

Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 14. Juni 2016**Unveröffentlichte Gutachten und Stellungnahmen zum Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)**

Im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Jahr 2015 wurden Vermerke, Gutachten, Stellungnahmen und Expertisen aus den Senatsressorts erstellt. Laut Recherchen von Radio Bremen soll dabei ein Vermerk aus dem Finanzressort die Wirtschaftlichkeit des geplanten OTB kritisch hinterfragt haben. Im bisher geheim gehaltenen Vermerk aus dem Finanzressort vom 8. Juni 2015 heißt es über die prognostizierte Wirtschaftlichkeit des Projekts:

„Ab 2020 sollen zusammen zwei Windparks pro Jahr in der Nord- und Ostsee errichtet werden. Die Anzahl (Windenergieanlagen) pro Windpark ist abhängig von der Gondelleistung. Prognos rechnete Ende 2010 mit einer Leistung von rd. 4 MW (Megawatt) pro Gondel. Ein Windpark mit einer Gesamtleistung von 400 MW benötigte somit 100 (Windenergieanlagen). Heute ist die 6,15-MW-Gondel Standard. AREVA/GAMESA proben bereits die 8-MW-Gondel. Wenn der OTB tatsächlich 2019 fertig wäre, müssten pro Windpark (400 MW) mit fallender Tendenz nur noch rd. 50 (Windenergieanlagen) (8-MW-Gondel) errichtet werden. Bezogen auf die Nordsee also geschätzte 80 (Windenergieanlagen) pro Jahr. Wenn es Bremerhaven gelänge, von diesem Potenzial unwahrscheinliche 50 % Marktanteil zu erreichen, ergäben sich 40 (Windenergieanlagen) pro Jahr. Prognos hatte in der (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) (aktuellste Fassung aus 2010) 160 (Windenergieanlagen) für einen rentablen Betrieb für notwendig erachtet.“

Wir fragen den Senat:

1. Welche Vermerke, Dokumente, amtlichen Unterlagen, Schriftwechsel, Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen usw. liegen dem Senat vor, die bisher nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht worden sind (wir bitten um eine vollständige Auflistung mit Datum, federführendem Ressort, Titel)?
2. Aus welchem jeweiligen Grund wurden die unter 1. genannten Dokumente bisher nicht veröffentlicht, und plant der Senat, diese Dokumente jetzt oder zukünftig zu veröffentlichen?
3. Welche Vermerke, Dokumente, amtlichen Unterlagen, Schriftwechsel, Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen und sonstigen Schriftstücke haben die einzelnen Ressorts im Rahmen der Koalitionsverhandlungen für die verhandlungsführenden Parteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen eingebracht?
4. Welchen inhaltlichen Tenor hatten die unter 3. genannten Dokumente, insbesondere in Bezug auf planungsrechtliche und wirtschaftliche Aspekte des geplanten OTB?
5. Wurden die einzelnen Ressorts im Rahmen der Koalitionsverhandlungen von einer oder beiden verhandlungsführenden Parteien zur Erstellung oder Übermittlung von Expertisen, Gutachten, Vermerken oder sonstiger Schriftstücke beauftragt? Wenn ja, was war der konkrete Inhalt dieser Bitte bzw. dieses Auftrags? Wenn nein, mit welcher konkreten Begründung haben die Senatsressorts ihre Kapazitäten für die beiden verhandlungsführenden Parteien zur Verfügung gestellt?
6. Wurden die im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vorgelegten Gutachten, Stellungnahmen, Vermerke und sons-

tigen Schriftstücke aus den Senatsressorts auch den Oppositionsparteien und den zuständigen parlamentarischen Gremien zugeleitet? Wenn nein, warum nicht?

7. Wurden die im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vorgelegten Gutachten, Stellungnahmen, Vermerke und sonstigen Schriftstücke aus den Senatsressorts anschließend gemäß Bremischem Informationsfreiheitsgesetz der Allgemeinheit zugänglich gemacht? Wenn nein, warum nicht?
8. Wie lässt sich der offensichtliche Widerspruch zwischen folgenden Aussagen in Bezug auf den zu erwartenden Marktanteil der Bremerhavener Gondelhersteller erklären: „Wenn es Bremerhaven gelänge, von diesem Potenzial unwahrscheinliche 50 % Marktanteil zu erreichen . . .“ (Vermerk des Finanzressorts vom 8. Juni 2015) und „Insoweit ist es gerechtfertigt, den Marktanteil – insbesondere in der deutschen Nordsee von aktuell 26 % auf 40 bis 50 % – als wachsend vorauszusetzen.“ (Antwort des Senats auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE „Kosten, Marktpotenziale, Finanzierung und Planfeststellung des Offshore-Terminal Bremerhaven [OTB]“ – Drucksache 19/172 vom 24. November 2015). Ist die Wahrscheinlichkeit der Erreichung von 50-%-Marktanteil zwischen Juni und November 2015 größer geworden – womöglich durch die in diesem Zeitraum liegende Ansiedlung des Hauptkonkurrenten und Weltmarktführers Siemens in Cuxhaven?
9. Welche Dokumente, amtlichen Unterlagen, Schriftwechsel, Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen, planungsrechtliche Vermerke usw. des Bundesverkehrsministeriums und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bzw. der vorherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) über die Planfeststellung, und hier insbesondere über die Zuständigkeit für die Planfeststellung des OTB, liegen dem Senat vor (wir bitten um eine vollständige Auflistung für die Jahre 2009 bis 2014)?
10. Ist es zutreffend, dass die Verwaltung des Bundes nur einen einzigen schriftlichen Vermerk zur Zuständigkeit für das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2010 an Bremen übermittelt hat?
11. Wie bewertet der Senat die Behauptung, Bremen habe sich über die gesamte Dauer des Verfahrens intensiv mit dem Bund abgestimmt? In welcher Form wurde diese intensive Abstimmung dokumentiert, wenn schon nicht schriftlich?

Nelson Janßen,
Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

D a z u

Antwort des Senats vom 2. August 2016

1. Welche Vermerke, Dokumente, amtlichen Unterlagen, Schriftwechsel, Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen usw. liegen dem Senat vor, die bisher nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht worden sind (wir bitten um eine vollständige Auflistung mit Datum, federführendem Ressort, Titel)?

Sämtliche für das Planfeststellungsverfahren relevanten Dokumente wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht und der Öffentlichkeit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich gemacht. Im Detail sind in diesem Zusammenhang die verschiedenen Potenzialanalysen zur Bedarfsbegründung, die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Fauna-Flora-Habitat), der Fachbeitrag zum Artenschutz, der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie und viele mehr zu nennen.

Darüber hinaus gibt es eine Fülle von Dokumenten zu den Komplexen Betreibervertrag und Bauvertrag. Diese sind nicht veröffentlicht.

Zusätzlich gibt es zahlreiche Vermerke und Schriftwechsel der an der Vielzahl der zu führenden Zulassungsverfahren beteiligten Behörden. Eine vollständige Auflistung ist aufgrund der schieren Masse an Schriftverkehr nicht möglich.

2. Aus welchem jeweiligen Grund wurden die unter 1. genannten Dokumente bisher nicht veröffentlicht, und plant der Senat, diese Dokumente jetzt oder zukünftig zu veröffentlichen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Mit den veröffentlichten Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ist eine umfassende Transparenz gegeben. Bau- und Betreibervertrag werden nicht veröffentlicht, weil damit schützenswerte Interessen Dritter berührt sind.

3. Welche Vermerke, Dokumente, amtlichen Unterlagen, Schriftwechsel, Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen und sonstigen Schriftstücke haben die einzelnen Ressorts im Rahmen der Koalitionsverhandlungen für die verhandlungsführenden Parteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen eingebracht?
4. Welchen inhaltlichen Tenor hatten die unter 3. genannten Dokumente, insbesondere in Bezug auf planungsrechtliche und wirtschaftliche Aspekte des geplanten OTB?
5. Wurden die einzelnen Ressorts im Rahmen der Koalitionsverhandlungen von einer oder beiden verhandlungsführenden Parteien zur Erstellung oder Übermittlung von Expertisen, Gutachten, Vermerken oder sonstiger Schriftstücke beauftragt? Wenn ja, was war der konkrete Inhalt dieser Bitte bzw. dieses Auftrages? Wenn nein, mit welcher konkreten Begründung haben die Senatsressorts ihre Kapazitäten für die beiden verhandlungsführenden Parteien zur Verfügung gestellt?
6. Wurden die im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vorgelegten Gutachten, Stellungnahmen, Vermerke und sonstigen Schriftstücke aus den Senatsressorts auch den Oppositionsparteien und den zuständigen parlamentarischen Gremien zugeleitet? Wenn nein, warum nicht?
7. Wurden die im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vorgelegten Gutachten, Stellungnahmen, Vermerke und sonstigen Schriftstücke aus den Senatsressorts anschließend gemäß Bremischem Informationsfreiheitsgesetz der Allgemeinheit zugänglich gemacht? Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 3 bis 7 werden im Zusammenhang beantwortet.

Bei den in Rede stehenden Gesprächen mit Bezug zum OTB handelte es sich um ein im Rahmen der Koalitionsverhandlungen abgehaltenes Expertenhearing der die spätere Koalition bildenden Parteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen. An diesem Hearing nahmen die folgenden Personen auf Einladung der genannten Parteien teil: Prof. Dr. Hickel (Universität Bremen), Herr Martin Rohde (Geschäftsführer Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland [BUND]), Herr Schnorrenberger (Geschäftsführer Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung [BIS]), Herr Howe (Geschäftsführer bremenports), Herr Kaiser (Prognos AG, Fachgutachter für die Bedarfsbegründung OTB), Herr Peters (Abteilungsleiter Häfen, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen [SWAH]).

Seitens des SWAH wurde auf der Basis eines in den öffentlichen Sitzungen des staatlichen Haushalts- und Finanzausschusses der Bürgerschaft (Landtag) seit November 2014 halbjährlich vorgelegten Sachstandsberichts eine aktualisierte Fassung dieses Berichts gegeben. Daneben haben bei Bedarf die weiteren zuständigen Senatorinnen und Senatoren Papiere für die Koalitionsverhandlungen erstellt und weitergeleitet. Die Erörterung im Expertenhearing fand auf der Basis mündlich vorgetragener Präsentationen statt. Lediglich Prof. Dr. Hickel hat noch ein Positionspapier vorgelegt, das Gegenstand medialer Aufmerksamkeit wurde.

8. Wie lässt sich der offensichtliche Widerspruch zwischen folgenden Aussagen in Bezug auf den zu erwartenden Marktanteil der Bremerhavener Gondelhersteller erklären: „Wenn es Bremerhaven gelänge, von diesem Potenzial unwahrscheinliche 50 % Marktanteil zu erreichen . . .“ (Vermerk des Finanzressorts vom 8. Juni 2015) und „Insoweit ist es gerechtfertigt, den Marktanteil – insbesondere in der deutschen Nordsee von aktuell 26 % auf 40 bis 50 % – als wachsend vorauszusetzen.“ (Antwort des Senats auf die Große Anfrage der Fraktion

DIE LINKE „Kosten, Marktpotenziale, Finanzierung und Planfeststellung des Offshore-Terminal Bremerhaven [OTB]“ – Drucksache 19/172 vom 24. November 2015). Ist die Wahrscheinlichkeit der Erreichung von 50-%-Marktanteil zwischen Juni und November 2015 größer geworden – womöglich durch die in diesem Zeitraum liegende Ansiedlung des Hauptkonkurrenten und Weltmarktführers Siemens in Cuxhaven?

In der Beantwortung der Fragen 10 und 11 der Großen Anfrage der Fraktion DIE LINKE „Kosten, Marktpotenziale, Finanzierung und Planfeststellung des Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“ – Drucksache 19/172 vom 24. November 2015 wurde ausführlich dargestellt, dass derzeit ein Generationswechsel der Turbinenleistungen bei Offshore-Windenergieanlagen erfolgt. Im Detail wird in der Antwort des Senats ausgeführt, „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 (. . .). 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.“

Weiter führen die Gutachter aus, dass leistungsstärkere Anlagen vermehrt nachgefragt werden, die vor allem von den Produzenten in Bremerhaven angeboten werden sowie dass die Hersteller Senvion und Adwen bei leistungsstarken Anlagen sogar einen Entwicklungsvorsprung gegenüber Siemens aufweisen, so dass davon ausgegangen wird, dass Siemens seinen derzeit hohen Marktanteil nicht halten kann und die Hersteller in Bremerhaven Marktanteile hinzugewinnen werden.

9. Welche Dokumente, amtlichen Unterlagen, Schriftwechsel, Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen, planungsrechtliche Vermerke usw. des Bundesverkehrsministeriums und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bzw. der vorherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) über die Planfeststellung und hier insbesondere über die Zuständigkeit für die Planfeststellung des OTB liegen dem Senat vor (wir bitten um eine vollständige Auflistung für die Jahre 2009 bis 2014)?

Wie schon in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 5. Juli 2016 (Drucksache 19/660) mitgeteilt, wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als Träger öffentlicher Belange angehört. Von dort wurde mit Schreiben vom 8. April 2013 eine Stellungnahme übersandt. Zu dem Vorhaben wurde darin umfassend aus fachlicher Sicht Stellung genommen. Die Verfahrenszuständigkeit der Oberen Wasserbehörde wurde weder in diesem Schreiben noch zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt infrage gestellt, vielmehr wurde nach rechtlicher Prüfung die Zuständigkeit eindeutig bei der Oberen Wasserbehörde Bremen gesehen. Im weiteren wasserrechtlichen Verfahren wurden von der Planfeststellungsbehörde Besprechungstermine mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Klärung der von dort vorgetragenen fachlichen Anmerkungen sowie der Erörterungstermin durchgeführt. In Fortsetzung der bisher von der Bundeswasserstraßenverwaltung eingenommenen Position wurde die Zuständigkeit der Landeswasserbehörde für das Planverfahren auch zu diesem Zeitpunkt nicht infrage gestellt.

10. Ist es zutreffend, dass die Verwaltung des Bundes nur einen einzigen schriftlichen Vermerk zur Zuständigkeit für das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2010 an Bremen übermittelt hat?

Nein, wie bereits in der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP vom 5. Juli 2016 (Drucksache 19/660) sowie in der Antwort zu Frage 9 dargelegt. Die Beteiligung des Bundes erschöpfte sich nicht in einem einzigen schriftlichen Vermerk. Allerdings war noch vor Beginn des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens seitens des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ebenfalls 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. Mit Schreiben des Ressorts als Vorhabenträger für das Projekt OTB vom 17. März 2010 wurde mit Hinweis auf vorangegangene Mitteilungen der WSD

Nordwest zu dieser Frage dort um eine schriftliche, begründete abschließende Entscheidung hinsichtlich der Zuständigkeitsfrage gebeten. Mit Antwortschreiben vom 7. Juni 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. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurde im Rahmen des nach Antragstellung beginnenden Planfeststellungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange angehört. Im Rahmen dieses Verfahrens hat sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit ihren Belangen umfangreich beteiligt.

11. Wie bewertet der Senat die Behauptung, Bremen habe sich über die gesamte Dauer des Verfahrens intensiv mit dem Bund abgestimmt? In welcher Form wurde diese intensive Abstimmung dokumentiert, wenn schon nicht schriftlich?

Hinsichtlich der Abstimmung zwischen Bremen und dem Bund erfolgten während des gesamten Planungszeitraums intensive Gespräche. Allerdings erfolgten diese zu sehr unterschiedlichen Fragestellungen.

Zur Frage der Verfahrenszuständigkeit für das Zulassungsverfahren kann auf die Antworten zu den Punkten 9 und 10 verwiesen werden.

Weitere Abstimmungen ergaben sich im Zusammenhang mit der Fragestellung, welche Wirkungen durch den OTB auf die Schifffahrt und das Gewässer selbst ausgelöst werden. Hierzu wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Wasserstraßenverwaltung des Bundes eingerichtet, die die Begleitung der notwendigen 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 Hafenskapitäns 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, inklusive 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 im Rahmen einer Vereinbarung am 14. August 2014 bewältigt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind durch die Protokolle und die Ergebnisse der Fachgutachten dokumentiert.

Weitere Abstimmungen erfolgten im Hinblick auf die Nutzung bundeseigener Flächen. Zum einen ging es dabei um die inhaltliche Abstimmung von naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen, die zumindest teilweise auf bereits bestehenden Kompensationsflächen des Bundes umgesetzt werden. Zum anderen waren für die Nutzung bundeseigener Flächen vertragliche Verhandlungen zu führen. Die entsprechenden Arbeitsergebnisse wurden ebenfalls durch die Protokolle und die Verträge selber dokumentiert.