

# Kommentierung der geplanten Beschleunigung der Offshore-Windenergie über RED III und Solarpaket

Im Rahmen der nationalen RED III-Umsetzung und des Solarpakets soll der Ausbau der Offshore-Windenergie in Deutschland gefördert werden, indem Beschleunigungsgebiete ohne Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und artenschutzrechtliche Prüfung ausgewiesen werden. Dies stößt auf Kritik von Naturschutzverbänden, aber auch der Offshore-Branche. Warum?

Die RED III setzt einen engen Rahmen, um den Ausbau der Erneuerbaren europarechtskonform zu beschleunigen. Doch die nationale Umsetzung per WindSeeG-Novelle schießt weit darüber hinaus, ohne dass dafür rechtliche Öffnungsklauseln vorliegen. Vielmehr sieht die RED III eine Prüfung für weitergehende Maßnahmen vor, um EU-einheitliche Regeln sicherzustellen (Erwägungsgrund 16). Damit bricht der aktuelle WindSeeG-Entwurf mit dem übergeordneten Ziel des einheitlichen europäischen Arten- und Naturschutzniveaus. Gleichzeitig verstößt der aktuelle Entwurf des WindSeeG gegen den Vorsatz des Koalitionsvertrages, den Ausbau erneuerbarer Energien ohne den Abbau von Umweltstandards voranzutreiben.

Nachfolgende Aspekte sind hervorzuheben:

- Laut RED III sollen Staaten ausreichend Beschleunigungsflächen ausweisen, um nationale Klimaschutz- und Ausbauziele für erneuerbare Energien zu erreichen. Diese Anforderung hat das Solarpaket mit dem neuen §8a WindSeeG dahingehend unterlaufen, dass abgesehen von einer Ausnahme alle Offshore-Flächen des Flächenentwicklungsplans (FEP) 2023 zu Beschleunigungsflächen erklärt wurden. Und das, obwohl das Ziel nach RED III „**Erreichung der nationalen Ausbauziele**“ **über den gültigen FEP** unter Einhaltung geltender Umweltstandards **abgesichert ist, es keinen Bedarf für eine Neuregelung gibt**. Im Ergebnis dürfen nun auch ökologisch unverzichtbare Areale ohne Umweltprüfungen überbaut werden, was der RED III klar widerspricht und Konflikte mit dem europäischen und nationalen Naturschutzrecht provoziert.
- Der über das Solarpaket eingeführte **§8a WindSeeG** ist im Rahmen der WindSeeG-Novelle zu überarbeiten. Die RED III gibt lediglich die Möglichkeit („kann“-Formulierung), bis zum 21. Mai 2024 bereits national beschleunigte Flächen als Beschleunigungsflächen im Sinne der RED III festzulegen. Derartige Flächen gibt es auf See nach FEP nicht. §8a steht in Widerspruch zu Europarecht. Als Mindestanforderung muss der **§8a auf noch nicht bebaute Flächen beschränkt** und müssen insbesondere die **Flächen N-11, N-12, N-13 und O-2.2 in die Liste der Ausnahmen** aufgenommen werden, denn sie sind naturschutzfachlich äußerst kritisch. Außerdem muss die Möglichkeit geschaffen werden, die **Flächenkulisse des §8a im Rahmen der FEP-Fortschreibung fachlich zu evaluieren und zu korrigieren**, denn die RED III fordert, Beschleunigungsgebiete auf Grundlage von Sensibilitätskarten auszuweisen. Diese gibt es noch nicht.
- Der Kabinettsentwurf beschränkt die Prüfung erheblicher Umweltauswirkungen bei Ausweisung von Beschleunigungsgebieten auf die Erhaltungsziele und geschützte Arten nach §7 Abs. 1 Nr. 9 bzw. §7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG (Ziele der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie) und weicht damit von der Vorgabe RED III ab. **Diese Einschränkung nach §5 Abs 2a ist zu streichen**. Vielmehr müssen für eine ökosystembasierte Folgenabschätzung sämtliche

Verpflichtungen u.a. auch der EU-Meeressstrategie-Rahmenrichtlinie und der EU-Biodiversitätsstrategie berücksichtigt werden.

- Anders als im Referentenentwurf vorgesehen, ist die **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)** für alle Projekte des Windenergieausbaus auf See **beizubehalten**. Schon die optionale UVP-Streichung nach EU-Notverordnung wurde in der Praxis nicht genutzt. Die Offshorewind-Branche selbst hat sich mehrfach und öffentlich im Sinne der Planungs- und Investitionssicherheit für das bestehende System und für das Beibehalten der UVP ausgesprochen. Die UVP ist in Deutschland zeitlich gut in den FEP-Prozess integriert. Eine zukünftige Mindestanforderung wäre eine Opt-In Lösung zur Durchführung einer UVP im WindSeeG, um die Qualität der Genehmigung zu erhalten.
- **Die artenschutzrechtliche Prüfung und habitatschutzrechtliche Prüfung ist auch in Beschleunigungsflächen beizubehalten.** Eine Abschaffung steht im Widerspruch zur Regelung in RED III. Die europäische Kommission erläutert explizit, dass **nur in Ausnahmefällen** und **nur für Netz- und Speicherprojekte** eine Aussetzung der artenschutzrechtlichen Prüfung umgesetzt werden kann. **Nr. 3 § 70a Abs. 2 WindSeeG ist entsprechend zu streichen.** Ebenso muss die Aufhebung der artenschutzrechtlichen Prüfung in §70b korrigiert werden. Anpassungen sind auch im Energiewirtschaftsgesetzes zu treffen (§ 43n Abs. 1 Punkt 3.).
- Der **8-Kilometer Pufferradius** zu Schutzgebietsflächen nach Kabinettsentwurf in §5 2b ist zu begrüßen, aber wurde durch eine vorgezogene Ausweisung von Beschleunigungsflächen nach § 8a WindSeeG im Solarpaket ausgehebelt. Hier muss nachjustiert werden.
- Eine Harmonisierung von Beschleunigungsbemühungen und Naturschutzverpflichtungen wäre zu erreichen, indem naturschutzfachliche Aspekte (u.a. die Sensitivitätskartierung und die Festlegungen nach §5 Abs. 2b über die Beschleunigungsgebiete) **im Einvernehmen mit der zuständigen Fachbehörde, dem Bundesamt für Naturschutz (BfN)** umzusetzen sind. Eine Benehmensregel greift zu kurz.

### Abschlussbemerkung

In seiner derzeitigen Fassung ist die geplante Gesetzesänderung ein Verfahren, dass nicht beschleunigt, sondern auf Kosten der Natur rechtliche Unsicherheiten schafft. Die überschießende nationale Umsetzung der EU-Vorgaben von REDIII konterkariert die notwendige Harmonisierung von Klima- und Naturschutzmaßnahmen. Das bisherige Planungs- und Genehmigungssystem für den Ausbau der Offshore-Windenergie ist anerkannt, rechtssicher und von hoher Qualität. Nicht der andauernde Abbau von Umweltstandards hat eine beschleunigende Wirkung – im Gegenteil, sondern die tatsächlichen Herausforderungen liegen in einem mit dem Zubau von Windenergieanlagen harmonisierten Netzausbau, einer verbesserten Hafeninfrastruktur im Rahmen eines nationalen Hafenkonzepts sowie Maßnahmen der Digitalisierung und der Ausbildung von Fachkräften.