

**Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 13. September 2016****OTB und Schwerlastumschlag**

Die bedarfsbegründenden Kalkulationen für den OTB (Offshore-Terminal Bremerhaven) basieren auf einer Vollauslastung des Terminals durch Elemente der Windkraftindustrie. Eine durchgängige Vollauslastung ist jedoch nicht zu erwarten, so dass sich im Fall der Realisierung des Hafenprojekts die Frage nach einer ergänzenden Auslastung durch andere Schwerlastgüter stellt. Seitens der Fraktion der CDU wurde die Auffassung geäußert, dass die mögliche Auslastung durch andere Schwerlastgüter so groß sein werde, dass sie eine geringere Auslastung mit Offshorekomponenten kompensieren würde ([http://www.weser-kurier.de/bremen\\_artikel,-%E2%80%9EDie-Gefechte-sind-Vergangenheit%E2%80%9C-\\_arid,1382247.html](http://www.weser-kurier.de/bremen_artikel,-%E2%80%9EDie-Gefechte-sind-Vergangenheit%E2%80%9C-_arid,1382247.html)). Auch Teile der Bremerhavener SPD haben die Nutzung des OTB außerhalb der Energiewende öffentlich ins Spiel gebracht.

So bleibt der Eindruck, dass der OTB letztendlich doch als allgemeiner Schwerlasthafen angedacht ist, der nicht speziell für die Energiewende gewidmet ist.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche Kapazitäten für Schwerlastgüter bestehen derzeit am Hafenstandort Bremerhaven? Wie sind diese derzeit ausgelastet, und welche Auslastungen werden zukünftig erwartet?
2. Welche zusätzlichen Kapazitäten für Schwerlastgüter könnten bei Bedarf im Hafenstandort Bremerhaven auch ohne den Bau des OTB geschaffen werden?
3. Wie stellt sich die Entwicklung der Hafenskapazitäten für Schwerlastgüter in den anderen Häfen der Nordrange dar? Sind Pläne bekannt, diese Kapazitäten auszubauen oder zu reduzieren?
4. Bis zu welchem Anteil oder welcher absoluten Größenordnung wäre die Anlandung und Verschiffung von Nicht-Offshoreschwerlastgütern über den OTB durch die derzeitige Fassung des Planfeststellungsbeschlusses rechtlich zulässig?
5. Welche Erwartungen vertritt der Senat hinsichtlich der Auslastung des OTB mit Schwerlastgütern, die keine Offshorekomponenten darstellen? Ist diese Frage im Ressort des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen diskutiert und untersucht worden? Falls noch nicht, besteht die Absicht, diese Frage eingehender zu untersuchen?
6. War die Frage einer ergänzenden Auslastung des OTB mit Nicht-Windkraftkomponenten Gegenstand von Gesprächen, Anfragen oder Vereinbarungen mit der vorgesehenen Betreiberin des OTB? Ist dem Senat bekannt, ob und in welchem Umfang die vorgesehene Betreiberin eine ergänzende Auslastung in ihren Wirtschaftsplänen unterstellt?
7. Wie beurteilt der Senat die rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweitung der zulässigen Auslastung des OTB mit Nicht-Offshoreschwerlastgütern, wenn die Auslastung mit Offshoreschwerlastgütern hinter den Erwartungen in den Gutachten und Kalkulationen zurückbleiben würde?

Nelson Janßen,  
Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

## Antwort des Senats vom 18. Oktober 2016

1. Welche Kapazitäten für Schwerlastgüter bestehen derzeit am Hafenstandort Bremerhaven? Wie sind diese derzeit ausgelastet, und welche Auslastungen werden zukünftig erwartet?

Der Hafenstandort Bremerhaven fokussiert sich umschlagseitig aufgrund seiner Marktausrichtung und Kundenstruktur überwiegend auf die Bereiche Container und Automobile. Hinzu kommen mit deutlich wachsender Tendenz Aktivitäten im Kreuzfahrtbereich. Schwerlastgüter werden in Bremerhaven in Ergänzung zu den Hauptaktivitäten in verschiedenen Hafenbereichen umgeschlagen. So kommt es regelmäßig vor, dass Einzelkomponenten als Zuladung von Containerschiffen transportiert und umgeschlagen werden. Im Automobilbereich ist das Segment des High-&-Heavy-Umschlags eine wesentliche Ergänzung, die dem Schwerlastbereich zuzuordnen ist. Auch im Bereich der Schiffsreparaturen erfolgen in Bremerhaven regelmäßig Schwerlastbewegungen.

Seit einigen Jahren, bis zur Fertigstellung des OTB, bieten einzelne Bremerhavener Terminals auch Umschlagmöglichkeiten für Schwerlastkomponenten, die der Windenergiebranche zuzurechnen sind. Beispielsweise wurden und werden Elemente für Offshorewindkraftanlagen wie Gründungskörper, Rotorblätter, Maschinenhäuser und Naben im südlichen Bereich des Containerterminals sowie auf der ABC-Halbinsel im Kaiserhafen umgeschlagen, zwischengelagert, konsolidiert, montiert und ausgeliefert. Für die jeweiligen Projekte werden die notwendigen Voraussetzungen wie Flächen, Gerätschaften und Personale jeweils spezifisch geschaffen. Kapazitätsangaben hängen zudem in starkem Maß von der Lagerdauer von Projekten im Hafengebiet ab. Insofern lässt sich für den Hafenstandort Bremerhaven ebenso wie für andere Anlagen keine spezifische Kapazität für Schwerlastverkehre definieren. Festzustellen ist jedoch, dass die Bremerhavener Hafenunternehmen bislang marktgerechte und leistungsfähige Angebote für verschiedene Kunden im Schwerlastbereich anbieten konnten.

2. Welche zusätzlichen Kapazitäten für Schwerlastgüter könnten bei Bedarf im Hafenstandort Bremerhaven auch ohne den Bau des OTB geschaffen werden?

Die bestehenden Anlagen könnten unter Umständen auch in Zukunft für Aktivitäten im Schwerlastbereich genutzt werden. Voraussetzung dafür wäre, dass dem keine anderen Nutzungen, z. B. aus den Hauptumschlagsegmenten, entgegenstehen, d. h., dass die Anlagen nicht für den Automobil- oder Containerumschlag benötigt würden. Inwieweit eine Ausweitung der schwerlastbezogenen Aktivitäten denkbar ist, müsste in Abhängigkeit von der jeweiligen Marktsituation von den Hafenunternehmen bewertet und entschieden werden.

3. Wie stellt sich die Entwicklung der Hafenskapazitäten für Schwerlastgüter in den anderen Häfen der Nordrange dar? Sind Pläne bekannt, diese Kapazitäten auszubauen oder zu reduzieren?

Ebenso wie Bremerhaven verfügen auch andere Häfen der Nordrange über verschiedene Möglichkeiten zu Aktivitäten im Schwerlastbereich. Dies sind teils ehemalige Werftanlagen, teils bestehende Hafenterminals und nur in seltenen Fällen spezielle Schwerlasthäfen. Die Entwicklung der Hafenskapazitäten für Schwerlastgüter verlief in den vergangenen Jahren analog zur Marktentwicklung dieses Segments stabil. Separate Pläne zum umfassenden Ausbau oder zur Reduktion der Hafenskapazitäten eigens für Schwerlastgüter sind derzeit nicht bekannt.

4. Bis zu welchem Anteil oder welcher absoluten Größenordnung wäre die Anlandung und Verschiffung von Nicht-Offshoreschwerlastgütern über den OTB durch die derzeitige Fassung des Planfeststellungsbeschlusses rechtlich zulässig?

Der Planfeststellungsbeschluss zum OTB regelt den Gewässerausbau, d. h. er gewährt dem Antragsteller das Recht, die Weser in dem in Rede stehenden Bereich zu einem Umschlaghafen für Offshorewindenergieanlagen umzubauen.

Er enthält keine rechtlichen Aussagen zur Frage der Größenordnung von Anlandung und Verschiffung von Nicht-Offshoreschwerlastgütern.

Hinsichtlich der Anlandung und Verschiffung von Nicht-Offshoreschwerlastgütern über den OTB ist im Planfeststellungsbeschluss lediglich allgemein ausgeführt, dass sich Marktchancen aus einem Nachfragepotenzial zusätzlich im Onshoremarkt bieten können, ebenfalls als Ausnahme im Fall von Auslastungslücken, gegebenenfalls auch für ergänzenden Schwerlastumschlag (Seite 66 bzw. Seite 273 des Planfeststellungsbeschlusses: <http://www.bauumwelt.bremen.de/detail.php?gsid=bremen213.c.35046.de.>).

5. Welche Erwartungen vertritt der Senat hinsichtlich der Auslastung des OTB mit Schwerlastgütern, die keine Offshorekomponenten darstellen? Ist diese Frage im Ressort des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen diskutiert und untersucht worden? Falls noch nicht, besteht die Absicht, diese Frage eingehender zu untersuchen?

Wie schon in der Antwort zu Frage 4 dargestellt, ist der Zweck des OTB der eines Offshoreterminals mit Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage für Offshorewindenergieanlagen. Die Frage nach der Nutzung für andere Schwerlastgüter stellt sich vor diesem Hintergrund derzeit nicht. Entsprechende Untersuchungen erübrigen sich daher. Die Frage der Auslastung des OTB mit Schwerlastgütern war nicht Gegenstand einer Untersuchung im Ressort des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen. Auch besteht keine Absicht, diese Frage eingehender zu untersuchen.

6. War die Frage einer ergänzenden Auslastung des OTB mit Nicht-Windkraftkomponenten Gegenstand von Gesprächen, Anfragen oder Vereinbarungen mit der vorgesehenen Betreiberin des OTB? Ist dem Senat bekannt, ob und in welchem Umfang die vorgesehene Betreiberin eine ergänzende Auslastung in ihren Wirtschaftsplänen unterstellt?

Der zwischenzeitlich wirksam gewordene Vertrag mit der Betreiberin sieht vor, dass das Terminalbauwerk nicht nur nach Maßgabe der vertraglichen Regelungen sondern auch nach Maßgabe der Zulassungsentscheidungen und damit des Planfeststellungsbeschlusses für das Terminalbauwerk betrieben werden muss. Die Leistungsbeschreibung für den Betrieb stellt dar, dass der Terminal speziell für den in der Antwort zu Frage 4 dargestellten Zweck konzipiert ist und der Betrieb dementsprechend auf eine entsprechende Montage und Verladung von Anlagen(komponenten) der Windenergiewirtschaft auszurichten ist. Eine ergänzende Auslastung des OTB mit Nicht-Windkraftkomponenten ist im Vertrag mit der Betreiberin nicht vorgesehen. Eine ergänzende Auslastung ist ebenfalls in den Wirtschaftsplänen der Betreiberin – soweit sie Grundlage für den Betreibervertrag waren – nicht unterstellt.

7. Wie beurteilt der Senat die rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweitung der zulässigen Auslastung des OTB mit Nicht-Offshoreschwerlastgütern, wenn die Auslastung mit Offshoreschwerlastgütern hinter den Erwartungen in den Gutachten und Kalkulationen zurückbleiben würde?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.