

Vorlage für die Sitzung des Senats am 24.11.2015

**„Kosten, Marktpotenziale, Finanzierung und Planfeststellung des
Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)“
Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE**

A. Problem

Die Fraktion DIE LINKE hat die im beiliegenden Entwurf der schriftlichen Antwort des Senats an die Bremische Bürgerschaft zitierte Große Anfrage an den Senat gerichtet.

B. Lösung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen schlägt die Beantwortung entsprechend dem beigefügten Antwortentwurf vor.

C. Alternativen

Keine Alternativen

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Beantwortung der Großen Anfrage hat keine personalwirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen zur Folge. Die Gender-Prüfung ergab keine genderspezifischen Auswirkungen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Abstimmung mit der Senatskanzlei, der Senatorin für Finanzen, dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr sowie dem Magistrat der Stadt Bremerhaven ist erfolgt.

**F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem
Informationsfreiheitsgesetz**

Die Senatsvorlage kann nach Beschlussfassung über das zentrale elektronische Informationsregister veröffentlicht werden.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat stimmt entsprechend der Vorlage des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 17.11.15 einer schriftlichen Antwort auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE zu.
2. Die Antwort ist dem Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft zuzuleiten.

**Antwort des Senats
auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE
vom 29. September 2015**

„Kosten, Marktpotenziale, Finanzierung und Planfeststellung des Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)“

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

Für den geplanten Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB), der aktuell mit rund 180 Millionen Euro veranschlagt wird, bedeutet die Ansiedlung von Siemens in Cuxhaven einen Einschnitt. Alle bisherigen Wirtschaftlichkeitsprognosen zum OTB gingen explizit davon aus, dass der Marktraum ‚deutsche Nordsee‘ von Bremerhaven aus abgedeckt werden würde. Cuxhaven als konkurrierender Standort mit Schwerlastterminal in unmittelbarer Nähe Bremerhavens wurde in den Marktpotentialprognosen unterschätzt: In einem Gutachten, das der Senator für Häfen im August 2015 vorlegte, war gar die Rede davon, dass Cuxhaven im Vergleich zu Bremerhaven „weniger Chancen“ auf die Ansiedlung von Unternehmen der Turbinenproduktion habe (Planco-Consulting, S. 45), und deshalb nicht „zu erwarten [sei], dass die neuen Basishäfen [hier ist u.a. Cuxhaven gemeint] weitere Turbinenhersteller ansiedeln können“ (ebd. S. 15). Nur wenige Tage später verkündete Siemens als Weltmarktführer im Offshore-Markt, eine Fabrik für Windkraftturbinen in Cuxhaven zu errichten. Die Aussagen in den beiden vorgelegten Gutachten (Planco und Prognos) müssen deshalb überprüft werden.

Zusätzlich zu den nicht mehr haltbaren Annahmen über die Umschlagskapazitäten steht auch die Finanzierung des OTB in Zweifel. Einerseits sollen alle Senatsressorts ihre jeweiligen Investitionsmittel reduzieren, um gemeinsam den OTB zu finanzieren. Andererseits sollen Bremische Unternehmen – insbesondere die BLG und die Landesbank – über erhöhte Gewinnabführungen in Höhe von 10 Millionen Euro jährlich an den Baukosten beteiligt werden. Ob diese zusätzlichen Gewinne auch nur in annähernder Höhe vorhanden sein werden, ist angesichts der Entwicklungen auf dem Weltmarkt keineswegs sicher, zumal die BLG auch über den in den ersten Jahren absehbar defizitären Betrieb des Terminals Verluste einkalkulieren muss. Im Jahr 2015 mussten BLG und Landesbank nach Aussage des Finanzressorts ihre Gewinnabführungen an den Landeshaushalt um rund 15 Millionen Euro reduzieren.

Erfahrungsgemäß ist auch davon auszugehen, dass die 2010 mit 180 Millionen Euro veranschlagten Projektkosten überschritten werden. Weitere Risiken bestehen in Klagen gegen die Planfeststellung, die u.a. vom BUND aktuell geprüft wird.

Bevor das Planfeststellungsverfahren für den Bau des Terminals abgeschlossen werden kann, müssten deshalb die wirtschaftlichen und haushaltspolitischen Annahmen

an die Realität angepasst werden. Zudem müssen die europäische Rechtsprechung zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie und ökologische Bedenken bei der Planfeststellung beachtet werden.

Wir fragen den Senat:

I. Prognostizierte Kosten des OTB

1. Wann wurden die bisher prognostizierten Kosten für die Flächenherrichtung (33 €/m²), für die Erschließung (203 €/m²) und für die Kompensationsflächen (10 Mio. Euro) zuletzt überprüft bzw. aktualisiert? Mit welchem Ergebnis?
2. Welche Daten, Analysen und gutachterlichen Berechnungen liegen für diese einzelnen Kostenfaktoren vor und welche Risiken in Bezug auf Mehrkosten für das Gesamtprojekt ergeben sich jeweils daraus?
3. Welche Kosten entstehen für die Hinterlandanbindung des OTB, und durch wen werden sie getragen (z.B. Straßen, Bahnstrecken, Trassen und Leitungen)?
4. Lassen sich die in den Gutachten bereits angedeuteten Kostensteigerungen genauer beziffern? Wie hoch sind die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projektes (Bau, Infrastruktur, Ausgleichsmaßnahmen)?

II. Prognostizierte Marktanteile des OTB und die Ansiedlung von Siemens in Cuxhaven

5. Über welche Kapazität wird das Siemens-Werk in Cuxhaven nach Kenntnis des Senats verfügen?
6. Welche Auswirkungen hat die Ansiedlung von Siemens in unmittelbarer Nähe zu Bremerhaven auf die in den Gutachten zugrunde gelegten Umschlagsszenarien innerhalb der 200- und 300-Seemeilen-Einzugsbereiche des OTB und die Annahme, dass sich der OTB, das dänische Esbjerg und das britische Hull den Marktraum Nordsee im Wesentlichen teilen werden (Prognos, S. 23)?
7. Welche Auswirkungen hat die Ansiedlung des Siemens-Konzerns in Cuxhaven für die prognostizierten „Lagevorteile zum Marktraum östlich des Standortes“ (Planco, S. 37) des OTB angesichts der geografischen Tatsache,

dass Cuxhaven wiederum östlich von Bremerhaven und direkt am Nord-Ostsee-Kanal liegt?

8. Wie bewertet der Senat die gutachterliche Aussage, dass Cuxhaven im Vergleich zu Bremerhaven erhebliche Wettbewerbsnachteile hätte, die eine Ansiedlung von Turbinenproduzenten in Cuxhaven unwahrscheinlich erscheinen lassen (Planco, S. 15 und S. 45) und welche Schlussfolgerungen zieht der Senat hinsichtlich der Belastbarkeit solcher Bewertungen angesichts der Siemens-Ansiedlung in Cuxhaven?
9. Welchen Marktanteil haben die in Bremerhaven angesiedelten Firmen zwischen 2007 und 2015 bei der Produktion von Offshore-Windkraftanlagen gehabt (Anzahl der hergestellten und ausgelieferten Gondeln in Bezug auf die installierten Anlagen in den Markträumen ‚deutsche Nordsee‘ und Europa), und welche Marktposition nimmt der Standort Bremerhaven damit im Vergleich zu den konkurrierenden Unternehmen ein?
10. Wie bewertet der Senat die gutachterliche Annahme, dass sich der Marktanteil der in Bremerhaven angesiedelten Firmen im Marktraum deutsche Nordsee (zu Lasten anderer Hersteller) von 10 bis 26 Prozent auf bis zu 50 Prozent im Zeitraum 2023 bis 2025 erhöhen würde (Planco, S. 37)?
11. Auf welcher Grundlage geht der Senat davon aus, dass der Hauptkonkurrent des Standorts Bremerhaven – nach jetzigem Stand Siemens – seinen Marktanteil nicht stabil halten oder gar ausbauen kann und so der prognostizierten Erhöhung des Bremerhavener Marktanteils auf 50 Prozent auch nicht entgegenstehen würde?
12. Welche Windanlagenproduzenten kämen nach Ansicht des Senats zukünftig überhaupt in Frage, den OTB zu nutzen? Welcher Stellenwert wird dabei den Windanlagenproduzenten Areva-Adwen und Senvion zukommen?
13. Hat der Senat aus den bisherigen enttäuschenden Erfahrungen beim Bau und Betrieb des Jade-Weser-Ports Schlüsse für die OTB-Planung gezogen, und wenn ja, welche?

III. Geplante Finanzierung des OTB (vgl.: Deputationsvorlage 18/257 des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 29. November 2012)

14. Sind die vorgesehenen 75,2 Millionen Euro aus dem Sondervermögen Hafen zur Finanzierung des OTB gesichert, die sich aus Mehreinnahmen und Einsparungen bei hafenbezogenen Projekten ergeben sollten (u.a. geringere Kompensationsverpflichtungen bei CT IV, Einnahmenüberhänge aus Vorjahren, Reduzierung der Planung für die Vertiefung der Wendestelle im Rahmen der Weservertiefung, Zinseinsparungen)?
15. Welche Bremischen Beteiligungen sollen in welchem Umfang die zusätzlichen 10 Millionen Euro Gewinnabführung jährlich über fünf Jahre erwirtschaften?
16. Sind die veranschlagten zusätzlichen 10 Millionen Euro Gewinnabführung der Bremer Beteiligungen in den mittelfristigen Wirtschaftsplänen der Unternehmen bereits berücksichtigt? Werden diese Beteiligungen nach aktuellem Kenntnisstand des Senats in der Lage sein, die zusätzlichen Abführungen von insgesamt 50 Millionen über fünf Jahre zur Finanzierung des OTB zu tätigen? Welche Auswirkungen haben die in 2015 erwarteten verringerten Gewinnabführungen der BLG und Landesbank in Höhe von rund 15 Millionen Euro (Controllingbericht Produktgruppenhaushalt Januar-Juni 2015) auf die geplante Finanzierung?
17. Welche konkreten Einsparungen in welchen Projekten sollen die Minderausgaben bei investiven Mitteln in den Produktplänen ‚71 Wirtschaft‘ und ‚81 Häfen‘ in Höhe von insgesamt 29,6 Millionen erbringen?
18. Ist die Bereitstellung von weiteren 21,9 Millionen Euro aus den Haushalten der übrigen Ressorts ab 2014 realisiert worden und in der mittelfristigen Finanzplanung für die Folgejahre abgesichert? (Bitte nach Ressorthaushalt aufschlüsseln.)
19. Welche Folgen haben die Verzögerungen bei der Planung für die veranschlagten Einnahmen durch den Betrieb des OTB von jährlich 3,9 Millionen Euro ab 2017?
20. Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus dem Jahresbericht des Landesrechnungshofs 2013 für die Finanzierung des Baus, in dem festgehalten wird: „Der Bau des OTB wird den Bremischen Haushalt nicht lediglich fünf Jahre, sondern längerfristig belasten.“?

21. Bis wann werden sich die Gesamtkosten für den OTB durch Einnahmen voraussichtlich amortisiert haben?

IV. Wasserrahmenrichtlinie, Umweltauflagen und Flächennutzung im Planfeststellungsverfahren

22. Wird der Urteilsspruch des Europäischen Gerichtshofs zur Europäischen Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf das Verschlechterungsverbot und die Verbesserungspflicht der Wasserqualität und Gewässerstruktur von Oberflächenwasserkörpern bei den planungsrechtlichen Vorbereitungen für den Bau des OTB bereits berücksichtigt?

23. Begründet sich das ‚überwiegende öffentliche Interesse‘ am Bau des OTB durch die Notwendigkeit der Offshore-Windkraft für die Energiewende?

24. Soll im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Nutzung für Schwerlastgüter außerhalb der Offshore-Industrie ermöglicht werden? Hätte eine anderweitige Nutzung Auswirkungen auf die prognostizierten Einnahmen aus der Pacht, die am OTB im Vergleich zu den übrigen Hafenanlagen in etwa doppelt so hoch liegen soll? Wenn ja: welche?

25. Hat der Senat alternative Nutzungspläne für den OTB für den Fall, dass die prognostizierte Auslastung nicht erreicht wird, und wenn ja: welche?

V. Regionales Offshore-Gesamtkonzept und verstärkte Kooperation

26. Wie bewertet der Senat die in der Öffentlichkeit genannten Vorschläge, anstelle des OTB ein regionales Offshorewind-Gesamtkonzept im Weser-Elbe-Raum zu fördern, unter Einbeziehung des Siemens-Standortes in Cuxhaven? Inwieweit spielen solche Konzepte eine Rolle bei der derzeit vom Senat angestrebten stärkeren Kooperation zwischen Bremen und Niedersachsen?

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wann wurden die bisher prognostizierten Kosten für die Flächenherrichtung (33 €/m²), für die Erschließung (203 €/m²) und für die Kompensationsflächen (10 Mio. Euro) zuletzt überprüft bzw. aktualisiert? Mit welchem Ergebnis?

Die Kosten für (oben zitierten) beziehen sich nicht auf die Kosten des OTB, sondern die Kosten für die Erschließung von Industrie- und Gewerbeflächen im westlichen Fischereihafen. Die Erschließungskosten für Flächenherrichtung und Infrastruktur sind Erfahrungswerte aus in der Vergangenheit durchgeführten Erschließungsmaßnahmen, aber auch Ansätze aus aktuellen Ausschreibungsergebnissen. Darüber hinaus werden/wurden bei der Kalkulation sämtliche preiswirksamen Faktoren in der zeitlichen Historie angepasst, so dass eine aktuelle Kostenübersichten für die Projekte bestehen.. Durch die Konzentration auf Unternehmen aus dem Bereich der Windenergie verändern sich die Erschließungskosten zumindest nicht negativ, es wird jedoch eine schnellere und bessere Vermarktbarkeit der Flächen im Hinblick auf diese Wachstumsbranche, verbunden mit einer höheren Arbeitsplatzanzahl je Fläche, gesehen.

2. Welche Daten, Analysen und gutachterlichen Berechnungen liegen für diese einzelnen Kostenfaktoren vor und welche Risiken in Bezug auf Mehrkosten für das Gesamtprojekt ergeben sich jeweils daraus?

Die Daten – und Kostenfaktoren sind durch Ingenieurbüros ermittelt worden, die langjährige Erfahrungen in Erschließungsmaßnahmen im Bereich des südlichen Fischereihafens haben. Derzeit bestehen keine Kenntnisse über Risiken.

3. Welche Kosten entstehen für die Hinterlandanbindung des OTB, und durch wen werden sie getragen (z.B. Straßen, Bahnstrecken, Trassen und Leitungen)?

Die verkehrliche Hinterlandanbindung des OTB wurde planerisch so angelegt, dass mit diesem Straßenbau auch eine äußere Erschließung der Gewerbefläche auf der Luneplate erfolgt. Für diese Maßnahme wurden über zwei Bauabschnitte rd. 27 Mio. € aus Bundes- (GRW), Landes- und Mitteln der Stadt Bremerhaven beschlossen. Im Zuge einer „inneren Erschließung“ wurde/wird das Industriegebiet Luneort über eine Schwerlastertüchtigung der Straße „Am Luneort“ sowie über eine Ertüchtigung der jetzigen Start- und Landebahn des Flughafens Luneort angebunden. Für diese beiden Maßnahmen wurden rd. 10 Mio. € beschlossen.

Weitere Kosten sind derzeit nicht ersichtlich.

4. Lassen sich die in den Gutachten bereits angedeuteten Kostensteigerungen genauer beziffern? Wie hoch sind die voraussichtlichen Gesamtkosten des Projektes (Bau, Infrastruktur, Ausgleichsmaßnahmen)?

Hinsichtlich der Kosten der gewerblichen Erschließung (nicht des OTB, vgl. Antwort zu Frage 1) lässt sich festhalten, dass bei einer Erschließung und Vermarktung für Unternehmen aus der Offshore-Windenergiebranche die Erschließungskosten je

Quadratmeter eher geringer ausfallen werden als bei einer kleinteiligen Erschließung von Gewerbegebieten für Unternehmen, die eine geringere, also kleinere Fläche nachfragen. Bei kleinerer Parzellierung von Gewerbegebieten ergibt sich ein höherer Erschließungsaufwand, da mehr Straßen gebaut werden müssen.

5. Über welche Kapazität wird das Siemens-Werk in Cuxhaven nach Kenntnis des Senats verfügen?

Die SIEMENS AG tätigt derzeit keine Aussage hinsichtlich der Kapazität des neuen Werkes in Cuxhaven, der Senat hat daher keine entsprechenden Kenntnisse.

6. Welche Auswirkungen hat die Ansiedlung von Siemens in unmittelbarer Nähe zu Bremerhaven auf die in den Gutachten zugrunde gelegten Umschlagsszenarien innerhalb der 200- und 300-Seemeilen-Einzugsbereiche des OTB und die Annahme, dass sich der OTB, das dänische Esbjerg und das britische Hull den Marktraum Nordsee im Wesentlichen teilen werden (Prognos, S. 23)?

Im Rahmen der Antragsplanung für die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Zulassungsentscheidungen wurde intensiv das Marktpotenzial analysiert. Die letzte gutachterliche Betrachtung hierzu stammt aus dem Jahr 2015 und berücksichtigt damit die aktuelle Entwicklung des Offshore-Windenergiemarktes. In der gutachterlichen Stellungnahme aus Juni 2015 wird im Umkreis von 200 sm um Bremerhaven ein Marktpotenzial von 230 WEA beschrieben, das jährlich errichtet werden soll. Im 300 sm Radius um Bremerhaven steigt das Marktpotenzial auf rund 450 WEA p. a. Es wird dargelegt, dass es im 300 sm Radius 87 Offshore-Projekte gibt, die bereits genehmigt wurden oder sich in der Genehmigungsphase befinden. Für 24 Projekte bzw. für über 1.800 Windenergieanlagen liegen dabei bereits Aussagen zu den Windturbinen vor, die eingesetzt werden sollen. Von diesen Windturbinen werden 27 % in Bremerhaven gefertigt. Gemessen am Potenzial von 450 WEA im 300 sm Radius entspricht dies einem jährlichen Umschlag von gut 120 WEA.

Auf Basis des Status-Quo ist das Umschlagsziel von mindestens 100 WEA am OTB somit realistisch. Diese Angabe bezieht sich auf montierte Anlagen. Noch nicht berücksichtigt ist bei dieser Betrachtung der Umschlag von Einzelkomponenten für den sog. Export, wobei Export hier in dem Sinne zu verstehen ist, dass Märkte außerhalb des Bereiches bedient werden in dem eine Anlieferung montierter Anlagen zu erwarten ist.

Die Ansiedlungsentscheidung von Siemens für Cuxhaven spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle, da bei der Umschlagsprognose bereits mehrere Häfen, die eine Vormontage zulassen, berücksichtigt wurden. Mit der Standortentscheidung von Siemens ist nunmehr zwar eine Standortfestlegung für Cuxhaven (und damit gegen den Produktionsstandort Hull; s. u.) getroffen worden, an den der Betrachtungen zugrunde liegenden Annahmen ändert dies aber nichts.

Zu dem angesprochenen Hafen im britischen Hull ist anzumerken, dass Siemens an diesem Standort ein Werk für Rotorblätter für Sechs- und Sieben-Megawatt-Anlagen plant. Die ursprünglichen Planungen, in Hull neben der Rotorblattproduk-

tion auch in eine Turbinenproduktion zu investieren, werden mit der Entscheidung von Siemens, in Cuxhaven eine entsprechende Produktionsanlage zu errichten, offensichtlich derzeit nicht weiter verfolgt. Als Montagehafen für WEA spielt Hull somit keine Rolle.

7. Welche Auswirkungen hat die Ansiedlung des Siemens-Konzerns in Cuxhaven für die prognostizierten „Lagevorteile zum Marktraum östlich des Standortes“ (Planco, S. 37) des OTB angesichts der geografischen Tatsache, dass Cuxhaven wiederum östlich von Bremerhaven und direkt am Nord-Ostsee-Kanal liegt?

Der Ostseemarkt ist sowohl von Cuxhaven, als auch von Bremerhaven vergleichsweise gut zu erreichen. Aufgrund der Entfernung und der im Bereich des Nord-Ostseekanals bestehenden Restriktionen spielt hierbei allerdings der Transport montierter Anlagen allenfalls eine untergeordnete Rolle. Es ist somit von dem Transport von Einzelbauteilen auszugehen, die mit Standardschiffen transportiert werden.

Der Standort Cuxhaven hat hier für den Ostseeraum sicherlich einen gewissen Lagevorteil, durch den Transport mit Standardschiffen werden hierdurch allerdings keine sehr großen Auswirkungen auf die Marktchancen der in Bremerhaven produzierenden Firmen im Ostseeraum erwartet. Insgesamt ist festzuhalten, dass aufgrund der geringfügige Lagevorteil Cuxhavens in diesem Zusammenhang nicht zu Kostenvorteilen gegenüber Bremerhaven führen wird.

8. Wie bewertet der Senat die gutachterliche Aussage, dass Cuxhaven im Vergleich zu Bremerhaven erhebliche Wettbewerbsnachteile hätte, die eine Ansiedlung von Turbinenproduzenten in Cuxhaven unwahrscheinlich erscheinen lassen (Planco, S. 15 und S. 45) und welche Schlussfolgerungen zieht der Senat hinsichtlich der Belastbarkeit solcher Bewertungen angesichts der Siemens-Ansiedlung in Cuxhaven?

Die Gutachter haben sich mit den Standorten beschäftigt und Cuxhaven in Hinblick auf die Ansiedlungswahrscheinlichkeit beurteilt. Auf den ersten Blick scheint die nunmehr erfolgte Ansiedlungsentscheidung von Siemens dem zu widersprechen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass lediglich die Ansiedlung einer Produktionsanlage zur Herstellung von Maschinenhäusern für Offshore Windenergieanlagen der Firma Siemens nicht in Bremerhaven, sondern in Cuxhaven erfolgt.

Mit der Fokussierung auf die Rotorblattproduktion im Vereinigten Königreich investiert Siemens gleichzeitig entgegen früherer Planungen nicht in entsprechendem Maße in Nordengland (Hull/Grimsby). Insgesamt ist die Entscheidung für Cuxhaven also zunächst einmal eine Entscheidung für den Standort Deutschland.

In Hinblick auf die gutachterliche Aussage, dass Cuxhaven im Vergleich zu Bremerhaven Nachteile hat, sind aus Sicht des Senats insbesondere zwei Aspekte zu beachten.

- Zum einen verfügt Cuxhaven aufgrund seiner ausgeprägten Randlage über ein sehr begrenztes Einzugsgebiet für die benötigten Fachkräfte. Das innerhalb einer akzeptierten Pendlerdistanz von unter einer Stunde erreichbare Arbeits-

kräftepotenzial Bremerhavens ist insbesondere aufgrund der Tatsache, dass auch größere Gebiete westlich der Weser sowie die Großstädte Bremen und Oldenburg schneller erreichbar sind, signifikant größer als das Potenzial des Arbeitsmarktes um Cuxhaven.

- Zum anderen verfügt Bremerhaven über ein bereits ausgeprägtes Cluster der Offshore Windenergiewirtschaft. Zu nennen sind hier zwei der fünf Offshore Windenergieanlagenhersteller, zahlreiche spezialisierte Zulieferer, Dienstleister, Unternehmen in verwandten Branchen und unterstützende Organisationen (wie z.B. Universitäten, sonstige wissenschaftliche Einrichtungen, Kammern, Verbände u.ä.).

Insgesamt ergeben sich hieraus aus Sicht des Senats größere Standortvorteile für Bremerhaven. Voraussetzung ist allerdings, dass in Bremerhaven ebenfalls eine leistungsfähige Warenausgangszone vorliegt.

Unter dieser Voraussetzung können die sich für die in Bremerhaven produzierenden Firmen der Offshore-Windenergie ergebenden Standortnachteile aufgehoben werden und Bremerhaven sogar von der Ansiedlung im nahen Cuxhaven profitieren, da der Standort für die Ansiedlung von Zulieferern aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette aber auch für nachgelagerte Branchen wie bspw. Dienstleister mit zukünftig drei Windenergieanlagenherstellern mit einem weiteren Kunden noch attraktiver wird.

Entsprechende Ansiedlungen oder Expansionen sind vor dem Hintergrund des bereits ausgeprägten Clusters und des gegenüber Cuxhaven besseren Arbeitskräfteangebots dann schwerpunktmäßig in Bremerhaven zu erwarten.

Die gutachterlich getroffene Aussage, dass Bremerhaven auch im Vergleich zu Cuxhaven Standortvorteile hat, ist nach Auffassung des Senats vor dem Hintergrund der vorherigen Ausführungen weiterhin plausibel.

9. Welchen Marktanteil haben die in Bremerhaven angesiedelten Firmen zwischen 2007 und 2015 bei der Produktion von Offshore-Windkraftanlagen gehabt (Anzahl der hergestellten und ausgelieferten Gondeln in Bezug auf die installierten Anlagen in den Markträumen ‚deutsche Nordsee‘ und Europa), und welche Marktposition nimmt der Standort Bremerhaven damit im Vergleich zu den konkurrierenden Unternehmen ein?

Der Betrachtungszeitraum 2007 bis 2015 kennzeichnet rückblickend die Startphase der Wind-Offshore-Installation in der deutschen Nordsee. Die Marktanteile aller Unternehmen schwanken in den einzelnen Jahren stark. Die Schwankungsbreiten, zwischen null Prozent und weit mehr als 60 Prozent begründen sich durch die unterschiedlichen Projektverläufe zwischen Herstellung, Auslieferung und Installation.

In der ersten Installationsphase zwischen 2012 bis 2014 - in der erstmals nennenswerte Anlagenzahlen hergestellt und installiert wurden - haben die Bremerhavener Hersteller Marktanteile zwischen 50 und 61 Prozent (2012 und 2013) erreicht, während Siemens in 2014 mit 73,8 Prozent den Spitzenwert erreicht hat.

Die in der deutschen Nordsee installierten Anlagen erreichen Ende 2015 im Vergleich zu Europa einen Anteil von 25 Prozent, der sich im Betrachtungszeitraum und ihren Schwankungsbereichen auf die o.g. drei Wettbewerber verteilt. Die Marktposition Bremerhavens ist dadurch gekennzeichnet, dass zwei von drei Herstellern, die in der deutschen Nordsee aktiv sind, am Standort fertigen.

- 10. Wie bewertet der Senat die gutachterliche Annahme, dass sich der Marktanteil der in Bremerhaven angesiedelten Firmen im Marktraum deutsche Nordsee (zu Lasten anderer Hersteller) von 10 bis 26 Prozent auf bis zu 50 Prozent im Zeitraum 2023 bis 2025 erhöhen würde (Planco, S. 37)?**
- 11. Auf welcher Grundlage geht der Senat davon aus, dass der Hauptkonkurrent des Standorts Bremerhaven – nach jetzigem Stand Siemens – seinen Marktanteil nicht stabil halten oder gar ausbauen kann und so der prognostizierten Erhöhung des Bremerhavener Marktanteils auf 50 Prozent auch nicht entgegenstehen würde?**

Die Fragen 10 und 11 werden hier zusammen beantwortet:

Die Gutachter erklären im Kapitel 5.2., dass vor allem der Generationenwechsel der Turbinenleistung bei den Unternehmen die Option eröffnet, ihren Marktanteil zu erhöhen. Hierzu wurde der Status der Produktion nach den Turbinenleistungen der Marktteilnehmer analytisch vorgestellt. Es wird von den Gutachtern davon ausgegangen, dass sich der Erfolg von Siemens darauf begründet, dass bisher angesichts der noch geringen Erfahrungen zur Risikominimierung die kleinen, kostengünstigeren und zuverlässigen Turbinen von Siemens bevorzugt genutzt wurden. Hier sind seitens des Unternehmens umfangreiche Kapazitäten gebunden. Die aktuelle Marktbeobachtung weist darauf hin, dass für die notwendige Kostenreduzierung ein sehr hoher Druck auf der Erhöhung der Turbinenleistung liegt, da insgesamt das Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlich besser wird. Das höhere Risiko wird mit wachsendem Entwicklungsfortschritt sinken. Siemens ist zurzeit dabei, seine Produktion von den sehr kleinen Größenklassen auf die größere umzustellen, wobei ein hoher Investitionsaufwand getätigt wird. Andere Konkurrenten, zu denen sowohl Senvion mit den serienmäßig zu produzierenden 6,15 MW Turbinen als auch Adwen mit der Entwicklung einer 8 MW-Turbine gehören, sind in diesem Wettbewerb um die Positionen bei den größeren Turbinen gut aufgestellt und haben gegenüber Siemens sogar einen Entwicklungsvorsprung. Im Vergleich zu den letzten Jahren verbessern sich demzufolge die Marktchancen der ansässigen Unternehmen.

Beide Unternehmen haben für ihre Fertigungsstätten in Bremerhaven Ansatzpunkte, die Phase einer zögerlichen Entwicklung zu überbrücken (Senvion mit der Produktion von Onshore-Anlagen, Adwen mit Leistungen für Le Havre: Adwen hat für die Wirtschaftlichkeit der Sparte der Offshore-Windkraft sehr gute Voraussetzungen, da das Konsortium ein abgesichertes Auftragsvolumen ab 2018 in Frankreich aufweisen kann). Insoweit ist es gerechtfertigt, den Marktanteil - insbesondere in der deutschen Nordsee von aktuell 26% auf 40 bis 50% - als

wachsend vorauszusetzen. Da die Entfernung zu den Windparks immer ein Kostenfaktor sein wird, haben die Unternehmen in Bremerhaven gute Ausgangsbedingungen. Das wird inzwischen dadurch bestätigt, das Siemens - wie aktuell gemeldet - die Umstellung der Fertigung auf größere Turbinen mit einer neuen Fertigungsstätte bzw. Montagefabrik in Cuxhaven verbindet. Alle aktiven Unternehmen müssen sich auf die zukünftigen Märkte einstellen, die deutsche Nordseeküste gewinnt dadurch an Gewicht.

12. Welche Windanlagenproduzenten kämen nach Ansicht des Senats zukünftig überhaupt in Frage, den OTB zu nutzen? Welcher Stellenwert wird dabei den Windanlagenproduzenten Areva-Adwen und Senvion zukommen?

Eine Offshore-Windenergieanlage besteht aus den Großkomponenten Fundament, Turmsegment, Gondel, Nabe und Rotorblätter. Darüber hinaus werden für Offshore-Windparks Seekabel und Umspannstationen benötigt. Um diese Produzenten von Großkomponenten herum besteht die Möglichkeit, Zulieferer von Teilkomponenten, wie zum Beispiel Getriebe, Generatoren, Maschinenträger etc. anzusiedeln. Alle Produzenten dieser Großkomponenten und Zuliefererkomponenten kommen als Ansiedler auf den Industrieflächen hinter dem OTB und als Nutzer dieser Anlage in Frage.

13. Hat der Senat aus den bisherigen enttäuschenden Erfahrungen beim Bau und Betrieb des Jade-Weser-Ports Schlüsse für die OTB-Planung gezogen, und wenn ja, welche?

Die Aufgaben und Funktionen des Jade Weser Ports (JWP) und des OTB's sind nicht vergleichbar. Der JWP fungiert als Schnittstelle weltweiter und containerisierbarer Warenströme. Die Aufgabe ist auf den massenhaften, stark automatisierbaren und standardisierbaren Umschlag ausgerichtet. Das OTB fungiert dagegen als Warenausgangszone für die vor Ort produzierten Großkomponenten, mit vergleichsweise geringen Umschlagzahlen bei gleichzeitig hoher Wertschöpfung vor Ort. Marktmechanismen, Marktteilnehmer, Transporttechnik, Wertschöpfungsmöglichkeiten usw. unterscheiden sich grundsätzlich, so dass verlässliche Rückschlüsse nicht gezogen werden können.

14. Sind die vorgesehenen 75,2 Millionen Euro aus dem Sondervermögen Hafen zur Finanzierung des OTB gesichert, die sich aus Mehreinnahmen und Einsparungen bei hafenbezogenen Projekten ergeben sollten (u.a. geringere Kompensationsverpflichtungen bei CT IV, Einnahmenüberhänge aus Vorjahren, Reduzierung der Planung für die Vertiefung der Wendestelle im Rahmen der Weservertiefung, Zinseinsparungen)?

Die in der beschlossenen Finanzierungstabelle vorgesehenen Beträge aus dem Sondervermögen Hafen sind der zweckgebundenen Rücklage für den OTB zugeführt worden und stehen planmäßig bereit.

15. Welche Bremischen Beteiligungen sollen in welchem Umfang die zusätzlichen 10 Millionen Euro Gewinnabführung jährlich über fünf Jahre erwirtschaften?

Mit der Beschlussfassung zur Finanzierung des OTB wurde 2012 entschieden, dass 50 Mio. € der Kosten des Projektes durch eine Erhöhung der Gewinnabführungen der Bremer Beteiligungen über die bisherigen Planungen hinaus aufzubringen sind

16. Sind die veranschlagten zusätzlichen 10 Millionen Euro Gewinnabführung der Bremer Beteiligungen in den mittelfristigen Wirtschaftsplänen der Unternehmen bereits berücksichtigt? Werden diese Beteiligungen nach aktuellem Kenntnisstand des Senats in der Lage sein, die zusätzlichen Abführungen von insgesamt 50 Millionen über fünf Jahre zur Finanzierung des OTB zu tätigen? Welche Auswirkungen haben die in 2015 erwarteten verringerten Gewinnabführungen der BLG und Landesbank in Höhe von rund 15 Millionen Euro (Controllingbericht Produktgruppenhaushalt Januar-Juni 2015) auf die geplante Finanzierung?

Die zusätzlichen 10 Millionen Euro Gewinnabführung durch die BLG sind in der Mittelfristplanung der BLG 2016/2017 nicht enthalten. Nach aktuellem Kenntnisstand wird die BLG nicht in der Lage sein, in den nächsten zwei Jahren zusätzliche 10 Millionen Gewinne pro Jahr abzuführen.

Die Trägerspitzen der Bremer Landesbank haben im Januar 2015 beschlossen, zur Stärkung des Eigenkapitals der BLB für die Geschäftsjahre 2014, 2015 und 2016 auf eine Dividendenausschüttung zu verzichten. Hinsichtlich des Geschäftsjahres 2017 ist der Planungsprozess noch nicht abgeschlossen.

Auf der Grundlage der Senatsbeschlüsse zum OTB aus Dezember 2012 wurden 5 x 10 Mio. Euro in die Finanzplanung eingestellt. Im Hinblick auf die Senatsbeschlüsse zum Haushaltssicherungskonzept wurden diese nach Kenntnis über die Verzögerungen im Projekt um 2 Jahre nach hinten verschoben. Grundsätzlich sind diese Beträge unverändert in der Finanzplanung enthalten.

Die Auswirkungen der – in insgesamt noch nicht absehbarer Größenordnung – entfallenden Gewinnabführungen sind im Zusammenhang mit den zwischenzeitlich eingetretenen Verzögerungen des Projektes zu bewerten und im Rahmen der in Vorbereitung befindlichen Investitionsplanung durch Anpassungen der Höhe und zeitlichen Verteilung der zur Finanzierung des OTB benötigten Jahrestanchen zu berücksichtigen.

17. Welche konkreten Einsparungen in welchen Projekten sollen die Minderausgaben bei investiven Mitteln in den Produktplänen ‚71 Wirtschaft‘ und ‚81 Häfen‘ in Höhe von insgesamt 29,6 Millionen erbringen?

Eine entsprechende Berücksichtigung wurde im Rahmen der Eckwerte schon bei der Haushaltsplanaufstellung für 2014/2015 umgesetzt und wird in den Folge-

haushalten gemäß Finanzierungsbeschluss fortgeschrieben. Im Detail bedeutet dies, dass hinsichtlich der beschlossenen Eckwerte für die Haushalte 2014/2015 die beschlossenen Bedarfe für den OTB, die aus den Haushalten PPL 71 u. 81 finanziert werden sollten, schon bei der Haushaltsplanaufstellung als „Vorabdotierung“ entsprechend veranschlagt wurden. Der restliche Eckwertrahmen wurde sachgerecht auf die weiteren zu finanzierenden Maßnahmen aufgeteilt. Es wurden Planungsverschiebungen in die Folgejahre bei ursprünglich für 2014/2015 geplanten Maßnahmen wie z.B. Beschaffung von Baggergutschuten vorgenommen. Die Erwirtschaftung von Minderausgaben im Haushaltsvollzug wurde dadurch entbehrlich.

18. Ist die Bereitstellung von weiteren 21,9 Millionen Euro aus den Haushalten der übrigen Ressorts ab 2014 realisiert worden und in der mittelfristigen Finanzplanung für die Folgejahre abgesichert? (Bitte nach Ressorthaushalt aufschlüsseln.)

Die zur Finanzierung des OTB nach aktuellem Beschlussstand im Kernhaushalt vorgesehenen Finanzierungsanteile wurden als Vorabdotierungen im Finanzrahmen 2015 / 2020 berücksichtigt

19. Welche Folgen haben die Verzögerungen bei der Planung für die veranschlagten Einnahmen durch den Betrieb des OTB von jährlich 3,9 Millionen Euro ab 2017?

Die Erlöse aus dem OTB werden mit der Inbetriebnahme des Projektes dem Sondervermögen Fischereihafen zufließen. Eine spätere Fertigstellung des Projektes hat voraussichtlich auch entsprechend zeitlich verzögerte Finanzierungsbedarfe zur Folge, sodass hier keine negativen Folgen gegenüber der ursprünglichen Planung zu erwarten sind.

20. Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus dem Jahresbericht des Landesrechnungshofs 2013 für die Finanzierung des Baus, in dem festgehalten wird: „Der Bau des OTB wird den Bremischen Haushalt nicht lediglich fünf Jahre, sondern längerfristig belasten.“?

Wie für jedes andere Wasserbauwerk in den bremischen Häfen ist in den Folgejahren mit Unterhaltungsaufwand zu rechnen, der entsprechend zusätzlich jährlich im Wirtschaftsplan aufzunehmen ist. Diese Kosten fallen erst nach Fertigstellung der Maßnahme an.

21. Bis wann werden sich die Gesamtkosten für den OTB durch Einnahmen voraussichtlich amortisiert haben?

Im Zuge des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den OTB wurden nicht nur erhebliche regionalwirtschaftliche Wirkungen für den OTB festgestellt, sondern auch eine fiskalische Rentabilität des Vorhabens. Gegliedert in verschiedenen Szenarien werden bis zum Jahr 2050 rd. 7.400 (base case) neue Arbeitsplätze errechnet. Das best-case-Szenario geht sogar von bis zu 12.600 neuen Arbeitsplätzen aus. Hinzu kommen positive Einwohnereffekte in einer

Größenordnung von bis zu 3.400 neuen Einwohnern in der Seestadt. Auf Grundlage dieser regionalwirtschaftlichen Effekte hat die PROGNOSE AG auch eine Berechnung der fiskalischen Rentabilität des Vorhabens vorgenommen. Im Detail zeigen diese Berechnungen einen überwiegenden fiskalischen Nutzen ab dem Jahr 2047 (base-case) bzw. 2034 im Rahmen des best-case Szenarios.

22. Wird der Urteilsspruch des Europäischen Gerichtshofs zur Europäischen Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf das Verschlechterungsverbot und die Verbesserungspflicht der Wasserqualität und Gewässerstruktur von Oberflächenwasserkörpern bei den planungsrechtlichen Vorbereitungen für den Bau des OTB bereits berücksichtigt?

Der Vorhabenträger für den OTB hat sich im Rahmen der Antragsplanung intensiv mit dem Urteilsspruch des Europäischen Gerichtshofs zur Europäischen Wasserrahmenrichtlinie beschäftigt. In diesem Zusammenhang wurde der entsprechende Fachbeitrag in enger Abstimmung mit den bremischen und niedersächsischen Fachstellen nach Vorliegen des Urteilsspruchs überarbeitet. Allerdings werden im Rahmen der Antragsstellung lediglich gutachterliche Aussagen zu den vorhabensbedingten Wirkungen des Vorhabens auf die gem. der Wasserrahmenrichtlinie zu beachtenden Bewirtschaftungsziele gemacht. Die schlussendliche Entscheidung darüber, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung der prognostizierten Wirkungen genehmigt werden kann, erfolgt im Rahmen des noch laufenden Zulassungsverfahrens durch die Zulassungsbehörde.

23. Begründet sich das ‚überwiegende öffentliche Interesse‘ am Bau des OTB durch die Notwendigkeit der Offshore-Windkraft für die Energiewende?

Der Vorhabenträger hat in seinen Unterlagen deutlich gemacht, dass es bei Realisierung des Vorhabens zu deutlich positiven regionalwirtschaftlichen Effekten in Bremen / Bremerhaven kommen wird. Insofern stellt das Vorhaben in erster Linie ein Infrastrukturprojekt dar, durch das das bereits am Standort Bremerhaven bestehende Cluster der Offshore Windenergiewirtschaft gesichert wird und die sich aus der politisch beschlossenen Energiewende ergebenden Potenziale in Hinblick auf die Weiterentwicklung dieses Clusters genutzt werden können. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass parallel zu dem Zulassungsverfahren OTB großflächige Industrie- und Gewerbeflächen im südlichen Bremerhaven planerisch vorbereitet werden. Diese Flächen werden durch den OTB unmittelbar an das seeschifftiefe Wasser angebunden. Der Fischereihafen soll perspektivisch als Zulieferhafen für diese Industrie- und Gewerbeflächen genutzt werden, während über den OTB schwerpunktmäßig die Anlagen offshore verbracht werden. Vor diesem Hintergrund erfolgt mit dem OTB eine Aufwertung der bestehenden und in Planung befindliche Flächen und Infrastrukturen im südlichen Bremerhaven.

Es wird in dem Antrag aber auch als Planungsziel dargestellt, dass die Energiewende nur dann gelingen wird, wenn die zum Teil noch bestehenden erhöhten Stromgestehungskosten der alternativen Energieerzeugung abgeschmolzen werden können. Eine Stellschraube hierfür stellt im Fall der Offshore-Windenergie die Reduzierung der Aufwendungen für die Transportlogistik und Montage dar. Um diese Aufwendungen reduzieren zu

können, müssen die entsprechenden Infrastrukturen für eine reibungslose und kostengünstige Montage sowie für den Abtransport geschaffen werden. Gleichzeitig führen diese Strukturen zu einer weiteren Etablierung der Offshore-Windenergie bzw. zur Schaffung von grundlastfähigen Windparks. In diesem Sinne begründet sich die Notwendigkeit des OTB auch in seiner Bedeutung für das Erreichen der Energiewende.

24. Soll im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Nutzung für Schwerlastgüter außerhalb der Offshore-Industrie ermöglicht werden? Hätte eine anderweitige Nutzung Auswirkungen auf die prognostizierten Einnahmen aus der Pacht, die am OTB im Vergleich zu den übrigen Hafenanlagen in etwa doppelt so hoch liegen soll? Wenn ja: welche?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist zu prüfen ob für die Realisierung des Vorhabens hinreichende Gründe vorliegen, die im vorliegenden Fall gewichtig genug sein müssen um die Realisierung des Vorhabens innerhalb von Schutzgebieten zuzulassen.

Die Offshore-Windenergiewirtschaft hat sich in den letzten Jahren als wachstumsstärkste Branche in Bremen etabliert. Der Schwerpunkt dieser Entwicklung liegt im Bereich des südlichen Fischereihafens in Bremerhaven. Dank der gezielten Entwicklung eines leistungsstarken Clusters haben sich bereits heute führende Unternehmen der Branche für den Standort entschieden. Um diese Firmen am Standort halten zu können und die Clusterbildung weiterhin durch Expansion und Neuansiedlung zu stützen, bedarf es einer auf die Bedürfnisse des schweren Anlagen- und Maschinenbau ausgerichteten Infrastruktur. Zentral hierbei ist die Funktion des OTB als Warenausgangszone für die Windkraftindustrie. Er ermöglicht in dieser Funktion eine Montage und eine Verladung großer und schwerer Bauteile. Im Rahmen der vorliegenden bedarfsbegründenden Unterlagen ist nachgewiesen worden, dass eine Auslastung des OTB durch die Windkraftindustrie aufgrund der allgemeinen Rahmenbedingungen zu erwarten ist. Insofern stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang ggf. Schwerlastgüter außerhalb der Offshore-Windenergie umgeschlagen werden können nicht.

25. Hat der Senat alternative Nutzungspläne für den OTB für den Fall, dass die prognostizierte Auslastung nicht erreicht wird, und wenn ja: welche?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 24 ausgeführt ist unter Berücksichtigung der bedarfsbegründenden Unterlagen eine Vollausslastung des Terminals durch Elemente der Windkraftindustrie zu erwarten, so dass Überlegungen zum ergänzenden Umschlag anderer Güter nicht angestellt werden.

26. Wie bewertet der Senat die in der Öffentlichkeit genannten Vorschläge, anstelle des OTB ein regionales Offshorewind-Gesamtkonzept im Weser-Elbe-Raum zu fördern, unter Einbeziehung des Siemens-Standortes in Cuxhaven? Inwieweit spielen solche Konzepte eine Rolle bei der derzeit vom Senat angestrebten stärkeren Kooperation zwischen Bremen und Niedersachsen?

Ein regionales Offshore-Wind-Gesamtkonzept löst nicht die Frage des aufwändigen, risikobehafteten und teuren Zwischentransports von Komponenten, die an einem Standort gefertigt und über einen anderen Standort in den Offshore-Windpark verbracht werden müssen. Bedingung für Ansiedlung bzw. den dauerhaften und erfolgreichen Bestand eines Unternehmens der Offshore-Windenergie an einem Standort ist die Verfügbarkeit einer Warenausgangszone, das heißt eines Schwerlasthafens direkt hinter dem Produktionsstandort. Eine Produktion in Bremerhaven von mehreren Hundert Tonnen schweren, unhandlichen und großen Komponenten, mit nachfolgender Verbringung i.W. auf dem Wasserweg, zu einem anderen Basishafen das dortige Abladen, Zwischenlagern erneute Aufladen auf ein Installationsschiff wäre auf Dauer logistisch und wirtschaftlich nicht konkurrenzfähig.