

Treść

1	Wprowadzenie	1
1.1	Obszar N-3.7	1
1.2	Obszar N-3.8	3
1.3	Obszar O-1.3	4
2	Właściwość i procedura	5
2.1	Właściwość	5
2.2	Procedura	5
2.3	Podstawy badania	6
3	Badanie przydatności	10
3.1	Zgodność z wymogami planu zagospodarowania przestrzennego	10
3.1.1	Obszar N-3.7	10
3.1.2	Obszar N-3.8	11
3.1.3	Obszar O-1.3	12
3.2	Brak zagrożenia środowiska morskiego	12
3.2.1	Brak obaw o zanieczyszczenie środowiska morskiego	13
3.2.2	Brak zagrożenia dla migracji ptaków	15
3.2.3	Brak innego zagrożenia	16
3.2.4	Położenie poza rezerwatami przyrody	16
3.3	Bezpieczeństwo i swoboda transportu	16
3.3.1	Transport morski	17
3.3.2	Transport lotniczy	28
3.3.3	Wynik	31
3.4	Bezpieczeństwo kraju i zbiorowe	31
3.4.1	Obszar N-3.7	31
3.4.2	Obszar N-3.8	32
3.4.3	Obszar O-1.3	32
3.5	Zgodność z priorytetowymi działaniami górnictwami	32
3.6	Zgodność z istniejącymi i planowanymi trasami kabli, morskimi liniami przyłączeniowymi, rurociągami i innymi liniami	33

3.6.1	Obszar N-3.7	34
3.6.1	Obszar N-3.8	34
3.6.2	Obszar O-1.3	35
3.7	Zgodność z istniejącymi i planowanymi lokalizacjami platform konwerterowych lub	35
3.7.1	Obszar N-3.7	35
3.7.2	Obszar N-3.8	35
3.7.3	Obszar O-1.3	35
3.8	Położenie obszaru wewnątrz klastra BFO	36
3.9	Brak wykluczających innych wymagań zgodnie z tą ustawą i innych postanowień publiczno-prawnych lub innych przeważających interesów publicznych lub prywatnych	36
3.9.1	Plan rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej	36
3.9.2	Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo pracy / ochrona przed katastrofami 37	
3.9.3	Rybołówstwo i akwakultura morska	38
3.9.4	Ochrona przyrody / ochrona gatunków i dziedzictwo kulturowe i turystyka	38
3.9.5	Międzynarodowe interesy wojskowe	39
3.9.6	Brak wykluczających przeważających prywatnych interesów	39
4	Określenie przewidywanej mocy zainstalowanej	41
4.1	Obszar N-3.7	41
4.2	Obszar N-3.8	42
4.3	Obszar O-1.3	42
5	Ogólny wynik	44

Wykaz ilustracji

- Ilustracja 1: Zarys położenia obszaru N-3.7 (ETRS 89, UTM 32N) w Niemieckiej WSE Morza Północnego (*Współrzędne (według WGS 84) są udostępniane jako dodatkowa informacja na portalu GeoSea-Portal (Web Feature Service BSH); jest to przedstawienie informacyjne, decydujące dla ustalenia obszaru pozostaje ustalenie w FEP*). 2
- Ilustracja 2: Zarys położenia obszaru N-3.8 (ETRS 89, UTM 32N) w Niemieckiej WSE Morza Północnego (*Współrzędne (według WGS 84) są udostępniane jako dodatkowa informacja na portalu GeoSea-Portal (Web Feature Service BSH); jest to przedstawienie informacyjne, decydujące dla ustalenia obszaru pozostaje ustalenie w FEP*). 3
- Ilustracja 3: Zarys położenia obszaru O-1.3 (ETRS 89, UTM 33N) w Niemieckiej WSE Morza Bałtyckiego (*Współrzędne (według WGS 84) są udostępniane jako dodatkowa informacja na portalu GeoSea-Portal (Web Feature Service BSH); jest to przedstawienie informacyjne, decydujące dla ustalenia obszaru pozostaje ustalenie w FEP*). 4

Wykaz skrótów

Dane AIS	Dane z automatycznego systemu identyfikacji w żegludze
WSE	Wyłączna strefa ekonomiczna
BBergG	Federalna ustawa górnicza
BFO	Federalny plan dla obszarów morskich
BGBI	Federalny Dziennik Ustaw
BMVBS	Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast
BMVI	Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej
BMWi	Federalne Ministerstwo Gospodarki i Energii
BNatSchG	Ustawa o ochronie przyrody i krajobrazu (Federalna ustawa o ochronie przyrody)
BNetzA	Federalna Agencja Sieci Energetycznych, Gazowych, Telekomunikacyjnych, Pocztowych i Kolejowych
BSH	Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii
EEG	Ustawa o rozwoju energii odnawialnych (Ustawa o energiach odnawialnych)
EEV	Rozporządzenie wykonawcze do Ustawy o energiach odnawialnych i Ustawy o rozwoju i wspieraniu morskiej energetyki wiatrowej (Rozporządzenie o energiach odnawialnych)
FEP	Plan rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej
GDWS	Generalna Dyrekcja Dróg Wodnych i Żeglugi
GW	Gigawat
ICPC	Międzynarodowy Komitet Ochrony Kabli
KVR	Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu
LBEG	Krajowy Urząd Górnictwa, Energii i Geologii
MSRL	Dyrektywa 2008/56/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej)
MW	Megawat
NfS	Wiadomości dla żeglugi
OSPAR	Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru północno-wschodniego Atlantyku (Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic)
ROG	Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym
RPZ	Liczba priorytetu w związku z ryzykiem
SeeAnIV	Rozporządzenie o obiektach morskich poza granicą niemieckich wód terytorialnych (Rozporządzenie o obiektach morskich)
SeeAufgG	Ustawa o zadaniach Federacji na obszarze żeglugi morskiej (Ustawa o zadaniach na morzu)
sm	Mila morska
SRÜ	Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza
SUP	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
UVPg	Ustawa o ocenie oddziaływania na środowisko
VTG	System rozgraniczenia ruchu
VwVfG	Kodeks postępowania administracyjnego
WindSeeG	Ustawa o rozwoju i wspieraniu morskiej energetyki wiatrowej (Ustawa o morskiej energetyce wiatrowej)

1 Wprowadzenie

Zgodnie z § 16 WindSeeG Federalna Agencja Sieci Energetycznych, Gazowych, Telekomunikacyjnych, Poczтовых i Kolejowych (dalej zwana BNetzA) od roku 2021 ustali dla morskich turbin wiatrowych, które zostaną oddane do eksploatacji od dnia 1 stycznia 2026, adresata i wysokość finansowania zgodnie z Ustawą o energiach odnawialnych (EEG) w drodze przetargu, który odnosi się do obszaru ustalonego w Planie rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej z dnia 28.06.2019 (FEP 2019) i następnie poddanego wstępnemu badaniu. Podstawą tego przetargu zgodnie z § 12 ust. 5 zd. 1 WindSeeG będzie przydatność obszaru i określona w drodze rozporządzenia z mocą ustawy przewidywana moc do zainstalowania na nim. Podstawą ustalenia przydatności w drodze rozporządzenia z mocą ustawy jest zgodnie z § 12 ust. 4 i 5 badanie przydatności. Zgodnie z § 10 ust. 2 WindSeeG ustala się przydatność, jeżeli budowie i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na przedmiotowym obszarze nie stoją na przeszkodzie kryteria i interesy, które należy zbadać w ramach sporządzania FEP i w ramach zatwierdzenia planu dla morskich turbin wiatrowych. Podstawą ustalenia mocy w drodze rozporządzenia z mocą ustawy jest zgodnie z § 12 ust. 4 w związku z § 10 ust. 3 WindSeeG wcześniejsze określenie mocy. Niniejsze

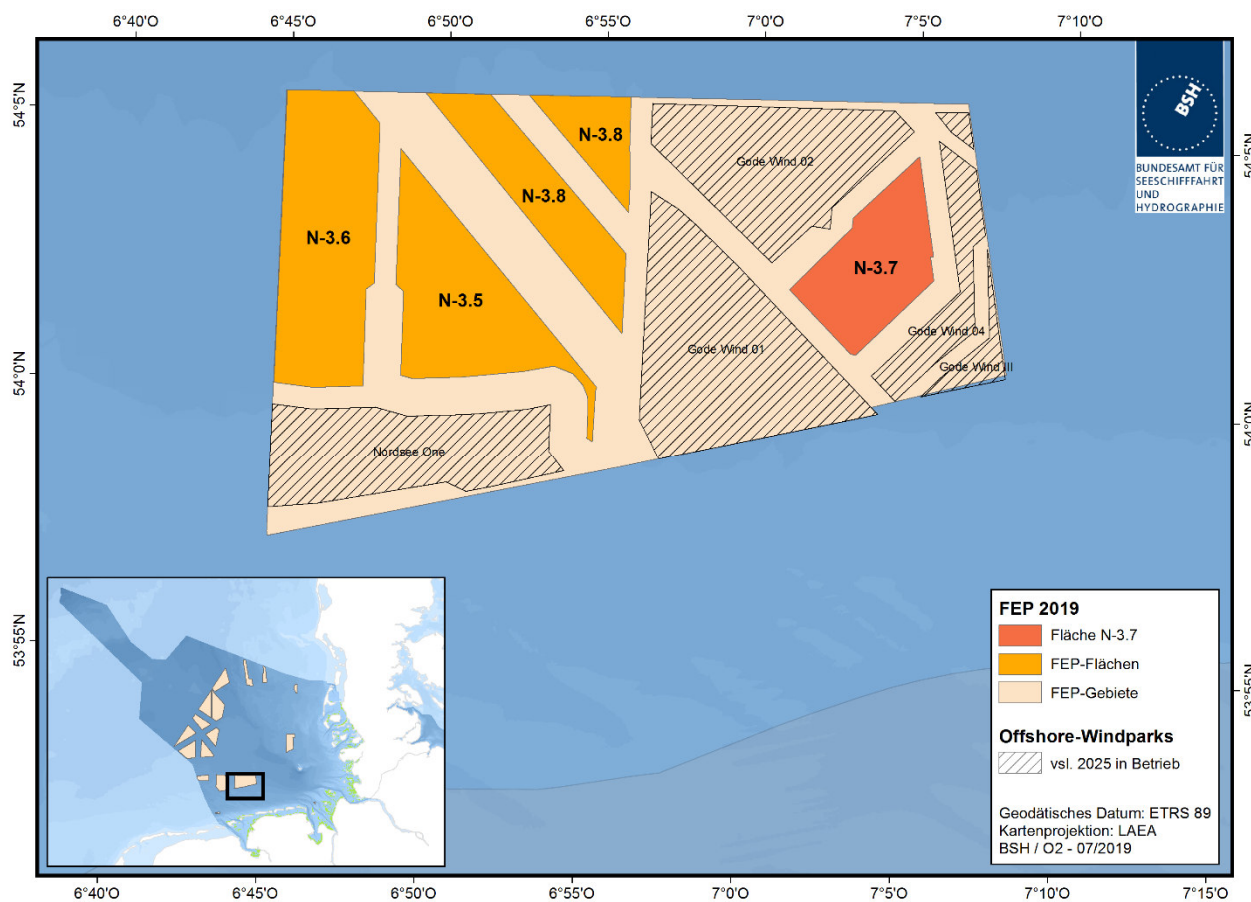
badanie przydatności i określenie mocy służą zgodnie z tym jako podstawa ustalenia przydatności i określenia mocy w drodze rozporządzenia z mocą ustawy dla tych obszarów, które zgodnie z ustaleniami FEP 2019 w roku 2021 są przewidziane do przetargu organizowanego przez BNetzA.

Chodzi przy tym o obszary N-3.7, N-3.8 i O-1.3.

1.1 Obszar N-3.7

Obszar N-3.7 położony jest w niemieckiej WSE Morza Północnego we wschodniej części rejonu N-3 ustalonego w FEP 2019 (Ilustracja 1).

Leży on pomiędzy systemami rozgraniczenia ruchu „German Bight Western Approach” i „Terschelling German Bight”. Z rejonem, w którym znajduje się ten obszar, graniczy na wschodzie system rozgraniczenia ruchu „Jade Approach”. Głębokości wody wynoszą od 31 m do 34 m (LAT). Bezpośrednio na zachodzie graniczą już eksploatowane morskie farmy wiatrowe „Gode Wind 01” i „Gode Wind 02”. Na wschodzie leży obszar inwestycyjny określonego w planie projektu „Gode Wind III”. Odległości do najbliższych położonych wysp Norderney, Juist, Baltrum i Langeoog na południu od tego obszaru wynoszą około 30–40 km.

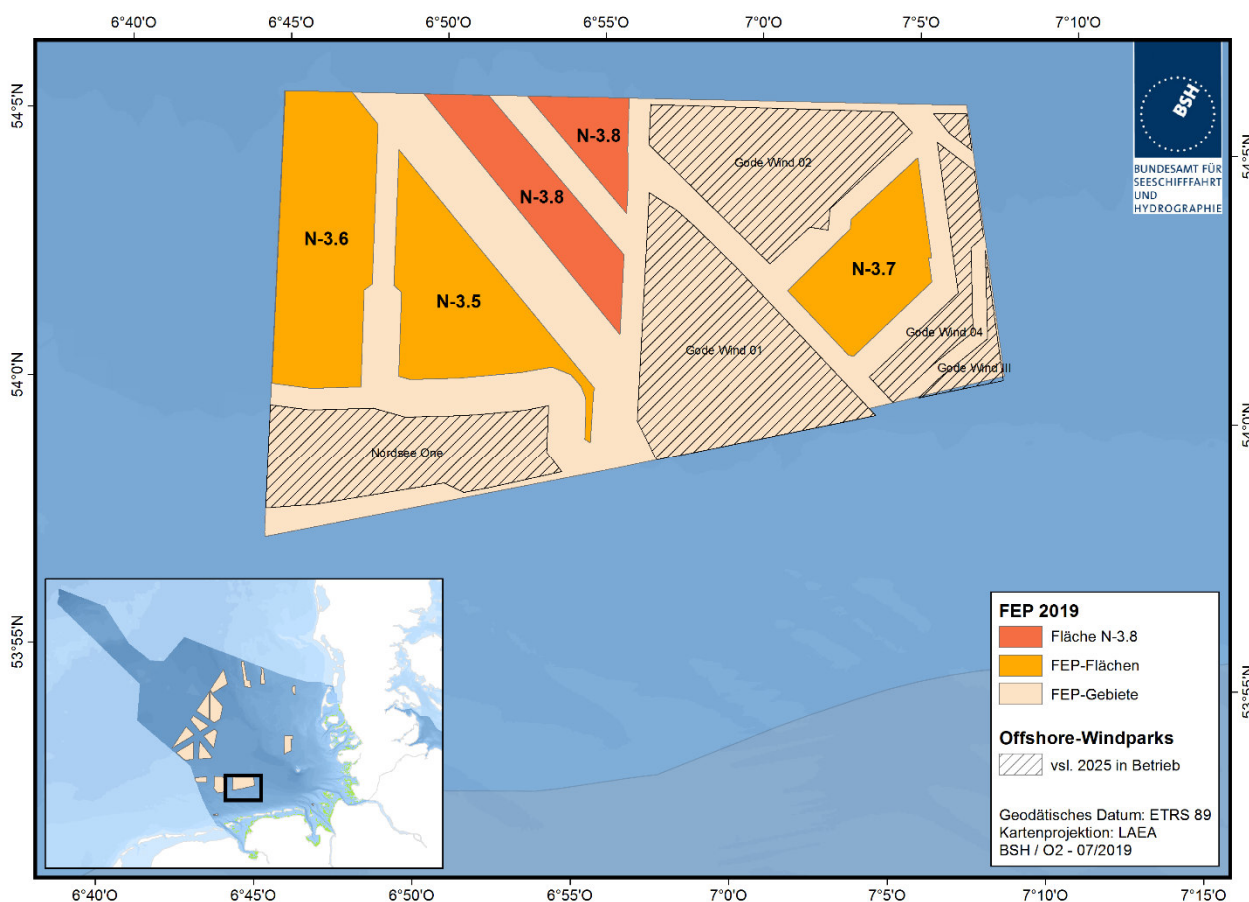


Ilustracja 1: Zarys położenia obszaru N-3.7 (ETR89, UTM 32N) w Niemieckiej WSE Morza Północnego (Współrzędne (według WGS 84) są udostępniane jako dodatkowa informacja na portalu GeoSea-Portal (Web Feature Service BSH); jest to przedstawienie informacyjne, decydujące dla ustalenia obszaru pozostaje ustalenie w FEP).

1.2 Obszar N-3.8

Obszar N-3.8 leży w niemieckiej WSE Morza Północnego w zachodniej części rejonu N-3 ustalonego w FEP 2019 (Ilustracja 2). Na północnym zachodzie przebiega eksploatowany kabel telekomunikacyjny TAT 14. Obszar N-3.8 przecinają przynajmniej trzy nieeksploatowane kable podmorskie.

Na wschodzie graniczą z nim eksploatowane morskie farmy wiatrowe „Gode Wind 01” i „Gode Wind 02”. Na północy sąsiadująco przebiega system rozgraniczenia ruchu „German Bight Western Approach”. Głębokości wody kształtują się w zakresie pomiędzy 30 m do 34 m (LAT).

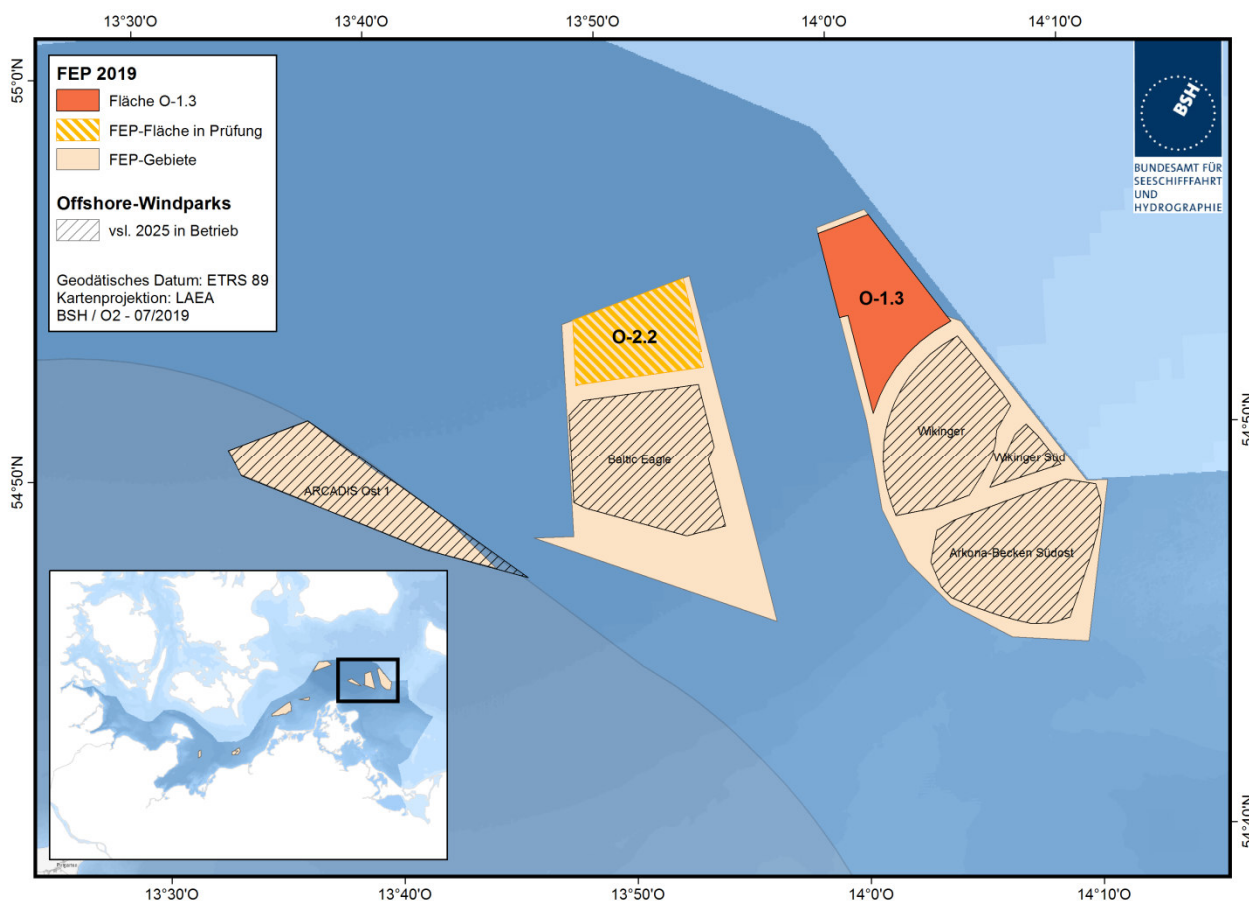


Ilustracja 2: Zarys położenia obszaru N-3.8 (ETRS 89, UTM 32N) w Niemieckiej WSE Morza Północnego (*Współrzędne (według WGS 84) są udostępniane jako dodatkowa informacja na portalu GeoSea-Portal (Web Feature Service BSH); jest to przedstawienie informacyjne, decydujące dla ustalenia obszaru pozostaje ustalenie w FEP*).

1.3 Obszar O-1.3

Obszar O-1.3 leży w niemieckiej WSE Morza Bałtyckiego w północnej części rejonu O-1 ustalonego w FEP 2019. Obszar znajduje się około 38 km na północny-wschód od wyspy Rügen (Jasmund). Najbliżej położony punkt na stałym lądzie znajduje się w południowej części Zatoki Greifswaldzkiej (gmina Lubmin) w odległości ok. 82 km. Głębokości wody kształtują się pomiędzy 41 m i 46 m (LAT).

Na północy z obszarem graniczy system rozgraniczenia ruchu „North of Rügen” i na zachodzie obszar uprzywilejowany i zastrzeżony dla żeglugi określony w planie zagospodarowania przestrzennego Morza Bałtyckiego jako szlak żeglugowy 20. W rejonie O-1 znajdują się bezpośrednio graniczące od południa eksploatowane morskie farmy wiatrowe „Wikinger” i „Arkona”.



Ilustracja 3: Zarys położenia obszaru O-1.3 (ETRS 89, UTM 33N) w Niemieckiej WSE Morza Bałtyckiego (Współrzędne (według WGS 84) są udostępniane jako dodatkowa informacja na portalu GeoSea-Portal (Web Feature Service BSH); jest to przedstawienie informacyjne, decydujące dla ustalenia obszaru pozostaje ustalenie w FEP).

2 Właściwość i procedura

2.1 Właściwość

Zgodnie z § 12 ust. 4 WindSeeG organ właściwy do przeprowadzenia badania wstępnego bada przydatność zgodnie z § 10 ust. 2 WindSeeG.

Organem właściwym do przeprowadzenia **badania wstępnego** jest Federalna Agencja Sieci. Zleca ona wykonanie badania wstępnego w pojedynczych przypadkach lub w przypadkach tego samego rodzaju odpowiednio do porozumienia administracyjnego w odniesieniu do obszarów w WSE przez BSH, § 11 ust. 1 WindSeeG.

Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej i BSH z jednej strony oraz Federalne Ministerstwo Gospodarki i Energii i BNetzA z drugiej strony ustaliły w ramach porozumienia administracyjnego w marcu 2017, że BSH w odniesieniu do wszystkich uwzględnianych obszarów w WSE będzie realizować zadania organu właściwego do przeprowadzenia badania wstępnego w rozumieniu WindSeeG.

BSH jest więc organem właściwym do przeprowadzenia badania wstępnego włącznie z **badaniem przydatności** obszaru.

2.2 Procedura

Obszar został ustalony dnia 28.06.2019 w FEP.

Rozpoczęcie procedury badania wstępnego obszarów N-3.7, N-3.8 i O-1.3 na podstawie wstępnego projektu FEP zostało ogłoszone zgodnie z § 12 ust. 1 WindSeeG dnia 19.05.2017 w Wiadomościach dla żeglugi (NfS) i na stronie internetowej BSH oraz poprzez wywieszenie ogłoszenia w oddziałach BSH w Hamburgu i Rostocku. Ponadto BSH opublikowało dokument w sprawie udziału odnośnie do planowanego zakresu badań i przewidzianej procedury.

Dnia 28.06.2017 przeprowadzono **konsultacje** w celu omówienia przedmiotu i zakresu wstępnych badań zgodnie z wymaganiami § 12 ust. 2 WindSeeG: W ogłoszeniu podano miejsce, czas i przedmiot konsultacji i wskazano możliwość zajęcia stanowiska odnośnie do dokumentu w sprawie udziału w ciągu miesiąca od publikacji. Do organów, których zakresu zadań to dotyczy, instytucji reprezentujących interesy publiczne i stowarzyszeń ekologicznych uznanych zgodnie z § 3 Ustawy w sprawie środków prawnych w sprawach z zakresu ochrony środowiska przesłano pismem z dnia 15.05.2017 dokument w sprawie udziału z możliwością zajęcia stanowiska i zaproszenie na konsultacje. Konsultacje były jednocześnie naradą w rozumieniu § 39 ust. 4 zd. 2 Ustawy o ocenie oddziaływania na środowisko (UVPG).

Na podstawie wyników konsultacji określono zgodnie z § 12 ust. 3 WindSeeG dnia 30.08.2019 **zakres badań** w odniesieniu do badania wstępnego i strategicznej oceny oddziaływania na środowisko obszarów i opublikowano go na stronie internetowej BSH. Jako dodatkowy przedmiot badań ustalono bezpieczeństwo i swobodę transportu, ponieważ obszar nie byłby przydatny do budowy morskich turbin wiatrowych, jeżeli spowodowałoby to zagrożenie tych interesów. Ponadto sporządzona w rezultacie specjalistyczna ekspertyza stanowi niezbędną podstawę dla zatwierdzenia planu, a udostępnienie w ramach badania wstępnego może przyspieszyć późniejszą procedurę zatwierdzenia planu.

W ramach badania przydatności BSH jako organ właściwy do badania przydatności ma obowiązek przeprowadzić **strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko**.

Zgodnie z § 35 ust. 1 zd. 1 UVPG należy przeprowadzić strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko w przypadku planów i programów, które są wymienione w załączniku 5 nr 1.

W załączniku 5 do UVPG nr 1.18 są wymienione jako plany podlegające strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko „Ustalenia przydatności obszaru i przewidywanej mocy instalowanej na obszarze zgodnie z § 12 A ust. 5 Ustawy o morskiej energetyce wiatrowej”.

Zgodnie z § 33 UVPG strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (SUP) jest „niesamodzielną częścią procedur urzędowych do opracowania lub zmiany planów i programów”.

Zgodnie z § 12 ust. 5 WindSeeG wynik badania przydatności i przewidywana moc zainstalowana zostaną określone w drodze rozporządzenia z mocą ustawy, jeżeli badanie przydatności wykaże, że ten obszar spełnia warunki przetargu zgodnie z częścią 3 rozdział 2.

Rozporządzenie z mocą ustawy jest więc formalnym aktem do zatwierdzenia planu. Właściwą procedurą do jego opracowania jest badanie przydatności, w którego ramach m.in. musi zostać zbadane, czy istnieje zagrożenie środowiska morskiego. SUP stanowi podstawę dla tego badania.

Raporty środowiskowe dla obszarów N-3.7, N-3.8 i O-1.3 oraz projekt ustalenia przydatności i badania przydatności przesłano pismem z dnia 30.03.2020 do organów, których zakresu zadań w odniesieniu do środowiska i zdrowia dotyczy plan lub program oraz do innych urzędów z możliwością zajęcia stanowiska do dnia 15.05.2020 i zaproszono na spotkanie w celu omówienia tych dokumentów – § 41 UVPG.

Ponadto dokumenty te były wyłożone do publicznego wglądu od dnia 27.03.2020 do dnia 27.04.2020, a więc przez okres jednego miesiąca w oddziałach BSH w Rostocku i w Hamburgu. Wyłożenie projektu planu włącznie z badaniem przydatności i raportami środowiskowymi zostało ogłoszone publicznie dnia 27.03.2020 zgodnie z wymaganiami § 73 WindSeeG w NfS na stronie internetowej BSH oraz poprzez wywieszenie w BSH w Rostocku i

Hamburgu. W ogłoszeniu podano termin konsultacji, poinformowano o możliwości zajęcia stanowiska w ciągu miesiąca po zakończeniu okresu wyłożenia dokumentów, tj. do dnia 28.05.2020, oraz wskazano na wykluczenie zmian po upływie tego terminu – § 42 UVPG.

2.3 Podstawy badania

Zgodnie z § 12 ust. 4 WindSeeG organ właściwy do przeprowadzenia badania wstępnego bada przydatność zgodnie z § 10 ust. 2 WindSeeG.

W celu ustalenia, że obszar spełnia warunki przetargu zgodnie z częścią 3 rozdział 2, bada się zgodnie z § 10 ust. 2 WindSeeG, czy budowie i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na tym obszarze nie stoją na przeszkodzie (1) kryteria dotyczące ustalenia niedopuszczalności obszaru w Planie rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej zgodnie z § 5 ust. 3 i (2) istotne interesy wobec zatwierdzenia planu w przypadku obszarów w wyłącznej strefie ekonomicznej zgodnie z § 48 ust. 4 zd. 1 WindSeeG, o ile można je ocenić niezależnie od późniejszego kształtu tego projektu.

Ustalenie obszaru zgodnie z § 5 ust. 3 WindSeeG jest niedopuszczalne, jeżeli stoją temu na przeszkodzie przeważające interesy publiczne lub prywatne. Zgodnie ze zdaniem 2 ustalenia są w szczególności niedopuszczalne, jeżeli:

- nie są one zgodne z wymogami planu zagospodarowania przestrzennego zgodnie z § 17 ust. 1 Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym;
- zagrażają środowisku morskemu;
- negatywnie oddziałują na bezpieczeństwo i swobodę transportu;
- negatywnie oddziałują na bezpieczeństwo kraju i zbiorowe;
- obszar leży na obszarze ochrony przyrody wykazanym zgodnie z § 57 Federalnej ustawy o ochronie przyrody; lub

- leży poza ustalonymi przez Federalny plan dla obszarów morskich Offshore zgodnie z § 17a Ustawy o gospodarce energetycznej klastrami od 1 do 8 na Morzu Północnym i klastrami od 1 do 3 na Morzu Bałtyckim.
- Zgodnie z § 48 ust. 4 zd. 1 Ustawy o morskiej energetyce wiatrowej plan budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej można wyłącznie ustalić, jeżeli:
- nie ma zagrożenia dla środowiska morskiego, w szczególności
 - nie ma obawy co do zanieczyszczenia środowiska morskiego w rozumieniu art. 1 ust. 1 nr 4 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 (BGBl. 1994 II S. 1799) i
 - nie ma zagrożenia dla migracji ptaków, i
- nie ma negatywnego oddziaływania na bezpieczeństwo i swobodę transportu;
- nie ma negatywnego oddziaływania na bezpieczeństwo kraju i zbiorowe;
- jest zgodny z priorytetowymi działaniami górnictwami;
- jest zgodny z istniejącymi i planowanymi trasami kabli, morskimi liniami przyłączeniowymi, rurociągami i innymi liniami;
- jest zgodny z istniejącymi i planowanymi lokalizacjami platform konwerterowych lub stacji transformatorowych;
- przestrzegane są wymagania zgodnie z Ustawą o morskiej energetyce wiatrowej i pozostałe przepisy publiczno-prawne; i
- złożono skuteczne zobowiązanie zgodnie z § 66 ust. 2, w przypadku gdy plan odnosi się do morskich turbin wiatrowych.

To, czy oświadczenie zgodnie z § 66 ust. 2 WindSeeG jest skuteczne, może zostać zbadane dopiero, gdy znana jest późniejsza jednostka realizująca projekt i to dlatego pozostaje zastrzeżone dla procedury zatwierdzenia planu.

Zgodnie z intencją regulacji odnośnie do wcześniejszego badania aspektów częściowych

zatwierdzenia planu badanie przydatności odnosi się jako prognoza do **okresu czasu**, który także jest objęty decyzją organu odpowiedzialnego za zatwierdzenie planu. Jest to wskazane w uzasadnieniu ustawy do § 10 ust. 2 WindSeeG: „Poprzez badanie przydatności wcześniej bada się i rozstrzyga niektóre aspekty częściowe, które były dotychczas badane w procedurze zatwierdzenia planu. Poprzez wcześniejsze badanie tych aspektów znacząco wzrasta prawdopodobieństwo, że przeprowadzana po przetargu procedura zatwierdzenia planu zostanie zakończona pomyślnie. To ponadto zapewnia, że z reguły na obszarach, które zostaną skierowane do przetargu, rzeczywiście później będzie można również zbudować morskie turbiny wiatrowe. Zmniejsza ryzyko dla oferentów i tym samym prowadzi zasadniczo do niższych ofert w przetargach”.

Badanie nie może się więc ograniczyć do kwestii, czy obszar w momencie przetargu nadaje się do budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej, ponieważ badanie przydatności zgodnie z uzasadnieniem do przetargu ma ustalić, czy następnie prawdopodobnie na tym obszarze procedura zatwierdzenia planu może zostać zakończona pozytywnie i obszar może zostać zabudowany.

To, jaki okres czasu musi być objęty decyzją o zatwierdzeniu planu dla morskich turbin wiatrowych, wynika z ogólnego charakteru zatwierdzenia planu zgodnie z § 74 Kodeksu postępowania administracyjnego (VwVfG) i z ogólnych skutków prawnych zatwierdzenia planu zgodnie z § 75 VwVfG. Zgodnie z § 74 ust. 1 VwVfG organ ustala plan i decyduje w tych ramach o ewentualnych koniecznych środkach zabezpieczających; § 74 ust. 2 VwVfG zastrzega sobie ich zarządzenie, jeżeli nie jest możliwa ostateczna decyzja. Zgodnie z § 75 ust. 1 VwVfG „poprzez zatwierdzenie planu [...] zostanie zatwierdzona dopuszczalność projektu włącznie z niezbędnymi działaniami zależnymi

przy innych instalacjach ze względu na wszystkie interesy publiczne, które on narusza”. W odniesieniu do planów władz publicznych obowiązuje więc zasada rozwiązywania problemów. Zasada wszechstronnego rozważenia interesów publicznych i prywatnych naruszanych przez projekt oznacza także to, że poważne problemy spowodowane przez planowany projekt w jego otoczeniu muszą zostać rozwiązane¹.

Oceną jest zgodnie z tym prognoza w sprawie przewidywanych oddziaływań określonych w planie instalacji.² Zgodnie z § 75 ust. 2 zd. 2 VwVfG, który dopuszcza zarządzenie późniejszych środków zabezpieczających w czasie realizacji projektu tylko pod dodatkowymi warunkami, wynika, że ta prognoza musi odnosić się zasadniczo do całego okresu czasu wskazanego w planie.

Zgodnie z § 45 ust. 1 w związku z § 44 ust. 1 WindSeeG budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych włącznie z koniecznymi urządzeniami pomocniczymi wymagają zatwierdzenia planu. Zgodnie z § 48 ust. 7 WindSeeG decyzję o zatwierdzeniu planu dla morskich turbin wiatrowych wydaje się na ograniczony okres 25 lat, przy czym ten okres czasu ma się odnosić zgodnie z uzasadnieniem ustawy do eksploatacji instalacji. W BT DrS 18/10668 z dnia 14.12.2016 napisano: „Poprzez tę regulację uwzględniono okoliczność, że obecnie morskie turbiny wiatrowe zwykle są projektowane na okres eksploatacji 25 lat”.

Tym samym prognoza organu odpowiedzialnego za zatwierdzenie planu w ramach decyzji o zatwierdzeniu planu dla morskich turbin wiatrowych odnosi się zasadniczo do okresu od wybudowania instalacji

do dnia zakończenia 25-letniego okresu eksploatacji.

Jednocześnie pozytywny wynik końcowy badania przydatności nie stanowi gwarancji dla późniejszej dopuszczalności budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na tym obszarze, lecz organ odpowiedzialny za zatwierdzenie planu zgodnie z § 48 ust. 5 zd. 2 WindSeeG ma obowiązek zawsze sprawdzać, czy istnieje potrzeba aktualizacji, zmian lub konkretyzacji.

Badanie odnosi się **w zakresie treści** do budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych i pomocniczych urządzeń technicznych i budowlanych koniecznych do budowy i eksploatacji tych instalacji.

Regulacja § 10 ust. 2 WindSeeG nawiązuje przy tym do rozróżnienia w ramach §§ 44 nast. WindSeeG, w których w odniesieniu do zatwierdzenia planu morskich turbin wiatrowych i ich urządzeń pomocniczych obowiązują postanowienia dodatkowe, które nie obowiązują w odniesieniu do instalacji przesyłowych prądu z morskich turbin wiatrowych, podlegających również przepisom zatwierdzania planu. Ze względu na fakt, że zgodnie z § 13 WindSeeG te instalacje również nie są przedmiotem badania wstępnego, badanie przydatności zostało przez to ograniczone do morskich turbin wiatrowych włącznie z koniecznymi urządzeniami pomocniczymi, a tym samym do budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej.

Jeżeli według badania należy obawiać się negatywnych oddziaływań na kryteria i interesy, które powinny zostać uwzględnione w ramach sporządzania FEP i w ramach procedury zatwierdzenia planu, należy ponadto sprawdzić, czy można zapobiec lub zrównoważyć to możliwe negatywne oddziaływanie poprzez

¹ Wyroki z dnia 23 stycznia 1981 – BVerwG 4 C 68.78 – BVerwGE 61, S.307 i z dnia 1 lipca 1999 – BVerwG 4 A 27.98 – BVerwGE 109, 192.

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

wymagania zgodnie z § 12 ust. 5 zd. 2 WindSeeG:

„Stwierdzenie przydatności może zawierać wymagania dla późniejszego projektu, w szczególności odnośnie do rodzaju i zakresu zabudowy obszaru i jego położenia na obszarze, jeżeli w przeciwnym razie należy się obawiać negatywnych oddziaływań na kryteria i interesy wskutek budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na tym obszarze zgodnie z § 10 ust. 2 WindSeeG”.

Nazwanie „rodzaju i zakresu zabudowy obszaru i jej położenia na obszarze” – ma wyjaśnić, że jako wymagania mogą zostać uchwalone takie regulacje, które mogą zostać uchwalone nawet bez znajomości

konkretnych parametrów projektu. Nie jest z tym związane ograniczenie odnośnie do treści kompetencji wydawania zarządzeń. Co więcej, z § 48 ust. 4 zd. 2 WindSeeG wynika, że powinny nastąpić wszystkie możliwe regulacje, aby uniknąć negatywnych oddziaływań na interesy zatwierdzenia planu już w ramach badania przydatności. Zgodnie z tym w ramach następującej potem procedury zatwierdzenia planu muszą zostać zbadane tylko interesy istotne dla zatwierdzenia planu, o ile wobec badania wstępnego obszaru dadzą się rozpoznać dodatkowe lub inne istotne aspekty lub konieczne są aktualizacje i pogłębienia badań przeprowadzonych podczas badania wstępnego, w szczególności na podstawie kształtu projektu na tym obszarze.

3 Badanie przydatności

Zgodnie z § 10 ust. 2 WindSeeG budowie i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na danym obszarze nie mogą stać na przeszkodzie kryteria dotyczące niedopuszczalności ustalenia obszaru w Planie rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej zgodnie z § 5 ust. 3 i w przypadku obszarów w wyłącznej strefie ekonomicznej zgodnie z § 48 ust. 4 zd. 1 WindSeeG istotne interesy wobec zatwierdzenia planu.

3.1 Zgodność z wymogami planu zagospodarowania przestrzennego

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 nr 1 w związku z § 5 ust. 3 nr 1 WindSeeG jest przydatny tylko wtedy, gdy budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych są zgodne z wymogami planu zagospodarowania przestrzennego.

Wymogi planu zagospodarowania przestrzennego stanowią zgodnie z § 3 ust. 1 nr 1 Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym (ROG) pojęcie nadrzędne dla celów, zasad i innych wymogów zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z 4 ust. 1 nr 1 ROG w przypadku planów i działań mających znaczenie dla zagospodarowania przestrzennego należy przestrzegać celów planu zagospodarowania przestrzennego oraz zasad i innych wymogów planu zagospodarowania przestrzennego w decyzjach w sprawie zrównoważenia lub uznaniowych. W odniesieniu do niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej zgodnie z § 17 ust. 1 zd. 1 ROG sporządza Plan

zagospodarowania przestrzennego jako rozporządzenie z mocą ustawy.

Plany zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Północnego i Morza Bałtyckiego³ ustalają cele i zasady planu zagospodarowania przestrzennego dla tego rejonu pod względem wykorzystania gospodarczego i naukowego, jak również pod względem zapewnienia bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz ochrony i polepszenia środowiska morskiego. Sformułowano wytyczne dla rozwoju przestrzennego oraz ustalono cele oraz zasady, w szczególności rejonu dla poszczególnych form wykorzystania i funkcji. Plany zagospodarowania przestrzennego zawierają skoordynowane ustalenia dla poszczególnych form wykorzystania i funkcji żeglugi, wydobywania surowców, rurociągów i kabli podmorskich, badań naukowych morza, pozyskiwania energii wiatrowej, rybołówstwa i marikultury oraz ochrony środowiska morskiego.

Ustalenie obszarów N-3.7, N-3.8 i O-1.3 poprzez FEP 2019 już sprawdziło, czy przestrzegają one celów planu zagospodarowania przestrzennego i uwzględniają zasady.

3.1.1 Obszar N-3.7

Obszar N-3.7 leży w rejonie N-3 Planu rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej, który jest ustalony poza otaczającymi go obszarami uprzywilejowanymi i zastrzeżonymi dla żeglugi. Przez ten rejon przebiega w kierunku północno-wschodnim rurociąg „Europipe 1”, który jest zabezpieczony przez odpowiednie obszary uprzywilejowane i zastrzeżone dla rurociągów. Sam obszar N-3.7 jest całkowicie zamknięty przez farmy wiatrowe „Gode Wind 01”, „Gode Wind 02”, „Gode Wind III” i „Gode Wind 04”,

³ Tom załączników do BGBl. I nr 61 z dnia 25 września 2009, Załącznik do Rozporządzenia o zagospodarowaniu przestrzennym w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Północnym; Tom załączników do BGBl. I nr 78 z dnia 18 grudnia 2009, Załącznik do

Rozporządzenia o zagospodarowaniu przestrzennym w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim.

które już są eksploatowane lub od 2025 będą przypuszczalnie oddane do eksploatacji. Pod tym względem budowa i eksploatacja instalacji na tym obszarze jest zgodna z wymogami w odniesieniu do przestrzennych ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu obszaru N-3.7.

W odniesieniu do morskich turbin wiatrowych, które są budowane w zasięgu wzroku z wybrzeża lub wysp, wysokość piasty zgodnie z celem numer 3.5.1 (8) planu zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Północnego może wynieść maksymalnie 125 metrów n.p.m. Ten cel ma zminimalizować, w miarę możliwości, negatywne oddziaływanie na turystykę oraz pejzaż widoczny z lądu. Plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje, że bliższe wyjaśnienie nastąpi w ramach procedury wydawania pozwolenia, przy czym przy określaniu zasięgu wzroku należy uwzględnić wyszczególnione turystyczne punkty widokowe, takie jak promenady. Wskutek tego celu i ze względu na porównywalnie bliskie położenie od wybrzeża obszaru N-3.7 w procedurze zatwierdzenia planu mogą zostać ujęte ewentualne ograniczenia w odniesieniu do wysokości instalacji oraz w razie potrzeby konieczność procedury odstępstw od celów zgodnie z § 19, 6 ROG.

Należy przestrzegać dalszych wymagań planu zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Północnego np. odnośnie do uwzględnienia znalezisk dóbr kultury, unikania negatywnych oddziaływań na środowisko morskie przy konkretnym kształtowaniu budowy i eksploatacji instalacji lub ich demontażu.

3.1.2 Obszar N-3.8

Obszar N-3.8 leży w rejonie N-3 Planu rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej, który jest ustalony poza otaczającymi go obszarami uprzywilejowanymi i zastrzeżonymi dla żeglugi. Obszar leży wewnątrz wschodniej części

ustalonego przez plan zagospodarowania przestrzennego obszaru uprzywilejowanego dla energii wiatrowej „Nördlich Borkum”, przez co pozyskiwaniu energii wiatrowej w tym rejonie zapewnia się pierwszeństwo przed innymi formami wykorzystania mającymi znaczenie dla zagospodarowania przestrzennego.

Obszar N-3.8 jest ograniczony na północnym zachodzie przez rurociąg „Europipe 1”, który jest zabezpieczony przez odpowiednie obszary uprzywilejowane i zastrzeżone dla rurociągów. W przypadku tego nakładającego się ustalenia należy uwzględnić priorytetowo interesy obszaru uprzywilejowanego dla rurociągów przed obszarem uprzywilejowanym dla energii wiatrowej (cel numer 3.3.1 (3) planu zagospodarowania przestrzennego). O ile instalacje, które mają być zbudowane na obszarze, przestrzegają zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Północnego wymaganych odległości do obszarów uprzywilejowanych i zastrzeżonych dla żeglugi lub rurociągów, o tyle są one zgodne z przestrzennymi wymogami planu zagospodarowania przestrzennego.

W odniesieniu do morskich turbin wiatrowych, które są budowane w zasięgu wzroku z wybrzeża lub wysp, wysokość piasty zgodnie z celem numer 3.5.1 (8) planu zagospodarowania przestrzennego może wynieść maksymalnie 125 metrów n.p.m. Ten cel ma zminimalizować, w miarę możliwości, negatywne oddziaływanie na turystykę oraz pejzaż widoczny z lądu. Plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje, że bliższe wyjaśnienie nastąpi w ramach procedury wydawania pozwolenia, przy czym przy określaniu zasięgu wzroku należy uwzględnić wyszczególnione turystyczne punkty widokowe, takie jak promenady. Wskutek tego celu i ze względu na porównywalnie bliskie położenie od wybrzeża obszaru N-3.8 w procedurze zatwierdzenia planu mogą zostać ujęte ewentualne ograniczenia w odniesieniu do

wysokości instalacji oraz w razie potrzeby konieczność procedury odstępstw od celów zgodnie z §§ 19, 6 ROG.

Należy przestrzegać dalszych wymagań planu zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Północnego np. odnośnie do uwzględnienia znalezisk dóbr kultury, unikania negatywnych oddziaływań na środowisko morskie przy konkretnym kształtowaniu budowy i eksploatacji instalacji lub ich demontażu.

3.1.3 Obszar O-1.3

Obszar O-1.3 leży w północnej części rejonu O-1 Planu rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej. Obszar jest ograniczony na wschodzie przez granicę WSE z Danią, na zachodzie lub na północy przez obszary uprzywilejowane 20 lub 19 dla żeglugi oraz na południu przez farmę wiatrową „Wikinger”.

W odniesieniu do morskich turbin wiatrowych, które są budowane w zasięgu wzroku z wybrzeża lub wysp, wysokość piasty zgodnie z celem numer 3.5.1 (7) planu zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Bałtyckiego może wynieść maksymalnie 125 metrów n.p.m. Ten cel ma zminimalizować, w miarę możliwości, negatywne oddziaływanie na turystykę oraz pejzaż widoczny z lądu. Plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje, że bliższe wyjaśnienie nastąpi w ramach procedury wydawania pozwolenia, przy czym przy określaniu zasięgu wzroku należy uwzględnić wyszczególnione turystyczne punkty widokowe, takie jak promenady. Wskutek tego celu i ze względu na porównywalnie bliskie położenie od wybrzeża obszaru O-1.3 w procedurze zatwierdzenia planu mogą zostać ujęte ewentualne ograniczenia w odniesieniu do wysokości instalacji oraz w razie potrzeby

konieczność procedury odstępstw od celów zgodnie z §§ 19, 6 ROG.

Należy przestrzegać dalszych wymagań planu zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Bałtyckiego np. odnośnie do uwzględnienia znalezisk dóbr kultury, unikania negatywnych oddziaływań na środowisko morskie przy konkretnym kształtowaniu budowy i eksploatacji instalacji lub ich demontażu.

3.2 Brak zagrożenia środowiska morskiego

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 w związku z § 5 ust. 3 nr 2 i § 48 ust. 4 zd. 1 nr 1 WindSeeG jest przydatny tylko wtedy, gdy budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych nie zagrażają środowisku morskemu, w szczególności nie należy się obawiać zanieczyszczenia środowiska morskiego w rozumieniu art. 1 ust. 1 ust. 4 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 i nie ma zagrożenia dla migracji ptaków.

Zgodnie z § 35 ust. 1 nr 1 w związku z Załącznikiem 5 nr 1.18 UVPG w ramach procedury ustalenia przydatności obszaru należy przeprowadzić strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko.

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zostaną ustalone, opisane i ocenione przewidywane istotne oddziaływania na środowisko w przypadku realizacji planu dla tego obszaru. Zagadnienie poziomu istotności wiąże się przy tym ściśle z zagadnieniem późniejszego wpływu na decyzję w sprawie przyjęcia planu lub programu zgodnie z § 44 UVPG.⁴ W odniesieniu do badania przydatności i obowiązującego § 10 ust. 2 w związku z §§ 5 ust. 3, 48 ust. 4 nr 1 WindSeeG należy

⁴ Kment in Hoppe/Beckmann/Kment, UVPG – Ustawa o ocenie oddziaływania na środowisko Ustawa w sprawie

środków prawnych w sprawach z zakresu ochrony środowiska, Komentarz, 5.A, § 40, Rn. 54.

wykluczyć zagrożenie środowiska morskiego przez określenie planu lub w razie potrzeby ustalenie, czy istniałoby istotne zagrożenie środowiska morskiego.

W strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko są analizowane wszystkie dobra chronione zgodnie z § 2 ust. 1 UVPG:

- ludzie, w szczególności ludzkie zdrowie;
- zwierzęta, rośliny i różnorodność biologiczna;
- powierzchnia, dno, woda, powietrze, klimat i krajobraz;
- dziedzictwo kulturowe i inne dobra materialne; oraz
- oddziaływania pomiędzy powyższymi dobrami chronionymi.

Dodatkowo bada się przestrzeganie regulacji szczególnej ochrony gatunków (§ 44 Federalnej ustawy o ochronie przyrody, BNatSchG), europejskiej ochrony terytorialnej (§ 34 BNatSchG) i ustawowej ochrony biotopu (§ 30 BNatSchG).

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko wykazała w odniesieniu do każdego z trzech obszarów, że w przypadku przestrzegania wymagań wymienionych w projekcie ustalenia przydatności wymagania nie istnieje zagrożenie środowiska morskiego.

To wynika z raportów środowiskowych dla obszarów N-3.7, N-3.8 i O-1.3. W uzupełnieniu do poniższych wywodów wskazuje się na te dokumenty.

3.2.1 Brak obaw o zanieczyszczenie środowiska morskiego

Zaistniałoby zagrożenie środowiska morskiego zgodnie z § 48 ust. 4 zd. 1 nr 1 lit. a WindSeeG

⁵ Spieth in Offshore-Windenergierecht, § 48 WindSeeG, Rn. 66.

⁶ Brandt/Gaßner dla regulacji poprzedników w SeeAnIV § 3, Rn. 49.

w szczególności wtedy, gdy istniałoby obawy o „zanieczyszczenie środowiska morskiego” w rozumieniu art. 1 ust. 1 nr 4 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (SRÜ). Zgodnie z art. 1 ust. 1 nr 4 SRÜ zanieczyszczenie środowiska morskiego oznacza „bezpośrednie lub pośrednie doprowadzanie substancji lub energii przez człowieka do środowiska morskiego [...], z których wynikają lub mogą wynikać szkodliwe skutki, takie jak uszkodzenie żywym zasobom oraz faunie i florze morza, zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, utrudnianie działalności żeglugowej włącznie z rybołówstwem i innego zgodnego z prawem wykorzystania morza, obniżenie wartości użytkowej wody morskiej i ograniczenie zalet tego środowiska”.

Pojęcie energii należy zgodnie z celem regulacji interpretować szeroko i obejmuje ono wszystkie oddziaływania niemateriałowe, takie jak ciepło, światło, oddziaływania elektryczne i elektromagnetyczne, dźwięk i wibracje, które w przypadku budowy i eksploatacji instalacji są oddawane do wody.⁵

Pojęcie substancji obejmuje przy tym wszystkie przedmioty.⁶ Same instalacje i inne elementy składowe niezbędne do budowy w okresie ich zgodnego z przeznaczeniem użytkowania nie są substancjami w rozumieniu art. 1 ust. 4 SRÜ.⁷

Kryterium, od kiedy zgodnie z SRÜ szkodliwe skutki z doprowadzenia substancji wystąpią lub mogą wystąpić, wynika pośrednio z działań podejmowanych przez państwa zgodnie z art. 194 SRÜ. Tu zapisano:

„(1) Państwa podejmują, zależnie od okoliczności pojedynczo lub wspólnie, zgodnie z niniejszą Konwencją wszystkie działania, które są konieczne, w celu zapobiegania,

⁷ Spieth in Offshore-Windenergierecht, § 48 WindSeeG, Rn. 65.

zmniejszania i monitorowania zanieczyszczeń środowiska morskiego niezależnie od ich przyczyny; zaangażują najbardziej odpowiednie środki, którymi dysponują odpowiednio do swoich możliwości i będą starać się wzajemnie uzgadniać swoją odnoszącą się do tego politykę”.

Zgodnie z art. 194 ust. 3 SRÜ te działania muszą objąć „wszystkie przyczyny zanieczyszczenia środowiska morskiego. Do tych działań należą między innymi takie, które są ukierunkowane na to, aby w miarę możliwości ograniczać do minimum:

a) uwalnianie trujących lub toksycznych substancji lub szkodliwych substancji, w szczególności takich, które są trwałe, z ładu, z powietrza lub poprzez powietrze lub poprzez wnikanie;

[...]

d) zanieczyszczenie spowodowane przez inne instalacje i urządzenia, eksploatowane w środowisku morskim, w szczególności środki, w celu zapobiegania wypadkom i działania w nagłych przypadkach, które zapewniają bezpieczeństwo podczas działań na morzu i regulują projektowanie, budowę, wyposażenie, eksploatację i obsługę takich instalacji lub urządzeń”.

Z tej regulacji wynika z jednej strony, że zasadzie zapobiegania przyznaje się wysoką rangę. I tak w pierwszym rzędzie należy zapobiegać szkodom dóbr chronionych. Powinno to nastąpić przede wszystkim poprzez zapobieganie wprowadzaniu/uwalnianiu szkodliwych substancji i energii. O ile to nie jest możliwe, doprowadzanie należy ograniczyć do minimum. Ponadto art. 194 ust. 1 SRÜ postuluje wzajemną współpracę państw. Zgodnie z tym przy projektowaniu należy także uwzględnić strategię/cele uzgodnione w ramach Konwencji o ochronie mórz.

Zgodnie z Dyrektywą ramową w sprawie strategii morskiej (MSRL) państwa członkowskie UE są

zobowiązane, najpóźniej do roku 2020, osiągnąć lub utrzymywać dobry stan środowiska morskiego (art. 1 ust. 1 MSRL) w celu zachowania w ten sposób różnorodności biologicznej, a także stworzenia i utrzymywania różnorodnych i dynamicznych oceanów i mórz, które są czyste, zdrowe i wydajne.

W tym zakresie opracowano następujące cele środowiskowe przy zastosowaniu podejścia ekosystemowego do zarządzania działalnością człowieka i zgodnie z zasadą zapobiegania i obciążania kosztami zanieczyszczającego:

- morza bez niekorzystnego oddziaływania antropogenicznej eutrofizacji;
- morza bez zanieczyszczenia szkodliwymi substancjami;
- morza bez niekorzystnego oddziaływania na morskie gatunki i siedliska ze względu na działalność człowieka;
- morza z zasobami wykorzystywanymi w sposób zrównoważony i delikatny;
- morza bez zanieczyszczeń odpadami;
- morza bez niekorzystnego oddziaływania antropogenicznego wpływu energii;
- morza z naturalną charakterystyką hydromorfologiczną (por. BMU 2012).

Konwencja OSPAR w sprawie substancji niebezpiecznych uważa za istotny cel osiągnięcie takich stężeń substancji niebezpiecznych w środowisku morskim, które dla naturalnie występujących substancji są niemal na poziomie tła, a dla substancji stworzonych przez ludzi są bliskie zera oraz dążenie do podjęcia odpowiednich kroków, zakończenia zrzutów, emisji i strat substancji niebezpiecznych do roku 2020.

W odpowiedzi na obawy dotyczące zanieczyszczenia morza należy więc także zgodnie z MSRL i Konwencją OSPAR unikać, w miarę możliwości, doprowadzania szkodliwych substancji/energii. O ile uniknięcie ich nie jest możliwe i doprowadzanie ich nie jest od

początku niedopuszczalne, należy je ograniczyć do minimum.

Możliwe jest dla zanieczyszczającego takie ograniczenie, jakie zgodnie z aktualnym stanem techniki jest rzeczywiście możliwe.

To samo obowiązuje w odniesieniu do Konwencji MARPOL. Konwencja opracowana pod przewodnictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization) jako Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z roku 1973 (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 z dnia 23 grudnia 1981, BGBl 1982 II S. 2., Konwencja MARPOL) stanowi podstawę prawną ochrony środowiska w żegludze morskiej. Jest skierowana przede wszystkim do właścicieli statków w celu zaprzestania związanych z eksploatacją zrzutów do morza, ale obowiązuje zgodnie z art. 2 ust. 4 MARPOL także w odniesieniu do platform morskich. Istotne dla badania przydatności są przede wszystkim cele regulacji Załączników IV i V odnośnie do unikania i ograniczania zrzutu ścieków i odpadów ze statków. W wymaganiach dotyczących unikania i ograniczania emisji substancji cele te są wdrażane ze względu na dopuszczalność oczyszczalni ścieków i odpadów ze statków.

Nakaz unikania i ograniczania emisji wynikający z SRÜ oraz z innych porozumień międzynarodowych w sprawie ochrony mórz stanowi podstawę strategicznych ocen oddziaływania na środowisko dla obszarów.

W rezultacie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko można wyjść naprzeciw obawom dotyczącym zanieczyszczenia środowiska morskiego poprzez wymienione w projekcie ustalenia przydatności wymagania dotyczące

unikania i ograniczania emisji (§§ 6 do 15) w powyższym rozumieniu i w przypadku przestrzegania tych wymagań zgodnie z aktualnym stanem wiedzy nie ma podstaw obawiać się o zagrożenie środowiska morskiego wskutek zanieczyszczenia mórz:

W odniesieniu do bliższego badania obaw o zanieczyszczenie środowiska morskiego i niezbędnych wymagań wskazuje się na badanie w raporcie środowiskowym.

3.2.2 Brak zagrożenia dla migracji ptaków

Aby budowa i eksploatacja morskiej farmy wiatrowej nie prowadziły do zagrożenia środowiska morskiego, nie może dojść zgodnie z § 48 ust. 4 zd. 1 nr 1 lit. b WindSeeG w szczególności do zagrożenia migracji ptaków. Ta regulacja wprowadzona w roku 2002 do Rozporządzenia o obiektach morskich i stamtąd przejęta do WindSeeG ma na celu lepszą ochronę tych gatunków ptaków, które wykorzystują WSE jako żerowiska, miejsca odpoczynku lub migracji.⁸ Przy tym należy założyć istnienie zagrożenia, jeżeli ptakom wędrownym uniemożliwia się lub utrudnia wskutek morskiej farmy wiatrowej ich wędrówki pomiędzy miejscami zimowania i spędzania lata, na przykład ponieważ sama farma wiatrowa lub w połączeniu z innymi projektami działa jak bariera lub rygiel, w następstwie czego zwierzęta są narażone na większe zagrożenia, na przykład w wyniku zderzenia z instalacjami.⁹ Zagrożenie migracji ptaków istnieje przy tym, jeżeli wystarczająca wiedza uzasadnia prognozę prawdopodobnego wystąpienia zagrożenia.¹⁰

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dla obszarów N-3.7 i N-3.8 dochodzi do wniosku, że zgodnie z aktualnym stanem

⁸ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, §3, Rn. 49.

⁹ Spieth in Offshore-Windenergierecht, § 48 WindSeeG, Rn. 71

¹⁰ Dahlke w NuR2002, 472 (474).

wiedzy należy wykluczyć zagrożenie migracji ptaków.

W odniesieniu do obszaru O-1.3 poprzez wymaganie rozszerzonego monitoringu w celu identyfikacji sytuacji zagrożenia i podejmowania opierających się na tym odpowiednich działań, w szczególności przejściowego wyłączenia instalacji, aby zapobiegać zderzeniom pomiędzy ptakami i instalacjami, można uniknąć zagrożenia oraz urzeczywistnić zakaz zabijania gatunków objętych ochroną prawną. W pozostałym zakresie wskazuje się na wywody w raporcie środowiskowym odnośnie do obszaru O-1.3.

3.2.3 Brak innego zagrożenia

Nie ma także żadnego innego zagrożenia środowiska morskiego. W zakresie podstawowych faktów zagrożenia środowiska morskiego należy zbadać wszystkie oddziaływania instalacji oraz związane z samym istnieniem instalacji skutki dla dóbr chronionych środowiska morskiego, o ile nie są one już objęte zagadnieniem zanieczyszczenia lub nie dotyczą ptaków migrujących.¹¹ Pod tym należy rozumieć m.in. daleko idące regulacje krajowych i międzynarodowych przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska, w szczególności wymagania BNatSchG w odniesieniu do ochrony gatunków, terytorium i biotopu (§§ 34, 44 i 30 nast. BNatSchG). Ponadto należą tu ewentualne oddziaływania na krajobraz lub dobra chronione dziedzictwa kulturowego.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko także pod względem ochrony gatunków, terytorium i biotopu w odniesieniu do tych dóbr chronionych ustala, że nie istnieje zagrożenie środowiska morskiego, o ile przestrzega się wymagań wymienionych w projekcie ustalenia przydatności, takie jak:

- wymaganie dla jednostki realizującej projekt na obszarze O-1.3, uruchomienie monitoringu migracji ptaków i w razie potrzeby przejściowe wyłączenie instalacji (§ 43);
- wymaganie odnośnie do wartości granicznej dopuszczalnego w przypadku budowy hałasu przy wbijaniu pali (§ 8);
- wymaganie koordynacji jednoczesnych prac przy wbijaniu pali (§§ 37, 40 i 43); i
- uwzględnienie zabytków kultury przy planowaniu i realizacji prac (§ 36).

W odniesieniu do poszczególnych badań wskazuje się na raporty środowiskowe.

3.2.4 Położenie poza rezerwatami przyrody

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 nr 1 w związku z § 5 ust. 3 nr 5 WindSeeG nie jest przydatny, jeżeli znajduje się wewnątrz wykazanego zgodnie z § 57 BNatSchG obszaru chronionego, przy czym mogłoby z tego także wynikać zagrożenie środowiska morskiego. Od badania przy sporządzaniu FEP nie wykazano żadnych nowych rezerwatów przyrody w otoczeniu obszarów N-3.7, N-3.8 i O-1.3, tak że pod tym względem nie jest konieczna aktualizacja pozytywnie zakończonego badania w ramach sporządzania FEP 2019.¹²

3.3 Bezpieczeństwo i swoboda transportu

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 nr 1 i 2a WindSeeG w związku z § 5 ust. 3 nr 3 WindSeeG i § 48 ust. 4 zd. 1 nr 2 WindSeeG jest tylko wtedy przydatny, jeżeli budowa i eksploatacja morskich farm wiatrowych na tym obszarze nie ma negatywnego oddziaływania na bezpieczeństwo i swobodę transportu.

Należy założyć negatywne oddziaływanie na **bezpieczeństwo transportu**, jeżeli wraz z

¹¹ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, Rn. 54.

¹² FEP2019, S.132

budową lub eksploatacją instalacji powstanie zagrożenie, a więc stan faktyczny, który przy nieutrudnionym przebiegu wydarzeń w przewidywalnym czasie z wystarczającym prawdopodobieństwem doprowadzi do szkody dóbr chronionych prawnie, takich jak integralność cielesna i własność osób trzecich.¹³

Swoboda transportu dotyczy ciągłości transportu i tym samym płynnego, bezproblemowego i niezakłóconego przebiegu transportu.¹⁴ Negatywne oddziaływanie na swobodę transportu nie będzie miało miejsce dopiero w wyniku wypadków drogowych, lecz już wtedy, gdy istnieje możliwość, że projekt będzie negatywnie oddziaływać, w więcej niż nieistotnym zakresie, na zwykły przebieg transportu.¹⁵ Należy uwzględnić konkretne okoliczności pojedynczego przypadku, tu w szczególności typowe dla obszaru morskiego wydłużenie powierzchniowe i tym samym ułatwioną możliwość uniknięcia i objechania/oblecenia przeszkód.¹⁶

3.3.1 Transport morski

Bezpieczeństwa transportu morskiego może w szczególności dotyczyć zwiększenie ryzyka kolizji wskutek budowy morskich turbin wiatrowych w obszarze ruchu, które jako faktyczna przeszkoda zwiększają ryzyko kolizji pomiędzy statkiem i instalacją, a także pomiędzy statkiem i statkiem.

Należy podjąć decyzję, od kiedy wskutek budowy morskich turbin wiatrowych istnieje konkretne zagrożenie w rozumieniu normy, a

jakie ryzyko można zaklasyfikować jeszcze jako dopuszczalne. W tym celu Federalne Ministerstwo Transportu wraz z Federalnym Ministerstwem Ochrony Środowiska, BSH, Dyrekcją Transportu Wodnego i Żeglugi Północ i Północny Zachód (dziś Generalna Dyrekcja Dróg Wodnych i Żeglugi) i zewnętrznymi rzeczoznawcami z Germanischer Lloyd i GAUSS opracowali w grupie roboczej w roku 2004 powszechnie wiążące wskaźniki dla maksymalnych wskaźników częstości kolizji i tym samym zdefiniowali progi ryzyka. Zgodnie z nimi wskaźnik częstości kolizji (pomiędzy statkiem i instalacją) w przedziale od 100 do 150 lat stanowi zasadniczo dopuszczalne pozostałe ryzyko w odniesieniu do interesów bezpieczeństwa i swobody żeglugi.¹⁷ Jeżeli wskaźnik częstości kolizji jest niższy niż 100 lat, lecz wyższy niż 50 lat odpada z reguły założenie o akceptacji. Ale nie byłoby wtedy powodu do ustalenia braku przydatności, jeżeli wartości poniżej wskaźników z powodu szczególnych cech pojedynczego przypadku byłyby nieistotne dla żeglugi i środowiska morskiego lub można by je skompensować poprzez warunki i nałożone obowiązki urzędowe.

Zgodność z interesami bezpieczeństwa i swobody żeglugi i środowiska morskiego stwierdza się przy tym z reguły wtedy, gdy wskaźnik częstości kolizji na podstawie dodatkowych działań zmniejszających ryzyko jest w przedziale od 100 do 150 lat.¹⁸

Wskaźnik częstości kolizji poniżej 50 lat jest nie do zaakceptowania¹⁹ i prowadziłby zasadniczo

¹³ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, Rn. 14.

¹⁴ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, Rn. 15.

¹⁵ BVerwGE 16, 116, 130 nast.

¹⁶ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, Rn. 15.

¹⁷ „Wskaźniki istotne dla pozwoleń dla morskich farm wiatrowych – Raport grupy roboczej” nr 3 i, Federalne Ministerstwo Transportu, Bonn 14.03.2005.

¹⁸ „Wskaźniki istotne dla pozwoleń dla morskich farm wiatrowych – Raport grupy roboczej” nr 3 iii, Federalne Ministerstwo Transportu, Bonn 14.03.2005.

¹⁹ „Wskaźniki istotne dla pozwoleń dla morskich farm wiatrowych – Raport grupy roboczej” nr 3 vi, Federalne Ministerstwo Transportu, Bonn 14.03.2005.

do nieprzydatności obszaru, o ile konkretne dodatkowe działania nie zapewnią, że wskaźnik częstości kolizji przekroczy 50 lat, a wskaźnik niższy niż wskaźnik 100 lat z powodu szczególnych cech pojedynczego przypadku zostanie zaklasyfikowany jako nieistotny dla żeglugi i środowiska morskiego lub o ile dodatkowe działania doprowadzą do przestrzegania wskaźnika 100 lat.

W odniesieniu do **swobody żeglugi** decydujące jest, czy i w jakim zakresie użytkownikom dróg uniemożliwia się lub utrudnia korzystanie z istniejącego szlaku żeglugowego. Decydujący jest również zakres natężenia ruchu na konkretnym obszarze i zakres prognozowanego oddziaływania planowanego projektu na szczególne stosunki transportowe na miejscu.²⁰

Odnosnie do zagadnienia, czy w tym rozumieniu istnieje istotne negatywne oddziaływanie na bezpieczeństwo i swobodę żeglugi, BSH w ramach badania wstępnego udzielił zlecenia na wykonanie ekspertyzy odnośnie transportowo-żeglugowej policyjnej przydatności obszarów w WSE Morza Północnego i Morza Bałtyckiego²¹. W ramach analiz zbadano i oceniono możliwe oddziaływania zabudowy obszarów podlegających badaniu z morskimi turbinami wiatrowymi na bezpieczeństwo i swobodę żeglugi włącznie ze związanymi z tym ryzykami. Przy tym przeanalizowano ryzyko zarówno jakościowo, jak i ilościowo.

W ramach analizy jakościowej w przypadku każdego obszaru po opisie istotnego obszaru ruchu przeanalizowano obecny i prognozowany na przyszłość transport morski. W następnym etapie nastąpiło jakościowe oszacowanie

oddziaływania włączenia obszaru do ruchu zarówno dla fazy budowy, jak i dla fazy po wykonaniu danej farmy wiatrowej. Następnie przeanalizowano różne sytuacje komunikacyjne, jak również dokonano oceny jakościowej pod względem możliwego oddziaływania. Na zakończenie jako wnioski podano zalecenia dotyczące działań zmniejszających ryzyko.

W celu oceny ilościowej oddziaływania dodatkowej zabudowy na danym obszarze przeprowadzono analizę kumulatywną ze wszystkimi zabudowanymi na danym obszarze ruchu powierzchniami farm wiatrowych. Przy tym przyjęto założenie chronologicznego wykonywania zabudowy wszystkich analizowanych obszarów odpowiednio do FEP 2019. Decydującymi wielkościami dla oceny przydatności obszaru były po pierwsze statystycznie spodziewany czas pomiędzy dwiema kolizjami, po drugie klasyfikacja obliczonego ryzyka w macyzy ryzyka standardu BSH „Wykonanie konstrukcji morskich turbin wiatrowych” (Standard Konstrukcja). Klasyfikacja nastąpiła poprzez liczbę priorytetu w związku z ryzykiem (RPZ), którą określano jako kombinację częstotliwości kolizji i oczekiwanej emisji szkodliwych substancji. Podstawą do obliczenia oczekiwanego czasu pomiędzy dwiema kolizjami są zharmonizowane założenia przyjęte odpowiednio do wyników uzyskanych przez dwie grupy robocze Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast (dziś BMVI) w latach 2004/05 i 2008 w sprawie parametrów i podstawowych założeń dotyczących sporządzania technicznych analiz ryzyka dla morskich farm wiatrowych²².

²⁰ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, Rn. 16.

²¹ „Opinia rzeczoznawców zgodnie z § 12 ust.3 WindSeeG – Badanie wstępne odnośnie do transportowo-żeglugowej policyjnej przydatności obszarów w WSE Morza Północnego i Morza Bałtyckiego”, DNV-GL na zlecenie

Federalnego Urzędu Żeglugi Morskiej i Hydrografii, 06.12.2019 (Raport Nr.: M-W-ADER 2019.137, Rev. 1.00).

²² „Morskie farmy wiatrowe – parametry dla analiz ryzyka w procedurze uzyskiwania pozwoleń i skuteczności zapobiegających kolizjom działań –

Analizuje się wyniki z uwzględnieniem dodatkowych działań zmniejszających ryzyko kolizji i bez nich. W ilościowej części badania uwzględniono następujące działania zmniejszające ryzyko:

- wyposażenie statków w AIS (Automatic Identification System),
- monitorowanie transportu i obserwacja przestrzeni morskiej,
- zdolności holowania awaryjnego.

Monitorowanie transportu i obserwacja przestrzeni morskiej mogą zarówno oddziaływać na statki bez zdolności manewrowej, jak i ze zdolnością manewrową. Statki bez zdolności manewrowej można dzięki monitorowaniu transportu rozpoznać, zidentyfikować i bezpośrednio nawiązać z nimi łączność. Poza tym można wszcząć konieczne działania ratunkowe. W odniesieniu do statków ze zdolnością manewrową zdefiniowano trzy warianty monitorowania transportu / obserwacji przestrzeni morskiej:

- Wariant 1:
Pełne monitorowanie transportu / obserwacja przestrzeni morskiej. Obejmuje to wszystkie działania zabezpieczenia transportu morskiego, jak również ciągłą (ręczną) obserwację transportu morskiego przez wykształconych żeglarzy za pomocą AIS i radaru. Ta metoda wraz z czynnikiem 4,0 cechuje się porównywalnie najwyższą skutecznością.
- Wariant 2:
Automatyczny monitoring/obserwacja z opcją ręczną. W tym przypadku prowadzona jest stała zautomatyzowana analiza danych AIS z regularnymi ocenami ręcznymi. Skuteczność tego wariantu przyjmuje się z czynnikiem 3,0.
- Wariant 3:
Automatyczna analiza. W tym przypadku

prowadzona jest kontrola zdarzeń, a w razie potrzeby uruchomienie działań po automatycznie wygenerowanych sygnałach wskutek parametrów poniżej wymaganych parametrów granicznych. Skuteczność wynosi czynnik 2,5.

Zdolność holowania awaryjnego ma znaczenie tylko w przypadku statków bez zdolności manewrowych. Istotne parametry zdolności holowania awaryjnego to pozycja gotowości, prędkość i uciąg na uwięzi.

Skuteczność każdorazowo uwzględnianych działań zapobiegających kolizjom opiera się przy tym na wynikach badania Germanischer Lloyd z roku 2008.

Podstawę badania ilościowego stanowią modele wzorów instalacji na obszarach do przyszłej zabudowy oraz wzory instalacji istniejących farm wiatrowych. Uwzględnione obszary stanowią każdorazowo położenie kumulatywne w momencie zakończonej budowy w promieniu 20 mil morskich (sm).

Ekspertyza wykazała w przypadku wszystkich analizowanych obszarów, że nie została przekroczona dolna granica wskaźnika wynosząca 100 lat lub przekroczenie tej dolnej granicy można skompensować przez wymagania w ustaleniu przydatności, tak więc w rezultacie w odniesieniu do bezpieczeństwa żeglugi nie istnieje żadne zagrożenie. Budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych na obszarach również nie powoduje istotnego negatywnego oddziaływania na swobodę transportu. W szczególności:

3.3.1.1 Obszar N-3.7

Obszar N-3.7 leży pomiędzy systemami rozgraniczenia ruchu „Terschelling – German Bight” i „German Bight Western Approach” w minimalnej odległości 2 sm i wykazuje w odniesieniu do LAT minimalny poziom wody 30 m.

Bezpośrednio na zachodzie obszaru N-3.7 leżą farmy wiatrowe „Gode Wind 01” i „Gode Wind 02”. Na wschodzie tego obszaru przebiega bardzo blisko rurociąg gazowy „Europipe 2” w kierunku północ-południe.

Dalej na wschodzie leżą reda na głębokim morzu i system rozgraniczenia ruchu „Jade Approach”.

Główny ruch tranzytowy żeglugi przebiega w istniejącym stanie rzeczy każdorazowo zlokalizowanymi na północy i na południu systemami rozgraniczenia ruchu (tam każdorazowo skanalizowany poprzez szlaki jednokierunkowe), tak więc wewnątrz i w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru N-3.7 odnotowuje się niewielki transport morski.

Zakładając, że począwszy od roku 2018 transport morski na Morzu Północnym do roku 2021 wzrośnie w sumie o około 5,9% lub do 2026 o około 14,4%, w przypadku bezpośredniego rejonu samego obszaru N-3.7 nie należy oczekiwać wzrostu wartego odnotowania. Ruch tranzytowy będzie także nadal wykorzystywał systemy rozgraniczenia ruchu.

Ilościowa analiza ryzyka

W ramach ilościowej analizy ryzyka ustalono wskaźnik częstości kolizji w przypadku kolizji pomiędzy statkiem i instalacją na badanym obszarze. W analizie ujęto wszystkie farmy wiatrowe do wybudowania do 2026 na rozpatrywanym obszarze ruchu.

Bez działań zmniejszających ryzyko wynikiem jest wskaźnik częstości kolizji równy 37 lat. Ta częstotliwość powtórzenia stanowiłaby zgodnie z wskaźnikami istotnymi dla pozwolenia nieakceptowalne ryzyko, jeżeli nie zostanie ono zrównoważone przez działania zmniejszające ryzyko. Częstotliwość kolizji w odniesieniu do statków ze zdolnością manewrową i bez zdolności manewrowej przy uwzględnieniu AIS, automatycznego monitorowania transportu/obserwacji przestrzeni morskiej w ramach wariantu 1 i istniejącej podlegającej

władzom publicznym zdolności holowania awaryjnego daje w wyniku częstotliwość powtórzenia 113 lat. Jako istniejącą podlegającą władzom publicznym zdolność holowania awaryjnego uwzględniono „Nordic”. Tym samym zostaje przekroczony wskaźnik 100 lat przy wzięciu pod uwagę wymienionych założeń i działań zmniejszających ryzyko, tak że odpowiednio do domniemanej regulacji wskaźników istotnych dla pozwolenia można potwierdzić przydatność w odniesieniu do interesów żeglugi.

Klasyfikacja obliczonego ryzyka w matrycy ryzyka załącznika 1 Standardu BSH „Standard Konstrukcja”

Z wstępnej klasyfikacji w matrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja nie wynikają żadne szczególne cechy pojedynczego przypadku, które przemawiałyby przeciwko przydatności obszaru.

W matrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja oprócz ryzyka dla środowiska analizuje się też skutki kolizji pomiędzy statkiem i turbiną wiatrową oraz skutki dla bezpieczeństwa osób. Z powodu braku wiedzy na temat konkretnych parametrów projektu klasyfikacja nastąpiła zgodnie z wymaganiami Standardu Konstrukcja na podstawie założenia, że fundamenty turbin wiatrowych są tak projektowane i wykonywane, że w przypadku kolizji uszkadzają statek w możliwie najmniejszym stopniu (tzw. fundamenty minimalizujące kolizje). Tym samym przyjęto zastosowanie fundamentów minimalizujących kolizje jako warunek dotyczący ustalenia przydatności i jako wymaganie. W późniejszej procedurze zatwierdzenia planu będzie to musiało być w ramach tzw. analizy kolizji udokumentowane w odniesieniu do konkretnie zastosowanego typu fundamentu i jego konkretnego wykonania dla turbin wiatrowych i stacji transformatorowej oraz poniższa klasyfikacja będzie musiała być zaktualizowana.

W przypadku zastosowania fundamentów minimalizujących kolizje nie należy spodziewać się w odniesieniu do kolizji z dryfującymi statkami przy prędkości dryfowania do 2 m/s uszkodzenia poszycia statku. Przy uwzględnieniu działań zmniejszających ryzyko można zaklasyfikować prawdopodobieństwo wycieku oleju ze statku jako „nadzwyczaj rzadkie”. Scenariusze z wyciekiem oleju ze statku można zaklasyfikować do klas skutków od „znaczne” do „poważne” i tym samym w macrycy ryzyka z akceptowalną liczbą priorytetu w związku z ryzykiem (RPZ) od 2 do 3.

W obliczeniach uwzględniono następujące działania zmniejszające ryzyko:

- montowanie urządzeń AIS w instalacjach farm wiatrowych,
- monitorowanie transportu / obserwacja przestrzeni morskiej w ramach Wariantu 1,
- podlegająca władzom publicznym zdolność holowania awaryjnego „Nordic” na pozycji gotowości.

Odpowiednio do wymagań Standardu Konstrukcja w odniesieniu do poszczególnych scenariuszy obliczona wartość RPZ w przypadku turbin wiatrowych nie powinna przekraczać RPZ 4, a w odniesieniu do bezpieczeństwa statku, środowiska i osób – RPZ 3. Zgodnie z wynikami ekspertyzy maksymalna wartość RPZ wynosi 3, zatem wstępna klasyfikacja w macrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja nie przemawia przeciw transportowo-żeglugowej policyjnej przydatności obszaru.

Jakościowa analiza ryzyka

W ramach jakościowej analizy ryzyka nie ustalono także żadnych szczególnych okoliczności stojących na przeszkodzie przydatności w odniesieniu do obszaru N-3.7.

Wskutek urządzenia placu budowy w celu wybudowania farmy wiatrowej na obszarze N-3.7 zgodnie z szacunkami rzeczoznawców nie

należy spodziewać się istotnego oddziaływania na transport morski w sąsiedztwie, którego nie można by zrównoważyć poprzez warunki i nałożone obowiązki urzędowe. Zgodnie z ekspertyzą należy założyć wzrost niezbędnego dla budowy transportu dostaw i własnego transportu zakładowego. Ten będzie w szczególności krzyżować się z systemem rozgraniczenia ruchu „Terschelling – German Bight”. Rzecznawca nie widzi jednak w tym niedopuszczalnego ryzyka, ponieważ z jednej strony obowiązują skuteczne przepisy ruchu drogowego, jak Przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu (KVR), a po zakończeniu prac budowlanych należy założyć zmniejszenie transportu związanego z farmą wiatrową, w wyniku czego również transport przecinający system rozgraniczenia ruchu „Terschelling – German Bight” zmniejszy się ilościowo.

Przy uwzględnieniu zabezpieczenia transportu morskiego przez WSV i przy dostępności podlegających władzom publicznym holowników awaryjnych ustala się w rezultacie jakościowej analizy ryzyka transportowo-żeglugową policyjną przydatność obszaru po spełnieniu następujących warunków:

W odniesieniu do fazy budowy

- utworzenie strefy bezpieczeństwa wokół budowy,
- zakaz ruchu w strefie bezpieczeństwa podczas fazy budowy,
- oznakowanie kardynalne miejsca budowy,
- minimalizująca kolizje konstrukcja instalacji,
- prowizoryczne oznakowanie instalacji w fazie budowy,
- mobilne zabezpieczenie transportu na miejscu przez pojazd nadzoru ruchu.

W odniesieniu do fazy eksploatacji

- utrzymanie strefy bezpieczeństwa,
- ogólne ustalenie ewentualnych możliwych regulacji ruchu przez Generalną Dyрекcję Dróg Wodnych i Żeglugi (GDWS) dla pojazdów o maksymalnej długości kadłuba 24 m,
- wyposażenie farmy wiatrowej w AIS,
- oznakowanie instalacji jako przeszkody dla żeglugi,
- obserwacja przestrzeni morskiej przez operatora farmy wiatrowej.

Wynik

Wskaźnik częstości kolizji określony dla obszaru N-3.7 przy uwzględnieniu działań zmniejszających ryzyko wynosi 113 lat i tym samym jest wyższy niż istotny wskaźnik, który został ustalony przez grupę roboczą „Wskaźniki istotne dla pozwoleń” Federalnego Ministerstwa Transportu w wysokości minimum 100 lat. Badanie w ramach jakościowej analizy ryzyka lub klasyfikacja scenariuszy w macierzy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja nie wykazały żadnych szczególnych okoliczności pojedynczego przypadku, które przemawiałyby przeciwko przydatności obszaru, biorąc pod uwagę transportowo-żeglugowe policyjne względy. Każdorazowo określone konieczne działania były przyjmowane, o ile było to możliwe bez wiedzy na temat konkretnych parametrów projektu, jako wymagania do projektu ustalenia przydatności (§§ 16 do 19 oraz § 38). W tym względzie wskazuje się na uzasadnienia poszczególnych wymagań odnośnie do bezpieczeństwa i swobody żeglugi.

3.3.1.2 Obszar N-3.8

Obszar N-3.8 leży pomiędzy systemami rozgraniczenia ruchu „Terschelling – German Bight” i „German Bight Western Approach” w minimalnej odległości 2 sm i wykazuje w odniesieniu do LAT minimalny poziom wody 30 m.

Bezpośrednio na wschodzie od obszaru N-3.8 leżą farmy wiatrowe „Gode Wind 01” i „Gode Wind 02”. Na południu od tego obszaru leży farma wiatrowa „Nordsee One”. W pobliżu zachodniej granicy tego obszaru przebiega rurociąg gazowy „Europipe 1” w kierunku północny zachód – południowy wschód.

Dalej na wschodzie leżą reda na głębokim morzu i system rozgraniczenia ruchu „Jade Approach”.

Główny ruch tranzytowy przebiega każdorazowo zlokalizowanymi na północy i na południu systemami rozgraniczenia ruchu (tam każdorazowo skanalizowany poprzez szlaki jednokierunkowe) tak więc wewnątrz i w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru N-3.8 odnotowuje się niewielki transport morski.

Zakładając, że począwszy od roku 2018 transport morski na Morzu Północnym do roku 2021 wzrośnie w sumie o około 5,9% i do roku 2026 w sumie o około 14,4%, w przypadku bezpośredniego rejonu samego obszaru N-3.8 nie należy oczekiwać wzrostu wartego odnotowania. Ruch tranzytowy będzie nadal wykorzystywał systemy rozgraniczenia ruchu.

Ilościowa analiza ryzyka

W ramach ilościowej analizy ryzyka ustala się wskaźnik częstości kolizji w przypadku kolizji pomiędzy statkiem i instalacją na badanym obszarze. W analizie ujęto wszystkie farmy wiatrowe do wybudowania do 2026 na rozpatrywanym obszarze ruchu.

Bez działań zmniejszających ryzyko wynikiem jest wskaźnik częstości kolizji równy 33 lata. Ta częstotliwość powtórzenia stanowiłaby zgodnie z wskaźnikami istotnymi dla pozwolenia nieakceptowalne ryzyko, jeżeli nie zostanie ono zrównoważone przez działania zmniejszające ryzyko. Częstotliwość kolizji w odniesieniu do kumulatywnego zestawienia statków ze zdolnością manewrową i bez zdolności manewrowej przy uwzględnieniu AIS, automatycznego monitorowania transportu/obserwacji przestrzeni morskiej w

ramach wariantu 1 i istniejącej podlegającej władzom publicznym zdolności holowania awaryjnego daje w rezultacie częstotliwość powtórzenia 100 lat. Jako istniejącą podlegającą władzom publicznym zdolność holowania awaryjnego uwzględniono „Nordic”. Tym samym zostaje właśnie osiągnięty wskaźnik 100 lat przy uwzględnieniu wymienionych założeń i działań zmniejszających ryzyko, tak że odpowiednio do domniemanej regulacji wskaźników istotnych dla pozwolenia można zasadniczo potwierdzić przydatność w odniesieniu do interesów żeglugi.

Klasyfikacja obliczonego ryzyka w matrycy ryzyka załącznika 1 Standardu BSH „Standard Konstrukcja”

Z wstępnej klasyfikacji w matrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja nie wynikają żadne szczególne cechy pojedynczego przypadku, które przemawiałyby przeciwko przydatności obszaru.

W matrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja oprócz ryzyka dla środowiska analizuje się też skutki kolizji statek-turbina wiatrowa oraz skutki dla bezpieczeństwa osób. Klasyfikacja zgodnie z wymaganiami Standardu Konstrukcja opiera się przy tym z powodu braku wiedzy na temat konkretnych parametrów projektu na założeniu, że fundamenty turbin wiatrowych są projektowane i wykonywane w taki sposób, że w przypadku kolizji uszkadzają statek w możliwie najmniejszym stopniu (tzw. fundamenty minimalizujące kolizje). W późniejszej procedurze zatwierdzenia planu będzie to musiało być w ramach tzw. analizy kolizji udokumentowane w odniesieniu do konkretnie zastosowanego typu fundamentu i jego konkretnego wykonania dla turbin wiatrowych i stacji transformatorowej oraz poniższa klasyfikacja będzie musiała być zaktualizowana.

Jeżeli założy się zastosowanie fundamentów minimalizujących kolizje, nie należy spodziewać się w przypadku kolizji z dryfującymi statkami

przy prędkości dryfowania do 2 m/s uszkodzenia poszycia statku. W sumie można dokonać klasyfikacji częstości wycieku oleju ze statku przy uwzględnieniu podanych w analizie ryzyka działań zmniejszających ryzyko do klasy częstości „nadzwyczaj rzadkie”. Opisane scenariusze z wyciekami oleju ze statku można zaklasyfikować do klas skutków od „znaczne” do „poważne”, a zatem w matrycy ryzyka z akceptowalną liczbą priorytetu w związku z ryzykiem (RPZ) od 2 do 3.

W obliczeniach uwzględniono następujące działania zmniejszające ryzyko:

- instalacja urządzeń AIS w instalacjach farm wiatrowych,
- monitorowanie transportu/obserwacja przestrzeni morskiej w ramach Wariantu 1,
- podlegająca władzom publicznym zdolność holowania awaryjnego „Nordic” na pozycji gotowości.

Odpowiednio do wymagań Standardu Konstrukcja w odniesieniu do poszczególnych scenariuszy obliczona wartość RPZ w przypadku turbin wiatrowych nie powinna przekraczać RPZ 4, a w odniesieniu do bezpieczeństwa statku, środowiska i osób – RPZ 3. Zgodnie z wynikami ekspertyzy maksymalna wartość RPZ wynosi 3, zatem wstępna klasyfikacja w matrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja nie przemawia przeciwko transportowo-żeglugowej policyjnej przydatności obszaru.

Jakościowa analiza ryzyka

W ramach jakościowej analizy ryzyka nie ustalono także żadnych szczególnych okoliczności stojących na przeszkodzie przydatności w odniesieniu do obszaru N-3.8.

Wskutek urządzenia placu budowy zdaniem rzeczoznawców nie należy spodziewać się istotnego oddziaływania na transport morski w sąsiedztwie, którego nie można zrównoważyć poprzez warunki i nałożone obowiązki

urzędowe. Należy założyć wzrost niezbędnego dla budowy transportu dostaw i własnego transportu zakładowego. Ten będzie w szczególności krzyżować się z systemem rozgraniczenia ruchu „Terschelling – German Bight”, aby następnie kierować się pomiędzy farmy wiatrowe „Nordsee One”, „Gode Wind 01” i „Gode Wind 02” w kierunku obszaru N-3.8. Po zakończeniu prac budowlanych należy wyjść z założenia, że transport związany z budową zmniejszy się. Jedynie pojazdy konieczne do eksploatacji i utrzymania farmy wiatrowej będą przemierzać ten rejon. Wskutek tego transport przecinający system rozgraniczenia ruchu „Terschelling – German Bight” zmniejszy się ilościowo.

Rzeczoznawca nie widzi w tym jednak niedopuszczalnego ryzyka:

Odległość od leżących na północy i na południu systemów rozgraniczenia ruchu wynosi przynajmniej 2 sm. Dlatego w odniesieniu do ruchu odbywającego się w systemie rozgraniczenia ruchu (VTG) nie zakłada się zasadniczo negatywnego oddziaływania na bezpieczeństwo i swobodę żeglugi wskutek zabudowy obszaru N-3.8.

W odniesieniu do fazy budowy zakłada się w sumie niewielkie negatywne oddziaływanie na bezpieczeństwo i swobodę żeglugi. To dotyczy w szczególności VTG „Terschelling – German Bight” lub VTG „Jade Approach”, które będzie musiał przecinać transport związany z budową. Wobec osobistej odpowiedzialności danego kapitana statku za działania zgodnie z przepisami w związku z wymaganiami KVR oraz ustanowionym przez WSV zabezpieczeniem transportu morskiego należy uznać zwiększenie ryzyka spowodowane przecinaniem szlaków jednokierunkowych systemu rozgraniczenia ruchu jako możliwe do opanowania, bez potrzeby podejmowania dalszych działań zmniejszających ryzyko.

Po zakończeniu prac budowlanych należy wyjść z założenia, że transport związany z budową zmniejszy się. Jedynie pojazdy konieczne do eksploatacji i utrzymania farmy wiatrowej będą przemierzać ten rejon. W konsekwencji zmniejszy się ilościowo transport przecinający ww. systemy rozgraniczenia ruchu i tym samym będzie stanowić w porównaniu z istniejącym stanem rzeczy w przypadku fazy eksploatacji jedynie niewielkie negatywne oddziaływanie na bezpieczeństwo i swobodę żeglugi, które jednak można skompensować poprzez ww. działania.

Wskutek zabudowy i wynikających z niej nowych przeszkód dla żeglugi należy liczyć się ze zwiększonym prawdopodobieństwem kolizji pomiędzy statkiem i morskimi turbinami wiatrowymi, które można zrównoważyć poprzez warunki.

Przy uwzględnieniu zabezpieczenia transportu morskiego przez WSV i przy dostępności podlegających władzom publicznym holowników awaryjnych ustala się w rezultacie jakościowej analizy ryzyka transportowo-żeglugową policyjną przydatność obszaru po spełnieniu następujących warunków:

W odniesieniu do fazy budowy

- utworzenie strefy bezpieczeństwa dookoła budowy,
- zakaz ruchu w strefie bezpieczeństwa podczas fazy budowy,
- oznakowanie kardynalne miejsca budowy,
- minimalizująca kolizje konstrukcja instalacji,
- prowizoryczne oznakowanie instalacji w fazie budowy,
- mobilne zabezpieczenie transportu na miejscu przez pojazd nadzoru ruchu.

W odniesieniu do fazy eksploatacji

- utrzymanie strefy bezpieczeństwa,
- ogólne ustalenie ewentualnych możliwych regulacji ruchu przez GDWS dla pojazdów o maksymalnej długości kadłuba 24 m,

- wyposażenie farmy wiatrowej w AIS,
- oznakowanie instalacji jako przeszkody dla żeglugi,
- obserwacja przestrzeni morskiej przez operatora farmy wiatrowej.

Wynik

Wskaźnik częstości kolizji określony dla obszaru N-3.8 przy uwzględnieniu działań zmniejszających ryzyko wynosi 100 lat i tym samym odpowiada istotnemu wskaźnikowi, który został ustalony przez grupę roboczą „Wskaźniki istotne dla pozwoleń” Federalnego Ministerstwa Transportu w wysokości minimum 100 lat. Badanie w ramach jakościowej analizy ryzyka lub klasyfikacja scenariuszy w macyzy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja nie wykazały żadnych szczególnych okoliczności pojedynczego przypadku, które przemawiałyby przeciwko przydatności obszaru, biorąc pod uwagę transportowo-żeglugowe policyjne względy. Ponieważ wskaźnik 100 lat w tym przypadku jest osiągnięty, konieczne jest sprawdzenie wyniku ekspertyzy odnośnie do wskaźnika częstości kolizji w ramach późniejszej procedury zatwierdzenia planu, aby w jej ramach określić ewentualne dodatkowo konieczne działania zmniejszające ryzyko. Aktualizacja jest wymagana w ustaleniu przydatności.

Dalsze konieczne działania zgodnie z ekspertyzą będą przyjmowane, o ile to możliwe bez wiedzy na temat konkretnych parametrów projektu, także jako wymagania do projektu ustalenia przydatności (§§ 16 do 19 oraz § 41). W tym względzie wskazuje się na uzasadnienia poszczególnych wymagań (§§ 16 – 19, 41).

3.3.1.3 Obszar O-1.3

Obszar O-1 leży na południe od systemu rozgraniczenia ruchu „Bornholmsgat”, przez który przebiega większość ruchu tranzytowego pomiędzy Morzem Północnym i Morzem Bałtyckim. Obszar O-1.3 położony jest przy tym w północnej części rejonu O-1 i tym samym

wewnątrz szlaku wykorzystywanego przez żeglugę, przebiegającego na południe od Bornholm.

Na zachód od obszaru O-1.3 przebiega obszar uprzywilejowany dla ruchu tranzytowego pomiędzy Szwecją do Szczecina (PL). W południowej części rejonu O-1 są już zbudowane farmy wiatrowe „Wikinger” i „Arkona-Becken Südost”, które osłaniają obszar O-1.3 od południa.

Sam obszar wykazuje w odniesieniu do LAT minimalny poziom wody 20 m. Ruch tranzytowy przebiega przez obszar O-1.3 i każdorazowo na zachodzie i na północy przy nim. Według statystyki ruchu średnio trzynaście pojazdów dziennie przekracza bezpośrednio ten obszar.

Zakładając, że począwszy od roku 2018 transport morski na Morzu Bałtyckim do roku 2021 wzrośnie w sumie o około 2,9%, w przypadku bezpośredniego rejonu obszaru O-1.3 nie należy oczekiwać znacznego wzrostu żeglugi.

Zakładając, że począwszy od roku 2018 transport morski na Morzu Bałtyckim do roku 2026 wzrośnie w sumie o około 7,9%, w przypadku bezpośredniego rejonu obszaru O-1.3 należy oczekiwać niewielkiego wzrostu. Jeżeli za podstawę przyjmie się prognozę ruchu, w tej sytuacji obszar O-1.3. przekraczać będzie średnio czternaście pojazdów dziennie.

Ilościowa analiza ryzyka

W ramach ilościowej analizy ryzyka ustala się wskaźnik częstości kolizji w przypadku kolizji pomiędzy statkiem i instalacją na badanym obszarze. W analizie ujęto wszystkie farmy wiatrowe do wybudowania do 2026 na rozpatrywanym obszarze ruchu.

Bez działań zmniejszających ryzyko wynikiem jest wskaźnik częstości kolizji równy 58 lata. Ta częstotliwość powtórzenia stanowiłaby zgodnie z wskaźnikami istotnymi dla pozwolenia nieakceptowalne ryzyko, jeżeli nie zostanie ono

zrównoważone przez działania zmniejszające ryzyko.

Częstotliwość kolizji w odniesieniu do kumulatywnego zestawienia statków ze zdolnością manewrową i bez zdolności manewrowej przy uwzględnieniu AIS, monitorowania transportu/obserwacji przestrzeni morskiej w ramach wariantu 3 i istniejącej podlegającej władzom publicznym zdolności holowania awaryjnego daje w rezultacie częstotliwość powtórzenia 155 lat.

Jako istniejącą podlegającą władzom publicznym zdolność holowania awaryjnego uwzględniono dla rejonu Morza Bałtyckiego „Scharhörn” oraz „Arkona” jako należące do państwa pojazdy wielozadaniowe i trzy dalsze prywatne holowniki awaryjne stacjonujące w Kiel, Warnemünde i Saßnitz.

Przy wskaźniku częstości kolizji 155 lat zostaje osiągnięty wskaźnik 100 lat przy uwzględnieniu wymienionych założeń i działań zmniejszających ryzyko, zatem odpowiednio do domniemanej regulacji wskaźników istotnych dla pozwolenia można zasadniczo potwierdzić przydatność w odniesieniu do interesów żeglugi.

Klasyfikacja obliczonego ryzyka w macrycy ryzyka załącznika 1 Standardu BSH (Standard Konstrukcja)

Z wstępnej klasyfikacji w macrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja nie wynikają żadne szczególne cechy pojedynczego przypadku, które przemawiałyby przeciwko przydatności obszaru.

W macrycy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrukcja oprócz ryzyka dla środowiska analizuje się też skutki kolizji statek-turbina wiatrowa oraz skutki dla bezpieczeństwa osób. Klasyfikacja zgodnie z wymaganiami Standardu Konstrukcja opiera się przy tym z powodu braku wiedzy na temat konkretnych parametrów projektu na założeniu, że fundamenty turbin wiatrowych są projektowane i wykonywane w taki sposób, że w przypadku kolizji uszkadzają

statek w możliwie najmniejszym stopniu (tzw. fundamenty minimalizujące kolizje). W późniejszej procedurze zatwierdzenia planu będzie to musiało być w ramach tzw. analizy kolizji udokumentowane w odniesieniu do konkretnie zastosowanego typu fundamentu i jego konkretnego wykonania dla turbin wiatrowych i stacji transformatorowej oraz poniższa klasyfikacja będzie musiała być zaktualizowana.

Jeżeli założy się zastosowanie fundamentów minimalizujących kolizje, nie należy spodziewać się w przypadku kolizji z dryfującymi statkami przy prędkości dryfowania do 2 m/s uszkodzenia poszycia statku. W sumie można dokonać klasyfikacji częstości wycieku oleju ze statku przy uwzględnieniu podanych w analizie ryzyka działań zmniejszających ryzyko do klasy częstości „nadzwyczaj rzadkie”. Opisane scenariusze z wyciekiem oleju ze statku można zaklasyfikować do klas skutków od „znaczne” do „poważne”, a zatem w macrycy ryzyka z akceptowalną liczbą priorytetu w związku z ryzykiem (RPZ) od 2 do 3.

W obliczeniach uwzględniono następujące działania zmniejszające ryzyko:

- instalacja urządzeń AIS w instalacjach farm wiatrowych,
- monitorowanie transportu/obserwacja przestrzeni morskiej w ramach Wariantu 3,
- trzy podlegające władzom publicznym holowniki awaryjne na pozycji gotowości w Kiel, Warnemünde i Saßnitz oraz dwa statki wielozadaniowe.

Odpowiednio do wymagań Standardu Konstrukcja w odniesieniu do poszczególnych scenariuszy obliczona wartość RPZ w przypadku turbin wiatrowych nie powinna przekraczać RPZ 4, a w odniesieniu do bezpieczeństwa statku, środowiska i osób – RPZ 3. Zgodnie z wynikami ekspertyzy maksymalna wartość RPZ wynosi 3, zatem wstępna klasyfikacja w macrycy ryzyka zgodnie

ze Standardem Konstrukcja nie przemawia przeciw transportowo-żeglugowej policyjnej przydatności obszaru.

Jakościowa analiza ryzyka

W ramach jakościowej analizy ryzyka zdaniem rzeczoznawców nie ustalono także żadnych szczególnych okoliczności stojących na przeszkodzie przydatności w odniesieniu do obszaru O-1.3, które stanowią niedopuszczalne ryzyko dla żeglugi:

„Obszar O-1.3 leży w istniejącym stanie rzeczy na szlaku tranzytowym wykorzystywanym przez żeglugę (który jednak nie jest szlakiem żeglugowym zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego).

Realizacja tego obszaru zmusi w szczególności do przesunięcia dalej na północ ruchu odbywającego się w kierunku na wschód i zachód.

Wobec tego od rozpoczęcia realizacji należy założyć zwiększenie ryzyka dla bezpieczeństwa i swobody żeglugi, które będzie wymagać sensownego zastosowania mobilnego zabezpieczenia transportu na miejscu przez jeden lub kilka pojazdów nadzoru ruchu.

W sumie obszar ruchu dostępny do tego momentu dla transportu morskiego zostanie ograniczony, co da się zauważyć w szczególności w położonych na północy punktach krzyżowania się szlaków żeglugowych. Wskazując na osobistą odpowiedzialność kapitanów statków za działania zgodnie z przepisami w połączeniu z poniżej zaleconymi działaniami, należy uznać zwiększenie ryzyka jako możliwe do opanowania, bez potrzeby podejmowania wykraczających poza ten zakres działań zmniejszających ryzyko”.

Także według twierdzenia rzeczoznawcy żegluga w kierunku na wschód i zachód wraz z zamkniętym dla niej obszarem zostanie

zorganizowana, zatem najpóźniej od tego momentu można założyć zmniejszenie ryzyka.

Po zakończeniu prac budowlanych zakłada się zgodnie z ekspertyzą, że transport związany z budową zmniejszy się. Jedynie pojazdy konieczne do eksploatacji i utrzymania farmy wiatrowej będą przemierzać ten rejon. To stanowi w porównaniu z istniejącym stanem rzeczy w przypadku fazy eksploatacji jedynie niewielkie negatywne oddziaływanie na bezpieczeństwo i swobodę żeglugi, które jednak można skompensować poprzez działania zmniejszające ryzyko.

Sama zabudowa i powstające z nią nowe przeszkody dla żeglugi prowadzą do zwiększonego prawdopodobieństwa kolizji pomiędzy statkiem i morskimi turbinami wiatrowymi, które z kolei zgodnie z ekspertyzą można zrównoważyć, spełniając warunki.

Przy uwzględnieniu zabezpieczenia transportu morskiego przez WSV i przy dostępności podlegających władzom publicznym holowników awaryjnych ustala się w rezultacie jakościowej analizy ryzyka transportowo-żeglugową policyjną przydatność obszaru po spełnieniu następujących warunków:

W odniesieniu do fazy budowy

- utworzenie strefy bezpieczeństwa dookoła budowy,
- zakaz ruchu w strefie bezpieczeństwa podczas fazy budowy,
- oznakowanie kardynalne miejsca budowy,
- minimalizująca kolizje konstrukcja instalacji,
- prowizoryczne oznakowanie instalacji w fazie budowy,
- mobilne zabezpieczenie transportu na miejscu przez przynajmniej jeden pojazd nadzoru ruchu.

W odniesieniu do fazy eksploatacji

- utrzymanie strefy bezpieczeństwa,
- ogólne ustalenie ewentualnych możliwych regulacji ruchu przez GDWS dla pojazdów o maksymalnej długości kadłuba 24 m,
- wyposażenie farmy wiatrowej w AIS,
- oznakowanie instalacji jako przeszkody dla żeglugi,
- obserwacja przestrzeni morskiej przez operatora farmy wiatrowej.

Wynik

Wskaźnik częstości kolizji określony dla obszaru O-1.3 przy uwzględnieniu działań zmniejszających ryzyko wynosi 155 lat i tym samym odpowiada istotnemu wskaźnikowi dla społecznie akceptowanego ryzyka, który został ustalony przez grupę roboczą „Wskaźniki istotne dla pozwoleń” Federalnego Ministerstwa Transportu w wysokości minimum 100 lat. Badanie w ramach jakościowej analizy ryzyka lub klasyfikacja scenariuszy w macyzy ryzyka zgodnie ze Standardem Konstrucja nie wykazały żadnych szczególnych okoliczności pojedynczego przypadku, które przemawiałyby przeciwko przydatności obszaru, biorąc pod uwagę transportowo-żeglugowe polityjne względy.

W szczególności nie ma żadnego istotnego negatywnego oddziaływania na swobodę żeglugi. Co prawda obszar obecnie jeszcze przecina szlak tranzytowy w kierunku północ/południe, zatem wskutek zabudowy będą konieczne objazdy. Jednak sama ta okoliczność nie jest wystarczająca dla stwierdzenia istotnego negatywnego oddziaływania na swobodę żeglugi. Co więcej, negatywne oddziaływanie byłoby dopiero wtedy istotne, jeżeli należało by pogodzić się z istotnymi objazdami i opóźnieniami lub z powodu zwiężenia istniejących szlaków transportowych

dochodziłoby do zatorów w ruchu i tym samym do istotnego zakłócenia bezproblemowego przebiegu ruchu.²³ Niniejszym nie zakłada się tego. Po pierwsze nie jest to międzynarodowy szlak ani szlak żeglugowy określony w planie zagospodarowania przestrzennego Morza Bałtyckiego.

Nawet jeżeli rzeczoznawca przypuszcza istnienie oddziaływania na punkty krzyżowania się szlaków żeglugowych położonych na północy (ma on na myśli przede wszystkim „VTG Bornholmsgat”), przy obecnym natężeniu ruchu (13 przejazdów przez obszar dziennie) i prognozowanym wykorzystaniu obszaru przez żeglugę w roku 2026 (14 przejazdów dziennie) należy liczyć się co prawda ze zwiększeniem korzystania z punktów krzyżowania, ale nie z istotnymi zatorami w ruchu.

Ale ze względu na fakt, że obszar obecnie regularnie wykorzystywany przez ruch tranzytowy w przyszłości nie będzie już dostępny dla żeglugi, w ustaleniu przydatności będzie wymagane zastosowanie przynajmniej dwóch pojazdów nadzoru ruchu. Jednostka realizująca projekt ma swobodę decyzji co do złożenia w ramach zatwierdzenia planu zaktualizowanej analizy ryzyka odnośnie do konieczności działania drugiego pojazdu nadzoru ruchu.

Dalsze konieczne działania zgodnie z ekspertyzą będą przyjmowane, o ile to możliwe bez wiedzy na temat konkretnych parametrów projektu, także jako wymagania do projektu ustalenia przydatności (§§ 16 do 19 oraz § 44). W tym względzie wskazuje się na uzasadnienia wymagań.

3.3.2 Transport lotniczy

Budowa i eksploatacja morskich farm wiatrowych na obszarach podlegających badaniu nie prowadzi do negatywnego

²³ Brandt/Gaßner, SeeAnIV, § 3, Rn. 16.

oddziaływania na bezpieczeństwo i swobodę transportu lotniczego, którego nie można zrównoważyć przez wymagania.

Budowa i eksploatacja morskich farm wiatrowych może w różnych zakresach mieć skutki dla transportu lotniczego. Turbiny wiatrowe i inne pozostałe budowle wysokie stanowią przeszkodę nie tylko dla transportu przecinającego się, ale także dla transportu lotniczego z instalacji farmy wiatrowej i do niej, jak również do należącego do farmy wiatrowej lądowiska dla helikopterów. Dodatkowo nieprawidłowo wyposażone lądowisko lub nieprawidłowo ukształtowane i oznakowane miejsce do wykonywania operacji HHO może stanowić zagrożenie dla związanego z farmą wiatrową transportu lotniczego.

Turbiny wiatrowe i inne instalacje jako przeszkody w ruchu lotniczym

Zgodnie z artykułem 58 ust. 1 w związku z artykułem 87 ust.1 lit. b Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza obowiązują w odniesieniu do WSE zasadniczo swobody jak na pełnym morzu, tym samym także swoboda przelotu. Zgodnie z artykułem 12 porozumienia ICAO nad otwartym morzem obowiązują regulacje wydane na podstawie porozumienia ICAO. Zgodnie z rozdziałem 4.6 lit. b załącznika 2 do porozumienia ICAO minimalna wysokość przelotu wynosząca 150 metrów ma zasadniczo zastosowanie do lotów z widocznością. Z kolei minimalną wysokość przelotową wynoszącą 300 metrów nad najwyższą przeszkodą ICAO przewiduje wyraźnie tylko w przypadku obszarów miast, miejscowości i osad oraz zgromadzeń ludzi (4.6 lit. a załącznik 2 porozumienia ICAO). W Rozporządzeniu wykonawczym Komisji UE nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (EU DV 923/2012), załącznik I, SERA.5005 lit. f nr 2 znajduje się konkretny odnośny zapis, że loty nie mogą być

także wykonywane na wysokości poniżej „150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą w promieniu 150 m (500 ft) od pojazdu lotniczego”. Jednocześnie zgodnie z rozdziałem 3.2 załącznik 2 porozumienia ICAO żadna regulacja porozumienia nie zwalnia pilota z odpowiedzialności za podjęcie wszystkich odpowiednich działań w celu uniknięcia kolizji. Niezależnie od kwestii, czy EU DV 923/2012 znajduje bezpośrednie zastosowanie w WSE, wynika z tego, że minimalna wysokość przelotowa 150 m nad przeszkodami jest odpowiednim działaniem w celu uniknięcia kolizji.

Tym samym nawet sama budowa morskich turbin wiatrowych nie stanowi konkretnego zagrożenia dla bezpieczeństwa **transportu lotniczego**, ponieważ z jednej strony istnieją tylko wymagania minimalnych wysokości, a piloci zgodnie z ICAO są zobowiązani unikać kolizji na własną odpowiedzialność.

Jednocześnie farma wiatrowa i jej instalacje muszą być rozpoznawalne dla pilota jako przeszkoda. Z drugiej strony istniałoby wystarczające prawdopodobieństwo, że pilot wybierze minimalną wysokość przelotową 150 m nad wodą i następnie mogłoby dojść do kolizji pomiędzy samolotem a instalacją.

Poprzez odpowiednie lotnicze oznakowanie instalacji można zapobiec temu zagrożeniu, dzięki czemu farma wiatrowa będzie widzialna dla pilota i będzie on w stanie podjąć konieczne działania, na przykład dostosowanie wysokości przelotowej. Zgodnie z tym dla przydatności konieczne jest odpowiednie oznakowanie instalacji. Oznakowanie określa ogólne rozporządzenie administracyjne w sprawie oznakowania przeszkód w ruchu lotniczym (AVV przeszkody w ruchu lotniczym). Ale wiąże ono najpierw tylko administrację, dlatego przestrzeganie tych i innych uszczegółowionych wymagań jest określone w ustaleniu przydatności. Wskazuje się uzupełniająco na uzasadnienie do konkretnych wymagań.

Wpływ na **swobodę transportu lotniczego**, tj. na ciągłość transportu w rozumieniu większego niż tylko nieistotnego zakłócenia płynnego, bezproblemowego i niezakłóconego przebiegu transportu nie jest związany z budową morskich farm wiatrowych na badanych obszarach, ponieważ w odniesieniu do transportu lotniczego po pierwsze pod względem powierzchni, ale także poprzez przelecenie powyżej istnieje wystarczająco dużo opcji ominięcia.

Lądowisko dla helikopterów

Lądowiska dla helikopterów są z reguły konieczne, aby można było dotrzeć na farmy wiatrowe w krótkim czasie w celu prac naprawczych i konserwacyjnych oraz ewentualnych działań ratunkowych i tym samym stanowią integralną część składową morskich farm wiatrowych. Tym samym musi być zagwarantowane lądowanie i start na własnych lub sąsiednich lądowiskach dla helikopterów, aby można było ustalić przydatność obszaru do budowy farmy wiatrowej bez ograniczeń. W związku z tym należy zagwarantować bezpieczne lądowanie i start. Lądowiska znajdują się z reguły na stacjach transformatorowych morskich farm wiatrowych, które z kolei ze względu na wydajność, bezpieczeństwo i ochronę środowiska znajdują się na ogół w środku obszaru, a więc pomiędzy instalacjami. Aby jednak móc bezpiecznie dolecieć do stacji transformatorowej w przypadku tylu przeszkód, muszą istnieć korytarze lądowania i startu położone w odpowiednim kierunku lotu, które posiadają odpowiednie rozmiary i oznakowanie i są wolne od zabudowy. Utworzenie takich korytarzy powietrznych na obszarze oraz w razie potrzeby utrzymywanie otwartych korytarzy powietrznych dla lądowisk dla helikopterów sąsiednich projektów są warunkiem ustalenia przydatności danego obszaru i dlatego zostały przyjęte jako wymagania do projektu ustalenia przydatności (§§ 22, 39).

Bezpieczne operacje lotnicze na lądowiska dla helikopterów są warunkowane ponadto prawidłowym oznakowaniem samego lądowiska dla helikopterów. To jest również wymagane w projekcie ustalenia przydatności (§ 23). Wskazuje się uzupełniająco na wywody w uzasadnieniu do konkretnych wymagań.

Miejsca do wykonywania operacji HHO

Podobnie jak w przypadku lądowiska dla helikopterów same turbiny wiatrowe są z reguły wyposażane w miejsca do wykonywania operacji HHO, aby można było do nich dotrzeć w krótkim czasie w celu przeprowadzenia prac naprawczych i konserwacyjnych lub w nagłych wypadkach. Manewry w miejscach wykonywania operacji HHO stanowią z reguły skomplikowaną sytuację lotniczą, która jest związana z kilkoma ryzykami. Jednocześnie miejsca do wykonywania operacji HHO są konieczne do zapewnienia drugiej drogi ewakuacyjnej, a więc do unikania zagrożeń, aby zapewnić integralność cielesną personelu, a także w tym rozumieniu przejście z wykorzystaniem statku jest skomplikowane. Dla bezpiecznego lotu helikoptera z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO) konieczne jest z kolei odpowiednie oznakowanie miejsca do wykonywania operacji HHO, które jest wymagane na podstawie włączenia „Wspólnych federalnych i krajowych zasad dot. obszarów wykonywania operacji HHO na obszarze turbin wiatrowych” z dnia 18 stycznia 2012 (BAnz. nr 16, S. 338).

Z powodu ryzyk manewrów w miejscach wykonywania operacji HHO niedopuszczalne jest utworzenie miejsca do wykonywania operacji HHO na stacjach morskich w celu regularnego dostępu. Jednakże jeżeli jednostka realizująca projekt chce urządzić miejsce do wykonywania operacji HHO dodatkowo w celu zapobiegania zagrożeniom dla życia i zdrowia osób, musi z kolei posiadać odpowiednie oznakowanie, aby zminimalizować ryzyko dla załogi statku powietrznego. Z tego względu

odpowiednie wymaganie zostało przyjęte do projektu ustalenia przydatności (§ 20).

3.3.3 Wynik

Budowa morskich farm wiatrowych na obszarach N-3.7, N-3.8 i O-1.3 nie będzie oddziaływać negatywnie na bezpieczeństwo i swobodę transportu w takim stopniu, aby którykolwiek z tych obszarów był nieprzydatny. Co więcej, poprzez spełnienie wymagań możliwe jest uniknięcie negatywnych oddziaływań spowodowanych przez budowę instalacji bądź ich zrównoważenie.

3.4 Bezpieczeństwo kraju i zbiorowe

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 w związku z § 5 ust. 3 nr 4 i § 48 ust. 4 zd. 1 nr 3 WindSeeG jest przydatny tylko wtedy, gdy budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych nie oddziałują negatywnie na bezpieczeństwo kraju i zbiorowe.

Utrzymanie zdolności działania sił zbrojnych i wykonywanie zadań sojuszu w ramach systemów bezpieczeństwa zbiorowego mają ponadto rangę konstytucyjną. Decydująca jest w tym celu w szczególności integralność znajdujących się na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim poligonów wojskowych. Jeżeli nastąpi negatywne oddziaływanie na nie tylko w obszarach brzegowych, nie będzie to istotne negatywne oddziaływanie w podanym znaczeniu.²⁴ Badanie możliwych negatywnych wpływów na poligony wojskowe wskutek budowy morskich turbin wiatrowych na obszarach podlegających badaniu nastąpi poniżej.

Ponadto ćwiczenia w zakresie bezpieczeństwa kraju i zbiorowego nie ograniczają się do poligonów wojskowych, lecz odbywają się także poza nimi. W szczególności w przypadku

wykorzystywanych przy tym okrętów podwodnych instalacje budowlane stanowią możliwe źródło zagrożeń kolizją. W celu uniknięcia tego zagrożenia oznakować można instalacje budowlane transponderami sonarowymi.

Podczas budowy i eksploatacji instalacji stosuje się różne przyrządy pomiarowe przede wszystkim w celu wdrożenia wymagań w zakresie badania związanych z tym oddziaływań na środowisko. W wyniku tego może dojść do ewidencjonowania informacji częściowo zaklasyfikowanych jako poufne. Aby tego uniknąć w rozumieniu bezpieczeństwa kraju i zbiorowego, stosowanie takich przyrządów należy ograniczać do wymaganej liczby i z odpowiednim wyprzedzeniem zgłaszać to dowództwu marynarki wojennej.

Działania przewidziane w ramach bezpieczeństwa i swobody transportu morskiego i lotniczego służą także transportowi wojskowemu.

3.4.1 Obszar N-3.7

Obszar leży poniżej poligonów ED-D 100, 100 A i 101 A. Poligony te są wykorzystywane od wysokości 5000 ft nad poziomem morza, dlatego pomimo nakładania się interesy bezpieczeństwa kraju i zbiorowego nie są naruszone.

Obszar N-3.7 znajduje się ponadto wewnątrz obszaru operacji okrętów podwodnych. Z wynikającymi z tego ograniczeniami Niemieckie Siły Zbrojne pogodziły się już przed ponad 15 laty na korzyść pozyskiwania energii odnawialnych.

Wskutek budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na obszarze N-3.7 nie dochodzi do

²⁴ Schmälder in Danner / Theobald, Energierecht SeeAnIV § 5 Rn. 38

istotnego negatywnego oddziaływania na poligony wojskowe.

Można zatem założyć przydatność obszaru N-3.7 pod względem bezpieczeństwa kraju i zbiorowego pod warunkiem, że

- instalacje wybudowane na obszarze zostaną oznakowane w odpowiednich miejscach transponderami sonarowymi, a
- stosowanie akustycznych, optycznych, optronicznych, magnetyczno-sensorycznych, elektrycznych, elektronicznych, elektromagnetycznych lub sejsmicznych przyrządów pomiarowych zostanie zgłoszone dowództwu marynarki wojennej z odpowiednim wyprzedzeniem (§ 26).

3.4.2 Obszar N-3.8

Obszar leży poniżej poligonów ED-D 100, 100 A i 101 A. Poligony te są wykorzystywane od wysokości 5000 ft nad poziomem morza, dlatego pomimo nakładania się interesy bezpieczeństwa kraju i zbiorowego nie są naruszone.

Wskutek budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na obszarze tym nie dochodzi do istotnego negatywnego oddziaływania na poligony wojskowe.

Można zatem założyć przydatność obszaru N-3.8 pod względem bezpieczeństwa kraju i zbiorowego pod warunkiem, że

- instalacje wybudowane na obszarze zostaną oznakowane w odpowiednich miejscach transponderami sonarowymi, a
- stosowanie akustycznych, optycznych, optronicznych, magnetyczno-sensorycznych, elektrycznych, elektronicznych, elektromagnetycznych lub sejsmicznych przyrządów pomiarowych zostanie zgłoszone dowództwu marynarki wojennej z odpowiednim wyprzedzeniem (§ 26).

3.4.3 Obszar O-1.3

Obszar leży poniżej poligonu ED-D 47 C. Poligon ten jest wykorzystywany od wysokości 5000 ft nad poziomem morza, dlatego pomimo nakładania się interesy bezpieczeństwa kraju i zbiorowego nie są naruszone. Wskutek budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na obszarze nie dochodzi do istotnego negatywnego oddziaływania na te poligony wojskowe.

Na najbardziej na północ wysuniętą część obszaru O-1.3 nachodzi ponadto szwedzki poligon ESD-140. Rozciąga się on od powierzchni wody (MSL) do wysokości 50 000 ft. Ponieważ jest to obszar pod kontrolą Szwecji, wskazuje się na odnośne badanie w ramach O (Międzynarodowe interesy wojskowe).

Można więc założyć przydatność obszaru O-1.3 pod względem bezpieczeństwa kraju i zbiorowego pod warunkiem, że

- instalacje wybudowane na obszarze zostaną oznakowane w odpowiednich miejscach transponderami sonarowymi, a
- stosowanie akustycznych, optycznych, optronicznych, magnetyczno-sensorycznych, elektrycznych, elektronicznych, elektromagnetycznych lub sejsmicznych przyrządów pomiarowych zostanie zgłoszone dowództwu marynarki wojennej z odpowiednim wyprzedzeniem (§ 26).

3.5 Zgodność z priorytetowymi działaniami górniczymi

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 nr 2a w związku z § 48 ust. 4 zd. 1 nr 4 WindSeeG jest przydatny tylko wtedy, gdy budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych są zgodne z priorytetowymi działaniami górniczymi.

Zgodnie z uzasadnieniem ustawy do § 48 ust. 4 zd. 1 nr 4 WindSeeG działania górnicze mają z reguły miejsce, jeżeli istnieje rzeczywście

wykorzystywane pozwolenie na wydobycie surowców w określonym miejscu. Z kolei zwykle istnienie zezwoleń lub pozwoleń na działania poszukiwawcze na dużym obszarze nie stanowi zwykle podstawy dla priorytetowych działań górniczych.²⁵

W odniesieniu do obszarów podlegających badaniu N-3.7 i N-3.8 na Morzu Północnym oraz O-1.3 na Morzu Bałtyckim zgodnie z wiedzą BSH nie istnieją żadne pozwolenia na wydobycie surowców. Wobec tego obszary podlegające badaniu są zgodne z priorytetowymi działaniami górniczymi.

Obszar N-3.8 leży jednak wewnątrz obszaru z zezwoleniem wydanym przez właściwy Krajowy Urząd Górnictwa, Energii i Geologii (LBEG). Wskazuje się na badanie przydatności obszaru ze względu na zgodność z prawami posiadacza tego zezwolenia na poszukiwanie bogactw naturalnych jako interesów prywatnych w ramach 3.9.6.1 (Inne działania górnicze).

3.6 Zgodność z istniejącymi i planowanymi trasami kabli, morskimi liniami przyłączeniowymi, rurociągami i innymi liniami

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 nr 2a w związku z § 48 ust. 4 zd. 1 nr 5 WindSeeG jest przydatny tylko wtedy, gdy budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych na tym obszarze są zgodne z istniejącymi i planowanymi trasami kabli, morskimi liniami przyłączeniowymi, rurociągami i innymi liniami.

W obrębie niemieckiego szelfu kontynentalnego przebiegają liczne kable podmorskie i rurociągi, których przebieg jest podany na najnowszych urzędowych mapach morskich BSH. Faktyczne położenie kabli może odbiegać od danych na mapach morskich. W razie wątpliwości w

odniesieniu do telekomunikacyjnych kabli morskich informacji udziela Deutsche Telekom, dział kabli morskich.

Trasy lub korytarze tras dla morskich linii przyłączeniowych (§ 5 ust. 1 nr 7 WindSeeG) i transgranicznych linii energetycznych (§ 5 ust. 1 nr 9 WindSeeG) są ustalone w FEP. W odniesieniu do innych linii nie ma miejsca nadrzędne specjalistyczne planowanie, ramy dla tych planów stanowią ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE Morza Północnego lub Morza Bałtyckiego.

Zarówno FEP, jak i plany zagospodarowania przestrzennego zawierają ustalenia, które mają zapewnić zgodność planów z istniejącymi i planowanymi liniami. Są to w szczególności wymagania dotyczące odległości, jakie należy zachować od istniejących lub planowanych linii w celu unikania krzyżowania i przeprowadzania nieuniknionego krzyżowania.

Aby zapewnić przydatność obszarów podlegających badaniu, konieczne są także wymagania dotyczące planowania i budowy instalacji na tych obszarach (§ 32):

- W otoczeniu istniejących kabli podmorskich i rurociągów osób trzecich należy uwzględnić ich bezpieczeństwo przy planowaniu i realizacji prac.
- W miarę możliwości należy unikać krzyżowania się wewnętrznego okablowania parku z kablami lub rurociągami osób trzecich.
- Na obszarze chronionym 500 m po obu stronach kabli lub rurociągów osób trzecich zasadniczo nie mogą wystąpić żadne oddziaływania na dno morskie. Ewentualne odstępstwa od tego należy uzgodnić z danym właścicielem.

²⁵ Deutscher Bundestag, Drucksache 17/8860, S. 311

3.6.1 Obszar N-3.7

Wewnątrz obszaru N-3.7 nie przebiega żadna znana BSH linia, która jest eksploatowana. Równolegle do północno-zachodniego brzegu obszaru FEP 2019 ustala częściowo trasę dla systemów kabli podmorskich prądu trójfazowego do połączenia farmy wiatrowej „GodeWind 02” z platformą konwertorową. Dla systemu kabli podmorskich prądu trójfazowego do podłączenia platformy transformatorowej obszaru N-3.7 do platformy konwertorowej FEP 2019 ustala trasę wzdłuż południowo-wschodniego brzegu obszaru. Zgodnie z zasadą planowania 4.4.1.6 FEP 2019 („Uwzględnienie wszystkich istniejących i zatwierdzonych form wykorzystania”) od tych kabli podmorskich należy zachować odstęp wynoszący z reguły 500 m, o ile warunki gruntu budowlanego nie wymagają większych odstępów.

Zakładając, że podane działania zostaną wdrożone, budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych na obszarze N-3.7 wydają się zgodne z istniejącymi i planowanymi trasami kabli,orskimi liniami przyłączeniowymi, rurociągami i innymi liniami.

3.6.1 Obszar N-3.8

Obszar N-3.8 zgodnie z ustaleniem FEP 2019 jest przecięty przez aktywny kabel telekomunikacyjny „TAT 14N” na dwa zakresy. Na południowym zachodzie obszar jest ograniczony przez rurociąg gazu ziemnego „Europipe 1”. Obszar chroniony wynoszący 500 metrów wokół kabla telekomunikacyjnego i rurociągu gazu ziemnego został już uwzględniony przy ustaleniu obszaru w FEP 2019.

Wewnątrz obszaru N-3.8 oraz na odcinku wzdłuż wschodniego brzegu obszaru FEP 2019 ustala korytarz tras do połączenia platformy transformatorowej i platformy konwertorowej. Musi on zgodnie z zasadą planowania 4.4.1.6 FEP 2019 („Uwzględnienie wszystkich istniejących i zatwierdzonych form

wykorzystania”) po obu stronach od systemu kabli pomorskich na regularnej szerokości 500 m być wolnym od zabudowy, o ile warunki gruntu budowlanego nie wymagają większych odstępów. Wewnątrz tego korytarza tras nie można układać okablowania wewnętrznego parku i okablowanie wewnętrzne parku nie może przecinać korytarza tras.

W celu podłączenia północno-wschodniej części w ustalonym przez FEP miejscu lokalizacji platformy transformatorowej w południowo-zachodniej części, okablowanie wewnętrzne parku będzie jednak musiało skrzyżować się z aktywnym kablem telekomunikacyjnym „TAT 14N”. Na podstawie uprawnienia § 12 ust. 5 zd. 2 WindSeeG nie można w ramach ustalenia przydatności zarządzić, że właściciel kabla telekomunikacyjnego ma tolerować to krzyżowanie. Z tego względu jednostka realizująca projekt musi uzgodnić w umowie z właścicielem kabla telekomunikacyjnego to krzyżowanie.

W ramach projektów Offshore regularnie wykonuje się budowle krzyżujące się. Obowiązujący w tym zakresie aktualny stan techniki jest zapisany np. w Zaleceniach Międzynarodowego Komitetu Ochrony Kabli (ICPC). Dlatego zgodnie z aktualnym stanem wiedzy nie zakłada się ograniczenia przydatności północno-wschodniej części obszaru.

Inne przebiegające wewnątrz obszaru eksploatowane linie nie są znane BSH. Równolegle do północno-zachodniego brzegu obszaru FEP 2019 ustala częściowo trasę dla systemów kabli podmorskich prądu trójfazowego do połączenia farmy wiatrowej GodeWind 02 z platformą konwertorową. Dla systemu kabli podmorskich prądu trójfazowego do podłączenia platformy transformatorowej obszaru N-3.7 do platformy konwertorowej FEP 2019 ustala trasę wzdłuż południowo-wschodniego brzegu obszaru. Zgodnie z zasadą planowania 4.4.1.6 FEP 2019 („Uwzględnienie wszystkich

istniejących i zatwierdzonych form wykorzystania”) od tych kabli podmorskich należy zachować odstęp z reguły 500 m, o ile warunki gruntu budowlanego nie wymagają większych odstępów.

Zakładając, że podane działania zostaną wdrożone, budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych na obszarze N-3.8 wydają się zgodne z istniejącymi i planowanymi trasami kabli,orskimi liniami przyłączeniowymi, rurociągami i innymi liniami.

3.6.2 Obszar O-1.3

Wewnątrz obszaru O-1.3 nie przebiega żadna znana BSH linia, która jest eksploatowana. Równolegle do zachodniego brzegu obszaru FEP 2019 ustala częściowo trasę dla systemu kabli podmorskich prądu trójfazowego do połączenia platformy transformatorowej operatora sieci z siecią lądową. Zgodnie z zasadą planowania 4.4.1.6 FEP 2019 („Uwzględnienie wszystkich istniejących i zatwierdzonych form wykorzystania”) od tych kabli podmorskich należy zachować odstęp z reguły 500 m, o ile warunki gruntu budowlanego nie wymagają większych odstępów.

Zakładając, że podane działania zostaną wdrożone, budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych na obszarze O-1.3 wydają się zgodne z istniejącymi i planowanymi trasami kabli,orskimi liniami przyłączeniowymi, rurociągami i innymi liniami.

3.7 Zgodność z istniejącymi i planowanymi lokalizacjami platform konwerterowych lub stacji transformatorowych

Obszar zgodnie z § 10 ust. 2 nr 2a w związku z § 48 ust. 4 zd. 1 nr 6 WindSeeG jest przydatny tylko wtedy, gdy budowa i eksploatacja morskich turbin wiatrowych na tym obszarze są zgodne z istniejącymi i planowanymi lokalizacjami platform konwerterowych lub stacji transformatorowych. Zgodnie z 5 ust. 1 nr 6 WindSeeG FEP ustala lokalizacje platform

konwerterowych i, w miarę możliwości, stacji transformatorowych.

3.7.1 Obszar N-3.7

Dla obszaru N-3.7 FEP 2019 ustala miejsce lokalizacji stacji transformatorowej farmy wiatrowej budowanej na tym obszarze przy wschodnim brzegu obszaru.

Ponieważ stację transformatorową buduje jednostka realizująca projekt farmy wiatrowej, nie istnieją żadne zasadnicze zastrzeżenia pod względem zgodności budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na obszarze z tą planowaną lokalizacją dla stacji transformatorowej.

3.7.2 Obszar N-3.8

Dla obszaru N-3.8 FEP 2019 ustala miejsce lokalizacji stacji transformatorowej farmy wiatrowej budowanej na tym obszarze wewnątrz zachodniej części powierzchni.

Ponieważ stację transformatorową buduje jednostka realizująca projekt farmy wiatrowej, nie istnieją żadne zasadnicze zastrzeżenia pod względem zgodności budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na obszarze z tą planowaną lokalizacją dla stacji transformatorowej.

3.7.3 Obszar O-1.3

Dla obszaru O-1.3 FEP 2019 ustala miejsce lokalizacji stacji transformatorowej do podłączenia do sieci farmy wiatrowej budowanej na tym obszarze przez właściwego operatora sieci. Lokalizacja ta znajduje się mniej więcej na środku przy zachodnim brzegu obszaru.

Zgodnie z zasadą planowania 4.4.1.6 FEP 2019 („Uwzględnienie wszystkich istniejących i zatwierdzonych form wykorzystania”) pomiędzy platformą transformatorową i najbliższymi położonymi turbinami wiatrowymi należy zachować odstęp przynajmniej 500 m. Odstęp ten ma na celu zapewnienie wystarczającej przestrzeni do poprowadzenia systemów kabli

podmorskich prądu trójfazowego do platformy. Dodatkowo zasada FEP wskazuje na konieczne dokładne uzgodnienie pomiędzy operatorem sieci i jednostką realizującą projekt farmy wiatrowej. Jeżeli te działania zostaną wdrożone, nie istnieją żadne zasadnicze zastrzeżenia pod względem zgodności budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na obszarze O-1.3 z tą planowaną lokalizacją dla stacji transformatorowej.

3.8 Położenie obszaru wewnątrz klastra BFO

Dopuszczalność ustalenia m.in. obszarów N-3.7, N-3.8 i O-1.3 została zbadana i potwierdzona w ramach sporządzania FEP 2019 w odniesieniu do położenia w klastrze Federalnych planów dla obszarów morskich (FEP 2019). W przypadku rejonów N-3 i O-1 FEP odnosi się głównie do badania w ramach sporządzenia Federalnego planu dla obszarów morskich Offshore (BFO). W ramach tego ustala się, że te rejonu były już klastrami Federalnych planów dla obszarów morskich. Federalne plany dla obszarów morskich nie są już dalej aktualizowane, lecz zastępuje je Plan rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej. W związku z tym wynik badania dotyczący sporządzania FEP nie może się zmienić i aktualizacja nie jest tu konieczna. Obszary znajdują się zgodnie z tym w klastrach Federalnych planów dla obszarów morskich dla Morza Północnego i Morza Bałtyckiego.

3.9 Brak wykluczających innych wymagań zgodnie z tą ustawą i innych postanowień publiczno-prawnych lub innych przeważających interesów publicznych lub prywatnych

Ostatecznie nie ma żadnych postanowień publiczno-prawnych, przeważających publiczno-prawnych lub prywatnych interesów lub innych

wymagań zgodnie z WindSeeG, które stoją na przeszkodzie ustaleniu przydatności obszarów.

Zgodnie z wymaganiem z § 10 ust. 2 nr 2a w związku z § 48 ust. 4 zd.1 nr 8 WindSeeG lub 10 ust. 2 nr 1 w związku z § 5 ust. 3 zd.1 WindSeeG w tych ramach ma nastąpić wyważenie interesów z innymi interesami publicznymi i prywatnymi.

Jako inne istotne interesy uwzględnia się następujące:

- rybołówstwo i akwakultura morska;
- ochrona przyrody i ochrona gatunków oraz dziedzictwo kulturowe, o ile już w ramach badania zagrożenia środowiska morskiego tego nie uwzględniono;
- interesy wojskowe, o ile w ramach badania już nie uwzględniono bezpieczeństwa kraju i zbiorowego;
- interesy prywatnych osób trzecich w odniesieniu do innych form wykorzystania (górnictwo, kable, linie, sąsiednie turbiny wiatrowe, turystyka), o ile w ramach badania kryteriów wykluczających już nie uwzględniono.

Jako inne wymagania zgodnie z WindSeeG lub innymi publiczno-prawnymi postanowieniami uwzględnia się ustalenia FEP 2019, przepisy odnośnie do ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracy i postanowienia dotyczące ochrony przed katastrofami.

3.9.1 Plan rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej

FEP został po raz pierwszy ogłoszony publicznie dnia 28.06.2019 (FEP 2019). Jest on zgodnie z § 6 ust. 9 zd. 2 wiążący dla procedury zatwierdzania planu i wydawania pozwolenia m.in. dla pozwolenia na budowę i eksploatację morskich turbin wiatrowych na zbadanych tu obszarach.

FEP 2019 ustala po pierwsze rejonu z obszarami i chronologię czasową, w której ustalone obszary mają zostać objęte

przetargiem, włącznie z określeniem danych lat kalendarzowych – § 5 ust. 1 nr 1 do 3 WindSeeG. Te ustalenia stanowią ramy dla przedmiotowego badania.

Ponadto określa się na ustalonych obszarach przewidywaną moc zainstalowaną – § 5 ust. 1 nr 1 do 5 WindSeeG. Tę przewidywaną moc zainstalowaną należy skonkretyzować w ramach badania wstępnego i ustalić jako wynik badania przydatności²⁶. W kwestii badania przewidywanej mocy zainstalowanej wskazuje się na rozdział 0. W odniesieniu do przewidywanej mocy zainstalowanej WindSeeG przewiduje badanie wyraźnie wstępnych ustaleń FEP w ramach badania przydatności. Wobec tego będące wynikiem badania przydatności odnośnie do przewidywanej mocy zainstalowanej na obszarze N-3.8 przewidywane odstępstwo od ustaleń FEP 2019 nie może stanowić przeszkody z powodu rozbieżnej wartości.

Dalsze ustalenia FEP odnoszą się do tras dla systemów kabli i lokalizacji dla platform – § 5 ust. 1 nr 6 do 10 WindSeeG, a także standardów zasad techniki i projektowania. Przycięcie obszarów w FEP 2019 uwzględnia już większość oddziaływań na dany obszar wynikających z ustaleń przestrzennych i przede wszystkim zasady planowania. Na przykład, poprzez uwzględnienie ustalonych w zasadach planowania odległości pomiędzy trasami lub lokalizacjami i instalacjami farmy wiatrowej budowanej na tym obszarze przy jego przycięciu. To nie jest jednak możliwe w każdym przypadku lub z powodu skali planu FEP 2019 1:400.000 pojawiają się niedokładności, które dopiero w ramach szczegółowego planowania na płaszczyźnie danej procedury zatwierdzenia planu mogą zostać ostatecznie wyjaśnione.

Aby zapewnić wobec tego, że wymagania FEP 2019 nie stoją na przeszkodzie przydatności obszaru, konieczne są w szczególności następujące działania, które odnoszą się do zasad planowania FEP:

- brak zabudowy w ustalonym w FEP 2019 korytarzu tras i niekrzyżowanie się wewnętrznego okablowania parku (obszar N-3.8);
- odstęp od ustalonej w FEP platformy transformatorowej wewnętrznego okablowania parku (obszar O-1.3);
- brak zabudowy w korytarzach powietrznych;
- uwzględnienie obszaru chronionego wokół kabli lub rurociągów osób trzecich 500 m;
- unikanie krzyżowania z kablami lub rurociągami osób trzecich;
- odległość od turbin wiatrowych sąsiadujących obszarów wynosząca przynajmniej pięciokrotnie więcej niż średnica każdorazowo większego wirnika.

3.9.2 Ochrona zdrowia i bezpieczeństwo pracy / ochrona przed katastrofami

Bezpieczeństwo pracy jest innym przeważającym interesem publicznym w rozumieniu § 10 ust. 2 nr 1 w związku z § 5 ust. 3 zd. 1 WindSeeG, przepisy bezpieczeństwa pracy są pozostałymi publiczno-prawnymi przepisami w rozumieniu § 10 ust. 2 nr 2a w związku z § 48 ust. 4 zd. 1 nr 8 WindSeeG. Dlatego stwierdza się przydatność obszaru do budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej tylko wtedy, gdy zapewnione jest przestrzeganie wymagań bezpieczeństwa pracy.

Na morzu jest to zasadniczo zapewnione poprzez fakt, że także tam pracodawcę obowiązuje Ustawa o bezpieczeństwie pracy (ArbSchG) – § 1 ust. 1 zd. 2 ArbSchG. Jednakże

²⁶ BT-DRS. 18/8860 z dnia 21 czerwca 2016, Projekt ustawy Frakcji CDU/CSU i SPD, Projekt ustawy w sprawie wprowadzenia przetargów dla prądu z energii

odnawialnych w celu dalszych zmian prawa energii odnawialnych, S.283

jednostka realizująca projekt nie zawsze jest jednocześnie pracodawcą osób pracujących tam podczas budowy i eksploatacji. Dlatego dla jednostki realizującej projekt konieczne jest określenie wymagań dotyczących własnych obowiązków, które należy już wyznaczyć podczas planowania i wykonywania instalacji. Do obowiązków tych należą między innymi:

- przestrzeganie niemieckich przepisów odnośnie do bezpieczeństwa i zdrowia podczas pracy ogólnie;
- wdrażanie obowiązujących wymagań w zakresie ochrony przeciwpożarowej odnośnie do budowy, instalacji technicznych i organizacji; oraz
- utrzymywanie wystarczających dróg ewakuacyjnych.

Odpowiednie wymagania zostały przyjęte do projektu ustalenia przydatności (§§ 27–31).

3.9.3 Rybołówstwo i akwakultura morska

Z budową i eksploatacją instalacji zarówno morskich turbin wiatrowych bądź platform, jak i wskutek okablowania wewnętrznego parku związane będą ograniczenia potencjalnego pola działania na obszarach w odniesieniu do określonych rodzajów rybołówstwa choćby w celu ochrony integralności instalacji. Ponadto dla obszarów farm wiatrowych z reguły od początku fazy budowy będzie tworzona strefa bezpieczeństwa, która będzie utrzymywana także podczas eksploatacji. GDWS wydaje dla stref bezpieczeństwa regulację ruchu, która ogranicza ruch w strefie bezpieczeństwa na ogół do przejazdu pojazdów o maksymalnej długości kadłuba 24 m, a inny ruch wyklucza. Z tego wynikną przypuszczalnie odpowiednie dodatkowe ograniczenia pod względem prowadzenia działalności w zakresie rybołówstwa na obszarach podlegających badaniu. Te ograniczenia mogą dotyczyć zarówno rybołówstwa jako interesów prywatnych, jak i odnosić się do bezpieczeństwa dostaw dla ludności jako interesów publicznych.

Nie ma jednak żadnych obciążających informacji, które pozwalałyby na wyciągnięcie wniosku, że to ograniczenie rybołówstwa wskutek budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych na obszarze w końcu będzie mieć istotne negatywne oddziaływania na bezpieczeństwo dostaw dla ludności jako interesy publiczne.

W przeszłości związki rybackie wskazywały jednak także na to, że w wyniku ograniczeń rybołówstwa spowodowanych przez morskie turbiny wiatrowe występuje negatywne oddziaływanie na ich gospodarcze, a tym samym prywatne interesy. Nie można obecnie szczegółowo ocenić, w jakim stopniu dokładnie rybołówstwo będzie ograniczone w swojej działalności na poszczególnych obszarach, należy to zbadać w ramach procedury zatwierdzenia planu. W każdym razie obecnie nie widać, żeby wskutek negatywnego oddziaływania na prywatne interesy w odniesieniu do rybołówstwa lub akwakultury morskiej przydatność obszarów N-3.7, N-3.8 lub O-1.3 stała pod znakiem zapytania lub należałoby zarządzić już w ramach ustalania przydatności odnośnie do działania.

3.9.4 Ochrona przyrody / ochrona gatunków i dziedzictwo kulturowe i turystyka

Interesy ochrony przyrody i ochrony gatunków, interesy dziedzictwa kulturowego oraz interesy turystyki zbadano już w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zaprzeczono istotnym oddziaływaniom na te interesy – częściowo pod warunkiem przyjęcia wymagań. Zatem nie ma żadnych wskazówek w odniesieniu do dziedzictwa kulturowego dotyczących wraków lub innych dóbr kultury objętych ochroną. O ile w dalszej procedurze ujawnią się wskazówki, organ odpowiedzialny za zatwierdzenie planu może podjąć konkretyzujące regulacje.

W odniesieniu do turystyki ustalono, że obszary już teraz wskutek oddalenia od wybrzeża i wysp lub z powodu wcześniejszych obciążeń przez istniejące farmy wiatrowe nie mają większego znaczenia lub korzystanie np. z obszaru na Morzu Bałtyckim przez żeglarzy nie zostanie istotnie ograniczone w wyniku budowy. Z kolei przyjęto wymagania w celu ochrony awifauny i morswinów. Wskazuje się na wywody w raportach środowiskowych, w rozdziale 3.2 oraz w uzasadnieniach do wymagań odnoszących się do dóbr chronionych.

3.9.5 Międzynarodowe interesy wojskowe

W odniesieniu do obszarów N-3.7 i N-3.8 międzynarodowe interesy wojskowe nie są naruszone.

Jednakże na najbardziej na północ wysuniętą część obszaru O-1.3 nakłada się szwedzki poligon ESD-140. Rozciąga się on od powierzchni wody (MSL) do wysokości 50 000 ft. Na takich obszarach należy spodziewać się tymczasowych ograniczeń dla żeglugi i lotnictwa.

Obszar O-1.3 tylko w obszarze brzegowym wchodzi w poligon wojskowy. W przypadku zmniejszenia lub ograniczenia jedynie w obszarach brzegowych, zdaniem Schmäiltera, nie ma istotnego negatywnego oddziaływania na poligony wojskowe²⁷.

Pod warunkiem, że ograniczenia związane z wykorzystywaniem tego obszaru jako poligon wojskowy zostaną uwzględnione podczas planowania, realizacji i eksploatacji projektu na tym obszarze, nie ma negatywnego oddziaływania na międzynarodowe interesy wojskowe. Ta ocena musi zostać zbadana w ramach kolejnego międzynarodowego spotkania z udziałem władz oraz z udziałem Szwecji. W

wyniku tego będzie można w razie potrzeby zmodyfikować bądź rozszerzyć wymagania.

3.9.6 Brak wykluczających przeważających prywatnych interesów

Nie ustalono przeważających prywatnych interesów, które stoją na przeszkodzie przydatności obszarów N-3.7, N 3.8 lub O-1.3.

Jako prawa prywatne, które mogą zasadniczo zostać naruszone wskutek budowy i eksploatacji morskich turbin wiatrowych, uwzględnia się własność prywatną zbudowanych i ułożonych instalacji lub prawo do założonej i wykonywanej działalności zarobkowej.²⁸ Przy tym trzeba by odrzucić przydatność nie tylko wtedy, gdy interesy prywatnych osób trzecich w ogóle byłyby naruszone. Co więcej, interesy te muszą przeważać w odniesieniu do interesu ustalenia przydatności, tym samym budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej na obszarze.

3.9.6.1 Inne działania górnicze

Podczas gdy jako „priorytetowe działania górnicze” zgodnie z rozdziałem 3.5 należy uznać tylko rzeczywiście wykorzystywane pozwolenie na wydobycie surowców w określonym miejscu, na obszarze mogą być także planowane lub dopuszczalne inne działania poprzedzające rzeczywiste wydobycie, na przykład zezwolenia lub pozwolenia właściwego organu na działania poszukiwawcze. Jeżeli istnieją odpowiednie działania lub ich plany, należy je zbadać zgodnie z § 10 ust. 2 nr 1 w związku z § 5 ust. 3 zd. 1 WindSeeG jako prywatne interesy i zweryfikować, czy nie stoją na przeszkodzie przydatności obszaru.

W przypadku obszaru N-3.7 i obszaru O-1.3 nie ma obecnie żadnych informacji na temat niepriorytetowych działań górniczych. Obszar N-

²⁷ Schmäilter in Danner / Theobald, § 5 SeeAnIV, Rn. 38

²⁸ Schmäilter in Danner/Theobald, § 5 SeeAnIV, Rn. 62.

3.8 znajduje się jednak na obszarze objętym zezwoleniem zgodnie z § 7 Federalnej ustawy górniczej (BBergG).

Obszar N-3.8

Obszar N-3.8 leży całkowicie wewnątrz obszaru, dla którego właściwy organ LBEG wydał zezwolenie (B 20 008/71) na poszukiwanie węglowodorów – gazu ziemnego / ropy naftowej do celów komercyjnych zgodnie z § 7 BBergG. Pierwszą decyzję wydano dnia 8.05.2006. Zezwolenie obowiązuje obecnie jeszcze do 31.05.2021.²⁹

Do wydobywania bogactw naturalnych konieczne jest zezwolenie zgodnie z § 8 BBergG. Nie ma obecnie odpowiedniego zezwolenia na rejon obszaru N-3.8.

Na podstawie łącznej wielkości obszaru objętego zezwoleniem i uprawnień udzielonych posiadaczowi na mocy zezwolenia nie można ustalić obecnych przeważających interesów, które stałyby na przeszkodzie przydatności obszaru.

LBEG wskazał w innych procedurach na to, że istotna jest dostępność obszaru objętego zezwoleniem. W ramach procedury zatwierdzenia planu należy zbadać, czy konieczne będzie wydanie odnośnych

konkretnych zarządzeń. Nie wydaje się konieczne przyjęcie odpowiednich wymagań jako warunku dla przydatności obszaru.

3.9.6.2 Sąsiednie morskie projekty farm wiatrowych

Nie ustalono przeważających interesów sąsiednich morskich farm wiatrowych, które przemawiają przeciwko przydatności.

Ewentualnym niekorzystnym oddziaływaniem na stateczność (w przypadku której chodzi także raczej o interesy publiczne) zapobiega się poprzez wymaganie dotyczące minimalnych odległości od turbin wiatrowych sąsiednich projektów.

Dla obszarów podlegających badaniu nie należy także oczekiwać istotnych strat przychodów związanych z efektami wybiegu turbin i nie stanowiłyby one ponadto ingerencji w prawo w odniesieniu do utworzonej i wykonywanej działalności gospodarczej. Konieczne do tego odniesienie do działalności obejmuje tylko bezpośrednio ingerencje, które są skierowane przeciwko zakładowi jako takiemu, a nie tylko dotyczą praw lub dóbr prawnych, które zakład może bez trudu zwrócić.³⁰ Nie obejmowało to czystych szkód majątkowych.

²⁹ LBEG: Niedersächsisches Bodeninformationssystem NIBIS (System informacji o glebie w Dolnej Saksonii) na stronie internetowej <https://nibis.lbeg.de/cardomap3/#> dla

pola zezwolenia „Erlaubnisfeld B 20 008/71”, dostęp dnia 20.02.2020

³⁰ BGHZ 29, 65, 74.

4 Określenie przewidywanej mocy zainstalowanej

W przypadku każdego obszaru, którego badanie przydatności ustala, że jest on przydatny do przetargu, należy ustalić zgodnie z § 12 ust. 5 zd.1 WindSeeG na potrzeby późniejszego przetargu przez BNetzA moc zainstalowaną dla obszaru w drodze rozporządzenia z mocą ustawy.

W tym celu w ramach badania przydatności obszarów należy przeprowadzić łączną analizę i skonkretyzować ustaloną w FEP przewidywaną moc zainstalowaną³¹. Określenie przewidywanej mocy zainstalowanej ma w szczególności uwzględnić zgodnie z FEP na obszarze przewidywaną moc zainstalowaną jako istotny element kierowania rozwojem. Następnie należy także uwzględnić zgodność pomiędzy przewidzianą do podłączenia obszaru morską linią przyłączeniową, przewidywaną mocą zainstalowaną lub już zainstalowaną mocą na innych obszarach (przede wszystkim takich, które mają być podłączone poprzez to samo zbiorcze podłączenie) i równomierny rozwój korzystania z morskiej energii wiatrowej.

4.1 Obszar N-3.7

W ramach sporządzenia Planu rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej 2019 ustalono dla obszaru N-3.7 potencjał mocy równy około 280 megawatów (MW). Linia przyłączeniowa przewidziana do podłączenia obszaru do sieci dopuszcza jednak tylko moc wynoszącą 225 MW. Z tego względu przewidywana moc zainstalowana obniża Plan rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej 2019 do tej wartości. Budowa dodatkowej linii przyłączeniowej prądu trójfazowego do wykorzystania pełnego potencjału obszaru

zgodnie z uzasadnieniem FEP 2019 nie jest możliwa z powodu przestrzennych obostrzeń.

Także w przypadku podwyższenia mocy przesyłowej pomiędzy platformą transformatorową farmy wiatrowej i platformą konwertorową nie można wykorzystać dodatkowego potencjału obszaru: Standardowa przepustowość przesyłowa przewidzianego do podłączenia do sieci systemu prądu stałego (NOR-3-3) 900 MW zostanie przypuszczalnie całkowicie wykorzystana już przez ustalone w FEP 2019 przewidywane moce zainstalowane (N-3.7 – 225 MW i N-3.8 – 433 MW) i już przydzielone przepustowości podłączenia do sieci (Gode Wind III i Gode Wind 04 – razem 241,75 MW). Dlatego podwyższenie mocy obszaru N-3.7 spowodowałoby konieczność odpowiedniego obniżenia przewidywanej mocy zainstalowanej na obszarze N-3.8. Na podstawie ustalonego w procedurze sporządzenia Planu rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej ograniczenia przepustowości przesyłowej podłączenia do sieci obszaru N-3.7 nie wydaje się więc pożądane zwiększenie przewidywanej mocy zainstalowanej obszaru N-3.7 kosztem obszaru N-3.8. Nie istnieją obecnie żadne przesłanki, które uzasadniałyby nową analizę technicznych ocen lub decyzji dotyczących standardów FEP 2019 ze względu na moce przesyłowe istotnych tu komponentów.

W ramach badania przydatności nie ustalono tym samym dla obszaru N-3.7 w łącznej analizie żadnych zmian wobec FEP 2019, które wymagałyby dostosowania przewidywanej mocy zainstalowanej. Dla obszaru N-3.7 określa się przewidywaną moc zainstalowaną równą 225 MW.

³¹ BT-DRS. 18/8860 z dnia 21 czerwca 2016, Projekt ustawy Frakcji CDU/CSU i SPD, Projekt ustawy w sprawie wprowadzenia przetargów dla prądu z energii

odnawialnych w celu dalszych zmian prawa energii odnawialnych, S.283

4.2 Obszar N-3.8

W ramach sporządzenia FEP 2019 ustalono dla obszaru N-3.8 potencjał mocy wynoszący około 440 MW. W celu dotrzymania ustawowej wielkości rozwoju zgodnie z § 5 ust. 5 zd. 1 WindSeeG z 700 MW do 900 MW rocznie w sumie wszystkich obszarów przewidzianych do przetargu na rok 2021 obniżono przewidywaną moc zainstalowaną obszaru N-3.8 do 375 MW. Decydujące dla tego obniżenia były w momencie ustalenia same tylko ustawowe wymagania w odniesieniu do corocznej rozbudowy z celem osiągnięcia do roku 2030 zainstalowanej mocy morskich turbin wiatrowych 15 GW – § 1 ust. 2 zd. 1 WindSeeG.

W ramach badania przydatności i w rozumieniu łącznej analizy wydaje się konieczne ustalenie przewidywanej mocy zainstalowanej odmiennie niż przewidywana moc zainstalowana FEP 2019 w celu wdrożenia uchwały gabinetu klimatycznego – zwiększenia wielkości docelowej rozwoju dla energii wiatrowej na morzu do 20 GW w roku 2030, o ile będzie można zawrzeć wiążące porozumienie z danymi krajami przybrzeżnymi i operatorami sieci przesyłowej. Do zrealizowania tego celu konieczne byłoby również dostosowanie ustawowej wielkości rozbudowy, tak że przewidywana moc zainstalowana na obszarze N-3.8 nie musiałaby być zredukowana względem ustalonego potencjału w zakresie przewidzianym w FEP 2019.

[Wskazówka: Sformułowanie tymczasowe, później dostosować odpowiednio do aktualnego stanu procedury legislacyjnej / dalszego zapisu FEP].

Jako ograniczający warunek ramowy pozostaje wtedy uwzględnić przepustowość systemu przyłącza sieciowego NOR-3-3. FEP 2019 ustala dla tego połączenia do sieci standardową przepustowość przesyłową dla systemów prądu stałego równą 900 MW. Po odjęciu mocy już przydzielonych przepustowości

połączenia do sieci (Gode Wind III i Gode Wind 04 – razem 241,75 MW) oraz przewidywanej mocy zainstalowanej obszaru N-3.7 (225 MW, patrz rozdział 4.1) pozostaje dostępna przepustowość 433 MW. Aby możliwie jak najpełniej wykorzystać system przyłącza sieciowego, przewidywaną moc zainstalowaną ustala się konkretnie na obszarze N-3.8 jako tę wartość.

Odnosna redukcja z uwagi na ograniczoną całkowitą przepustowość systemu przyłącza sieciowego ma miejsce dla obszaru N-3.8, a nie dla obszaru N-3.7, ponieważ jego moc do zainstalowania ze względu na restrykcje linii przyłączeniowej prądu trójfazowego została już zredukowana względem – wyznaczonego w FEP 2019 – potencjału obszaru.

Z uwagi na zaawansowany stan realizacji projektu przyłącza sieciowego, który to projekt został już zlecony przez właściwego operatora sieci i dla którego to projektu toczą się już procedury zatwierdzania planu, odchylenie od standardowej mocy przesyłowej dla systemu przyłącza sieciowego NOR-3-3 wydaje się już niemożliwe.

W ramach badania przydatności nie ustalono tym samym dla obszaru N-3.8 w łącznej analizie żadnych zmian wobec FEP 2019, które wymagałyby dostosowania przewidywanej mocy zainstalowanej. Dla obszaru N-3.8 określa się przewidywaną moc zainstalowaną równą 433 MW.

4.3 Obszar O-1.3

W Planie rozwoju obszarów dla energetyki wiatrowej 2019 moc przewidziana do zainstalowania na obszarze O-1.3 została zredukowana względem zidentyfikowanego dla obszaru potencjału mocy wynoszącego około 420 MW do 300 MW. W przypadku koncepcji prądu trójfazowego na Morzu Bałtyckim FEP 2019 ustala standardową moc wynoszącą 300 MW. Według uzasadnienia FEP 2019 rezygnuje się z budowy dodatkowej

linii przyłączeniowej z uwagi na niewielkie wykorzystanie i w oparciu o to przewidywaną moc zainstalowaną dla obszaru O-1.3 ustala się na 300 MW.

W ramach badania przydatności nie ustalono tym samym dla obszaru O-1.3 w łącznej analizie żadnych zmian wobec FEP 2019, które wymagałyby dostosowania przewidywanej mocy zainstalowanej. Dlatego dla obszaru O-1.3

określa się przewidywaną moc zainstalowaną 300 MW.

[Wskazówka: Jeśli z oczekiwanej procedury aktualizacji Planu FEP, w szczególności z realizacji celu rozbudowy do 20 GW, w odniesieniu do przepustowości przyłącza sieciowego obszaru O-1.3 miałyby wyniknąć zmiany, zostaną one uwzględnione w dalszej procedurze dla ustalenia przewidywanej mocy zainstalowanej.]

5 Ogólny wynik

Obszary N-3.7, N-3.8 i O-1.3 w przypadku spełnienia i przestrzegania wymagań wymienionych w projekcie ustalenia przydatności są przydatne do budowy i eksploatacji

morskich turbin wiatrowych i tym samym do przetargu BNetzA w roku 2021 z określoną w rozdziale 4 przewidywaną mocą zainstalowaną.

Źródła

- Borrmann, R., Rehfeldt, D. K., Wallasch, A.-K., & Lüers, S. (2018). *Approaches and standards for the determination of the capacity density of offshore wind farms*. in Veröffentlichung.
- Ehlers, P. (2016). Kommentar zu § 1 . In P. Ehlers, *Kommentar zum Seeaufgabengesetz* (S. § 1). Baden-Baden: Nomos.
- ENTSO-E AISBL. (2018). *European Power System 2040, Completing the map, The Ten-Year Network Development Plan 2018 System Needs Analysis*. Brüssel.
- Platis, A., Siedersleben, S. K., Bange, J., Lampert, A., Bärfuss, K., Hankers, R., . . . Emeis, S. (01. Februar 2018). First in situ evidence of wakes in the far field behind offshore wind farms. *Nature Scientific Reports*.
- Schmäler, A. (2017). Kommentar zur Seeanlagenverordnung. In Danner/Theobald, *Energierrecht* (S. § 7 SeeAnIV). München: C.H.Beck.
- Wolf, R. (2004). Rechtsprobleme bei der Anbindung von Offshore-Windenergieparks in der AWZ an das Netz. *ZUR*, 65-74.