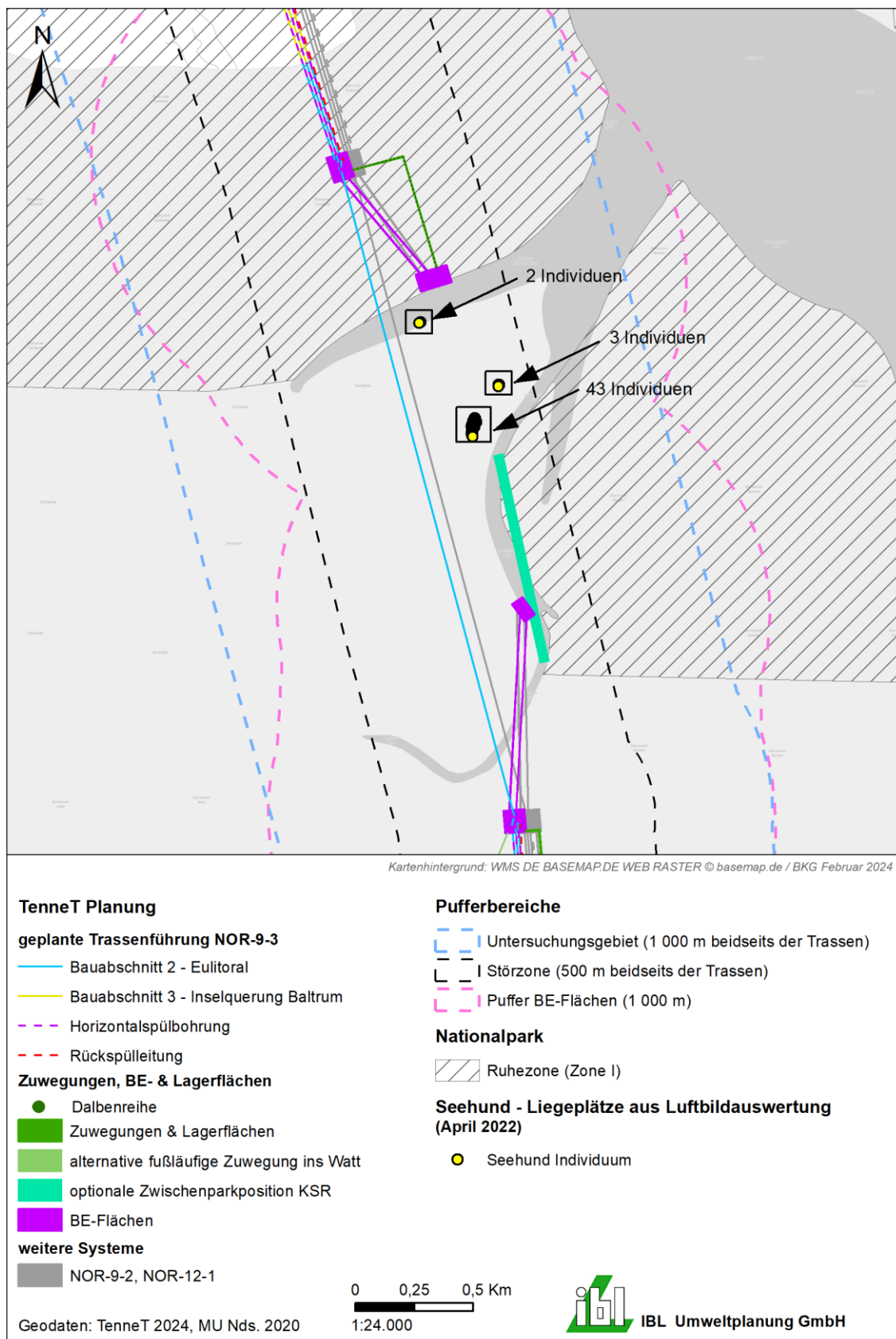


Abbildung 3-7: Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet nach Befliegung im April 2022

Quelle: Auswertung nach Luftbild, aufgenommen durch die TenneT Offshore GmbH im April 2022

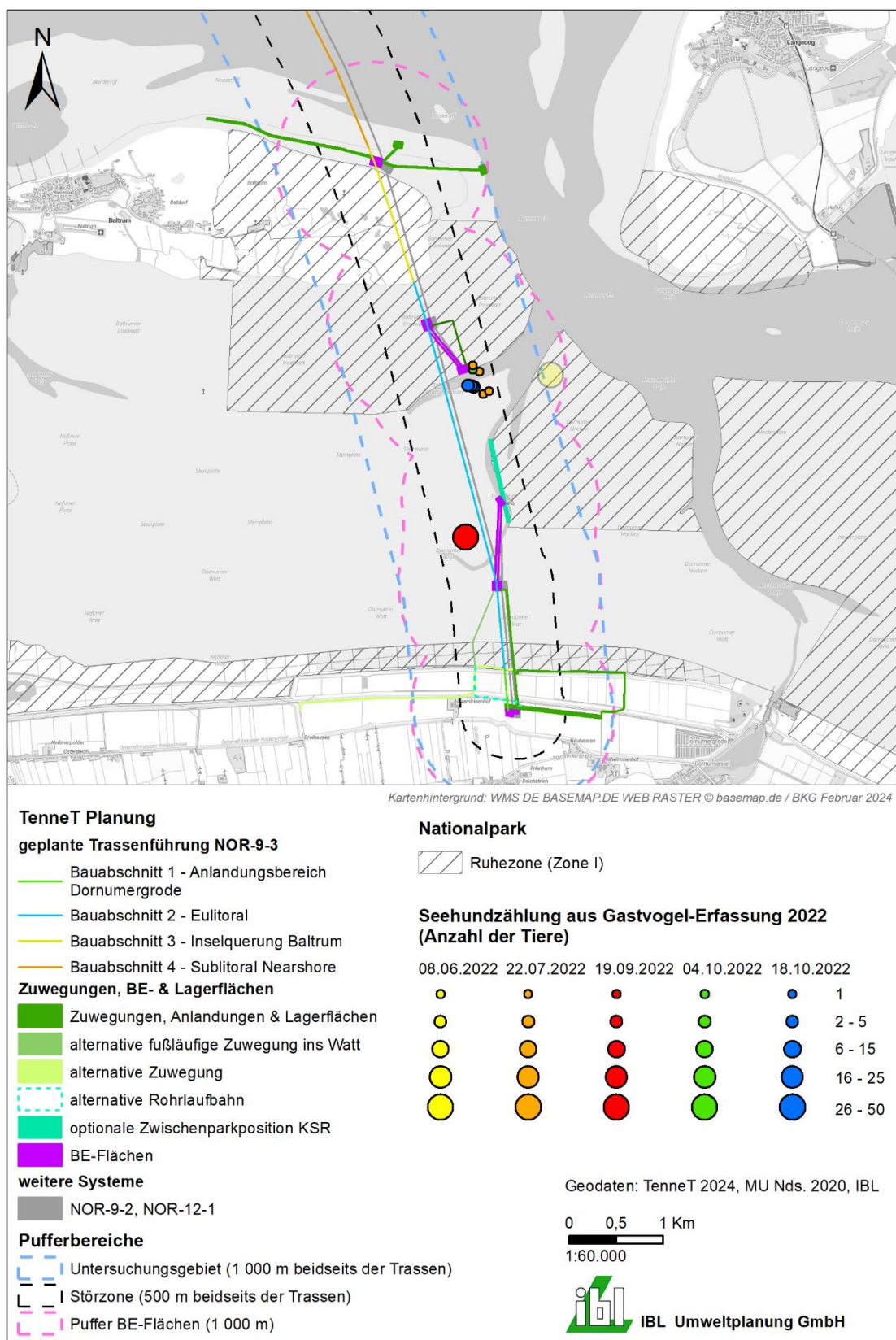


Abbildung 3-8: Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet nach Sichtbeobachtungen im Jahr 2022

Quelle: Sichtbeobachtungen, aufgenommen durch IBL Umweltplanung GmbH im Rahmen der Gastvogelerfassungen

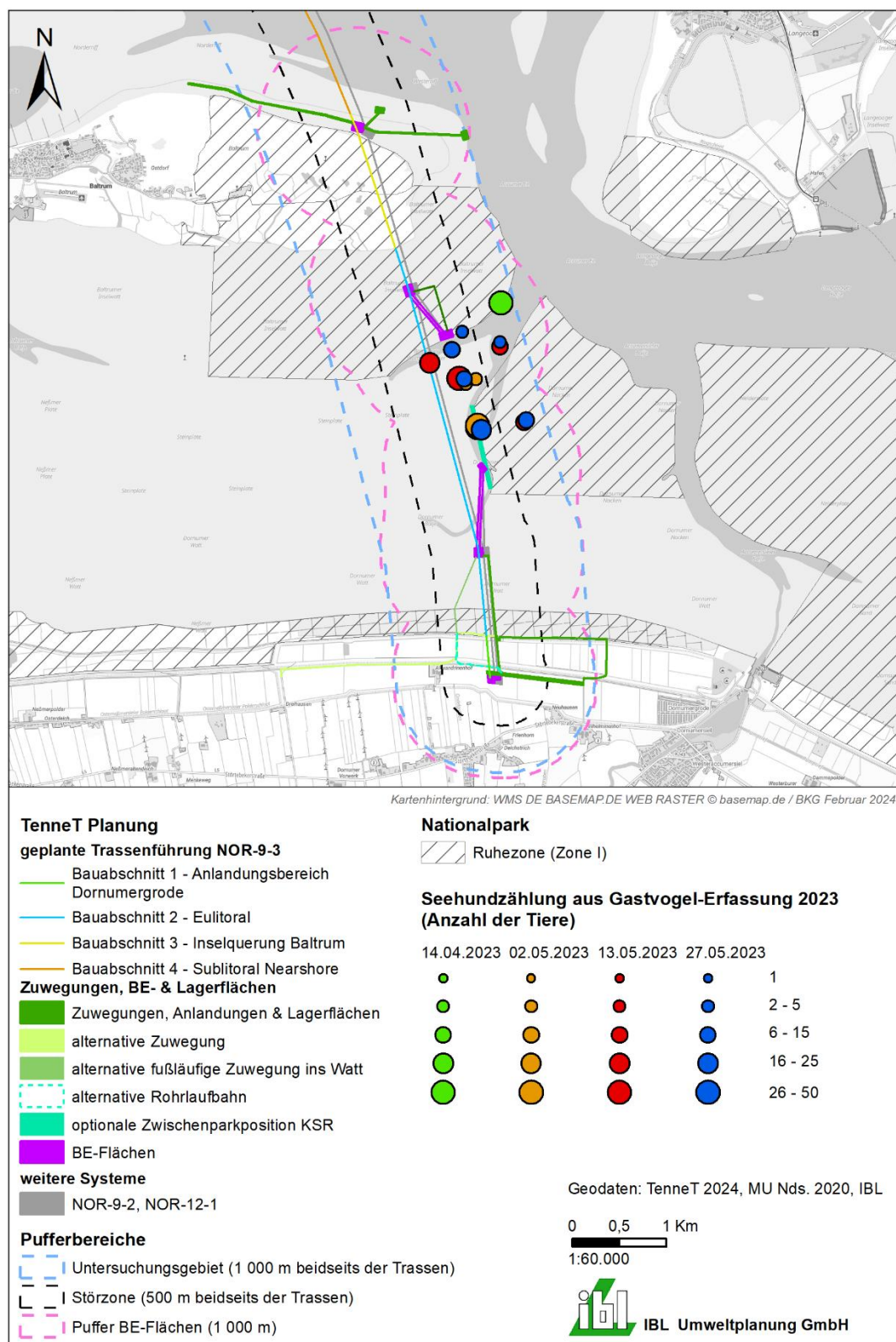


Abbildung 3-9: Vorkommen von Seehunden im Untersuchungsgebiet nach Sichtbeobachtungen im Jahr 2023

Quelle: Sichtbeobachtungen, aufgenommen durch IBL Umweltplanung GmbH im Rahmen der Gastvogelerfassungen

3.3 Bezugnahme auf umweltfachliche Antragsunterlagen

3.3.1 Anlage 10.1 UVP-Bericht

Die hier betrachteten technischen Änderungen (alternative Rohrlaufbahn, Verlegung der optionalen Zwischenparkposition) führen nicht zu erheblich negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere (Brut- und Gastvögel, Meeressäuger), sondern sind gegenüber der ursprünglichen Planung insgesamt als positiv zu bewerten.

3.3.2 Anlage 10.2 Fachbeitrag Artenschutz

Die hier betrachteten technischen Änderungen (alternative Rohrlaufbahn, Verlegung der optionalen Zwischenparkposition) führen nicht zu Verstößen gegen die relevanten Regelungen der § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote). Vielmehr dienen die geplanten Änderungen der Vermeidung von Konflikten mit artenschutzrechtlich relevanten Arten und sind als positiv zu bewerten.

3.3.3 Anlage 10.3 Natura 2000-VU

Die hier betrachteten technischen Änderungen (alternative Rohrlaufbahn, Verlegung der optionalen Zwischenparkposition) führen nicht zu einer abweichenden Bewertung hinsichtlich der Verträglichkeit des Projekts im Einzelnen. Wie ausgeführt werden mit Ausführung der Änderungen eher positive Effekte binnen- wie außendeichs erwartet. Hierbei gelten die Voraussetzungen im Fall der alternativen Rohrlaufbahn dann, wenn diese wie ausgeführt zum Tragen kommen muss. Hingegen ist die räumliche Verlegung der optionalen Zwischenparkposition der Kabelschutzrohre weiter nach Süden aus dem Schwerpunkt vorkommen ruhender Seehunde fachlich als positiv zu bewerten, weil damit Störungen der angestammten Ruheplätze weiter vermindert werden können.

Die geplanten technischen Änderungen (s.o.) sind nicht geeignet, den Schutzzweck und maßgeblichen Bestandteile der Natura 2000 Schutzgebietskulisse gemäß der Anlage 10.3 erheblich zu beeinträchtigen.

Hinsichtlich der Summation wird auf die Änderungen im Anhang 1 zur Natura 2000-VU verwiesen (Deckblattänderung).

3.3.4 Anlage 10.4 Fachbeitrag WRRL

Die geplanten technischen Änderungen (s.o.) sind nicht geeignet, die Ziele der WRRL zu beeinträchtigen oder zu gefährden.

3.3.5 Anlage 10.5 Fachbeitrag MSRL

Die geplanten technischen Änderungen (s.o.) sind nicht geeignet, die Ziele der MSRL zu beeinträchtigen oder zu gefährden.

4 Inhaltliche Änderungen Anlage 10.3 Natura 2000-VU

Die Anlage 10.3. ist im Deckblattverfahren nicht geändert oder ergänzt worden, weil sich die abwägungsrelevante maßgeblichen Änderungen oder Ergänzungen auf den Anhang 1 der Unterlage beziehen.

Mit der fachlichen Abwägung von erheblichen Beeinträchtigungen der Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten lautet nunmehr das Ergebnis:

- *Für das FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ können im Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen erhebliche Beeinträchtigungen für Seehunde nicht ausgeschlossen werden.*
- *Für das VS-Gebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ können im Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen erhebliche Beeinträchtigungen für Gastvögel nicht ausgeschlossen werden.*

Entsprechend wurden mit der NLPV abgestimmte Kohärenzmaßnahmen festgelegt (siehe Anlage 8.1 und 8.2).

Es wird auf die Änderungen im Anhang 1 zur Natura 2000-VU mit Stand 04.03.2024 verwiesen, der den aktuellen Stand der fachlichen Bewertung nach der „§ 34 BNatSchG-Verträglichkeit im Zusammenwirken“ nach Expert Judgement darstellt und insoweit Teil des Antrags ist.

5 Literaturverzeichnis

Gassner, E., Winkelbrandt, A., Bernotat, D., 2010. UVP und Strategische Umweltprüfung. Rechtliche und fachliche Anleitung für die Umweltprüfung, 5. ed. C. F. Müller, Heidelberg.

IBL Umweltplanung, 2023. NOR-9-3 und NOR-9-2 ±525 kV-HGÜ-Offshore-Netzanbindungssysteme im Nds. Küstenmeer Abschnitt Seetrasse. Grenze 12-sm-Zone bis Anlandungspunkt Gemeinde Dornum. Erfassung der Gastvögel im Eulitoral zwischen Baltrum und Dornumergrode. Zeitraum Juni – Oktober 2022 und April – Mai 2023. Ergebnisbericht (Ergebnisbericht im Auftrag von TenneT Offshore GmbH). Oldenburg.

NLWKN, 2020. WWZ- und Brutvogelraten Baltrum und Dornumersiel der Jahre 2018 und 2019. NLWKN - Betriebsstelle Norden-Norderney.

NLWKN, 2022. WWZ- und Brutvogelraten Baltrum und Dornumersiel der Jahre 2020 und 2021. NLWKN - Betriebsstelle Norden-Norderney.