

GEMEINSAME STELLUNGNAHME DER ÜNB ZUM ENTWURF DES BSH ZUM INFRASTRUKTURGEBIETEPLAN 2026 VOM 19.08.2026

Mit der öffentlichen Bekanntmachung über die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Infrastrukturgebieteplans 2026 für die ausschließliche Wirtschaftszone des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie vom 19.08.2026 wurde die Möglichkeit eingeräumt, sich zum Entwurf des Plans zu äußern. Zu dem Infrastrukturgebieteplan 2026 nehmen die deutschen Übertragungsnetzbetreiber mit Regelzonenverantwortung wie folgt Stellung:

Wir begrüßen die Aufstellung eines Infrastrukturgebieteplans und sehen darin eine gute Vorlage für die Ausweisung weiterer Infrastrukturgebiete.

Infrastrukturgebiete für Offshore-Netzanbindungssysteme und Allgemeines

Da für das ONAS **NOR-9-4** eine alternative, verkürzte Trasse teilweise außerhalb des derzeit festgelegten Infrastrukturgebiets (ISG) geplant wird, bitten wir um eine entsprechende Erweiterung des ISG. Aufgrund der Bündelung der neuen Trasse mit bereits genehmigter Infrastruktur sollte die Aufnahme der neuen Trasse in den Infrastrukturgebieteplan 2026 möglich sein.

Wir weisen darauf hin, dass in der informatorischen Darstellung von Infrastrukturgebieten nach § 70b Abs. 2 WindSeeG (Tabelle 2) das ONAS **NOR-10-1** nicht aufgeführt wird. Unabhängig von der aktuellen Entwicklung der Flächenoptimierung von N-10.1 ist das ONAS NOR-10-1 aufgrund seiner Festlegung in einem vor dem 20. November 2023 bekannt gemachten Flächenentwicklungsplan ebenfalls als Infrastrukturgebiet im Sinne des § 70b Abs. 2 WindSeeG einzuordnen und sollte daher der Vollständigkeit halber in Tabelle 2 genannt werden, auch wenn das Genehmigungsverfahren nicht nach § 70b WindSeeG geführt wird.

Das bisherige ONAS **LanWin6alt / NOR-12-3** wäre nach Verständnis der ÜNB ebenfalls als ISG im Sinne von § 70b Abs. 2 WindSeeG anzusehen gewesen, sofern dessen Festlegung nicht mit der 2. Änderung des FEP 2025 aufgehoben worden wäre. Es war zuvor im FEP 2023 als NOR-13-2 festgelegt und davor als NOR-13-1, mit Anbindung im damaligen Suchraum Zensenbusch, im NEP 2021 bestätigt worden. Zudem hatte die strategische Umweltprüfung 2023 auch die Zone 3 einschließlich der früheren Anbindungsflächen betrachtet.

Die ÜNB regen daher an, **LanWin6neu** mit den voraussichtlichen Anbindungsflächen in den Gebieten N-14 oder N-16 in den nachfolgenden Infrastrukturgebieteplan aufzunehmen, sodass spätestens Mitte 2028 eine Ausweisung als Infrastrukturgebiet

vorliegt. Damit soll sichergestellt werden, dass dem zuständigen Übertragungsnetzbetreiber aufgrund seiner Zustimmung zu einer neuen Trassenführung zugunsten einer effizienteren Flächennutzung im Sinne einer Offshore-Optimierung keine genehmigungsrechtlichen Nachteile entstehen.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass der Antrag auf Planfeststellung für das ONAS **OST-2-4**, Genehmigungsabschnitt AWZ, bereits Anfang 2025 beim BSH eingereicht wurde. Eine Anwendung des § 70b WindSeeG für das ONAS OST-2-4, Genehmigungsabschnitt AWZ, ist daher nicht vorgesehen. Der AWZ-Abschnitt von OST-1-4 wurde bereits 2022 mit Planfeststellungsbeschluss des BSH zugelassen. Tabelle 2 sollte entweder auf solche Vorhaben beschränkt werden, für deren Zulassungs- oder Änderungsverfahren § 70b WindSeeG tatsächlich zur Anwendung kommt, oder um eine Spalte „Verfahrensstand/Anwendbares Zulassungsregime“ ergänzt werden. Jedenfalls sollte klargestellt werden, dass die tabellarische Aufnahme lediglich die abstrakte Gebietsfiktion des § 70b Abs. 2 Satz 2 WindSeeG wiedergibt und keine Aussage über die Anwendbarkeit des § 70b auf das jeweilige Zulassungsverfahren trifft.

Des Weiteren gehen wir davon aus, dass der Verweis auf Tabelle 1 im Text unter Tabelle 2 („Vorsorglich werden die Trassen oder Trassenkorridore sowie Konverterplattformstandorte für die in Tabelle 1 genannten ONAS als Infrastrukturgebiete ausgewiesen.“) auf Tabelle 2 bezogen ist.

Festlegung der Minderungsmaßnahme T (Umweltfachliche Begleitforschung)

Die Festlegung der **Maßnahme T** (Umweltfachliche Begleitforschung) sehen wir in der vorgesehenen Form kritisch. Bei ihrer Ausgestaltung ist sicherzustellen, dass die Durchführung umweltfachlicher Begleitforschung nicht zu Einschränkungen der System-, Betriebs- oder Anlagensicherheit oder der technischen Integrität von Offshore-Netzanbindungssystemen und Konverterplattformen führt.

Die besondere Schutzbedürftigkeit und eingeschränkte Zugänglichkeit von Konverterplattformen wurde von den ÜNB bereits wiederholt im Rahmen der Fortschreibungen des Flächenentwicklungsplans adressiert. Die hierzu vorgetragenen Belange gelten unverändert, auch für die Maßnahme T, und sind bei deren weiterer Ausgestaltung zu berücksichtigen. Insbesondere bei unbemannt betriebenen Konverterplattformen sind die verfügbaren Kapazitäten für Wartungs- und Transporteinsätze begrenzt. Darüber hinaus können der Zugang Dritter und die Installation zusätzlicher Einrichtungen mit Sicherheits-, Personen- und Haftungsrisiken verbunden sein.

Eine pauschale Verpflichtung zur Duldung von Forschungsvorhaben oder zusätzlichen Installationen auf Konverterplattformen ist daher abzulehnen. Über deren Zulässigkeit muss der Träger des Vorhabens im Einzelfall unter Berücksichtigung insbesondere technischer und sicherheitsrelevanter Belange entscheiden können. Dies muss ausdrücklich auch die Möglichkeit umfassen, eine Nutzung oder Installation abzulehnen. Etwaige aus der Begleitforschung entstehende Mehrkosten dürfen nicht zulasten des Trägers des Vorhabens gehen.

Darüber hinaus erscheint die Einordnung der Maßnahme T als Minderungsmaßnahme nicht sachgerecht. Soweit die Begleitforschung erst während der Betriebsphase durchgeführt wird, trägt sie nicht zur Vermeidung oder Verminderung der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe bei. Der mit ihr verbundene Erkenntnisgewinn stellt für sich genommen keine Eingriffsminderung dar. Dies gilt insbesondere für bau- und anlagebedingte Auswirkungen, da eine Mitbenutzung von Konverterplattformen regelmäßig erst nach deren Errichtung und damit nach Abschluss der eingriffsintensivsten Phase des Vorhabens in Betracht kommt. Ergebnisse einer Begleitforschung sind daher nicht rechtzeitig verfügbar, um Auswirkungen der Bau- oder Errichtungsphase zu vermindern. Auch etwaige, zum Zeitpunkt der Zulassung noch nicht vorhersehbare bau- oder anlagebedingte Gefährdungen könnten hierdurch nicht vermindert werden. Die umweltfachliche Begleitforschung dient daher nicht der Vermeidung oder Minderung vorhabenbedingter Eingriffe und auch nicht der Abwendung einer Gefährdung der Meeresumwelt, sondern primär der Gewinnung zusätzlicher Erkenntnisse über den Naturraum. Somit ist die Maßnahme nicht geeignet, erhebliche Umweltauswirkungen vorhabenspezifisch angemessen zu vermindern.

Dass die gewonnenen Erkenntnisse gegebenenfalls für andere Vorhaben von Bedeutung sein können, führt zu keiner anderen Bewertung. Gegenstand des jeweiligen Zulassungsverfahrens ist die Vereinbarkeit des konkret beantragten Vorhabens mit den maßgeblichen rechtlichen Anforderungen.

Verhältnis zum Flächenentwicklungsplan

Der Entwurf dieses Infrastrukturgebietesplans verweist mehrfach auf den FEP 2025 und übernimmt unter anderem die dort festgelegten Minderungsmaßnahmen. Aus unserer Sicht wäre eine klarstellende Erläuterung hilfreich, welche eigenständige Regelungswirkung dem Infrastrukturgebietesplan gegenüber den bereits geltenden Festlegungen des FEP 2025 zukommt und in welchem Umfang die Festlegungen des FEP unverändert fortgelten. Der Entwurf lässt bislang offen, ob und inwieweit durch die Ausweisung als Infrastrukturgebiet zusätzliche Anforderungen oder Rechtsfolgen

Berlin, Dortmund, Bayreuth, Stuttgart | 19.10.2026 | Seite 4 von 4

gegenüber den bereits im FEP festgelegten Trassen, Trassenkorridoren und Plattformstandorten verbunden sind.

Aufgrund unserer grundsätzlichen Betroffenheit durch die Umsetzung von Vorhaben in Infrastrukturgebieten bitten wir darum, im weiteren Verfahren beteiligt zu werden.