

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Jutta Krellmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6017 –**

Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Offshore-Terminal-Bremerhaven (OTB) soll ein Spezialhafen für den Warenausgang der in Bremerhaven ansässigen Windenergiebranche geschaffen werden. Neben der Errichtung einer Schwerlastumschlagsanlage am seeschiff-tiefen Wasser ist die Erschließung von Produktions- und Montageflächen für die Komponenten von Offshore-Windenergieanlagen (OWEA) geplant.

Die Rahmenbedingungen für die Offshore-Energiebranche haben sich seit Einführung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) im Jahr 2000 verändert. Mit der vierten Novelle des EEG im Juni 2014 wurde das Ausbauziel für Windenergieproduktion auf See für das Jahr 2020 von 10 auf 6,5 Gigawatt (GW) reduziert. Für das Jahr 2030 sind statt 25 GW nur noch 15 GW angestrebt. Mit der Fertigstellung der Produktionsstätten für OWEA in Hull (Großbritannien) Anfang 2016 und Cuxhaven durch den Siemens-Konzern wird eine starke Konkurrenz für den Standort Bremerhaven entstehen. Der zu beobachtende Trend zu einer durchschnittlich wachsenden Anlagengröße bedingt eine insgesamt sinkende Installationszahl und damit auch einen schrumpfenden Umschlag von Windenergieanlagen (WEA; www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20150702_OTB%20Schlussbericht.pdf, Seite 44).

Vor diesem Hintergrund muss die Wirtschaftlichkeit einer Investition von mindestens 180 Mio. Euro in eine neue Hafeninfrastruktur durch das verschuldete Bundesland Bremen neu geprüft und bewertet werden.

1. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Inbetriebnahme des Hafens im Jahr 2018 erfolgt (bitte begründen)?

Wenn nein, wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme des OTB?

Ob die Inbetriebnahme des Hafens im Jahr 2018/2019 erfolgen kann, entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung.

2. Inwieweit hält die Bundesregierung die errechneten Kosten von 33 Euro/m² zur Flächenherrichtung auf Luneplate als zutreffend (bitte begründen; www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20150630_Prognos_OTB_IV_final.pdf, Seite 36)?

Die Beurteilung, ob die errechneten Kosten von 33 Euro/m² zutreffen, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

3. Welche Kosten sind in der Vergangenheit bei vergleichbaren Projekten angefallen?

Eine Vergleichbarkeit von Projekten der Flächenherrichtung für Offshore-Häfen ist nicht gegeben, weil die Kosten unter anderem von den jeweiligen geologischen und hydrologischen Voraussetzungen abhängen.

4. Inwieweit hält die Bundesregierung die errechneten Kosten von 203 Euro/m² zur Erschließung von Luneplate als zutreffend (bitte begründen; www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20150630_Prognos_OTB_IV_final.pdf, Seite 36)?

Welche Kosten sind in der Vergangenheit bei ähnlichen Projekten angefallen?

Die Beurteilung, ob die errechneten Kosten von 203 Euro/m² zur Erschließung der Luneplate zutreffen, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

5. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass 10 Mio. Euro für die Kompensation der überbauten Flächen auf Luneplate ausreichend sind (bitte begründen; www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20150630_Prognos_OTB_IV_final.pdf, Seite 36)?

Welche Kosten sind in der Vergangenheit bei ähnlichen Projekten angefallen?

Die Beurteilung, ob die 10 Mio. Euro für die Kompensation der überbauten Flächen auf der Luneplate ausreichend sind, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

6. Inwieweit hält die Bundesregierung das errechnete Umschlagszenario für den OTB von rund 100 WEA im 200-Seemeilen-Radius beziehungsweise von 142 OWEA im 300-Seemeilen-Radius als zutreffend (bitte begründen; www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20150630_Prognos_OTB_IV_final.pdf, Seite 32)?

Wenn ja, hält die Bundesregierung angesichts der Konkurrenzhäfen, unter anderem in Hull, Esbjerg und Cuxhaven, einen Marktanteil von 55 Prozent des OTB für die Deutsche Nordsee für realistisch (bitte begründen)?

Die Beurteilung, ob das errechnete Umschlagszenario für den Offshore-Terminal-Bremerhaven (OTB) von rund 100 Offshore-Windenergieanlagen (OWEA) im 200 Seemeilen-Radius bzw. von 142 OWEA im 300 Seemeilen-Radius zutrifft, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

7. Inwieweit hält die Bundesregierung das für den OTB formulierte Umschlagsziel von jährlich 100 bis 160 OWEA für realistisch und realisierbar angesichts der Entscheidung von Siemens, eine Offshore-Windkraftfabrik nicht in Bremerhaven, sondern in Cuxhaven zu bauen (www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20150630_Prognos_OTB_IV_final.pdf, Seite 32; www.siemens.com/press/de/feature/2015/windpower-renewables/2015-08-cuxhaven.php)?

Die Beurteilung, ob das für den OTB formulierte Umschlagsziel realistisch und realisierbar ist, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

8. Welche Auswirkungen hätte der saisonbedingte Umschlag nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Struktur der Arbeitsplätze im OTB (bitte nach Normalarbeitsverhältnissen Vollzeit, unbefristet und atypischer Beschäftigung aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen darüber keine Informationen vor.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Planco Consulting GmbH, dass ein Mindestumschlag von 100 OWEA pro Jahr notwendig ist, um die notwendige Kostensenkung bis zum Jahr 2020 zu erreichen (www.senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20150702_OTB%20Schlussbericht.pdf, Seite 12)?

Die angegebene Quelle enthält diese Einschätzung nicht.

10. Wie hoch muss der jährliche OWEA-Umschlag nach Einschätzung der Bundesregierung sein, damit sich die öffentliche Investition von 180 Mio. Euro aus Sicht der Bundesregierung rentiert, und auf welcher Dokumentation beruht diese Einschätzung?

Die Beurteilung, ob sich die öffentliche Investition von 180 Mio. Euro rentiert, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

11. Wer trägt diese Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Straßen, Bahnstrecken, Elektrizitätstrassen sowie Gas- und Wasserleitungen aufschlüsseln)?

Darüber liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Mit wie vielen Arbeitsplätzen in Bremen, Bremerhaven und Niedersachsen rechnet die Bundesregierung aufgrund des Baus und Betriebs des OTB, und auf welcher Dokumentation beruht diese Schätzung (bitte nach befristeten und unbefristeten Stellen, Branche und Bundesländer aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Dokumente vor, die eine Schätzung der Arbeitsplatzwirkung des Baus und Betriebs des OTB zulassen.

13. Wie hoch belaufen sich die Kosten für die Hinterlandanbindung an den OTB nach letztem Kenntnisstand der Bundesregierung (bitte nach Straßen, Bahnstrecken, Elektrizitätstrassen sowie Gas- und Wasserleitungen aufschlüsseln)?

Zurzeit sind keine zusätzlichen Hinterlandanbindungen seitens des Bundes für den OTB geplant. Elektrizitätstrassen sowie Gas- und Wasserleitungen fallen nicht unter den Begriff Hinterlandanbindungen.

14. Wie wirken sich die Reduzierungen des Ausbauziels von Offshore-Windparks für das Jahr 2020 um 3,5 GW und bis zum Jahr 2030 um 10 GW im Jahr 2014 novellierten EEG nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Wirtschaftlichkeit des OTB aus?

Die Beurteilung, ob die Reduzierungen des Ausbauziels von Offshore-Windparks Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des OTB haben, liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

15. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung private Investoren, die aufgrund der Reduzierung des Ausbauziels von Offshore-Windparks in der Novelle des EEG im Jahr 2014 geplante Investitionen am OTB verzögert, eingestellt oder zurückgezogen haben?

Darüber hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

16. Welche privaten Investoren bzw. Unternehmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung Interesse geäußert, am OTB in Anlagen, Werke oder Dienstleistungen zu investieren?

Darüber hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

17. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den zu erwartenden Beitrag des OTB an der Realisierung des Ziels der Bundesregierung, den Energieanteil an der Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen bis zum Jahr 2025 auf 40 bis 45 Prozent und bis zum Jahr 2035 auf 55 bis 60 Prozent auszubauen, und auf welcher Dokumentation beruht diese Schätzung?

Der Beitrag des OTB an der Realisierung des Energieziels der Bundesregierung lässt sich nicht quantifizieren, da der OTB keinen Strom erzeugt.

18. Sieht die Bundesregierung in der Konkurrenz zwischen den naheliegenden Häfen Cuxhaven, Bremerhaven und Eemshaven ein mögliches Hindernis für einen erfolgreichen Betrieb des OTB?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass Wettbewerb zwischen Häfen positive Effekte für die Verbraucher hat. Die Beurteilung über die Konkurrenz der Häfen liegt nicht in der Zuständigkeit der Bundesregierung.

19. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Bestrebungen für eine länderübergreifende Offshore-Hafenkooperation, und wenn ja, welche Treffen unter Beteiligung der norddeutschen Hafenbetriebe, der Landesministerien der Küstenländer und/oder von Energieerzeugungsunternehmen hat es zu dem Zweck seit dem Jahr 2009 gegeben (bitte nach Datum und Teilnehmer aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung sind solche Bestrebungen nicht bekannt.

20. Stimmt die Bundesregierung der Aussage des bremischen Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, dass Übergangsmöglichkeiten bereits vor der Fertigstellung des OTB zugesichert werden konnten und die „logistischen Abläufe optimal gestaltet“ worden wären, falls sich Siemens in Bremerhaven angesiedelt hätte, zu (Bericht des Senators für die Hafen-Deputation vom 11. August 2015)?

Die Bundesregierung nimmt die Aussage des Senators Martin Günthner zur Kenntnis.

21. Ist die Vertiefung der Außenweser nach Kenntnis der Bundesregierung Teil des Planfeststellungsverfahrens für den OTB (bitte begründen)?

Nein. Die Weservertiefung ist ein eigenständiges Verfahren. Der Antrag auf Planfeststellung beinhaltet allerdings die Umweltauswirkungen auf der Grundlage der planfestgestellten geplanten Weservertiefung und auf der Grundlage des Status Quo. Bei der Weservertiefung handelt es sich um den Ausbau einer Bundeswasserstraße, für den der Bund zuständig und für den ein (eigenständiges) Verfahren nach dem Bundeswasserstraßengesetz durchzuführen ist.

22. Welche Auswirkungen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung ein Verbot der Vertiefung der Außenweser auf den Bau des OTB?

Keine.

23. Sieht das Planungsverfahren für den OTB nach Kenntnis der Bundesregierung neben dem Umschlag von OWEA auch den Transport von anderen Gütern vor?

Wenn ja, von welchen, und in welchem Umfang (TEU)?

Wenn nein, welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass in den Wintermonaten aufgrund von rauen Seebedingungen die Aufbauarbeiten an Windparks gewöhnlich ruhen, und welche Auswirkungen hätte dies nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Umschlagsziele des OTB?

Die Entscheidung über mögliche alternative Nutzungen des OTB in den Wintermonaten muss der zukünftige Betreiber des Terminals treffen.

24. Würde der Bau des OTB nach Kenntnis der Bundesregierung den Schiffverkehr zwischen Nordsee und Weser einschränken, und wenn ja, auf welcher Dokumentation beruht diese Einschätzung?

Eine Einschränkung des Schiffsverkehrs zwischen Nordsee und Weser wird nicht erwartet.

