

STALU Vorpommern  
Nr.:  
Eingegangen:  
18. Juli 2024  
Abt.:  
Bearbeitung: 

L	1	2	3	4	5
---	---	---	---	---	---

 Rücksprache



WSV.de

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

WSA Ostsee  
Wamper Weg 5 · 18439 Stralsund

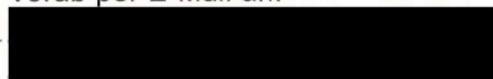
Staatliches Amt für Landwirtschaft  
und Umwelt Vorpommern  
Badenstraße 18  
18439 Stralsund

Wasserstraßen- und Schiff-  
fahrtsamt Ostsee

Moltkeplatz 17  
23566 Lübeck

Wamper Weg 5  
18439 Stralsund

Vorab per E-Mail an:



Ihr Zeichen  
1.6.1G-60.027/24

Mein Zeichen  
3115SB3-213.2-296-  
DORue/OWP "Gennaker"

3805S-  
213.02/296/DORue/OWP  
Gennaker/7

Datum  
15. Juli 2024

**Durchführung eines Genehmigungsverfahrens nach dem Bundes-  
Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit Umweltverträglichkeitsprü-  
fung zur wesentlichen Änderung der Genehmigung für den Offshore-  
Windpark „Gennaker“**

Antrag gemäß § 16 BImSchG auf Errichtung und Betrieb von 63 Offshore-  
Windenergieanlagen im Offshore-Windpark „Gennaker“

-Einreichung der Antragsunterlagen des 1. Blocks zur Teilprüfung ...

Antragstellerin (TdV): OWP Gennaker GmbH, Bremen

hier: Stellungnahme WSA Ostsee für WSV

zur Teilprüfung des 1. Blocks der Antragsunterlagen

- Ihr Schreiben vom 07.06.2024 mit Anlage  
(Antragsunterlagen 1. Block auf Datenträger USB-Stick)
- Meine E-Mail vom 28.06.2024
- Unser Telefonat vom 01.07.2024

  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Teilprüfung des 1. Blocks der Antragsunterlagen zu o.g. Genehmi-  
gungsverfahren gebe ich zuständigkeithalber die Stellungnahme für die  
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes ab.  
Die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GDWS), Abteilung  
Schifffahrt wurde hierzu durch das WSA Ostsee mit eingebunden.

Die Antragsunterlagen zum 1. Block beinhalten die allgemeinen und techni-  
schen Dokumente zum o.g. Verfahren. Die Vorlage der Unterlagen aus den  
Blöcken 2 und 3 werden durch den TdV zu einem späteren Zeitpunkt an die  
Genehmigungsbehörde für eine Beteiligung der Behörden, deren Aufgaben-  
bereiche durch das Vorhaben berührt werden, übersandt.  
Das WSA Ostsee ist hierzu zu beteiligen.

Für das Vorhaben „OWP Gennaker“ wurden bisher folgende Genehmigun-  
gen nach dem BImSchG durch das StALU VP erteilt:

**Datenschutzhinweis:**

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend  
der Datenschutzerklärung des WSA verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem In-  
ternetauftritt des WSA abrufen: <https://www.wsa-ostsee.wsv.de/805-Datenschutz>.  
Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch  
auch in Textform übermittelt werden.



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

1. Ausgangsbescheid / Genehmigung vom 15.05.2019  
(Gz. 1.6.1G-60.090/13-50), gemäß § 4 BlmSchG i.V.m. Nummer 1.6.1, Anhang 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BlmSchV:  
Errichtung und Betrieb von 103 Offshore-Windenergieanlagen vom Typ Siemens SWT-8.0-154 mit einer Nennleistung von 8,0 MW, im „Power-Boost-Modus“ zeitweise bis max. 8,4 MW, einem Rotordurchmesser von 154 m, einer Nabenhöhe abhängig von den konkreten Standortbedingungen und den Anforderungen an den Krümmungsradius der Kabelzuführung von 96 m bis max. 98 m gemessen zum mittleren Meeresspiegel (Mean Sea Level, MSL) und einer Gesamthöhe von 173 m bis max. 175 m ü. MSL, zwei baugleichen Umspannplattformen sowie der windparkinternen Kabelverlegung im Offshore-Windpark „Gennaker“ im Gebiet des Küstenmeeres der Deutschen Ostsee.
  
2. (1.) Wesentliche Änderung der Genehmigung vom 05.03.2024  
(Gz.: 1.6.1G-60.034/22-50), gemäß § 16 BlmSchG i.V.m. Nummer 1.6.1G, Anhang 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BlmSchV:  
Errichtung und Betrieb von 103 Offshore-Windenergieanlagen (OWEA) vom Typ SG 167-DD der Firma Siemens Gamesa Renewable Energy mit einer Nabenhöhe von 104,5 m, einem Rotordurchmesser von 167 m, einer Gesamthöhe von max. 190 m über MSL und einer Nennleistung von 9,0 MW, zwei baugleichen Umspannplattformen (USP) sowie der elektrotechnischen Erschließung im Offshore-Windpark „Gennaker“....  
Die Genehmigung beinhaltet die Änderung des WEA-Anlagentyps, mit Beibehaltung des Windpark-Layout und der Standorte der einzelnen Anlagen sowie der Fundamentdurchmesser. Die beiden USP'en wurden in die Genehmigung aufgenommen.  
Der TdV sah eine Inbetriebnahme der Anlagen des OWP Gennaker im Jahr 2026 vor.

Die WSV wurde an den jeweiligen Genehmigungsverfahren beteiligt. In diesen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen sind die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG und die Belange der WSV mit einkonzentriert bzw. miteingeschlossen worden.

Der TdV beantragt nun eine erneute wesentliche Änderung der Genehmigung aufgrund einer erforderlichen Umplanung des Vorhabens bezüglich des Anlagentyps mit einer zeitlichen Verschiebung der Inbetriebnahme zum Jahre 2028 (Base Case).

Antragsgegenstand sind die Errichtung und der Betrieb von 63 OWEA der 15 MW-Leistungsklasse mit einer Nabenhöhe von max. 143 m, einem Rotordurchmesser von 236 m, einer Gesamtbauhöhe von max. 261 m sowie einer Leistung von 15 MW sowie die interne Parkverkabelung, die zusammen mit den beiden bereits genehmigten Umspannplattformen den OWP Gennaker bilden. Die beiden Umspannplattformen wurden vom TdV zum



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

besseren Verständnis in den Antragsdokumenten rein informativ mit erwähnt, da sie die Schnittstelle zwischen OWP und Netzanbindung bilden.

Die Vorlage der Unterlagen zur beantragten wesentlichen Änderung der Genehmigung erfolgt in drei Blöcken für die Durchführung von Teilprüfungen.

Die auf digitalem Datenträger (USB-Stick) übersandten Antragsunterlagen des 1. Block auf Teilprüfung der wesentlichen Änderung der Genehmigung wurden aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht sowie zu den Belangen der WSV geprüft.

Gegen die beantragte Änderung der genehmigten Anlagen zum OWP Genaker im Gebiet des Küstenmeeres der Deutschen Ostsee, als Bundeswasserstraße, bestehen aus strom- und schifffahrtspolizeilicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Verwaltung - Bau, Betrieb und Unterhaltung - der Bundeswasserstraßen ist Hoheitsaufgabe des Bundes und obliegt der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Für die Errichtung, die Veränderung und den Betrieb von Anlagen in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihren Ufern ist gemäß § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der jetzt gültigen Fassung eine ström- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) erforderlich, wenn Beeinträchtigungen des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu erwarten sind.

Infolge der Konzentrationswirkung des Genehmigungsverfahrens werden seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stattdessen die erforderlichen Bedingungen und Auflagen zur Verhütung bzw. zum Ausgleich bestimmter Beeinträchtigungen in dieser Stellungnahme formuliert, die in dem Genehmigungsbescheid als Nebenbestimmungen zu integrieren sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Genehmigungs- oder Befreiungspflicht nach § 57, § 59 Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO), § 34 WaStrG sowie gemäß der Verordnung über die Verwaltung und Ordnung des Seelotsreviers Wismar/Rostock/Stralsund (WIROST-LV) von diesem Bescheid unberührt bleiben.

Ich gehe davon aus, dass die jetzt zu erteilende Genehmigung zur (2.) wesentlichen Änderung der Anlagen in Verbindung mit den bereits erteilten BlmSch-Genehmigungen (Ausgangsgenehmigung) Nr. 1.6.1G-60.090/13-50 vom 15.05.2019 einschließlich der Genehmigung vom 05.03.2024 (Gz.: 1.6.1G-60.034/22-50; wesentlichen Änderung) gilt. Maßgebend sehe ich hierbei die aktuelle Genehmigung vom 05.03.2024.

Alle Nebenbestimmungen bzw. Entscheidungsinhalte und Begründungen im Genehmigungsbescheid der zuvor genannten BlmSch-Genehmigung Nr. Gz.: 1.6.1G-60.034/22-50 vom 05.03.2024 (1. Wesentliche Änderung) i.V.m.



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

der Ausgangsgenehmigung Gz.: 1.6.1G-60.090/13-50 vom 15.05.2019 gelten für das jetzige Genehmigungsverfahren zur erneuten (2.) wesentlichen Änderung der Genehmigung, in Bezug der einkonzentrierten strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung und zu den Belangen der WSV grundsätzlich unverändert weiter, bis auf nachfolgende Änderungen und Ergänzungen sowie Hinweisen:

1. Der zeitliche Vorlauf in der aufschiebenden Bedingung der Nebenbestimmung 3.1.1.1 mit Begründung unter 2.4 der Genehmigung vom 05.03.2024 i.V.m. der Genehmigung vom 15.09.2019 ist von 12 Monaten auf **24 Monate** auszuweiten, um die rechtzeitige Umsetzung der seeverkehrsrechtlichen Regelungen zu gewährleisten.

Erforderlich ist hier u.a. eine Notifikation der IMO, deren zuständiger Unterausschuss nur mehr einmal jährlich tagt. Um hier nicht im ungünstigsten Fall Fristen zur rechtzeitigen Einreichung des erforderlichen „Information Papers“ zu versäumen, sollte eine Benachrichtigung über den vorgesehenen Baubeginn inkl. Zeitschema des Bauablaufplans so frühzeitig wie nur möglich erfolgen.

In der Unterlage „17.1.2-GEN-Technische Risikoanalyse 24.04.24“ sind die Angaben zur Neubetrachtung der vorherigen Analyse und Untersuchungen für den OWP Gennaker dargestellt. Eine entsprechende Überarbeitung ist in der aufschiebenden Bedingung unter der Nebenbestimmung 3.1.1.1 vorzunehmen.

2. Die Nebenbestimmungen unter 3.4.1.3 ist wie folgt zu erweitern und in der Begründung unter 2.4 zu berücksichtigen bzw. anzupassen:

Für die Errichtung und den Betrieb von Offshore-Anlagen und von Seekabeln, Rohrleitungen und vergleichbaren submarinen Anlagen auf den deutschen Seeschifffahrtsstraßen, den seewärts angrenzenden Gewässern des deutschen Küstenmeeres und in der deutschen AWZ ist die „Richtlinie Offshore-Anlagen“ - zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, WSV / GDWS, Version 3.1 mit Stand 01. Juli 2021, anzuwenden.

Gemäß der Richtlinie unter 2.3 „Bauweise“ gilt:

*Alle Offshore-Anlagen sind grundsätzlich in "kollisionsfreundlicher Bauweise" zu errichten. Dies ist grundsätzlich dann der Fall, wenn die Anlage infolge einer Kollision nicht auf das Schiff stürzt, das Schiff schwimmfähig bleibt und schiffsseitig keine Betriebs-/Schadstoffe austreten. Der Nachweis der Kollisionsfreundlichkeit ist über ein Fachgutachten zu führen.*

*Die Eigensicherheit der Offshore-Anlagen ist unter Berücksichtigung von Wassertiefen, Windlast, Seegang und Gezeiten während der gesamten Betriebsdauer zu gewährleisten. Der Nachweis muss die Standsicherheit und den Schutz vor Abbruch, Absturz bzw. Abriss von Einzelteilen umfassen. In der Ostsee und auf den Revieren ist zusätzlich Eisgang zu berücksichtigen.*



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

3. Wiederholend möchte ich die geltenden Regelwerke der WSV benennen, die als Referenzdokumente festzulegen sind bzw. bereits in der Begründung unter 2.4 festgelegt worden oder anzupassen sind:
  - „Richtlinie Offshore-Anlagen“ - zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, WSV / GDWS, Version 3.1 mit Stand 01. Juli 2021
  - „WSV-Rahmenvorgaben Kennzeichnung Offshore-Anlagen“, Version 3.0 vom 01.07.2019
  - Empfehlungen der International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA). Maßgeblich in Bezug auf die Kennzeichnung von Offshore-Anlagen sind derzeit:
    - Recommendation R0139 (O-139) – The Marking of Man-made structures; (Dezember 2021)
    - Guideline G1162 – The Marking of offshore Man-made Structures; (Dezember 2021)
    - Recommendation R0126 – The Use of the Automatic Identification System (AIS) in Marine Aids to Navigation (AtoN) service; (Dezember 2021)
    - Recommendation R0110 - Rhythmic characters of lights on Marine Aids to Navigation (AtoN); (Juni 2021)
  
4. Wiederholend verweise ich auf folgende Forderung der WSV, die im Genehmigungsbescheid als Nebenbestimmung mit aufzunehmen ist sowie die Ergänzungen:

Die WSV / das WSA Ostsee beabsichtigt aus Gründen der Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Rahmen der Maritimen Verkehrssicherung die Errichtung einer Radarüberwachung zum Schifffahrtsweg „Kadetrinne“ am Standort Darßer Ort. Die Radarüberwachung wird u.a. auch für die erforderlichen Regelungen zur Verkehrswegeföhrung und der Einrichtung eines Verkehrstrennungsgebietes infolge der Errichtung und des Betriebes des OWP Gennaker (siehe aufschiebende Bedingung der Nebenbestimmung 3.1.1.1 im Genehmigungsbescheid) benötigt.

Der Windpark Gennaker wird jedoch Abschattungen und Fehlechos der geplanten Radarstation Darßer Ort im Bereich nördlich des Windparks verursachen.

Die verursachten Abschattungen müssen durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden. Als geeignete Maßnahme erscheint die Installation einer Radaranlage auf einer der Umspannplattformen durch den TdV bzw. Betreiber des Windparks. Die Live-Radardaten sind dem WSA Ostsee in geeigneter Form zur Verfügung zu stellen. Hierzu bedarf es Abstimmungen und ggf. vertraglicher Regelungen mit der WSV / dem WSA Ostsee.
  
- 4.1 Betrieb und Steuerung einer Bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung der Windenergieanlagen als Luftfahrthindernis (BNK) darf nicht zu Beeinträchtigungen der Funktionalität, zu Störungen oder zum Ausfall schiffsseitiger oder von der WSV betriebener Radarsysteme oder



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

anderer Funkdienste führen. Dies ist vor allem bei einer primärradar-  
gestützten Steuerung zu beachten.

- 4.2 Das WSA Ostsee behält sich vor, vom TdV einen geeigneten Nach-  
weis der Störungsfreiheit von Radardiensten der Schifffahrt bzw. der  
WSV, als externes radartechnisches Gutachten zu fordern.
- 4.3 Es sind vom TdV geeignete Maßnahmen zur Beseitigung von radar-  
technischen Störungen vorzunehmen, falls im späteren Betrieb wider  
Erwarten radartechnische Beeinträchtigungen auftreten.
5. Die Ausführungen zur Seeraumbeobachtung unter Punkt 2.7 im Do-  
kument „3.1.3-GEN-Betriebskonzept 07.03.24“ sind nicht umfangreich  
genug. Diese sind in einem separaten Dokument namens „Seeraum-  
beobachtungskonzept“, welches Teil des Schutz- und Sicherheitskon-  
zeptes werden wird, festzuhalten.  
Das Seeraumbeobachtungskonzept ist spätestens sechs Monate vor  
Baubeginn beim WSA Ostsee vorzulegen.  
Siehe dazu Nebenbestimmungen 3.4.2 „Schutz- und Sicherheitskon-  
zept“ und 3.4.4. „Seeraumbeobachtung“ des Genehmigungsbeschei-  
des vom 05.03.2024.
6. Die Angaben „WSA Stralsund“ und „Wasserstraßen- und Schifffahrts-  
amt Stralsund“ sind durch „WSA Ostsee“ bzw. „Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsamt Ostsee“ zu ersetzen. Dies gilt auch für die Antragsun-  
terlagen des TdV.
7. Die Angabe der E-Mail-Adresse „wsa-stralsund@wsv.bund.de“ ist  
durch „wsa-ostsee@wsv.bund.de“ zu ersetzen. Dies gilt auch für die  
Antragsunterlagen des TdV.
8. Die Angabe „Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“ bzw. „Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“ sind zu ersetzen in „Was-  
serstraßen- und Schifffahrtsverwaltung“ bzw. „Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“.
9. Die Angabe „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ bzw.  
„GDWS“ ist ohne Zusatz zur Dienststelle / Außenstelle zu führen.  
Dies gilt auch für die Antragsunterlagen des TdV.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

