

Vorlage für die Sitzung des Senats am 15.06.2010

Ausbau Bremerhavens zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiebranche – Ergebnisse des vertieften Prüfverfahrens über den Bau einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage

A. Problem

Der Senat hat am 29. September 2009 einen ersten Sachstand über die Einleitung eines Prüfverfahrens zur Errichtung einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage (im folgenden Offshore Terminal Bremerhaven) zur Kenntnis genommen. Auf der Grundlage einer zum damaligen Zeitpunkt noch groben Betrachtung gab es drei Standortbereiche für die Realisierung eines solchen Terminals in Bremerhaven: (a) Ausbau und Verlängerung des Luneorthafens, (b) Verladung über Containerterminal oder Kaiserhafen und (c) Neubau einer Anlage im Bereich des „Blexer Bogens/Luneplate“.

Der Senat hat den Senator für Wirtschaft und Häfen (SWH) gebeten, in Abstimmung mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (SUBVE) und dem Magistrat der Stadt Bremerhaven die Prüfung der genannten Alternativen zur Errichtung einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage einschließlich der Hinterlandanbindung hinsichtlich der rechtlichen, planerischen, ökologischen, baulichen und zeitlichen Umsetzung zügig voranzutreiben und die Ergebnisse bis Ende 2009 dem Senat vorzulegen.

Ferner hat der Senat den Senator für Wirtschaft und Häfen gebeten, gemeinsam mit der Senatorin für Finanzen sowie dem Magistrat der Stadt Bremerhaven die wirtschaftlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb eines Offshore Terminals einschließlich der Hinterlandanbindung sowie insbesondere die Beteiligung von Privatunternehmen an der Finanzierung des Projektes zu prüfen und erste Ergebnisse ebenfalls bis Ende 2009 dem Senat vorzulegen.

Das Planungsziel für die Variantenprüfung wurde wie folgt formuliert:

„Errichtung einer bedarfsgerechten Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage, deren Lage und Ausführung die bestehenden Ansiedlungen der Offshore-Windkraftindustrie in Bremerhaven sichert, die zeitgerecht zur Verfügung steht und die weitere Entwicklung der Branche am Standort ermöglicht. Gleichzeitig ist bei der Variantenauswahl auf eine Balance zwischen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekten im Sinne der Nachhaltigkeit zu achten. Umweltschäden und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind möglichst zu vermeiden, andernfalls müssen sie, falls sie rechtlich zulässig sind, ggf. aufwendig kompensiert werden.“

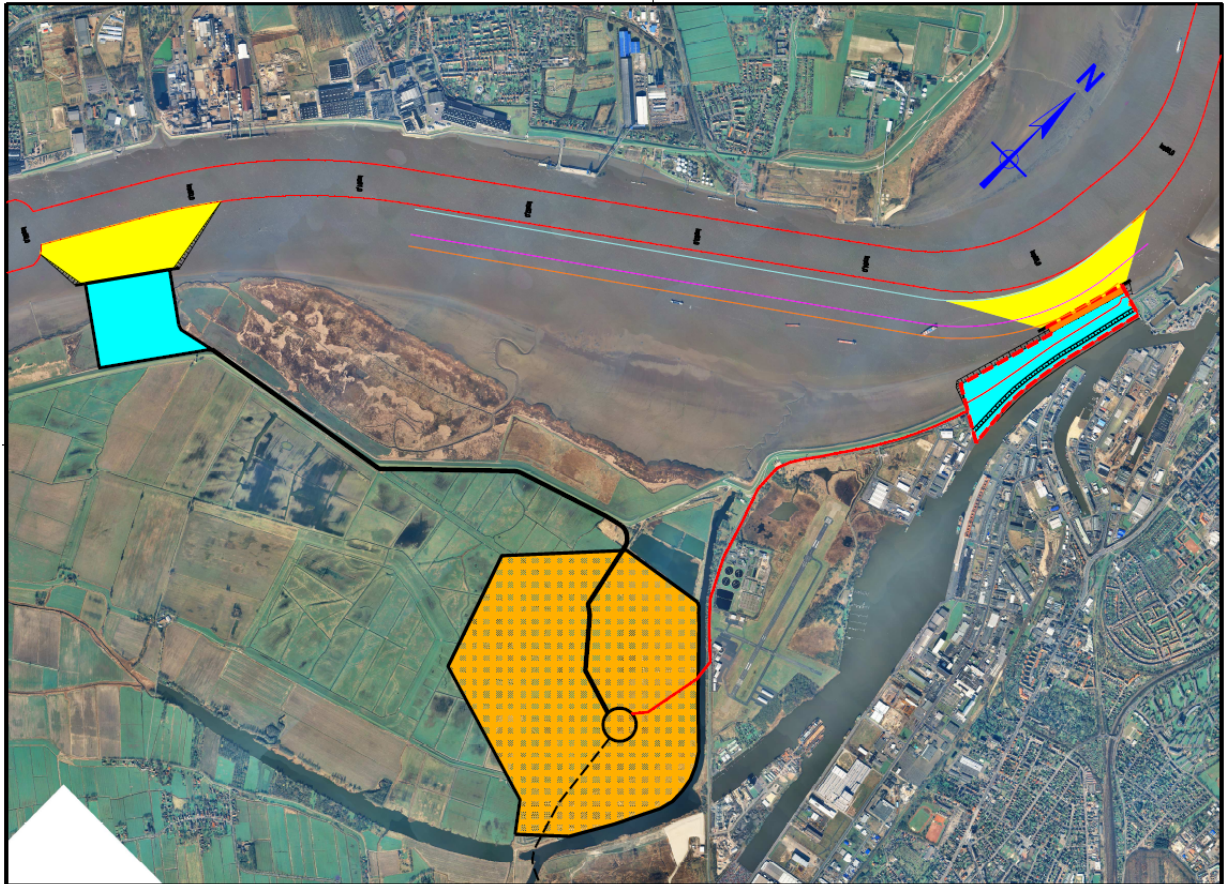
Der Flächenbedarf für einen Offshore Terminal wurde mit insgesamt rd. 25 ha bei einer Kajenlänge von 500 Metern ermittelt.

Die Verladekapazität des Terminals ist auf den Bedarf ausgerichtet, dass zwei Windparks mit je 80 Anlagen (jeweils Gründungskörper und Windenergieanlagen(WEA)) pro Saison (das Zeit- bzw. Wetterfenster für die Offshoreverbringung der Anlagen liegt zwischen März und Oktober) verladen werden können.

Es wurden in der Folge zwölf konkrete Standortvarianten geprüft. Der Senat hat die Prüfergebnisse am 26.01.2010 zur Kenntnis genommen und festgestellt, dass die Hafenvarianten „Erdmannsiel“ (Variante 12) und „Blexer Bogen Nord“ (Variante 10) grundsätzlich geeignet für die Realisierung eines Offshore-Terminals in Bremerhaven sein können. Während für die Variante Erdmannsiel Vorteile bei den ökonomisch-logistischen Rahmenbedingungen zu erkennen waren, wurden andererseits deutliche naturschutz- und wasserrechtliche Probleme gesehen. Insbesondere galt es die Frage zu klären, ob es aus naturschutzfachlicher Sicht in der Region geeignete Flächen/ Maßnahmen gibt, um den EU-rechtlichen Verpflichtungen zur Kohärenzsicherung nachkommen zu können.

Die Variante 10 hatte Vorteile in Bezug auf naturschutzfachliche und -rechtliche Belange. Allerdings unterlag diese Variante deutlichen logistischen und ökonomischen Einschränkungen (für eine Realisierung hätten u.a. rd. 40 Betriebe umgesiedelt werden müssen, für deren Kosten die öffentliche Hand herangezogen worden wäre), so dass insbesondere die Erreichung des zentralen zentralen Planungsziels – Realisierung durch einen privaten Investor – fraglich war. Der Senat hat daher für diese Variante den Auftrag erteilt, insbesondere die zeitlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen zu präzisieren und eine Lageoptimierung mit Blick auf die bisher festgestellten Nachteile zu prüfen.

Die nachfolgende Karte zeigt die Lage der beiden Varianten 12 und 10 im Raum. Links, schwarz umrandet ist die Variante 12 abgebildet, rechts rot umrandet die Variante 10.



B. Lösung

Im Folgenden werden die Prüfergebnisse für die Standortvarianten im Detail aufgeführt.¹ Zur Vereinheitlichung und Vergleichbarkeit erfolgt die Prüfung für beide Varianten anhand von sechs einheitlichen Prüfасpekten:

¹ Im Zuge der Senatsvorlage vom 26.01.2010 wurden umfänglich die Arbeitsgruppen und ihre Zusammensetzung dargelegt. Das dieser Vorlage zugrunde liegende vertiefte Prüfverfahren wurde von den gleichen Gremien vorgenommen. Darüber hinaus wurde das Prüfverfahren wie vom Senat beauftragt mit den Umweltverbänden erörtert. Hierzu hat es eine Reihe bilaterale Gespräche gegeben. Am 11. Mai 2010 fand auf Einladung des Senators für Wirtschaft und Häfen eine Erörterung mit den von der Naturschutzbehörde des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa anerkannten Naturschutzverbänden statt. Anschließend daran erfolgte eine Ortsbegehung gemeinsam mit dem Vorstand des BUND Landesverbandes Bremen am 28. Mai 2010 in Bremerhaven.

I. Logistik/Wirtschaftlicher Nutzen

II. Umweltauswirkungen

III. Kompensationsansätze

IV. Nautik/Schifffahrt

V. Flughafen

VI. Raumordnung/Städtebau

Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Variantenvorstellung noch nicht um eine abschließende technische Spezifikation des Terminals handelt. Diskutiert werden zwei Standorte für Basisvarianten sowie die Möglichkeit, durch technische/bauliche Modifikationen deren Umschlagsproduktivität und Funktionserfüllung zu verbessern. Wie letztlich das konkrete Terminlayout ausgestaltet sein wird, hängt von den Konkretisierungen der technischen Planungen des noch zu findenden privaten Investors ab. Insoweit wird dem Senat mit dieser Vorlage ein Planungsraum für den in Rede stehenden Offshore-Terminal zur Beschlussfassung vorgeschlagen, innerhalb dessen sowohl die Basis- wie auch die noch zu spezifizierende modifizierte Variante umzusetzen wäre.

B.1 Darstellung der Prüfergebnisse

Vertiefte Prüfung der Variante 12

Die Ergebnisse der Prüfung der Variante 12 ergeben das folgende Gesamtbild:

I. Logistik/wirtschaftlicher Nutzen

Die Variante 12 unterstützt die Zielerreichung in Hinblick auf die Logistik; die Planungsziele werden mit der ermittelten Umschlagskapazität von 160 Anlagen p.a. fast vollständig erreicht. Die Struktur und Variabilität einer solchen Anlage ermöglicht ferner eine leistungsfähige Abfertigung der Installationseinheiten, ohne dass Komponenten mehrfach bewegt werden müssen. Zudem sind die zentralen Verladeprozesse an diesem Standort unabhängig voneinander durchführbar, so dass Wartezeiten vermieden werden und eine effiziente Bewirtschaftung möglich ist. Aufgrund der landseitigen direkten Anbindung zu den bereits bestehenden Ansiedlungen im Industriegebiet Luneort und der Gewerbeerwartungsfläche auf der Luneplate wird das Areal für die Unternehmen der Offshore-Windkraftwirtschaft insgesamt aufgewertet.

Bereits in der Basisvariante können bis auf Schwerkraftfundamente und Umspannwerke alle Funktionen, die im Rahmen der Installation und Verschiffung abzubilden sind, erfüllt werden. Innerhalb der Planungsgrenzen kann bei Umsetzung entsprechender Modifikationen eine Bedienung aller absehbaren Funktionen, d.h. einschließlich der Verladung von WEA-Kompletanlagen, erreicht werden.

Die Baukosten für die Errichtung der Basisvariante 12 belaufen sich auf rd. 218 Mio. €. Hinzu kommen bei Umsetzung bestimmter Maßnahmen, die hier nur vorläufig und in einer ersten groben Orientierung entwickelt worden sind, Kosten für die Kompensation in Höhe von rd. 72 Mio. €.

II. Umweltauswirkungen

Die Variante 12 liegt in einem naturschutzfachlich hochwertigen Bereich. Eine Umsetzung würde in das bestehende FFH-Gebiet Unterweser und in das bestehende EU-Vogelschutzgebiet V 27 eingreifen. Der großräumige Kompensationsschwerpunkt Luneplate, der seit rd. 20 Jahren mit erheblichen Investitionsmitteln entwickelt wird, würde in erheblichem Maße anthropogen überformt und damit in seinem Charakter als europaweit bedeutender Naturraum empfindlich gestört. Im Zuge einer vertieften Prüfung dieser Variante – einschließlich möglicher Vermeidungsmaßnahmen – sind folgende Ergebnisse erarbeitet worden:

Die absoluten Verluste durch Überbauung und Herstellung des Zufahrtsbereiches liegen bei der Variante Erdmannssiel bei rd. 25 ha überbauter und rd. 22 ha Baggerfläche. In der Konsequenz bedeutet dies, dass der Kompensationsbedarf für die Variante 12 – einschließlich der Zufahrtsstraße über die Luneplate – mit rd. 187 Flächenäquivalenten als hoch eingeschätzt werden muss.

Im Zuge einer Umsetzung der Variante 12 können auch unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen auf einen international bedeutsamen Schlafplatz rastender nordischer Gänse nicht ausgeschlossen werden. Hinsichtlich der Auswirkungen der Zufahrtsstraße und des Gewerbegebietes lassen sich bei Umsetzung von Vermeidungsmaßnahmen erhebliche Störungen oder Beschädigungen des bestehenden Schlafplatzes der Gänse voraussichtlich vermindern. Die Auswirkungen durch den Terminal selber hängen im Wesentlichen von der Art und Intensität der Nutzung, der Höhe der eingesetzten Gerätschaften, der Beleuchtungseinrichtungen sowie des Zeitpunktes und Zeitraums der Nutzung (im Jahr und zur Tageszeit) ab.

Wirkungsprognosen auf den Gänseschlafplatz auf der Luneplate sind mit sehr hohen Unsicherheiten behaftet wie Prognosen zu Ansätzen für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, so dass nicht auszuschließen ist, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden.

Im Hinblick auf die EG-Wasserrahmenrichtlinie ist zu beachten, dass der vorhandene morphologische Zustand im Bereich der Variante 12 stark verändert wird. Im Zuge der Herstellung müssen ca. 900.000 m³ Sediment entfernt werden. Ferner ist aufgrund der Strömungsverhältnisse von einem hohen Unterhaltungsaufwand durch Baggararbeiten auszugehen.

Insgesamt ist in Bezug auf die EG-Wasserrahmenrichtlinie festzuhalten, dass sich die tendenziell größere Naturschutzwertigkeit der Flächen im Bereich Erdmannssiels auch in einer höherwertigen Gewässerstruktur widerspiegelt. Es ergibt sich somit eine hohe naturschutzfachliche Ausgangswertigkeit im Bereich des Erdmannssiels, weshalb eine Realisierung des Vorhabens an dieser Stelle starke Beeinträchtigungen des Gewässers nach sich ziehen würde.

Unter Erholungsgesichtspunkten ist festzuhalten, dass bei der Errichtung der Terminalvariante 12 und der damit verbundenen Zufahrt (mit Lärmschutzwand) der heutige Deichverteidigungsweg als Teil des Wegekonzeptes seine Bedeutung verliert. Die entsprechende Funktion könnte auf einen noch anzulegenden Deichkronenweg oder auf den unabhängig von diesem Verfahren geplanten Treibselräumweg verlagert werden. Es verbliebe aber eine Beeinträchtigung der naturbezogenen Erholung.

III. Kompensationsansätze

Bei den hier vorgestellten Kompensationsansätzen handelt es sich um eine erste vorläufige Prüfung und nicht um ein abschließendes Kompensationskonzept. Hauptprämisse für die vorgestellten Kompensationsansätze war die übergeordnete Fragestellung, ob zur Verfahrensbeschleunigung eine Kompensation auf bremischem Gebiet möglich ist. Im weiteren Verfahren ist ein Kompensationskonzept zu erarbeiten, das auch Möglichkeiten einer Kompensation auf nichtbremischem Gebiet aufnimmt. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die hier vorgestellten Kompensationsansätze im weiteren Verfahren noch deutlichen Änderungen – auch unter Kostengesichtspunkten – unterliegen können.

Im Rahmen der Kompensation sind Anforderungen gem. § 34 Abs. 5 BNatSchG für die Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten, Anforderungen gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG für artenschutzrechtliche Belange und Anforderungen gem. § 15 BNatSchG in Hinblick auf die Eingriffsregelung zu unterscheiden. Auf Anforderungen, die sich aufgrund des besonderen Biotopschutzes ergeben, wird hier nicht separat eingegangen, da davon auszugehen ist, dass diese gegeben sind, wenn die vorgenannten Anforderungen erfüllt werden.

Unter Aspekten von Natura 2000 und Eingriffsregelung kann als Kompensation die Abgrabung bestehender Spülfelder im Bereich des ehemaligen Lunesiels bzw. auf der Tegeler Plate infrage kommen. Am ehemaligen Lunesiel könnten insgesamt rd. 21,5 ha Spülfeld zurückgebaut (Kosten rd. 23,5 Mio. €) und weitere ehemalige Spülfelder im Bereich der Tegeler Plate mit einer Fläche von rd. 12 ha aufgewertet werden (Kosten rd. 3 Mio. €). Eine vollständige Kompensation wäre hierdurch nach derzeitigem Stand jedoch nicht möglich, da sich bei rechnerischer Gegenüberstellung ein Kohärenzdefizit in Hinblick auf europäische Naturschutzgebiete von rd. 13,5 ha ergäbe. In Orientierung auf die Kosten, die für die Herrichtung von Flächen an der Tegeler Plate kalkuliert wurden, wären hierfür zusätzliche Kosten (rd. 3,8 Mio. €) einzuplanen.

Die beschriebenen Maßnahmen wären auch als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung geeignet, allerdings könnte durch die beschriebenen Maßnahmen lediglich eine Teilkompensation erreicht werden. Als ergänzende Maßnahme wäre die naturschutzgerechte Entwicklung des 35 ha großen Abstandsbereiches zwischen dem geplanten Gewerbegebiet auf der Luneplate und dem Siedlungsbereich „Auf der Jührde“ denkbar (Kosten rd. 2,2 Mio. €).

In Summe dieser Maßnahmen verbliebe ein Kompensationsdefizit (94,5 Flächenäquivalente) von mehr als 50 % des Ursprungsbedarfes. Von Seiten der Naturschutzbehörde in Bremerhaven werden Möglichkeiten gesehen, diese Bedarfe innerhalb Bremerhavens abzudecken. In Orientierung an den Kosten, die für die Herrichtung eines Grünland-Graben-Areals auf der Luneplate kalkuliert wurden, wären hierfür zusätzliche Kosten (rd. 6 Mio. Euro) einzuplanen.

Darüber hinaus ergeben sich sehr spezielle Anforderungen in Hinblick auf den naturschutzrechtlichen Artenschutz. Diese Maßnahmen müssen bereits zum Zeitpunkt des Beginns negativer Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweiligen Arten wirksam sein, was eine vorgezogene Umsetzung der Maßnahmen erfordert.

Bei einer Realisierung der Variante 12 kann nicht mit Sicherheit der Erhalt der Schlafplatzfunktion nordischer Gänse prognostiziert werden. Um aufgrund dieser Prognoseunsicherheit nicht zur Erfüllung eines Verbotstatbestandes durch die Terminalentwicklung zu kommen, wäre ein vergleichbarer Schlafplatz im räumlichen Zusammenhang zu entwickeln. Entsprechende Möglichkeiten wären in Niedersachsen im Bereich der Butjadinger Wesermarsch oder im Bereich der Osterstader Marsch durch die Entwicklung / Verbesserung von im Winterhalbjahr flach überstauten Grünlandbereichen denkbar. Solche Maßnahmenansätze wurden bislang aber planerisch noch nicht weiter konkretisiert. In einer ersten Orientierung könnten die Kosten für den Ersatz von Nahrungs- und Schlafplätzen für nordische Gänse in einer Größenordnung von rd. 33,5 Mio. € liegen. Die bei dieser Kostenschätzung zugrunde gelegten Maßnahmen wären von Art und Umfang geeignet, auch die Kompensationsbedarfe, die sich aus der Realisierung des Gewerbegebietes ergeben, ganz oder teilweise auszugleichen. Durch die Umsetzung entsprechender Maßnahmen könnten voraussichtlich erhebliche Aufwertungen im Sinne der Eingriffsregelungen erreicht werden, so dass die o. g. Kompensationsdefizite aus der Eingriffsregelung bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen aufgefangen werden könnten. Inwieweit ein solcher Ansatz realisiert werden kann, hängt allerdings auch von der Akzeptanz der Entwicklung eines Gänseschlafplatzes bei der niedersächsischen Landwirtschaft ab.

IV. Nautik/Schifffahrt

Bei Realisierung der Variante 12 sind bis auf die Anpassungserfordernisse durch den Funktionsverlust der Radarstation Luneplate kaum nautische Einschränkungen zu erwarten. Die von der Schifffahrt stark genutzte Blexer Reede bleibt erhalten. Der Standort befindet sich außerhalb von Kursänderungsbereichen, so dass sich an dieser Stelle durch die Anlage selber keine Gefährdungssituationen ergeben. Darüber hinaus liegt in räumlicher Nähe ein Wendebecken, welches ohne Anpassungserfordernisse genutzt werden kann.

Sofern der Transport der Windkraftanlagen mit Schiffen bzw. Pontons erfolgt, auf denen die vollmontierten Rotorsterne liegend transportiert werden, muss die Bundeswasserstraße Weser in diesem Bereich während der Passage der Transporte für andere, Fahrwasser gebundene durchgehende Schiffsverkehre und die die Bremischen Häfen anlaufenden Verkehre in Teilabschnitten gesperrt werden. Die Verweildauer der Transporte im Revier beträgt zwei bis drei Stunden.

Der für die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer zu sperrende Stromabschnitt vom Nordende der hafenbezogenen Wendestelle bis zum Robbennordsteert beträgt knapp 12 Seemeilen. Bei einer Reisegeschwindigkeit des Windkraftanlagen-Transportes von 8 Knoten bei ablaufendem Wasser würden die betroffenen Verkehrsteilnehmer für einen Zeitraum von maximal eineinhalb Stunden mit einem veränderten Verkehrsverhalten beaufschlagt. Die Anzahl der regelungsbedürftigen Verkehrskontakte beträgt bei einer prognostizierten Verkehrssteigerung von 12 % bis 2025 an durchschnittlichen Verkehrstagen durchschnittlich 3,4 Fahrzeuge und an verkehrsreichen Verkehrstagen durchschnittlich 3,6 Fahrzeuge.

Trassen- und tideabhängige Regelschiffe haben nach der Seeschiffahrtsstraßenordnung Vorrang vor sonstigen Verkehren. Das bedeutet, dass die übergroßen Transporte von WKA in die bestehenden Verkehre integriert werden müssen.

Aufgrund der notwendigen Sperrung der Weser ist mit Behinderungen und Wartezeiten für bestehende Schiffsverkehre, u.a. Containerverkehre, zu rechnen.

Nach einer ersten gutachterlichen Einschätzung kann davon ausgegangen werden, dass wöchentlich grundsätzlich drei Abfahrten von Windkraftanlagen-Transporten mit liegenden Sternen bei einer sorgfältigen Verkehrsplanung als eine zumutbare Beeinträchtigung des durchgehenden Verkehrs, der Hafenverkehre und der anderen Verkehre als möglich angesehen werden können, ohne dass die Leichtigkeit des Verkehrs über Gebühr eingeschränkt wird.

Die Instrumente einer sorgfältigen Verkehrsplanung sind im weiteren Verfahren intensiv mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion abzustimmen. Hierzu fanden bereits erste Gespräche statt. So ist es grundsätzlich denkbar, dass die Berechenbarkeit und somit Planbarkeit von Verkehren beispielsweise durch eine optimierte Liegeplatzzuweisung eingehender Schiffe hergestellt werden kann.

Mögliche Flexibilisierungen des zurzeit favorisierten Transportlogistikkonzeptes mit liegenden Rotorsternen und Infrastrukturmaßnahmen (Fahrwasseranpassung, Trassenaufweitung, Tiefenanpassung) müssen geprüft werden, um die Beeinträchtigungen für die bestehenden Schiffsverkehre zu verringern. Bei z.B. einem Senkrechttransport von montierten Sternen in Schiffslängsrichtung bzw. nicht vormontierten Rotorsternen würden diese Schiffe ohne Überschreitung der Bemessungsschiffsgrenzen als Regelschiffe verkehren können.

V. Flughafen

Bei einer Realisierung von Variante 12 sind keine Auswirkungen auf den Flughafen zu erwarten. In der bestehenden Konstellation können Hubschrauberkehre uneingeschränkt betrieben werden.

VI. Raumordnung / Städtebau

Variante 12 würde in einem bislang weitgehend unzerschnittenen und durch Kompensationsmaßnahmen aufgewerteten europaweit bedeutenden Naturraum realisiert werden.

Die Entfernung des Terminals zur Mitte des auf der Luneplate geplanten Gewerbegebietes beträgt rd. 3.700 m durch weitgehend unbebaute Landschaft.

Vertiefte Prüfung der Variante 10, Entwicklung der Variante 10a

Ausgangspunkt für die Prüfung der Variante „Blexer Bogen“ (Variante 10a) war die im Senatsbeschluss vom 26. Januar 2010 dargestellte Variante „Blexer Bogen Nord“ (Variante 10). Diese wurde zur weiteren Prüfung an die Senatsarbeitsgruppe verwiesen. Problematisch waren beim seinerzeit betrachteten Konzept insbesondere die folgenden Aspekte:

- Logistische Ineffizienz, max. Umschlag von 50 Anlagen p.a.
- Notwendigkeit der Umsiedlung von rd. 40 Gewerbebetrieben
- Notwendigkeit der Verlegung des zentralen Abwasserdükers

Wesentlich war die Einschätzung, dass für die logistisch nicht leistungsfähige und damit unwirtschaftliche Variante 10 voraussichtlich kein privater Investor gefunden werden kann. Der Senat hat daher den Auftrag erteilt, eine Lageoptimierung dieser Variante mit Blick auf die festgestellten Nachteile zu prüfen.

Im Ergebnis wird ein Variantenzuschnitt vorgestellt, der in Teilen der ursprünglichen Variante 9 entspricht. Die ursprünglich angenommenen artenschutzrechtlichen Probleme wurden durch eine Neudefinition der Planungsgrenzen ausgeräumt.

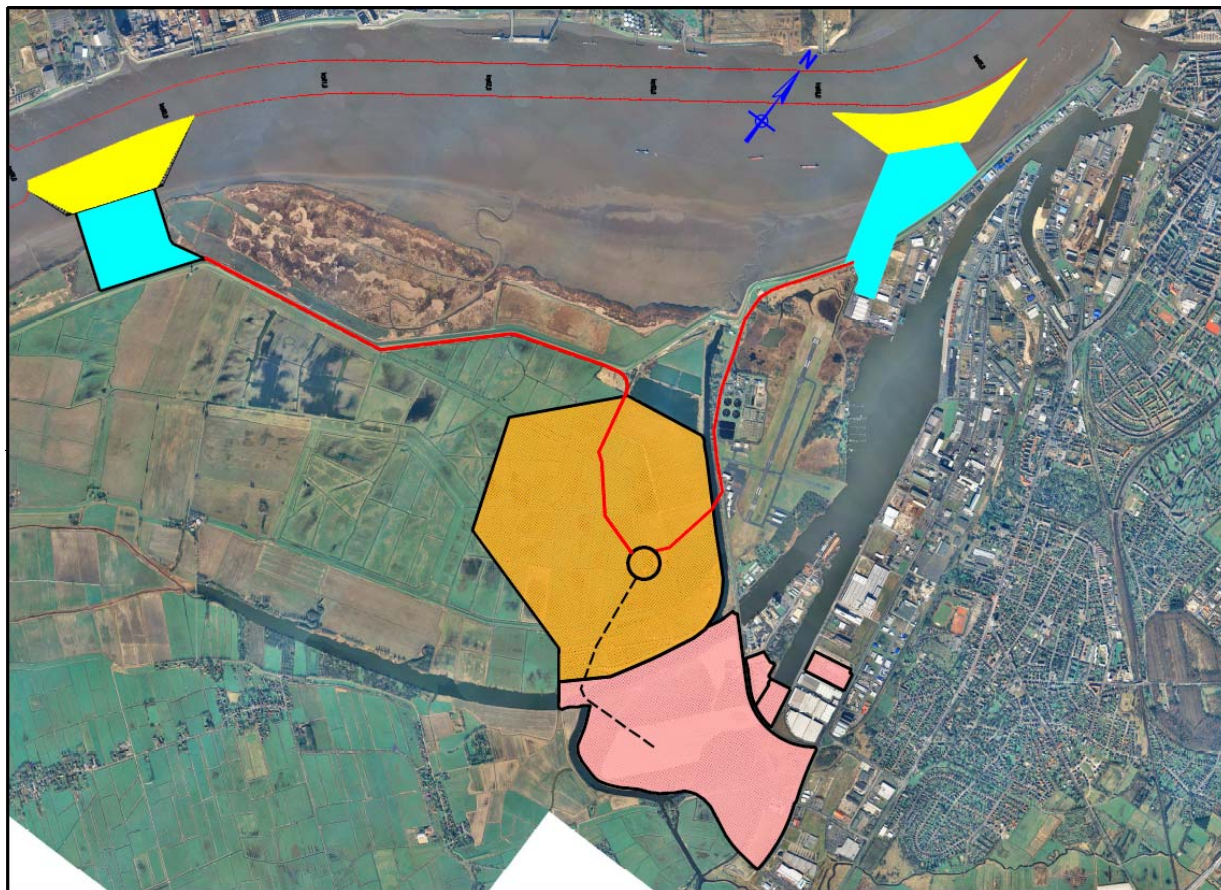
Die neuen Planungsgrenzen wurden wie folgt festgelegt:

- Wasserseitig grenzt diese Variante an die sog. Hafengebieteigsgrenze².
- Die nördliche Grenze ergibt sich aus der notwendigen Geländetiefe des Terminals, so dass ein effektiver Umschlag auf der Anlage möglich ist.
- Im östlichen Bereich wird die Variante von der Deichlinie und der Grenze zu bestehenden Gewerbebetrieben begrenzt.
- Die südliche Grenze ergibt sich aus den gutachterlich ermittelten Risiken für das international bedeutsame Mauser- und Rastgebiet für Säbelschnäbler im Blexer Bogen.

Zudem wurden Funktionsflächen des Terminals – soweit logistisch vertretbar – in einer Größenordnung von 5 ha planerisch in den Binnendeichsbereich verlegt. Dadurch ist es möglich geworden, die Aussendeichsfläche auf 20 ha zu reduzieren, was die zu überbauende Wattfläche entsprechend reduziert und damit den Natureingriff verringert.

Der so neu definierte Planungsraum kann dem nachfolgenden Lageplan entnommen werden. Links, schwarz umrandet ist die unveränderte Variante 12 abgebildet, rechts, nicht umrandet, die neue lageoptimierte Variante 10a.

² Die Hafengebieteigsgrenze beschreibt die bauliche Grenze für Hafenanlagen, die in die Weser ragen und noch für Umschlagstätigkeit genutzt werden sollen.



I. Logistik /wirtschaftlicher Nutzen

Durch die Lage im Vordeichsbereich ist wasserseitig ein restriktionsfreier Zugang gewährleistet. Landseitig ist eine Zuwegung zwischen den Gewerbeflächen im südlichen Fischereihafen und dem Terminalstandort technisch problemlos herstellbar. Perspektivisch kann zudem eine Anbindung an den Fischereihafen erreicht werden.

In der zunächst geprüften Basisvariante können 110 Anlagen umgeschlagen werden. Bei dieser Variante handelt es sich um ein hinsichtlich seiner technischen und baulichen Spezifikationen mit der Basisvariante 12 vergleichbares Bauwerk. Die Leistungsfähigkeit der Variante 10a kann aber durch technische Maßnahmen (Dockeinschnitt, Aufbauten, technische Variationen) grundsätzlich gesteigert werden, hierfür müssen eine oder mehrere Planungsgrenzen (Hafenbereichsgrenze, Mauser- und Rastgebiet für Säbelschnäbler) überschritten werden.

Nach Einschätzung der Gutachter kann für ein Beispiel-Layout durch eine noch ausgleichbare Überschreitung der Planungsgrenze zum Mauser- und Rastgebiet für Säbelschnäbler und der

Anlage eines Dockhafens die Verladekapazität auf 140 bis 150 Anlagen im Jahr gesteigert werden. Gleichzeitig würde eine so modifizierte Anlage die Verladung von Schwerkraffundamenten, Umspannwerken und WEA-Komplettanlagen - wie bei der modifizierten Variante 12 - ermöglichen.

Bei Umsetzung der modifizierten Variante 10a können somit neben der erhöhten Verladekapazität auch alle weiteren absehbaren Funktionen erreicht werden.

Die reinen Baukosten für die Errichtung der Basisvariante 10a belaufen sich auf rd. 193 Mio. €, zzgl. geschätzter Kosten für die Kompensation in Höhe von rd. 44,6 Mio. €. Diese Kosten beziehen sich auf erste orientierende Überlegungen, die noch nicht abschließend sind.

II. Umweltauswirkungen

Der Planungsraum der Variante 10a ist Teil des FFH-Gebietes „Weser bei Bremerhaven“. Zudem ist dieser aufgrund seiner hohen Bedeutung für den Säbelschnäbler als faktisches, bislang aber nicht gemeldetes Vogelschutzgebiet zu betrachten. Bis zu einer Meldung des Gebietes ist hier ein absolutes Verschlechterungsverbot zu beachten. Alle Maßnahmen, die zu einer Beeinträchtigung des Gebietes führen, sind bis dahin unzulässig. Allerdings hat der Senat den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in seiner Sitzung am 29. September 2009 gebeten, eine Nachmeldung der Weserwattflächen nördlich an das niedersächsische Vogelschutzgebiet V 27 vorzubereiten und dem Senat zur Beschlussbefassung vorzulegen. Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa plant nunmehr eine entsprechende Senatsbefassung im August 2010.

Im Zuge der Lageoptimierung der Variante 10a ist es gelungen, die Flächeninanspruchnahme im Außendeichsbereich von 25 ha auf 20 ha zu reduzieren, daraus ergibt sich ein ebenfalls reduzierter Kompensationsbedarf von 125 Flächenäquivalenten.

Die Kompensationsbedarfe für die Zufahrtstrasse vom Gewerbegebiet bis zum Terminal stellen sich bei der Variante 10a durch die kürzere Strecke und weitgehend durch bebautes Gebiet führende Trassierung als gering dar.

Bei Umsetzung der Variante 10a ergeben sich negative Auswirkungen auf dort rastende und mausernde Säbelschnäbler, die vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für diesen Funktionsverlust erforderlich machen, um artenschutzrechtlichen Erfordernissen zu

genügen. Die Realisierung dieses vorgezogenen Ausgleichs ist Voraussetzung für den Bau des Terminals.

Im Rahmen der Herstellung der Variante 10a müssen 350.000 m³ Sediment entfernt werden. Ferner sind Überformungen der Gewässersohle durch Baggerung auf Solltiefe auf einer Fläche von ca. 10 ha erforderlich. Unter Aspekten der EG-Wasserrahmenrichtlinie ergibt sich eine vertretbare Eingriffstiefe, da die Uferstrukturen im Bereich der Variante 10a bereits jetzt stärker überprägt sind. Die Unterhaltungsaufwendungen durch Baggararbeiten sind als geringer einzuschätzen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass bei Errichtung der Variante 10a ein bislang sehr intensiv durch Erholungssuchende frequentierter Deichbereich im Stadtbereich weitgehend entwertet wird.

III. Kompensationsansätze

Bei den hier vorgestellten Kompensationsansätzen handelt es sich – wie bei den Kompensationsansätzen der Variante 12 – um eine erste vorläufige Prüfung und nicht um ein abschließendes Kompensationskonzept. Hauptprämisse für die vorgestellten Kompensationsansätze war die übergeordnete Fragestellung, ob zur Verfahrensbeschleunigung eine Kompensation auf bremischem Gebiet möglich ist. Im weiteren Verfahren ist ein Kompensationskonzept zu erarbeiten, das auch Möglichkeiten einer Kompensation auf nichtbremischem Gebiet aufnimmt. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die hier vorgestellten Kompensationsansätze im weiteren Verfahren noch deutlichen Änderungen – auch unter Kostengesichtspunkten – unterliegen werden.

Im Rahmen der Kompensation sind Anforderungen gem. § 34 Abs. 5 BNatSchG für die Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten, Anforderungen gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG für artenschutzrechtliche Belange und Anforderungen gem. § 15 BNatSchG in Hinblick auf die Eingriffsregelung zu unterscheiden. Auf Anforderungen, die sich aufgrund des besonderen Biotopschutzes ergeben, wird hier nicht separat eingegangen, da davon auszugehen ist, dass diese gegeben sind, wenn die vorgenannten Anforderungen erfüllt werden können.

Unter Aspekten von Natura 2000 und Eingriffsregelung kann als Kompensationsmaßnahme der Rückbau bestehender Spülfelder im Bereich des ehemaligen Lunesiels bzw. auf der Tegeler Plate vorgenommen werden. Hier könnten insgesamt rd. 21,5 ha Spülfeld zurückgebaut werden (Kosten rd. 23,5 Mio. €). Weitere Flächen ehemaliger Spülfelder im

Bereich der Tegeler Plate könnten auf rd. 8,5 ha durch Umgestaltung aufgewertet werden (Kosten rd. 2,2 Mio. €). Im Hinblick auf die Anforderungen aus Natura 2000 wäre mit diesen Maßnahmen eine vollständige Kompensation möglich.

Die beschriebenen Maßnahmen wären auch als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung geeignet. Allerdings könnte durch die beschriebenen Maßnahmen lediglich eine Teilkompensation erreicht werden. Als ergänzende Maßnahme käme die naturschutzgerechte Entwicklung des 35 ha großen Abstandsbereiches zwischen dem geplanten Gewerbegebiet auf der Luneplate und dem Siedlungsbereich „Auf der Jührde“ infrage (Kosten rd. 2,2 Mio. €).

Aber auch bei Umsetzung dieser Maßnahmen verbliebe ein Kompensationsdefizit (45,5 Flächenäquivalente) von etwa 30 % des Ursprungsbedarfes. Von Seiten der Naturschutzbehörde in Bremerhaven werden Möglichkeiten gesehen, diese Bedarfe innerhalb Bremerhavens abzudecken. In Orientierung an den Kosten, die für die Herrichtung eines Grünland-Graben-Areals auf der Luneplate kalkuliert wurden, wären hierfür zusätzliche Kosten (rd. 2,9 Mio. Euro) einzuplanen.

Neben diesen für beide Maßnahmen grundsätzlich möglichen Kompensationsansätzen ergeben sich sehr spezielle Anforderungen des naturschutzrechtlichen Artenschutzes. Diese Maßnahmen müssen bereits zum Zeitpunkt des Beginns negativer Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweiligen Arten wirksam sein, was eine vorgezogene Umsetzung der Maßnahmen erfordert.

Bei der Variante 10a käme es zu einer Beeinträchtigung eines Mausegebietes des Säbelschnäblers. Als vorgezogene Kompensationsmaßnahme könnte ein tragfähiges Kompensationskonzept entwickelt werden, welches die Entwicklung von Wattflächen in unmittelbaren räumlichen Zusammenhang beinhaltet. Um 30 ha neue Wattflächen herzustellen, könnten im Bereich heutiger Grünland- und Röhrichtbereiche rd. 600.000 m³ Boden abgegraben werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme würde nur dem Ausgleich des Nahrungsflächenverlustes für den Säbelschnäbler dienen, aber keine naturschutzfachlichen Aufwertungen im Sinne der Eingriffsregelung oder von Natura 2000 ermöglichen und somit nicht zur Reduktion dieser Kompensationsdefizite beitragen. Für die Herrichtung wären etwa 13,8 Mio. Euro einzuplanen, wobei die Bodenverbringungskosten bei höherem Schadstoffgehalt ansteigen könnten. Sollte jedoch eine Verwertung möglich sein, könnten sich die Kosten auch verringern.

Da die vorgezogene Kompensation bereits zu Beginn der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Säbelschnäbler realisiert sein müsste, wäre ein separates wasserrechtliches Genehmigungsverfahren für die Kompensation durchzuführen.

Die in diesem Zusammenhang erforderlichen Flächen von etwa 30 ha im Außendeich der Luneplate befinden sich im Eigentum Niedersachsens. Es steht zu erwarten, dass das Land Niedersachsen seine fiskalischen Eigentumsflächen im Außendeich der Luneplate nur im Paket verkauft. Betroffen sind 100 ha, die noch im Eigentum Niedersachsens stehen und wovon für 25 ha eine kostenlose Übertragung (bestehende Kompensationsflächen Bremens) erreichbar sein dürfte. Weitere 37,5 ha wären dem Projekt Offshore-Terminal zuzuordnen. Der Erwerb der restlichen 37,5 ha, die erworben aber im Rahmen des Projektes nicht verwertet werden können, wäre zunächst vorzufinanzieren (rd. 1,24 Mio. €) und ggf. später einer Verwendung zuzuführen.

IV. Nautik/Schifffahrt

Bei Realisierung der Variante 10a kommt es zu Auswirkungen auf die wirtschaftlichen und nautischen Belange der Schifffahrt auf der Weser.

Aufgrund der geografischen Lage in Verbindung mit den Strömungsverhältnissen im Blexer Bogen und der passierenden Schifffahrt sind an die Vertäuung der Schiffe an den Kajen besonders hohe Anforderungen gestellt. Die quer zum Strom anzulaufenden Kajen können zu einer verstärkten Annahme von Seeschiffsassistentz führen.

Der Blexer Bogen weist eine Richtungsänderung von ca. 90° auf und macht verschiedene Manöver bei hoher Geschwindigkeit erforderlich. Der geplante Terminal würde die Weser in diesem Bereich stark und bis in die tieferen Bereiche des Blexer Bogens verengen.

Die Realisierung im Blexer Bogen führt zu einem faktischen Wegfall der in diesem Bereich gelegenen Blexer Reede. In der Konsequenz werden Schiffe, die die Reede bisher nutzen, im Schnitt länger in den Häfen (Bremerhaven und Unterweserregion) liegen oder mit langsamerer Geschwindigkeit das Revier befahren müssen. Deshalb muss der Wegfall der Reede im weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden.

Bei der Variante 10a sind die wirtschaftlichen Belange der Schifffahrt und der Bremischen Häfen im selben Umfang wie bei Variante 12 betroffen und müssen durch die beschriebenen

Flexibilisierungsmöglichkeiten bei den Transportlogistikkonzepten, der Infrastruktur und der Verkehrsplanung verringert werden.

V. Flughafen

Eine Umsetzung der Variante 10a ist nur möglich, wenn die Hauptlandebahn 16/34 des Flugplatzes Luneort aufgegeben wird. Der derzeitige Flugbetrieb kann auf der von dem Vorhaben unbeeinflussten Querlandebahn 07/25 nur in geringem Umfang fortgeführt werden. Aufgrund der Kürze der Bahn und der Zulassung für max. 2,0 t kann nur noch eingeschränkt gewerblicher Luftverkehr stattfinden.

Grundsätzlich bestünde die Möglichkeit der Nutzung des Flughafens für Helikopterflüge. Ziel wäre es, die Wertschöpfungsbereiche Service, Wartung und Betrieb von Offshore-Windparks in Bremerhaven zu etablieren. Hierfür wäre ein solcher Heliport eine Voraussetzung.

Ein Ausbau der Querlandebahn auf eine Länge von 1.200 Metern könnte den bisherigen Flugbetrieb weiterhin gewährleisten. Wegen der hiermit verbundenen Kosten und der naturschutzbezogenen Störwirkungen ist dieses Szenario aber zu verwerfen.

Eine Entscheidung für die Variante 10a setzt somit einen Beschluss über die Aufgabe der Hauptlandebahn voraus. Die weiteren Folgen für den Gesamtflugplatz wären dabei zu berücksichtigen. Diese Entscheidung ist in den kommunalpolitischen Gremien Bremerhavens zu treffen.

Eine Änderung der Flugplatzgenehmigung, sei es nun eine Änderung der Betriebspflicht, eine Veränderung der Start- und Landebahnkonfiguration oder die Schließung des Flugplatzes, erfordert ein umfangreiches Verwaltungsverfahren, das im Fall eines Ausbaus der Querlandebahn auch mit einem Planfeststellungsverfahren nach § 8 ff LuftVG verbunden wäre. Der geschätzte Zeitaufwand vom Vorliegen eines Antrags der Flugplatz-Betriebsgesellschaft mbH bis zur Rechtskraft der Entscheidung beläuft sich je nach Art des Antragsinhalts auf 1,5 Jahre bis 3 Jahre.

VI. Raumordnung/Städtebau

Variante 10a schließt direkt an die im südlichen Fischereihafen bestehenden und auf der Luneplate geplanten Gewerbe- und Industrieflächen an und bietet perspektivisch die Chance,

die im nördlichen Teil des Flughafenareals gelegenen Flächen gewerblich zu entwickeln. Hierbei ist es möglich, bestehende Infrastrukturen, wie die Hauptlandebahn in das Entwicklungskonzept einzubeziehen. Perspektivisch wäre auch eine Anbindung des geplanten Offshoreterminals an den Fischereihafen denkbar.

Die Entfernung des Terminals zur Mitte des auf der Luneplate geplanten Gewerbegebietes beträgt rd. 2700 m.

Die Notwendigkeit zur Verlegung des zentralen Abwasserdükers ist allein durch die Terminalvariante 10a nicht mehr gegeben. Dies könnte jedoch erforderlich werden, wenn die im nördlichen Teil des Flughafens gelegenen Flächen gewerblich genutzt werden. Die Höhe der für die Verlegung des Abwasserdükers evt. erforderlichen Mittel sind noch nicht geprüft.

Die bei der Ursprungsvariante 10 erforderliche Verlegung von bestehenden Gewerbebetrieben ist bei der Variante 10a nicht erforderlich.

B.2 Mögliche Summenwirkungen im Zusammenhang mit der gesamtplanerisch vorgesehenen Gewerbeentwicklung auf der Luneplate

Aufgrund der gesamtplanerisch vorgesehenen Gewerbeentwicklung auf der Luneplate sind Wechselwirkungen naturschutzrechtlicher Art in den weiteren Planungen noch zu ermitteln und zu berücksichtigen.

Die Realisierung der Variante 10a lässt es zu, einen Teil oder den gesamten nördlichen Teil des Flughafenareals gewerblich zu entwickeln. Vor dem Hintergrund, dass in diesem Bereich Kompensationsmaßnahmen für den Flughafen umgesetzt wurden, ergeben sich bei einer Nutzung dieses Bereiches weitergehende erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die durch entsprechende Maßnahmen zu kompensieren wären.

B.3 Abwägung der Varianten

In der Basisvariante ist die Variante 12 sowohl hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit als auch hinsichtlich anderer wirtschaftlicher und nautischer Aspekte vorteilhafter als die Variante 10a. Sie ermöglicht eine bedarfsgerechte Offshoreverbringung von rd. 160 Vollaranlagen im Jahr. Zudem werden Infrastrukturen wie der Flughafen und die Blexer Reede nicht beeinträchtigt. Gleichwohl können in der Basisvariante nicht alle Funktionen abgebildet werden (Schwerkräftfundamente und Umspannwerke). Dies ist wie bei der Variante 10a nur durch ergänzende technische Maßnahmen möglich.

Eine Realisierung der Variante 10a hätte eine geringere Beeinträchtigungsintensität von Natura 2000-Gebieten und in Bezug auf die EG-Wasserrahmenrichtlinie zur Folge, was auch einen geringeren Kompensationsbedarf als bei der Variante 12 erforderlich machen würde.

Insofern bietet die Variante 10a in der Abwägung beider Varianten deutliche Vorteile in naturschutzfachlicher Sicht und ist aus dem Blickwinkel des Naturschutz- und Wasserrechtes als verträglichere Alternative zwingend zu verfolgen, sofern die Erreichung der Projektziele hierdurch nicht unzumutbar gefährdet wird.

Gleichzeitig weist die Variante 12 hinsichtlich der Frage der zeitnahen Umsetzung möglicher vorgezogener Kompensationsmaßnahmen erhebliche Unsicherheiten auf. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die noch ungelöste Frage, ob vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Beeinträchtigung des Gänserastplatzes bei Umsetzung der Variante 12 überhaupt umsetzbar sind. Im Rahmen des Planungsprozesses wurden zwar fachlich möglich erscheinende Ausgleichsansätze entwickelt. Diese wären aber nur in Niedersachsen und mit voraussichtlichem Widerstand insbesondere aus der Landwirtschaft überhaupt umsetzbar. Es ist also fraglich, ob eine Umsetzung der angedachten Kompensationsmaßnahmen überhaupt möglich ist. Dies bringt Ansatzpunkte für mögliche Klagen anerkannter Umweltverbände mit sich. Aufgrund von Äußerungen von Umweltverbänden wird das Klagerisiko bei der Variante 10a als deutlich geringer eingeschätzt als bei der Variante 12.

In der Summe ergibt sich hierdurch ein erhebliches Verfahrensrisiko bei Verfolgung der Variante 12.

Hinzu kommt, dass die Kosten für die Kompensation der Variante 12 höher eingeschätzt werden müssen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass beide Varianten durch die Beeinträchtigung der Verkehre auf der Weser einen gemeinsamen Zielkonflikt mit den bestehenden Schiffsverkehren mit sich bringen. Die Durchführung von bis zu 3 Abfahrten wöchentlich mit liegendem Rotorstern erscheint auf der Basis der jetzigen Verkehrszahlen sowie durch eine sorgfältige Verkehrsplanung vertretbar.

In Hinblick auf die übergeordneten Planungsziele müssen die Auswirkungen der mit der Umsetzung der Variante 10a verbundenen Beeinträchtigungen auf den Flughafen und die Blexer Reede berücksichtigt werden. Für den Flughafen ist ein Konzept anzustreben, dass einen Ausbau zum Heliport zulässt. Die genauen Bedingungen hierfür sind noch festzulegen. Die Dauer des luftfahrtrechtlichen Verfahrens ist bei den übrigen Verfahrensabläufen zu beachten.

Die Entfernung des Terminals zur Mitte des auf der Luneplate geplanten Gewerbegebietes beträgt bei der Variante 12 rd. 3.700 m, während die Entfernung dieses Gewerbegebietes bei der Variante 10a mit rd. 2700 m kürzer ausfällt. Eine Realisierung der Zuwegung zum Blexer Bogen würde zudem nicht durch die Kompensationsflächen auf der Luneplate führen. Insofern wäre der Eingriff unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten als geringer zu beurteilen. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Investitionskosten für die kürzere Zuwegung niedriger sind als bei der Variante 12.

Die Herrichtungs- und Unterhaltungskosten stellen sich bei der Variante 10a günstiger dar.

Abschließend ist festzustellen, dass für die Variante 12 noch kein tragfähiges und absehbar umsetzungsfähiges Ausgleichskonzept vorliegt. Dies kann in der Summe zu zeitlich nicht einzugrenzende Verzögerungen bei der Fertigstellung des Terminals führen, die aus Sicht der möglichen Betreiber eines solchen Terminals problematisch sind.

Für beide Varianten gibt es aufgrund der zahlreichen Konfliktlagen zum heutigen Zeitpunkt keine 100%ige Genehmigungssicherheit. Diese ist am Ende Ergebnis der wasser- und luftfahrtrechtlichen Planfeststellungsverfahren. In der Abwägung zwischen naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Erwägungen ist aber hervorzuheben, dass die Umsetzung der Maßnahme im Blexer Bogen bei grundsätzlicher Erreichbarkeit einer vergleichbaren Leistungsfähigkeit eine größere Rechtssicherheit und eine schnellere Umsetzung erwarten lässt, was vor dem Hintergrund des Erfordernisses einer zeitnahen Maßnahmenumsetzung einen gewichtigen Vorteil darstellt.

Im Ergebnis der Alternativenprüfung ist somit die Variante 10a als Vorzugsvariante zu empfehlen.

C. Alternativen

Verzicht auf Projektierung und Bau eines Offshore Terminals in Bremerhaven.

Ohne die Errichtung eines Offshore Terminals wird sich Bremerhaven nicht weiter als führender Standort der Offshore-Windindustrie entwickeln können. Ansiedlungsinteressierte Unternehmen würden auf leistungsstärkere Konkurrenzstandorte ausweichen. Im Ergebnis würde das politische Ziel, zahlreiche zusätzliche Arbeitsplätze in Bremerhaven zu schaffen, nicht erreicht werden. Realistisch ist, dass sich bereits angesiedelte Firmen mittel- bis längerfristig andere Produktionsstandorte suchen und Arbeitsplätze und bereits getätigte öffentliche Investitionen in Bremerhaven verloren gehen.

Der erhebliche ökologische Eingriff im Außendeichsbereich des Blexer Bogens könnte bei Nichtrealisierung unterbleiben.

Die Entscheidung für die Variante 12 wäre denkbar. Auf Grundlage der unter B.3 vorgenommenen Abwägung wird diese Variante aber nicht empfohlen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Realisierung des Offshore-Terminals nur bei einer vollständigen privaten Finanzierung der Gesamtinvestition in Betracht kommt.

Mit Beschluss der Variante 10a sind Maßnahmen für den vorgezogenen Ausgleich für den Nahrungsflächenverlust des Säbelschnäblers in der beschriebenen Form umzusetzen. Die abschließende Realisierung dieser Maßnahmen ist zwingende Voraussetzung für den Bau des eigentlichen Terminals. Um einen Zeitverzug in der Realisierung zu vermeiden, ist daher unmittelbar nach erfolgtem Beschluss des Senats mit der Planung, Genehmigung und Umsetzung der Maßnahmen zum vorgezogenen Ausgleich zu beginnen. Die Arbeitsgruppe unter Federführung des Senators für Wirtschaft und Häfen wird dem Senat zeitnah ein entsprechendes Umsetzungs- und Finanzierungskonzept vorlegen. Die Herstellung der Maßnahmen zum vorgezogenen Ausgleich kann bis Mitte 2011 abgeschlossen sein, so dass unmittelbar danach, voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2012, mit dem Bau des Terminals begonnen werden kann. Sodann könnte bei einer kalkulierten zweijährigen Bauzeit der Terminal im Jahr 2014 fertig gestellt sein.

Dafür, dass eine Genehmigung des Terminals trotz Realisierung des vorgezogenen Ausgleichs aus Gründen, die erst im weiteren Genehmigungsverfahren erkennbar werden, versagt wird, bestehen nach heutigem Erkenntnisstand keine Anhaltspunkte. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass die bisherige Variantenprüfung im Ergebnis zwar die grundsätzliche

Genehmigungsfähigkeit der Variante 10a herausgearbeitet hat, dies aber einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss nicht vorwegnimmt.

Zum Defizitausgleich der Flughafenbetriebsgesellschaft mbH ist zu klären, ob und in welcher Höhe der Betriebskostenzuschuss angepasst werden muss. Die Kostenübernahme ist mit dem Magistrat der Stadt Bremerhaven zu verhandeln.

Das Ausschreibungsverfahren für die rechtliche Begleitung und Strukturierung des Projektes sowie die Investorensuche ist abgeschlossen. Es ist vorgesehen, unmittelbar nach Beschlussfassung durch den Senat über die Vorzugsvariante, einen entsprechenden Auftrag zu vergeben.

Die weitere Begleitung des Projektes erfolgt durch die bereits bestehende Senatsarbeitsgruppe sowie die Staatsrätelenkungsgruppe unter Federführung des Senators für Wirtschaft und Häfen. Es ist vorgesehen, dem Senat Anfang 2011 erneut über den Projektfortschritt zu berichten.

Es liegen keine spezifischen Daten/Informationen darüber vor, dass eine Genderrelevanz gegeben sein könnte.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, der Senatorin für Finanzen, der Senatskanzlei und den Fachämtern des Magistrats der Stadt Bremerhaven abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Öffentlichkeitsarbeit ist nach Beschlussfassung vorgesehen.

Nach Beschlussfassung kann über das zentrale elektronische Informationsregister eine Veröffentlichung erfolgen; datenschutzrechtliche Bedenken bestehen nicht.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt den Bericht und die getroffene Abwägung zur Kenntnis und stimmt dem vorgeschlagenen Planungsraum am Blexer Bogen für die Errichtung eines Offshore Terminals

zu und bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen, diese weiter zu verfolgen, die Antragsunterlagen zu erarbeiten und das Genehmigungsverfahren einzuleiten.

2. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen die Maßnahmen zum vorgezogenen Ausgleich des Nahrungsflächenverlustes für den Säbelschnäbler zu konkretisieren, zu beantragen und nach Genehmigung umzusetzen. Er bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen gemeinsam mit der Senatorin für Finanzen ein Konzept zur Vorfinanzierung der Baukosten für die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zu erstellen. Die Mittel werden im Jahr 2011 benötigt.

3. Der Senat bittet den Magistrat der Stadt Bremerhaven, ein Konzept für eine offshoreverträgliche Nutzung des gewerblichen Teils des Flughafens zu entwickeln und in diesem Zusammenhang die Voraussetzungen für die Schließung der Hauptstart- und -landebahn zu schaffen.

4. Der Senat bittet den Magistrat der Stadt Bremerhaven in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft und Häfen das Konzept einer Erschließungsplanung für das Gewerbegebiet Luneplate bis Ende 2010 vorzulegen.

5. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa die Nachmeldung der Weserwattflächen nördlich angrenzend an das Niedersächsische Vogelschutzgebiet V 27 dem Senat bis August 2010 zur Beschlussfassung vorzulegen.

6. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen die Deputation für Wirtschaft und Häfen und den Landeshafenausschuss sowie den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa die Deputation für Umwelt und Energie über den Sachstand des Projektes Offshore-Terminal Bremerhaven zu unterrichten.

7. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen, kurzfristig das Verfahren zur Gewinnung eines privaten Betreibers des Terminals weiterzubetreiben und dem Senat Anfang 2011 über die erzielten Fortschritte zu berichten

Anlage

Liste der im Zuge des vertieften Prüfverfahrens beauftragten bzw. erstellten Gutachten und Arbeitspapiere

- Bremenports 2010 (Bearbeitung); Offshore-Terminal Bremerhaven - Standörtliche Alternativenprüfung
- Hanseatische Treuhand; Darstellung der möglichen Folgen des Wegfalls des HSL sowie der Instrumenten- und Nachtflugtauglichkeit; Entwurf im Auftrag der Flugplatzbetriebsgesellschaft Bremerhaven mbH(Stand 03.05.2010)
- ISL 2010; Einschätzung der Verkehrsentwicklung auf der Weser bis 2025, Gutachten im Auftrag von bremenports
- Kruckenberg, Helmut (2010) Auswirkung des Baus eines Anlegers am Erdmannsiel auf die rastenden Gänse der Luneplate, Gutachten im Auftrag der bis
- KÜFOG 2009; Offshore-WEA-Terminal Bremerhaven - Expertise zur naturschutzfachlichen Problemanalyse von 12 Standortvarianten (Gutachten im Auftrag der bis)
- KÜFOG 2009; Offshore-WEA-Terminal Bremerhaven - Expertise zur naturschutzfachlichen Einschätzung von Minimierungsansätzen für die 12 Standortvarianten (Gutachten im Auftrag der bis)
- KÜFOG 2010; Offshore-WEA-Terminal Bremerhaven - Expertise zur naturschutzfachlichen Einschätzung von Kompensationskonzepten für 12 Standortvarianten (Gutachten im Auftrag der bis)
- KÜFOG 2010; Offshore-WEA-Terminal Bremerhaven - Mindestareal der Nahrungsflächen des Säbelschnäblers für den Erhalt seines Mausegebietes im Weserwatt bei Bremerhaven. Expertise unter besonderer Berücksichtigung des Besonderen Artenschutzes und der möglichen Kompensationsansätze

- Logistik Service Agentur GmbH (2010); Bedarfsanalyse für eine Entmontage- und Verladeeinrichtung in der Außenweser für den Hersteller- und Lieferantenpark der Offshore-Windenergiebranche in Bremerhaven; Gutachten im Auftrag der bis
- Nasner, Horst (2010); Offshore Terminal Bremerhaven – Standortvergleich; Gutachterliche Stellungnahme zu den hydrologischen und morphologischen Auswirkungen an den Standorten Erdmannsziel und Blexer Bogen im Auftrag von bremenports
- Offshore Terminal Bremerhaven im Nordbereich des Blexer Bogens - Machbarkeit einer vorgezogenen Wattentwicklung südlich des Blexer Bogens; Ergebnisse der Besprechung vom 10.03.2010 (Abgestimmtes Ergebnisprotokoll vom 12.03.2010)
- PROJECT:airport GmbH (2010); Konzept für die Einrichtung eines Heliports für IFR-Flugbetrieb; Gutachten im Auftrag der bis
- SUBVE 2009; Offshorehafen Bremerhaven, Alternativen 9, 10 und 11 im Blexer Bogen - Abschätzung von Zulassungshürden aufgrund artenschutzrechtlicher Bestimmungen (Vermerk von SUBVE vom 14.12.2009)
- Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven; Offshore-Terminal Bremerhaven – Hinweise für die weitere Planung von Variante 10 und 12; Schreiben vom 19. März 2010