

06.10.26**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Wi - AV - Fz - In - U - Wo

zu **Punkt ...** der 1069. Sitzung des Bundesrates am 16. Oktober 2026

**Entwurf eines Gesetzes zur Optimierung und Absicherung des
Ausbaus der Windenergie auf See****A**

Der **federführende Wirtschaftsausschuss (Wi)**,
der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Wi
U

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 2a Absatz 1 Satz 4 – neu –, 5 – neu – WindSeeG)

Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist durch den folgenden Doppelbuchstaben bb zu ersetzen:

„bb) Nach Satz 2 werden die folgenden Sätze eingefügt:

„Im Jahr 2026 findet keine Ausschreibung statt. Das Ausschreibungsvolumen, das nach der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung für das Jahr 2026 vorgesehen war, ist spätestens bis zum

31. Dezember 2030 zusätzlich zu den Ausschreibungsmengen nach Satz 1 Nummer 3 auszuschreiben. Der dort festgelegte Ausschreibungskorridor darf zu diesem Zweck überschritten werden.“ ‘

Begründung:

Ein kontinuierlicher Ausschreibungs- und Realisierungspfad ist eine wesentliche Voraussetzung für Investitionssicherheit entlang der gesamten Offshore-Wertschöpfungskette. Die vollständige Aussetzung der Ausschreibungen im Jahr 2026 birgt das Risiko, Investitionen in die Zulieferindustrie, Hafeninfrastrukturen und maritime Wertschöpfungskette zu beeinträchtigen.

Der ab 2027 vorgesehene flexible Ausschreibungskorridor gewährleistet für sich genommen nicht, dass das im Jahr 2026 entfallene Ausschreibungsvolumen tatsächlich und zeitnah nachgeholt wird. Ohne eine verbindliche Nachholungsregelung besteht vielmehr die Gefahr, dass die ausgefallene Menge innerhalb des regulären Korridors verrechnet wird und damit dauerhaft entfällt.

Das für 2026 vorgesehene Ausschreibungsvolumen ist daher spätestens bis zum 31. Dezember 2030 zusätzlich zu den regulären Ausschreibungsmengen nachzuholen. Um dies planerisch zu ermöglichen, muss der Ausschreibungskorridor zu diesem Zweck überschritten werden können. Hierdurch werden die langfristigen Ausbauziele, die Planungssicherheit für Projektentwickler, Netzbetreiber und Investoren sowie die Auslastung der Industrie- und Hafenkapazitäten gestärkt.

Wi 2. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b (§ 4 Absatz 3 Satz 1a – neu – WindSeeG)

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b ist durch den folgenden Buchstaben b zu ersetzen:

,b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 < ... weiter wie Vorlage ... >

bb) Nach Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Bei Festlegungen für sonstige Energiegewinnungsbereiche ist sicherzustellen, dass diese nicht zu einer Reduzierung der für den Stromtransport erforderlichen Offshore-Netzanbindungskapazitäten führen.“ ‘

Begründung:

Grundsätzlich begrüßt der Bundesrat, dass mit der vorgesehenen Änderung des § 4 Absatz 3 WindSeeG die Grundlage dafür geschaffen wird, sonstige Energiegewinnungsbereiche an das Stromnetz anzubinden und insbesondere kombinierte Anbindungen von Strom- und Wasserstoffinfrastruktur zu erproben. Die Offshore-Elektrolyse kann grundsätzlich - zusätzlich zur Erzeugung an Land und zu Importen - einen Beitrag zur Deckung des künftigen Wasserstoffbedarfs leisten und zur Diversifizierung der Wasserstoffversorgung beitragen.

Die Offshore-Elektrolyse befindet sich jedoch noch in einem frühen Entwicklungsstadium. Fragen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Systemvorteile der Offshore-Elektrolyse, insbesondere im Vergleich zur Elektrolyse an Land, sind derzeit noch offen. Der Gesetzentwurf trägt dem Rechnung, indem eine generelle Öffnung von Flächen für die Offshore-Elektrolyse zunächst nicht vorgesehen ist und die Erprobung schrittweise erfolgen soll.

Vor dem Hintergrund langfristig steigender Strombedarfe muss sichergestellt werden, dass der Aufbau einer Offshore-Wasserstofferzeugung nicht zu einer Reduzierung der für den Stromtransport erforderlichen Offshore-Netzanbindungskapazitäten führt. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die langfristige Versorgung der Verbrauchsschwerpunkte im Binnenland. Die Entwicklung der Strom- und Wasserstoffinfrastruktur muss integriert und bedarfsgerecht erfolgen.

Der Vorschlag stellt daher sicher, dass die Erprobung und weitere Entwicklung der Offshore-Elektrolyse nicht zulasten der langfristig erforderlichen Offshore-Netzanbindungskapazitäten für den Stromtransport erfolgt.

- In
U

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 4)
3. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b (§ 5 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 bis 4, Satz 3 und 4 WindSeeG), Nummer 38a – neu – (§§ 79a – neu –, 79b – neu – WindSeeG), Nummer 50a – neu – (§ 96b – neu – WindSeeG), Nummer 54a – neu – (§ 104a – neu – WindSeeG)
- Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:
- a) Nummer 6 Buchstabe b ist zu streichen.
- b) Nach Nummer 38 ist die folgende Nummer 38a einzufügen:
- „38a. Nach § 79 werden die folgenden §§ 79a und 79b eingefügt:

„§ 79a
Betrieblicher Rettungsdienst

(1) Der betriebliche Rettungsdienst hat die Rettung von Personen, die in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone auf Einrichtungen im Sinne des § 65 Absatz 1 Tätigkeiten verüben, sicherzustellen. Träger des betrieblichen Rettungsdienstes sind die jeweiligen Betreiber von Einrichtungen im Sinne des § 65 Absatz 1 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone.

(2) Die Rettung im Sinne dieses Gesetzes beginnt mit der Alarmierung des betrieblichen Rettungsdienstes und endet mit der Übergabe der verunfallten oder erkrankten rettungsbedürftigen Person an eine nächstgelegene und geeignete Behandlungseinrichtung. Die näheren Einzelheiten zu den Rettungsstandards in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone werden durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates durch das für Rettungswesen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone zuständige Bundesministerium festgelegt.

(3) Die Vorschriften des Arbeitsschutzes bleiben unberührt.

§ 79b
Rettungsinfrastrukturverband

(1) Um die Rettung der in § 79a Absatz 1 Satz 1 genannten Personen sicherzustellen, wird ein Rettungsinfrastrukturverband errichtet. Aufgaben des Rettungsinfrastrukturverbandes sind insbesondere die Errichtung, der Betrieb und die Finanzierung der Rettungsinfrastruktur für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone.

(2) Der Rettungsinfrastrukturverband ist eine bundesunmittelbare rechtsfähige Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Sitz in [Stadt].

(3) Dem Rettungsinfrastrukturverband werden die Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 als eigene übertragen. Der Rettungsinfrastrukturverband kann die Ausführung seiner Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 an Dritte übertragen.

(4) Für die Verbindlichkeiten des Rettungsinfrastrukturverbandes haftet der Bund, soweit nicht Befriedigung aus dem Vermögen des Rettungsinfrastrukturverbandes möglich ist (Gewährträgerhaftung).

(5) Der Rettungsinfrastrukturverband regelt seine innere Organisation durch Satzung. Die Satzung muss mindestens Bestimmungen über Namen, Mitgliedschaft, Aufgaben, Organe der Körperschaft und deren Befugnisse, sowie die Wirtschaftsführung und das Rechnungswesen der Körperschaft enthalten. Die Satzung und ihre Änderungen werden durch die Mitgliederversammlung beschlossen und bedürfen der Genehmigung des Beirates; sie ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

(6) Mitglied des Rettungsinfrastrukturverbandes sind alle in der ausschließlichen Wirtschaftszone tätigen Betreiber von Einrichtungen im Sinne des § 65 Absatz 1. Die Mitgliedschaft beginnt im Zeitpunkt der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung für die Einrichtung und endet mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Beseitigung der Einrichtung nach § 80 nachweislich abgeschlossen wurde. Im Falle des § 85 Absatz 3 geht die Mitgliedschaft auf den Rechtsnachfolger über. Näheres regelt die Satzung.

(7) Organe des Rettungsinfrastrukturverbandes sind die Mitgliederversammlung, der Beirat, der Vorstand und die Gewährträgerversammlung. Mitglieder des Beirates sind das für Energiewirtschaft zuständige Bundesministerium, das für Rettungswesen in der ausschließlichen Wirtschaftszone zuständige Bundesministerium, das für Arbeitsschutz zuständige Bundesministerium sowie die für Rettungswesen und Arbeitsschutz zuständigen Ministerien der an die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone angrenzenden Länder. Mitglieder der Gewährträgerversammlung sind das für

Finanzwesen zuständige Bundesministerium und das für Energiewirtschaft zuständige Bundesministerium. Näheres regelt die Satzung.

(8) Die zur Erfüllung der Aufgaben des Rettungsinfrastrukturverbandes erforderlichen Mittel werden vollumfänglich durch Beiträge seiner Mitglieder aufgebracht. Art, Höhe und Staffelung der Beiträge regelt die Beitragssatzung, wobei insbesondere die unterschiedlichen Rettungsbedarfe in der Nord- und Ostsee bei der Beitragsbemessung berücksichtigt werden sollten. Die Beitragssatzung und ihre Änderungen werden von der Mitgliederversammlung beschlossen und bedürfen der Genehmigung des Beirates; sie ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.“ ‘

c) Nach Nummer 50 ist die folgende Nummer 50a einzufügen:

„50a. Nach § 96a wird der folgende § 96b eingefügt:

„§ 96b
Verordnungsermächtigung zur
Sicherstellung einer Rettungsinfrastruktur

Das für Energiewirtschaft zuständige Bundesministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu regeln

1. die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung einer Rettungsinfrastruktur für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone nach § 79b,
2. Näheres zu den Aufgaben und Befugnissen des Rettungsinfrastrukturverbandes nach § 79b und
3. die Zusammenarbeit des Rettungsinfrastrukturverbandes nach § 79b mit öffentlichen Rettungsdiensten, dem Havariekommando sowie Bundesbehörden.“ ‘

d) Nach Nummer 54 ist die folgende Nummer 54a einzufügen:

„54a. Nach § 104 wird der folgende § 104a eingefügt:

„§ 104a

Rechtsaufsicht über den Rettungsinfrastrukturverband

Die Rechtsaufsicht über den Rettungsinfrastrukturverband im Sinne des § 79b obliegt dem für Energiewirtschaft zuständigen Bundesministerium.“ ‘

Begründung:

Ohne eine funktionsfähige Offshore-Rettungskette sind weder Bau noch Betrieb der künftigen, zunehmend küstenfernen Offshore-Windparks zulässig („No HEMS, No Work“). Die Rettungsinfrastruktur ist damit nicht lediglich eine arbeitsschutzrechtliche Begleitmaßnahme, sondern eine unverzichtbare Voraussetzung für das Erreichen der gesetzlichen Offshore-Ausbauziele.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung zur Offshore-Rettung wird dem Erfordernis einer rechtssicheren, dauerhaft finanzierbaren und von allen Beteiligten getragenen Organisation der Rettungsinfrastruktur in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) nicht ausreichend gerecht. Sie lässt erhebliche praktische, rechtliche und wirtschaftliche Fragen offen und gefährdet damit die rechtzeitige Bereitstellung einer leistungsfähigen Rettungsinfrastruktur. Dies gilt umso mehr, als die Rettungsinfrastruktur aufgrund der langen Planungs-, Genehmigungs- und Errichtungszeiten spätestens bis zum Jahr 2034 in Betrieb sein muss und daher bereits bis Mitte 2027 grundlegende Konzeptentscheidungen erforderlich werden.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Übertragung wesentlicher Entscheidungen zur Organisation und Ausgestaltung der Rettungsinfrastruktur auf den Flächenentwicklungsplan verlagert zentrale Festlegungen in ein nachgelagertes Verwaltungsverfahren. Dadurch wird zwar eine rechtliche Grundlage für die Zuweisung von Verantwortlichkeiten geschaffen, zugleich verbleiben wesentliche Fragen zur konkreten Aufgabenwahrnehmung, Finanzierung und Governance zunächst ungeklärt. Die Länder erhalten lediglich über die Konsultation des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie die Möglichkeit, zu entsprechenden Festlegungen Stellung zu nehmen. Angesichts ihrer Zuständigkeiten insbesondere im Bereich des Arbeitsschutzes und der landseitigen Rettungsstrukturen ist dies nicht ausreichend.

Vom Bundesrat wird die im Gesetzentwurf vorgesehene gesamtschuldnerische Haftung der Offshore-Betreiber für die Errichtung und den Betrieb der Rettungsinfrastruktur kritisch bewertet. Das Modell setzt voraus, dass einzelne Betreiber die erforderliche Infrastruktur zunächst auf eigene Rechnung realisieren und finanzieren. Die damit verbundenen Investitions- und Projektrisiken wären anschließend von sämtlichen Betreibern gemeinsam zu tragen. Umfang und Eintrittswahrscheinlichkeit möglicher Haftungsfälle sind jedoch im Vor-

feld für alle Betreiber nicht verlässlich kalkulierbar. Hierdurch entstehen erhebliche wirtschaftliche Unsicherheiten für alle in der AWZ tätigen Unternehmen. Zudem handelt es sich bei den hieraus resultierenden Risiken aufgrund ihres Umfangs, ihrer langen Laufzeit und der fehlenden Kalkulierbarkeit weitgehend um nicht oder nur sehr eingeschränkt versicherbare Risiken. Soweit eine Absicherung überhaupt verfügbar wäre, würde dies jedenfalls zu erheblichen zusätzlichen Kosten für die Betreiber führen und damit den Offshore-Ausbau insgesamt verteuern.

Zudem besteht die Gefahr, dass bei wirtschaftlichen Schwierigkeiten oder einem Ausfall des mit der Errichtung der Rettungsinfrastruktur betrauten Unternehmens die übrigen Betreiber unverhältnismäßig belastet werden. Dies könnte nicht nur einzelne Vorhaben gefährden, sondern den Offshore-Ausbau insgesamt negativ beeinträchtigen. Da eine funktionierende Rettungsinfrastruktur Voraussetzung für den Ausbau der Offshore-Windenergie ist, würden sich die Risiken der Infrastrukturrealisierung unmittelbar auf das Erreichen der Ausbauziele und damit auf das Gelingen der Energiewende auswirken. Es bestünde die konkrete Gefahr, dass der weitere Ausbau der Offshore-Windenergie in der AWZ mindestens verzögert wird, wenn nicht sogar ganz oder teilweise zum Erliegen kommt. Dieses Risiko kann beim vorgesehenen Modell einer gesamtschuldnerischen Haftung ohne Absicherung nicht ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus birgt das Modell die Gefahr einer einseitigen Entscheidungsdominanz desjenigen Unternehmens, das die Rettungsinfrastruktur errichtet und betreibt. Wesentliche Entscheidungen über Errichtung und Betrieb der Infrastruktur könnten faktisch ohne angemessene Beteiligung der übrigen betroffenen Betreiber getroffen werden. Hierdurch droht die Entstehung einer monopolartigen Struktur, die weder den Interessen der Gesamtheit der Betreiber noch dem Ziel einer transparenten und diskriminierungsfreien Organisation der Rettung in der AWZ gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund ist das Modell eines Rettungsinfrastrukturverbandes vorzugswürdig. Es gewährleistet eine gemeinschaftliche Organisation der Rettungsinfrastruktur durch sämtliche betroffene Betreiber und schafft klare institutionelle Zuständigkeiten. Die Errichtung, der Betrieb und die Finanzierung der Rettungsinfrastruktur werden in einer eigenständigen, von allen Betreibern getragenen Organisationsstruktur gebündelt. Dadurch werden die notwendigen Entscheidungen transparent, nachvollziehbar und unter Beteiligung aller Betroffenen getroffen.

Zugleich ermöglicht ein Rettungsinfrastrukturverband eine faire und verursachungsgerechte Verteilung der Kosten auf bestehende und zukünftige Betreiber. Die Finanzierung erfolgt über Mitgliedsbeiträge, deren Ausgestaltung die unterschiedlichen Rettungsbedarfe und Nutzungsintensitäten berücksichtigen kann. Dadurch wird vermieden, dass einzelne Unternehmen die Infrastruktur zunächst allein vorfinanzieren oder unkalkulierbare Haftungsrisiken übernehmen müssen. Gemäß aktueller Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (Studie „Ermittlung der finanziellen Anfangsausstattung und Tragfähigkeit eines

Rettungsinfrastrukturverbandes der Offshore-Windparkbetreiber in der deutschen Nordsee“, PwC, Sept. 2026) ist die dauerhafte Refinanzierung einer zentralen Rettungsinfrastruktur über ein grundgebührenbasiertes Beitragsmodell grundsätzlich tragfähig. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass die Kosten der Offshore-Rettung überwiegend durch fixe Vorhalte- und Betriebskosten geprägt sind. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass auch zukünftige Betreiber angemessen zur Finanzierung einer Infrastruktur beitragen, auf deren Verfügbarkeit sie zwingend angewiesen sein werden. Damit werden einseitige Belastungen der heute tätigen Unternehmen vermieden und die Kosten des Offshore-Ausbaus planbar und gerecht verteilt.

Die vorgeschlagene Gewährträgerhaftung des Bundes schafft darüber hinaus die erforderliche Grundlage für eine wirtschaftlich tragfähige Finanzierung der Infrastruktur. Eine staatliche Absicherung ist für die Finanzierung der Rettungsinfrastruktur praktisch unverzichtbar. Sie verbessert die Kreditwürdigkeit des Verbandes, ermöglicht günstigere Finanzierungsbedingungen am Kapitalmarkt und gewährleistet die dauerhafte Zahlungsfähigkeit während der Aufbau- und Betriebsphase. Gerade weil die erforderlichen Investitionen je nach gewähltem Rettungskonzept erheblich ausfallen können und die wirtschaftliche Tragfähigkeit von der Umsetzung des gesetzlichen Offshore-Ausbaupfades abhängt, schafft die Gewährträgerhaftung die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit für alle Beteiligten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Realisierung der Rettungsinfrastruktur nicht an Finanzierungsrisiken scheitert und der für die Energiewende erforderliche Offshore-Ausbau verlässlich fortgeführt werden kann.

Der Änderungsvorschlag greift daher den bereits von den Küstenländern vorgelegten Ansatz eines Rettungsinfrastrukturverbandes auf. Dieser schafft frühzeitig die notwendigen organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige Offshore-Rettung, gewährleistet eine angemessene Beteiligung der Länder und der betroffenen Betreiber und trägt damit sowohl den Erfordernissen des Arbeitsschutzes als auch den Zielen eines beschleunigten und verlässlichen Offshore-Ausbaus Rechnung.

Der Vorschlag wurde gleichlautend mit der Gesetzesinitiative des Bundesrates in Drucksache 293/25 (Beschluss) am 26. September 2025 beschlossen und dem Bundestag zugeleitet (BT-Drucksache 21/2735). Die Bundesregierung hatte dazu kritisch Stellung genommen und schlägt nunmehr eine unzureichende Regelung vor. Mit dem erneuten Beschluss soll sichergestellt werden, dass der Vorschlag des Bundesrates im Rahmen der aktuellen Novelle des WindSeeG diskutiert und berücksichtigt wird.

- Wi 4. Zu Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 2 Satz 2
 (entfällt Nummer 4 WindSeeG), Nummer 38a – neu – (§§ 79a – neu –, 79b – neu –
 bei WindSeeG), Nummer 50a – neu – (§ 96b – neu – WindSeeG), Nummer 54a
 Annahme – neu – (§ 104a – neu – WindSeeG)
 von
 Ziffer 3) Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:
- a) Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa ist durch den folgenden Doppelbuchstaben aa zu ersetzen:
- „aa) In Satz 2 werden die Nummern 2 und 3 durch die folgenden Nummern 2 und 3 ersetzt:
- „2. < ... weiter wie Vorlage Nummern 2 und 3 ... > “
- b) Nach Nummer 38 ist die folgende Nummer 38a einzufügen:
- „38a. Nach § 79 werden die folgenden §§ 79a und 79b eingefügt:

„§ 79a
 Betrieblicher Rettungsdienst

(1) Der betriebliche Rettungsdienst hat die Rettung von Personen, die in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone auf Einrichtungen im Sinne des § 65 Absatz 1 Tätigkeiten verüben, sicherzustellen. Träger des betrieblichen Rettungsdienstes sind die jeweiligen Betreiber von Einrichtungen im Sinne des § 65 Absatz 1 in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone.

(2) Die Rettung im Sinne dieses Gesetzes beginnt mit der Alarmierung des betrieblichen Rettungsdienstes und endet mit der Übergabe der verunfallten oder erkrankten rettungsbedürftigen Person an eine nächstgelegene und geeignete Behandlungseinrichtung. Die näheren Einzelheiten zu den Rettungsstandards in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone werden durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates durch das für Rettungswesen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone zuständige Bundesministerium festgelegt.

(3) Die Vorschriften des Arbeitsschutzes bleiben unberührt.

§ 79b

Rettungsinfrastrukturverband

(1) Um die Rettung der in § 79a Absatz 1 Satz 1 genannten Personen sicherzustellen, wird ein Rettungsinfrastrukturverband errichtet. Aufgaben des Rettungsinfrastrukturverbandes sind insbesondere die Errichtung, der Betrieb und die Finanzierung der Rettungsinfrastruktur für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone.

(2) Der Rettungsinfrastrukturverband ist eine bundesunmittelbare rechtsfähige Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Sitz in [eintragen: Stadt].

(3) Dem Rettungsinfrastrukturverband werden die Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 als eigene übertragen. Der Rettungsinfrastrukturverband kann die Ausführung seiner Aufgaben nach Absatz 1 Satz 2 an Dritte übertragen.

(4) Für die Verbindlichkeiten des Rettungsinfrastrukturverbandes haftet der Bund, soweit nicht Befriedigung aus dem Vermögen des Rettungsinfrastrukturverbandes möglich ist (Gewährträgerhaftung).

(5) Der Rettungsinfrastrukturverband regelt seine innere Organisation durch Satzung. Die Satzung muss mindestens Bestimmungen über Namen, Mitgliedschaft, Aufgaben, Organe der Körperschaft und deren Befugnisse, sowie die Wirtschaftsführung und das Rechnungswesen der Körperschaft enthalten. Die Satzung und ihre Änderungen werden durch die Mitgliederversammlung beschlossen und bedürfen der Genehmigung des Beirates; sie ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

(6) Mitglied des Rettungsinfrastrukturverbandes sind alle in der ausschließlichen Wirtschaftszone tätigen Betreiber von Einrichtungen im Sinne des § 65 Absatz 1. Die Mitgliedschaft beginnt im Zeitpunkt der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung für die Einrichtung und endet mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Beseitigung der Einrichtung nach § 80 nachweislich abgeschlossen wurde. Im Falle des § 85 Absatz 3 geht die Mitgliedschaft auf den Rechtsnachfolger über. Näheres regelt die Satzung.

(7) Organe des Rettungsinfrastrukturverbandes sind die Mitgliederversammlung, der Beirat, der Vorstand und die Gewährträgerversammlung. Mitglieder des Beirates sind das für Energiewirtschaft zuständige Bundesministerium, das für Rettungswesen in der ausschließlichen Wirtschaftszone zuständige Bundesministerium, das für Arbeitsschutz zuständige Bundesministerium sowie die für Rettungswesen und Arbeitsschutz zuständigen Ministerien der an die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone angrenzenden Länder. Mitglieder der Gewährträgerversammlung sind das für Finanzwesen zuständige Bundesministerium und das für Energiewirtschaft zuständige Bundesministerium. Näheres regelt die Satzung.

(8) Die zur Erfüllung der Aufgaben des Rettungsinfrastrukturverbandes erforderlichen Mittel werden vollumfänglich durch Beiträge seiner Mitglieder aufgebracht. Art, Höhe und Staffelung der Beiträge regelt die Beitragssatzung, wobei insbesondere die unterschiedlichen Rettungsbedarfe in der Nord- und Ostsee bei der Beitragsbemessung berücksichtigt werden sollten. Die Beitragssatzung und ihre Änderungen werden von der Mitgliederversammlung beschlossen und bedürfen der Genehmigung des Beirates; sie ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.“ ‘

c) Nach Nummer 50 ist die folgende Nummer 50a einzufügen:

„50a. Nach § 96a wird der folgende § 96b eingefügt:

„§ 96b
Verordnungsermächtigung zur Sicherstellung
einer Rettungsinfrastruktur

Das für Energiewirtschaft zuständige Bundesministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu regeln

1. die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung einer Rettungsinfrastruktur für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone nach § 79b,

2. Näheres zu den Aufgaben und Befugnissen des Rettungsinfrastrukturverbandes nach § 79b und
3. die Zusammenarbeit des Rettungsinfrastrukturverbandes nach § 79b mit öffentlichen Rettungsdiensten, dem Havariekommando sowie Bundesbehörden.“ ‘

d) Nach Nummer 54 ist die folgende Nummer 54a einzufügen:

„54a. Nach § 104 wird der folgende § 104a eingefügt:

„§ 104a

Rechtsaufsicht über den Rettungsinfrastrukturverband

Die Rechtsaufsicht über den Rettungsinfrastrukturverband im Sinne des § 79b obliegt dem für Energiewirtschaft zuständigen Bundesministerium.“ ‘

Begründung:

Ohne eine funktionsfähige Offshore-Rettungskette sind weder Bau noch Betrieb der künftigen, zunehmend küstenfernen Offshore-Windparks zulässig („No HEMS, No Work“). Die Rettungsinfrastruktur ist damit nicht lediglich eine arbeitsschutzrechtliche Begleitmaßnahme, sondern eine unverzichtbare Voraussetzung für das Erreichen der gesetzlichen Offshore-Ausbauziele.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung zur Offshore-Rettung wird dem Erfordernis einer rechtssicheren, dauerhaft finanzierbaren und von allen Beteiligten getragenen Organisation der Rettungsinfrastruktur in der AWZ nicht ausreichend gerecht. Sie lässt erhebliche praktische, rechtliche und wirtschaftliche Fragen offen und gefährdet damit die rechtzeitige Bereitstellung einer leistungsfähigen Rettungsinfrastruktur. Dies gilt umso mehr, als die Rettungsinfrastruktur aufgrund der langen Planungs-, Genehmigungs- und Errichtungszeiten spätestens bis zum Jahr 2034 in Betrieb sein muss und daher bereits bis Mitte 2027 grundlegende Konzeptentscheidungen erforderlich werden.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Übertragung wesentlicher Entscheidungen zur Organisation und Ausgestaltung der Rettungsinfrastruktur auf den Flächenentwicklungsplan verlagert zentrale Festlegungen in ein nachgelagertes Verwaltungsverfahren. Dadurch wird zwar eine rechtliche Grundlage für die Zuweisung von Verantwortlichkeiten geschaffen, zugleich verbleiben wesentliche Fragen zur konkreten Aufgabenwahrnehmung, Finanzierung und Governance zunächst ungeklärt. Die Länder erhalten lediglich über die Konsultation des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie die Möglichkeit, zu entsprechenden Fest-

legungen Stellung zu nehmen. Angesichts ihrer Zuständigkeiten insbesondere im Bereich des Arbeitsschutzes und der landseitigen Rettungsstrukturen ist dies nicht ausreichend.

Vom Bundesrat wird die im Gesetzentwurf vorgesehene gesamtschuldnerische Haftung der Offshore-Betreiber für die Errichtung und den Betrieb der Rettungsinfrastruktur kritisch bewertet. Das Modell setzt voraus, dass einzelne Betreiber die erforderliche Infrastruktur zunächst auf eigene Rechnung realisieren und finanzieren. Die damit verbundenen Investitions- und Projektrisiken wären anschließend von sämtlichen Betreibern gemeinsam zu tragen. Umfang und Eintrittswahrscheinlichkeit möglicher Haftungsfälle sind jedoch im Vorfeld für alle Betreiber nicht verlässlich kalkulierbar. Hierdurch entstehen erhebliche wirtschaftliche Unsicherheiten für alle in der AWZ tätigen Unternehmen. Zudem handelt es sich bei den hieraus resultierenden Risiken aufgrund ihres Umfangs, ihrer langen Laufzeit und der fehlenden Kalkulierbarkeit weitgehend um nicht oder nur sehr eingeschränkt versicherbare Risiken. Soweit eine Absicherung überhaupt verfügbar wäre, würde dies jedenfalls zu erheblichen zusätzlichen Kosten für die Betreiber führen und damit den Offshore-Ausbau insgesamt verteuern.

Zudem besteht die Gefahr, dass bei wirtschaftlichen Schwierigkeiten oder einem Ausfall des mit der Errichtung der Rettungsinfrastruktur betrauten Unternehmens die übrigen Betreiber unverhältnismäßig belastet werden. Dies könnte nicht nur einzelne Vorhaben gefährden, sondern den Offshore-Ausbau insgesamt negativ beeinträchtigen. Da eine funktionierende Rettungsinfrastruktur Voraussetzung für den Ausbau der Offshore-Windenergie ist, würden sich die Risiken der Infrastrukturrealisierung unmittelbar auf das Erreichen der Ausbauziele und damit auf das Gelingen der Energiewende auswirken. Es bestünde die konkrete Gefahr, dass der weitere Ausbau der Offshore-Windenergie in der AWZ mindestens verzögert wird, wenn nicht sogar ganz oder teilweise zum Erliegen kommt. Dieses Risiko kann beim vorgesehenen Modell einer gesamtschuldnerischen Haftung ohne Absicherung nicht ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus birgt das Modell die Gefahr einer einseitigen Entscheidungsdominanz desjenigen Unternehmens, das die Rettungsinfrastruktur errichtet und betreibt. Wesentliche Entscheidungen über Errichtung und Betrieb der Infrastruktur könnten faktisch ohne angemessene Beteiligung der übrigen betroffenen Betreiber getroffen werden. Hierdurch droht die Entstehung einer monopolartigen Struktur, die weder den Interessen der Gesamtheit der Betreiber noch dem Ziel einer transparenten und diskriminierungsfreien Organisation der Rettung in der AWZ gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund ist das Modell eines Rettungsinfrastrukturverbandes vorzugswürdig. Es gewährleistet eine gemeinschaftliche Organisation der Rettungsinfrastruktur durch sämtliche betroffene Betreiber und schafft klare institutionelle Zuständigkeiten. Die Errichtung, der Betrieb und die Finanzierung der Rettungsinfrastruktur werden in einer eigenständigen, von allen Betreibern getragenen Organisationsstruktur gebündelt. Dadurch werden die notwendigen

Entscheidungen transparent, nachvollziehbar und unter Beteiligung aller Betroffenen getroffen.

Zugleich ermöglicht ein Rettungsinfrastrukturverband eine faire und verursachungsgerechte Verteilung der Kosten auf bestehende und zukünftige Betreiber. Die Finanzierung erfolgt über Mitgliedsbeiträge, deren Ausgestaltung die unterschiedlichen Rettungsbedarfe und Nutzungsintensitäten berücksichtigen kann. Dadurch wird vermieden, dass einzelne Unternehmen die Infrastruktur zunächst allein vorfinanzieren oder unkalkulierbare Haftungsrisiken übernehmen müssen. Gemäß aktueller Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (Studie „Ermittlung der finanziellen Anfangsausstattung und Tragfähigkeit eines Rettungsinfrastrukturverbandes der Offshore-Windparkbetreiber in der deutschen Nordsee“, PwC, September 2026) ist die dauerhafte Refinanzierung einer zentralen Rettungsinfrastruktur über ein grundgebührenbasiertes Beitragsmodell grundsätzlich tragfähig. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass die Kosten der Offshore-Rettung überwiegend durch fixe Vorhalte- und Betriebskosten geprägt sind. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass auch zukünftige Betreiber angemessen zur Finanzierung einer Infrastruktur beitragen, auf deren Verfügbarkeit sie zwingend angewiesen sein werden. Damit werden einseitige Belastungen der heute tätigen Unternehmen vermieden und die Kosten des Offshore-Ausbaus planbar und gerecht verteilt.

Die vorgeschlagene Gewährträgerhaftung des Bundes schafft darüber hinaus die erforderliche Grundlage für eine wirtschaftlich tragfähige Finanzierung der Infrastruktur. Eine staatliche Absicherung ist für die Finanzierung der Rettungsinfrastruktur praktisch unverzichtbar. Sie verbessert die Kreditwürdigkeit des Verbandes, ermöglicht günstigere Finanzierungsbedingungen am Kapitalmarkt und gewährleistet die dauerhafte Zahlungsfähigkeit während der Aufbau- und Betriebsphase. Gerade weil die erforderlichen Investitionen je nach gewähltem Rettungskonzept erheblich ausfallen können und die wirtschaftliche Tragfähigkeit von der Umsetzung des gesetzlichen Offshore-Ausbaupfades abhängt, schafft die Gewährträgerhaftung die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit für alle Beteiligten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Realisierung der Rettungsinfrastruktur nicht an Finanzierungsrisiken scheitert und der für die Energiewende erforderliche Offshore-Ausbau verlässlich fortgeführt werden kann.

Der Änderungsvorschlag greift daher den bereits von den Küstenländern vorgelegten Ansatz eines Rettungsinfrastrukturverbandes auf. Dieser schafft frühzeitig die notwendigen organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige Offshore-Rettung, gewährleistet eine angemessene Beteiligung der Länder und der betroffenen Betreiber und trägt damit sowohl den Erfordernissen des Arbeitsschutzes als auch den Zielen eines beschleunigten und verlässlichen Offshore-Ausbaus Rechnung.

Der Vorschlag wurde gleichlautend mit der Gesetzesinitiative des Bundesrates in BR-Drucksache 293/25 (Beschluss) am 26. September 2025 beschlossen und dem Deutschen Bundestag zugeleitet (BT-Drucksache 21/2735). Die Bundesregierung hatte dazu kritisch Stellung genommen und schlägt nunmehr eine unzu-

reichende Regelung vor. Mit einem erneuten Beschluss soll sichergestellt werden, dass der Vorschlag des Bundesrates im Rahmen der aktuellen Novelle des WindSeeG diskutiert und berücksichtigt wird.

- Wi 5. Zu Artikel 1 Nummer 13 bis 15 (§§ 18 bis 23 WindSeeG), Nummer 23, 24 (§§ 52 bis 54 WindSeeG)
- a) Der Bundesrat begrüßt die Anpassung der Fördersystematik für den weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie und weist darauf hin, dass nach seiner Einschätzung die Realisierung der bezuschlagten Vorhaben jedoch weiterhin nicht hinreichend gesichert ist.
 - b) Der Bundesrat bittet, im laufenden Gesetzgebungsverfahren ergänzende Regelungen zur Absicherung der Realisierung von Offshore-Windenergievorhaben zu prüfen und aufzunehmen, die finanzielle Anreize der Fördersystematik flankieren und die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben wahren.
 - c) Dabei bittet der Bundesrat insbesondere zu prüfen, inwieweit
 - aa) Indexierungsmechanismen für Zuschlagswerte, insbesondere auf der zweiten Stufe, eine Anpassung an allgemeine Kostenentwicklungen ermöglichen und Anreize für den Abschluss von Stromlieferverträgen (Power Purchase Agreements) stärken können,
 - bb) über bloße Pönalisierungen hinausgehende Instrumente zur Durchsetzung der Offshore-Windenergievorhaben einen Beitrag zur zeitkritischen Realisierung leisten können; dies könnte mögliche Regelungen in Anlehnung an Verfahren zur Bestimmung von Vorhabenträgern im Rahmen der Netzentwicklungsplanung nach dem Energiewirtschaftsgesetz umfassen,
 - cc) eine verbindliche Verankerung der erneuten Ausschreibung nicht vergebener Ausbauvolumina sowie aufgegebenen Projekte eine schnelle Realisierung ermöglichen; dies könnte Regelungen zur frühzeitigen Rückgabe von Flächen und zur Weiterverwendung vorhandener Vorleistungen umfassen.

Wi
U

6. Zu Artikel 1 Nummer 15 (§ 21 WindSeeG)

Artikel 1 Nummer 15 § 21 ist zu streichen.

Begründung:

Die vorgesehene „marktliche Realisierung“ überträgt insbesondere Mengen- und Marktpreisrisiken überproportional auf die Anlagenbetreiber und führt dadurch zu unnötig hohen Finanzierungskosten. Im Ergebnis würde das Ausschreibungsregime die Stromgestehungskosten aus Offshore-Wind erhöhen, ohne dass gegenüber einem reinen CfD-Ausschreibungsregime zusätzliche positive Anreizwirkungen für die Anlagenbetreiber entstehen. Sowohl mit Blick auf die Senkung der Gesamtsystemkosten als auch aus Sicht von Unternehmen und Stromverbraucherinnen und Stromverbrauchern ist die „marktliche Realisierung“ trotz möglicher Gebotseinnahmen damit eindeutig nachteilig.

Wi
U

7. Zu Artikel 1 Nummer 34 Buchstabe d (§ 69 Absatz 7 Satz 1, 5 WindSeeG)

Artikel 1 Nummer 34 Buchstabe d § 69 Absatz 7 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist die Angabe „35“ durch die Angabe „30“ zu ersetzen.
- b) In Satz 5 ist die Angabe „fünf“ durch die Angabe „zehn“ zu ersetzen.

Begründung:

Aktuell werden Planfeststellungsbeschlüsse bzw. Plangenehmigungen für Windenergieanlagen auf See befristet auf 25 Jahre erteilt (§ 69 Absatz 7 WindSeeG), wobei diese Frist nachträglich um bis zu zehn Jahre verlängert werden kann, sofern die Betriebsdauer der zugehörigen Netzanbindung dies technisch und betrieblich ermöglicht.

Es wird grundsätzlich begrüßt, dass mit dem Gesetzentwurf die Regelbefristung von Planfeststellungsbeschlüssen bzw. Plangenehmigungen in § 69 Absatz 7 WindSeeG verlängert werden soll. Da jedoch aktuell nicht abschließend geklärt ist, ob auch die zur Anbindung der Windparks erforderlichen Offshore-Netzanbindungssysteme ebenfalls 35 Jahre betrieben werden können, sollte die Regel-Betriebsdauer der Offshore-Windenergieanlagen nur moderat um fünf weitere Jahre auf 30 Jahre angehoben und die 10-jährige Verlängerungsmöglichkeit der aktuellen Gesetzesfassung behalten werden.

Mit diesem Kompromissvorschlag soll einerseits gewährleistet werden, dass die Windparks effizienter genutzt und somit länger abgeschrieben werden können, was sich auch positiv auf die Stromgestehungskosten bzw. auf die Strompreise auswirken wird. Andererseits ist mit der Verkürzung der Regelbefristung beabsichtigt, dass die Betriebsdauer der Offshore-Windparks besser auf die Betriebsdauer der aktuell in Planung befindlichen Netzinfrastuktur abgestimmt wird, um zeitintensive Umplanungen zu vermeiden.

Wi 8. Zu Artikel 1 Nummer 34 Buchstabe d (§ 69 Absatz 7 Satz 1 WindSeeG)*

In Artikel 1 Nummer 34 Buchstabe d § 69 Absatz 7 Satz 1 ist nach der Angabe „es sei denn“ die Angabe „, die Betriebsdauer der zugehörigen Netzanbindung ermöglicht dies technisch oder betrieblich nicht oder“ einzufügen.

Begründung:

Die vorgesehene Verlängerung der regulären Befristung von Windenergieanlagen auf See auf 35 Jahre ist mit Blick auf die Betriebsdauer der zugehörigen Offshore-Anbindungsleitung abzusichern. Eine längere Betriebsdauer der Windenergieanlagen führt nicht ohne Weiteres dazu, dass auch die zugehörige Offshore-Anbindungsleitung über denselben Zeitraum technisch und betrieblich zur Verfügung steht.

Der Gesetzentwurf trägt diesem Zusammenhang bereits Rechnung, indem eine nachträgliche Verlängerung der Befristung voraussetzt, dass die Betriebsdauer der zugehörigen Netzanbindung dies technisch und betrieblich ermöglicht. Dieses Kriterium sollte auch bei der erstmaligen Festlegung der nunmehr auf 35 Jahre verlängerten regulären Betriebsdauer ausdrücklich berücksichtigt werden. Der Gesichtspunkt sollte daher nicht lediglich in der Entwurfsbegründung als möglicher planerischer Aspekt benannt, sondern ausdrücklich im Gesetzestext verankert werden.

Der Vorschlag stellt sicher, dass die Betriebsdauer von Windenergieanlagen auf See und der zugehörigen Offshore-Anbindungsleitungen aufeinander abgestimmt werden. Darüber hinaus kann eine aufgrund der Betriebsdauer der zugehörigen Netzanbindung erforderliche abweichende Befristung bereits vor der Ausschreibung im Flächenentwicklungsplan festgelegt und damit frühzeitig Planungssicherheit geschaffen.

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 7 redaktionell zusammenzuführen

Wi 9. Zu Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a₀ –neu – (§ 17d Absatz 1 Satz 4 – neu – EnWG)

Vor Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a ist der folgende Buchstabe a₀ einzufügen:

„a₀) Nach Absatz 1 Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die Sätze 1 und 2 gelten für internationale Offshore-Anbindungsleitungen nach § 3 Nummer 60, die in einem von der Bundesnetzagentur nach § 12c bestätigten Netzentwicklungsplan enthalten sind, entsprechend; eine für das Vorhaben bestehende Offshore-Kooperationsvereinbarung ist zu berücksichtigen.“ ‘

Begründung:

Der Gesetzentwurf bezieht internationale Offshore-Anbindungsleitungen umfassend in die Flächenentwicklungsplanung ein und stellt sie dort in wesentlichen Punkten nationalen Offshore-Anbindungsleitungen gleich. Dieser Gleichlauf sollte auch auf der Ebene der Umsetzung nachvollzogen werden.

Internationale radiale und hybride Offshore-Anbindungsleitungen können grenzüberschreitend erschlossene Offshore-Windenergie in das deutsche Übertragungsnetz integrieren und Offshore-Anbindungsleitungen funktional ersetzen. § 17d Absatz 1 EnWG begründet für Offshore-Anbindungsleitungen eine Errichtungs- und Betriebspflicht und enthält Vorgaben zu deren Umsetzung. Für internationale Offshore-Anbindungsleitungen bedarf es noch eines klaren gesetzlichen Umsetzungsmechanismus.

§ 17k Absatz 1 Nummer 1 EnWG setzt bereits voraus, dass internationale Offshore-Anbindungsleitungen in einem nach § 12c EnWG bestätigten Netzentwicklungsplan enthalten sein können. Hieran anknüpfend soll die Umsetzungsverpflichtung des § 17d Absatz 1 EnWG auf internationale Offshore-Anbindungsleitungen erstreckt werden. Eine für das Vorhaben bestehende Offshore-Kooperationsvereinbarung ist dabei zu berücksichtigen.

Dies stärkt die Verzahnung von Flächenentwicklungs- und Netzentwicklungsplanung und schafft eine verlässlichere Grundlage für die frühzeitige Berücksichtigung der für internationale Offshore-Anbindungsleitungen erforderlichen landseitigen Übertragungsnetzkapazitäten.

AV 10. Zu Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a (§ 17d Absatz 1b EnWG)

U

Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe a ist zu streichen.

Begründung:

Die Norm ist mit der Begründung in das EnWG aufgenommen worden, dass bei dem Betrieb von Offshore-Anbindungsleitungen durch kabelinduzierte Sedimenterwärmung Auswirkungen auf die Meeresumwelt entstehen (BT-Drucksache 20/3497, S. 37). Mit der Entwurfsbegründung zu Artikel 2 Nummer 1 (BR-Drucksache 508/26, S. 85) wird vorgebracht, dass die Streichung im Zuge der Optimierung des Ausbaus der Windenergie auf See erforderlich sei, da eine der vorgesehenen Optimierungsmaßnahmen entweder eine temporäre oder dauerhafte Steigerung der Übertragungsleistung (von 2 Gigawatt) auf 2,1 bzw. 2,2 Gigawatt sei. Dies würde die Auslastung und demzufolge die Effizienz der Netzanbindungssysteme erhöhen; im Gegenzug würden Eingriffe in die Natur durch Einsparung von Offshore-Netzanbindungssystemen deutlich minimiert werden.

Nach hiesiger Erkenntnis hat sich an den naturschutzfachlichen Erkenntnissen, die zur Einführung des 2K-Kriteriums geführt haben, nichts geändert. Die Herausnahme des fachrechtlichen Maßstabs des 2K-Kriteriums führt zudem zu einer Betrachtung und Bewertung im Einzelfall. Eine Effizienzsteigerung kann erforderlichenfalls auch beispielsweise durch eine Veränderung der Verlegungstiefe erzielt werden, ohne auf das allgemein anerkannte 2K-Kriterium zu verzichten.

Die niedersächsische Landesraumordnung zum Beispiel verknüpft die Vereinbarkeit von Vorhaben mit der Einhaltung des 2K-Kriteriums. Ziele des Landesraumordnungsprogramms (LROP), die Vorhaben nur dann zulassen, wenn das 2K-Kriterium eingehalten ist, wären im Rahmen der Bindungswirkung von § 4 ROG auch dann zu beachten, wenn auf bundesrechtlicher Ebene dieses Kriterium entfiel. Insoweit wäre dem bundesrechtlichen Ansatz, weder auf Planungs- noch auf Zulassungsebene das 2K-Kriterium berücksichtigt zu wissen, nicht Genüge getan.

Wi
U

11. Zum Gesetzentwurf allgemein (allgemeine Verfahrenskritik, Ablehnung des zweistufigen Ausschreibungsmodells)

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass nach Durchführung der Ausschreibungen in 2025, die ohne Bieter und folglich auch ohne Zuschläge blieben, sowie einer Absage der Ausschreibungen in 2026, die lediglich auf einer Formulierungshilfe des Kabinetts beruhte, welche jedoch im Weiteren nicht durch den Deutschen Bundestag beraten und verabschiedet wurde, eine Novelle des Wind-auf-See Gesetzes mehr als dringlich ist, um einen Fadenriss bei dem auch für die Industrie immens wichtigen Ausbau der Offshore-Windkraft zu vermeiden.

- b) Der Bundesrat begrüßt vor diesem Hintergrund die Vorlage des Gesetzesentwurfs und betont die Notwendigkeit einer zügigen Beratung und Verabschiedung bis Jahresende 2026, damit die Ausschreibungen in 2027 erfolgreich durchgeführt werden können. Er merkt jedoch kritisch an, dass die zur Beteiligung der Länder und Verbände eingeräumte Stellungnahmefrist wiederum – wie schon bei EEG und Netzanschlusspaket – deutlich hinter den Anforderungen einer sorgfältigen und qualitätsgesicherten Gesetzgebung zurückgeblieben ist und die Anmerkungen aus den Ländern und Verbänden bisher nicht aufgegriffen wurden. Er erinnert daran, in Gesetzgebungsverfahren künftig die von Bund und Ländern beschlossene Regelfrist von vier Wochen für die Länderbeteiligung einzuhalten und dies bei der Zeitplanung zur Erstellung von Gesetzesentwürfen wie zugesagt zu berücksichtigen.
- c) Aus Sicht des Bundesrates ist zu begrüßen, dass mit dem Gesetzesentwurf am bisherigen Zielpfad von 70 Gigawatt installierter Offshore-Windleistung bis zum Jahr 2045 unverändert festgehalten wird. Die Aufrechterhaltung dieses Ziels stellt eine verlässliche energiepolitische Richtschnur dar, an der sich Planungs-, Investitions- und Genehmigungsprozesse orientieren können. Vor dem Hintergrund des in den zurückliegenden Ausschreibungsrunden zu beobachtenden fehlenden Bieterinteresses wird durch die Beibehaltung der ambitionierten gesetzlichen Ausbauziele die für den Offshore-Ausbau dringend benötigte politische Kontinuität gesetzgeberisch unterstrichen. Um einen Fadenriss in der Offshore-Lieferkette sowie eine Kapazitätslücke bei der Stromerzeugung aus Offshore-Windenergieanlagen zu verhindern, fordert der Bundesrat zudem, die in den Jahren 2025 und 2026 nicht bezuschlagten Ausschreibungsvolumina zeitnah durch Sonderausschreibungen nachzuholen.
- d) Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass der weitere Ausbau der Windenergie auf See in diesem Umfang mit erheblichen Belastungen für die Meeresökosysteme einhergehen wird. Vor diesem Hintergrund bittet er, im weiteren Verfahren den Meeresschutz konsequent als gleichrangiges Ziel mitzudenken und umzusetzen.
- e) Bei dem geplanten Auktionsdesign sieht der Bundesrat dringenden Verbesserungsbedarf: Zwar wird die beihilferechtlich erforderliche Umstellung des Offshore-Förderdesigns durch die Einführung von zweiseitigen produk-

tionsabhängigen Differenzverträgen (sogenannte Contracts-for-Differences – CfD) mit jährlicher Referenzperiode für dringend notwendig erachtet, um einen kontinuierlichen Offshore-Wind-Ausbau weiterhin zu gewährleisten. Gleichwohl lehnt der Bundesrat das im Gesetzentwurf vorgeschlagene zweistufige Ausschreibungsmodell ab.

Aus Sicht des Bundesrates sollte auf die erste Stufe ersatzlos verzichtet und das Offshore-Förderdesign auf eine alleinige CfD-Förderung ausgerichtet werden. Dadurch würde die Realisierungswahrscheinlichkeit erhöht und damit die aktuelle Problematik einer möglichen Nicht-Realisierung von bezuschlagten Projekten nicht noch in die Zukunft verlängert werden.

- f) Um die Zeitspanne zwischen einem Zuschlag und der finalen Investitionsentscheidung zu verringern und somit die Projekte vor Kostensteigerungen zu schützen, schlägt der Bundesrat vor, zukünftig für alle für den Offshore-Windenergieausbau benötigten Flächen eine zentrale Voruntersuchung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorzusehen. Gleichwohl ist mit entsprechenden Ausnahme- bzw. Übergangsregelungen sicherzustellen, dass von dieser Regelung die im Jahr 2027 bzw. im Folgejahr auszu-schreibenden nicht zentral voruntersuchten Flächen bzw. bereits bezuschlagte nicht zentral voruntersuchte Projekte ausgenommen werden.
- g) Der Bundesrat erkennt an, dass der Offshore-Windenergieausbau durch diverse Risiken gekennzeichnet ist, die von den Offshore-Wind-Betreibern nicht bzw. kaum beeinflussbar sind und zum Zeitpunkt des Zuschlags nicht oder nur schwer vorhersehbar waren. Da der Realisierungszeitraum nach dem Zuschlag regelmäßig mehrere Jahre in Anspruch nimmt, fordert der Bundesrat, das CfD-Förderregime um eine Komponente zur Kostenindexierung zu ergänzen. Dadurch sollen zumindest Kostensteigerungen zwischen dem Zuschlag und der Inbetriebnahme mittels einer um einen geeigneten Index angepassten CfD-Zahlung ausgeglichen werden. Eine solche Regelung würde die Finanzierungskosten senken und damit letztlich auch die Offshore-Stromgestehungskosten verringern. Es sollte jedoch ein Kostenindex verwendet werden, der nicht auf Basis der tatsächlichen Kosten der einzelnen Offshore-Anlagenbetreiber gebildet wird, um negative Anreizeffekte einer Kostenindexierung zu verhindern.

- h) Der Bundesrat spricht sich dafür aus, den Gesetzentwurf um eine freiwillige Rückgabemöglichkeit für die Flächen zu ergänzen, die in der Vergangenheit bezuschlagt wurden, jetzt aber aufgrund veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen nicht in die Realisierung gebracht werden. Mit einem solchen Instrument soll verhindert werden, dass Offshore-Flächen von einzelnen Projektierern über mehrere Jahre blockiert werden, ein Fadenriss in der Lieferkette entsteht und der Offshore-Ausbau ausgebremst wird. Zudem würde Vorsorge dafür getroffen werden, dass begrenzte Netzinfrastруктурkapazitäten nicht für Projekte gebunden werden, die sehr viel später – oder schlimmstenfalls nie – Strom ins Netz einspeisen werden.

Der Bundesrat bittet, für bestehende Offshore-Projekte eine mit dem Wettbewerbs-, Beihilfe- und Vergaberecht zu vereinbarende Lösung zu erarbeiten, um eine freiwillige Rückgabemöglichkeit auf gesetzlicher Ebene zu schaffen. Um die Verbindlichkeit der Zuschläge aufrechtzuerhalten und strategische Rückgaben zu unterbinden, sollte nach Ansicht des Bundesrates eine freiwillige Rückgabe an strikte Bedingungen geknüpft werden, welche für den zurückgebenden Projektierer zwingend mit spürbaren wirtschaftlichen Nachteilen verbunden sein sollte.

- i) Die Konzentration von vielen Flächen bzw. einer hohen installierten Offshore-Leistung auf einige wenige Projektierer macht den Offshore-Ausbau aktuell sehr abhängig vom wirtschaftlichen Kalkül einzelner Offshore-Stakeholder. Um den Ausbau insgesamt resilienter zu gestalten und eine große Akteursvielfalt zu gewährleisten, wird gebeten zu prüfen, ob bzw. auf welche Art und Weise das Konzentrationsrisiko minimiert werden kann. Ein Ansatz könnte darin liegen, die maximale Anzahl an Zuschlägen, die auf ein Unternehmen entfallen, oder die Gesamtmenge der zu installierenden Offshore-Leistung je Bieter zu beschränken.
- j) Der Bundesrat bittet zu prüfen, die Rückbauverpflichtungen im Offshore-Bereich auf gesetzlicher Ebene einheitlich zu regeln, um schon im Zeitpunkt des Zuschlags Klarheit darüber zu haben, in welchem Umfang unterirdische Anlagenteile und Fundamente zurückgebaut werden müssen und in welchem Maß für den Rückbau Rücklagen zu bilden sind.

- k) Der Bundesrat bittet, darauf hinzuwirken, die Planungssicherheit bei den Netzanschlüssen zu erhöhen. Die zeitliche Verschiebung der Inbetriebnahmetermine für einzelne Offshore-Anbindungsleitungen belaufen sich teilweise auf mehrere Jahre. Für die Offshore-Windpark-Betreiber verursacht ein nach dem Zuschlag verschobener Netzanschluss erhebliche Schäden, welche nach dem aktuellen Rechtsrahmen nur unvollständig ersetzt werden. Zudem bereiten verschobene Inbetriebnahmen der Anbindungsleitungen erhebliche Schwierigkeiten bei der PPA-Vermarktung, da sowohl für den PPA-Anbieter als auch für den PPA-Abnehmer längere Zeit nach dem Zuschlag weitgehend unklar ist, wann die Netzanbindung fertig gestellt sein wird bzw. wann mit der Strombelieferung begonnen werden kann.
- l) Der Bundesrat sieht eine Regelung zur Offshore-Rettung als eilbedürftig an. Um den Ausbaupfad einhalten zu können, muss die notwendige Rettungsinfrastruktur bis spätestens zum Jahr 2034 in Betrieb sein, was aufgrund langer Projektvorlaufzeiten und Genehmigungsverfahren eine Konzeptentscheidung bis spätestens Mitte 2027 notwendig macht. Allerdings wird der Vorschlag einer gesamtschuldnerischen Haftung der Betreiber vom Bundesrat entschieden abgelehnt.

Demgegenüber ist der Vorschlag des Bundesrates (BR-Drucksache 293/25 (Beschluss)), die zukünftige Offshore-Rettung über einen Rettungsinfrastrukturverband als eine gemeinschaftliche Organisation der Betreiber sicherzustellen und den Pflichtverband über Mitgliedsbeiträge zu finanzieren, sowohl für die Betreiber als auch für den koordinierten Offshore-Ausbau insgesamt vorteilhafter als das Modell der gesamtschuldnerischen Haftung. Vor diesem Hintergrund wird gebeten, anstatt der gesamtschuldnerischen Haftung den Vorschlag des Bundesrates in das WindSeeG zu inkorporieren.

Begründung:

Nach dem Gesetzentwurf soll auf der ersten Stufe des zweistufigen Ausschreibungsdesigns die Bereitschaft für eine marktliche Realisierung (d. h. ohne Absicherungsmechanismus, beispielsweise über ein Power Purchase Agreement – PPA) abgefragt werden; erst danach soll das CfD-Regime zum Tragen kommen. Mit der „marktlichen Realisierung“ der ersten Stufe würden auf eine ineffiziente Weise insbesondere diverse Mengen- und Marktpreisrisiken an die Offshore-

Anlagenbetreiber übertragen werden, die letztlich zu unnötig hohen Finanzierungskosten führen und im Ergebnis die Offshore-Stromgestehungskosten und somit auch die Strompreise für die Unternehmen und alle übrigen Haushalte erhöhen werden. Demgegenüber ist ein alleiniges CfD-Regime nicht so stark von den bei Gebotsabgabe schwer zu prognostizieren Entwicklungen an den PPA-Märkten abhängig. Insofern ist es für den Offshore-Ausbau vorteilhafter, das alleinige CfD-Modell anstelle des zweistufigen Verfahrens zum Ausschreibungsstandard des WindSeeG zu machen.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf das Ausschreibungsdesign maßgeblich verändert wird, ist es wichtig, die marktliche Realisierungswahrscheinlichkeit der früheren Gebote besonders in den Blick zu nehmen und die gesetzliche Möglichkeit zu schaffen, dass die Flächen mittels einer freiwilligen Rückgabe zeitnah neu ausgeschrieben werden können. Eine freiwillige Rückgabe sollte nach der Auffassung des Bundesrates nur in einem einmaligen Rückgabefenster erklärt werden, bereits geleistete Zahlungen sollten bei der staatlichen Stelle verbleiben, zusätzlich sollte der rückgabewillige Projektierer eine finanziell spürbare, aber gleichwohl verhältnismäßige Rückgabepönale leisten müssen und müsste von einem erneuten Gebot auf dieselbe Fläche ausgeschlossen werden. Zudem sollte der rückgabewillige Projektierer verpflichtet werden, alle planungsrelevanten Unterlagen dem nachfolgenden Projektierer zur Verfügung zu stellen und diesem zu ermöglichen, in die bestehenden Liefer- und Dienstleistungsverträge einzutreten. Hält der rückgabewillige Projektierer Planungsunterlagen pflichtwidrig zurück, sollte er ebenfalls eine Vertragsstrafe leisten. Des Weiteren wird gebeten zu prüfen, ob eine Erweiterung der Rückgabemodalitäten (z. B. eine zeitlich gestaffelte Rückgabepönale oder ein genereller Ausschluss des rückgabewilligen Unternehmens für eine bestimmte Anzahl von Ausschreibungsrunden) sinnvoll sein könnte. Um die von einer Rückgabe betroffenen Flächen zeitnah neu ausschreiben zu können, sollte eine Rückgabe nicht von einer behördlichen (Un-)Wirtschaftlichkeitsprüfung der einzelnen Projekte abhängig gemacht werden.

Die Einführung einer gesamtschuldnerischen Haftung zur Organisation der Offshore-Rettung ist in der Sache weder sinnvoll noch zulässig.

Zum einen ist fraglich, ob eine Gesamtschuld ohne eine vertragliche oder gesellschaftsrechtliche Grundlage auf untergesetzlicher Ebene durch Festlegungen im Flächenentwicklungsplan in zulässiger Weise überhaupt begründet werden kann. Zum anderen stellt die Errichtung der Rettungsinfrastruktur durch eine Partei ein nicht versicherbares Risiko für alle in der AWZ tätigen Betreiber dar, da Umfang und Eintrittswahrscheinlichkeit möglicher Haftungsfälle bzw. eines Gesamtschuldnerausgleichs im Vorfeld von den übrigen Betreibern nicht seriös kalkulierbar sind. Dieses nicht versicherbare Risiko schlägt wiederum auf die Bankfähigkeit von Offshore-Projekten durch und wird zu höheren Finanzierungskosten und letztlich höheren Stromgestehungskosten führen.

Es besteht zudem die Gefahr, dass bei Ausfall der für die Errichtung verantwortlichen Partei die übrigen gesamtschuldnerisch haftenden Betreiber unverhältnismäßig belastet werden und der gesamte Offshore-Ausbau mangels Rettungs-

infrastruktur zum Erliegen kommen könnte. Zudem ist mit der vorgesehenen Regelung möglich, dass Entscheidungen zur konkreten Ausgestaltung der Rettungsinfrastruktur faktisch nur von der errichtenden Partei getroffen werden, ohne dass eine Rücksprache mit den übrigen betroffenen Betreibern erfolgen müsste. Dies birgt das Risiko eines faktischen Monopols des Errichters über die Rettungsinfrastruktur in der AWZ.

Wi 12. Zum Gesetzentwurf allgemein (Weiterentwicklung des Ausschreibungsdesigns)

- a) Der Ausbau der Offshore-Windenergie ist mit erheblichen wirtschaftlichen Potenzialen entlang der gesamten industriellen Wertschöpfungskette in Deutschland verbunden. Um die nötige Planungs- und Investitionssicherheit für Projektentwickler, Zuliefererindustrie, Netzbetreiber und Hafenstandorte zu gewährleisten, muss der Ausbau der Offshore-Windenergie ohne Fadenriss erfolgen. Zentrales Ziel der Novellierung des Windenergie-auf-See-Gesetzes sollte es daher sein, einen möglichst gleichmäßigen und kontinuierlichen Offshore-Ausbau und eine hohe Realisierungswahrscheinlichkeit von Offshore-Windenergieprojekten sicherzustellen. Eine solche Verstetigung ist eine wichtige Voraussetzung, um industrielle Kapazitäten in Deutschland und Europa aufzubauen, auszulasten und dauerhaft zu sichern.
- b) Die mit dem Entwurf eingeleitete Weiterentwicklung des Ausschreibungsdesigns für Windenergie auf See mit der Einführung zweiseitiger Differenzverträge (CfD) als Absicherungsinstrument wird grundsätzlich begrüßt. In seiner konkreten Ausgestaltung wird das Instrument dem Ziel einer verlässlichen Ausbauperspektive jedoch nicht in vollem Umfang gerecht. Das vorgesehene, zweistufige Verfahren führt zentrale Schwachpunkte des bisherigen Ausschreibungsdesigns fort. Es schafft weiterhin die Möglichkeit, dass besonders risikoaffine Geschäftsmodelle den Zuschlag erhalten. Ohne CfD müssen Entwickler auf langfristige Strompreis- und Kostenentwicklungen spekulieren. Angesichts der auf absehbare Zeit fortbestehenden Marktvolatilität und der erheblichen Preis- und Kostenrisiken steht bei einer abweichenden Entwicklung die Projektrealisierung in Frage. Daher sollte ein Ausschreibungsdesign eingeführt werden, bei dem von Beginn an eine Absicherung in Form von CfDs integriert ist.

- c) Für rund 16 Gigawatt bereits in den Ausschreibungsjahren 2023 bis 2025 bezuschlagte Projekte steht die finale Investitionsentscheidung weiterhin aus. Weitere Verzögerungen könnten zu einer erheblichen Ausbaulücke mit gravierenden Folgen für die Lieferkette führen. Um die Realisierungswahrscheinlichkeit dieser bereits vergebenen Offshore-Kapazitäten zu erhöhen, sollten ergänzende Maßnahmen geprüft werden. Hierzu könnte die Einführung einer befristeten, gegebenenfalls verzinsten Stundungs- beziehungsweise Streckungsmöglichkeit für die Raten der Stromkostensenkungskomponente gemäß § 59 Absatz 2 WindSeeG zählen. Dies würde die Finanzierbarkeit der Projekte verbessern, ohne die Zahlungspflicht als solche zu berühren. Des Weiteren sollte geprüft werden, die geplante neue 35-jährige Regellaufzeit für Projekte (§ 69 Absatz 7 WindSeeG-E) für die in den Ausschreibungsjahren 2023 bis 2025 bezuschlagten Projekte anzuwenden. Die Verlängerung des Betriebszeitraums würde die Wirtschaftlichkeit der Projekte erhöhen und gleichzeitig unterschiedliche regulatorische Laufzeitregime für vergleichbare Projektgenerationen vermeiden. Dabei ist zu beachten, dass der Regulierungsrahmen für den Weiterbetrieb der Offshore-Netzanbindungssysteme so angepasst wird, dass die Übertragungsnetzbetreiber für die damit verbundenen Risiken angemessen kompensiert werden.
- d) Darüber hinaus sollte § 84 WindSeeG um eine einmalige, gesetzlich eng begrenzte und mit angemessenen wirtschaftlichen Konsequenzen versehene Rückgabeoption ergänzt werden, die verhindert, dass Projekte, die unter außergewöhnlich veränderten Marktbedingungen nicht mehr finanzierbar sind, über Jahre formal fortgeführt werden, sodass die notwendige Klarheit über die Realisierungsfähigkeit der Projekte im Zweifel erst sehr spät über die bestehenden Realisierungsfristen und den anschließenden Widerruf des Zuschlags durch die Bundesnetzagentur (§ 82 Absatz 3 WindSeeG) entsteht. Eine solche Übergangsregelung schwächt die Verbindlichkeit des Ausschreibungssystems nicht. Sie schafft vielmehr frühzeitig die Klarheit, die für Ausbaupfad, Netzplanung und industrielle Lieferkette erforderlich ist, und verhindert, dass erhebliche Flächen- und Netzkapazitäten bis zum Eintritt der gesetzlichen Widerrufsfristen gebunden bleiben, obwohl eine Realisierungsperspektive bereits zuvor fehlt.

- Wi 13. Zum Gesetzentwurf allgemein (Synchronisation von Offshore-Windenergie und Offshore-Netzanschlussystemen)
- a) Der Bundesrat betont die Notwendigkeit, den Ausbau der Offshore-Windenergie mit den Offshore-Netzanschlussystemen eng zu synchronisieren. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Flexibilisierung der Ausschreibungskorridore und die Ermöglichung einer Überbauung dürfen im Gegenzug jedoch nicht zu Verzögerungen der Realisierung von Offshore-Windenergieprojekten und der Zurückstellung korrespondierender Offshore-Netzanbindungen führen.
 - b) Der Bundesrat bittet, im laufenden Gesetzgebungsverfahren zu gewährleisten, dass ein umfassender landseitiger Anschluss der vorgesehenen 70 Gigawatt Offshore-Windenergie erfolgt, um eine verlässliche Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft zu gewährleisten. Eine Optimierung und Höherauslastung der Offshore-Anbindung darf nicht dazu führen, dass langfristig erforderliche Übertragungskapazitäten für das Binnenland vorzeitig reduziert werden.
 - c) Der Bundesrat bittet weiterhin, im laufenden Gesetzgebungsverfahren sicherzustellen, dass eine etwaige Überbauung mit Blick auf die Investitionskosten, die einhergehende Refinanzierung sowie etwaige Einbußen auf Grund von Verschattungseffekten in einem angemessenen Verhältnis zu Effizienzsteigerungen beim Netzanschluss steht. Gleichzeitig muss dafür Sorge getragen werden, dass bei Flächenknappheit weiterhin die entsprechende Leistung landseitig angeschlossen werden kann. Untersuchungen zeigen, dass der volkswirtschaftlich optimale Überbauungsgrad in Abhängigkeit von den jeweiligen flächenspezifischen Gegebenheiten regelmäßig deutlich unter 20 Prozent liegt. Vor diesem Hintergrund ist nicht hinreichend ersichtlich, dass die im Gesetzentwurf eröffnete Möglichkeit einer Überbauung von bis zu 20 Prozent volkswirtschaftlich sachgerecht wäre. Der zulässige Umfang der Überbauung sollte daher kritisch überprüft und stärker an den für die jeweilige Fläche zu erwartenden Effizienzgewinnen und den hiermit verbundenen volkswirtschaftlichen Kosten ausgerichtet werden.

Wi
U14. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Investitionssicherheit bei gleichzeitiger Kosteneffizienz des Gesamtsystems sind nach Auffassung des Bundesrates für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Offshore-Standorts Deutschland sowie für die Erreichung der energie-, klima- und industriepolitischen Ziele des Bundes elementar. Vor diesem Hintergrund begrüßt der Bundesrat die geplante Anpassung des Gesetzes zur Optimierung und Absicherung des Ausbaus der Windenergie auf See hinsichtlich des Ansatzes, Resilienz-, Nachhaltigkeits- und Sicherheitskriterien stärker in Ausschreibungen zu integrieren. Die vorgesehenen Regelungen zur Cyber- und Datensicherheit sowie zur Verringerung strategischer Abhängigkeiten werden daher grundsätzlich begrüßt. Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass die Möglichkeiten des Net-Zero Industry Act zur Stärkung europäischer Lieferketten konsequent genutzt werden. Dies betrifft vor allem den Einsatz emissionsarmer Materialien, die Berücksichtigung des CO₂-Fußabdrucks zentraler Komponenten sowie die Förderung regionaler und europäischer Wertschöpfung.
- b) Die Reform des Windenergie-auf-See-Gesetzes erfolgt in einer Zeit erheblicher Herausforderungen für den Ausbau von Offshore-Windenergie in Deutschland. Der Bundesrat begrüßt daher das Festhalten an der bisherigen Zielmarke von 70 Gigawatt installierter Offshore-Windleistung bis zum Jahr 2045 als energiepolitische Kennzahl. Auch die Gestaltung der Ausschreibungsmengen zur Überbauung des Netzanschlusses und die Verlängerung der regulären Befristung für Planfeststellungsbeschlüsse oder Plangenehmungen auf 35 Jahre sieht der Bundesrat grundsätzlich als positiv an. Bei der Festlegung der jährlichen Ausschreibungsmengen sollte die bestehende und zukünftig zu erwartende Auslastung der Industrie- und Hafenkapazitäten sowie der Zulieferindustrie mitbeachtet werden. Der Bundesrat hält es darüber hinaus für erforderlich, dass das im Jahr 2026 entfallene Ausschreibungsvolumen zusätzlich zu den regulären Ausschreibungsmengen und innerhalb eines verbindlichen Zeitrahmens nachgeholt wird.
- c) Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen zur Offshore-Elektrolyse stellen für den Bundesrat einen ersten wichtigen Schritt hin zur langfristigen Integration von Offshore-Windenergie und Wasserstoffwirtschaft dar. Der Bundesrat bittet darum, im weiteren Verfahren die Voraussetzungen dafür zu

schaffen, dass Offshore-Elektrolyseprojekte auch außerhalb sonstiger Energiegewinnungsbereiche mit ausreichend Flexibilität ermöglicht und die hierfür erforderlichen netzseitigen Anbindungen rechtssicher ausgestaltet werden. Ebenso sollte geprüft werden, wie Strom- und Wasserstoffinfrastrukturen künftig stärker integriert geplant und entwickelt werden können. Hierzu gehören insbesondere klare rechtliche Grundlagen für den Transport von Wasserstoff, die frühzeitige Berücksichtigung entsprechender Bedarfe in der Flächen- und Netzentwicklungsplanung sowie die Einbindung sektorgekoppelter Offshore-Projekte in die Erreichung der nationalen Ausbauziele.

- d) Der Bundesrat stellt fest, dass der Gesetzentwurf bislang keine Regelungen zur freiwilligen Rückgabe von bezuschlagten, nicht mehr realisierbaren Projekten sowie deren zügigen Neuausschreibung enthält. Der Bundesrat bittet daher, im weiteren Verfahren einen rechtssicheren Mechanismus gesetzlich zu verankern, um zu gewährleisten, dass freiwerdende Flächen und zugehörige Netzanschlusskapazitäten zeitnah erneut ausgeschrieben und vergeben werden können, um einen Ausbaustopp zu verhindern. Ein solcher hätte weitreichende Folgen für die gesamte Offshore-Wertschöpfungskette, von Herstellern und Zulieferern über Häfen und Werften bis hin zu Netzbetreibern und Projektentwicklern.
- e) Der Bundesrat weist auf die Situation bereits bezuschlagter Projekte hin, die aufgrund deutlich gestiegener Finanzierungs-, Lieferketten- und Projektkosten sowie verschlechterter Erlöserwartungen vor erheblichen Unsicherheiten hinsichtlich der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit stehen. Vor diesem Hintergrund bittet der Bundesrat, im weiteren Verfahren auch Anpassungen am Gesetzentwurf hinsichtlich der Rahmenbedingungen für die Finanzierbarkeit und Realisierung von Bestandsprojekten vorzunehmen. In die Prüfung sollten insbesondere eine Flexibilisierung der jährlichen Ratenzahlungen der Stromkostensenkungskomponente, die Möglichkeit einer Verlängerung der Betriebsdauer bereits bezuschlagter Projekte sowie eine angemessene Einbeziehung dieser Projekte in die Neuregelung zur Entschädigung bei Verzögerungen der Netzanbindung einbezogen werden.

- f) Die Realisierungswahrscheinlichkeit von Projekten muss das zentrale Ziel des Ausschreibungsdesigns werden. Die Einführung von CfDs entspricht dabei der Entwicklung in den meisten europäischen Offshore-Märkten und kann einen wichtigen Beitrag zur Senkung von Finanzierungskosten und zur Erhöhung der Realisierungswahrscheinlichkeit künftiger Projekte leisten. Der Bundesrat bittet daher darum, das vorgesehene zweistufige Ausschreibungsdesign durch die Streichung der „marktlichen Realisierung“ anzupassen. Der Bundesrat fordert zudem eine Prüfung, ob die Ausgestaltung des Ausschreibungsdesigns durch eine transparente Indexierung ergänzt werden kann.
- g) Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung der Notwendigkeit zur Sicherstellung der Rettung in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) Rechnung trägt. Die vorgesehene gesamtschuldnerische Haftung der Offshore-Betreiber für die Rettungsinfrastruktur lehnt der Bundesrat hingegen ab. Die Errichtung der Rettungsinfrastruktur durch einen Betreiber stellt ein nicht versicherbares Risiko für alle in der AWZ tätigen Betreiber dar. Umfang und Eintrittswahrscheinlichkeit möglicher Haftungsfälle sind im Vorfeld nicht kalkulierbar. Es besteht zudem die Gefahr, dass bei Ausfall des für die Errichtung verantwortlichen Betreibers die übrigen gesamtschuldnerisch haftenden Betreiber unverhältnismäßig belastet werden und der gesamte Offshore-Ausbau mangels Rettungsinfrastruktur zum Erliegen kommt. Als Alternative dazu wird, wie in der Gesetzesinitiative des Bundesrates (BR-Drucksache 293/25 (Beschluss)) vorgeschlagen, mit dem Modell eines Rettungsinfrastrukturverbandes eine gemeinschaftliche Organisation sichergestellt. Die Finanzierung der Infrastruktur erfolgt über Mitgliedsbeiträge, abgesichert durch eine Gewährträgerhaftung des Bundes, was das Ausfallrisiko minimiert und eine faire und effiziente Kostenteilung auf bestehende und zukünftige Betreiber ermöglicht.

Begründung:

Die Offshore-Windenergie ist ein zentrales Element der deutschen Energiewende. Sie trägt wesentlich zur Versorgungssicherheit, zur Dekarbonisierung der Industrie sowie zum Aufbau einer resilienten und wettbewerbsfähigen Energieversorgung bei. Gleichzeitig bildet sie die Grundlage für erhebliche Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte in den Küstenländern. Zum Beispiel für Niedersachsen sind verlässliche Rahmenbedingungen daher von besonderer Be-

deutung. Erforderlich sind Regelungen, die Investitionen anreizen, Realisierungsrisiken reduzieren und sicherstellen, dass ausgeschriebene Flächen tatsächlich und zeitnah entwickelt werden.

Angesichts der verschlechterten Marktbedingungen, steigender Finanzierungskosten und ausbleibender Gebote in Offshore-Ausschreibungen besteht ein dringender Anpassungsbedarf des Windenergie-auf-See-Gesetzes.

- [AV
U]
15. 【Zum Gesetzentwurf allgemein
- a) Der Bundesrat begrüßt die mit dem „Entwurf eines Gesetzes zur Optimierung und Absicherung des Ausbaus der Windenergie auf See“ verfolgte Zielsetzung der Bundesregierung für eine Energiepolitik, die Bezahlbarkeit, Kosteneffizienz und Versorgungssicherheit verbessert und dabei die Potenziale der erneuerbaren Energien ausschöpft.】
- {AV}
16. {b) Der Bundesrat hebt hervor, dass das Windenergie-auf-See-Gesetz (WindSeeG) ein zentrales Instrument ist, um den Ausbau der Windenergie auf See transparent, planbar und pragmatisch zum Erfolg zu führen, und somit von erheblicher Bedeutung ist, um das deutsche Ausbauziel von mindestens 70 Gigawatt bis 2045 zu erreichen.
- c) Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, dass die ursprünglich beabsichtigte Wirkung des Gesetzes mittels der in Artikel 58 normierten Fischerei- und Meeresnaturschutzkomponente – als zwei wesentlich betroffene Interessensgruppen – die Akzeptanz des Ausbaus erneuerbarer Energien durch die geplanten Gesetzesänderungen nicht gefährden darf.
- d) Der Bundesrat sieht weiterhin mit Bedenken, dass durch die geplante Gesetzesänderung, insbesondere die Änderung des Zuschlagsverfahrens (§§ 22, 54 WindSeeG-E), den Mitteln der Meeresnaturschutz- und der Fischereikomponenten weitere erhebliche Mittelverluste drohen.

- e) Der Bundesrat hält es für angezeigt, die Finanzierung der Fischereikomponente nicht vom Zuschlag allein auf der ersten Stufe abhängig zu machen, sondern auch für die zweite Stufe eine angemessene Zahlung gesetzlich abzusichern.
 - f) Der Bundesrat bittet daher, für die zweite Stufe des dynamischen Gebotsverfahrens ein rechtlich tragfähiges Instrument zu schaffen und den Gesetzentwurf so anzupassen, dass auch bei Zuschlägen auf der zweiten Stufe für zentral und nicht zentral voruntersuchte Flächen Zahlungen zugunsten der Fischerei- und der Meeresnaturschutzkomponente sichergestellt werden.}
- (U) 17. (g) Der Bundesrat merkt an, dass die bisherige Ausgestaltung der Zahlungen in die Meeresnaturschutz- und Fischereikomponente einen ausgewogenen Kompromiss darstellte, der sowohl den berechtigten Interessen der Offshore-Wind Betreiber als auch denen des Meeresnaturschutzes und der Fischerei Rechnung trug.
- h) Der Bundesrat sieht daher mit Bedenken, dass durch die nun geplanten Änderungen im Zuschlagsverfahren der zweiten Stufe diese Mittel künftig zu entfallen drohen.
 - i) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, für die zweite Stufe des dynamischen Gebotsverfahrens ein Instrument zu schaffen, das weiterhin den Erhalt von Zahlungen in die Meeresnaturschutz- und Fischereikomponente sicherstellt.
 - j) Der Bundesrat bedauert, dass das bisher in § 53 vorgesehene Kriterium zur schallschutzarmen Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen und Anreizen für schallmindernde Maßnahmen entfallen ist. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, andere geeignete Maßnahmen zum Schutz des Meeresökosystems und der Meeressäuger zu ergreifen.)

B

18. Der **Finanzausschuss** und

der **Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung**

empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes **k e i n e** Einwendungen zu erheben.