

Positionierung zum Entwurf der Bundesratsinitiative zur Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes (WindSeeG) hinsichtlich der Offshore-Rettung

Der BWO begrüßt das Engagement der Länder zur Offshore-Rettung vor dem Hintergrund des weiteren Ausbaus der Offshore-Windenergie. Eine gut organisierte, leistungsfähige Luftrettung auf See ist ein wesentlicher Bestandteil einer sicheren und nachhaltigen Stromerzeugung aus Offshore-Windenergie. Der BWO ist allerdings der Auffassung, dass der Gesetzesentwurf in der derzeitigen Form über das sinnvolle Maß hinausgeht und dadurch unnötige Verunsicherung und Verwaltungsaufwand auslösen könnte. Wir bitten die Länder, das Gesetzesvorhaben auf die küstenfernen Windparks nordwestlich der Schifffahrtsroute SN 10 zu beschränken.

Aus Sicht des BWO sollte die Organisation der Rettung grundsätzlich beim Staat liegen. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird ein anderer Weg eingeschlagen, der die Verantwortung für die Rettung allein in die Hände eines Rettungsinfrastrukturverbandes legt, welcher aus den Infrastrukturbetreibern in der AWZ bestehen soll. Ein Ausbau der staatlichen Luftrettungskapazitäten ist dagegen nicht vorgesehen. Da bereits jetzt für die Offshore-Rettung vorgesehene Helikopter von den Ländern genutzt werden, wird dieses Vorgehen kritisch betrachtet, weil dieses Vorgehen die Verfügbarkeit der Rettungsinfrastruktur für die Branche einschränkt.

1. Kostenallokation & Investitionsschutz

Aus Sicht des BWO ist sicherzustellen, dass bestehende Offshore-Windparks (OWP) und bereits bezuschlagte Projekte nicht nachträglich durch zusätzliche Kosten, regulatorische Vorgaben oder Verwaltungsaufwand belastet werden.

Vor diesem Hintergrund beschränkt sich der Vorschlag des BWO zur Klärung der Zuständigkeit und Kostentragung allein **auf küstenferne OWP – insbesondere nordwestlich der Schifffahrtsroute SN 10**. In diesen Bereichen stößt die bestehende Rettungsorganisation an ihre Grenzen. Für Bestandsparks und küstennahe Projekte hingegen funktionieren die etablierten, durch die Betreiber finanzierten Rettungsketten, **zuverlässig und effizient**.

OWP, die bereits in Betrieb sind oder sich in fortgeschrittener Planung befinden, wurden unter definierten rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen errichtet. Soweit diese Parks **nicht kalkulierbare Kostenbelastung** im Rahmen der küstenfernen Offshore-Rettung mittragen, **würde das Vertrauen in die Investitionssicherheit untergraben** und könnte sich negativ auf den weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie auswirken.

Sofern der Gesetzgeber an dem Vorhaben festhält, die Rettung in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) insgesamt neu zu regeln, darf dies **nicht zulasten des Investitionsschutzes und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit bestehender Projekte erfolgen**. Aus unserer Sicht ist ein gestuftes Finanzierungsmodell erforderlich, das regionale Gegebenheiten und bereits seit Jahren funktionierende Strukturen berücksichtigt. Die Implementierung eines solchen gestuften Modells sollte bereits im Gesetz verankert werden. In diesem Modell muss der Investitionsschutz durch ein Einfrieren der aktuellen Aufwendungen für Bestandsparks (ggf. mit Inflationsausgleich) zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzung des zu gründenden Verbands gewährleistet werden. Zusätzliche Anforderungen, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahmen der OWP nicht bekannt gewesen sind, würden dann von neu bezuschlagten OWP getragen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass diese **Finanzierungsanteile zum Zeitpunkt der Ausschreibung bekannt** sind.

Eine solche Regelung schützt Investoren vor (zwar juristisch unechten, aber dennoch gravierenden wirtschaftlichen) Rückwirkungen. Zudem ist sie sachgerecht für Parks, die aufgrund ihrer geographischen Lage (z. B. küstennah) bereits durch vorhandene Rettungskapazitäten abgesichert sind. Diese OWP werden nicht mit Mehrkosten belastet, die im Zusammenhang mit der Rettungsorganisation für küstenfernere Standorte entstehen.

Denkbar wäre zusätzlich ein „Opt-in“-Modell für bestehende OWP und bezuschlagte Projekte. Damit hätten die Wirtschaftsakteure die Möglichkeit, sich freiwillig dem Rettungsinfrastrukturverband anzuschließen.

Frühzeitig zu klären ist zudem die Reihenfolge der Gründungsakte. Rein rechtstechnisch wird der Rettungsinfrastrukturverband unmittelbar qua Gesetz verbindlich sein. Sollte der Gesetzgeber an dem Vorhaben festhalten, die Rettung auch für Bestandsparks neu regeln zu wollen, muss für einen unkomplizierten Übergang der jetzigen Offshore-Rettung in den neuen Rettungsinfrastrukturverband bereits parallel zum Gesetzgebungsprozess dessen Ausgestaltung transparent sein. Vor allem bestehende OWP haben laufende Verträge mit Rettungsdienstleistern. Unklarheiten hinsichtlich der Gründungsakte und Ausgestaltung des Rettungsinfrastrukturverbandes darf nicht zulasten dieser gehen.

2. Selbstverwaltung

Die im Entwurf vorgesehene Stellung eines Beirats durch die Länder und dessen verpflichtende Zustimmung zur Satzung und/oder zur Beitragsbemessung greift aus Sicht des BWO zu stark in die **Selbstverwaltungsrechte der Mitgliederversammlung** ein. Die Beitragssystematik sollte grundsätzlich von den Mitgliedern des Verbandes selbst beschlossen werden können, da sie die wirtschaftlichen Folgen unmittelbar tragen. Nur wenn innerhalb der Mitgliederversammlung kein Konsens erzielt werden kann, sollte subsidiär der Beirat eingeschaltet werden, um eine Entscheidung herbeizuführen. Dies würde dem **Selbstverwaltungsprinzip** besser Rechnung tragen und gleichzeitig die effiziente **Handlungsfähigkeit des Verbandes** wahren.

Vorstand:
Irina Lucke (Vorsitzende)
Till Frohloff (Stellvertreter)
Jost Backhaus (Stellvertreter)
Jörg Kubitzka (Finanzvorstand)

Geschäftsführung:
Stefan Thimm

VR-Nr.33801B
Amtsgericht
Berlin-Charlottenburg
St.-Nr.:27/620/62116
USt-IdNr: DE315616014

Bankverbindung:
DKB Deutsche Kreditbank AG
Inhaber: Bundesverband der Windenergie Offshore
e.V.
IBAN:DE42120300001020262158
BIC: BYLADEM1001

3. Ausgestaltung der Offshore-Rettung

Die Offshore-Windbranche bekennt sich seit jeher zur Verantwortung für die Sicherheit ihrer Mitarbeitenden und steht einer Weiterentwicklung der Rettungsstrukturen grundsätzlich positiv gegenüber. Voraussetzung sind **klare Definitionen der Maßnahmen und Anforderungen**, die künftig von den Betreibern zu erfüllen sind.

Die Branche sollte daher bei der Ausgestaltung dieser Anforderungen frühzeitig und substantiell eingebunden werden, um sicherzustellen, dass auch zukünftig praxistaugliche, wirtschaftlich tragfähige und sicherheitstechnisch wirksame Lösungen entwickelt werden.

In dem Zusammenhang ist die Verlässlichkeit der neuen Rettungsstrukturen für die Branche zu betonen. Gemäß § 79b Abs. 1 WindSeeG-Entwurf wird der Rettungsinfrastrukturverband als Zweckverband mit dem Ziel gegründet, die Rettung von Personen sicherzustellen, die in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone Tätigkeiten verrichten, die im Zusammenhang mit der Erzeugung, Speicherung und Weiterleitung von Energie, insbesondere Strom, stehen. Eine darüber hinaus gehende Nutzung der Rettungsinfrastruktur, etwa der Zugriff durch Bundes- oder Länderstellen, wäre zweckfremd und würde die Branche gegenüber der heutigen Situation mitunter schlechter stellen.

4. Zuständigkeiten & Haftung

Für den Erfolg einer neuen Rettungsstruktur in der AWZ ist entscheidend, **welche hoheitlichen Aufgaben und Befugnisse der neu geschaffenen Körperschaft konkret übertragen werden sollen**. Eine rechtssichere und transparente Definition ist erforderlich, um Zuständigkeiten, Verantwortung und Pflichten klar voneinander abzugrenzen – insbesondere im Hinblick auf mögliche Haftungsfragen. Daher sollte das Gesetz klare Regelungen zur Haftung enthalten, etwa bei Ausfällen der zentralen Rettungsinfrastruktur oder bei Unklarheiten in der Kompetenzverteilung. Da der Verband eine bundesunmittelbare rechtsfähige Körperschaft des öffentlichen Rechts darstellt, sehen wir hier den Bund in der Pflicht.

5. Legaldefinitionen erforderlich

Der Gesetzesentwurf ist in Teilen nicht hinreichend legaldefiniert. Vor allem der Begriff des ‚Werksrettungsdienstes‘ bedarf einer genaueren Definition. Werksrettungsdienste sind klassischerweise betriebseigene Abteilungen, etwa Werksfeuerwehren, die in einem genau definierten Bereich, den Arbeitsstätten, agieren. Offshore-Windparks und deren Windenergieanlagen stellen aber eben keine Arbeitsstätte im Sinne der ArbStättV dar. Offshore-WEAs sind in erster Linie Industrieanlagen mit dem Ziel der Stromerzeugung. Im Gegensatz zu traditionellen Arbeitsstätten, die geschaffen

Vorstand:
Irina Lucke (Vorsitzende)
Till Frohloff (Stellvertreter)
Jost Backhaus (Stellvertreter)
Jörg Kubitzka (Finanzvorstand)

Geschäftsführung:
Stefan Thimm

VR-Nr.33801B
Amtsgericht
Berlin-Charlottenburg
St.-Nr.:27/620/62116
USt-IdNr: DE315616014

Bankverbindung:
DKB Deutsche Kreditbank AG
Inhaber: Bundesverband der Windenergie Offshore
e.V.
IBAN:DE42120300001020262158
BIC: BYLADEM1001



wurden, um dauerhafte Arbeitsplätze für Mitarbeitende bereitzustellen, sind Offshore-WEAs in ihrer Eigenschaft und Ausstattung in der Regel auf ihre Funktion als Energieerzeugungsanlagen zugeschnitten. Der Begriff des Werksrettungsdienstes in § 79a WindSeeG-Entwurf ist insofern irreführend und bedarf einer genauen Legaldefinition. Eine Begriffsänderung in ‚Rettungskette‘ könnte der Klarheit ebenso helfen.

Vorstand:

Irina Lucke (Vorsitzende)
Till Frohloff (Stellvertreter)
Jost Backhaus (Stellvertreter)
Jörg Kubitza (Finanzvorstand)

Geschäftsführung:

Stefan Thimm

VR-Nr.33801B

Amtsgericht
Berlin-Charlottenburg
St.-Nr.:27/620/62116
USt-IdNr: DE315616014

Bankverbindung:

DKB Deutsche Kreditbank AG
Inhaber: Bundesverband der Windenergie Offshore
e.V.
IBAN:DE42120300001020262158
BIC: BYLADEM1001