

Nota van Antwoord zienswijzen ontwerpbesluiten COBRAcable / Anmerkung zur Antwort Ansichten Entwurfsbeschluss COBRAcable

26 februari 2016 / 26. Februar 2016

In dit document worden de antwoorden weergegeven op de ingediende zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan en de benodigde ontwerp-vergunningen voor het project COBRAcable welke in de periode 12 november 2015 tot en met woensdag 23 december 2015 ter inzage hebben gelegen. De ingediende zienswijzen hebben geen aanleidingen gegeven om het ontwerp-inpassingsplan en de benodigde ontwerp-vergunningen voor het project COBRAcable te wijzigen. In overleg met de Commissie voor de MER (milieueffectenrapportage) is er wel besloten een memo met een nadere toelichting op de vraagpunten van de Commissie MER op te stellen. Deze wordt tezamen met definitieve besluiten openbaar gemaakt.

In diesem Dokument sind die Antworten zu den eingereichten Ansichten über die Entwurfsplanung und die benötigte Entwurfsgenehmigung für das Projekt COBRAcable aufgeführt, die im Zeitraum 12. November 2015 bis einschließlich Mittwoch, den 23. Dezember 2015 zur Einsicht vorlagen. Die eingereichten Ansichten haben keinen Anlass zur Änderungen der Entwurfsplanung und den benötigten Entwurfsgenehmigungen für das Projekt COBRAcable gegeben. Von Amts wegen wurde daher beschlossen, einen Bericht mit weiteren Erläuterungen zur Umweltverträglichkeit zu erstellen. Dieser wird zusammen mit den endgültigen Beschlüssen veröffentlicht.

Nr.	Naam Name	Zienswijze/Reactie op zienswijze Stellungnahme/Erwiderung zur Stellungnahme
1.	Landkreis Leer	TenneT und Energienet DK planen gemeinsam den Bau einer unterseeischen Hochspannungsleitung zwischen den Niederlanden und Dänemark. Die geplante HGÜ-Verbindung mit einer Kapazität von 700 MW verläuft von Eemshaven (NL) durch das deutsche Küstenmeer und den deutschen Festlandssockel bis an die dänische Wattenmeerküste südlich von Esbjerg und von dort bis an den landseitigen Anschlusspunkt bei Endrup. Der Landkreis Leer ist von dieser Planung nicht unmittelbar betroffen, da die beantragte Kabelverbindung auf der westlichen Seite der Westerems verläuft und damit in deutlicher Entfernung zur Insel Borkum vorbei führt. Hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf den Tourismus auf der Insel Borkum verweise ich auf die Stellungnahme der Stadt Borkum. Ich bitte um erneute Beteiligung, wenn eine Planänderung der Trasse im Ems-Dollart-Vertragsgebiet in östlicher Richtung erfolgen sollte. Anderenfalls bitte ich nur nach Abschluss des Verfahrens um Zusendung de Genehmigung.
	Reactie op zienswijze	De inspreker verwijst naar de zienswijze van de gemeente Borkum. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt dient te worden dat de bedoelde zienswijze van de gemeente Borkum nooit is ontvangen. De inspreker vraagt tevens om verdere betrokkenheid indien er wordt besloten tot een tracéverandering in oostelijke richting en de inspreker vraagt om toezending van de vergunning indien deze is verleend. Van een tracéverandering in oostelijke richting is geen sprake. De definitieve besluiten zullen openbaar bekend worden gemaakt en de indieners van een zienswijze zullen een antwoordbericht ontvangen.
	Erwiderung zur Stellungnahme	Der Einwender verweist auf die Stellungnahme der Gemeinde Borkum . Dies wird zur Kenntnis genommen. Es ist anzumerken, dass die beabsichtigte Stellungnahme der Gemeinde Borkum nie eingegangen ist. Der Einwender bittet zugleich um weitere Beteiligung, falls eine Trassenänderung in östliche Richtung beschlossen wird und er bittet um Zusendung der Genehmigung, wenn diese erteilt ist. Von einer Trassenänderung in östliche Richtung ist nicht die Rede. Die endgültigen Beschlüsse werden öffentlich bekannt gemacht und die Einsender von Stellungnahmen erhalten eine Antwort.
2.	Watersportverbond	Onze zienswijze betreft de gronddekking van de kabel ter hoogte van het Ra-wad. In de ontwerpvergunning is onder voorschrift 5 de minimale gronddekking vastgelegd voor het kabeltraject op de Oude Eems. In voorschrift 5.7 is een minimale gronddekking voorgeschreven van 2,5 meter. In voorschrift 5.8 is deze gronddekking voor de kruising met de Ra slechts 1,5 meter over een lengte van 400 meter met R1 (Ra 1) als middelpunt. Onze zorg wordt ingegeven door de grote morfologische bewegingen op de locatie nabij deze betonning en geulen. De omgeving van de geul Ra is sterk onderhevig aan morfologische veranderingen. Dit geldt niet alleen voor de betonde geul, maar ook daarbuiten. Met name waar het wad overgaat in de veel diepere Oude Wester Eems zijn de dieptes sterk wisselend. Nabij R1 kan in afwachting van het tij in verband met de stroomrichting, maar ook in afwachting van voldoende diepgang op de Ra geankerd worden. Een anker van de schepen die gebruikelijk de Ra bevaren zal (vrijwel) nooit, de kabel raken bij 1,5 meter gronddekking. Maar bij de morfologische veranderingen die op deze locatie al decennia optreden is een dekking van slechts 1,5 meter snel te weinig. De kabel kan dan bloot komen te liggen ter plaatse van de geul of bij nog sterkere veranderingen in de morfologie op een geheel andere plaats naast de geul. In uw voorschriften spreekt u bij de noodzakelijke dekking over een vaargeul waar een betonde geul is bedoeld. Het noemen van "vaargeul" is te begrijpen. In beginsel is de gehele Waddenzee open om bevaren te worden en zijn alle geulen vaargeulen. Uitgezonderd van de openstelling zijn de gebieden die met toepassing van artikel 20 van de Natuurbeschermingswet zijn gesloten. U dient bij de vaststelling van de gronddekking voor de open gebieden daar ook naar te handelen. Momenteel staat in uw ontwerp beschikking een dekking van 1 meter voor deze open gebieden genoemd. Wanneer deze gebieden ook bevaren kunnen worden, bijvoorbeeld langs de rand van de Oude Eems, is 1 meter een minimale dekking Ik verzoek u de gronddekking ter plaatse van de Ra en in de ondiepe delen (met name langs de randen van Oude Eems) en die wel bevaren kunnen worden, op ten minste 2,5 meter te houden in verband met de morfologische beweging van het wad ter plaatse.
	Reactie op zienswijze	Naar aanleiding van de ingediende zienswijze heeft er op 5 februari 2016 overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat, het Watersportverbond, de Vereniging Wadvaarders en TenneT. Doel van het overleg was een goed beeld te krijgen over de zorgen die aanleiding waren voor de ingediende zienswijzen. Bij de behandeling van deze zienswijze is rekening gehouden met de uitkomst van dit overleg. De in de voorschriften van de watervergunning opgenomen gronddekking van de kabel is een <u>minimale</u> gronddekking die altijd aanwezig moet zijn. De vergunninghouder moet daarbij rekening houden met de dynamiek van het watersysteem en de aanlegdiepte en de diepteligging tijdens de operationele fase hierop afstemmen. In de praktijk betekent dit dat de vergunninghouder in dynamische delen van het gebied de kabel veel dieper zal aanleggen om aan de vergunningsvoorwaarde te kunnen voldoen. In verband met de dynamiek van het watersysteem wordt de minimaal vereiste gronddekking in de vergunning opgenomen en niet de aangevraagde aanlegdiepte. Het is de verantwoordelijkheid van de vergunninghouder om, rekening houdend met de dynamiek, de minimale gronddekking te vertalen naar een aanlegdiepte. Wanneer de aanlegdiepte vergund zou worden kan dit tot een onevenredig groot nadeel voor de vergunninghouder leiden. Een geringe wijziging van de gronddekking zou dan leiden tot een verplichting om de kabel weer op de oorspronkelijke aanlegdiepte te brengen, terwijl er vanuit het doel van de vergunning (waterstaatskundig beheer, waaronder scheepvaartveiligheid) geen enkele aanleiding bestaat voor het dieper leggen. Anderzijds biedt het vastleggen van de aanlegdiepte in de vergunning géén garantie dat de minimale gronddekking altijd kan worden gegarandeerd. TenneT heeft historisch onderzoek gedaan naar de dynamiek van het watersysteem en legt de kabel aan volgens het principe “bury and would like to forget”. Hiermee wordt de kans dat er in een latere fase onderhoud aan de kabel moet worden uitgevoerd zo klein mogelijk gehouden. Voor zover de kabel vaarwegen kruist die op de gewenste nautische diepte moeten worden gehouden moet de vergunninghouder ook rekening houden met een baggeroverdiepte van 0,5 meter. De feitelijke gronddekking bedraagt daardoor niet minimaal 1,5 meter, maar minimaal 2 meter. Specifiek ten aanzien van de kruising van de kabel met het Ra kan nog worden opgemerkt dat de kabel het diepe deel van het Ra kruist, waardoor het minder gevoelig is voor de dynamiek van het watersysteem. Door de meet- en rapportageverplichting die in de voorschriften is opgenomen ontstaat een jaarlijks beeld van de feitelijke diepteligging waardoor er ook vroegtijdig ingegrepen kan worden. Hiervan gaat een preventieve werking uit. Er wordt niet gewacht tot het vergunningvoorschrift daadwerkelijk wordt overschreden. Wanneer de gronddekking dreigt te worden onderschreden is de vergunninghouder verplicht om een werkplan op te stellen om op tijd corrigerende maatregelen te treffen. De afdeling Handhaving van Rijkswaterstaat Noord-Nederland houdt hier toezicht op. Daarbij is in voorschrift 5, elfde lid, voorgeschreven dat binnen 1 maand na aanleg van de kabel TenneT een rapportage moet overleggen betreffende de gronddekking. Rijkswaterstaat beoordeelt op basis van deze rapportage of de kabel met voldoende gronddekking is aangelegd. Dit is een extra controle voor in gebruik name van de kabel.

Nr.	Naam Name	Zienswijze/Reactie op zienswijze Stellungnahme/Erwiderung zur Stellungnahme
		De conclusie is dat de vergunning voldoende rekening houdt met de dynamiek van het watersysteem. Er is geen aanleiding om de voorschriften aan te passen.
3.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Aus Sicht der Bundeswehr bestehen keine Einwände gegen die Ausplanung des niederländischen Anteils der Gesamtplanung COBRAcable. Außerhalb unserer Zuständigkeit möchte ich auf die in dem geplanten Gebiet sich befindlichen Altlastenverdachtsflächen hinweisen.
	Reactie op zienswijze	De inspreker geeft in de zienswijze aan geen bezwaren te hebben met de ontwerpbesluiten van de COBRAcable. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. De inspreker wijst tevens op de mogelijke aanwezigheid van afvalstortplaatsen in het geplande gebied. De mogelijke aanwezigheid van deze afvalstortplaatsen is bekend bij de bevoegde gezagen en de initiatiefnemers. Hiermee is in het voorkeursalternatief rekening gehouden in de ontwerp-besluiten en geplande werkzaamheden. De mededeling van de inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Erwiderung zur Stellungnahme	Der Einwender gibt in seiner Stellungnahme an, keine Bedenken hinsichtlich der Beschlussentwürfe für COBRAcable zu haben. Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Einwender weist zugleich auf die Möglichkeit des Vorkommens von Altlasten im Plangebiet hin. Das Vorkommen dieser Altlasten ist bei den Behörden und dem Vorhabenträger bekannt. Dies wurde bei der Vorzugsalternative, den Beschlussentwürfen und für die geplanten Tätigkeiten berücksichtigt. Die Mitteilung des Einwenders wird zur Kenntnis genommen.
4	NLWKN	Wie wir bereits mit unserem Schreiben vom 30.03.2015 mitgeteilt haben, wird die derzeit vorgesehene Trassenführung (M2) aus verschiedenen Gründen, die sowohl das Gebiet mit rein deutscher Zuständigkeit (insbesonderends. Küstenmeer) als auch das Gebiet mit niederländischer Zuständigkeit (Ems-Dollart-Vertragsgebiet) betreffen, seitens des Gewässerkundlichen Landesdienstes (GLD) und des Naturschutzes des NLWKN als <u>ausgesprochen problematisch</u> angesehen (unter anderem nicht ausreichende Prüfung von Alternativtrassen, fehlende Kabelbündelung, Querung des Naturschutzgebietes "Borkum Riff", Querung morphologisch hochdynamischer Bereich im Ästuar). Zu diesem schreiben haben wir von Ihnen keine Rückmeldung erhalten und auch in den jetzt vorliegenden Beschlussentwürfen und den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung werden die einzelnen Kritikpunkte nicht behandelt. Ein wesentlicher Kritikpunkt ist der nördliche Übergabepunkt, der sich im niedersächsischen Natura 2000-gebiet / Naturschutzgebiet "Borkum Riff" befindet. Die Trasse liegt hier und insbesondere im weiteren Verlauf (Huibertgat / Ballonplate) in einem morphodynamisch sehr aktiven Gebiet und daher ist ein erhöhter Unterhaltungsaufwand zur Sicherstellung der Mindestüberdeckung für die Zukunft absehbar. Sollte ein Verzicht auf eine Querung des Ems-Ästuars nicht möglich sein (Kabelbündelung mit NorNed), hält der NLWKN beispielweise eine Querung der Ems westlich von Borkum, nach der Fahrwasserkurve (Richtung Emden) und eine Bündelung mit den anderen dort liegende Kabeln (DolWin3, BorWin3, BorWin4) immer noch für wesentlich geeigneter, da durch den damit sich ergebenden Übergabepunkt eine Trassenführung erfolgen kann, die zu einer stärkeren Trassenbündelung und insbesondere zu deutlich geringeren Beeinträchtigungen des natura 2000-Gebietes / Naturschutzgebietes führen würde. Die in dem Beschlussentwurf vorgesehene Trasse führt ggfs. Dazu, dass dadurch im niedersächsischen Abschnitt nur noch eine Trassenführung ermöglicht wird, mit der gegen das naturschutz- und wasserrechtliche Vermeidungs- und Verschlechterungsverbot und insbesondere gegen die Schutzgebietbestimmungen (Natura 2000 Gebiet / Naturschutzgebiet) verstoßen wird. Mit dem Beslussentwurf und den dazu erstellten Unterlagen wird nicht nachvollziehbar begründet, warum nur dieser Übergabepunkt realisierbar sein soll und es trotz der o.g. Aspekte im niederländischen Verfahren keine gemeinsamen Gespräche aller beteiligten Behörden (Wasserwirtschaft, Schifffahrt und Naturschutz) durchgeführt worden sind. Eine Entscheidung der deutschen Genemigungsbehörde steht noch aus und wird aufgrund der dargelegten Bedenken und Hinweise als schwierig eingeschätzt.
	Reactie op zienswijze	De reactie waar NLWKN naar verwijst, vond plaats in het kader van de openbare raadpleging in het eerste kwartaal 2015. Een verslag van de raadpleging, die als doel heeft om het publieke domein te informeren voorafgaand aan de indiening van de vergunningaanvragen, is gelijktijdig met de aanvragen en ontwerp-besluiten op de internetsite van 'Bureau Energieprojecten' gepubliceerd. De reactie van NLWKN is hier onderdeel van. Bij het afronden van het MER en opstellen van het Inpassingplan is rekenschap gegeven van de ingekomen reacties. De Nederlandse en Duitse procedures lopen in de tijd zoveel mogelijk parallel. De procedures in beide landen zijn echter verschillend opgebouwd. Het Nederlandse bevoegde gezag is conform de Gezamenlijke Verklaring bij grensoverschrijdende milieueffectrapportage tussen Nederland en Duitsland uit 2013, die het Espoo verdrag concretiseert, betrokken bij de Duitse Planvaststellingsprocedure. Eveneens zijn de Duitse autoriteiten door bekendmaking van de MER (deel A en B) betrokken door het Nederlandse bevoegd gezag doordat een vertaling van het MER onderdeel is van de aanvraag documenten in de Duitse Planvaststellingprocedure. Hierbij is op te merken dat het Nederlandse MER ook het Duitse kustgebied tot en met de 12 zeemijlsgrens omvat om een zorgvuldige en integrale afweging van milieueffecten van routealternatieven in dit grensgebied te garanderen. Bovendien is aan de Duitse autoriteiten gelegenheid geboden voor het indienen van een zienswijze in de Nederlandse procedure. Andersom zijn ook Nederlandse autoriteiten betrokken in de Duitse procedure. Volgens het verantwoordelijke Nederlandse bevoegd gezag is hiermee voldoende grensoverschrijdende samenwerking en coördinatie in het kader van de parallel procedures geleverd. De selectie van het voorkeursalternatief (M2-Oost) is op een methodisch correcte en navolgbare wijze uitgebreid in het MER beschreven en als zodanig in het naar het Duits vertaalde deel A terug te vinden. Hierbij zijn ook de door NLWKN vertegenwoordigde milieuaspecten meegenomen. De indiener geeft aan dat zij een routekeuze M2-Oost om drie redenen als problematisch beschouwt, te weten; 1) dit is onvoldoende onderbouwd als het voorkeursalternatief, 2) er kan geen kabelbundeling plaatsvinden en 3) M2-Oost gaat door het Natura-2000 gebied "Borkum Riff". De indiener geeft aan de voorkeur te hebben voor het trace dat in de Notitie Rijkswijde en Detailniveau als W1 is aangeduid. Evenwel is voor het voorkeursalternatief M2-Oost gekozen. Als de verschillende tracés op milieueffecten worden afgewogen zijn de milieueffecten op de andere tracés groter. Een alternatief dat het gebied Borkum Riff geheel mijd is beschouwd in de Notitie Rijkswijde en Detailniveau, maar in een eerste selectie reeds afgefallen. De redenen voor het afvallen van dit alternatief (W1) zijn met name de ecologische effecten in het wantij en op de ondiepe platen en schorren tijdens de aanlegfase en de hoge kosten als gevolg van de grote tracélengte. De resterende alternatieven die vervolgens onderzocht zijn in het MER omvatten onder andere bundeling met Gemini (alternatief M1) en gedeeltelijke bundeling met NorNed (alternatief M2 West). Op grond de beschrijving in het MER is geen sprake van een routekeuze die slechts een alternatief in het Niedersachsische deel mogelijk maakt. Zoals aangegeven, houdt het Nederlandse MER bij de route alternatieven en milieueffecten geheel rekening met het Duitse kustgebied in combinatie met het Nederlandse gebied. Een kruising met de Eemsvaarweg -voorbij de bocht ter hoogte van boei 11/13- is op basis van scheepvaartveiligheid door de Duitse scheepvaart autoriteit GDWS consequent geweigerd. De initiatiefnemer heeft onder andere in afstemming met de Nederlandse water- en scheepvaartautoriteit Rijkswaterstaat alternatieven ontwikkelt waarvan een kruising met de Eems ter hoogte van boei 7/8 als geheel het meest milieuvriendelijk is. In het Duitse deel bundelt COBRA, volgens huidige kennisstand, grotendeels met de corridor zoals door de Niedersaksische Landplanning met in achtneming van alle relevante belangen, inclusief scheepvaart en natuur, is vastgelegd. Voor zover deze bundeling ruimtelijk niet mogelijk was vanwege ruimtegebrek bij Borkum en bij het aanlandingspunt bij Eemshaven, is er een meest gunstige kruising met de Westereems gekozen met in achtneming van alle aspecten te weten milieu, techniek, kosten en scheepvaart. In het Duitse 12 zeemijlsgebied levert het alternatief, mede gelet op de mitigerende maatregelen onder andere in het natuurgebied/Natura2000 gebied, geen significante milieueffecten op (zie ook de Duitse Planvaststellingsaanvraag). In dit gebied is het alternatief met betrekking tot natuurbeschermingsaspecten als vergunbaar beoordeeld.
	Erwiderung zur Stellungnahme	Die Reaktion, auf die der NLWKN verweist, erfolgte im Rahmen der öffentlichen Anhörung im ersten Quartal 2015. Ein Protokoll der Aktivitäten, die zum Ziel hatten, die Öffentlichkeit vor Einreichung der Antragsunterlagen zu informieren, ist zeitgleich mit den Anträgen und Genehmigungsentwürfen auf der Internetseite des "Bureau Energieprojecten" veröffentlicht worden. Die Reaktion vom NLWKN wurde dort mit aufgenommen. Beim Abrunden der MER und der Aufstellung des Raumplanes (Inpassingsplan) wurde den eingegangenen Reaktionen Rechnung getragen. Die Verfahren auf niederländischer und deutscher Seite laufen zeitlich weitestgehend parallel. Jedoch sind die Genehmigungsverfahren in beiden Ländern sehr unterschiedlich aufgebaut. Die niederländische Genehmigungsbehörde sowie die niederländische Anlaufstelle wurden gemäß der Neufassung der gemeinsamen deutsch-niederländischen UVP-Erklärung aus dem Jahr 2013, welche das Espoo-Gesetz konkretisiert, an dem deutschen Planfeststellungsverfahren beteiligt. Ebenso wurden seitens der niederländischen Genehmigungsbehörde die deutschen Behörden durch Bekanntgabe des Umweltverträglichkeitsberichts (Teil A und B)

Nr.	Naam Name	Zienswijze/Reactie op zienswijze Stellungnahme/Erwiderung zur Stellungnahme
		beteiligt, indem diese in übersetzter Form im deutschen Planfeststellungsverfahren den Planunterlagen beigelegt wurden. Dazu ist anzumerken, dass der Untersuchungsrahmen der niederländischen Umweltverträglichkeitsstudie auch das deutsche Küstenmeer bis zur 12sm-Zone einschließt, um eine sorgfältige und vollständige Abwägung von Umwelteingriffen der Routenvarianten in diesem grenzüberschreitenden Küstenbereich zu gewährleisten. Zudem wurde den deutschen Behörden in den niederländischen Verfahren Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Ebenso sind die niederländischen Behörden in den in Deutschland geführten Verfahren beteiligt worden. Nach Auffassung der auf niederländischer Seite zuständigen Behörde war somit eine hinreichende länderübergreifende Zusammenarbeit und Koordinierung im Rahmen einer parallelen Verfahrensführung gewährleistet. Die Ableitung der Vorzugsvariante (M2-Ost) ist in methodisch einwandfreier und nachvollziehbarer Weise ausführlich in der MER dargestellt und im Übrigen auch der deutschen Fassung der MER Teil A zu entnehmen. Dabei werden insbesondere auch die vom NLWKN vertretenen umweltfachlichen Aspekte aufgezeigt. Der Einwender gibt an, dass er eine Routenauswahl M2-Ost aus drei Gründen für problematisch erachtet: 1) Als Vorzugsalternative ist sie ungenügend untermauert. 2) Es kann keine Kabelbündelung stattfinden und 3) M2-Ost verläuft durch das NATURA-Gebiet „Borkum Riff“. Der Einwender gibt an, die Trasse zu bevorzugen, die im Bericht über Umfang und Detailgenauigkeit (Notitie Rijkswijde en Detailniveau) als W1 angegeben ist. Gleichwohl wurde M2-Ost als die Vorzugsalternative gewählt. Wenn die verschiedenen Trassen hinsichtlich Umweltauswirkungen abgewogen werden, sind die Umweltauswirkungen auf den anderen Trassen größer. Eine Alternative, die das Gebiet „Borkum Riff“ insgesamt meidet, wurde im „Bericht über Umfang und Detailgenauigkeit“ (Notitie Rijkswijde en Detailniveau) dargestellt, aber in einer ersten Vorauswahl bereits verworfen. Die Gründe für das Verwerfen dieser Alternative (W1) sind namentlich die ökologischen Auswirkungen im Wattenhoch und auf den untiefen Platen und Groden während der Verlegephase und die hohen Kosten als Folge der Trassenlänge. Die verbleibenden Alternativen, die anschließend in der MER untersucht wurden, umfassen u. a. die Bündelung mit GEMINI (Alternative M1) und die anteilige Bündelung mit NorNed (Alternative M2 West). Aufgrund der Beschreibung in der MER ist somit keine Rede von einer Routenauswahl, die nur eine Alternative im niedersächsischen Teil ermöglicht. Wie erwähnt, berücksichtigt die niederländische Umweltverträglichkeitsstudie bei den Routenalternativen und Umweltauswirkungen die Bewertung von Auswirkungen im Bereich des deutschen Küstenmeeres zusammen mit dem niederländischen Teil vollständig. Eine Vorfestlegung, durch die im niedersächsischen Abschnitt nur noch eine Trassenführung ermöglicht wird, ist aufgrund der Darstellung in der MER dementsprechend nicht erfolgt. Wie erwähnt, beinhaltet die niederländische Umweltverträglichkeitsstudie die Routenvarianten und Umwelteingriffe im Bereich des deutschen Küstenmeeres zusammen mit dem niederländischen Teil und berücksichtigt diese vollständig. Eine Querung der Ems nach der Fahrwasserkurve im Bereich zwischen den Tonnen 11 und 13 wurde aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs bereits in einem frühen Planungsstadium seitens der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (GDWS) kategorisch abgelehnt. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin unter anderem in Abstimmung mit der auf niederländischer Seite zuständigen Wasser- und Schifffahrtsbehörde Rijkswaterstaat Alternativen entwickelt, von denen sich eine Emskreuzung im Bereich der Tonnen 7 und 8 als insgesamt umweltverträglichste herausstellte. Auch auf deutscher Seite realisiert COBRA nach hiesigem Kenntnisstand eine weitgehende Bündelung und zwar in dem Korridor, der von der Niedersächsischen Landesplanung unter Würdigung aller relevanten Belange, vor allem auch von Schifffahrt und Naturschutz, festgelegt wurde. Soweit dieser wegen der Engstelle bei Borkum und dem Anlandepunkt bei Eemshaven nicht durchgängig genutzt werden kann, erfolgt eine Querung des Emsfahrwassers jetzt an einer Stelle, die sich unter Würdigung aller Aspekte, namentlich Umwelt, Technik, Kosten und Schifffahrt als am günstigsten darstellt. In der deutschen 12sm-Zone stellt die Trasse unter Berücksichtigung der dort u. a. im Naturschutzgebiet / NATURA 2000-Gebiet vorgesehenen Vermeidung-/Minimierungsmaßnahmen keine signifikante Beeinträchtigung dar (siehe auch Planfeststellungsantrag). In diesem Bereich wurde die Trasse hinsichtlich naturschutzfachlicher Aspekte als genehmigungsfähig bewertet.
5.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Das geplante COBRA-Kabel soll innerhalb des Ems-Dollart-Vertragsgebiets (EDV-Gebiet / „Treaty area“) und – seewärts davon – östlich der im Deutsch-Niederländischem Staatsvertrag vom Oktober 2014 vereinbarten „Linie“ verlaufen und berührt strom- und schifffahrtspolizeiliche Belange, die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vertreten werden. Auf die in dem genannten Staatsvertrag in Artikel 25 (3) geregelte Anwendung der Verwaltungszuständigkeiten weise ich hin. Strom- und schifffahrtspolizeiliche Aspekte der Verlegung und des Betriebs des Kabels werden im EDV-Gebiet daher in einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung (ssG) durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Emden abschließend geregelt. Seewärts des EDV-Gebiets werden strom- und schifffahrtspolizeiliche Aspekte in einen Planfeststellungsbeschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) integriert. Die ssG und der Planfeststellungsbeschluss unterliegen daher nicht den Regelungen des Integrationsplans. Auch alle weiteren Zulassungsverfahren nach niederländischem Recht sind in den betroffenen Bereichen, soweit Belange der WSV betroffen sind, nicht bindend. Die gemäß der „staatlichen Koordinierungsregelung“ erforderlichen Beschlüsse nach niederländischem Recht (wasserrechtliche, baurechtliche sowie natur-schutz- und umweltrechtliche Genehmigungen im EDV-Gebiet) sind hinsichtlich der dort enthaltenen Regelungen so abzufassen, dass sie den strom- und schifffahrtspolizeilichen Maßgaben der ssG des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden nicht entgegenstehen und deren ordnungsgemäßen Vollzug nicht erschweren oder unmöglich machen. Ich bitte um weitere Beteiligung.
	Reactie op zienswijze	De indiener van deze zienswijze stelt dat de Nederlandse ontwerp-besluiten de uitvoering van de taken van de Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden niet belemmert. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Tevens verzoekt de indiener om verdere betrokkenheid. De definitieve besluiten zullen openbaar bekend worden gemaakt en de indieners van een zienswijze zullen een antwoordbericht ontvangen.
	Erwiderung zur Stellungnahme	Der Einsender dieser Stellungnahme verfasst, dass die niederländischen Beschlussentwürfe die Durchführung von Aufgaben des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden nicht beeinträchtigt. Dies wird zur Kenntnis genommen. Zugleich bittet der Einsender um weitere Beteiligung. Die endgültigen Beschlüsse werden öffentlich bekannt gemacht und die Einsender von Stellungnahmen erhalten eine Antwort.
6.	Vereniging Wadvaarders	Indiening zienswijze naar aanleiding van de het ontwerp beschikking van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu namens de Vereniging Wadvaarders tegen de aanlegwijze van de Cobrakabel. De vereniging Wadvaarders is opgericht 17 februari 1990 en stelt zich ten doel de beoefening en de bevordering van vrije en verantwoorde recreatie op en vanaf schepen in het waddengebied, zowel op het water, op droogvallende gedeelten als op het land. Onze zienswijze betreft de gronddekking van de kabel ter hoogte van het Ra-wad. In de ontwerpvergunning is onder voorschrift 5 de minimale gronddekking vastgelegd voor het kabeltraject op de Oude Eems. In voorschrift 5.7 is een minimale dekking voorgeschreven van 2,5 meter. In voorschrift 5.8 is deze gronddekking voor de kruising met de Ra slechts 1,5 meter over een lengte van 400 meter met RI (Ra 1) als middelpunt. Onze zorg wordt ingegeven door de grote morfologische bewegingen op de locatie nabij deze betonning en geulen. De omgeving van de geul Ra is sterk onderhevig aan morfologische veranderingen. Dit geldt niet alleen de betonde geul maar ook daarbuiten. Met name daar waar het wad overgaat in de veel diepere Oude Wester Eems zijn de dieptes sterk wisselend. Nabij RI kan in afwachting van het tij in verband met de stroomrichting, maar ook in afwachting van voldoende diepgang op het Ra geankerd worden. Een anker van de schepen die gebruikelijk de Ra bevaren zal (vrijwel)nooit, de kabel raken bij 1,5 meter gronddekking. Maar bij de morfologische veranderingen die op deze locatie al decennia optreden is een dekking van slechts 1,5 meter snel te weinig. De kabel kan dan bloot komen te liggen ter plaatse van de geul of bij nog sterkere veranderingen in de morfologie op een geheel andere plaats naast de geul. In uw voorschriften spreekt u bij de noodzakelijk dekking over een vaargeul waar een betonde geul is bedoeld. Het noemen van "vaargeul" is te begrijpen.

Nr.	Naam Name	Zienswijze/Reactie op zienswijze Stellungnahme/Erwiderung zur Stellungnahme
		In beginsel is de gehele Waddenzee open om bevaren te worden en zijn alle geulen vaargeulen. Uitgezonderd van openstelling zijn de gebieden die met toepassing van artikel 20 van de Natuurbeschermingswet gesloten. U dient bij de vaststelling van de gronddekking voor de open gebieden daar ook naar te handelen. Momenteel staat in uw ontwerp beschikking een dekking van 1 meter voor deze open gebieden genoemd. Wanneer deze gebieden ook bevaren kunnen worden, bijvoorbeeld langs de rand van de Oude Eems, is 1 meter een minimale dekking. Ik verzoek u de gronddekking ter plaatse van de Ra en in de ondiepe delen (met name langs de randen van Oude Eems) en die wel bevaren kunnen worden, op ten minste 2,5 meter te houden in verband met de morfologische beweging van het wad ter plaatse.
	Reactie op zienswijze	Deze inhoud van deze zienswijze is in essentie overeenkomstig met de zienswijze van het Watersportverband. Voor de beantwoording wordt derhalve verwezen naar de zienswijze van het Watersportverbond (nummer 2).