



BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Egnethedsundersøgelse af arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2

UDKAST

Hamburg, marts 2021

Indhold

1	Indledning	1
1.1	Areal N-3.5	1
1.2	Areal N-3.6	3
1.3	Areal N-7.2	4
2	Jurisdiktion og procedurer	5
2.1	Jurisdiktion	5
2.2	Procedurer	5
2.3	Principper for undersøgelsen	6
3	Egnethedsundersøgelse	10
3.1	Overensstemmelse med kravene til fysisk planlægning	10
3.1.1	Areal N-3.5	10
3.1.2	Areal N-3.6	11
3.1.3	Areal N-7.2	12
3.2	Ingen fare for havmiljøet	13
3.2.1	Ingen håndtering af forurening af havmiljøet	13
3.2.2	Ingen fare for fugletrækket	15
3.2.3	Ingen anden fare	16
3.2.4	Position uden for naturfredningsområder	18
3.3	Transportsikkerhed og -effektivitet	18
3.3.1	Søtrafik	18
3.3.2	Lufttrafik	28
3.4	Statens og alliancens forsvarssikkerhed	33
3.4.1	Areal N-3.5	33
3.4.2	Areal N-3.6	33
3.4.3	Areal N-7.2	34
3.5	Forenelighed med prioriterede minedriftsaktiviteter	34
3.6	Forenelighed med eksisterende og planlagte kabel-, offshoretilslutnings- og rørledninger samt øvrige ledninger	34
3.6.1	Areal N-3.5	35

3.6.2	Areal N-3.6	36
3.6.3	Areal N-7.2	36
3.7	Forenelighed med eksisterende og planlagte placeringer af konverterplatforme eller transformerstationer	37
3.7.1	Arealer N-3.5 og N-3.6	37
3.7.2	Areal N-7.2	38
3.8	Ingen uoverensstemmelse med andre krav iht. denne lov og andre offentlig-retlige bestemmelser eller andre overvejende offentlige eller private interesser	38
3.8.1	Arealudviklingsplan	39
3.8.2	Beskyttelse af sikkerhed og helbred/ civilbeskyttelse	39
3.8.3	Fiskeri og havakvakultur	40
3.8.4	Natur-/artsbeskyttelse og kulturarv og turisme	41
3.8.5	Internationale militære interesser	41
3.8.6	Ingen uoverensstemmelse med overvejende private interesser	41
4	Bestemmelse af den effekt, der skal installeres	43
4.1	Areal N-3.5	43
4.2	Areal N-3.6	43
4.3	Areal N-7.2	43
5	Samlet resultat	45
6	Kildeangivelser	46

Billedfortegnelse

Figur 1: Oversigt over positionen for areal N-3.5 (ETRS 89, UTM 32N) i Nordsøens tyske EEZ (koordinaterne er oplyst som ekstra information i GeoSea-portalen (BSH's Web Feature Service); der er tale om en ren informativ oplysning, det i FEP fastlagte areal er fortsat det gældende areal).	2
Figur 2: Oversigt over positionen for areal N-3.6 (ETRS 89, UTM 32N) i Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone (koordinaterne er oplyst som ekstra information i GeoSea-portalen (BSH's Web Feature Service); der er tale om en ren informativ oplysning, det i FEP fastlagte areal er fortsat det gældende areal.).....	3
Figur 3: Oversigt over positionen for areal N-7.2 (ETRS 89, UTM 32N) i Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone (koordinaterne er oplyst som ekstra information i GeoSea-portalen (BSH's Web Feature Service); der er tale om en ren informativ oplysning, det i FEP fastlagte areal er fortsat det gældende areal.).....	4

Fortegnelse over forkortelser

AIS-data	Data fra det automatiske identifikationssystem inden for skibsfart
EEZ (Exclusive Economic Zone)	Eksklusiv økonomisk zone
BBergG	Tysk lov om minedrift
BFO	Føderal offshore-plan
BGBI	Tysk lovtidende
BMVBS	Forbundsministeriet for transport, anlægsarbejder og byudvikling
BMVI	Forbundsministeriet for transport og digital infrastruktur
BMWi	Forbundsministeriet for økonomi og energi
BNatSchG	Lov om naturbeskyttelse og landskabspleje (forbundslov om naturbeskyttelse)
BNetzA	Forbundsnetværksagentur for elektricitet, gas, telekommunikation, post og jernbaner
BSH	Det tyske forbundskontor for søfart og hydrografi
EEG	Tysk lov om fremme af vedvarende energi (lov om vedvarende energi)
EEV	Bekendtgørelse om gennemførelse af loven om vedvarende energi og loven om offshore-vindenergi (bekendtgørelse om vedvarende energi)
FEP	Arealudviklingsplan
GDWS	Generaldirektoratet for vandveje og skibsfart
GW	Gigawatt
ICPC	International Cable Protection Committee
KVR	Kollisionsforebyggelsesregler
LBEG	Delstatsstyrelse for minedrift, energi og geologi
MSRL	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet)
MW	Megawatt
NfS	Efterretninger for søfarende
OSPAR	OSPAR-konventionen om beskyttelse af havmiljøet i det nordøstlige Atlanterhav
ROG	Tysk lov om fysisk planlægning
RPZ	Risikoprioritetstal
SeeAnIV	Bekendtgørelse om anlæg søværts for begrænsningen af det tyske territorialfarvand (bekendtgørelse om maritime anlæg)
SeeAufgG	Lov om forbundsstatens opgaver inden for søfartsområdet (lov om søfartsopgaver)
sm	Sømil
SRÜ	De Forenede Nationers havretskonvention
SUP	Strategisk miljøvurdering
UVPg	Lov om vurdering af indvirkninger på miljøet
VTG	Trafiksepareringsområde
VwVfG	Tysk forvaltningslov
WindSeeG	Tysk lov om udvikling og fremme af offshore vindenergi (loven om offshore vindenergi)

1 Indledning

I henhold til § 16 i WindSeeG fastlægger Forbundsnetværksagenturet (i det følgende kaldet BNetzA) for offshore-vindkraftanlæg, der sættes i drift fra den 1. januar 2026, modtageren og omfanget af finansieringen i henhold til lov om vedvarende energi (EEG) fra 2021 ed hjælp af udbud, som vedrører et i forvejen undersøgt areal, der er truffet bestemmelse om i arealudviklingsplanen af 18.12.2020 (FEP 2020). Som grundlag for dette udbud bestemmes arealets egnethed og den kapacitet, der skal installeres på det, fastsat ved lovbekendtgørelse, i henhold til § 12, stk. 5, punkt 1 WindSeeG. I henhold til § 12, stk. 4 og 5 er egnethedsundersøgelsen grundlag for bestemmelsen af egnetheden fastsat ved lovbekendtgørelse. I henhold til § 10, stk. 2, i WindSeeG er egnetheden givet, hvis opførelsen og driften af offshore-vindkraftanlæg på det pågældende areal ikke er i strid med de kriterier og betæneligheder, der skal undersøges i forbindelse med udarbejdelse af FEP og i forbindelse med plangodkendelsen for offshore-vindkraftanlæg. Grundlaget for fastlæggelse af kapaciteten fastsat ved lovbekendtgørelse er den tidligere bestemmelse af kapaciteten i henhold til § 12, stk. 4 sammenholdt med § 10 stk. 3 i WindSeeG. Den foreliggende **egnethedsundersøgelse** og

kapacitetsbestemmelse danner således grundlag for den trufne bestemmelse om egnetheden og kapaciteten fastsat ved lovbekendtgørelse for de tre arealer, som i henhold til bestemmelserne i FEP 2020 skal være en del af udbuddet gennem BNetzA i 2022 og 2023.

Det drejer sig om arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2.

1.1 Areal N-3.5

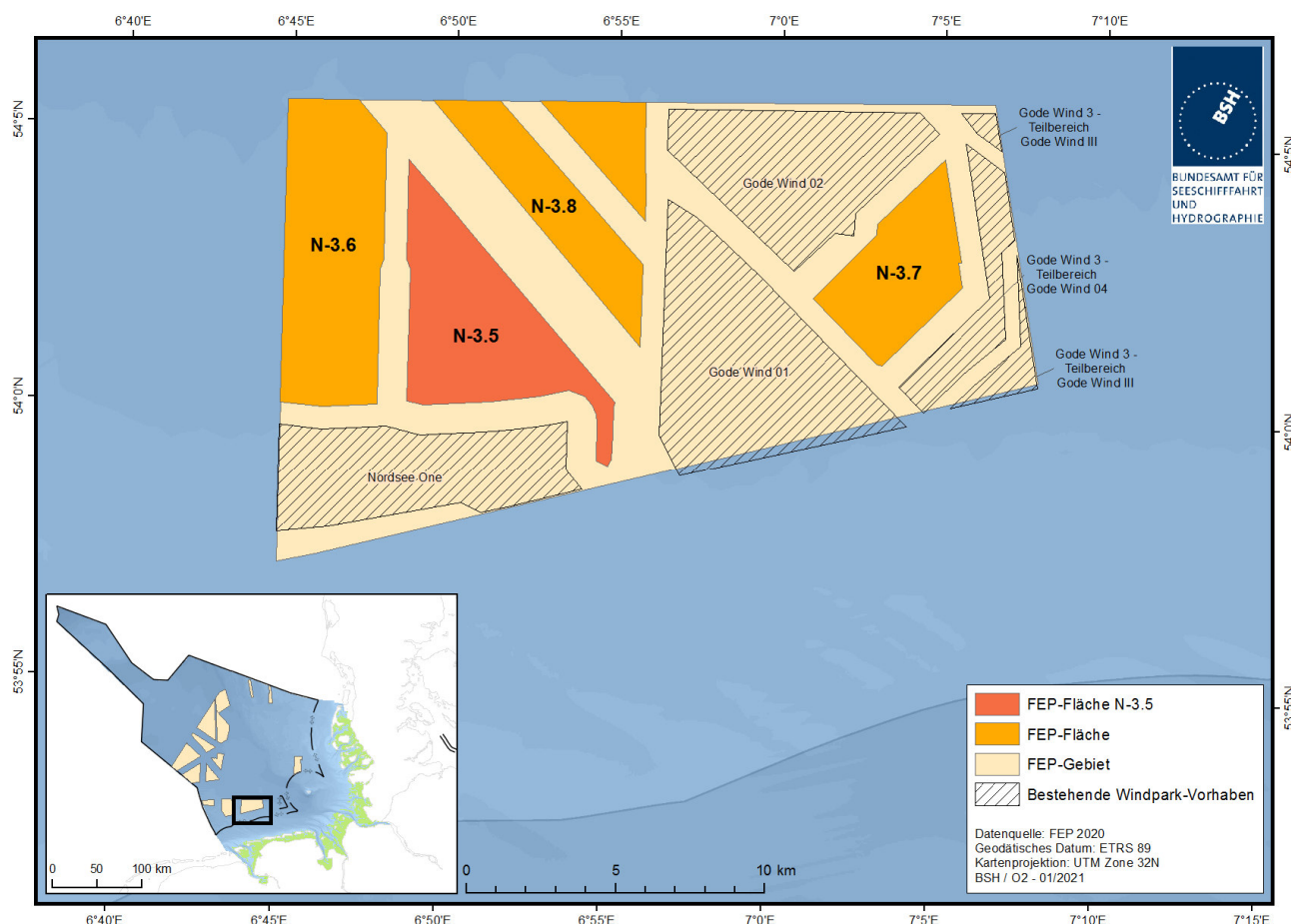
Areal N-3.5 er beliggende i Nordsøens tyske EEZ i den vestlige del af arealet N-3 som truffet bestemmelse om i FEP 2020 (figur 1).

Det ligger mellem trafiksepareringsområderne "German Bight Western Approach" og "Terschelling German Bight". Den mindste vanddybde er 30 m (LAT).

Den allerede etablerede vindmøllepark "Nordsee One" grænser mod syd. Mod vest ligger arealet N-3.6. Nordøst for arealet N-3.5 løber forbindelsesledningerne "BorWin1" og "BorWin2", som er i drift, og parallelt hermed løber gasrørledningen "Europipe 1".

På kryds af arealet løber fire havkabler, der ikke er i drift.

Afstanden til den nærmeste ø Norderney syd for arealet er ca. 30-40 km.



Figur 1: Oversigt over positionen for areal N-3.5 (ETRS 89, UTM 32N) i Nordsøens tyske EEZ (koordinaterne er oplyst som ekstra information i GeoSea-portalen (BSH's Web Feature Service); der er tale om en ren informativ oplysning, det i FEP fastlagte areal er fortsat det gældende areal).

1.2 Areal N-3.6

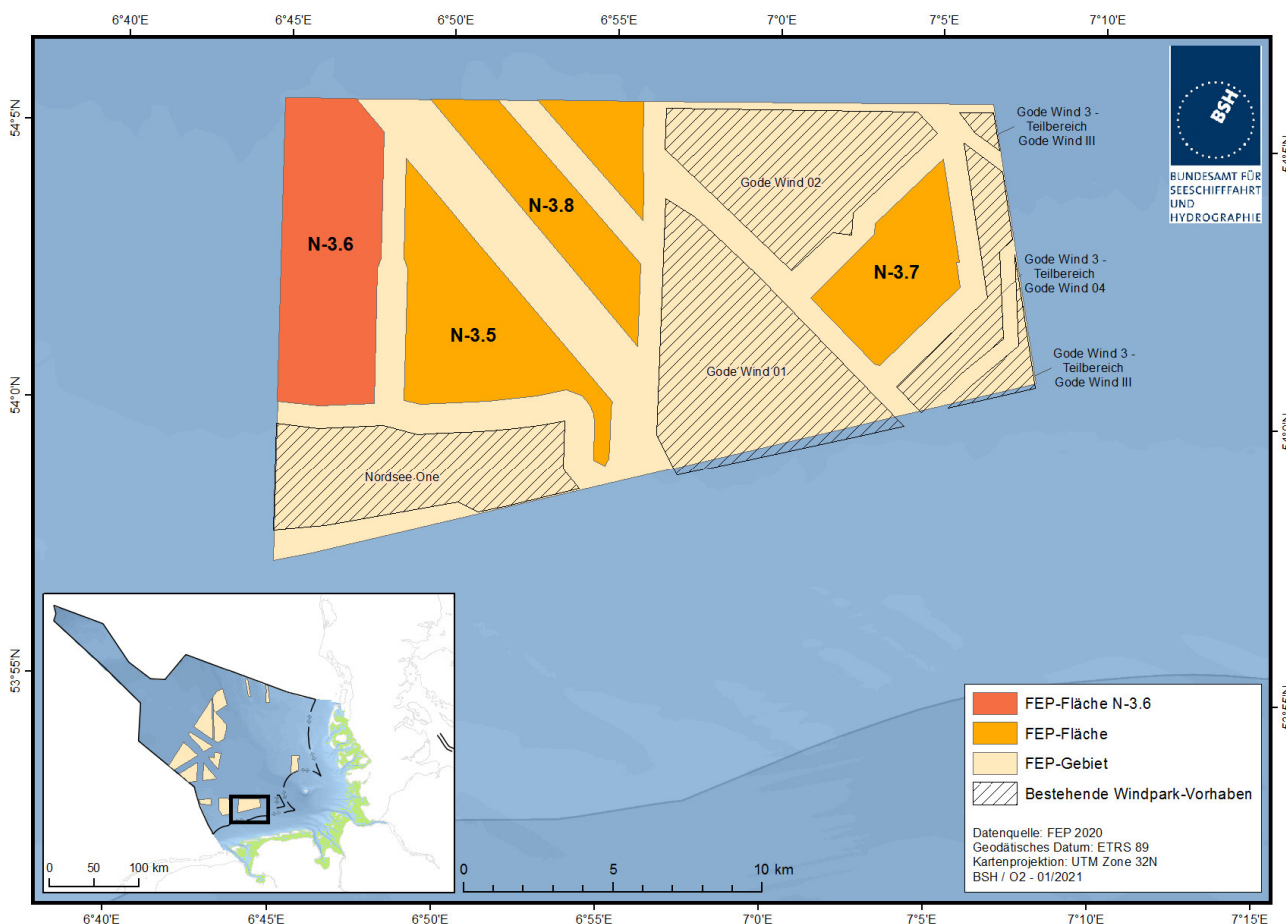
Areal N-3.6 er beliggende i Nordsøens tyske EEZ i den vestlige del af området N-3 som defineret i FEP 2020 (Figur 2).

Det ligger mellem trafiksepareringsområderne "German Bight Western Approach" og "Terschelling German Bight". Vest for arealet ligger der et område forbeholdt skibsfart eller et prioriteret område for skibsfart i henhold til udkastet til den fysiske planlægning for den eksklusive økonomiske zone (pr. september 2020). Den mindste vanddybde er 30 m (LAT).

Mod syd grænser arealet op til vindmølleparken "Nordsee One". Mod øst ligger arealet N-3.5. Nordøst for arealet løber de to forbindelsesledninger "BorWin1" og "BorWin2", der er i drift, samt gasrørledningen "Europipe 1".

På kryds af arealet løber fire havkabler, der ikke er i drift.

Afstanden til de nærmeste øer Norderney og Juist syd for arealet er ca. 30-40 km.



Figur 2: Oversigt over positionen for areal N-3.6 (ETRS 89, UTM 32N) i Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone (koordinaterne er oplyst som ekstra information i GeoSea-portalen (BSH's Web Feature Service); der er tale om en ren informativ oplysning, det i FEP fastlagte areal er fortsat det gældende areal.)

1.3 Areal N-7.2

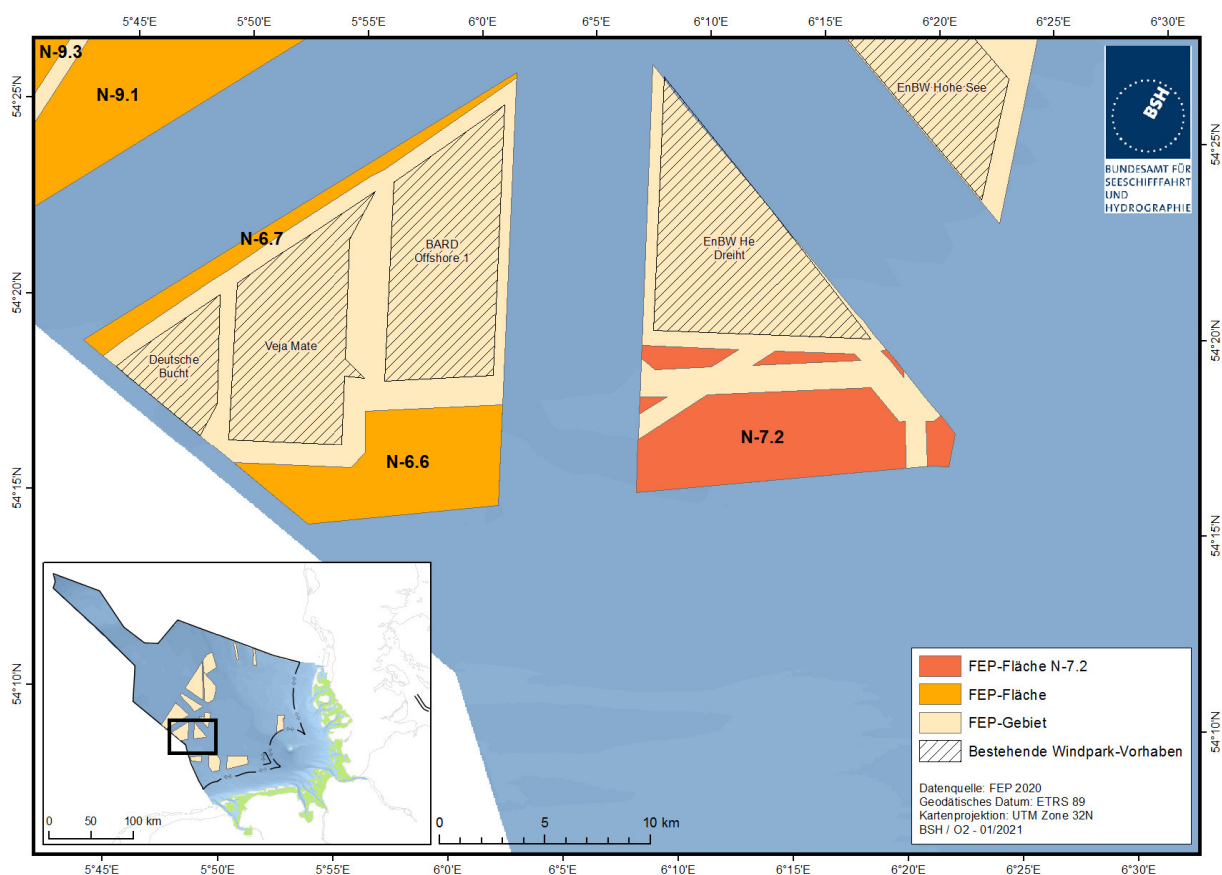
Areal N-7.2 er beliggende i Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone i den sydlige del af område N-7 som defineret i FEP 2020.

Trafiksepareringsområdet "German Bight Western Approach" løber syd for arealet. Øst og vest for arealet ligger områder forbeholdt skibsfart, dvs. i henhold til udkastet til fysisk planlægning for den eksklusive økonomiske zone (version september 2020) er de prioriterede områder for skibsfart. Den mindste vanddybde er 35 m (LAT).

Vindmølleparken "EnBW He dreht" er godkendt mod nord. Langs arealets nordøstlige kant løber den aktive naturgasedning "Norpipe".

Arealet består af seks delarealer. Fra vest mod øst krydses arealet af forbindelsesledningens "NOR-6-3"'s traché som defineret i FEP 2020 samt af forbindelsesledningernes "BorWin 1" og "BorWin 2", der er i drift. Desuden skærer det aktive datakabel "Atlantic Crossing 2" området fra sydvest til nordøst. I den østlige del skæres området fra nord til syd af det aktive DC-søkabelsystem "NotNed".

På kryds af arealet ligger mindst to havkabler, der ikke er i drift.



Figur 3: Oversigt over positionen for areal N-7.2 (ETRS 89, UTM 32N) i Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone (koordinaterne er oplyst som ekstra information i GeoSea-portalen (BSH's Web Feature Service); der er tale om en ren informativ oplysning, det i FEP fastlagte areal er fortsat det gældende areal.)

2 Jurisdiktion og procedurer

2.1 Jurisdiktion

I henhold til § 12, stk. 4 i WindSeeG kontrollerer det organ, der er ansvarligt for den indledende undersøgelse, egnetheden i henhold til § 10, stk. 2 i WindSeeG.

Det kompetente organ for den **indledende undersøgelse** er BNetzA. I enkelttilfælde eller i lignende udfører BNetzA den indledende undersøgelse på vegne af BSH i henhold til en administrativ aftale for arealer i EEZ, jf. § 11, stk. 1 i WindSeeG.

I marts 2017 indgik forbundsministeriet for transport og digital infrastruktur og BSH på den ene side og forbundsministeriet for økonomi og energi og BNetzA på den anden side en administrativ aftale om, at BSH skulle udføre opgaverne for det organ, der er ansvarlig for den indledende undersøgelse i forbindelse med alle relevante arealer i EEZ i medfør af WindSeeG.

BSH er derfor ansvarlig for den indledende undersøgelse, herunder **undersøgelse af egnetheden**.

2.2 Procedurer

Arealerne blev defineret i FEP 2020 den 18.12.2020.

Den 01.02.2019 blev der i Efterretninger for søfarende (NfS), på BSH's hjemmeside og ved meddelelse i BSH's hovedkontor i hhv. Hamborg og Rostock i henhold til § 12, stk. 1 WindSeeG den 01.02.2019 givet meddelelse om **opstart af proceduren** for den indledende undersøgelse af arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2 på grundlag af udkastet til FEP af 26.10.2018. Desuden har BSH offentliggjort et deltagelsesdokument om de indledende undersøgelsers genstand og omfang.

Den 20.03.2019 blev der afholdt en **høring** for at drøfte de indledende undersøgelsers genstand og omfang i overensstemmelse med kravene i §

12, stk. 2 i WindSeeG: I meddelelsen blev der givet oplysning om tid, sted og genstand for høringen og henvist til muligheden for at kommentere på deltagelsesdokumentet senest den 04.03.2019. Ved brev af 01.02.2019 blev deltagelsesdokumentet også sendt til de myndigheder, hvis ansvarsområder er berørt, til offentlige institutioner og til miljøorganisationer, der er godkendt i henhold til § 3 i miljøaktindsigtsloven, og de blev inviteret til at deltage i høringen. Høringen var også et møde i medfør af § 39, stk. 4, s. 2, i loven om vurdering af indvirkninger på miljøet (UVPG).

På grundlag af resultaterne af høringen blev der den 30.08.2019 truffet bestemmelse om **undersøgelsesrammen** for den indledende undersøgelse og den strategiske miljøvurdering i henhold til § 12, stk. 3 i WindSeeG og offentliggjort på BSH's hjemmeside. Sikkerhed og transportens effektivitet blev vedtaget som et yderligere undersøgelsesemne, da et areal ikke ville være egnet til opførelse af offshore-vindkraftanlæg, hvis det ville gå ud over sikkerheden og transportens effektivitet. Den ekspertudtalelse, der er udarbejdet som følge heraf, udgør desuden et dokument, der er nødvendigt for plangodkendelsen, og dette kan i forbindelse med den indledende undersøgelse fremskynde den efterfølgende plangodkendelsesprocedure.

Som led i egnethedsundersøgelsen skal BSH, der er ansvarlig for egnethedsundersøgelsen udarbejde en **strategisk miljøvurdering**.

I henhold til § 35, stk. 1, side 1 i UVPG skal der udarbejdes en strategisk miljøvurdering for de planer og programmer, der er nævnt i bilag 5, nr. 1.

I bilag 5 til UVPG nr. 1.18 refereres SUP-pligtige planer som "Fastlæggelse af et areals egnethed og den installerbare kapacitet på arealet i henhold til § 12 A, stk. 5 i henhold til loven om offshore-vindenergi".

I henhold til § 33 i UVPG er den strategiske miljøvurdering (SUP) "en uafhængig del af de officielle procedurer for udarbejdelse eller ændring af planer og programmer."

I henhold til § 12, stk. 5 i WindSeeG bestemmes resultatet af egnethedsundersøgelsen og den kapacitet, der skal installeres, ved lovebekendtgørelse, hvis egnethedsundersøgelsen viser, at arealet er egnet til udbuddet i henhold til afsnit 2 i del 3.

Lovebekendtgørelsen er således den formelle akt til udarbejdelse af planen. Den faktiske procedure i forbindelse med udarbejdelsen er egnethedsundersøgelsen, i forbindelse med hvilken det skal undersøges, hvorvidt det indebærer trussel mod havmiljøet. SUP udgør grundlaget for denne prøve.

Miljørapporterne for arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2, udkastet til egnethedsgodkendelsen og egnethedsundersøgelsen blev sendt ved brev af [...] til de myndigheder, hvis miljø- og sundhedsrelaterede opgaver er berørt af planen eller programmet, og til andre myndigheder med mulighed for at fremsætte bemærkninger inden den [...], og de blev inviteret til et møde med henblik på at drøfte disse dokumenter, jf. § 41 i UVPG.

Desuden var dokumenterne offentligt tilgængelige fra den [...] til den [...], dvs. i en måned på BSH's hovedkontor i hhv. Rostock og Hamborg. Fremlæggelse af udkastet til planen, herunder egnethedsundersøgelsen og miljørapporterne blev, i overensstemmelse med kravene i § 73 WindSeeG i NfS, den [...] offentliggjort på BSH's hjemmeside og ved meddelelse i BSH's hovedkontor i hhv. Hamborg og Rostock. I meddelelsen blev der gjort opmærksom på datoen for den offentlige høring, muligheden for at fremsætte bemærkninger senest en måned efter fremlæggelsesperiodens udløb, her indtil den [...] og at det ikke er muligt at fremsætte bemærkninger efter fristens udløb, jf. § 42 i UVPG.

Den [...] meddelte BSH, at mødet den [...] ville blive afholdt som en onlinekonference. Desuden fremlæggelsen af yderligere oplysninger, der var relevante for beslutningen, offentliggjort, og der blev sat en frist til den [...] til fremsættelse af bemærkninger.

Den offentlige høring fandt sted den [...].

Den [...] blev fremlæggelsen af yderligere oplysninger, der var relevante for beslutningen, offentliggjort, og der blev gjort opmærksom på muligheden for at fremsætte bemærkninger inden den [...].

Indholdet af og måden, hvorpå hver udtalelse behandles, er omhandlet i punkt 3.

2.3 Principper for undersøgelsen

I henhold til § 12, stk. 4 i WindSeeG kontrollerer det organ, der er ansvarligt for den indledende undersøgelse, egnetheden i henhold til § 10, stk. 2 i WindSeeG.

Med henblik på at fastslå, om arealet er egnet til udbud i henhold til del 3, afsnit 2, undersøges det i henhold til § 10, stk. 2, i WindSeeG, om opførelse og drift af offshore-vindkraftanlæg på dette areal (1) ikke er i strid med kriterierne for ulovlig bestemmelse af et areal i FEP i henhold til § 5, stk. 3 og (2), for arealer i den eksklusive økonomiske zone, som i henhold til § 48, stk. 4, side 1 i WindSeeG ikke er i strid med de interesser, som er relevante for plangodkendelsen, for så vidt disse kan vurderes uafhængigt af projektets senere udformning.

I henhold til § 5 stk. 3 i WindSeeG er fastlæggelsen af et areal ikke tilladt, hvis fastlæggelsen er i strid med væsentlige offentlige eller private interesser. I henhold til punkt 2 er fastlæggelser navnlig ulovlige, hvis

- de ikke opfylder kravene til den fysiske planlægning i henhold til § 17, stk. 1, i loven om fysisk planlægning,
- de bringer havmiljøet i fare

- de forringer transportsikkerheden og transporteffektiviteten,
- de forringer sikkerheden i forbindelse med nationalt forsvar og alliancefrihed, eller
- arealet er beliggende i et beskyttelsesområde, der er udpeget i henhold til § 57 i forbundsloven om naturbeskyttelse.

I henhold til § 48, stk. 4, side 1 i loven om offshore-vindenergi er det kun tilladt at udarbejde en plan for anlæg og drift af en offshore-vindmøllepark, hvis:

- havmiljøet ikke bringes i fare, navnlig:
 - forurening af havmiljøet, jf. artikel 1, stk. 1, nr. 4, i De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982 (BGBl. 1994 II, side 1799) og
 - fugletrækket ikke bringes i fare, og
- transportsikkerheden og transporteffektiviteten ikke forringes,
- der er ikke risiko for, at den nationale sikkerhed og alliansens forsvar bringes i fare,
- det er foreneligt med prioriterede minedriftsaktiviteter,
- det er foreneligt med eksisterende og planlagte kabelføringer, offshore-forbindelsesledninger, rørføringer og andre linjeføringer,
- det er foreneligt med eksisterende og planlagte konverteringsplatforme eller transformeranlæg,
- andre krav i henhold til loven om offshore-vindenergi og andre offentligretlige bestemmelser er opfyldt, og
- forpligtelsen i henhold til § 66, stk. 2, er erklæret gyldig, hvis planen vedrører offshore-vindkraftanlæg.

Hvorvidt erklæringen i henhold til § 66, stk. 2 i WindSeeG er gyldig, kan først undersøges, når man har fået kendskab til den senere projektansvarlige og er derfor forbeholdt plangodkendelsesproceduren.

I overensstemmelse med ordningens hensigt om at fremskynde delaspekter i plangodkendelsen vedrører egnethedsundersøgelsen den planlagte **periode**, der også ville være omfattet af plangodkendelsesmyndighedernes beslutning. Ifølge lovmotiverne til § 10 stk. 2 i WindSeeG fremgår det, at: "Ved hjælp af egnethedsundersøgelsen vil en række delaspekter blive undersøgt og besluttet på forhånd, som indtil videre er blevet undersøgt i plangodkendelsesproceduren. Den tidlige undersøgelse af disse aspekter øger i væsentlig grad sandsynligheden for, at plangodkendelsesproceduren, der skal gennemføres efter udbuddet, vil blive afsluttet med et godt resultat. Dette sikrer endvidere, at der højst sandsynligt også efterfølgende vil kunne blive opført offshore-vindkraft anlæg på de arealer, der skal sendes i udbud. Dette reducerer risikoen for tilbudsgiverne, hvilket har tendens til at medføre lavere tilbud i udbuddene."

Undersøgelsen kan derfor ikke begrænses til spørgsmålet om, hvorvidt arealet på udbudstidspunktet er egnet til opførelse og drift af en offshore-vindmøllepark, da egnethedsundersøgelsen på grundlag af begrundelsen for udbuddet har til formål at fastslå, om arealet, som følge af en plangodkendelsesprocedure, der forventes at falde positivt ud, kan bebygges.

Den periode, der skal være omfattet af plangodkendelsesbeslutning fr vindkraftanlæg, afhænger af plangodkendelsesbeslutningens generelle karakter i henhold til § 74 i tysk forvaltningslov (VwVfG) og af de generelle retsvirkninger af plangodkendelsen i henhold til § 75 i VwVfG. I henhold til § 74, stk. 1 i VwVfG godkender myndigheden planen og træffer i den forbindelse afgørelse om eventuelle nødvendige beskyttelsesforanstaltninger, jf. § 74, stk. 2 i VwVfG og forbeholder sig retten til at kræve disse udført, hvis en endelig afgørelse ikke er mulig. I henhold til § 75, stk. 1 i VwVfG "fastlægges det i plangodkendelsen [...], om

projektet kan godkendes, herunder de nødvendige opfølgende foranstaltninger til andre anlæg, under hensyntagen til alle offentlige interesser, som er berørt heraf". Princippet om problemløsning gælder således også i forbindelse med statslige programmer. Kravet om, at der skal være fuld balance mellem de offentlige og private interesser, som et projekt berører, indebærer, at de problemer af betydning, som projektet rejser i det fysiske miljø, skal løses¹.

Grundlaget for afvejningen er derfor en prognose over de forventede indvirkninger fra det plangodkendte anlæg.² Af § 75, stk. 2, side 2 i VwVfG, som kun giver mulighed for at træffe beskyttelsesforanstaltninger med tilbagevirkende kraft under projektets varighed på yderligere betingelser, følger, at denne prognose i princippet skal vedrøre hele den plangodkendte periode. I henhold til § 45 stk. 1 sammenholdt med § 44, stk. 1 i WindSeeG kræver anlæg og drift af offshore-vindkraftanlæg, herunder de nødvendige hjælpefaciliteter, en plangodkendelse. I henhold til § 48, stk. 7 i WindSeeG tildeles plangodkendelsesbeslutningen for offshore-vindkraftanlæg for en begrænset periode på 25 år, idet denne begrænsning i henhold til lovmotivet skal vedrøre driften af anlægget. I BT DrS 18/10668 af 14.12.2016 anføres følgende: "I ordningen tages højde for, at offshore-vindkraftanlæg i dag som regel er produceres til en driftsperiode på 25 år."

Plangodkendelsesmyndighedens prognoser i forbindelse med plangodkendelsesbeslutning for vindkraftanlæg vedrører således principielt perioden fra anlæggets installation til udløbet af driftsperioden på 25 år.

Samtidig udgør en positiv afslutning på egnethedsundersøgelsen ikke en garanti for senere tilladelse til opførelse og drift af offshore-vindkraftanlæg på dette areal, idet plangodkendelsesmyndigheden i henhold til § 48, stk. 5, s. 2, i WindSeeG altid skal undersøge, om der er behov for ajourføring, ændring eller ombygning.

Prøvens **indhold** er relateret til opførelse og drift af offshore-vindkraftanlæg og de tekniske og bygningsmæssige hjælpefaciliteter, der er nødvendige for anlæggenes opførelse og drift.

Bestemmelserne i § 10 stk. 2 i WindSeeG anvender sondringen inden for rammerne af §§ 44 ff. i WindSeeG, hvor der gælder yderligere bestemmelser for plangodkendelse af offshore-vindkraftanlæg og deres hjælpefaciliteter, som ikke gælder anlæg for transmission af elektricitet fra offshore-vindkraftanlæg, der ligeledes også er omfattet af reglerne om plangodkendelse. Eftersom disse anlæg ifølge § 13 i WindSeeG heller ikke er genstand for den indledende undersøgelse, blev egnethedsundersøgelsen på baggrund heraf begrænset til offshore-vindkraftanlæg, herunder de nødvendige hjælpefaciliteter, og dermed begrænset til opførelse og drift af en offshore-vindmøllepark.

I det omfang der efter prøven skal tages hensyn til eventuelle forringelser af de kriterier og interesser, der skal varetages i forbindelse med udarbejdelse af FEP og i forbindelse med plangodkendelsesproceduren, skal det endvidere undersøges, om det er muligt at forebygge eller kompensere for den eventuelle forringelse som følge af **bestemmelser** i henhold til § 12, stk. 5, s. 2 i WindSeeG:

"Vurderingen af egnetheden kan indeholde retningslinjer for det senere projekt, især med hensyn til typen og omfanget af anlægget på

¹ Domme af 23. januar 1981 - BVerwG 4 C 68.78 - BVerwGE 61, side 307 og dom af 1. juli 1999 - BVerwG 4 A 27.98 - BVerwGE 109, 1992.

² Stelkens/ Bonk/Sachs, VwVfG § 75, præmis 70.

arealet og dets placering på arealet, hvis der ellers ikke skal tages højde for forringelse af kriterierne og interesserne jf. § 10, stk. 2 i WindSeeG.”

Formuleringen ”Type og omfang af anlægget på arealet og dets placering på arealet” skal tydeliggøre, at sådanne forordninger kan vedtages som retningslinjer, som allerede kan vedtages uden kendskab til de konkrete projektparametre. Dette indebærer ikke nogen indholdsmæssig begrænsning af beslutningskompetencen. Af § 48, stk. 4, s. 2 i WindSeeG fremgår det snarere, at alle allerede

mulige bestemmelser for at undgå forringelse af plangodkendelsens interesser allerede bør ske i forbindelse med egnethedsundersøgelsen. I henhold hertil behøver de interesser, der er relevante for godkendelse af planen, kun at blive undersøgt i forbindelse med den efterfølgende plangodkendelsesprocedure, for så vidt der kan konstateres yderligere eller andre væsentlige aspekter i forhold til den indledende undersøgelse af arealet, eller hvis der er behov for opdateringer og uddybende kommentarer under den indledende undersøgelse, navnlig som følge af projektets udformning på arealet.

3 Egnethedsundersøgelse

I henhold til § 10, stk. 2 i WindSeeG må opførelse og drift af offshore-vindkraftanlæg på det pågældende areal ikke være i strid med kriterierne for ulovlig bestemmelse af et areal i FEP i henhold til § 5, stk. 3 og af arealer i den eksklusive økonomiske zone i henhold til § 48, stk. 4, s. 1 i WindSeeG, som ikke er i strid med plangodkendelsens gældende interesser.

3.1 Overensstemmelse med kravene til fysisk planlægning

I henhold til § 10 stk. 2 Nr. 1 sammenholdt med § 5, stk. 3, nr. 1 i WindSeeG er et areal kun egnet, hvis opførelsen og driften af offshore-vindkraftanlæg opfylder kravene i den fysiske planlægning.

Kravene til fysisk planlægning er den generelle betegnelse for målene, principperne og øvrige krav i den fysiske planlægning, jf. § 3 stk. 1, nr. 1 i tysk lov om fysisk planlægning (ROG). I henhold til § 4, stk. 1, nr. 1, i ROG skal målene for fysisk planlægning i forbindelse med fysisk planlægning overholdes, og principper og andre krav i forbindelse med fysisk planlægning i afvejnings- og vurderingsafgørelser skal tilgodeses. For den tyske eksklusive økonomiske zone udarbejder Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Forbundsministeriet for indre anliggender, byggeri og samfund) i henhold til § 17, stk. 1, side 1, i ROG en plan for fysisk planlægning som en lovbekendtgørelse.

Siden 2009 har der været planer for fysisk planlægning for de tyske eksklusive økonomiske zoner i Nordsøen og Østersøen.³ Planerne for

fysisk planlægning er p.t. ved at blive opdateret. Udkastet til planen for fysisk planlægning og miljørapporterne for de tyske eksklusive økonomiske zoner i Nordsøen og Østersøen er blevet hørt nationalt og internationalt. Den aktuelle status kan ses på BSH's hjemmeside.⁴ Under hensyntagen til kommentarerne fra høringen udarbejdes andet udkast til planen for fysisk planlægning, og miljørapporterne er ved at blive redigeret.

Planen for fysisk planlægning skal indeholde retningslinjer, mål samt principper, navnlig i form af områder til brug og funktioner. Den fastsætter tegneriske og/eller tekstuelle bestemmelser for at sikre skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet, andre økonomiske anvendelser (vindkraft til havs, ledninger, råstofudvinding, fiskeri og havakvakultur), til videnskabelig havforskning, beskyttelse og forbedring af havmiljøet og andre forhold, der skal tilgodeses (forsvar af landområder og alliancer, lufttransport og fritid).

Definitionen af område N-3.5, N-3.6 og N-7.2 fra FEP 2020 er allerede blevet undersøgt med henblik på at fastslå, om den er i overensstemmelse med målene for den fysiske planlægning og overholder principperne.

3.1.1 Areal N-3.5

Areal N-3.5 er beliggende i område N-3 i FEP og i område EN3 i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020), som er defineret uden for de omgivende prioritets- og reservationsområder for skibsfart (Nordsøfysisk planlægning fra og med 2009) eller prioriterede områder for skibsfart i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020). Området er beliggende vest for det prioriterede

³ Bilagssamling til BGBl. I nr. 61 af 25. september 2009, bilag til bekendtgørelsen vedrørende planen for fysisk planlægning af Tysklands eksklusive økonomiske zone i Nordsøen; bilagssamling til BGBl. I nr. 78 af 18. december 2009, bilag til bekendtgørelsen vedrørende planen for

fysisk planlægning i den tyske eksklusive økonomiske zone i Østersøen.

⁴

https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Meeresraumplanung/Fortschreibung/fortschreibung-raumplanung_node.html.

område til rørledninger eller det reserveringsområde, der er omfattet af udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020). I den østlige og sydvestlige del af området ligger der til dels vindmølleparker, der allerede er i drift eller forventes at være i drift i 2025.

Området er beliggende i det østlige delområde af det prioritetsområdet for vindenergi, som defineret i planen for fysisk planlægning "Nord for Borkum" eller i prioritetsområdet for vindenergi EN3 i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020), som prioriterer udvindingen af vindenergi i dette område frem for andre anvendelser med betydning for området.

Området N-3.5 afgrænses mod nordøst af rørledningen "Europipe 1", som hhv. er sikret af et tilsvarende prioritetsområde rørledninger og prioritetsområdet rørledninger eller det reserverende område ledninger i udkastet til planen for fysisk planlægning for den eksklusive økonomiske zone (pr. september 2020). I denne overordnede fastsættelse i planen for fysisk planlægning for 2009 skal prioriteretsområdet for rørledninger prioriteres højere end prioriteretsområdet for vindenergi (mål nr. 3.3.1 (3) i planen for fysisk planlægning).

I det omfang de anlæg, der skal opføres på arealet, opfylder afstandene til de prioriterede og reserverede områder rørledningerne, der er nødvendige i henhold til planen for fysisk planlægning for Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone, stemmer de for så vidt overens med de fysiske krav i planen til fysisk planlægning.

For vindmøller, der installeres inden for kystens eller øernes synsfelt, må navhøjden i henhold til målet i punkt 3.5.1 (8) i planen for fysisk planlægning for Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone ikke overstige 125 meter over havoverfladen. Dette mål skal hhv. minimere påvirkninger af landskabsbilledet, sådan som

det opfattes fra landsiden, og af turismen. Planen for fysisk planlægning indeholder bestemmelser om en yderligere præcisering i godkendelsesproceduren. Ved fastsættelsen af synsvidden skal der tages hensyn til fremhævede turistiske aspekter som f.eks. promenader. På grund af dette mål og den forholdsvis kystnære position af areal N-3.5 kan der således i godkendelsesproceduren fastsættes begrænsninger med hensyn til anlæggets højde og, om nødvendigt, behovet for en målafvigelsesprocedure i henhold til §§ 19, 6 ROG. Dette mål med fysisk planlægning er ikke medtaget i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020).

De yderligere specifikationer i planen for fysisk planlægning for Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone og udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020), f.eks. vedrørende hensyntagen til findesteder af kulturgoder, vedrørende undgåelse af negativ påvirkning af havmiljøet i den konkrete udformning af opførelsen og driften af anlæg eller disses afmontering, skal overholdes.

3.1.2 Areal N-3.6

Areal N-3.6 er beliggende i område N-3 i FEP og i område EN3 i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020), som er defineret uden for de omgivende prioriterings- og reserveringsområder for skibsfart i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020). Området er beliggende hhv. vest for rørledningens prioritetsområde og reservationsområdet i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020). I den østlige og sydvestlige del af området ligger der til dels vindmølleparker, der allerede er i drift eller forventes at være i drift i 2025.

Området er beliggende i det østlige delområde af det prioritetsområdet for vindenergi, som defineret i planen for fysisk planlægning "Nord for Borkum" eller i prioritetsområdet for vindenergi EN3 i udkastet til planen for fysisk

planlægning (pr. september 2020), som prioriterer udvindingen af vindenergi i dette område frem for andre anvendelser med betydning for området.

Nordøst for areal N-3.6 ligger rørledningen "Europipe 1", som er sikret af det tilsvarende prioriteringsområde rørledninger eller af det reserveringsområdet ledninger i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020). I denne overordnede fastsættelse i planen for fysisk planlægning for 2009 skal prioriteretsområdet for rørledninger prioriteres højere end prioriteretsområdet for vindenergi (mål nr. 3.3.1 (3) i planen for fysisk planlægning).

I det omfang, som de anlæg, der skal bygges på arealet, opfylder afstandene til prioriterings- og reservationsområderne for hhv. skibsfart og rørledning, der er nødvendige i henhold til planen for fysisk planlægning for Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone, svarer de til de fysiske krav i planen til fysisk planlægning.

For vindmøller, der er installeret inden for kystens eller øernes synsvidde, må navhøjden i henhold til målet i punkt 3.5.1 (8) i planen for fysisk planlægning ikke overstige 125 meter over havoverfladen. Dette mål skal hhv. minimere påvirkninger af landskabsbilledet, sådan som det opfattes fra landsiden, og af turismen. Planen for fysisk planlægning indeholder bestemmelser om en yderligere præcisering i godkendelsesproceduren. Ved fastsættelsen af synsvidden skal der tages hensyn til fremhævede turistiske aspekter som f.eks. promenader. På grund af dette mål og den forholdsvis kystnære position af areal N-3.6 kan der således i godkendelsesproceduren fastsættes begrænsninger med hensyn til anlæggets højde og, om nødvendigt, behovet for en målafvigelsesprocedure i henhold til §§ 19, 6 ROG. Dette mål med fysisk planlægning er ikke medtaget i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020).

De yderligere specifikationer i planen for fysisk planlægning for Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone og udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020), f.eks. vedrørende hensyntagen til findesteder af kulturgoder, vedrørende undgåelse af negativ påvirkning af havmiljøet i den konkrete udformning af opførelsen og driften af anlæg eller disses afmontering, skal overholdes.

3.1.3 Areal N-7.2

Areal N-7.2 er beliggende i det sydlige område af område N-7 i FEP. Området afgrænses mod vest hhv. af et reserveringsområde for skibsfart og i udkastet til planen til fysisk planlægning (pr. september 2020) af et prioriteringsområde skibsfart. I den nordøstlige del afgrænses området af "Norpipe"-rørledningen, som er sikret hhv. af et tilsvarende reserveringsområde rørledninger og reserveringsområdet ledninger i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020). Området svarer til et prioriteringsområde vindenergi i udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020), som vægter udvindingen af vindenergi i dette område højere end andre arealanvendelser. Nordøst for arealet er vindmølleparken "EnBW he Dreht", som forventes at være i drift i 2025.

For så vidt de anlæg, der skal bygges på arealet, opfylder afstandene til prioriterings- og reservationsområder for skibsfarten og rørledningerne, der er nødvendige for Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone i henhold til planen for fysisk planlægning, svarer de til de geografiske krav i planen for fysisk planlægning.

De yderligere specifikationer i planen for fysisk planlægning for Nordsøens tyske eksklusive økonomiske zone og udkastet til planen for fysisk planlægning (pr. september 2020), f.eks. vedrørende hensyntagen til findesteder af kulturgoder, vedrørende undgåelse af negativ påvirkning af havmiljøet i den konkrete

udformning af opførelsen og driften af anlæg eller disses afmontering, skal overholdes.

3.2 Ingen fare for havmiljøet

I henhold til § 10, stk. 2 sammenholdt med § 5, stk. 3, nr. 2 og § 48, stk. 4, side 1, nr. 1 i WindSeeG er et areal kun egnet, hvis bygning og drift af vindmøller til havs ikke bringer havmiljøet i fare, navnlig hvis en havmiljøforurening som omhandlet i art. 1, stk. 1, stk. 4 i SRÜ ikke skal håndteres, og fugletrækket ikke bringes i fare.

I henhold til § 35, stk. 1, nr. 1 sammenholdt med bilag 5, nr. 1.18 i UVPG skal gennemgå en strategisk miljøvurdering som led i processen for at fastslå et områdes egnethed.

Den strategiske miljøvurdering skal identificere, beskrive og vurdere de sandsynlige væsentlige miljøvirkninger, når planen for dette areal gennemføres. I den forbindelse er spørgsmålet om relevans tæt forbundet med spørgsmålet om den efterfølgende indflydelse på afgørelsen om, hvorvidt planen eller programmet skal godkendes i henhold til § 44 i UVPG.⁵ For egnethedsundersøgelsen og den for så vidt gældende § 10, stk. 2, sammenholdt med §§ 5, stk. 3, 48, stk. 4, nr. 1 i WindSeeG skal hhv. en trussel mod havmiljøet gennem planens bestemmelser udelukkes og ville være relevant, hvis der forelå en fare for havmiljøet.

I den strategiske miljøvurdering tilgodeses alle goder, som skal beskyttes, i overensstemmelse med § 2, stk. 1, i UVPG:

- mennesker, navnlig menneskers sundhed,
- dyr, planter og biodiversitet,
- arealer, jord, vand, luft, klima og landskab,
- kulturarv og andre materielle goder samt

- samspillet mellem ovennævnte goder, der skal beskyttes.

Desuden kontrolleres overholdelsen af reglerne om særlig beskyttelse af arter (§ 44 Bundesnaturschutzgesetz, BNatSchG), den europæiske territoriale beskyttelse (§ 34 BNatSchG) og den retlige beskyttelse af biotoper (§ 30 BNatSchG).

Den strategiske miljøvurdering har for hvert af de tre arealer vist, at der ikke er nogen risiko for havmiljøet, hvis kravene i udkastet til vurderingen af egnetheden er opfyldt.

Dette fremgår af miljørapporterne for arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2. Der henvises til disse dokumenter som et supplement til de følgende bemærkninger.

3.2.1 Ingen håndtering af forurening af havmiljøet

I henhold til § 48, stk. 4, side 1, nr. 1, litra a i WindSeeG vil havmiljøet især blive bragt i fare, hvis der skulle håndteres en "havmiljøforurening" i overensstemmelse med art. 1, stk. 1, nr. 4 i SRÜ. I henhold til art. 1, stk. 1, nr. 4 i SRÜ betyder forurening af havmiljøet "en direkte eller indirekte tilførsel af stoffer eller energi til havmiljøet fra menneskets side [...], som har eller kan have negative virkninger såsom skade på havets levende ressourcer samt havets fauna og flora, en trussel mod menneskers sundhed, forstyrrelse af havaktiviteterne, herunder fiskeri og anden legitim udnyttelse af havet, en forringelse af havvandets nytteværdi og en forringelse af miljøets rekreative værdier."

Energibegrebet skal i overensstemmelse med forordningens formål fortolkes bredt og skal omfatte alle ikke-materielle virkninger som f.eks. varme, lys, elektriske og elektromagnetiske

⁵ Kment i Hoppe/Beckmann/ Kment, UVPG - Lov om vurdering af indvirkninger på miljøet Miljøaktindsigtsloven, kommentar, 5. A, § 40, præmis 54.

virksomheder, lyd og vibrationer, som udsendes til vandet under anlæggenes opførelse og drift.⁶

Begrebet stoffer omfatter alle genstande.⁷ Selve anlæggene og de andre dele, som er nødvendige for opførelsen, udgør i den periode, de er beregnet til, ikke stoffer som omhandlet i art. 1, stk. 1, nr. 4, SRÜ.⁸

Målestokken for, hvornår der opstår eller kan opstå negative virkninger af tilførslen af stoffer iht. SRÜ, afgøres indirekte af de foranstaltninger, som medlemsstaterne skal træffe i henhold til artikel 194 i SRÜ. Der står:

”(1) Staterne træffer, efter omstændighederne hver for sig eller i forening, alle de foranstaltninger, der er nødvendige i overensstemmelse med denne konvention, for at forebygge, reducere og overvåge forurening af havmiljøet, uanset årsagen til forureningen; til dette formål anvender de de bedst egnede midler, de har til rådighed, i overensstemmelse med deres muligheder, og bestræber sig på at samordne deres politik i denne henseende.”

I henhold til art. 194, stk. 3, i SRÜ skal disse foranstaltninger

”identificere alle forureningskilder i havmiljøet. Sådanne foranstaltninger omfatter bl.a. foranstaltninger, der har til formål at begrænse følgende til et minimum

a) udslip af giftige eller skadelige stoffer eller forureningsstoffer, navnlig af den type, som er stabile, fra land, luft eller luft eller via tilførsel;

[...]

d) forurening fra andre anlæg og udstyr, der opererer i havmiljøet, navnlig foranstaltninger til forebyggelse af ulykker og til imødegåelse af nødsituationer, til sikring af sikkerheden til søs

og til regulering af udkast, opførelse, udstyr, drift og drift og bemanning af sådanne anlæg eller udstyr.”

Denne bestemmelse medfører på den ene side, at forsigtighedsprincippet vægtes højt. På denne måde skal der først og fremmest forhindres skader på goder, der skal beskyttes. Dette skal primært ske ved at forhindre tilførsel/udslip af skadelige stoffer og energi. I det omfang dette ikke er muligt, bør udbuddet begrænses til et minimum. Desuden kræver artikel 194, stk. 1 i SRÜ, at staterne arbejder med hinanden. De strategier/ mål, der er vedtaget i henhold til havbeskyttelseskonventionerne, skal derfor også tages højde for ved fortolkningen.

I henhold til havstrategirammedirektivet (MSRL) er EU's medlemsstater forpligtet til at opnå eller opretholde en god havmiljøtilstand senest i år 2020 (art. 1, stk. 1, i MSRL) for derved at bevare biodiversiteten og skabe og bevare mangfoldige og dynamiske oceaner og have, der er rene, sunde og produktive.

Herunder er følgende miljømål blevet udviklet ved hjælp af en økosystembaseret tilgang til forvaltning af menneskelige aktiviteter, og forsigtighedsprincippet og princippet om, at det er forurenere, der skal betale:

- have, der ikke er påvirket af antropogen eutrofiering
- hav uden forurening
- hav, der ikke påvirkes af marine arter og habitater som følge af menneskelige aktiviteter
- hav med bæredygtige og skånsomt anvendte ressourcer
- hav uden belastende affald

⁶ Spieth i Offshore-Windenergierecht (offshore-vindenergierecht), § 48 WindSeeG, præmis 66.

⁷ Brandt/ Gaßner for den tidligere forordning i SeeAnIV § 3, præmis 49.

⁸ Spieth i Offshore-Windenergierecht (offshore-vindenergierecht), § 48 WindSeeG, præmis 65.

- hav, der ikke påvirkes af antropogene energitilførsler
- hav med naturlige hydromorfologiske egenskaber (jf. BMU 2012).

I OSPAR-strategien for farlige stoffer anses det for et væsentligt mål at opnå koncentrationer af farlige stoffer i havmiljøet, som ligger tæt på baggrundsniveauerne for naturligt forekommende stoffer og for menneskeskabte stoffer tæt på nul. Den har til formål at tage passende skridt til at eliminere indledninger, emissioner og tab af farlige stoffer inden 2020.

For at imødegå håndteringen i havforurening har MSRL og OSPAR-strategien for farlige stoffer også til formål at undgå, at der så vidt muligt leveres skadelige stoffer/energi. I det omfang det ikke er muligt at undgå og forsyningerne ikke er uantagelige fra starten, bør dette begrænses til et minimum.

En begrænsning, der er rimelig for forårsageren, foreligger sådan, som det er faktisk muligt i henhold til tenikkens stade.

Det samme gælder MARPOL-konventionen. Konventionen fra 1973 om forebyggelse af forurening af have fra skibe af 1973 (international konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, fra 1973 af 23. december 1981, BGBl 1982 II S. 2., MARPOL-konvention), under ledelse af den internationale maritime organisation (International Maritime Organization), forklarer det juridiske grundlag for miljøbeskyttelse inden for søfart. Den henvender sig primært til skibsejere med henblik på at undgå operationelle udledninger til havet, men gælder også for offshore-platforme, jf. art. 2, stk. 4 MARPOL. Målene i bestemmelserne i bilag IV og V vedrørende forebyggelse og reduktion af spildevand og driftsaffald fra skibe er særlig relevante for egnethedsundersøgelsen. I målene for forebyggelse og reduktion af emissioner af

stoffer realiseres disse mål med hensyn til godkendelse af rensningsanlæg og skiffsaffald.

Påbuddet om forebyggelse og reduktion, som følger af SRÜ samt af de yderligere multilaterale aftaler om beskyttelse af havmiljøet, danner grundlaget for de strategiske miljøvurderinger af arealerne.

Som et resultat af den strategiske miljøvurdering kan håndteringen af en forurening af havmiljøet i ovennævnte forstand imødegåes med de krav om forebyggelse og reduktion af emissioner, der er anført i udkastet til egnethedsgodkendelsen (§§ 4 til 16), og hvis disse krav opfyldes, er der ifølge den nuværende viden ingen fare for havmiljøet som følge af havforurening.

Med henblik til den videre undersøgelse af en fare for forurening af havmiljøet og de nødvendige krav henvises der til undersøgelsen i miljørapporten.

3.2.2 Ingen fare for fugletrækket

For at opførelsen og driften af offshore-vindmølleparken ikke medfører en fare for havmiljøet, må navnlig fugletrækket ikke bringes i fare, jf. § 48, stk. 4, side 1, litra b WindSeeG. Denne bestemmelse, der blev indført i bekendtgørelsen om søfaciliteter og overført derfra til WindSeeG i 2002, har til formål at forbedre beskyttelsen af fuglearter, der anvender den eksklusive økonomiske zone som fodrings-, hvile- eller trækområder.⁹ I den forbindelse må man gå ud fra en fare, når trækfuglene pga. offshore-vindmølleparken forhindres eller hindres fra deres vandringer mellem vinterkvarterer og sommerkvarterer, f.eks. fordi vindmølleparken alene eller sammen med andre projekter har en barriere- eller blokeringsvirkning, således at dyrene under passagen udsættes for øget fare, f.eks. via

⁹ Brandt/ Gaßner, SeeAnIV, § 3, præmis 49.

sammenstød med anlæggene.¹⁰ Fugletrækket er i fare, hvis tilstrækkelig viden gør det muligt at forudsige, om faren sandsynligvis vil opstå.¹¹

Den strategiske miljøvurdering for arealerne N-3.5, N-3.6 und N-7.2 konkluderer, at den nuværende viden ikke tyder på, at fugletrækket er truet.

3.2.3 Ingen anden fare

Der er heller ingen anden fare for havmiljøet. Inden for rammerne af princippet om en fare for havmiljøet skal alle anlæggets virkninger og de med selve anlæggets eksistens forbundne virkninger for de goder af havmiljøet, som skal beskyttes, undersøges, for så vidt som de ikke allerede er omfattet af forureningssituationen eller vedrører fugletrækket.¹² Dette omfatter bl.a. yderligere bestemmelser i national og international miljølovgivning, navnlig kravene i BNatSchG om beskyttelse af arter, områder og biotoper (§§ 34, 44 og 30 f. BNatSchG). Dette omfatter også eventuelle virkninger på landskabsbilledet eller den kulturelle arvs goder, som skal beskyttes.

3.2.3.1 Den kulturelle arvs goder, som skal beskyttes

Kulturgenstande af arkæologisk værdi kan befinde sig på havbunden, f.eks. jordmonumenter, bosættelsesrester eller historiske skibsvrag. I henhold til artikel 149 i SRÜ skal fundne arkæologiske eller historiske genstande bevares eller anvendes til gavn for hele menneskeheden. Bevarelsen af kulturarven, navnlig den arkæologiske arv under vand, er i offentlighedens interesse i henhold WindSeeG, § 48, stk. 4, punktum 1, punkt 8.

Kulturmonumenter skal derfor tilgodeses ved planlægningen og udførelsen af arbejder. Inden planlægningen og realiseringen af anlæggene

påbegyndes, skal eksisterende kulturgenstande på arealet identificeres, rapporteres, og der skal træffes eventuelle beskyttelsesforanstaltninger som følge heraf.

Efter anmodning fra plangodkendelsesmyndigheden skal der forelægges en udtalelse om tilstedeværelsen af kulturgoder på grundlag af de forudgående undersøgelser af arealet. I forbindelse med egnethedsprøven og -bestemmelsen sammenlignes de tilgrundliggende forundersøgelser af bathymetrien og sidevisningssonaren, og de kontrolleres om nødvendigt ved hjælp af ROV. Disse resultater evalueres i forbindelse med den foreløbige undersøgelse for så vidt angår t.jorden. I denne evalueringsproces indgår de identificerede kulturgoder, f.eks. skibsvrag, i egnethedsprøven. I forbindelse med den foreløbige undersøgelse foretages der ingen særskilt undersøgelse af området for kulturgoder.

I forbindelse med plangodkendelsesproceduren vil myndigheden i tilfælde af, at der konstateres kulturelle eller materielle goder, regelmæssigt påbyde projektlederen ved hjælp af passende foranstaltninger og med inddragelse af de myndigheder, der er ansvarlige for beskyttelse af monumenter og monumenter, at sikre, at der kan foretages videnskabelige undersøgelser og dokumentationer af goder inden påbegyndelsen af byggearbejde, og at genstande af arkæologisk eller historisk art enten kan fås og bevares på stedet, hvilket primært skal tilstræbes, eller ved at bjergning. Proceduren skal i detaljer samordnes med den myndighed, der har godkendt planlægningen (med deltagelse af fredningsmyndighederne).

¹⁰ Spieth i Offshore-Windenergierecht (offshore-vindenergierecht), § 48 WindSeeG, præmis 71.

¹¹ Dahlke i NuR 2002, 472 (474).

¹² Brandt/ Gaßner, SeeAnIV, § 3, præmis 54.

3.2.3.1.1 Areal N-3.5 og N-3.6

I arealerne N-3.5, N-3.6 er forekomsten af kulturgoder ikke kendt.

For arealerne N-3.5 og N-3.6 er der ingen fare for havmiljøet, for så vidt angår den kulturelle arvs goder, som skal beskyttes, forudsat at kravene i udkastet til egnethedsgodkendelsen,

- hvorefter eksisterende kulturarv på arealet skal identificeres, rapporteres og alle eventuelt resulterende beskyttelsesforanstaltninger, der måtte følge heraf, skal træffes inden planlægningen og gennemførelsen, og
- efter anmodning skal der afgives en ekspertudtalelse om eksistensen af kulturgoder på grundlag af forundersøgelser af arealerne på stedet

(§ 38, stk. 1 og 2 i udkastet til egnethedsgodkendelsen), overholdes.

3.2.3.1.2 Areal N-7.2

I areal N-7.2 kendes der til to skibsvrag.

I det meste af område N-7.2 ligger skibsvraget med centrum . 54°16.2363'N; 006°18.5598'E; WGS84. I henhold til meddelelsen fra Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern, Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege og Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein af den 11. februar 2021 kan vraget dateres til perioden fra midten af det 19. århundrede til 1945. Det kan ikke udelukkes, at der er tale om et arkæologisk mindesmærke. For at kunne klassificere vraget nærmere er det nødvendigt at beskytte dens placering med en forebyggende udelukkelseszone.

Lige syd for område N-7.2- ligger skibsvraget med midtpunkt 54°16.9785'N. 006°15.8860'E; WGS84. Vraget ligger ikke på området. På grund af den korte afstand til arealet kan det imidlertid ikke udelukkes, at placeringen kan blive påvirket negativt i forbindelse med opførelsen og driften af vindmølleparken. Skibsvraget kan, i henhold til meddelelsen fra Landesamtes für Kultur und

Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern, des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege und des Archäologischen Landesamtes Schleswig-Holstein fra den 11. februar 2021, sandsynligvis dateres til perioden mellem midten af det 19. århundrede til 1945. Det var imidlertid ikke muligt at identificere karakteristiske træk, der muliggør en klar klassificering af vraget. For at kunne klassificere vraget nærmere er det nødvendigt at beskytte dens placering med en forebyggende udelukkelseszone.

Da skibsvragene ikke kunne kategoriseres endeligt, kan der være behov for yderligere undersøgelser. Resultaterne af disse undersøgelser kan anvendes til at fastslå, om og hvilke beskyttelsesforanstaltninger der i givet fald skal foretages. Inddragelsen af de myndigheder, der er ansvarlige for bevaring af fortidsminder, er afgørende for vurderingen af, om de enkelte dele er en kulturarv, og hvordan de bør beskyttes. I forbindelse med plangodkendelsesproceduren kan plangodkendelsesmyndigheden træffe passende foranstaltninger med hensyn til projektets institution.

For arealet N-7.2 foreligger der ingen fare for havmiljøet, for så vidt angår den kulturelle arvs goder, som skal beskyttes, forudsat at kravene i udkastet til egnethedsgodkendelsen er opfyldt:

- Den generelle bestemmelse om, at eksisterende kulturarv på arealet skal identificeres, rapporteres og alle eventuelt resulterende beskyttelsesforanstaltninger, der måtte følge heraf, skal træffes inden planlægningen og gennemførelsen (§ 38, stk. 1 i udkastet til egnethedsgodkendelsen),
- den generelle bestemmelse om, at der efter anmodning skal afgives en ekspertudtalelse om eksistensen af kulturgoder på grundlag af forundersøgelser af arealerne på stedet (§ 38, stk. 2 i udkastet til egnethedsgodkendelsen), og

- den specifikke bestemmelse for at overholde en udelukkelseszone omkring kendte skibsvrag på arealet N-7.2, indtil en nærmere klassificering af vragsteder er mulig (§ 39).

Med henblik på den detaljerede undersøgelse henvises der også til miljørapporten.

3.2.3.2 Beskyttelse af arter, områder og biotoper

I den strategiske miljøvurdering konkluderes det også, at der ikke foreligger nogen fare for havmiljøet med hensyn til beskyttelse af arter, områder og biotoper, forudsat at kravene i udkastet til egnethedsgodkendelsen er opfyldt, herunder

- specifikationen af en grænseværdi for den under opførelsen tilladte rømmelyd (§ 7),
- specifikationen til koordination af samtidigt rømmearbejde (§ 8).

For en detaljeret undersøgelse henvises til miljørapporterne.

3.2.4 Position uden for naturfredningsområder

I henhold til § 10, stk. 2, nr. 1, jf. § 5, stk. 3, nr. 5 i WindSeeG er et areal uegnet, hvis det befinder sig i et i henhold til § 57 i BNatSchG udpeget naturfredningsområde, hvorved dette også bør medføre en fare for havmiljøet. Siden prøvelsen ved oprettelsen af FEP er der ikke blevet udpeget nye naturfredningsområder omkring arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2, således at det ikke er nødvendigt at opdatere den positivt afsluttede prøve i forbindelse med oprettelsen af FEP 2020.¹³

3.3 Transportsikkerhed og -effektivitet

I henhold til § 10, stk. 2, nr. 1 og 2a i WindSeeG jf. § 5, stk. 3 Nr. 3 i WindSeeG og § 48, stk. 4 side 1, nr. 2 i WindSeeG er et areal kun egnet, hvis opførelsen og driften af offshore-vindmølleparker på dette areal ikke bringer trafikens sikkerhed og effektivitet i fare.

Der må gås ud fra en påvirkning af **trafiksikkerheden**, hvis anlæggenes opførelse eller drift medfører en fare, dvs. en situation, der, hvis hændelsen ikke hindres i den nærmeste fremtid, med tilstrækkelig sandsynlighed vil medføre, at der sker skade på retligt beskyttede goder, såsom tredjemands fysiske integritet og ejendom.¹⁴

Trafikkens effektivitet vedrører trafikens flow og dermed en glidende, gnidningsløs og uhindret trafikafvikling.¹⁵ Det er ikke først ved trafikulykker, at transportens effektivitet påvirkes, men også, når der er en mulighed for, at projektet vil få en mere end ubetydelig indvirkning på det normale transportforløb.¹⁶ De konkrete omstændigheder i den enkelte sag, i dette tilfælde især den typiske arealmæssige udvidelse, der er typisk for offshore-området, og dermed den forenklede mulighed for at undgå og køre/flyve omkring forhindringer, skal overholdes.¹⁷

3.3.1 Søtrafik

Søtrafikkens sikkerhed kan især påvirkes af en øget risiko for sammenstød som følge af opførelsen af vindmøller i transportområdet, der som en faktisk forhindring øger risikoen for sammenstød mellem skib og anlæg, men også mellem skib og skib.

¹³ FEP 2020, side 132.

¹⁴ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, præmis 14.

¹⁵ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, præmis 15.

¹⁶ BVerwGE 16, 116, 130f.

¹⁷ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, præmis 15.

Det skal afgøres, hvornår der foreligger en specifik risiko i henhold til standarden som følge af opførelsen af vindmøller, og hvilken risiko der på den anden side stadig anses for acceptabel. I 2004 udarbejdede forbundsministeriet for transport under inddragelse af forbundsministeriet for miljø, BSH, vand- og skibsdirektoraterne nord og nordvest (nu generaldirektoratet for vandveje og skibsfart) og de eksterne eksperter Germanischer Lloyd og GAUSS i en arbejdsgruppe alment bindende retningslinjer for den maksimale kollisionsgentagelsesfrekvens og dermed en alment gældende acceptgrænse som en nødvendig (ikke: tilstrækkelig) forudsætning for godkendelsen af et offshore-vindmølleprojekt. Ifølge ovennævnte udgør en kollisionsgentagelsesfrekvens (mellem skib og anlæg) inden for en spændvidde fra 100 til 150 år principielt en acceptabel restrisiko for skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet.¹⁸ Hvis kollisionsgentagelsesfrekvens er under 100 år, men over 50 år, bortfalder den regelmæssige godkendelse af accepten. Der foreligger dog ikke en grund til at nægte egnetheden, hvis underskridelsen af standardværdien som følge af det enkelte

tilfældes særlige forhold er uvæsentlig for søfarten og havmiljøet, eller der kan kompenseres herfor ved hjælp af betingelser og påbud.

Forenelighed med interesserne vedrørende skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet og

havmiljøet foreligger, hvis kollisionsgentagelsesfrekvensen som følge af ekstra foranstaltninger til reduktion af risikoen ligger inden for en spændvidde fra 100 til 150.¹⁹

En kollisionsgentagelsesrate på under 50 år er ikke acceptabel²⁰ og ville principielt betyde, at arealet er uegnet, medmindre konkrete yderligere foranstaltninger sikrer, at kollisionsgentagelsesfrekvensen ligger over 50 år, og at underskridelsen af standardværdien på 100 år som følge af det enkelte tilfældes særlige forhold kategoriseres som uvæsentlig for søfarten og havmiljøet, eller yderligere foranstaltninger fører til, at standardværdien på 100 år overholdes.

I forhold til **skibstrafikkens effektivitet** er det afgørende, om og i hvilket omfang trafikanter forhindres eller generes i brugen af en eksisterende sejlroute. Trafikforekomstens omfang i det konkrete område og omfanget af det planlagte projekts prognosticerede effekt på de særlige trafikale forhold på stedet er ligeledes afgørende.²¹

Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt der således er tale om en væsentlig forringelse af skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet, har BSH i forbindelse med forundersøgelsen bestilt

en ekspertudtalelse vedrørende egnetheden af arealerne i EØZ i Nord- og Østersøen²² set i forhold til trafikken og sikkerheden til søs. I forbindelse med analyserne blev mulige påvirkninger fra etableringen af offshorevindmølleplanlægning på de undersøgte

¹⁸ "Godkendelsesrelevante standardværdier for offshore-vindmølleparker – rapport fra en arbejdsgruppe" nr. 3 i, forbundsministeriet for transport, Bonn 14.03.2005.

¹⁹ "Godkendelsesrelevante standardværdier for offshore-vindmølleparker – rapport fra en arbejdsgruppe" nr. 3 iii, forbundsministeriet for transport, Bonn 14.03.2005.

²⁰ "Godkendelsesrelevante standardværdier for offshore-vindmølleparker - rapport fra en arbejdsgruppe" nr. 3 vi, forbundstransportministeriet, Bonn 14.03.2005.

²¹ Brandt/ Gaßner, SeeAnIV, § 3, præmis 16.

²² "Ekspertudtalelse i henhold til § 12, stk. 3 i WindSeeG - foreløbig undersøgelse af transport- og søfartspolitiets egnethed i områder i Nordsøens og Østersøens eksklusive økonomiske zone", DNV-GL på vegne af det tyske forbundskontor for søfart og hydrografi, 06.12.2019 (Rapport nr.: M-W-ADER 2019.137, rev. 1.00).

arealer undersøgt og vurderet med henblik på skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet og de dermed forbundne risici. Her blev risikoen undersøgt i både kvalitativ og kvantitativ henseende.

den kvalitative undersøgelse for hvert areal blev det relevante trafikområde først beskrevet, hvorefter der blev udarbejdet en analyse af den aktuelle og den for fremtiden prognosticerede skibstrafik. I næste trin blev der foretaget et kvalitativt skøn over virkningerne af lukningen af området både for anlægsfasen og for fasen efter afslutningen af den pågældende vindmøllepark. I næste trin fulgte en kvalitativ vurdering af effekten af arealinddragelsen både for byggefasen og for fasen efter færdiggørelse af den pågældende vindmøllepark. Afslutningsvis blev der udledt anbefalinger vedrørende risikoreducerende foranstaltninger.

For den kvantitative vurdering af påvirkningerne fra den ekstra bebyggelse på det pågældende areal blev der udført en kumulativ undersøgelse sammen med alle bebyggede havmølleparkarealer i det pågældende trafikområde. Her blev den tidsmæssige følge af byggeriet for alle undersøgte arealer fastlagt iht. FEP 2019. Afgørende elementer for vurderingen

af et areals egnethed var dels den statistisk

forventelige tid mellem to kollisioner. Grundlaget for beregningen af den forventelige tid mellem to kollisioner er de harmoniserede antagelser iht. resultaterne vedrørende parametre og grundantagelser for udarbejdelse af tekniske risikoanalyser for offshore-vindmølleparker fra de to arbejdsgrupper under Forbundsministeriet for transport, anlægsarbejder og byudvikling (i dag BMVI) i årene 2004/ 05 og 2008²³.

Resultaterne undersøges både med og uden hensyntagen til yderligere foranstaltninger til reduktion af kollisionsrisikoen. I den kvantitative undersøgelsesdel blev der taget højde for følgende risikoreducerende foranstaltninger:

- Udstyr på skibe med AIS (automatisk identifikationssystem)
- Trafikovervågning og maritim overvågning
- Nødslæbningskapacitet

Trafikovervågning og farvandsobservation kan indvirke på både manøvreudygtige og manøvreedygtige skibe. Manøvreudygtige skibe kan ved hjælp af trafikovervågning opdages, identificeres og kontaktes direkte. Derudover kan der indledes nødvendige redningsforanstaltninger. For manøvreedygtige skibe er der defineret tre varianter af trafikovervågning/farvandsobservation:

- Variant 1:
Fuldstændig trafikovervågning/farvandsobservation. Denne variant omfatter alle foranstaltninger inden for maritim trafiksikring. Den indeholder en permanent (manuel) observation af søtrafikken udført af uddannede nautikere ved hjælp af AIS og radar. Denne metode har med en faktor på 4,0 den forholdsvis højeste effektivitet.
- Variant 2:
Automatisk overvågning/observation med manuel mulighed. Her sker der en konstant automatiseret analyse af AIS-data med regelmæssige manuelle analyser. Denne variants effektivitet sættes til en faktor på 3,0.
- Variant 3:
Automatisk analyse. Her foregår kontrollen af hændelserne og evt. igangsættelse af foranstaltninger ud fra automatisk genererede signaler som følge af en

²³ „Offshore Windparks - Parameter für Risikoanalysen im Genehmigungsverfahren und Wirksamkeit kollisionsverhindernder Maßnahmen - Bericht“, Germanischer Lloyd på vegne af Bundesamt für

Seeschifffahrt und Hydrographie, 29.07.2010 (rapport nr. SO-ER 2010.095 version 1.0/2010-07-29).

underskridelse af fastlagte grænseparametre. Effekten har en faktor på 2,5.

Nøds-læbningskapaciteterne har kun effekt på manøvreudlygtige skibe. De relevante specifikationer for nøds-læbningskapaciteter er beredskabsposition, hastighed og pæletræk.

Effektiviteten af de enkelte kollisionsforhindrende foranstaltninger, der her er taget højde for, bygger på resultaterne at en undersøgelse udført af Germanischer Lloyd i 2008.

Baggrunden for den kvantitative undersøgelse er de modelagtige opstillingsmønstre for de arealer, der skal bygges på i fremtiden, samt opstillingsmønstrene for de allerede eksisterende vindmølleparker. De arealer, der er taget højde for, udgør den kumulative placering på tidspunktet for færdiggørelsen af opsætningen i en radius på 20 sømil (sm).

Ekspertudtalelsen har for alle undersøgte arealer resulteret i, at standardværdien på 100 år ikke underskrides, eller at der kan kompenseres for en underskridelse ved hjælp af bestemmelser i egnethedsgodkendelsen, og der således ikke foreligger risici for skibsfartens sikkerhed. Etableringen og driften af vindmølleanlæg på arealerne forårsager ligeledes heller ingen væsentlig forringelse af trafikken effektivitet. Yderligere detaljer²⁴:

3.3.1.1 Areal N-7.2

Areal N-7.2 ligger nordøst for trafiksepareringsområderne "German Bight Western Approach" med en minimumafstand på 5 sm og har en minimumvanddybde i forhold til LAT på

35 m.

Nordøst for dette areal løber gasrørledningen "Norpip" i nordvest-sydøstlig retning.

Øst og vest for areal N-7.2 er der reserveringsområder for skibsfart, og i udkastet til planen for fysisk planlægning for den eksklusive økonomiske zone (pr. september 2020), hvoraf især det østlige område benyttes til nord-syd-trafikken til og fra Ems. Nordøst for arealet ligger vindmølleparken ENBW He, som forventes at blive taget i drift inden udgangen af 2025.

Den øst- og vestgående transittrafik kører i det sydvendte trafikseparationsområde German Bight Western Approach (der fokuseres her på to modstående og adskilte ensrettede ruter).

Ved den østlige begrænsning af arealet N-7.2 ses der desuden også nord- og sydgående skibstrafik fra og til Ems. Ifølge trafikstatistikken er der i gennemsnit tre faretøjer om dagen.

Hvis det med udgangspunkt i år 2018 antages, at skibstrafikken i Nordsøen frem til år 2022 i alt vil vokse med ca. 8 % og frem til år 2027 med ca. 19 %, betyder det, at der for det direkte område omkring areal N-7.2 ikke forventes nævneværdig vækst. Gennemgangstrafikken på Relation Deutsche Bucht-Ärmelkanal vil også fremover bruge trafiksepareringsområdet German Bight Western Approach.

Vedrørende trafikken i nord-sydlig retning forventes der heller ingen væsentlige ændringer, hvis der i gennemsnit er fire faretøjer om dagen, der passerer arealet N-7.2.

Kvantitativ risikoanalyse

²⁴ Størstedelen af følgende bestemmelser er taget direkte baseret fra ekspertudtalelsen "Gutachterliche Stellungnahme gemäß § 12 Abs.3 WindSeeG - Voruntersuchung zur verkehrlichschiffahrtspolizeilichen Eignung von Flächen in der AWZ der Nord- und Ostsee",

DNV-GL udarbejdet på vegne af Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, 06.12.2019 (rapport nr.: M-W-ADER 2019.137, rev. 1.00).

I forbindelse med den kvantitative risikoanalyse beregnes kollisionsgentagelsesfrekvensen for en kollision mellem et skib og et anlæg på det pågældende areal. Alle vindmølleparker, der er etableret i det pågældende trafikområde frem til 2026, er medtaget i undersøgelsen.

Uden risikoreducerende foranstaltninger giver dette en kollisionsgentagelsesfrekvens på 30 år. Denne gentagelsesfrekvens ville ifølge standardværdierne fra arbejdsgruppen "Genehmigungsrelevante Richtwerte" (godkendelsesrelevante standardværdier) udgøre en uacceptabel risiko, medmindre der vil kunne træffes tilstrækkelige foranstaltninger til reduktion af risikoen. Kollisionshyppigheden for manøvredygtige og manøvreudygtige skibe, når der tages højde for AIS, en automatisk trafikovervågning/farvandsobservation i variant 1 og de eksisterende statslige nødslæbningskapaciteter, giver en

gentagelsesfrekvens på 93 år. Som eksisterende statslig nødslæbningskapacitet er der taget højde for "Nordic" på sin aktuelle hhv. beredskabs- og stormposition. Dermed underskrides standardværdien på 100 år en smule, når der tages højde for de nævnte antagelser og foranstaltninger til reduktion af risikoen, så der iht. arbejdsgruppen "Genehmigungsrelevante Richtwerte" (godkendelsesrelevante standardværdier) skal bruges yderligere risikominimerende foranstaltninger.

For yderligere at minimere risikoen er det i henhold til ovennævnte ekspertudtalelse nødvendigt at anvende en nødslæbebebud, som skal stilles af ejeren, med passende ydeevnedata. Ifølge ekspertudtalelsen ville for eksempel et antaget bugserfartøj med en hastighed på 14,0 kn og 70 t pæletræk på en beredskabsposition omkring projektet vindmøllepark Windpark Trianel Borkum II være egnet til at øge kollisionsgentagelsesfrekvensen til 109 år.

Kvalitativ risikoanalyse

Heller ikke i forbindelse med den kvalitative risikoanalyse er der fundet særlige forhold vedrørende areal N-7.2, som taler imod arealets egnethed.

Som følge af etableringen af byggepladsen til opsættelse af en havmøllepark på areal N-7.2 forventes – under hensyntagen til de nødvendige trafiksikrende foranstaltninger – ifølge ekspertvurderingen ingen signifikante påvirkninger af den omgivende skibstrafik, som ikke vil kunne afhjælpes ved

hjælp af betingelser og påbud. Ifølge ekspertudtalelsen må der forventes en forskydning af den nord-sydgående skibstrafik mod øst. Denne forskydning af trafikken vil allerede være markeret af eksisterende OWP-bebyggelse og klassificeres desuden som temmelig lille, således at den ifølge den sagkyndige ganske vist har en betydelig effekt på sikkerheden og skibstrafikkens effektivitet, som dog anses for at kunne beherskes ved brug af en mobil trafiksikring på stedet.

I opførelsesfasen går ekspertudtalelsen desuden ud fra en stigning af mængden af nødvendig indgående trafik og fabrikstrafik. Den vil navnlig krydse trafiksepareringsområdet "German Bight Western Approach" for derefter at køre igennem til område N-7.2. Ifølge ekspertudtalelsen udgør dette dog ikke en uacceptabel risiko, da der både gælder effektive trafikregler som f.eks. kollisionforebyggelsesreglerne (KVR) og der efter byggeriets færdiggørelse må forventes en tilbagegang i den trafik, der har med havmølleparken at gøre, så også den trafik, der krydser trafiksepareringsområdet "German Bight Western Approach" vil reduceres kvantitativt. Efter færdiggørelsen af byggearbejdet vil den nord-sydgående skibsfart også have arrangeret et lukket område, således at der senest fra da af kunne antages en reduktion af risikoen. På grund af begyndelsen af realiseringen af

arealerne N-9 og N-6 må der imidlertid regnes med trafik til og fra byggepladsen.

Ved at inddrage den maritime trafiksikring via WSV (den nationale tyske forvaltningsenhed med ansvar for de indenlandske vandveje) og ved at have statslige nødslæbebåde til rådighed er resultatet af den kvalitative risikoanalyse, at der foreligger en egnethed set i forhold til trafikken og sikkerheden til søs, når følgende betingelser er opfyldt:

For byggefasen

- Etablering af en sikkerhedszone rundt om byggefeltet
- Besejlingsforbud i sikkerhedszonen under byggefasen
- Kompasafmærkning af byggefeltet
- Kollisionsvenlig konstruktion af anlæggene
- Midlertidig afmærkning af anlæggene i byggefasen
- Mobil trafiksikring på stedet ved hjælp af trafiksikringsfartøj.

For driftsfasen

- Opretholdelse af sikkerhedszonen
- Generel fastlæggelse af evt. mulige besejlingsregler fra "Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt" (generaldirektoratet for vandveje og skibsfart, GDWS) for fartøjer med en maksimal skroglængde på 24 m
- Udrustning af havmølleparken med AIS
- Afmærkning af anlæggene som sejladsbegrænsning
- Farvandsobservation udført af ejeren af havmølleparken.
- Adgang til statslige nødslæbebåde

Endvidere skønner den ansvarlige "Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt" (generaldirektoratet for vandveje og skibsfart) i henhold til resultatet af den kvantitative risikoanalyse, at der sandsynligvis

vil være behov for yderligere bugseringskapacitet.

Resultat

Den kollisionsgentagelsesfrekvens, der er beregnet for areal N-7.2, og hvor der er taget højde for risikoreducerende foranstaltninger, ligger på 93 år, og ligger således over den relevante standardværdi på mindst 100 år, som blev fastlagt af arbejdsgruppen "Genehmigungsrelevante Richtwerte" (godkendelsesrelevante standardværdier) under det tyske trafikministerium. Da værdien på 7 år kun ligger en smule under standardværdien på 100 år og ændringer i trafikken derfor let kan føre til ændringer i resultatet af den kvantitative risikoanalyse, får projektlederen til opgave at fremlægge en ajourført risikoanalyse i plangodkendelsesproceduren, således at den udtalelse, der er afgivet på grundlag af trafiksituationen på egnethedsundersøgelsen, kan tages op til fornyet overvejelse i forbindelse med plangodkendelsesproceduren og der om nødvendigt kan træffes afgørelse om yderligere reduktionsforanstaltninger, navnlig fremskaffelsen af en yderligere privat nødslæbebåd.

Undersøgelsen i forbindelse med den kvalitative risikoanalyse resulterer ikke i særlige forhold i det enkelte tilfælde, som taler imod arealets egnethed, når det gælder trafikken og sikkerheden til søs. De enkelte beregnede nødvendige foranstaltninger blev, i det omfang det var muligt uden kendskab til de konkrete projektparametre, overtaget som bestemmelser i udkastet til egnethedsgodkendelse (§§ 18 til 22). Der henvises i den forbindelse til begrundelserne for de enkelte bestemmelser vedrørende skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet.

3.3.1.2 Areal N-3.5

Areal N-3.5 ligger mellem trafiksepareringsområderne "Terschelling – German Bight" og "German Bight Western

Approach" med en minimumafstand på 2 sm + en sikkerhedszone på 500 m og har en minimumvanddybde i forhold til LAT på 30 m.

Nord for arealet N-3.5 løber gasrørledningen "Europipe 1" i nordvest-sydøstlig retning.

Mod syd begrænses arealet N-3.5 af havmølleparken "Nordsee One".

Hovedgennemgangstrafikken forløber i hhv. de nordlige og sydlige trafiksepareringsområder, her kanaliseret gennem ensrettede ruter, der er adskilt fra hinanden, så der inden for og i umiddelbar nærhed af N-3.5 kun forekommer ganske lidt skibstrafik.

Ekspertudtalelsen skibsfart antager med udgangspunkt i år 2018, at skibstrafikken i Nordsøen frem til år 2023 i alt vil vokse med ca. 10,1 % og frem til år 2028 med i alt ca. 21,3 %, betyder det, at der for selve areal N-3.5 ikke forventes nævneværdig vækst. Gennemgangstrafikken vil fortsat bruge trafiksepareringsområderne.

Kvantitativ risikoanalyse

I forbindelse med den kvantitative risikoanalyse beregnes kollisionsgentagelsesfrekvensen for en kollision mellem et skib og et anlæg på det pågældende areal. Alle vindmølleparker, der er etableret i det pågældende trafikområde frem til 2028, er medtaget i undersøgelsen.

Uden risikoreducerende foranstaltninger giver dette en kollisionsgentagelsesfrekvens på 30 år. Denne gentagelsesfrekvens vil ifølge de godkendelsesrelevante standardværdier udgøre en uacceptabel risiko, medmindre der kan træffes tilstrækkelige foranstaltninger til reduktion af risikoen. Kollisionshyppigheden for den kumulative opstilling af manøvredygtige og manøvredygtige skibe, når der tages højde for AIS, en automatisk trafikovervågning/farvandsobservation i variant 1 og de eksisterende statslige nødslæbningskapaciteter, giver en gentagelsesfrekvens på 92 år. Som

eksisterende statslig nødslæbningskapacitet er der taget højde for "Nordic". Dermed underskrides standardværdien på 100 år, når der tages højde for de nævnte antagelser og foranstaltninger til reduktion af risikoen, så der iht. en juridisk formodning om de godkendelsesrelevante standardværdier skal gøres brug af yderligere risikominimerende foranstaltninger.

For yderligere at minimere risikoen er det i henhold til ekspertudtalelsen nødvendigt at anvende en nødslæbebåd, som drives af ejeren, med passende ydeevnetdata. Ifølge ekspertudtalelsen ville f.eks. en antaget bugserfartøj med en hastighed på 14,0 kN og 70 t pæletræk på en beredskabsposition omkring projektet vindmøllepark Trianel Windpark Borkum II være egnet til at øge kollisionsgentagelsesfrekvensen til 107 år.

Kvalitativ risikoanalyse

Heller ikke i forbindelse med den kvalitative risikoanalyse er der fundet særlige forhold vedrørende areal N-3.5, som taler imod arealets egnethed.

Som følge af etableringen af byggepladsen forventes ifølge ekspertvurderingen ingen signifikante påvirkninger af den omgivende skibstrafik, som ikke vil kunne afhjælpes ved hjælp af betingelser og påbud. Der må forventes en tiltagende trafik i form af nødvendig feeder- og varetrafik til byggepladsen. Denne trafik vil især krydse trafiksepareringsområdet "Terschelling - German Bight" for derefter at sejle frem til areal N-3.8 og N-3.5. Når byggeriet er færdiggjort, må der forventes en tilbagegang i trafikken til og fra byggepladsen. Kun de fartøjer, der kræves til drift og vedligeholdelse af havmølleparken, vil anløbe området. Den trafik, der krydser trafiksepareringsområdet "Terschelling –

German Bight" vil således reduceres kvantitativt efter endt byggefase.

Ifølge ekspertvurderingen udgør dette dog ikke en uacceptabel risiko:

Afstanden til trafiksepareringsområderne i nord og syd er mindst 2 sm. Derfor går man for trafikken i trafiksepareringsområdet (VTG) således ikke ud fra, at skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet forringes som følge af byggeriet på areal N-3.5.

For byggefasen går man samlet set ud fra en mindre forringelse af skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet. Dette vedrører især VTG "Terschelling – German Bight" og VTG "Jade Approach", da byggetrafikken vil være tvunget til at krydse disse trafiksepareringsområder. Set i lyset af de enkelte skibsføreres eget ansvar for at handle efter reglerne i forbindelse med bestemmelserne i KVR samt den af WSV etablerede maritime trafiksikring anses den inducerede risikoøgning som følge af krydsningen af trafiksepareringsområdernes ensrettede ruter som værende kontrolabel, uden at der kræves yderligere risikoreducerende

foranstaltninger.

Som følge af bebyggelsen og dermed fremkomsten af nye sejladshindringer må der påregnes en øget sandsynlighed for kollision mellem skib og offshore-vindmølle anlæg, som kan afhjælpes med hhv. betingelser og påbud.

Ved at inddrage den maritime trafiksikring via WSV (den nationale tyske forvaltningsenhed med ansvar for de indenlandske vandveje) og ved at have statslige nødslæbebåde til rådighed er resultatet af den kvalitative risikoanalyse, at der foreligger en egnethed set i forhold til trafikken og sikkerheden til søs, når følgende betingelser er opfyldt:

For byggefasen

- Etablering af en sikkerhedszone rundt om byggefeltet
- Besejlingsforbud i sikkerhedszonen under byggefasen

- Kompasafmærkning af byggefeltet
- Kollisionsvenlig konstruktion af anlæggene
- Midlertidig afmærkning af anlæggene i byggefasen
- Mobil trafiksikring på stedet ved hjælp af trafiksikringsfartøj

For driftsfasen

- Opretholdelse af sikkerhedszonen
- Generel fastlæggelse af evt. mulige besejlingsregler fra GDWS for fartøjer med en maksimal skroglængde på 24 m
- Udrustning af havmølleparken med AIS
- Afmærkning af anlæggene som sejladshindring
- Farvandsobservation udført af ejeren af havmølleparken.

Endvidere skønner den ansvarlige "Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt" (generaldirektoratet for vandveje og skibsfart) i henhold til resultatet af den kvantitative risikoanalyse, at der sandsynligvis vil være behov for yderligere bugseringskapacitet.

Resultat

Den kollisionsgentagelsesfrekvens, der er beregnet for areal N-3.5, og hvor der er taget højde for risikoreducerende foranstaltninger, ligger på 92 år, og opfylder således den relevante standardværdi på mindst 100 år, som blev fastlagt af arbejdsgruppen "Genehmigungsrelevante Richtwerte" (Godkendelsesrelevante standardværdier) under det tyske trafikministerium. Da værdien på 7 år kun ligger en smule under standardværdien på 100 år og ændringer i trafikken derfor let kan føre til ændringer i resultatet af den kvantitative risikoanalyse, får projektlederen til opgave at fremlægge en ajourført risikoanalyse i plangodkendelsesproceduren, således at den udtalelse, der er afgivet på grundlag af trafiksituationen på egnethedsundersøgelsen,

kan tages op til fornyet overvejelse i forbindelse med plangodkendelsesproceduren og der om nødvendigt kan træffes afgørelse om yderligere reduktionsforanstaltninger, navnlig fremskaffelsen af en yderligere privat nødslæbebåd.

Undersøgelsen i forbindelse med den kvalitative risikoanalyse og kategoriseringen af scenarierne i risikomatrixen iht. standarden Konstruktion resulterer ikke i særlige forhold i enkelttilfælde, som taler imod arealets egnethed, når det gælder trafikken og sikkerheden til søs.

De yderligere iht. ekspertudtalelsen nødvendige foranstaltninger bliver, i det omfang det er muligt uden kendskab til de konkrete projektparametre, ligeledes overtaget som bestemmelser i udkastet til egnethedsgodkendelse (§§ 18 til 22). Der henvises i den forbindelse til begrundelserne for de enkelte bestemmelser.

3.3.1.3 Areal N-3.6

Arealet N-3.6 er beliggende mellem trafiksepareringsområderne "Terschelling - German Bight" og "Terschelling – German Bight" og "German Bight Western Approach", der hver især har en minimumsafstand på 2 sm + 500 m og en minimumvanddybde i forhold til LAT på 30 m.

Gasrørledningen "Europipe 1" løber nordøst for arealet N-3.6 i nordvest-sydøstlige retning. Sydvest for dette areal løber gasrørledningen "Norpipe".

Mod syd afgrænses arealet N-3.6 af vindmølleparken "Nordsee One".

Hovedgennemgangstrafikken forløber i hhv. de nordlige og sydlige trafiksepareringsområder, her kanaliseret gennem ensrettede ruter, der er adskilt fra hinanden, så der inden for og i umiddelbar nærhed af N-3.6 kun forekommer ganske lidt skibstrafik. På den vestlige side af dette areal løber forsyningstrafikken i nord-sydlig retning (og omvendt) forbi for de vindmølleparker, der ligger længere nordpå.

Ekspertudtalelsen skibsfart antager med udgangspunkt i år 2018, at skibstrafikken i Nordsøen frem til år 2023 i alt vil vokse med ca. 10,1 % og frem til år 2028 med i alt ca. 21,3 %, betyder det, at der for selve areal N-3.6 ikke forventes nævneværdig vækst. Gennemgangstrafikken vil fortsat bruge trafiksepareringsområderne.

Kvantitativ risikoanalyse

I forbindelse med den kvantitative risikoanalyse beregnes kollisionsgentagelsesfrekvensen for en kollision mellem et skib og et anlæg på det pågældende areal. Alle vindmølleparker, der er etableret i det pågældende trafikområde frem til 2028, er medtaget i undersøgelsen.

Uden risikoreducerende foranstaltninger giver dette en kollisionsgentagelsesfrekvens på 27 år. Denne gentagelsesfrekvens ville ifølge standardværdierne fra arbejdsgruppen "Genehmigungsrelevante Richtwerte" (godkendelsesrelevante standardværdier) udgøre en uacceptabel risiko, medmindre der vil kunne træffes tilstrækkelige foranstaltninger til reduktion af risikoen. Kollisionshyppigheden for den kumulative opstilling af manøvredygtige og manøvreudygtige skibe, når der tages højde for AIS, en trafikovervågning/farvandsobservation i variant 1 og de eksisterende statslige nødslæbningskapaciteter, giver en gentagelsesfrekvens på 84 år. Som eksisterende statslig nødslæbningskapacitet er der taget højde for "Nordic". Dermed underskrides standardværdien på 100 år lige akkurat overholdes, når der tages højde for de nævnte antagelser og foranstaltninger til reduktion af risikoen, således at der iht. en juridisk formodning om de godkendelsesrelevante standardværdier skal gøre sbrug af yderligere risikominimerende foranstaltninger.

For yderligere at minimere risikoen er det i henhold til ekspertudtalelsen nødvendigt at anvende en nødslæbebåd, som skal stilles af

ejeren, med passende ydeevnedata. Ifølge ekspertudtalelsen ville for eksempel et antaget bugserfartøj med en hastighed på 14,0 kn og 70 t pæletræk på en beredskabsposition omkring projektet vindmøllepark Windpark Trianel Borkum II være egnet til at øge kollisionsgentagelsesfrekvensen til 97 år. Dette ville dog stadig ligge en smule under standardværdien på 100 år.

Kvalitativ risikoanalyse

Heller ikke i forbindelse med den kvalitative risikoanalyse er der ifølge ekspertvurderingen fundet særlige forhold vedrørende areal N-3.6, som taler imod arealets egnethed, eller udgør en uacceptabel risiko for skibsfarten:

Som følge af etableringen af byggepladsen forventes ifølge ekspertvurderingen ingen signifikante påvirkninger af den omgivende skibstrafik, som ikke vil kunne afhjælpes ved hjælp af betingelser og påbud. Der må forventes en tiltagende trafik i form af nødvendig feeder- og varetrafik til byggepladsen. Denne trafik vil især krydse trafiksepareringsområdet "Terschelling – German Bight" for derefter at sejle frem til areal N-3.6. Når byggeriet er færdiggjort, må der forventes en tilbagegang i trafikken til og fra byggepladsen. Kun de fartøjer, der kræves til drift og vedligeholdelse af havmølleparken, vil anløbe området. Den trafik, der krydser trafiksepareringsområdet "Terschelling –

German Bight" vil således reduceres kvantitativt efter endt byggefase.

Ifølge ekspertvurderingen udgør dette dog ikke en uacceptabel risiko:

Afstanden til trafiksepareringsområderne i nord og syd er en sikkerhedszone på mindst 2 sm + 500 m. Derfor går man for trafikken i trafiksepareringsområdet (VTG) således ikke ud fra, at skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet forringes som følge af byggeriet på areal N-3.6.

For byggefasen går man samlet set ud fra en mindre forringelse af skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet. Dette vedrører især VTG "Terschelling – German Bight" og VTG "Jade Approach", da byggetrafikken vil være tvunget til at krydse disse trafiksepareringsområder. Set i lyset af de enkelte skibsføreres eget ansvar for at handle efter reglerne i forbindelse med bestemmelserne i KVR samt den af WSV etablerede maritime trafiksikring anses den inducerede risikoøgning som følge af krydsningen af trafiksepareringsområdernes ensrettede ruter som værende kontrollabel, uden at der kræves yderligere risikoreducerende

foranstaltninger.

Når byggeriet er færdiggjort, må der forventes en tilbagegang i trafikken til og fra byggepladsen. Kun de fartøjer, der kræves til drift og vedligeholdelse af havmølleparken, vil anløbe området. Den trafik, der krydser trafiksepareringsområdet "Terschelling –

German Bight" vil således reduceres kvantitativt efter endt byggefase og udgør dermed i forhold til status quo for driftsfasen blot en uvæsentlig påvirkning af skibstrafikkens sikkerhed og effektivitet, som dog kan kompenseres med de ovennævnte foranstaltninger.

Som følge af bebyggelsen og dermed fremkomsten af nye sejladshindringer må der påregnes en øget sandsynlighed for kollision mellem skib og offshore-vindmølle anlæg, som kan afhjælpes med betingelser og påbud.

Ved at inddrage den maritime trafiksikring via WSV (den nationale tyske forvaltningsenhed med ansvar for de indenlandske vandveje) og ved at have statslige nødslæbebeholdninger til rådighed er resultatet af den kvalitative risikoanalyse, at der foreligger en egnethed set i forhold til trafikken og sikkerheden til søs, når følgende betingelser er opfyldt:

For byggefasen

- Etablering af en sikkerhedszone rundt om byggefeltet
- Besejlingsforbud i sikkerhedszonen under byggefasen
- Kompasafmærkning af byggefeltet
- Kollisionsvenlig konstruktion af anlæggene
- Midlertidig afmærkning af anlæggene i byggefasen
- Mobil trafiksikring på stedet ved hjælp af trafiksikringsfartøj

For driftsfasen

- Opretholdelse af sikkerhedszonen
- Generel fastlæggelse af evt. mulige besejlingsregler fra GDWS for fartøjer med en maksimal skroglængde på 24 m
- Udrustning af havmølleparken med AIS
- Afmærkning af anlæggene som sejladsbegrænsning
- Farvandsobservation udført af ejeren af havmølleparken.

Endvidere skønner den ansvarlige "Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt" (generaldirektoratet for vandveje og skibsfart) i henhold til resultatet af den kvantitative risikoanalyse, at der sandsynligvis vil være behov for yderligere bugseringskapacitet.

Resultat

Den kollisionsgentagelsesfrekvens, der er beregnet for areal N-3.6, og hvor der er taget højde for risikoreducerende foranstaltninger, ligger på 84 år, og opfylder således den relevante standardværdi på mindst 100 år, som blev fastlagt af arbejdsgruppen "Genehmigungsrelevante Richtwerte" (Godkendelsesrelevante standardværdier) under det tyske trafikministerium. Da værdien 16 år kun ligger en smule under standardværdien på 100 år og ændringer i trafikken derfor let kan føre til ændringer i resultatet af den kvantitative risikoanalyse, får projektlederen til opgave at

fremlægge en ajourført risikoanalyse i plangodkendelsesproceduren, således at den udtalelse, der er afgivet på grundlag af trafiksituationen på egnethedsundersøgelsen, kan tages op til fornyet overvejelse i forbindelse med plangodkendelsesproceduren og der om nødvendigt kan træffes afgørelse om yderligere reduktionsforanstaltninger, navnlig fremskaffelsen af en yderligere privat nødslæbebåd.

Undersøgelsen i forbindelse med den kvalitative risikoanalyse resulterer ikke i særlige forhold i det enkelte tilfælde, som taler imod arealets egnethed, når det gælder trafikken og sikkerheden til søs.

De yderligere iht. ekspertudtalelsen nødvendige foranstaltninger bliver, i det omfang det er muligt uden kendskab til de konkrete projektparametre, ligeledes overtaget som bestemmelser i udkastet til egnethedsgodkendelse (§§ 18 til 22). Der henvises i den forbindelse til begrundelserne for de enkelte bestemmelser.

3.3.2 Lufttrafik

Etableringen og driften af offshorevindmølleparker på de arealer, der skal undersøges, fører ikke til forringelser af lufttrafikens sikkerhed og effektivitet, som ikke kan afhjælpes med bestemmelser.

Byggeriet og driften af offshore-vindmølleparker kan inden for forskellige områder påvirke flytrafikken. Vindmølleanlæg og andre høje bygninger udgør hindringer for den krydsende trafik og også for flytrafikken fra og til vindmølleparkens anlæg og til vindmølleparkens eget helikopterdek. Derudover kan et ikke korrekt udstyret helikopterdek eller et ikke korrekt udformet og afmærket areal til drift af redningsspil udgøre en fare for den lufttrafik, der er forbundet med vindmølleparken.

3.3.2.1 Vindmølleanlæg og andre anlæg som lufttrafikhindringer

Iht. artikel 58, stk. 1, i forbindelse med artikel 87 i havretskonventionen gælder for EØZ samme ret som på åbent hav. Dertil hører iht. art. 58, stk. 1 i forbindelse med art. 87, stk. 1 litra b i havretskonventionen også retten til overflyvning. Konventionen angående international civil luftfart af 7. december 1944 (BGBl. 1956 II, s. 412), som senest blev ændret ved protokollerne af 6. oktober 2016 (BGBl. 2018 II, side 306, 307) ændret (Chicago-konventionen), skelnes der i henhold til lovvalgsregler i art. 12 mellem nationalt territorium og åbent hav. I overensstemmelse med art. 12, 3. pkt. i Chicago-konventionen finder de regler, der er vedtaget på grundlag af Chicago-konventionen, anvendelse på åbent hav.

I henhold til kapitel 4.6, litra b, bilag 2, i Chicago-konventionen gælder der for flyvninger iht. visuelflyveregler altid en minimumflyvehøjde på 150 meter. I EU-kommisionens gennemførelsesforordning nr. 923/2012 af den 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartjenester og -procedurer (EU DV 923/2012), appendiks, SERA.5005, litra f, nr. 2, finder man her en konkretisering om, at flyvninger om dagen – ”undtagen hvis det er nødvendigt for start og landing eller er godkendt af den ansvarlige myndighed” – eller heller ikke må gennemføres i en højde på under ”150 m (500 ft) over den højeste hindring inden for en radius af 150 m (500 ft) fra luftfartøjet”. Samtidig bliver den ansvarlige pilot iht. kapitel 3.2, bilag 2, i Chicago-konventionen ikke iht. til nogen bestemmelser i konventionen fritaget fra ansvaret om at træffe alle egnede foranstaltninger for at undgå kollision.

For flyvninger efter visuelflyveregler om natten gælder der i henhold til kapitel 4.3 i appendiks 2 til Chicago-konventionen principielt den ansvarlige flysikringsorganisations pågældende bestemmelser.

3.3.2.1.1 Arealer N-3.5 og N-3.6

Områderne N-3.5 og N-3.6 hører ind under det belånte selskab DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS). I henhold til ENR 1.2 i den tyske flyvehåndbog i forbindelse med § 36, stk. 1 i den tyske luftfartsbekendtgørelse (LuftVO) skal bestemmelserne i henhold til EU DV 923/2012, appendiks, SERA.5005 litra c anvendes. I henhold til EU DV 923/2012, appendiks, SERA.5005, litra c, nr. 5 sublit. ii er en minimumsflyvehøjde nødvendig – ”undtagen hvis det er nødvendigt for start og landing”, som ”svarer til et flyareal på minimum 300 m (1000 ft) over den højeste forhindring i en radius på 8 km fra luftfartøjets antagne placering”.

For flyvninger i henhold til instrumentflyreglerne gælder i henhold til kapitel 5.1.2 litra b i appendiks 2 til Chicago-konventionen ligeledes de ovennævnte minimumsflyvehøjder for flyvninger efter visuelflyvereglerne om natten.

Som følge heraf er minimumsoverflyvningshøjder på 150 meter over forhindringer for flyvninger efter visuelflyvereglerne om dagen (VFR) samt minimumsoverflyvningshøjder på 300 meter over den højeste hindring inden for en radius på otte km fra luftfartøjets formodede placering for visuelflyveregler om natten (NVFR) og instrumentflyregler (IFR)- og IFR-flyvninger er passende foranstaltninger til at undgå kollisioner.

Den blotte opførelse af vindmølleanlæg udgør ikke nogen konkret fare for **luftfartssikkerheden**. Dette skyldes på den ene side fastsættelsen af ovennævnte minimumsflyvehøjder, som kun udgør den laveste flyvehøjde, og som derfor ikke behøver at blive opretholdt statisk. Piloterne opfordres snarere i henhold til ICAO til på eget ansvar at undgå kollisioner, som f.eks. tilpasningen af flyvehøjderne.

Samtidig skal vindmølleparken og dens anlæg være afmærket som hindring for piloten. Ellers

ville der foreligge en tilstrækkelig sandsynlighed for, at en pilot vælger minimumflyvehøjden på hhv. 150 meter (VFR) og 300 meter (NVFR, IFR) over vandet, og at dette vil føre til en kollision mellem luftfartøj og anlæg.

Denne fare kan modvirkes ved hjælp af en egnet luftfartteknisk afmærkning af anlæggene, hvorved vindmølleparken bliver synlig for piloten, så han kan tage de nødvendige forholdsregler. En egnet afmærkning af anlægget er således en nødvendig forudsætning for egnetheden (jf. § 27 i udkastet til egnethedsgodkendelsen). Afmærkningen specielt for området i den tyske "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (generel forvaltningsforskrift vedrørende afmærkning af luftfartshindringer) er angivet i "Standard Offshore-Luftfahrt" (standard offshore-luftfart, SOLF) del 5 af 17.08.2020. Denne del 5 i SOLF finder i henhold til gennemførelsesdekretet af 17.08.2020 fra planlægningsmyndigheden anvendelse på alle fremtidige projekter. Det forpligter dog i første omgang kun administrationen, hvorfor overholdelsen af del 5 i SOLF er specificeret i egnethedsgodkendelsen. Der henvises til begrundelsen for de specifikke krav (§ 27 i udkastet til egnethedsgodkendelsen).

Arealerne N-3.5 og N-3.6 er placeret under den tyske risikozone for luftfarten "ED-D100 (Borkum), men de må ikke være i berøring med denne eller trænge ind i denne. Da risikozonen begynder ved en relativt stor højde (flyveniveau 55 eller 5.500 ft MSL), er det usandsynligt, at den fremtidige offshore-vindmøllepark vil påvirke effektiviteten af den lufttrafik, der finder sted der. Men omvendt er risikoen for den projektrelaterede skibsfart og for personalet og offshore-vindmølleparkerne infrastruktur som følge af eventuelle aktiviteter i fareområdet dog også at betragte som lav.

Helikopterrutenettet inden for DFS's ansvarsområde blev pr. 19. marts 2019 ophævet

indtil videre, således at der i område 3 og dermed for arealerne N-3.5 og N-3.6 i øjeblikket ikke er nogen officiel forbindelse til de andre helikopterrutenet i Nordsøens tyske EEZ. Det er derfor ikke udsigt til, at opførelsen og driften af offshore-vindmølleparker vil have en negativ indflydelse på lufttrafikken på disse ruter.

En påvirkning af **lufttrafikens effektivitet**, dvs. trafikstrømmen forstået som mere end blot en uvæsentlig forstyrrelse af den glidende, gnidningsløse og uhindrede trafikafvikling, er der med opførelsen af offshore vindmølleparker på de undersøgte arealer N-3.5 og N-3.6 ikke tale om for nuværende, da der findes tilstrækkelige muligheder for undvigelse for lufttrafikken, når den er ude over luftrummet over arealerne, men også i forbindelse med overflyvning af disse.

3.3.2.1.2 Areal N-7.2

Areal N-7.2 ligger i den hollandske flysikkerhedstjenestes ansvarsområde. I henhold til ENR 1.2 i den hollandske luftfartsmanual finder EU DV 923/2012, bilag, SERA.5005 lit. c nr. 5 sublit. li anvendelse. Derfor kræves der "undtagen hvor det er nødvendigt for start og landing" en minimumsflyvehøjde, der svarer til "et flyveområde på mindst 300 m (1000 ft) over den højeste hindring inden for en radius på 8 km fra luftfartøjets formodede placering".

For flyvninger i henhold til instrumentflyreglerne gælder i henhold til kapitel 5.1.2 litra b i appendiks 2 til Chicago-konventionen ligeledes de ovennævnte minimumsflyvehøjder for flyvninger efter visuelflyvereglerne om natten.

Som følge heraf er minimumsoverflyvningshøjder på 150 meter over forhindringer for flyvninger efter visuelflyvereglerne om dagen (VFR) samt minimumsoverflyvningshøjder på 300 meter over den højeste hindring inden for en radius på otte km fra luftfartøjets formodede placering for visuelflyveregler om natten (NVFR) og instrumentflyregler (IFR)- og IFR-flyvninger er

passende foranstaltninger til at undgå kollisioner.

Den blotte opførelse af vindmølle anlæg udgør ikke nogen konkret fare for **luftfartssikkerheden**. Dette skyldes på den ene side fastsættelsen af ovennævnte minimumsflyvehøjder, som kun udgør den laveste flyvehøjde, og som derfor ikke behøver at blive opretholdt statisk. Piloterne opfordres snarere i henhold til ICAO til på eget ansvar at undgå kollisioner, som f.eks. tilpasningen af flyvehøjderne.

Samtidig skal vindmølleparken og dens anlæg være afmærket som hindring for piloten. Ellers ville der foreligge en tilstrækkelig sandsynlighed for, at en pilot vælger minimumsflyvehøjden på hhv. 150 meter (VFR) og 300 meter (NVFR, IFR) over vandet, og at dette vil føre til en kollision mellem luftfartøj og anlæg.

Denne fare kan modvirkes ved hjælp af en egnet luftfartsteknisk afmærkning af anlæggene, hvorved vindmølleparken bliver synlig for piloten, så han kan tage de nødvendige forholdsregler. En egnet afmærkning af anlægget er således en nødvendig forudsætning for egnetheden (jf. § 27 i udkastet til egnethedsgodkendelsen). Afmærkningen specielt for området i den tyske "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (generel forvaltningsforskrift vedrørende afmærkning af luftfartshindringer) er angivet i "Standard Offshore-Luftfahrt" (standard offshore-luftfart, SOLF) del 5 af 17.08.2020. Denne del 5 i SOLF finder i henhold til gennemførelsesdekretet af 17.08.2020 fra planlægningsmyndigheden anvendelse på alle fremtidige projekter. Det forpligter dog i første omgang kun administrationen, hvorfor overholdelsen af del 5 i SOLF er specificeret i egnethedsgodkendelsen. Der henvises til begrundelsen for de specifikke krav (§ 27 i udkastet til egnethedsgodkendelsen).

Projektområdet overlejes og berøres fuldstændigt af det hollandske fareområde for luftfarten "EH-D05", men gennemtrænger det ikke. Da risikozonen begynder ved en relativt stor højde (flyveniveau 55 eller 5.500 ft MSL), er det usandsynligt, at den fremtidige offshore-vindmøllepark vil påvirke effektiviteten af den lufttrafik, der finder sted der. Men omvendt er risikoen for den projektrelaterede skibsfart og for personalet og offshore-vindmølleparkerne infrastruktur som følge af eventuelle aktiviteter i fareområdet dog også at betragte som lav.

Område 7, hvor areal N-7.2 er beliggende, er forbundet med det hollandske helikopterstrækingsnet. Langs med yderkanterne af område 7 løber dele af følgende strækninger: "KY 683", "KY 680", "KY 673" og "KY 675". Med undtagelse af "KY 680" er afstandene mellem periferien af areal N-7.2 og de øvrige strækninger helt eller delvist mindre end otte kilometer. Den tilladte minimumsflyvehøjde er 600 meter AMSL på strækningerne i henhold til den nederlandske luftfartshåndbog. De kan principielt anvendes hele dagen. Der kan ikke ses nogen påvirkning af effektiviteten af lufttrafikken, som befinder sig på disse strækninger, på grund af opførelsen og driften af en offshore-vindmøllepark på grundlag af de aktuelt tilgængelige anlægshøjder. Hvis der i fremtiden opnås større samlede højder (større end 300 meter SKN), skal der i hvert enkelt tilfælde gennemføres en plangodkendelsesprocedure under hensyntagen til de krævede lodrette afstande for flyvninger efter visuelle flyveregler om natten og for flyvninger efter instrumentflyveregler.

En påvirkning af **flytrafikkens effektivitet**, dvs. trafikstrømmen i form af en mere end ubetydelig forstyrrelse af den flydende, gnidningsløse og uhindrede trafikafvikling, er ikke forbundet med opførelsen af offshore-vindmølleparker i det afprøvede areal N-7.2, i det mindste på grundlag af de nuværende anlægshøjder, idet for lufttrafikken findes tilstrækkelige

undvigelsesmuligheder både uden for luftrummet over arealerne, men også ved overflyvning.

3.3.2.2 Helikopterlandingsdæk

Helikopterdek er jævnligt nødvendige for hurtigt at kunne nå frem til vindmølleparkerne i forbindelse med reparations- og vedligeholdelsesarbejder samt evt. redningsaktioner og udgør således en integreret del af offshore-vindmølleparker.

Dermed skal den sikre ind- og udflyvning til eget eller nærliggende helikopterdek være sikret for at kunne godkende arealet som uindskrænket egnet til etablering af en vindmøllepark. Helikopterdekkene befinder sig oftest på offshore-vindmølleparkernes offshore-platforme eller på transformerstationer, som af effektivitets-, sikkerheds- og miljøårsager oftest er placeret midt i arealet og således mellem anlæggene. For alligevel af kunne anflyve helikopterdek på en offshore-plattform, hvis vandrette udvidelse af den forhindringsfrie sektor ikke kan garanteres i sit fulde omfang på grund af forhindringssituationen, på sikker måde, skal der i en egnet flyveretning være tilstrækkeligt dimensionerede og afmærkede ud- og indflyvningskorridorer, som skal friholdes for byggeri. Etableringen af sådanne flyvekorridorer på arealet samt evt. nødvendig friholdelse af flyvekorridorerne til helikopterdek på nærliggende projekter er en forudsætning for godkendelsen af det pågældende areals egnethed og er derfor medtaget i 2. WindSeV, §§ 24, 25 udkastet til egnethedsgodkendelse som bestemmelse.

En sikker flyvetrafik til helikopterdekkene forudsætter desuden en korrekt afmærkning af selve helikopterdek samt flyruterne (tårnbelysning) om natten. Denne er ligeledes fastlagt i udkastet til egnethedsgodkendelse (§ 26 udkastet til egnethedsgodkendelse som bestemmelse). Der henvises desuden til

redegørelserne i begrundelserne for de konkrete bestemmelser.

3.3.2.3 Arealer til drift af wirespil

I lighed med offshore-platforme bliver vindmølleanlæggene selv også ofte udstyret med arealer til drift af wirespil, så disse hurtigt kan nås i forbindelse med reparations- og vedligeholdelsesarbejder eller i nødsituationer. Samtidig er arealer til drift af wirespil nødvendige for at sikre en ekstra redningsvej og dermed undgå risici for personalets fysiske tilstand er i denne henseende krævende. Til en sikker drift af helikopterwirespil kræves desuden en egnet afmærkning af arealet til drift af wirespil, som er fastsat ved at inddrage "Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über Windenbetriebsflächen auf Windenergieanlagen" (Fælles principper for forbundsstaten og delstaterne om arealer til drift af wirespil på vindmølleanlæg) af 18. Januar 2012 (BAnz. nr. 16, side 338).

Helikopterflyvning er regelmæssigt en udfordrende flyvemanøvre, der indebærer visse risici. Eftersom det på offshore-platforme modsat vindmølleanlæg principielt er muligt at indrette et helikopterdek som almindelig

adgangsvej ud over en skibsovergangsmulighed, er opførelsen af arealer til drift af wirespil på sådanne med henblik på en almindelig adgangsvej ikke tilladt. I det omfang projektets ansvarlige organisation vil etablere et areal til drift af wirespil for at afværge farer for liv og helbred, skal dette areal være forsynet med en egnet afmærkning for således at minimere risikoen for luftfartøjsbesætningen.

Der er således medtaget en bestemmelse herom i § 23 i udkastet til egnethedsgodkendelse. Der henvises desuden til redegørelserne i begrundelserne for bestemmelsen.

3.3.2.4 Resultat

Bygningen af offshore-vindmølleparker på arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2 vil ikke forringe trafikens sikkerhed og effektivitet på en måde, så et af arealerne er uegnet til formålet. De forringelser, der opstår som følge af byggeriet af anlægget, kan forebygges eller afhjælpes med bestemmelser.

3.4 Statens og alliancens forsvarssikkerhed

Et areal er iht. § 10, stk. 2, i forbindelse med § 5, stk. 3, nr. 4, og § 48, stk. 4, 1. pkt., nr. 3, i WindSeeG kun egnet, hvis etableringen og driften af vindmølleanlæg på havet ikke forringer det nationale og allierede forsvars sikkerhed.

Varetagelsen af allierede opgaver inden for rammerne af de kollektive sikkerhedssystemer og bevarelsen af de væbnede styrkers funktionsevne har desuden forfatningsmæssig forrang. Især integriteten af de militære øvelsesområder i Nord- og Østersøen er her af afgørende betydning.²⁵ Undersøgelsen af, hvorvidt påvirkningen af randområder af disse øvelsesområder udgør en væsentlig påvirkning af det nationale og allierede forsvars sikkerhed, afhænger af forholdene i det enkelte tilfælde.

Derudover er øvelser i forbindelse med det nationale og allierede forsvar ikke begrænset til militære øvelsesområder, men foregår også andre steder. Især hvis der anvendes ubåde til disse øvelser, udgør bygningsanlæggene en mulig farekilde for kollisioner. For at undgå denne fare kan bygningsanlæg afmærkes med sonartranspondere.

Under byggeriet og driften af anlæggene bliver der anvendt forskelligt undervandsmåleudstyr især til udførelse af bestemmelser vedrørende undersøgelse af de hermed forbundne miljøpåvirkninger. Herved kan der ske en

registrering af informationer, som delvist er kategoriseret som hemmelige. For at undgå dette af hensyn til det nationale og allierede forsvars sikkerhed skal brugen af den type udstyr begrænses til et nødvendigt minimum, og marinekommandoen skal adviseres i god tid.

De foranstaltninger, der er bestemt vedrørende skibs- og lufttrafikens sikkerhed og effektivitet, er også til fordel for den militære trafik.

3.4.1 Areal N-3.5

Hele arealet ligger under det tyske fareområde ED-D100 (Borkum) og det grænseoverskridende, sammentrukne fareområde EUC SEA 1. Dette øvelsesområde anvendes fra en relativt stor højde (5.500 ft. MSL) over havoverfladen. Det nationale og allierede forsvars interesser er således på trods af overlapningen ikke berørt.

Som følge af byggeriet og driften af vindmølleanlæg på areal N-3.5 vil der således ikke ske væsentlige påvirkninger af de militære øvelsesområder ved overholdelse af kravene.

Man kan således gå ud fra, at arealet N-3.5 med henblik på det nationale og allierede forsvar er egnet på den betingelse, at

- de anlæg, der etableres på arealet, på egnede steder afmærkes med sonartranspondere og
- at marinekommandoen i god tid adviseres om anvendelsen af akustisk, optisk, optronisk, magnetsensorisk, elektrisk, elektronisk, elektromagnetisk eller seismisk undervandsmåleudstyr (§ 28 i udkastet til egnethedsgodkendelse)

3.4.2 Areal N-3.6

Hele arealet ligger under det tyske fareområde ED-D100 (Borkum) og det grænseoverskridende, sammentrukne

²⁵ Schmälter i Theobald/ Kühling, Energierecht SeeAnIV § 5 præmis 38.

fareområde EUC SEA 1. Dette øvelsesområde anvendes fra en relativt stor højde (5.500 ft. MSL) over havoverfladen. Det nationale og allierede forsvars interesser er således på trods af overlapningen ikke berørt.

Som følge af byggeriet og driften af vindmølle anlæg på arealet vil der således ikke ske væsentlige påvirkninger af de militære øvelsesområder, hvis

- de anlæg, der etableres på arealet, på egnede steder afmærkes med sonartranspondere og
- marinekommankoen i god tid adviseres om anvendelsen af akustisk, optisk, optronisk, magnetsensorisk, elektrisk, elektronisk, elektromagnetisk eller seismisk undervandsmåleudstyr (§ 28 i udkastet til egnethedsgodkendelse)

Man kan således gå ud fra, at arealet N-3.5 er egnet med henblik på det nationale og allierede forsvar i henhold til disse bestemmelser.

3.4.3 Areal N-7.2

For arealet N-7.2 synes det nationale og allierede forsvars interesser ikke at være berørt.

Hele arealet ligger under det hollandske fareområde EH-D05 og det grænseoverskridende, sammentrukne fareområde EUC SEA 1. Da førstnævnte er et hollandsk kontrolleret område, henvises der i den forbindelse til den undersøgelse, der er foretaget under 3.8.5 (internationale militære anliggender).

Man kan således gå ud fra, at arealet N-7.2 med henblik på det nationale og allierede forsvar er egnet på den betingelse, at

- de anlæg, der etableres på arealet, på egnede steder afmærkes med sonartranspondere og

- marinekommankoen i god tid adviseres om anvendelsen af akustisk, optisk, optronisk, magnetsensorisk, elektrisk, elektronisk, elektromagnetisk eller seismisk undervandsmåleudstyr (§ 28 i udkastet til egnethedsgodkendelse)

3.5 Forenelighed med prioriterede minedriftsaktiviteter

Et areal er iht. § 10, stk. 2, nr. 2a, i forbindelse med § 48, stk. 4, 1. pkt., nr. 4, i WindSeeG kun egnet, hvis etableringen og driften af havmølle anlæg kan forenes med prioriterede minedriftsaktiviteter.

Iht. den lovmæssige begrundelse vedrørende § 48, stk. 4, 1. pkt., nr. 4, i WindSeeG er der i reglen kun tale om minedriftsaktiviteter, hvis der foreligger en faktisk udnyttet tilladelse til udvinding af råstoffer et bestemt sted. Den blotte eksistens af udstrakte tilladelser eller bevillinger til søgning begrunder derimod normalt ikke prioriterede minedriftsaktiviteter.²⁶

I området omkring de arealer, som skal kontrolleres, nemlig N-3.5, N-3.6 og N-7.2, er der ført et stort antal søkabler og rørledninger, hvis rute fremgår af de nyeste officielle søkort fra BSH. De områder, der skal undersøges, er derfor forenelige med prioriterede minedriftsaktiviteter.

3.6 Forenelighed med eksisterende og planlagte kabel-, offshoretilslutnings- og rørledninger samt øvrige ledninger

Et areal er iht. § 10, stk. 2, nr. 2a, i forbindelse med § 48, stk. 4, 1. pkt., nr. 5, i WindSeeG kun egnet, hvis etableringen og driften af havvindmølle anlæg på dette areal kan forenes med eksisterende og planlagte kabel-, offshore-

²⁶ BT-Drs. 17/8860, side 311.

tilslutnings- og rørledninger samt øvrige ledninger.

I området omkring den tyske fastlandssokkel er der ført et stort antal søkabler og rørledninger, hvis rute fremgår af de nyeste officielle søkort fra BSH. De faktiske kabelpositioner kan afvige fra dataene i søkortene. I tvivlstilfælde står Deutsche Telekom, Bereich Seekabel, til rådighed med oplysninger vedrørende telekommunikations-søkabler.

Tracéer og tracékorridorer til offshorenetttilslutninger (§ 5, stk. 1, nr. 7, i WindSeeG) og grænseoverskridende strømkabler (§ 5, stk. 1, nr. 9, i WindSeeG) fastlægges i FEP. For de øvrige ledninger foregår der ingen overordnet teknisk planlægning. Rammerne for disse planer udgøres af bestemmelserne i udviklingsplanerne for den tyske EØZ i Nord- og Østersøen.

Både FEP og udviklingsplanerne indeholder bestemmelser, som skal sikre foreneligheden mellem planerne og de eksisterende og planlagte ledninger. Dette er især bestemmelser vedrørende overholdelse af afstande til eksisterende og planlagte ledninger, samt bestemmelser om, hvordan det undgås, at ledninger krydser hinanden, og hvordan krydsninger, der ikke kan undgås, skal udføres.

For at sikre at de arealer, der undersøges, er egnede, kræves visse bestemmelser ved planlægning og etablering af anlæggene på arealerne (§ 34, stk. 1 til 3 i udkastet til egnethedsgodkendelse):

- I området omkring tredjemands søkabler og rørledninger, skal der tages højde for dissers sikkerhed ved planlægning og gennemførelse af arbejder.
- Det skal så vidt muligt undgås, at den parkinterne kabel- og rørføring krydser tredjemands søkabler og rørledninger. I en beskyttelseszone på 500 m på begge sider af tredjemands søkabler og rørledninger må der ikke ske påvirkninger af havbunden.

Eventuelle afvigelser herfra skal aftales med den pågældende ejer.

- De tracéer, som er fastsat i FEP med henblik på en forbindelse med konverterplatforme, samt 500 meter på begge sider af disse tracéer skal holdes fri for bebyggelse. Inden for 500 meter på hver side af disse linjeføringer må der ikke installeres nogen parkinterne søkabelsystemer. Totalentreprenøren skal sikre, at de parkinterne søkabelsystemer ikke krydser linjeføringen af den forbindelsesledning fra strømneteroperatørens side, der forbinder det pågældende område.

Der henvises til begrundelsen for de specifikke krav i udkastet til egnethedsgodkendelsen.

3.6.1 Areal N-3.5

Parallelt med arealets sydlige samt delvist vestlige kant fastlægger FEP 2020 tracéen for jævnstrømsøkabelsystemet NOR-3-2 til forbindelse af konverterplatformen, som ligger mellem arealerne N-3.6 og N-3.5. Mod nordøst begrænses arealet af jævnstrømsøkabelsystemerne "BorWin1" og "BorWin2". Parallelt med arealets sydlige udgrænsning fastlægger

FEP 2020 mod øst tracéen for vekselstrømsøkabelsystemerne

til forbindelse af transformerstationen af areal N-3.8 med konverterplatformen. Inden for arealet er det trefasede forsyningssystem "Innogy North Sea 3" godkendt. Ifølge den nuværende viden forventes forbindelsen "Innogy North Sea 3" ikke at blive brugt.

For så vidt angår gennemførelsen af foranstaltningerne angivet i begyndelsen synes opførelsen og driften af vindmølleanlæg på havet på areal N-3.5 at være forenelige med eksisterende og planlagte kabel-, offshore-tilslutnings- og rørledninger samt øvrige ledninger.

3.6.2 Areal N-3.6

Parallelt med den østlige kant af areal N-3.6 definerer FEP 2020 tracéen for forbindelsesledningen "NOR-3-2". Forbindelseslinjerne "BorWin1" og "BorWin2", som er i drift, forløber parallelt med områdets nordøstlige kant.

For så vidt angår gennemførelsen af foranstaltningerne angivet i begyndelsen synes opførelsen og driften af vindmølle anlæg på havet på areal N-3.6 at være forenelige med eksisterende og planlagte kabel-, offshore-tilslutnings- og rørledninger samt øvrige ledninger.

3.6.3 Areal N-7.2

Arealet N-7.2 deles fra vest mod øst af den af FEP 2020 fastsatte tracé for jævnstrømskabelsystemet samt af de overliggende tilslutninger "BorWin 1" og "BorWin 2", som er i drift, i nordlige og sydlige områder. Desuden skærer det aktive datakabel "Atlantic Crossing 2" området fra sydvest til nordøst. I den østlige del skæres området fra nord til syd af det aktive DC-søkabelsystem "NotNed". I den sydlige største del af areal N-7.2 fastlægger FEP 2020 en tracé for jævnstrømskabelsystemet "NOR-7-2" til forbindelse af konverterplatformen, som ligger i arealet. Stort set parallelt med den nordøstlige kant af arealet ligger den aktive naturgasledning "Norpipe".

Ved konstruktionen af skæringspunkter af havkabler indføres hårdt substrat i jorden. I forbindelse med at mindske forstyrrelsen af havmiljøet bør knudepunkter så vidt muligt undgås. For at forbinde de tre nordlige dele af arealet med placeringen af konverterplatformen på forbindelseslinjen "NOR-7-2", som er defineret af FEP 2020, i den største sydlige del af arealet skal den parkinterne kabelføring dog krydse forbindelsesledningerne "BorWin 1" og "BorWin 2", som befinder sig i drift, samt tracéen til jævnstrømskabelsystemet "NOR-6-3" defineret i FEP 2020. Det aktive datakabel

"Atlantic Crossing 2" vil blive krydset for at forbinde den nordvestlige og den sydvestlige del af arealet. Desuden vil tilslutningen af den sydøstlige del af arealet kræve, at det ibrugtagne jævnstrømskabelsystem "NotNed" krydser. Antallet af krydsninger skal være begrænset til det teknisk nødvendige minimum.

På grundlag af tilladelsen i § 12, stk. 5, side 2 i WindSeeG kan det inden for rammerne af egnethedsgodkendelsen ikke bestemmes, at ejeren af datakablet skal finde sig i krydsningen. Krydsningen skal derfor kontraktligt aftales mellem projektets ansvarlige organisation og ejeren af datakablet.

I forbindelse med offshoreprojekter fremstilles regelmæssigt overføringer. For overskæringer henvises der til planlægningsprincippet 4.4.4.5 i FEP 2020. anbefalinger om udarbejdelse af knudepunkter er også fastlagt i f.eks. anbefalingerne fra European Subsea Cable Association (ESCA) og International Cable Protection Committee (ICPC). Med hensyn til kravene om miljøbeskyttelse henvises der navnlig til kravet i § 16 i udkastet til egnethedsgodkendelsen. I henhold til det nuværende vidensniveau går man derfor heller ikke ud fra begrænsning af egnetheden af de berørte dele af arealet.

Med hensyn til tracéen "NOR-7-2" til tilslutning af konverterplatformen, som er defineret af FEP 2020 inden for den største del af området, skal det sikres, at kabelsystemerne installeres sikkert og om nødvendigt repareres. Dette tjener også til en pålidelig netforbindelse mellem offshore-vindmølleparken på arealet. Opførelse og drift af vindmølle anlæg på arealet skal være forenelige med netoperatørens eksisterende eller planlagte offshore-nettilslutninger. Derfor må der ikke trækkes nogen parkinterne kabler, og krydsningen af tracéen "NOR-7-2" med den parkinterne kabelføring er forbudt. Sidstnævnte forbud udelukker desuden et indgriben i havmiljøet ved at indføre hårdt substrat til fremstilling af kabelkrydsninger.

I det omfang de nævnte foranstaltninger og de ovennævnte foranstaltninger gennemføres, synes opførelsen og driften af vindmølle anlæg på havet på arealet N-7.2 at være forenelige med eksisterende og planlagte kabel-, offshore-tilslutnings- og rørledninger samt øvrige ledninger.

3.7 Forenelighed med eksisterende og planlagte placeringer af konverterplatforme eller transformerstationer

Et areal er iht. § 10, stk. 2, nr. 2a, i forbindelse med § 48, stk. 4, 1. pkt., nr. 6, i WindSeeG kun egnet, hvis etableringen og driften af havmølle anlæg på dette areal kan forenes med eksisterende og planlagte placeringer af konverterplatforme eller transformerstationer. Iht. § 5, stk. 1, nr. 6, i WindSeeG foretager FEP bestemmelser af placeringer af konverterplatforme og så vidt muligt af transformerstationer.

For at sikre egnetheden af de arealer, der skal undersøges, kræves der også en specifikation ved planlægning og opførelse af anlæggene (§ 34, stk. 4 i udkastet til egnethedsgodkendelse). I et beskyttelsesområde på 1.000 meter omkring den relevante den i FEP fastsatte placering af netoperatørens konverterplatform må der principielt ikke opføres vindmølle anlæg. Undtagelser fra dette er mulige efter aftale med strømnetoperatøren i en afstand af 500-1000 meter omkring anlægget. Arbejde inden for hele beskyttelsesområdet på 1.000 meter må kun udføres efter aftale med den ansvarlige netoperatør.

3.7.1 Arealer N-3.5 og N-3.6

Mellem arealerne N-3.5 og N-3.6 definerer FEP 2020 en placering for en konverterplatform med 66 kV-tilslutningskonceptet for tilslutningsledningen "NOR-3-2".

I henhold til planlægningsprincip 4.4.1.6 i FEP 2020 ("hensyntagen til alle eksisterende, godkendte og definerede anvendelser") skal der opretholdes en afstand på mindst 500 m mellem offshoreplatforme og de nærmeste vindmøller, forudsat at byggegrundens forhold ikke kræver større afstande. Inden for transformer- og konverterplatforme er det på grundlag af indtrækket af utallige kabelsystemer nødvendigt at sikre, at der er tilstrækkelig plads til at styre netoperatørens søkabelsystemer. Afstanden omkring platformplaceringen sikrer, at der ud over platformen er tilstrækkelig plads ved opførelsen eller reparationen til jack-up- eller øvrige byggeskibe og den parkinterne kabelføring kan føres hen til platformen. Den nødvendige afstand til konverterplatforme med 66-kV-konceptet til direkte tilslutning går ud over minimumsafstanden på 500 m, der er reguleret i planlægningsprincippet 4.4.1.6 i FEP 2020 (jf. planlægningsprincip 4.4.3.2 i FEP 2020). Afstanden er principielt 1.000 meter. Disse platforme er større end f.eks. Platformene med 155 kV-tilslutningskonceptet. Der er også behov for en større afstand, da der skal indsættes et større antal kabler i forhold til andre platforme. Den større afstand sikrer især, at det er muligt at foretage reparationer af kablerne og platformen.

I enkelte tilfælde kan afstanden mellem vindmøller og konverterplatformen være mindre end 1000 m, forudsat at der opretholdes en minimumsafstand på 500 m. En sådan reduktion af afstanden er kun mulig efter aftale med den ansvarlige netoperatør. På grund af den geografiske nærhed mellem vindmølleparken, forbindelsesledningerne og -platformene er der et stort behov for koordinering mellem vindmølleparkens projektansvarlige og den relevante netoperatør.

Hvis disse foranstaltninger gennemføres, er der ingen grundlæggende betænkeligheder med hensyn til foreneligheden mellem opførelsen og driften af vindmølle anlæg i arealerne N-3.5 og N-

3.6 med den i FEP 2020 fastsatte placering af konverterplatformen.

3.7.2 Areal N-7.2

I arealet N-7.2 definerer FEP 2020 en placering for en konverterplatform med 66 kV-tilslutningskonceptet for tilslutningsledningen "NOR-7-2". Denne placering ligger omtrent midt i den største, sydlige del af arealet.

I henhold til planlægningsprincip 4.4.1.6 i FEP 2020 ("hensyntagen til alle eksisterende, godkendte og definerede anvendelser") skal der opretholdes en afstand på mindst 500 m mellem offshoreplatforme og de nærmeste vindmøller, forudsat at byggegrundens forhold ikke kræver større afstande. Inden for transformer- og konverterplatforme er det på grundlag af indtrækket af utallige kabelsystemer nødvendigt at sikre, at der er tilstrækkelig plads til at styre netoperatørens søkabelsystemer. Afstanden omkring platformplaceringen sikrer, at der ud over platformen er tilstrækkelig plads ved opførelsen eller reparationen til jack-up- eller øvrige byggeskibe og den parkinterne kabelføring kan føres hen til platformen. Den nødvendige afstand til konverterplatforme med 66-kV-konceptet til direkte tilslutning går ud over minimumsafstanden på 500 m, der er reguleret i planlægningsprincippet 4.4.1.6 i FEP 2020 (jf. planlægningsprincip 4.4.3.2 i FEP 2020). Afstanden er principielt 1.000 meter. Disse platforme er større end f.eks. Platformene med 155 kV-tilslutningskonceptet. Der er også behov for en større afstand, da der skal indsættes et større antal kabler i forhold til andre platforme. Den større afstand sikrer især, at det er muligt at foretage reparationer af kablerne og platformen.

I enkelte tilfælde kan afstanden mellem vindmøller og konverterplatformen være mindre end 1000 m, forudsat at der opretholdes en minimumsafstand på 500 m. En sådan reduktion af afstanden er kun mulig efter aftale med den ansvarlige netoperatør. På grund af den geografiske nærhed mellem vindmølleparken,

forbindelsesledningerne og -platformene er der et stort behov for koordinering mellem vindmølleparkens projektansvarlige og den relevante netoperatør.

Hvis disse foranstaltninger gennemføres, er der ingen grundlæggende betænkeligheder med hensyn til foreneligheden mellem opførelsen og driften af vindmølle anlæg i arealet N-7.2 med den planlagte placering af konverterplatformen.

3.8 Ingen uoverensstemmelse med andre krav iht. denne lov og andre offentlig-retlige bestemmelser eller andre overvejende offentlige eller private interesser

Afslutningsvis er der ikke noget, der tyder på offentlig-retlige bestemmelser, overvejende offentlig-retlige eller private interesser eller andre krav iht. WindSeeG, som skulle tale imod arealernes egnethed.

Iht. bestemmelsen i § 10, stk. 2, nr. 2a, i forbindelse med § 48, stk. 4, 1.pkt., nr. 8, i WindSeeG eller 10, stk. 2, nr. 1, i forbindelse med § 5, stk. 3, 1. pkt., i WindSeeG skal der i denne forbindelse ske en interesseafvejning i forhold til øvrige offentlige og private interesser.

Som øvrige væsentlige interesser kommer følgende i betragtning:

- Fiskeri og marin akvakultur
- Natur- og artsbeskyttelse samt kulturarv, i det omfang der ikke er taget højde herfor i forbindelse med undersøgelsen af risici for havmiljøet
- Militære interesser, i det omfang der ikke er taget højde herfor i forbindelse med undersøgelsen af det nationale og allierede forsvars sikkerhed
- Privat tredjemands interesser i forhold til øvrige anvendelser (minedrift, kabler, ledninger, nærliggende vindmølle anlæg, turisme) i det omfang der ikke er taget højde

herfor i forbindelse med undersøgelsen af udelukkelseskriterierne

Som øvrige krav iht. WindSeeG eller øvrige offentlig-retlige bestemmelser kommer desuden bestemmelserne i FEP 2020, bestemmelserne vedrørende arbejdsmiljø og bestemmelserne vedrørende civilbeskyttelse i betragtning.

3.8.1 Arealudviklingsplan

FEP blev første gang offentligt bekendtgjort den 28.06.2019 (FEP 2019). Ændringen af WindSeeG af 10.12.2020, hvormed udvidelsesstien for vindenergi på havet blev hævet til 20 GW indtil 2030, nødvendiggjorde fremskrivningen og ændringen af FEP 2019. Den 18.12.2020 blev den første fremskrivning af FEP offentliggjort (FEP 2020). FEP er bindende for plangodkendelses- og tilladelsesproceduren bl.a. for tilladelse af etablering og drift af havmølleanlæg på de her undersøgte arealer.

FEP 2020 bestemmer dels områder med arealer og den tidsmæssige rækkefølge, hvormed de udpegede arealer sendes i licitation, inklusive bestemmelse af de respektive kalenderår, § 5, stk. 1, nr. 1 til 4, i WindSeeG. Disse bestemmelser udgør rammerne for den konkrete undersøgelse.

Derudover bestemmes den forventede installerede effekt på de udpegede arealer, § 5, stk. 1, nr. 5, i WindSeeG. Denne forventede installerede effekt skal konkretiseres i forbindelse med forundersøgelsen og fastslås som resultat af egnethedsundersøgelsen. Vedrørende undersøgelse af den effekt, der skal installeres, henvises til kapitel 1. I forhold til den effekt, der skal installeres, indeholder WindSeeG en undersøgelse af de eksplicit foreløbige bestemmelser i FEP i forbindelse med egnethedsundersøgelsen.

Øvrige bestemmelser i FEP henviser til tracéer til kabelsystemer og placeringer af platforme, § 5, stk. 1, nr. 6 til 10, i WindSeeG, samt standardiserede tekniske principper og planlægningsprincipper. Arealernes format i

FEP 2020 tager allerede højde for en stor del af de påvirkninger af de arealmæssige bestemmelser og planlægningsprincipper. Eksempelvis på den måde at der allerede ved tilskæringen af arealet er taget højde for de i planlægningsprincipperne fastlagte afstande mellem tracéer eller mellem placeringer og anlæg i den vindmøllepark, der skal etableres på arealet. Dette er dog ikke muligt i alle tilfælde, eller der opstår som følge af planmålestokken i FEP 2020 på 1:400.000 unøjagtigheder, som først kan afklares i forbindelse med finplanlægningen i den enkelte plangodkendelsesprocedure.

For således at sikre, at kravene i FEP 2020 ikke er i modstrid med arealets egnethed, er især nedenstående foranstaltninger, som refererer til planlægningsprincipperne i FEP, nødvendige:

- Friholdelse af tracékorridorer
- Hensyntagen til en beskyttelseszone på 500 m omkring tredjemands søkabler og rørledninger
- Undgåelse af krydsning af tredjemands søkabler og rørledninger
- Afstand til vindmølleanlæg på tilstødende arealer på mindst det femdobbelte af den største rotordiameter.

3.8.2 Beskyttelse af sikkerhed og helbred/ civilbeskyttelse

Sikkerheden og sundhedsbeskyttelsen af alle, der arbejder i den fremtidige offshore-vindmøllepark, er et andet altoverskyggende offentligt anliggende. Jf. § 10, stk. 2, stk. 1, litra i). V. m. § 5, stk. 3, punktum 1 WindSee G, er bestemmelserne om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen andre offentlige bestemmelser i WindSeeG. § 10, stk. 2, stk. 2a, i. v. m. Afsnit 48, stk. 4, sætning 1, nr. 8, Arealets egnethed til etablering og drift af en offshore-vindmøllepark foreligger derfor kun, når overholdelsen af kravene til beskyttelsen af sikkerhed og helbred er garanteret.

På havet er dette sikret ved at arbejdsmiljøloven også gælder for arbejdsgivere på havet (Arbeitsschutzgesetz), § 1, stk. 1, 2. pkt., i ArbSchG. Projektets ansvarlige organisation er dog ikke altid samtidig arbejdsgiver for de personer, der arbejder på anlægget under etablering og drift. For projektets ansvarlige organisation er det derfor nødvendigt med fastlagte selvstændige pligter, som allerede skal starte ved planlægning og udførelse af anlæggene. Sådanne pligter er blandt andet følgende:

- overholdelse af de tyske forskrifter vedrørende arbejdsmiljø generelt, med henblik på de særlige omgivelsesbetingelser af anlæggene under særlig hensyntagen til specifikke anlæg og
- udformning og gennemførelse af foranstaltninger til evakuering og redning samt beskyttelse mod brand og eksplosion.

Der er medtaget bestemmelser herom i udkastet til egnethedsgodkendelse (§§ 29 til 33). Der henvises til begrundelsen for de specifikke krav i udkastet til egnethedsgodkendelsen.

3.8.3 Fiskeri og havakvakultur

Som det fremgår af miljørapporterne, anvendes arealerne N-3.5, N-3.6 og N-7.2 i øjeblikket til fiskeri. Med etableringen og driften af anlæg, både af hhv. vindmølleplanlæg og platforme og af den interne kabelføring på arealerne vil det for bestemte typer af fiskeri, alene til beskyttelse af anlæggenes integritet, være forbundet med begrænsninger af det potentielle handlingsfelt.

For vindmølleparkarealer bliver der almindeligvis ved starten af byggefasen etableret en sikkerhedszone, som også opretholdes under driften. Her er brugen af fiskestænger, slæbenet, drivgarn eller lignende udstyr samt ankring inden for sikkerhedszonen er principielt forbudt. GDWS udsteder besejlingsregler for sikkerhedszonerne, som regelmæssigt begrænser besejlingen af sikkerhedszonen til gennemsejling under byggefasen. Til driftsfasen

undersøger og regulerer GDWS, om og besejlingen af fartøjer med en maksimal skroglængde på 24 m kan godkendes. Heraf resulterer begrænsninger med hensyn til udøvelse af fiskeri. Som følge af disse indskrænkninger kan fiskeriet være berørt både som privat interesse og som offentlig interesse med henblik på befolkningens forsyningssikkerhed.

Der foreligger dog ingen solide informationer, som tyder på, at denne indskrænkning af fiskeriet som følge af etablering og drift af vindmølleplanlæg på arealet i sidste ende skulle betyde en afgørende forringelse af befolkningens forsyningssikkerhed som offentlig interesse.

Fiskeriforeninger har tidligere ganske vist gjort opmærksom på, at indskrænkningerne af fiskeriet som følge af havmølleplanlægningen påvirker deres økonomiske og dermed private interesse negativt. Hvorvidt lige præcis fiskeriet vil være begrænset i sin udøvelse på de pågældende arealer, kan på nuværende tidspunkt endnu ikke vurderes i detaljer og skal undersøges i forbindelse med plangodkendelsesproceduren. Der er ikke afsat områder til brug for fiskeri. Det står i hvert fald ikke klart, at en mulig begrænsning af fiskeriet eller den marine akvakultur skulle så tvivl om egnetheden af areal N-3.5, N-3.6 eller N-7.2, eller at der allerede i forbindelse med egnethedsgodkendelsen bør foreskrives foranstaltninger desangående.

Egnethedsundersøgelsen træffer ingen forhåndsafgørelser med henblik på fiskeriet. Forordninger med henblik på de konkrete projektparametre er forbeholdt plangodkendelsesproceduren. Således skal der generelt indrettes en sikkerhedszone omkring en offshore-vindmøllepark, men dette fører ikke nødvendigvis til en udelukkelse af fiskeri i den pågældende zone. Passivt fiskeri med ruser og kurve i bestemte områder af sikkerhedszoner

kan være muligt, såfremt anlæggenes integritet ikke bringes i fare.

Som et resultat af den strategiske miljøvurdering blev der ikke konstateret nogen væsentlig forringelse af gyde- og opvækstområder som følge af arealernes bebyggelse.

3.8.4 Natur-/artsbeskyttelse og kulturarv og turisme

Natur- og artsbeskyttelsens interesser samt kulturarvens og turismens interesser blev allerede undersøgt i forbindelse med den strategiske miljøvurdering. Væsentlige påvirkninger af disse interesser blev – til dels under forudsætning af fastlæggelse af bestemmelser – afvist.

I forhold til kulturarv er der således ingen tegn på, at der forefindes vrag eller andre beskyttelsesværdige kulturgoder i arealerne N-3.5 og N-3.6. Der kendes dog til et skibsvrag i og ved siden af areal N-7.2. Der er medtaget retningslinjer for kulturgoder.

For turismen blev det konstateret, at arealerne som følge af deres afstand til kysterne og øerne og som følge af den eksisterende belastning i form af etablerede vindmølleparker allerede på nuværende tidspunkt ikke har nogen fremtrædende betydning, og at sejlerne anvendelse af eksempelvis arealerne i Østersøen som følge af etableringen ikke vil blive væsentligt indskrænket.

Til beskyttelse af marsvinene er der derimod fastlagt bestemmelser.

Der henvises til redegørelserne i miljørapporterne, i kapitel 3.2 samt i begrundelserne i forhold til projekter vedrørende beskyttelsesværdige goder.

3.8.5 Internationale militære interesser

3.8.5.1 Arealer N-3.5 og N-3.6

For arealerne N-3.5 og N-3.6 ser det ikke ud til, at internationale militære interesser berøres. Med hensyn til det grænseoverskridende, sammentrukne fareområde EUC SEA 1 henvises der til forklaringerne i kapitlerne 3.4.1 og 3.4.2.

3.8.5.2 Areal N-7.2

Hele arealet ligger under det hollandske fareområde EH-D05 og det grænseoverskridende, sammentrukne fareområde EUC SEA 1. Dette øvelsesområde anvendes fra og med flyveareal 055²⁷, og derfor påvirkes de internationale militære interesser ikke på trods af overlapningen. Opførelsen og driften af vindmølle anlæg på arealet medfører således ingen væsentlig påvirkning af disse militære øvelsesområder.

Man kan således gå ud fra, at arealet N-7.2 med henblik på internationale militære interesser er egnet på den betingelse, at

- de anlæg, der etableres på arealet, på egnede steder afmærkes med sonartranspondere og
- marinekommunkoen i god tid adviseres om anvendelsen af akustisk, optisk, optronisk, magnetsensorisk, elektrisk, elektronisk, elektromagnetisk eller seismisk undervandsmåleudstyr (§ 28 i udkastet til egnethedsgodkendelse)

3.8.6 Ingen uoverensstemmelse med overvejende private interesser

Der ser ikke ud til at foreligge væsentlige private interesser, som taler imod egnetheden af areal N-3.5, N 3.6 eller N-7.2.

²⁷ Flyveområde 055 svarer til den barometriske højde på 5500 fod (1676,40 meter) baseret på 1013,25 hPa.

Som private rettigheder, der generelt kan blive påvirket negativt af opførelsen og driften af vindmølle anlæg, kommer den private ejendomsret til de etablerede og udlagte anlæg eller retten til den etablerede og udøvede erhvervsvirksomhed i betragtning.²⁸ Her vil egnetheden ikke kunne afvises, blot fordi der i det hele taget er private interesser, der påvirkes. Her skal interesserne overgå interessen i godkendelse af egnetheden og dermed opførelsen og driften af en offshore-vindmøllepark på arealet.

3.8.6.1 Øvrige minedriftsaktiviteter

Mens kun én i praksis anvendt tilladelse til udvinding af råmaterialer på et bestemt punkt skal anses som "prioriteret minedriftsaktivitet" i overensstemmelse med kapitel 3.5, kan andre aktiviteter forud for den faktiske udvinding planlægges eller tillades på et areal, f.eks. undersøgelsestilladelser eller bevillinger fra den ansvarlige myndighed. Såfremt der foreligger sådanne aktiviteter eller planlægning

af sådanne aktiviteter, skal disse iht. § 10, stk. 2, nr. 1, i forbindelse med § 5, stk. 3, 1. pkt., i WindSeeG som privat interesse undersøges for, om de er i modstrid med arealets egnethed.

For areal N-3.5, N-3.6 og areal N-7.2 foreligger for øjeblikket ingen oplysninger om ikke-prioriterede minedriftsaktiviteter.

3.8.6.2 Tilstødende offshore-vindmølleprojekter

Der ser ikke ud til at foreliggende overvejende interesser fra de tilstødende offshore-vindmølleparker, som taler imod en egnethed.

Eventuelle negative påvirkninger af stabiliteten (hvor det i virkeligheden også mest er tale om en offentlig interesse) forebygges gennem fastlæggelse af minimumafstande til tilstødende projekters vindmølle anlæg (§ 35 i udkastet til egnethedsgodkendelsen).

Relevante udbyttetab som følge af afstrømningseffekter forventes heller ikke for de realer, der skal undersøges, og ville heller ikke være en indblanding i retten til den etablerede og udøvede erhvervsmæssig drift. Den dertil nødvendige virksomhedsrelevans omfatter kun direkte indgreb, som retter sig mod virksomheden som sådan og ikke kun vedrører rettigheder og eller juridisk beskyttede rettigheder, som uden videre kan løsnes fra virksomheden.²⁹ Rent finansielle tab er således ikke omfattet.

²⁸ Schmälter i Theobald/ Kühling, § 5 SeeAnIV, præmis 62.

²⁹ BGHZ 29, 65, 74.

4 Bestemmelse af den effekt, der skal installeres

I henhold til § 12, stk. 5, pkt. 1, i WindSeeG skal den effekt, der skal installeres i området, for hvert område, hvis egnethedsundersøgelse viser, at det er egnet til udbud, fastlægges ved lovbestemmelse for den efterfølgende udbudsprocedure, som foretages af BNetzA.

Til dette formål skal der foretages et samlet syn som en del af egnethedsundersøgelsen af arealer, og den forventede installerede effekt, som er fastlagt i FEP, skal konkretiseres³⁰. Bestemmelsen af den effekt, der skal installeres, skal især tage højde for den iht. FEP forventede installerede effekt på arealet som et væsentligt element i udbygningsstyringen. Derudover skal der også tages højde for samspillet mellem offshorenettilslutningen, der er beregnet til forbindelse af arealet, den effekt, der skal installeres eller allerede er installeret på andre arealer (især sådanne, som skal forbindes via samme kombinationsforbindelse) og den ensartede udbygning af udnyttelsen af vindkraft på havet. Der skal tages hensyn til det aktuelle tekniske niveau med hensyn til den mulige udstrækning af den installerede effekt på arealer, hvorved de byggeprojekter, der faktisk blev gennemført på tidspunktet for egnethedsgodkendelsen, er en væsentlig indikator. Samtidig skal der imidlertid også tages hensyn til eventuelle udvidelser som følge af de tekniske fremskridt.

4.1 Areal N-3.5

Som en del af FEP 2020-opdateringen blev der for arealet N-3.5 fastlagt et effektpotentiale på ca. 420 megawatt (MW).

I forbindelse med egnethedsundersøgelsen har der ikke været nogen ændringer for areal N-3.5 i

forhold til FEP 2020, som gør det muligt eller nødvendigt at tilpasse den effekt, der skal installeres. For areal N-3.5 fastlægges den effekt, der skal installeres, til at være 420 MW.

4.2 Areal N-3.6

Som en del af FEP 2020-opdateringen blev der for areal N-3.6 fastsat et effektpotentiale på ca. 480 MW.

I forbindelse med egnethedsundersøgelsen er der ikke sket ændringer for areal N-3.6 i forhold til FEP 2020, som kræver en tilpasning af den effekt, der skal installeres. For område N-3.6 er der fastsat en kapacitet på 480 MW, der skal installeres.

4.3 Areal N-7.2

I FEP 2020 blev den forventede effekt, der skulle installeres på areal N-7.2, reduceret fra ca. 1.050 MW til 930 MW sammenlignet med det effektpotentiale, der var fastsat for området.

I henhold til begrundelsen til FEP 2020 skal transmissionskapaciteten for jævnstrømsforbindelseslinjen NOR-7-2 og den nuværende tilgængelige tilslutningskapacitet ved nettilslutningspunktet Büttel tages i betragtning som en begrænsende rammebetingelse.

Ifølge TSO'ens bemærkninger til FEP 2020 af 20.07.2020 er det teknisk muligt at øge transmissionskapaciteten for det tilsvarende netsammenkoblingssystem NOR-7-2, men de nødvendige justeringer vil sandsynligvis bringe den rettidige færdiggørelse af netsammenkoblingssystemet i 2027 i fare.

Ifølge TSO'ens stillingtagen ville en forøgelse af den samlede produktionskapacitet på mere end 3 GW, der er forbundet med sammenkoblingspunktet i Büttel, desuden være

³⁰ BT-DRS. 18/8860 af 21. juni 2016, lovforslag fra fraktionerne CDU/CSU og SPD, lovforslag om indførelse af udbud om elektricitet fra vedvarende energikilder og om

yderligere ændringer af lovgivningen om vedvarende energi, s. 283.

i strid med det såkaldte UCTE-kriterium (regelsæt Entso-E policy 1). For tilslutningen af mere end 3 GW-produktionskapacitet vil det være nødvendigt med strukturelle foranstaltninger til adskillelse af strømtilslutninger, hvilket ikke synes at være muligt på lokationen Büttel på grund af de tilgængelige pladsforhold.

I betragtning af de nødvendige foranstaltninger må der kun sikres en rettidig afslutning af forbindelseslinjen NOR-7-2 for tilslutning af N-7.2-området med en maksimal kapacitet på 930 MW. Tilgængeligheden af et alternativt nettilslutningspunkt er heller ikke angivet på nuværende tidspunkt.

Det vrag, der er placeret i N-7.2-overfladen, kræver ikke nogen yderligere reduktion af den

planlagte effekt. På grund af de nødvendige afstande mellem de enkelte vindmøller og reduktionen af den effekt, der skal installeres, til 930 MW på grund af nettilslutningens begrænsede kapacitet står der et tilstrækkeligt areal til rådighed til at opføre vindmøller, således at det ikke er nødvendigt at reducere den effekt, der skal installeres, yderligere.

I forbindelse med egnethedsundersøgelsen er der derfor ikke foretaget nogen ændringer af areal N-7.2 i det generelle perspektiv i forhold til FEP 2020, som muliggør eller kræver en tilpasning af den effekt, som skal installeres. For areal N-7.2 bestemmes derfor en effekt på 930 MW, der skal installeres.

5 Samlet resultat

Areal N-3.5, N-3.6 og N-7 er, såfremt de bestemmelser, der er anført i udkastet til egnethedsgodkendelse, opfyldes og overholdes, egnet til etablering og drift

af havmølle anlæg og dermed til at blive sendt i udbud af BNetzA i år 2022 og 2023 med den installerede effekt, der er bestemt i kapitel 4.

6 Kildeangivelser

BRANDT, E./GAßNER, H. (Hrsg.), Seeanlagenverordnung - Kommentar, Berlin, 2002.

BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE (BSH), Flächenentwicklungsplan 2020 für die deutsche Nord- und Ostsee. Hamburg, 2020.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI, ehemals BMVBW) „Genehmigungsrelevante Richtwerte für Offshore-Windparks – Bericht einer Arbeitsgruppe“, Bonn, 14.03.2005.

DAHLKE, C. "Genehmigungsverfahren von Offshore-Windenergieanlagen nach der Seeanlagen-verordnung", NuR 2002, 472.

THEOBALD, CH./ KÜHLING, J. (Hrsg.), Energierecht, 107. EL, München, Juli 2020.

DNV-GL im Auftrag des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie „Gutachterliche Stellungnahme gemäß § 12 Abs.3 WindSeeG - Voruntersuchung zur verkehrlich-schifffahrtspolizeilichen Eignung von Flächen in der AWZ der Nord- und Ostsee“, Hamburg, 06.12.2019.

GERMANISCHER LLOYD im Auftrag des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, „Offshore Windparks - Parameter für Risikoanalysen im Genehmigungsverfahren und Wirksamkeit kollisionsverhindernder Maßnahmen - Bericht“, Hamburg, 29.07.2010.

HOPPE, W./ BECKMANN, M./ KMENT, M. (Hrsg.), UVPG - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz, Kommentar, 5. A., München, 2018.

PIANC, REPORT No. 161-2018 "Interaction between Offshore Wind Farms and Maritime Navigation " Brüssel (Belgien), März 2018.

PROELSS, ALEXANDER/ MAGGIO, AMBER ROSE/ BLITZA, EIKE/ DAUM, OLIVER (Hrsg.), United Nations

Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), A Commentary, 1. A., München, 2017.

SPIETH, W.F./ LUTZ-BACHMANN, S. (Hrsg.), Offshore-Windenergierecht, Handkommentar, Baden-Baden, 2018.

STELKENS, P/BONK, J. (Begr.) /SACHS, M./SCHMITZ, H. (Hrsg.), Verwaltungsverfahrensrecht Kommentar, 9. A., München, 2018.

