

Vorlage für die Sitzung des Senats am 05.07.2016

„Pleiten, Pech und Pannen beim OTB – Welche Rolle hat das Wirtschaftsressort in der Pannenserie?“

(Kleine Anfrage der Fraktion der FDP)

A. Problem

Die Fraktion der FDP hat die im beiliegenden Entwurf der schriftlichen Antwort des Senats an die Bremische Bürgerschaft zitierte Kleine 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.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Antwort hat keine finanziellen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Die Antwort hat ebenfalls keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Antwort wurde unter Beteiligung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr erstellt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz ist vorgesehen.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat stimmt entsprechend der Vorlage des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 21.06.2016 einer schriftlichen Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zu.
2. Die Antwort ist dem Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft zuzuleiten.

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 30.05.2016

„Pleiten, Pech und Pannen beim OTB – Welche Rolle hat das Wirtschaftsressort in der Pannenserie?“

Die Fraktion der FDP hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

Pleiten, Pech und Pannen beim OTB – Welche Rolle hat das Wirtschaftsressort in der Pannenserie?

Für den Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) droht nach der Verhängung des Baustopps auch die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, weil nach der vorläufigen Auffassung des Verwaltungsgerichts nicht das Land, sondern der Bund für die Planung zuständig war.

Die taz-nord-bremen berichtet in ihrer Ausgabe vom 26. Mai 2016 von einer angeblichen Kungelei zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Bremer Senat. Weil die Wasser- und Schifffahrts-Direktion Nordwest (WSD Nordwest) laut taz dem Projekt OTB an dem Standort „Blexer Bogen“ sehr skeptisch gegenüberstand, habe der Senat darauf hingewirkt, dass das Bundesverkehrsministerium der WSD die Anweisung gegeben habe, sich für das Planfeststellungsverfahren nicht zuständig zu erklären. Laut Weser-Kurier vom 27. Mai 2016 war dem Land Bremen außerdem bewusst, dass es unterschiedliche Rechtsauffassungen zu der planerischen Zuständigkeit für den Bau des OTB gibt. Man habe festgestellt, dass gegebenenfalls gerichtlich entschieden werden müsse, welche Rechtsauffassung die richtige sei.

In der aktuellen Stunde zum OTB am Morgen des 25. Mai 2016 erklärte Wirtschafts-senator Günthner, dass es Abstimmungen, keine Absprachen bezüglich der Zuständigkeit bei der Planfeststellung mit der Bundeswasserstraßenverwaltung gegeben habe. Weiterhin habe es eine rechtliche Stellungnahme gegeben, welche den Senat in seiner Rechtsauffassung, dass Bremen bei der Planfeststellung zuständig sei, bestätigt habe.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Inwieweit ist es nach Kenntnis des Senats richtig, dass die WSD Nordwest gegenüber dem Standort „Blexer Bogen“ für den OTB Bedenken geäußert hat?
2. Welche Bedenken wurden seitens der WSD Nordwest zu welchem Zeitpunkt geäußert und warum ist der Senat über diese hinweggegangen?

3. Inwieweit haben sich die Lotsen der Weser diesen Bedenken der WSD Nordwest angeschlossen oder andersgelagerte Bedenken gegenüber dem Bau des OTB am Standort „Blexer Bogen“ geäußert und wann ist dies geschehen?
4. Wann hatte welche Stelle in der Bremischen Verwaltung Kontakt zu der WSD Nordwest oder anderen Bundesbehörden bezüglich der Zuständigkeit bei der Planung des OTB und was war jeweils der Inhalt der Gespräche, der Briefe, der Telefonate oder der anderweitigen Kommunikation?
5. Gab es Bedenken des Senats gegenüber einer Planung des OTB durch die WSD Nordwest? Wenn ja, welche?
6. Inwieweit ist es nach Kenntnis des Senats richtig, dass das Bundesverkehrsministerium oder eine andere Bundesbehörde die WSD Nordwest, etwa über einen Erlass, angewiesen hat, sich als nicht zuständig für die Planfeststellung des OTBs zu erklären oder die Planung abzulehnen?
7. Welchen Umfang hat die von Senator Günthner erwähnte rechtliche Stellungnahme bezüglich der Feststellung der Zuständigkeiten bei der Planung des OTB?
8. Wer hat diese rechtliche Stellungnahme zu welchem Zeitpunkt, auf Grund welchen Anlasses und in wessen Auftrag verfasst?
9. Wurden neben dieser rechtlichen Stellungnahme auch andere Gutachten bzw. rechtliche Stellungnahmen zur Frage der Zuständigkeiten für das Planfeststellungsverfahren erstellt? Wenn ja, zu welchen Zeitpunkten, von wem und zu welchem Zweck wurden die rechtlichen Stellungnahmen und Gutachten jeweils erstellt? Welchen Inhalt und welche Ergebnisse hatten die rechtlichen Stellungnahmen bzw. die Gutachten und welche Schlussfolgerungen wurden jeweils aus ihnen gezogen?
10. Welche weiteren rechtliche Stellungnahmen oder rechtliche Gutachten, die sich mit der Thematik Off-Shore-Terminal Bremerhaven beschäftigen, gibt es?
11. Warum hat der Senat, trotz der bekannten unterschiedlichen Rechtsauffassungen bezüglich der Zuständigkeit bei der Planung des OTB, keine umfangreiche rechtliche Bewertung durch ein externes Gutachten eingeholt?
12. Warum ist der Senat zu der rechtlichen Einschätzung gekommen, dass das Land bei der Planfeststellung zuständig sei, obwohl der Bund in der Vergangenheit beim JadeWeserPort und bei der Erweiterung des Containerterminals (etwa beim CT IV) zuständig war?

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Inwieweit ist es nach Kenntnis des Senats richtig, dass die WSD Nordwest gegenüber dem Standort „Blexer Bogen“ für den OTB Bedenken geäußert hat?

Im Zuge der Planung des OTB wurde als einer der ersten Arbeitsschritte eine standörtliche Alternativenbetrachtung durchgeführt. Diese Alternativenprüfung erfolgte im Rahmen einer sogenannten SWOT-Analyse, in deren Rahmen die Stärken, Schwächen, Chancen und Gefahren, die mit der jeweiligen Planungsvariante verbunden sind, geprüft wurden. Für den OTB erfolgte die Auswahl der abgeprüften Kriterien so, dass ein Vergleich unterschiedlicher Standorte innerhalb Bremerhavens durchgeführt werden konnte.

Die entsprechende Alternativenprüfung ist den Antragsunterlagen zum OTB als Planunterlage 15.1 und 15.2 beigefügt.

Im Rahmen dieser Bearbeitung erfolgte bereits im Jahr 2009 unter anderem eine Einbindung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (hier des WSA Bremerhaven) und des Hafenkapitäns. Die grundsätzlichen Konflikte, die mit den jeweiligen Varianten verbunden sind, waren insoweit bereits im Jahr 2009 bekannt und wurden bei der Standortentscheidung berücksichtigt. Aspekte wie Einschränkungen der Schifffahrt durch den Transport großer Bauteile - insbesondere den waagerechten Transport der Rotoren - auf der Weser, die auf alle Varianten gleichermaßen zutreffen, sind im Rahmen dieses ersten Bearbeitungsschrittes zurück gestellt worden. Die textlichen Ausführungen hierzu machen aber deutlich, dass auch dieser Aspekt bereits frühzeitig bekannt war.

Im Rahmen des vertiefenden Standortvergleiches (Planunterlage 15.2) bei dem die zuvor identifizierten grundsätzlich infrage kommenden Standorte Blexer Bogen und Erdmannsziel einer vertieften Prüfung unterzogen wurden, wurden die möglichen nautischen Herausforderungen weiter konkretisiert. Das WSA Bremerhaven legte mit Schreiben vom 19.03.2010 differenzierte Hinweise für die weitere Planung vor. Es wurde in diesem Zusammenhang für die Variante Blexer Bogen auf die Lage des Hafens in einem nautisch sensiblen Bereich, mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssituation und den (teilweisen) Verlust der Blexen Reede hingewiesen.

2. Welche Bedenken wurden seitens der WSD Nordwest zu welchem Zeitpunkt geäußert und warum ist der Senat über diese hinweggegangen?

Nach der Standortentscheidung des Bremer Senats im Frühsommer 2010 trat die Planung zum OTB in eine neue Planungsphase ein. Der Schwerpunkt lag nunmehr in der Erarbeitung der Antragsunterlagen, wobei Fragen der Nautik und Schifffahrt selbstverständlich wie bei jedem neuen Terminal als zentrale Themen zu bearbeiten waren. Es wurde daher eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), des bremischen Hafenkapitäns und bremenports eingerichtet, die zunächst die Unterstützung und Koordination der Erstellung eines nautischen Gutachtens zum Ziel hatte. Vor dem Hintergrund der insgesamt komplexen Fragestellung empfahl auch der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion mit Schreiben vom 22. Juni 2010 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, die die Begleitung der not-

wendigen Fachgutachten übernehmen und damit alle mit dem Vorhaben verbundenen nautischen Fragestellungen bereits vor Einleitung des eigentlichen Genehmigungsverfahrens einer Lösung zuführen sollte. Die entsprechende Arbeitsgruppe wurde später um Vertreter der im Weserraum tätigen Lotsenbruderschaften und des Hafenkapitäns Brake ergänzt und begleitete alle im Zuge der Antragsplanung erstellten Gutachten zu nautischen Fragestellungen. Durch dieses transparente Vorgehen wurde eine hohe Akzeptanz der für die Nautik und die Schifffahrt verantwortlichen Akteure, inkl. der WSV, erreicht. Die Fragen der WSV zur Lage des Hafens in einem nautisch sensiblen Bereich, mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssituation und den (teilweisen) Verlust der Blexen Reede wurden einvernehmlich bewältigt.

3. Inwieweit haben sich die Lotsen der Weser diesen Bedenken der WSD Nordwest angeschlossen oder andersgelagerte Bedenken gegenüber dem Bau des OTB am Standort „Blexer Bogen“ geäußert und wann ist dies geschehen?

Wie bereits zum vorherigen Punkt ausgeführt, waren Vertreter der Lotsenbruderschaften frühzeitig als nautische Experten in die Erstellung der Gutachten eingebunden und waren ab Sommer 2010 ständige Mitglieder der Arbeitsgruppe „Nautik und Wasserbau“. Durch die intensive Einbindung der Lotsen wurde sichergestellt, dass auch Fragestellungen zu sehr spezifische Konfliktsituationen frühzeitig identifiziert und dann im Zuge der Fachgutachten und Simulationen behandelt sowie Bedenken ausgeräumt werden konnten.

4. Wann hatte welche Stelle in der Bremischen Verwaltung Kontakt zu der WSD Nordwest oder anderen Bundesbehörden bezüglich der Zuständigkeit bei der Planung des OTB und was war jeweils der Inhalt der Gespräche, der Briefe, der Telefonate oder der anderweitigen Kommunikation?

Seitens des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen war die Klärung der Frage relevant, bei welcher Behörde der Planfeststellungsantrag für die Errichtung des OTB-Terminalbauwerks zu stellen wäre. Mögliche Planfeststellungsgrundlage hätte grundsätzlich Wasserstraßenrecht oder Wasserrecht sein können. Bei welcher Gelegenheit das Thema mit der (damaligen) WSD Nordwest erstmalig mündlich angesprochen wurde, lässt sich aktenkundig nicht mehr nachvollziehen; mit Schreiben des Ressorts als Vorhabenträger für das Projekt OTB vom 17.03.2010 wurde mit Hinweis auf vorangegangene Mitteilungen der WSD Nordwest zu dieser Frage dort um eine schriftliche, begründete abschließende Entscheidung hinsichtlich der Zuständigkeitsfrage gebeten. In dem Schreiben wurde dargelegt, dass die zu diesem Zeitpunkt vom Vorhabenträger näher untersuchten Standorte für den OTB in direkter Nähe zum Fahrwasser der Weser und nahe der der Bundeswasserstraßenverwaltung unterstehenden Blexen-Reede lägen und dass die Verbringung der entsprechenden großformatigen Anlagenteile vom Terminal auf See Relevanz im Hinblick auf die Verkehrsführung in der Bundeswasserstraße Weser haben dürfte. Mit Antwortschreiben vom 07.06.2010 hat die WSD Nordwest sodann ihre bereits mündlich geäußerte Auffassung, dass eine Zuständigkeit der WSD Nordwest für die Genehmigung und insbesondere die

Planfeststellung der geplanten Anlage nicht bestehe, bestätigt. Im Kern liegt ihre Begründung darin, dass es sich bei dem geplanten Vorhaben OTB um eine Ferti- gungs- und Umschlagsanlage handele. Alle beabsichtigten Maßnahmen dienten aus- schließlich dazu, Anlagenteile für Offshore-Windkraftanlagen zu montieren und umzu- schlagen. Die Zweckrichtung des Vorhabens ziele daher nicht auf den Schiffsverkehr.

Im Rahmen des sich später anschließenden Planfeststellungsverfahrens wurde auch die WSV als Träger öffentlicher Belange angehört. Von dort wurde mit Schreiben vom 08.04.2013 eine Stellungnahme übersandt. Zu dem Vorhaben wurde darin umfassend Stellung genommen. Im weiteren Verfahren wurden von der Planfeststellungsbehörde Besprechungstermine mit der WSV zur Klärung der von dort vorgetragenen Anmer- kungen durchgeführt. In Fortsetzung der bisher von der Bundeswasserstraßenverwal- tung eingenommenen Position wurde die Zuständigkeit der Landeswasserbehörde für das Planverfahren auch in diesem Schriftsatz nicht in Frage gestellt.

5. Gab es Bedenken des Senats gegenüber einer Planung des OTB durch die WSD Nordwest? Wenn ja, welche?

Die Durchführung des Planverfahrens durch die WSD Nordwest stand zu keinem Zeitpunkt zur Diskussion, da weder die Bundeswasserstraßenverwaltung noch die bremischen senatorischen Stellen eine Rechtsgrundlage für die Zuständigkeit des Bundes gesehen haben und diese nach wie vor nicht für gegeben erachten.

6. Inwieweit ist es nach Kenntnis des Senats richtig, dass das Bundesverkehrsministe- rium oder eine andere Bundesbehörde die WSD Nordwest, etwa über einen Erlass, angewiesen hat, sich als nicht zuständig für die Planfeststellung des OTBs zu erklären oder die Planung abzulehnen?

Die WSD Nordwest (heute: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außen- stelle Nordwest) hat mit Schreiben vom 07.06.2010 auf eine Anfrage des Vorhaben- trägers OTB geantwortet, dass der Bund für die Durchführung des Planfeststellungs- verfahrens zur Genehmigung des Offshore-Terminals Bremerhaven nicht zuständig sei, weil es sich nicht um einen verkehrsbezogenen Ausbau der Bundeswasserstraße Weser nach §§ 12, 14 des Bundeswasserstraßengesetzes handelt. Die WSD Nord- west hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seinerzeit über diesen Schriftwechsel informiert. Weiteren Schriftverkehr gibt es nicht bzw. ist dem Senat nicht bekannt. Es gibt seitens des Senats keine Kenntnis über einen Er- lass bezogen auf die Zuständigkeit in dem o. g. Verfahren.

7. Welchen Umfang hat die von Senator Günthner erwähnte rechtliche Stellungnahme bezüglich der Feststellung der Zuständigkeiten bei der Planung des OTB?

8. Wer hat diese rechtliche Stellungnahme zu welchem Zeitpunkt, auf Grund welchen Anlasses und in wessen Auftrag verfasst?

Ein anwaltliches Rechtsgutachten zu Verfahrensfragen im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Offshore-WEA-Terminal in Bremerhaven wurde am 29.10.2012 von Herrn Rechtsanwalt Prof. Pottschmidt im Auftrag der Planfeststellungsbehörde verfasst. Der Umfang der kompletten rechtlichen Stellungnahme beträgt 21 Seiten.

Die rechtliche Begutachtung sollte die folgenden Fragen klären:

- a) Bestehen rechtlichen Bedenken/ Risiken, dass Kompensationsmaßnahmen, die einer eigenen wasserrechtlichen Zulassung bedürfen, zunächst vom TdV in einem gesonderten (Niedersachsen) wasserrechtlichen Plangenehmigungsverfahren beantragt und plangenehmigt werden und die rechtlichen Verpflichtung für die Durchführung der Maßnahme anschließend durch das Hauptverfahren OTB festgelegt wird und somit durch die Planfeststellung OTB lediglich die Zuordnung dieser Kompensationsmaßnahme für den Eingriff OTB erfolgt?
- b) Ist die Verpflichtung zur Durchführung der Maßnahme mit einer damit festzulegenden Frist im Hauptverfahren auf Grundlage der für die Maßnahme bereits außerhalb des Hauptverfahrens erteilten Plangenehmigung/ Planfeststellung möglich? Wenn ja, sind damit bestimmte Voraussetzungen verbunden?
- c) Bestehen sonstige rechtliche Bedenken/ Risiken gegen die beschriebene Verfahrensweise, die eine Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Hauptverfahren besorgen könnten?

Im Ergebnis ist durch das Gutachten festgestellt worden, dass gegen die beabsichtigte Vorgehensweise keine Bedenken ersichtlich waren. Herr Prof. Pottschmidt hat im Weiteren das Planfeststellungsverfahren bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens rechtlich begleitet. Auch Herr Prof. Pottschmidt hat die Frage der zuständigen Planfeststellungsbehörde eingehend geprüft und wesentliche Textbausteine, u.a. zur Frage der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für den Beschluss entworfen.

9. Wurden neben dieser rechtlichen Stellungnahme auch andere Gutachten bzw. rechtliche Stellungnahmen zur Frage der Zuständigkeiten für das Planfeststellungsverfahren erstellt? Wenn ja, zu welchen Zeitpunkten, von wem und zu welchem Zweck wurden die rechtlichen Stellungnahmen und Gutachten jeweils erstellt? Welchen Inhalt und welche Ergebnisse hatten die rechtlichen Stellungnahmen bzw. die Gutachten und welche Schlussfolgerungen wurden jeweils aus ihnen gezogen?

Nein, hierzu bestand auch keine Veranlassung.

10. Welche weiteren rechtliche Stellungnahmen oder rechtliche Gutachten, die sich mit der Thematik Off-Shore-Terminal Bremerhaven beschäftigen, gibt es?

Im Zuge der Erarbeitung der Antragsunterlagen für den Planfeststellungsantrag wurde eine Vielzahl von Gutachten, Stellungnahmen und weiteren Dokumenten erstellt. Hierzu gehörten auch rechtliche Gutachten und rechtliche Stellungnahmen. Gegen-

stand und Umfang der Antragsunterlagen und der zu bearbeitenden für die Planfeststellung relevanten Themen wurde in einem Scopingtermin zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens mit allen Trägern öffentlicher Belange und den Umweltverbänden festgelegt. Die Antragsunterlagen sind – wie gesetzlich geboten und in solchen Verfahren üblich – im Zuge der Beteiligungsverfahren öffentlich zugänglich. Darüber hinaus hat es rechtliche Beratungen und Stellungnahmen vor allem im vergaberechtlichen und beihilferechtlichen Zusammenhang beim Abschluss des Betreibervertrages und des Bauhauptauftrages gegeben.

11. Warum hat der Senat, trotz der bekannten unterschiedlichen Rechtsauffassungen bezüglich der Zuständigkeit bei der Planung des OTB, keine umfangreiche rechtliche Bewertung durch ein externes Gutachten eingeholt?

Auf die Antwort zu den Fragen 8. und 9. wird verwiesen. Unterschiede in der Rechtsauffassung zu Zuständigkeiten hat es zwischen den zuständigen öffentlichen Stellen nicht gegeben. Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vom Umweltverband BUND vorgetragene Stellungnahmen zur Zuständigkeitsfrage wurden im Anhörungsverfahren behandelt. Da die von dort vorgetragene Begründung nicht geteilt wurde bestand keine Veranlassung diese Rechtsfrage gesondert durch vertiefendes Rechtsgutachten prüfen zu lassen.

12. Warum ist der Senat zu der rechtlichen Einschätzung gekommen, dass das Land bei der Planfeststellung zuständig sei, obwohl der Bund in der Vergangenheit beim JadeWeserPort und bei der Erweiterung des Containerterminals (etwa beim CT IV) zuständig war?

Der Senat hat sich bei seiner rechtlichen Einschätzung zur Zuständigkeitsfrage davon leiten lassen, dass den angesprochenen Planverfahren unterschiedliche Ausgangsverhältnisse hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Schiffsverkehr auf der Bundeswasserstraße Weser zu Grunde liegen, die im Ergebnis zu den unterschiedlichen Zuständigkeitszuordnungen geführt haben. Die WSD Nordwest hat gegenüber dem Vorhabenträger mit ihrem Schreiben vom 07.06.2010 ihre Zuständigkeit verneint.

Einzelempfehlung der Staatsrätekonferenz

für die Sitzung des Senats am 05.07.2016

"Pleiten, Pech und Pannen beim OTB Welche Rolle hat das Wirtschaftsressort in der Pannenserie?"

(Kleine Anfrage der Fraktion der FDP)

(Vorlage 662/19)

Referent/in: Herr Senator Günthner

Empfehlung:

Zustimmung zum Beschlussvorschlag auf Seite 1 der Vorlage.

Beschluss des Senats

vom 05.07.2016

- 1337.) "Pleiten, Pech und Pannen beim OTB Welche Rolle hat das Wirtschaftsressort in der Pannenserie?"
(Kleine Anfrage der Fraktion der FDP)
(Vorlage 662/19)
-

Beschluss:

1. Der Senat stimmt entsprechend der Vorlage 662/19 einer schriftlichen Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zu.
2. Die Antwort ist dem Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft zuzuleiten.