

Vorlage
für die Sitzung des Ausschusses
für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen
am 07. Mai 2014

Offshore Terminal Bremerhaven

A. Problem

Der Abg. Willmann hat um einen schriftlichen Bericht zum aktuellen Planungs- und Verfahrensstand des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) gebeten.

B. Lösung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen berichtet hierzu wie folgt:

1. Beschlussfassungen

Der Senat beschloss im Januar 2010, ein Konzept zur Realisierung eines Offshore-Terminals in Bremerhaven (OTB) unter Einbindung privater Investoren erarbeiten zu lassen. Da private Investoren für das Vorhaben nicht gewonnen werden konnten, beschloss der Senat im Dezember 2012, den Terminal als Öffentliches Hafenmodell zu errichten und von Privaten betreiben zu lassen.

Die Mittel für die Errichtung des Terminals i.H.v. 180 Mio. € sollen aus bremischen Mitteln aufgebracht werden. Eine in 2012 zu dem Vorhaben erstellte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kam zu dem Ergebnis, dass sich der Bau des OTB im best case ab dem Jahr 2029, im base case ab 2047/2048 als fiskalisch rentabel erweisen wird.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stellte in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen in seinen Vorlagen eine über 5 Jahre laufende Vorhabenfinanzierung dar. Die Mittel für das Gesamtprojekt sollen bis 2018 erbracht worden sein. Der Senat hat in seiner Sitzung am 04. Dezember 2012 dem Vorhaben und der vorgeschlagenen Finanzierung zugestimmt. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat in ihrer Sondersitzung am 07. Dezember 2012 (Vorlage Nr. 18/257 – L/S) zugestimmt. Der

Haushalts- und Finanzausschuss stimmte schließlich ebenfalls in seiner Sitzung am 07. Dezember 2012 zu.

2. Finanzierung

Eine Finanzierungsübersicht liegt diesem Bericht als Anlage bei.

Der Haushalts- und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 07. Dezember 2012 der notwendigen Bildung von Rücklagen im Sondervermögen Hafen zugestimmt, die im Zuge der baulichen Realisierung entsprechend des Baufortschrittes aufgelöst werden.

Im SV Hafen beträgt die Rücklage per 10.03.2014 = 48.500.000 EUR, im SV Fischereihafen = 24.089.045,30 EUR.

3. Zulassungsverfahren

Für die Realisierung des OTB ist eine Vielzahl von Verwaltungsverfahren zu führen, um die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Zulassungsentscheidungen für die Projektumsetzung zu erhalten.

Bereits abgeschlossen sind die nachfolgenden Verfahren:

- 1) Genehmigungsänderungsverfahren Flugplatz Bremerhaven (Ermöglichung der späteren Betriebsaufgabe)
- 2) Vorgezogene Kompensationsmaßnahmen (Artenschutz): die Maßnahme ist bereits baulich umgesetzt
- 3) Vorgezogene Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Luneplate
- 4) Eisenbahnrechtliches Verfahren zur Stilllegung eines ungenutzten Gleisabschnitts
- 5) Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen für die Realisierung des Terminalbauwerks im Bereich der Unteren Lune

Eingeleitet sind die nachfolgenden Verfahren:

- 6) Änderung Flächennutzungsplan Bremerhaven
- 7) Bebauungsplanverfahren im Bereich des Flugplatzgeländes
- 8) Bebauungsplanverfahren im Bereich des Terminalbauwerks
- 9) Planfeststellungsverfahren Terminalbauwerk
- 10) Planverfahren zur Verfüllung von Gewässerstrukturen im Bereich des Flugplatzgeländes
- 11) Planverfahren zur Verlegung eines Treibselräumplatzes
- 12) Bauantrag Aufsandung im Bereich des Flugplatzgeländes
- 13) Festsetzung von weiteren Kompensationsmaßnahmen für die Realisierung des Terminalbauwerks im Bereich von Fließgewässern im niedersächsischen Umland

Die Einleitung folgender Verfahren ist in Vorbereitung:

14) Planverfahren Terminalzufahrt

15) Bauantrag Terminalzufahrt

Zusätzlich wurde aufgrund der Anforderungen der WSV die Realisierung einer Ersatzreedee in Form eines Dalbenliegeplatzes in der Weser (südlich OTB) in das Verfahren eingebracht.

Ebenso wird das Vergabeverfahren für den späteren Betrieb des Terminalbauwerks und der Terminalzufahrt vorbereitet und zeitlich mit den öffentlich-rechtlichen Zulassungsverfahren verknüpft.

Weiterhin ist die technische Planung für eine Kaje im Bereich des Westlichen Fischereihafens, die in der Bauleitplanung bereits als Möglichkeit verortet ist, in der Vorbereitung.

Angesichts der Fülle von öffentlich-rechtlichen Zulassungsverfahren weist das Projekt OTB eine außerordentliche Komplexität auf, die deutlich höhere Anforderungen an die beteiligten und zu beteiligenden Behörden und Zulassungsstellen stellt, als bei anderen bremischen Hafen- und Infrastrukturprojekten. Beteiligt sind zahlreiche Behörden aus Niedersächsischen Gemeinden des Umlandes, Niedersächsische Landesbehörden, Behörden des Bundes wie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und das Eisenbahnbundesamt sowie die zuständigen Behörden Bremens und Bremerhavens.

Die zum Stand 24. April 2014 aktualisierte und mit den beteiligten Behörden in Bremen und Bremerhaven abgestimmte Arbeitsfassung eines Gesamtzeitplans sieht die zur baulichen Umsetzung erforderlichen Zulassungsentscheidungen derzeit Ende November/Anfang Dezember 2015 vor. Zu berücksichtigen ist, dass sich anschließende Gerichtsverfahren gegen die Zulassungsentscheidungen eine sofortige Vollziehung verhindern können.

4. Mittelabfluss

Per 10.03.2014 sind Mittel in Höhe von 11.751.366,92 EUR gebunden. Davon sind gebucht 9.809.480,40 EUR (Ausgaben) und 1.941.886,52 EUR als Obligo beauftragt. Siehe hierzu auch die beigefügte Tabelle.

	Ist	Obligo	Summe
Allgem. projektübergr. Kosten und Dienstleistungen			
z.B. Konzessionsverfahren, Gutachten Verfahrenssteuerung	7.289.586,03	1.297.970,06	8.587.556,09
Planung Terminal			
Projektsteuerung, Kampfmittelsuche, Proberammung inkl. Ersatzreede und Rampe, Projektsteuerung	1.525.794,60	627.828,25	2.153.622,85
Kompensation			
z. B. vorgezogene Maßnahmen (CEF) Flächenerwerb, Gutachten und Planung	994.099,77	16.088,21	1.010.187,98
Gesamt	9.809.480,40	1.941.886,52	11.751.366,92

5. Vorhabensbegründung

Im Zuge des Nachweises über das überwiegende öffentliche Interesse des Baus des OTB für den Standort Bremerhaven wurde die PROGNO AG im Jahr 2011 mit der Erstellung einer Analyse über die regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekte des Vorhabens beauftragt. Darüber hinaus wurde in dieser Studie das Marktpotential für einen Offshore-Basishafen in Bremerhaven ermittelt. Im Rahmen dieser Untersuchung kam die PROGNO AG zu dem Ergebnis, dass auf Basis der Energieszenarien der Bundesregierung und den Planungen der anderen Nordseeanrainerstaaten eine dauerhafte Nachfrage nach Offshore-Windenergieanlagen und damit zusammenhängende Umschlagspotenziale für einen Offshore-Terminal in Bremerhaven gegeben sind. Im Detail erwartet die PROGNO AG, dass die überwiegenden Effekte des Offshore Terminals nicht vom Betrieb der Anlage selbst ausgehen, sondern aufgrund der weiteren absehbaren gewerblichen Entwicklungen auf den direkt an den OTB angrenzenden Flächen im Bereich des heutigen Flugplatzes und auf der Luneplate zu erwarten sind. Gegliedert in verschiedenen Szenarien werden bis zum Jahr 2040 rd. 7.000 (base case) neue Arbeitsplätze errechnet. Das Best-Case-Szenario geht sogar von bis zu 14.000 neuen Arbeitsplätzen aus. Hinzu kommen positive Einwohnereffekte in einer Größenordnung von bis zu 4.900 neuen Einwohnern in der Seestadt. Auf dieser Basis erfolgte der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Projektes, die den Beschlüssen von Senat, Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und Haushalts- und Finanzausschuss zugrunde lag.

Der Studie liegt ein bewusst konservativ gewählter Ansatz zu Grunde. So wurde beispielsweise die Konkurrenz von zwei bis drei weiteren Standorten an der Nordsee

unterstellt, von denen aus Offshore Windkraftanlagen verschifft werden können. Weitere Umschlagspotenziale, die sich daraus ergeben, dass bei weiterem technischen Fortschritt auch außerhalb des 200 Seemeilen-Radius liegende Offshorefelder von Bremerhaven aus erreicht werden können, sind hier noch nicht eingerechnet. Allerdings konnten die sich verschlechternden Rahmenbedingungen/Verzögerungen, die in den letzten 3 Jahren eingetreten sind, naturgemäß nicht berücksichtigt werden. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2012 eine Aktualisierung von der Prognos AG erarbeitet. Im Hinblick auf die ständigen Entwicklungen und Veränderungen in diesem Zusammenhang hat der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen entschieden, die Bedarfsanalyse für den OTB regelmäßig zu aktualisieren, so dass stets objektiv die wesentliche Begründungsunterlage für den OTB auf ihre Stichhaltigkeit überprüft wird.

Der mit Stand März 2014 vorliegenden Fortschreibung der Bedarfsanalyse ist zu entnehmen, dass trotz der derzeit schwierigen Rahmenbedingungen aktuell die Umsetzung der Offshore-Windenergie in Deutschland weiter voranschreitet. Durch die neu formulierten Ausbauziele der Bundesregierung sinken jedoch die prognostizierten Errichtungsraten für die deutsche Nordsee. Parallel zu der nationalen Entwicklung zeigt sich aber auch, dass die Nordseeanrainerstaaten verstärkt auf den Ausbau der Offshore-Windindustrie setzen. Allen voran birgt der britische Markt großes Potenzial und beweist mit der aktuellen Umsetzung geplanter Projekte, dass in Reichweite Bremerhavens – ausgelöst durch den erkennbaren technischen Fortschritt in der Errichtung und Logistik von Offshore Parks – nach wie vor ein hohes Marktpotential besteht. Vor diesem Hintergrund wird von der PROGNOSE AG im Rahmen einer Modellrechnung aufgezeigt, dass ein Umschlagsziel von 100-160 WEA p. a. für den OTB weiterhin als realisierbar anzusehen ist.

Eine weitere Fortschreibung der Bedarfsanalyse wird im Hinblick auf Veränderungen von Rahmenbedingungen, zu denen maßgeblich auch die auf Bundesebene eingeleitete Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes gehört, erfolgen. In diesem Zusammenhang wird auch eine Überprüfung der regionalwirtschaftlichen Analyse vorgenommen. Die Fertigstellung der nächsten Fortschreibung der Bedarfsanalyse ist in der 2. Jahreshälfte 2014 geplant.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die technische Planung von Terminal und Terminalzufahrt (Rampe) liegt bis Leistungsphase II (Terminal) bzw. Leistungsphase III (Rampe) der HOAI vor. Beide Bauwerke liegen inkl. aller Planungs- und Projektsteuerungskosten auf dieser Grundlage im kalkulierten Budget von 180 Mio. Euro.

Im Zuge der Baurealisierung wird der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ein externes Projektcontrolling einrichten. Das Ressort wird auf dieser Grundlage die zuständigen Gremien über die Einhaltung der Projektkosten unterrichten. Damit kommt das Ressort der Forderung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nach, die im Zuge der Berichterstattung über die Kaiserschleuse bei künftigen

Großprojekten ein direkt vom Ressort beauftragtes Projektcontrolling eingefordert hat. Derzeit wird das Vergabeverfahren für das Projektcontrolling bei SWAH vorbereitet.

Es handelt sich um eine Berichtsvorlage, die keine genderrelevanten Gegenstände aufweist.

D. Negative Mittelstands betroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen nimmt Kenntnis.