

An die  
Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses  
Frau Roswitha Strauß, MdL  
Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70

**Staatssekretär**

24105 Kiel

Kiel, 1. September 2004

Sehr geehrte Frau Strauß,

in der Anlage übersende ich Ihnen vereinbarungsgemäß das Protokoll der Sitzung  
des „Ständigen Bund-/Länderausschusses Offshore“ vom 12. August 2004.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Wilfried Voigt

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/4960**

---

## Protokoll

### Sitzung des ständigen Ausschusses Offshore-Wind

(StAOWind Nr. 4-2004)

**Ort:** Deutsche Energie-Agentur GmbH, Chausseestraße 128a, 10115 Berlin

**Datum:** 12.08.2004, 11:00 Uhr bis 14:20 Uhr

**Anlagen:** *StAOWind 4-04\_Teilnehmer.pdf*  
*StAOWind 4-04\_Tagesordnung.pdf*  
*StAOWind 4-04\_Fundamente\_TUHH.pdf*  
*StAOWind 4-04\_PM zu Netzstudie\_dena.pdf*

#### Tagesordnungspunkte<sup>1</sup>

##### 1. Begrüßung, Genehmigung der Tagesordnung

Begrüßung und Sitzungsleitung durch Stephan Kohler (Geschäftsführer der dena).

Anwesende siehe Datei *StAOWind 4-04\_Teilnehmer.pdf*. BMWA fehlt entschuldigt.

a) Der StAOWind genehmigt die Tagesordnung (Entwurf siehe Datei *StAOWind 4-04\_Tagesordnung.pdf*).

b) Der StAOWind genehmigt das Protokoll der Sitzung 3-2004.

##### 2. Stand der Diskussion in Nord- und Ostsee zu Fragen der *Schiffssicherheit & Offshore Windparks*

###### Allgemeines:

BMVBW (Herr Will) stellt dar, dass in der Nordsee bereits sechs Windparks mit Zustimmung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen genehmigt wurden. Die Festlegung von allgemeinen Bewertungsmaßstäben ist nur in gewissem Umfang möglich, weil Windparks im regionalen

---

<sup>1</sup> Verwendete Abkürzungen: NI = Niedersachsen, SH = Schleswig-Holstein, HB = Bremen, MV = Mecklenburg-Vorpommern, BMU = Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, BSH = Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BfN = Bundesamt für Naturschutz, dena = Deutsche Energie-Agentur GmbH

Zusammenhang bewertet werden müssen. Insbesondere in der Ostsee muss der erwartete Anstieg von Öltransporten aus russischen Seehäfen und die Nähe einiger Windparks (Kriegers Flak) zu Schiffrouten kritisch geprüft werden. In der Nordsee muss für Windparks, die nördlich des nördlichen Verkehrstrennungsgebietes (VTG) liegen, zunächst ein Verkehrskonzept erstellt werden, um verlässliche Daten über die exakte Lage und Ausdehnung der Verkehrsströme in internationalen Gewässern zu erhalten. BMVBW wird dazu einen Auftrag an die WSD Nord erteilen.

Auf Nachfrage des BMU (Herr Hinrichs-Rahlwes) zur Zeitplanung erläutert BMVBW (Herr Grensemann), dass die Datenerhebung innerhalb von 9 bis 10 Monaten fertiggestellt werden soll. Sie ist notwendiger Bestandteil von Stellungnahmen und Verfahrenshandlungen der WSDn im Genehmigungsverfahren. Vor ihrer Fertigstellung können in diesem Gebiet keine weiteren Windparks genehmigt werden.

Auf Nachfrage des BMU (Herr Pachedag), warum der Auftrag hierzu nicht zu einem früheren Zeitpunkt erteilt wurde und warum RADAR-Daten, die beim Bundesamt für Gewässerkunde vorliegen, nicht für den Zweck ausgewertet werden, erläutert BMVBW (Herr Grensemann), dass Daten aus dem AIS (automatisches Schiffsidentifizierungssystem) erst jetzt in nennenswertem Umfang vorliegen. Die RADAR-Daten bilden nur Momente aber keine Verläufe ab. Ebenso reichen die Daten von Lloyds Register nicht aus, da sie nur die Abfahrts- und Ankunfthäfen beschreiben, jedoch nicht die exakte Lage der Schiffrouten.

BMU (Herr Paschedag) schlägt zur Verkürzung des Verfahrens vor, AIS-Daten von FINO I aus zu erheben.

HB (Herr Stietzel) weist auf die bei der WSD Nord-West seit 15 Jahren gesammelten Daten über Schiffe, die deutsche Häfen an- oder auslaufen, hin. BMVBW hält die bisherigen Daten insbesondere für die Querverkehre nach Dänemark außerhalb der VTG für nicht ausreichend.

BMU (Herr Hinrichs-Rahlwes) zweifelt an, dass die dargelegten Ausarbeitungen innerhalb von 9 bis 10 Monaten fertig gestellt werden. BMU hält 1,5 bis 2 Jahre für realistisch. BMVBW weist Vermutung zurück.

Auf Nachfrage von HB (Herr Stietzel) bestätigt das BSH (Herr Ehlers), dass über die beim BSH vorliegenden Anträge, die in dem vom BMVBW für die Verkehrszählung vorgesehen Gebiet nördlich der Verkehrstrennungsgebiete liegen, erst nach Auswertung der Ergebnisse entschieden wird.

Auf Nachfrage von NI (Herr Schörshusen) erläutert BMVBW (Herr Grensemann) den Begriff „Verkehrskonzept“. Eine Verkehrlenkung über Verkehrstrennungsgebiete ist für die internationalen Gewässer der Nordsee nicht geplant. Im Verkehrskonzept sollen Flächen in der zentralen Nordsee ermittelt werden, die von der Schifffahrt genutzt bzw. nicht genutzt werden.

---

Dena stellt als Alternative zum BMVBW-Ansatz zur Diskussion, die Schiffsrouten der Lage der Windparks anzupassen. BMVBW hält diesen Ansatz für nicht möglich, weil das internationale Seerecht in diesem Fall einen Sicherheitsabstand von nur 500 m zulässt. Dieser Sicherheitsabstand ist zu klein.

SH (Herr Voigt) kritisiert, dass die vom BMVBW geplante Erhebung von Verkehrsdaten einen massiven Einfluss auf die laufenden Genehmigungsverfahren haben und die Antragsteller in große finanzielle Schwierigkeiten bringen wird. SH erwartet, dass zumindest die Pilotphasen der Windparks, die bei Helgoland und die westlich Sylts liegen, ohne Verzögerungen fortgeführt und noch in diesen Jahr genehmigt werden.

HB (Herr Stietzel) äußert ebenfalls die Befürchtung, dass die Verkehrszählung zu einer Verzögerung der Genehmigungsverfahren von bis zu 2 Jahren führen könnte und weist auf die erheblichen positiven regionalwirtschaftlichen Effekte der Offshore-Windenergie hin.

BMVBW (Herr Grensemann) betont, dass die Verkehrszählungen für das Seegebiet um Kriegers Flak bereits vorliegen, und dass in der zentralen Nordsee für die eigentliche Erhebung der Verkehrsdaten eine Zeitspanne von nur 3 bis 4 Monaten notwendig ist.

BMVBW (Herr Grensemann) informiert, dass im Seegebiet um den beantragten Standort Kriegers Flak in Absprache mit schwedischen Institutionen geplant wird, Verkehrstrennungsgebiete im internationalen Gewässer einzurichten und diese bei der IMO anzumelden. In der Nordsee ist in internationalen Gewässern bisher keine Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten geplant, zumal dieses auch nur in Kooperation mit den Anrainerstaaten möglich wäre.

BSH (Herr Ehlers) vertritt die Meinung, dass in Nord- und Ostsee im Rahmen der Raumplanung Schifffahrtsrouten beschrieben werden müssen, auch wenn sie für die internationale Schifffahrt nicht unbedingt verbindlich sind. Dazu ist die Ermittlung von Verkehrsströmen durch Auswertung der nun erstmals zur Verfügung stehenden AIS-Daten notwendig. Das von der WSD Nord zu erstellende Verkehrskonzept hat für die laufenden Windpark-Genehmigungsverfahren zur Folge, dass das BSH zur Zeit von den betroffenen Antragstellern keine zusätzlichen kostenwirksamen Maßnahmen verlangen wird, da der Ausgang der Genehmigungsverfahren im betroffenen Seegebiet offen ist.

NI (Herr Schörshusen) betont, dass die in den Genehmigungsverfahren erstellten Risikostudien für die Windparks *GlobalTech* und *Innovent*, nicht mit der Verfügbarkeit neuer Daten pauschal in Zweifel gezogen werden können. Hierzu müssen vom BMVBW Fakten vorgelegt werden, die die Zweifel im Einzelnen begründen, da sich die Unternehmen auf die Realisierung der Erwartungsflächen verlassen und große Summen in die Planung der Projekte investiert haben. Die Ziele der Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See d.h. zu einer Lenkung der Anträge auf bestimmte Seegebiete beizutragen und den Antragstellern eine Orientierung für Erfolg versprechende Standorte

---

zu geben, wird durch die Datenerhebung und Neubewertung der Flächen in Frage gestellt.

BSH (Herr Dahlke) weist darauf hin, dass in § 3a SeeAnIV und in der Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See ausdrücklich die Einbeziehung neuer Erkenntnisse und Daten vorgesehen ist und dass dieses den Antragstellern bekannt ist.

BMU (Herr Hinrichs-Rahlwes) kritisiert, dass das BMVBW von der Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See, der das BMVBW seinerzeit zustimmte, abrückt.

BMVBW (Herr Will) weist die Kritik zurück und betont, dass sich das vom BMVBW geplante Vorgehen zur Bewertung der Erwartungsflächen innerhalb der Strategie bewegt.

BMVBW (Herr Will) erläutert auf Nachfrage von SH (Herr Voigt), dass in den Genehmigungsverfahren für die Pilotphase der Windparks *DanTysk*, *Sandbank 24* und *Nördlicher Grund* nicht auf die Ergebnisse des Verkehrskonzepts gewartet werden muss. BSH (Herr Dahlke) ergänzt, dass die WSD Nord dem Windpark *Sandbank 24* bereits zugestimmt hat.

Auf Nachfrage von SH (Herr Voigt) erläutert BMVBW (Herr Grensemann), dass für die Datenerhebung ein Zeitraum von maximal 2 – 3 Monaten ausreichend ist, um repräsentative Rohdaten über die Schiffrouten zu gewinnen. Eine jahreszeitlich übergreifende Zählung ist voraussichtlich entbehrlich.

#### Mindestabstände zu Schiffrouten:

BMVBW (Herr Grensemann) hält grundsätzlich einen Mindestabstand der Windparks von der Schiffroute bzw. vom Rand eines Verkehrstrennungsgebietes in Höhe von 2 Seemeilen zuzüglich 500 m für notwendig. In internationalen Gewässern kann der Sicherheitsabstand von 500 m um ein Bauwerk verbindlich festgelegt werden. Der zusätzliche Sicherheitsabstand von 2 Seemeilen spiegelt das Sicherheitsbewusstsein in Deutschland wider, kann aber in internationalen Gewässern aufgrund der Rechtslage (Seerechtsübereinkommen) nicht verbindlich durchgesetzt werden. Entscheidend für die Bemessung des Abstandes ist die mittlere Eingriffszeit für Notfallschlepper im Havariefall.

Dena (Herr Kohler) befürwortet, die Schiffrouten ausgehend von der Lage der Windparks festzulegen, statt ausgehend vom beobachteten Schiffsverkehr die Windparks entsprechend zu verschieben.

BMU (Herr Paschedag) hält den Begriff „Rand“ für zu unpräzise. In einem Fachgespräch ist in diesem Zusammenhang auch von der „Außenkante der signifikanten Hauptschifffahrtroute“ gesprochen worden. Fraglich ist, wie mit Ausreißern, d.h. mit Schiffen die deutlich neben einer Verkehrsrouten fahren, umgegangen werden soll, um den „Rand“ zu definieren.

BMVBW (Herr Grensemann) erläutert am Beispiel der Kadettrinne die Wirkung von Verkehrstrennungsgebieten und die weitere Planung, um das Projekt *Offshore Windpark Kriegers Flak* gemäß dem vorliegenden Genehmigungsantrag nach SeeAnlV zu realisieren: In Kooperation mit schwedischen Institutionen sollen mehrere Verkehrstrennungsgebiete in internationalen Gewässern eingerichtet werden. Für das Projekt *Offshore Windpark Kriegers Flak* wird vorgeschlagen, die Anlagenzahl um 10 Windenergieanlagen zu reduzieren, um den Abstand von 2 Seemeilen zur Schiffsroute einhalten zu können.

Auf Nachfrage von MV (Herr Lindemann), ob mit dieser Anlagenreduktion um zehn Stück auch der Abstand des Windparks zum vorgesehenen Verkehrstrennungsgebiet größer als 2 sm und 500 m sei, antwortete Herr Grensemann: „davon können Sie ausgehen“.

BMU (Herr Paschedag) weist das BMVBW auf widersprüchliche Aussagen der WSD Nord hierzu hin. BMU zitiert aus einem Fachgespräch mit der WSD Nord, dass ein Sicherheitsabstand von 2 Seemeilen alleine noch nicht für die Genehmigung eines Windparks ausreicht und im Fall Kriegers Flak darüber hinausgegangen werden soll.

BMVBW (Herr Grensemann) bestätigt, dass der Sicherheitsabstand nur ein Kriterium unter anderen ist. Im Fall Kriegers Flak kann die geplante Verkehrslenkung zu einer Lösung führen, die einen Windpark im Antragsgebiet genehmigungsfähig macht. Dabei muss auch nicht auf den Abschluss des IMO-Verfahrens gewartet werden, das für die Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten notwendig ist.

#### Kollisionshäufigkeiten:

BMVBW (Herr Grensemann) berichtet, dass im Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums an Richtwerten für die maximale Kollisionswiederholungsrate (Einheit: Jahre) und die maximale Ölaustrittsmenge (Einheit: Volumen/Zeit) gearbeitet wird. Ziel ist es, dem BSH und den WSDn Richtwerte an die Hand zu geben, um die Genehmigungsfähigkeit einzelner Projekte beurteilen zu können. BMVBW plant mit dem BMU eine Ressortabstimmung zu den konkreten Werten durchzuführen.

NI (Herr Schörshusen) fragt, ob die Richtwerte windparkspezifisch oder kumulierend gelten sollen und welche Wirkungen diese Richtwerte auf laufende Genehmigungsverfahren haben werden.

SH (Herr Voigt) fragt, warum Sicherheitsvorkehrungen im Windpark nicht in die Berechnung der Richtwerte einfließen. SH kritisiert, dass die WSDn grundsätzlich alle Sicherheitsmaßnahmen aus den Risikostudien herausrechnen wollen.

NI (Herr Schörshusen) schließt sich der Kritik an, da das von den WSDn gewählte Vorgehen im

---

Widerspruch zum sonst üblichen Vorgehen für Risikostudien technischer Anlagen steht.

BSH (Herr Dahlke) warnt davor, die Richtwerte vorschnell und ohne fachlich ausreichend substantiierte Begründung festzulegen, weil sie eine wichtige Entscheidungsgröße im Genehmigungsverfahren sind, die gerichtsfest sein muss. In die Berechnungen einfließende Faktoren müssen als Eingangsgrößen aus Gründen der Vergleichbarkeit standardisiert werden. Die Richtwerte selbst können vom BSH nicht festgelegt werden. Dieses ist eine politische Aufgabe. In diesem Zusammenhang ist auch über die Vereinheitlichung von Eingangsparametern in die Sicherheitskonzepte zu entscheiden.

BMU (Herr Paschedag) begrüßt, dass das BMVBW nun die Richtwerterarbeitung koordinieren wird und diese Aufgaben nicht mehr den WSDn überlässt. BMU kritisiert, dass die WSDn die Risikostudien des Germanischen Lloyd für nicht sachgerecht halten, obwohl diese nach international anerkannten Grundsätzen durchgeführt werden.

BMVBW (Herr Grensemann) weist die Kritik an der Arbeit der WSDn zurück. Die Sicherheit erhöhende Maßnahmen wie Doppelhüllen für Tanker und AIS werden in die Richtwerte einbezogen. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen können in einem weiteren Schritt mit berücksichtigt werden. Die Festlegung von Richtwerten sei aber in erster Linie eine ministerielle Aufgabe.

Auf Frage der dena erklärt BMVBW (Herr Grensemann), dass das BMVBW dem BMU in ca. 3 Monaten einen Fachvorschlag für Richtwerte unterbreiten wird.

NI (Herr Schörshusen) erkundigt sich, ob die Richtwerterarbeitung zu einer weiteren Verzögerung von Genehmigungsverfahren führen wird. BMVBW (Herr Grensemann) verneint dieses.

- PAUSE -

BMVBW (Herr Grensemann) schlägt vor, dass das BMU bereits in die Erarbeitung der Richtwerte und in die Klärung offener Fragen, die im Zusammenhang mit den Tagesordnungspunkten 2a bis 2d stehen, einbezogen wird.

**→ Der StAOWind nimmt den BMVBW-Vorschlag zur Kenntnis und empfiehlt, die Richtwerte zur maximalen Kollisionswiederholungsrate und zur maximalen Ölaustrittsmenge unter Einbeziehung von BMVBW, BMU, BSH, WSD Nord West, WSD Nord und externer Sachverständige (Germanischer Lloyd und GAUSS) zu bearbeiten. Die Ergebnisse sollen auf der nächsten Sitzung des StAOWind am 10.11.04 vorgestellt werden.**

Übergreifendes Schutz- und Sicherheitskonzept, kollisionsfreundliche Bauweise:

BSH (Herr Dahlke) hält ein übergreifendes Schutz- und Sicherheitskonzepts, das vom BSH in einer

Arbeitsgruppe begonnen wurde, für einen wichtigen Baustein, um private und staatliche Vorsorge miteinander zu verknüpfen. Hierzu zählt auch die kollisionsfreundliche Bauweise von Anlagen eines Windenergieparks. BSH lobt, dass das Umweltbundesamt die Forschungsarbeiten hierzu frühzeitig in Auftrag gab.

BMVBW (Herr Grensemann) spricht sich dafür aus, die kollisionsfreundliche Bauweise von Anlagen eines Windparks (u.a. Sollbruchstellen) vorauszusetzen und sie in die Risikoanalyse mit einzubeziehen.

MV (Herr Lindemann) gibt eine gutachterliche Stellungnahme von Prof. Lehmann von der Technischen Universität Hamburg Harburg zur kollisionsfreundlichen Bauweise zu Protokoll (siehe Datei: *StAOWind 4-2004\_Fundamente\_TUHH.pdf*).

BMU (Herr Paschedag) spricht sich dafür aus, dass die begonnenen Arbeiten am Schutz- und Sicherheitskonzept vom BSH weitergeführt werden. Dies wird von BMVBW unterstützt.

#### Befahrensmöglichkeiten für Offshore-Windparks (Sportboote, Fischerei)

BMVBW (Herr Grensemann) befürwortet, die Windparks für Sportboote grundsätzlich zu öffnen und lediglich im Winter (Eisansatz) oder nachts keine Befahrung zuzulassen. Ggf. ist eine Höhenbegrenzung notwendig, um Berührungen mit Flügelspitzen zu vermeiden. Eine Befahrung für die Fischerei ist nicht möglich, da diese Schiffe in der Manövrierfähigkeit besonders eingeschränkt sind.

### **3. Koordination der Genehmigungsverfahren**

#### Datenabfrage:

Dena (Herr Tiedemann) übergibt CDs mit Fragebögen zur Koordination der Genehmigungsverfahren, die das BSH der dena übermittelte, an die Vertreter der Länder SH, NI und MV.

HB (Herr Stietzel) kritisiert, keine Daten zu erhalten. Dena (Herr Tiedemann) begründet dieses damit, dass nur die Länder SH, NI und MV Windparks bzw. Kabel genehmigen und sich mit dem BSH bzw. untereinander abstimmen müssen.

SH, NI, MV und BSH sprechen sich dafür aus, die Daten allen StAOWind-Mitgliedern zur Verfügung zu stellen. Dena (Herr Tiedemann) erklärt, dass alle StAOWind-Mitglieder im Nachgang zur Sitzung einen entsprechenden Datensatz auf CD erhalten werden.

Dena (Herr Tiedemann) erinnert an den Beschluss des StAOWind 3-2004, dass ein kompletter Datensatz bis zum 10.11.04 erarbeitet werden soll und bittet die Ländervertreter die Fragebögen

---

entsprechend zu ergänzen.

BSH:

BSH (Herr Dahlke) bewertet die Koordination mit dem Land SH im Kabelverfahren *Butendiek* als sehr gut. Probleme gibt es derzeit mit der Abstimmung in NI. Die Zusammenarbeit mit MV wird sich erst im Laufe der kürzlich begonnenen Verfahren entwickeln.

SH:

SH (Herr Voigt) berichtet, sich die „Runden Tische“ bei der Klärung der Netzanschlussfragen und – anträge bewährt haben und auch Konflikte dort kompakt und Ziel führend erörtert werden.

MV:

MV (Herr Lindemann) berichtet, dass ein Raumordnungsverfahren für jene Antragsteller von Windparks entbehrlich ist, die östlich von Rügen ihre Kabel innerhalb einer Trasse verlegen, die im Raumentwicklungsprogramm ausgewiesen ist. Das Raumordnungsverfahren für *Baltic I* ist eröffnet. Die WSD Nord hat den Windpark *Baltic I* positiv bewertet und hält eine Kollisionswiederholungsrate von 146 Jahren für akzeptabel.

BSH (Herr Dahlke) bittet um Abstimmung bei der Formulierung von Auflagen für Kabelverlegetiefen. MV (Herr Lindemann) stellt dieses in Aussicht.

NI:

NI (Herr Schörshusen) berichtet über die landesplanerische Feststellung der Norderney-Trasse. Für vier Pilotwindparks sind bereits Vorverträge zur Flächensicherung mit Landesbehörden abgeschlossen worden. Die Unternehmen verpflichten sich damit zur Vorlage eines gemeinsamen Nutzungskonzepts. Die erforderlichen Verfahren nach dem Nationalparkgesetz und nach dem Wasserrecht sind noch nicht abgeschlossen worden. Für die Ausbautrasse liegen Zusagen von Unternehmen vor, um Gutachten für das vom Land geplante Raumordnungsverfahren finanzieren zu können. In einem Gutachten soll auch die Nutzung von Wasserschiffahrtsstraßen zur Netzanbindung der Windparks geprüft werden. Weiterhin ist in NI die Ausweisung weiterer Meeresgebiete als Vogelschutzgebiete in der Diskussion. Die Meinungsbildung zur Ausweisungsnotwendigkeit ist aber noch nicht abgeschlossen.

BSH (Herr Dahlke) bittet darum, dass sich NI auch an der Diskussion um die Ausweisung von

---

Eignungsgebieten in der AWZ beteiligt, da dieses die Landespolitik (bezügl. Ausbauphase) beeinflussen kann.

BMU (Herr Paschedag) votiert dafür, dass sich der Bund an den Kabelkorridoren, die die Bundesländer festlegen, orientiert. Ein umgedrehtes Verfahren ist nicht zielführend.

#### **4. Stand der dena-Netzstudie**

Dena (Herr Kohler) informiert über einen neuen Zeitplan zur dena-Netzstudie und verweist auf eine dena-Pressemitteilung vom 11.08.04 (siehe Datei: *StAOWind 4-04\_PM Netzstudie\_dena.pdf*). Die Studie wird erst zum Jahresende fertig gestellt.

#### **5. Sonstiges**

Die nächste Sitzung des StAOWind findet am **10.11.04 in Hamburg beim BSH** statt. Die ursprünglich geplante Einladung der Seglerverbände zu diesem Termin entfällt, da BMVBW plant, die Windparks grundsätzlich für Segler zu öffnen.