

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Karsten Hilse, Marc Bernhard, Steffen Kotré, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/11286 –**

### **Windindustrie und Schiffsverkehr – die Havarie von Baltimore**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In der Deutschen Bucht werden jährlich ca. 120 000 Schiffsbewegungen registriert ([www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01\\_bundeswasserstrassen/Kueste/Nordsee.html](http://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/Kueste/Nordsee.html)). Die Nordsee und insbesondere auch die Deutsche Bucht gehören damit zu den am meisten befahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt. Eingedenk des Unglücks im Gebiet des US-amerikanischen Hafens Baltimore am 26. März 2024, bei dem die dortige Francis Scott Key Bridge durch ein havariertes Schiff zerstört wurde ([www.tagesschau.de/ausland/amerika/bruecke-baltimore-einsturz-hergang-untersuchung-100.html](http://www.tagesschau.de/ausland/amerika/bruecke-baltimore-einsturz-hergang-untersuchung-100.html)), ergeben sich in den Augen der Fragesteller mit Blick auf die Situation in der Deutschen Bucht Fragen nach der Sicherheit der dort errichteten Offshore-Windindustrieanlagen.

Ein Stromausfall und damit ein Ausfall aller Steuerungs-, Navigations- und Antriebssysteme ließ das 300 Meter lange Schiff in Baltimore manövrierunfähig, also unkontrolliert treiben und mit der Brücke kollidieren, die in der Folge fast auf der ganzen Länge einstürzte ([www.ksta.de/panorama/neue-erkenntnis-nach-unglueck-in-baltimore-erste-theorie-zu-stromausfall-der-dali-vorverheerender-brueckenkollision-765660](http://www.ksta.de/panorama/neue-erkenntnis-nach-unglueck-in-baltimore-erste-theorie-zu-stromausfall-der-dali-vorverheerender-brueckenkollision-765660)). Es gehört für die Fragesteller nicht viel Fantasie dazu, sich vorzustellen, was ähnliche Vorfälle bei einem der vielen Schiffe, die in der Nordsee fahren, noch dazu unter ungünstigen Wetterbedingungen, zum Beispiel bei nord-westlichen Stürmen oder Sturmböen, wie sie für die Nordsee typisch sind, passieren könnte.

Allein im Bereich des deutschen Hoheitsgebietes und der deutschen Wirtschaftszone gibt es rund 1 470 Offshore-Windindustrieanlagen (Stand 2019) und ein Mehrfaches davon in den anderen Nordsee-Anrainerstaaten ([www.bfn.de/offshore-windkraft](http://www.bfn.de/offshore-windkraft), [www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/offshore\\_node.html](http://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/offshore_node.html)) – und es sollen noch viel mehr werden. Das deutsche Wind-Energie-auf-See-Gesetz (WindSeeG) von 2017 soll deren Installation und Anbindung auch unter Berücksichtigung der Sicherheit regeln ([www.gesetze-im-internet.de/windseeg/BJNR231000016.html](http://www.gesetze-im-internet.de/windseeg/BJNR231000016.html)). Doch ein Autor ([www.tichyseinblick.de/daili-es-sentials/baltimore-hafen-kritische-infrastruktur/](http://www.tichyseinblick.de/daili-es-sentials/baltimore-hafen-kritische-infrastruktur/)) meinte: „Man stelle sich vor, einer der Ozeanriesen bekommt auf den engen Schifffahrtswegen durch die Nordsee Maschinenprobleme und driftet steuerlos in die dicht an dicht stehenden Anlagen der Windindustrie in der Nordsee. Eine Gefahr,

die früher beim zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gesehen wurde. Dennoch stehen Windparks mittlerweile beängstigend dicht auf der Nordsee.“

Zwar nutzen die großen Schiffe die TSS German Bight Western Approach und TSS Terschelling German Bight, dennoch beträgt die Sicherheitszone zwischen der Schifffahrt und den Windkraftanlagen nur 500 Meter ([www.elwis.de/DE/Seeschifffahrt/Offshore-Windparks/Offshore-Windparks-node.html](http://www.elwis.de/DE/Seeschifffahrt/Offshore-Windparks/Offshore-Windparks-node.html)). 500 Meter Sicherheitszone sind völlig unzureichend, wenn man den Bremsweg eines großen Schiffes betrachtet. Der Bremsweg eines Schiffes darf 15 Schiffslängen betragen. Bei sehr großen Schiffen darf der Bremsweg laut International Maritime Organization (IMO) sogar bis zu 20 Schiffslängen betragen ([www.schiffe-kaufen.de/?blog=bremsweg-von-schiffen-beim-notstopmanover-anhaltstrecke](http://www.schiffe-kaufen.de/?blog=bremsweg-von-schiffen-beim-notstopmanover-anhaltstrecke)). Bei einem Notstopmanöver eines 400 Meter langen Schiffes könnte der Bremsweg im Durchschnitt bis zu 6 Kilometern sein und ca. 30 Minuten andauern. Dass Kollisionen zwischen Schiffen und Offshore-Windkraftanlagen sich ereignen, belegt das Beispiel der „Petra L“ ([www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg\\_ostfriesland/Schiff-fahrt-gegen-Offshore-Windrad-Kollision-offiziell-bestaetigt,schiff1390.htm](http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Schiff-fahrt-gegen-Offshore-Windrad-Kollision-offiziell-bestaetigt,schiff1390.htm)).

Der Schiffsverkehr in der Deutschen Bucht ähnelt der Autobahn (A)3 bei Köln im Feierabendverkehr. Deutschland muss nach Auffassung der Fragesteller die Initiative der EU zum Schutz kritischer Infrastrukturen ernst nehmen ([www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2023/01/eu-richtlinien-kritis.html](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2023/01/eu-richtlinien-kritis.html)).

1. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Notfallpläne, wie bereits vorhandene Offshore-Windindustrieanlagen gesichert werden müssen, damit keine Gefahren für Mensch und Material entstehen?
  - a) Wenn ja, welche Notfallpläne sind das?
  - b) Wenn nein, wann sollen solche Notfallpläne erstellt werden?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Zulassungsverfahrens für Offshore-Windenergieanlagen und andere Offshore-Strukturen ist regelmäßig eine Kollisionsanalyse durchzuführen. Im Rahmen dieser Kollisionsanalyse ist u. a. nachzuweisen, dass die Standsicherheit der Anlage im Falle einer Schiffskollision erhalten bleibt. Gleichzeitig ist in der Analyse darzulegen, wie die größtmögliche schiffskörpererhaltende Auslegung gewährleistet wird, um Gefahren für Personen und Meeresumwelt zu minimieren. Zudem haben die Windpark-Betreiber eine See- raumbeobachtung nach dem Stand der Technik durchzuführen und die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen zu ergreifen. Zur Gewährleistung der Sicherheit in Nord- und Ostsee betreibt der Bund mehrere Not- schlepper im Bereich der Hauptschiffahrtsrouten. Zudem sind die Betreiber küstenferner Offshore-Windparks zukünftig zur Vorhaltung entsprechender Notschleppkapazitäten verpflichtet.

2. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Notfallpläne, die von den Schiffsbesatzungen befolgt werden müssen, wenn sie in deutsches Hoheitsgebiet bzw. die deutsche Wirtschaftszone einfahren wollen?
  - a) Wenn ja, welche Notfallpläne sind das?
  - b) Wenn nein, wann sollen solche Notfallpläne erstellt werden?

Die Fragen 2 bis 2b werden gemeinsam beantwortet.

Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie der Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) verpflichten Reedereien, bordseitige Entscheidungshilfesysteme für Schiffsbesatzungen in Form von Notfallplänen oder Notfallverfahren zur Bewältigung von Notfallsituationen jederzeit vorzuhalten. Die Organisation der bordseitigen Notfallmaßnahmen erfolgt im Rahmen der vorgeschriebenen Gefährdungsanalyse für vorhersehbare Notfälle und unter Berücksichtigung der von der IMO empfohlenen Leitlinien (Resolution A.852(20) – Guidelines for a Structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies). Die Notfallplanung auf Schiffen, die dem ISM-Code unterliegen, schließt das regelmäßige Einüben und Trainieren der Notfallpläne ein und ist ein wesentliches Element des Sicherheitsmanagementsystems, welches im Rahmen von regelmäßigen ISM-Audits überprüft wird. Zu berücksichtigen sind unter anderem Notfälle wie Feuer an Bord, Verlassen des Schiffes, Verschmutzungen, Unfälle, Notschleppen, Beschädigungen des Schiffes sowie technische Ausfälle wie beispielsweise Ausfall der Ruder- oder Antriebsanlage. Ferner wird nach der IMO-Resolution A.950(23) durch die Verkehrszentralen im Rahmen ihrer Reichweiten auf See ein Maritime Assistance Service vorgehalten. Des Weiteren werden große Teile der Deutschen Bucht und der Traffic Separation Schemes im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung überwacht und die Schifffahrt erhält Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützung z. B. durch Hinweise und Warnungen. Bei Ruderausfällen können auch die von der Bundesregierung vorgehaltenen Notschleppkapazitäten eingesetzt werden, siehe hierzu die Antwort zu Frage 6.

3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Vorschriften, mit denen die Richtlinien der EU zum Schutz kritischer Infrastrukturen für die Offshore-Windindustriearale und deren Anbindung umgesetzt werden?
  - a) Wenn ja, welche Vorschriften sind das?
  - b) Wenn nein, wann sollen solche Vorschriften erstellt werden?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit befinden sich zwei Richtlinien der EU mit möglichen Auswirkungen auf die Resilienz kritischer Einrichtungen der Offshore-Windkraftanlagen in Umsetzung in nationales Recht: Die Richtlinie über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union (NIS-2-Richtlinie) sowie die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen (CER-Richtlinie). Beide EU-Vorschriften verfolgen das Ziel, die Widerstandsfähigkeit der EU gegen Online- und Offline-Bedrohungen zu erhöhen.

4. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Berechnungen zur Risikoanalyse, inwieweit durch die Standorte und die Zahl der Offshore-Windindustrieanlagen und die Führung und Frequenz des Schiffsverkehrs – auch unter Beachtung des Vorfalls mit dem Frachter „Dali“ – Risikoschwellwerte überschritten werden könnten, insbesondere wenn man ins Kalkül zieht, dass der Frachter „Dali“ ja nur einen Stromausfall hatte, also ohne Einwirkung Dritter manövrierunfähig wurde, wenn ja, wo sind diese Risikoanalysen veröffentlicht, und wenn nein, sollen solche Risikoanalysen gegebenenfalls erstellt werden, und wenn ja, wann?

Im Rahmen der Identifizierung von Flächen für die Offshore-Nutzung und des Genehmigungsverfahrens werden die Risiken, die durch den Flächenverbrauch und die Nutzung durch feste Anlagen entstehen, untersucht. Die Berechnung

des Kollisionsrisikos erfolgt anhand von harmonisierten Grundannahmen, die vorgegeben werden. Bei der Bewertung der Analysen im Genehmigungsverfahren orientieren sich die Behörden an den Richtwerten, die im Rahmen der Arbeitsgruppe Richtwerte vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit Experten ermittelt und festgelegt worden sind. Die Risikoanalysen werden regelmäßig mit den Planunterlagen öffentlich bekanntgemacht und ausgelegt.

5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen und Berechnungen zur Risikoanalyse, wie die intendierte Zahl von Offshore-Windindustrialanlagen bis 2030 auf 30 GW Leistung, bis 2035 auf 40 GW Leistung und bis 2045 auf 70 GW Leistung ausgeweitet werden sollen (Windenergie-auf-See-Gesetz), ohne die Risiken eines fatalen Unfalles zu erhöhen?
  - a) Wenn ja, welche konkreten Planungen und Berechnungen sind das?
  - b) Wenn nein, sollen solche Planungen und Berechnungen gegebenenfalls erstellt werden, und wenn ja, wann?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Flächen, die im Rahmen der Raumplanung und der Flächenentwicklungsplanung für Offshore-Windparks für die weitere Bebauung identifiziert werden, liegen außerhalb großer Verkehrswege und werden risikomethodisch untersucht, um eine generelle Eignung festzustellen. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens des Windparks wird dann anhand der beantragten Planung, z. B. des dann geplanten Layouts, das jeweilige Risiko spezieller untersucht. Die Flächenentwicklungsplanung wird fortgeschrieben. Die zugrunde zu legenden Richtlinien werden ebenfalls mit der Zunahme von Erfahrungswerten und Erkenntnisgewinnen durch z. B. Innovation fortgeschrieben werden. Dies betrifft auch – sofern notwendig – die Annahmen zur Risikobewertung.

6. Stehen dem Havariekommando bei einer möglichen Kollision eines großen Schiffes mit einer Offshore-Windkraftanlage genügend Bergungsschlepper zur Verfügung, und sind deren Mannschaften trainiert, um auch bei Windstärken ab 6 Beaufort (Bft) und aufwärts solche Schiffe (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) sicher bergen zu können?

Die Bundesrepublik Deutschland hält aufgrund der Sicherheits- und Vorsorgekonzepte für die deutschen Nord- und Ostseegebiete vier Mehrzweckschiffe und drei gecharterte Notschlepper vor, um die von manövrierunfähig havarierten Schiffen ausgehenden Gefahren abwehren zu können. Die Besatzungen sind für solche Einsätze entsprechend ausgebildet und qualifiziert.

7. Sind die Mannschaften der Havariekommandos hinsichtlich der Kommunikation in englischer Sprache hinreichend geschult, um sicher mit Kapitänen oder Nautikern aus nicht englischsprachigen Ländern, zum Beispiel China, Bergungsmaßnahmen abzusprechen (siehe Zwischenbericht 408/17 der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen [BSU] „Schwerer Seeunfall des Bulkcarriers MS „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 ca. 1,6 Seemeilen nördlich vor der Nordseeinsel Langeoog“, [www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2018/Untersuchungszwischenbericht\\_408\\_17.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2018/Untersuchungszwischenbericht_408_17.pdf?__blob=publicationFile&v=5))?

Die Mitarbeitenden des Havariekommandos sind ausgebildet und qualifiziert, um fachlich sicher in englischer Sprache mit Kapitänen und Offizieren zu kommunizieren. Für Schiffsführungen, die die internationalen englischen IMO-

Standardredewendungen unter Umständen nicht beherrschen, hält das Havariekommando im Bedarfsfalle zusätzlich Fachinformationen in Landessprache vor.

