

13	a)	<p>Der Eingeber führt an, dass die Trassenvariante Eemshaven Oost durch das Ems-Dollart-Vertragsgebiet verlaufen und darum eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts erfordern würde. In diesem Genehmigungsverfahren wäre zu prüfen, ob die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beeinträchtigt werden könnte. Diese Risiken müssten erfasst und bewertet werden.</p>	<p>In der 1. Phase der Strategischen Umweltprüfung werden die Auswirkungen auf den Schiffsverkehr untersucht. Nachdem die Entscheidung für eine Vorzugstrassenvariante gefallen ist, wird geprüft, welche Genehmigungen erforderlich sind. Dabei werden die Risiken für den Schiffsverkehr (u. a. Sicherheit und Beeinträchtigungen) geprüft, wobei eine Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erfolgt. Darüber hinaus werden Ihre Interessen in dieser Phase auch in einer Gesamtfolgenabschätzung (Integrale Effectenanalyse/IEA) berücksichtigt, die ebenfalls in die Entscheidung zur Auswahl der Vorzugstrassenvariante eingeht. Das Projektteam hatte in dieser Sache bereits Kontakt mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.</p>	<p>Ja, im Teilbericht »Nutzungsfunktionen« des Umweltberichts.</p>
	b)	<p>Der Eingeber führt an, dass in der Emsmündung wiederkehrende gegenläufige Veränderungen der Wassertiefen zu berücksichtigen seien, die in der Zukunft möglicherweise die Wiederherstellung des Hubertgat als Hauptfahrwasser erfordern. Außerdem bestünde Bedarf, die Alte Ems auch zukünftig dem Schiffsverkehr zu widmen. Darum wären bei der Trasse Eemshaven Oost Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs zu erwarten.</p>	<p>Die Auswirkungen der Bodendynamik (wiederkehrende gegenläufige Veränderungen der Wassertiefen) werden im Teilbericht »Boden und Wasser« des Umweltberichts untersucht. Dabei wird auch die Wahrscheinlichkeit untersucht, dass das Hubertgat als Hauptfahrwasser wiederhergestellt wird. Darüber hinaus berücksichtigt TenneT in den technischen Untersuchungen (als Bestandteil der Gesamtfolgenabschätzung) verschiedene Kabelverlegeverfahren, auch wenn die Auswahl der Verlegungstechnik und der Ausführungsmethoden erst in einem späteren Stadium, nämlich nach der Auswahl der Vorzugstrassenvariante (Oktober 2020), erfolgt. Auch im Kapitel »Zukunftsbeständigkeit« der Gesamtfolgenabschätzung wird der Möglichkeit der Wiederherstellung des Hubertgat als Hauptfahrwasser Rechnung getragen.</p>	<p>Ja, im Teilbericht »Boden und Wasser« des Umweltberichts sowie in den Kapiteln »Technik« und »Zukunftsbeständigkeit« der Gesamtfolgenabschätzung.</p>

	c) Der Eingeber führt an, es sei fraglich, ob bei der Trassenvariante Eemshaven Oost angesichts der hohen morphologischen Dynamik eine dauerhaft stabile Überdeckung des Kabels gewährleistet werden könne.	Der Teilbericht »Boden und Wasser« des Umweltberichts umfasst auch eine morphologische Studie. Darin werden für jede Trassenvariante unter anderem die morphologische Dynamik und die Stabilität der Überdeckung des Kabels beschrieben und bewertet. Für jede Variante wird eine Sohllage festgestellt, die während der Betriebsdauer des Kabels voraussichtlich nicht unterschritten wird.	Ja, im Teilbericht »Boden und Wasser« des Umweltberichts.
	d) Der Eingeber führt an, die Trassenvariante Eemshaven Oost beeinträchtigt die Funktionalität der Ankerplätze in der Alten Ems und der Borkum-Reede und gefährdet somit die Sicherheit in der Außenems.	Da die Trassenvarianten die Ankerplätze aussparen, werden diese nicht in die Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit des Schiffsverkehrs – im Teilbericht »Sicherheit« des Umweltberichts – einbezogen. Eine Gefährdung der Schiffe an den Ankerplätzen ist somit nicht zu erwarten. Dies wird im Umweltbericht näher erläutert.	Ja, im Teilbericht »Sicherheit« des Umweltberichts.
	e) Der Eingeber führt an, dass die Trassenvariante Eemshaven Oost nicht realisierbar sei, da eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung derzeit nicht in Aussicht gestellt werden könne.	In einer Sondierungsstudie zur Netzanbindung von Offshore-Anlagen (»Verkenning aanlanding netten op zee«) (siehe <a href="https://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/bureau-energieprojecten/lopende-projecten/hoogspanning/verkenning-aanlanding-netten-op-zee-2030">https://www.rvo.nl/subsidies-regelingen/bureau-energieprojecten/lopende-projecten/hoogspanning/verkenning-aanlanding-netten-op-zee-2030</a> ) wurde die Trasse, die im aktuellen Verfahren als »Eemshaven Oost« bezeichnet wird, untersucht und u. a. wegen Platzmangels und komplexer Auswirkungen auf den Schiffsverkehr verworfen. In den vergangenen Monaten haben verschiedene Beteiligte nachgefragt, ob dies den endgültigen Ausschluss dieser Variante bedeute oder ob bei entsprechender Mitwirkung anderer Beteiligter möglicherweise doch eine Kabelverlegung in Betracht gezogen werden könne. Unter anderem aufgrund der Arbeitssitzungen und jüngsten Gespräche mit verschiedenen Interessenträgern ist bekannt, dass gegen diese Trasse viele Bedenken bestehen. Dennoch lässt sich derzeit noch nicht endgültig feststellen, dass sie nicht realisierbar oder nicht genehmigungsfähig ist. Aus diesem Grund wurde beschlossen, diese Trasse im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung und der Gesamtfolgenabschätzung doch noch einmal zu untersuchen.	Nein, dies ist kein Aspekt, der im Rahmen der SUP geprüft wird.