

Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 26. Januar 2017**OTB und Schwerlastumschlag II**

Aktuell wird diskutiert, inwiefern der geplante Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) für die Energiewende und den Umschlag von Windrädern gewidmet sei oder ob nicht auch sonstige Schwerlastgüter umgeschlagen werden sollten. Zum Hintergrund: Das Bundeswirtschaftsministerium hat den Offshore-Ausbau mehrfach dramatisch eingeschränkt, und der Weltmarktführer Siemens errichtet ein Werk am Standort Cuxhaven. Im Ergebnis sind sämtliche Prognosen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die dem OTB zugrunde liegen, völlig unrealistisch geworden. Mit dem Umschlag sonstiger Schwerlastgüter soll diese Lücke nach Meinung einiger Beteiligter geschlossen werden, wobei auch hier fraglich ist, woher die zusätzlich umzuschlagenden Schwerlastgüter überhaupt kommen sollen.

Bei der Frage der Widmung gibt es zwei Pole: Die eine Seite bekräftigt, dass „das Genehmigungsverfahren (. . .) ausschließlich für einen Offshore-Terminal durchgeführt worden“ sei (Fraktionsvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen Frau Dr. Schaefer in einer Pressemitteilung vom 2. Dezember 2016). Die andere Seite will zusätzlich eine Nutzung für allgemeine Schwerlastgüter ermöglichen: Bei einer gegebenenfalls anstehenden Neuplanung des Projekts „sollte der Hafen als Schwerlasthafen ausgewiesen und nicht auf Offshore beschränkt werden“ (CDU-Landesvorsitzender Jörg Kastendiek ebenfalls am 2. Dezember im „Weser-Kurier“). Beide Aussagen setzen voraus, dass gegenwärtig eine Beschränkung des Umschlags auf Güter aus dem Bereich Offshore-Windenergie bestehe und allgemeiner Schwerlastumschlag ausgeschlossen wäre.

Der Senat selbst geht in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE allerdings von anderen Prämissen aus: „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 Offshore-Windenergieanlagen umzubauen. Er enthält keine rechtlichen Aussagen (Hervorhebung der Verfasser) zur Frage der Größenordnung von Anlandung und Verschiffung von Nicht-Offshore Schwerlastgütern.“ (Drs. 19/780).

Neben dem Planfeststellungsverfahren könnte auch der Betreibervertrag (Konzessionsvertrag), den die landeseigene Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) unterzeichnet hat, entsprechende Widmungen und Beschränkungen enthalten – oder auch nicht.

Diese Anfrage soll zur sachlichen Unterfütterung der genannten Debatte beitragen.

Wir fragen den Senat:

1. Gibt es irgendeine planungsrechtlich bindende Beschränkung des OTB auf den Umschlag von ausschließlich Offshore-Windenergieanlagen, ihren Komponenten oder sonstiger für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter? Wenn ja,
 - a) wo und an welcher Stelle ist eine solche Beschränkung im rechtlichen Sinne festgeschrieben?
 - b) wie lautet der jeweilige Wortlaut der Beschränkung?
 - c) sind zu dieser Beschränkung Ausnahmen vorgesehen, und wenn ja, was sehen diese Ausnahmen vor (z. B. mehrheitlich Offshore, ergänzend auch allgemeine Schwerlastgüter, prozentuale Anteile usw.)?

2. Enthält der Betreibervertrag (Konzessionsvertrag) mit der BLG eine bindende Beschränkung des OTB auf den Umschlag von ausschließlich Offshore-Windenergieanlagen, ihren Komponenten oder sonstiger für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter? Wenn ja,
 - a) wie lautet der genaue Wortlaut der Beschränkung?
 - b) sind zu dieser Beschränkung Ausnahmen vorgesehen, und wenn ja, was sehen diese Ausnahmen jeweils vor (z. B. mehrheitlich Offshore, ergänzend auch allgemeine Schwerlastgüter, prozentuale Anteile usw.)?
3. Gibt es, abgesehen von den unter Ziffer 1 und 2 abgefragten Stellen, noch sonstige Vorgaben oder Vereinbarungen, die den OTB rechtsverbindlich auf den ausschließlichen Umschlag für Offshore-Windenergieanlagen, ihre Komponenten oder sonstige für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter einschränken? Wenn ja,
 - a) welche?
 - b) sind zu dieser Beschränkung Ausnahmen vorgesehen, und was sehen diese Ausnahmen vor (z. B. mehrheitlich Offshore, ergänzend auch allgemeine Schwerlastgüter)?
4. Gab es im Aufsichtsrat der landeseigenen Gesellschaft BLG, die den OTB betreiben soll, Diskussionen über eine entsprechende Widmung bzw. Beschränkung des Umschlags im Zusammenhang mit dem Betreibervertrag (Konzessionsvertrag)?
 - a) Wurde in dieser Diskussion thematisiert, dass die BLG den OTB nur dann wirtschaftlich betreiben könne, wenn auf eine solche Widmung oder Beschränkung im Betreibervertrag verzichtet wird, also allgemeiner Schwerlastumschlag unbeschränkt möglich bleibt?
 - b) Hatte diese Diskussion zum Ergebnis, dass der unterzeichnete Betreibervertrag entsprechend keine solche Widmung vornimmt – und allgemeiner Schwerlastumschlag unbeschränkt möglich bleibt?
 - c) Welche Position haben die Vertreterinnen/Vertreter des Landes Bremen in ihren Funktionen bei der BLG zu dieser Frage eingenommen?
5. Liegen betriebswirtschaftliche Prognosen bei der landeseigenen BLG vor, die die Auswirkungen der beiden Varianten „ausschließlich Offshore-Hafen“ und „Offshore-Hafen plus Schwerlastumschlag“ zum Thema hatten?
6. Was waren die Ergebnisse dieser Prüfung?
7. Wurden die Ergebnisse dieser Prüfung den senatorischen Stellen zur Kenntnis gegeben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Nelson Janßen,
Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

D a z u

Antwort des Senats vom 7. März 2017

1. Gibt es irgendeine planungsrechtlich bindende Beschränkung des OTB auf den Umschlag von ausschließlich Offshore-Windenergieanlagen, ihren Komponenten oder sonstiger für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter? Wenn ja,
 - a) wo und an welcher Stelle ist eine solche Beschränkung im rechtlichen Sinne festgeschrieben?
 - b) wie lautet der jeweilige Wortlaut der Beschränkung?
 - c) sind zu dieser Beschränkung Ausnahmen vorgesehen, und wenn ja, was sehen diese Ausnahmen vor (z. B. mehrheitlich Offshore, ergänzend auch allgemeine Schwerlastgüter, prozentuale Anteile usw.)?

Hierzu ist zunächst Folgendes zum Hintergrund zu erläutern: mit der Drucksache 17/1047 wurde u. a. beantragt, dass die Bürgerschaft (Landtag) sich dafür ausspricht, Bremerhaven als ein Zentrum der Windenergie-Offshorewirtschaft

gezielt weiterzuentwickeln und dass die Bürgerschaft (Landtag) die Errichtung eines Schwerlasthafens für die Offshore-Windenergiewirtschaft als zukunftsichernde Ergänzung der vorhandenen guten branchenspezifischen Infrastruktur, um die Position Bremerhavens auch im Standortwettbewerb nachhaltig zu festigen, befürwortet. Dementsprechend wurden u. a. die in der Antwort zu Frage 3 dargestellten Senatsbeschlüsse gefasst, die das Ziel festlegen, Umschlagskapazitäten für Offshore-Windenergieanlagen zur Verfügung zu stellen und auf das laufende Prüfverfahren für den Bau einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage verweisen; die Behörde des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird gebeten, für die festgestellte Vorzugsvariante das erforderliche Planverfahren einzuleiten bzw. zeitlich nachfolgend dann konkret für den vorgeschlagenen Planungsraum für die Errichtung eines Offshore-Terminals am Blexer Bogen die Antragsunterlagen zu erarbeiten und das Genehmigungsverfahren einzuleiten.

Dementsprechend sind die Aussagen in den Antragsunterlagen für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren für das Terminalbauwerk und die Aussagen im Planfeststellungsbeschluss „Offshore-Terminal Bremerhaven“ des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr vom 30. November 2015 stets im Zusammenhang zu betrachten. Denn das Vorhaben wird gemäß den eingereichten Antragsunterlagen planfestgestellt, soweit der Planfeststellungsbeschluss selbst keine anders lautenden Feststellungen trifft. Das bedeutet, dass der Vorhabenträger bis zur letzten Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses an das von ihm in den Planunterlagen beschriebene Vorhaben und dessen Planungsziel gebunden ist. Zu dem Vorhaben bzw. dem Planungsziel finden sich in den – unter dem unten dargestellten Link ebenfalls öffentlich einsehbar – Planunterlagen in der Unterlage zur Planrechtfertigung/Alternativenprüfung (PU 2, Seite 3 und Seite 10) sowie dem Erläuterungsbericht (PU 4, Seite 12/13) entsprechende Aussagen.

Ebenso ist die Planbegründung (PU 13.1 bis 13.3), die die für das Vorhaben sprechenden Gründe im Sinne der sogenannten Planrechtfertigung abbildet bzw. die den Eingriff in geschützte Bestandteile von Natur, Wasser und Landschaft rechtfertigenden Gründe erläutert, selbstverständlich vollständig auf die nachstehend zitierten Planungsziele ausgerichtet.

Auch den weiteren planungsrechtlichen Festlegungen in dem Bebauungsplan 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven“ der Seestadt Bremerhaven, der am 15. März 2016 in Kraft getreten ist und der diesem Bebauungsplan wiederum zugrundeliegenden Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B des Flächennutzungsplans 2006 der Seestadt Bremerhaven, die am 3. März 2016 bekannt gemacht wurde, liegen dementsprechend die oben beschriebenen Bindungen zugrunde.

Will der Vorhabenträger für den Offshore-Terminal Bremerhaven oder auch ein Dritter (z. B. Betreiber) zu einem späteren Zeitpunkt eine andere Nutzung des Terminalbauwerks anstreben, wäre stets zu prüfen, ob diese sich noch im Rahmen der fachplanungsrechtlichen und/oder der bauleitplanerischen Vorgaben bewegt oder ob dafür eine Änderung der Planfeststellung bzw. der Bauleitpläne erforderlich wäre.

I) Wasserrechtlicher Planfeststellungsbeschluss

- a) Wie in der Drs. 19/780 ausgeführt, enthält der Planfeststellungsbeschluss keine rechtlichen Aussagen zur Frage der Größenordnung von Anlandung und Verschiffung von Nicht-Offshore-Schwerlastgütern. Es gibt keine Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss dazu, ob und inwieweit ausschließlich der Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen, ihrer Komponenten oder von sonstigen für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter zulässig ist. Wie bereits in der Drs. 19/780 in der Antwort zur dortigen Frage 4 ausgeführt, finden sich die entsprechenden Passagen in der Begründung auf Seite 66 bzw. Seite 272/273 des – unter <http://www.bauumwelt.bremen.de/detail.php?gsid=bremen213.c.35046.de> öffentlich einsehbar – Planfeststellungsbeschlusses.

b) aa) Wortlaut Seite, 66 Planfeststellungsbeschluss

„Der Umschlag der Anlagen wird sich nicht gleichmäßig über die Jahre oder innerhalb eines Jahres verteilen. Es ist durchaus mög-

lich, dass in einigen Jahren mehr als der ermittelte Durchschnitt an WEA umgeschlagen werden und in anderen Jahren weniger. Mehrere Projekte können zur selben Zeit anfallen, weshalb die zeitgleiche Abfertigung von mindestens zwei Offshoreprojekten am OTB garantiert sein muss.

Zusätzlich zu den Windenergieanlagen, die mit dem Errichterschiff oder anderen Transporteinheiten direkt zur Baustelle auf dem Meer verbracht werden, bieten sich noch weitere Umschlagspotenziale. Noch nicht berücksichtigt sind beispielsweise WEA, die für Windparks außerhalb des Radius von 300 sm gefertigt werden. Diese werden nicht mittels Errichterschiffen zur Baustelle verbracht, sondern gehen mit deutlich schnelleren Schiffen in den Export. Die Länder im Ostseeraum zählen hier zu möglichen Abnehmern. Auch der Umschlag von Onshore-Windturbinen am OTB bietet zusätzliches Potenzial. So macht zurzeit Senvion den größeren Teil seines Umsatzes mit der Produktion von Onshore-Windenergieanlagen. Mit dem OTB bieten sich Chancen, dass neben der Produktion und Verschiffung von Offshore-Anlagen in Bremerhaven zukünftig auch Onshore-Anlagen am Standort produziert und verschifft werden könnten. Der OTB kann Auslastungslücken auch für den Umschlag anderer Schwergüter nutzen. Diese seeseitige Erschließung für Schwertransporte macht die angrenzenden industriellen und gewerblichen Flächen auch für entsprechende andere Branchen attraktiv und generiert damit zugleich zusätzliche Umschlagsnachfrage.“

bb) Wortlaut Seite 272/273, Planfeststellungsbeschluss

„Die in das Verfahren eingebrachten sachverständigen Marktanalysen prognostizieren für die Nordsee eine hohe internationale Nachfrage nach Windenergieanlagen. Es wird sich auch ein Markt für den Rücktransport zum Land und zur Ersetzung von Anlagen (Repowering) entwickeln. Neben guten Exportchancen für Turbinen und andere Komponenten wird auch schon in dem für einen Verschiffungsstandort vorteilhaften Entfernungsbereich bis 200 sm, mehr noch bis 300 sm schon für sich ein zur Auslastung des OTB ausreichender Anteil des Nachfragepotenzials prognostiziert. Marktchancen können sich für Bremerhaven möglicherweise auch bei Onshore-Anlagen bieten, weil der OTB auch für Binnenschiffe erreichbar ist. Ergänzend kann der OTB auch für andere Maschinen- und Anlagenbauer mit Schwerlastprodukten sowie für Schwerlastlogistikunternehmen attraktiv werden.“

cc) Wortlaut Seite 3, Planunterlage 2, Planrechtfertigung/Alternativenprüfung

„Die grundsätzlichen Planungsziele für die Schaffung einer solchen Warenausgangszone sind im Rahmen des Arbeitskreises ‚Standörtliche Alternativenprüfung‘ von den Vertretern der beteiligten bremsischen Verwaltungen folgendermaßen definiert worden: ‚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 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, kompensiert werden.‘“

dd) Wortlaut Seite 10, Planunterlage 2, Planrechtfertigung/Alternativenprüfung

„Im Rahmen dieser Prüfung wurden die Anforderungen, die bereits im Rahmen der ersten Bedarfsanalyse erarbeitet wurden, bestätigt. Die entsprechenden Anforderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen: Bereitstellung einer auf die speziellen Ansprüche

der Offshore-Industrie ausgerichteten Infrastruktur, auf der die Großanlagen der Offshore-Industrie endmontiert und verladen werden können. Um diesen Ansprüchen zu genügen ist eine Fläche in einer Größe von rd. 25 ha (reine Terminalfläche) erforderlich. Der Terminal muss vor dem Hintergrund der beabsichtigten Montagearbeiten über eine möglichst große Flächentiefe verfügen. Ebenfalls erforderlich ist eine Wassertiefe, die auch Schiffen mit größerem Tiefgang einen direkten Zugang ermöglicht. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass ein Offshore-Terminal so auszugestaltet ist, dass er auch die künftigen Entwicklungen in der Offshore-Industrie ermöglichen muss, um den Anforderungen der Produzenten von Windenergieanlagen Rechnung tragen zu können und Betreibern Perspektiven bieten zu können, die einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlage ermöglichen.“

ee) Wortlaut Seite 12/13, Planunterlage 4, Erläuterungsbericht

„Auf die steigende Nachfrage der Offshore-Windenergiewirtschaft soll daher mit der Realisierung eines Offshore-Terminals als leistungsfähige Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage und als Basisinfrastruktur für die angestrebte weitere gewerbliche Entwicklung reagiert werden . . .“

„ . . . Das Land Bremen verfolgt mit der Realisierung einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage in Bremerhaven das zentrale Ziel, Bremerhaven als Standort für die Windenergie-Wirtschaft zu sichern und zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiewirtschaft weiter auszubauen. So können langfristig und nachhaltig wirkende wirtschaftsstrukturelle Effekte erreicht werden. Zugleich leistet das Land Bremen damit einen substanziellen Beitrag, um den Ausbau der regenerativen Energie voranzutreiben und die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen. Von wichtiger strukturpolitischer Bedeutung ist, dass weitere Anlagenproduzenten und Zulieferer ihre künftigen Standortentscheidungen von geeigneten Umschlagsanlagen abhängig machen. Zudem erwarten die Betreiber von Windparks in der Nähe der Anlagenproduzenten Logistik- und Vormontageflächen sowie eine erreichbare Hafeninfrastruktur, um zum einen die erfolgreiche Installation und den Betrieb von Offshore-Windparks gewährleisten zu können und zum anderen um hohe Logistikkosten zu vermeiden, die die Wirtschaftlichkeit und damit die Weiterentwicklung der Offshore-Windenergie gefährden würden. Unter diesen Gesichtspunkten ist der Bau einer Umschlagsanlage eine wesentliche Voraussetzung für eine weitere Profilierung Bremerhavens im Bereich der Offshore-Windenergieindustrie sowie die Sicherung bestehender bzw. Schaffung einer Vielzahl neuer Arbeitsplätze.“

c) Innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der zugrundeliegenden Antragsunterlagen sind zu den vorstehenden Textauszügen keine Ausnahmen gefasst worden. Es ist darauf hinzuweisen, dass der wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss nur die erforderliche Infrastruktur als Gewässerausbaumaßnahme zum Gegenstand hat. Das konkrete Umschlagsgeschehen wird hiermit nicht geregelt, die Darstellungen in den Antragsunterlagen zum erwarteten Umschlag sind aber vor dem Hintergrund der oben dargestellten „Planrechtfertigung“ bzw. der den Eingriff in geschützte Bestandteile von Natur, Wasser und Landschaft rechtfertigenden Gründe relevant.

II) Bebauungsplan 445

a) Der – ebenfalls öffentlich unter http://geoportal.bremerhaven.de/Metadaten_pdf/BPLAN_gesperrt/445.pdf einsehbar – Bebauungsplan 445 für den Bereich des Terminalbauwerks regelt die Nutzungskonzeption für die Fläche im räumlichen Bereich des Terminalbauwerks. Er enthält textliche Festsetzungen zur Zweckbestimmung des Terminalbauwerks in § 1 sowie eine Darstellung des Planungsziels und eine Vorhabensbeschreibung auf Seite 1 bzw. Seite 3 der Planbegründung; ein-

sehbar unter http://stadtplanungsamt.bremerhaven.de/spa16/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=53:b4450

b) aa) Wortlaut des § 1

„Im sonstigen Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Hafen/Offshore-Terminal“ sind folgende Nutzungen (Betriebe und Anlagen) innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig . . . – Anlagen für den Hafenumschlag, insbesondere für Windenergieanlagenkomponenten inklusive der Endmontage zur Verschiffung . . .“

bb) Wortlaut Seite 1, Planbegründung

„Mit dem OTB soll eine wichtige und kostensparende Verbindung der Produktion an Land mit der Installation auf See geschaffen werden. Durch das Prinzip der ‚Warenausgangszone‘ für die in Bremerhaven produzierenden Unternehmen können Transportprobleme auf dem Landweg vor der Verschiffung minimiert werden. Die potenziellen Kunden des OTB, die sich bereits am Standort befinden oder sich auch in Zukunft dort noch ansiedeln werden, können hohe Investitionen für eine aufwendige Logistik sparen und die Transportrisiken minimieren. Insgesamt hat Bremerhaven mit dem OTB ein Logistikkonzept für die Offshore-Industrie mit deutlich verkürzten Wegen entwickelt (siehe auch Kapitel 2). Die Seestadt Bremerhaven erwartet von der Realisierung des OTB positive Auswirkungen hinsichtlich des Beschäftigungspotenzials, der Einwohnerereffekte und der damit verbundenen fiskalischen Effekte.“

cc) Wortlaut Seite 3, Planbegründung

Der geplante OTB umfasst die planungsrechtliche Absicherung des Betriebs eines ca. 28 ha großen sonstigen Sondergebiets mit der Zweckbestimmung „Hafen/Offshore-Terminal“, das im unmittelbaren Anschluss an den vorhandenen Seedeich errichtet werden soll. Auf der Fläche sollen Montageflächen geschaffen und der Umschlag von Offshore-WEA durchgeführt werden. Die Komponenten sollen von den Produktionsstätten geliefert und auf dem Terminal ab- und umgeladen und für die Verschiffung montiert werden. Die Anlieferung der Komponenten soll insbesondere aus den nahegelegenen Produktionsstätten am Labradorhafen und den angrenzenden bestehenden und geplanten Gewerbe- und Industriegebieten über den Landweg und über den Fischereihafen erfolgen. Die montierten Komponenten sollen in den Schwenkbereich der Kräne gebracht und auf die vor der Schwerlastkaje liegenden Offshore-Installationsschiffe verladen werden. Für die Verschiffung wird eine Kaje auf einer Länge von ca. 500 m neu errichtet. Von da erfolgt der Transport zu den Offshore-Windparks und die Installation auf See. Es wird davon ausgegangen, dass ein 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen im Jahr erfolgt. Die Ausgestaltung (Superstruktur) des OTB muss auf die Endmontage ausgerichtet werden. Verladeeinrichtungen müssen so ausgeführt werden, dass die Großanlagen mit sehr unterschiedlichen Abmessungen und großen Gewichten montiert und verladen werden können (Prognos-Gutachten 2012, Seite 5).“

c) Innerhalb der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans 445 und der Planbegründung sind zu dem vorstehenden Textauszug keine Ausnahmen gefasst worden.

III) Flächennutzungsplanänderung 10B

a) Die Festsetzungen des – ebenfalls unter http://stadtplanungsamt.bremerhaven.de/spa16/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=101&Itemid=541 öffentlich einsehbaren – Flächennutzungsplans weisen ein „Sondergebiet Hafen“ im Bereich des Terminalbauwerks aus; in der Begründung der Flächennutzungsplanänderung wird auf Seite 1 bzw. 2 Näheres zum Planungsziel ausgeführt. Der Flächennutzungsplan legt grundsätzlich bereits den Stand-

ort des Terminalbauwerks fest und trifft die grundlegende Festlegung für die Nutzungskonzeption der Fläche.

b) Wortlaut aus der Begründung auf Seite 1 und 2

„Die Planungsmaßnahmen sind in ihrer Gesamtheit auf die Überwindung der Defizite bei den Industrie- und Gewerbeflächen sowie Umschlags- und Verschiffungsmöglichkeiten gerichtet. Die Planung des OTB dient dabei der Überwindung des zuletzt genannten Defizits. Mit den Planungen soll der vorhandene Bestand der Offshore-Wirtschaft gesichert werden, um Abwanderungstendenzen vorzubeugen. Dazu sollen die Bedingungen für Erweiterungen aber auch für Neuansiedlungen den zukünftigen Erfordernissen angepasst werden.“

c) Innerhalb der Begründung des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens 10B ist zu dem vorstehenden Textauszug keine Ausnahme gefasst worden.

2. Enthält der Betreibervertrag (Konzessionsvertrag) mit der BLG eine bindende Beschränkung des OTB auf den Umschlag von ausschließlich Offshore-Windenergieanlagen, ihren Komponenten oder sonstiger für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter?

Der Betreibervertrag sieht keine bindende Beschränkung des OTB auf den Umschlag von ausschließlich Offshore-Windenergieanlagen, ihren Komponenten oder sonstiger für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter vor, räumt diesen Nutzungsarten jedoch den Vorrang gegenüber anderen Nutzungen ein. Dies bedeutet, dass der Betreiber nicht frei in der Nutzung des Terminals ist, sondern wie weiter unten ausgeführt stets an die Planungsziele und die Planfeststellung gebunden ist.

Dies ergibt sich aus der Leistungsbeschreibung Betrieb (Anlage 12.1 a) zum Betreibervertrag). In Ziffer 2.1 ist festgelegt: „Der Betrieb ist insbesondere darauf auszurichten, dass Anlagen und Anlagenkomponenten der Windenergiewirtschaft, die in Bremerhaven produziert, angeliefert oder gelagert wurden, über den Betriebsgegenstand als Warenausgangszone effizient montiert und verladen werden können.“

In Ziffer 2.2 ist festgelegt: „Der Montage und dem Umschlag von Anlagen und Anlagenkomponenten der Offshore-Windenergiewirtschaft ist Vorrang vor anderen Nutzungsarten einzuräumen“.

Die Bindung des Betreibers an einen vorrangigen Umschlag von Anlagen und Anlagenkomponenten der Offshore-Windenergiewirtschaft ergibt sich aus den Zulassungsentscheidungen, die, so weit sie den Betrieb betreffen, gemäß Betreibervertrag vom Betreiber zu beachten sind. Wie in der Antwort zu Frage 1 dargelegt, enthalten auch die genannten Zulassungsentscheidungen keine bindende Beschränkung auf den ausschließlichen Umschlag von Anlagen und Anlagenkomponenten der Offshore-Windenergiewirtschaft. Wie ebenfalls in der Antwort zu Frage 1 dargelegt, erfolgt die Planfeststellung gemäß den vom Vorhabenträger eingereichten Antragsunterlagen, die als Planungsziel den in der Antwort zu Frage 1 zitierten Zweck des Offshore Terminal verfolgen. D. h., dass der Vorhabenträger für den Offshore-Terminal Bremerhaven oder auch ein Dritter (z. B. Betreiber) zu einem späteren Zeitpunkt nicht ohne Weiteres frei darin ist, andere Nutzungen des Terminalbauwerks zu realisieren, da zunächst stets zu prüfen wäre, ob eine Änderung der Planfeststellung bzw. der Bauleitpläne erforderlich wäre.

Wenn ja,

a) wie lautet der genaue Wortlaut der Beschränkung?

Auf die vorangestellte Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

b) sind zu dieser Beschränkung Ausnahmen vorgesehen, und wenn ja, was sehen diese Ausnahmen jeweils vor (z. B. mehrheitlich Offshore, ergänzend auch allgemeine Schwerlastgüter, prozentuale Anteile usw.)?

Auf die vorangestellte Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

3. Gibt es, abgesehen von den unter Ziffer 1 und 2 abgefragten Stellen, noch sonstige Vorgaben oder Vereinbarungen, die den OTB rechtsverbindlich auf den ausschließlichen Umschlag für Offshore-Windenergieanlagen, ihre Komponenten oder sonstige für den Betrieb oder die Wartung von Windenergieanlagen benötigter Güter einschränken?

Weitere Vorgaben bzw. Bindungen aus hoheitlichen Rechtsakten oder aus vertraglichen Vereinbarungen bestehen nicht. Die beteiligten senatorischen Behörden sind jedoch an die Festlegungen in den Beschlüssen der politischen Gremien gebunden, wobei beispielsweise die Senatsbeschlüsse vom 26. Januar 2010, bzw. vom 15. Juni 2010 auf die Planungsziele Bezug nehmen, die auch in der Antwort zu Frage 1 unter I. b) cc) bis ee) dargestellt sind. In der Vorlage zum Senatsbeschluss vom 26. Januar 2010 wird dabei auf die Drs. 17/1047 Bezug genommen, mit der u. a. beantragt wurde, dass die Bürgerschaft (Landtag) sich dafür ausspricht, Bremerhaven als ein Zentrum der Windenergie-Offshorewirtschaft gezielt weiterzuentwickeln und dass die Bürgerschaft (Landtag) die Errichtung eines Schwerlasthafens als zukunftsichernde Ergänzung der vorhandenen guten branchenspezifischen Infrastruktur, um die Position Bremerhavens auch im Standortwettbewerb nachhaltig zu festigen, befürwortet.

Wenn ja,

- a) welche?
- b) sind zu dieser Beschränkung Ausnahmen vorgesehen, und was sehen diese Ausnahmen vor (z. B. mehrheitlich Offshore, ergänzend auch allgemeine Schwerlastgüter)?

Zu a) und b) wird auf die vorstehenden Ausführungen in der Antwort zu Frage 3 verwiesen.

4. Gab es im Aufsichtsrat der landeseigenen Gesellschaft BLG, die den OTB betreiben soll, Diskussionen über eine entsprechende Widmung bzw. Beschränkung des Umschlags im Zusammenhang mit dem Betreibervertrag (Konzessionsvertrag)?

Aufsichtsratsmitglieder unterliegen nach § 116 Satz 2 Aktiengesetz (AktG) der Verschwiegenheitspflicht. Eine Ausnahme gilt allerdings gemäß § 394 AktG für Aufsichtsratsmitglieder, die auf Veranlassung einer Gebietskörperschaft in den Aufsichtsrat gewählt wurden. Diese sind gegenüber der Gebietskörperschaft berichtspflichtig, soweit der Berichtsempfänger ebenfalls der Verschwiegenheit unterliegt (§ 395 AktG) und die Auskunft den Zweck hat, die betreffende Beteiligung zu kontrollieren. Berichtsempfänger ist in diesem Fall der Senat als Exekutivorgan der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), da es sich bei der BLG um eine städtische Beteiligung handelt.

Die Voraussetzungen des § 394 AktG sind vorliegend nicht gegeben, sodass über Vorgänge im Aufsichtsrat der BLG keine Auskunft erteilt werden darf.

Etwaige Inhalte aus Aufsichtsratssitzungen bremischer Beteiligungsgesellschaften können in vertraulichen Ausschusssitzungen der Bremischen Bürgerschaft, z. B. im Controllingausschuss, erfragt werden.

- a) Wurde in dieser Diskussion thematisiert, dass die BLG den OTB nur dann wirtschaftlich betreiben könne, wenn auf eine solche Widmung oder Beschränkung im Betreibervertrag verzichtet wird, also allgemeiner Schwerlastumschlag unbeschränkt möglich bleibt?

Auf die vorstehende Antwort wird verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen, in denen ausgearbeitet ist, dass gerade nicht – wie der Fragesteller suggeriert – ein unbeschränkter Schwerlastumschlag möglich ist.

- b) Hatte diese Diskussion zum Ergebnis, dass der unterzeichnete Betreibervertrag entsprechend keine solche Widmung vornimmt – und allgemeiner Schwerlastumschlag unbeschränkt möglich bleibt?

Auf die vorstehende Antwort wird verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen, in denen ausgearbeitet ist, dass gerade nicht – wie der Fragesteller suggeriert – ein unbeschränkter Schwerlastumschlag möglich ist.

- c) Welche Position haben die Vertreterinnen/Vertreter des Landes Bremen in ihren Funktionen bei der BLG zu dieser Frage eingenommen?

Auf die Antwort zu Frage 4, Absatz 4, wird verwiesen.

5. Liegen betriebswirtschaftliche Prognosen bei der landeseigenen BLG vor, die die Auswirkungen der beiden Varianten „ausschließlich Offshore-Hafen“ und „Offshore-Hafen plus Schwerlastumschlag“ zum Thema hatten?

Wie bereits in der Antwort des Senats zu Frage 6 in der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 13. September 2016 dargelegt, ergibt sich die Wirtschaftlichkeit des Betriebs des OTB aus dem prognostizierten Umschlag von Anlagen und Anlagenkomponenten der Offshore-Windenergie. Dem Senat liegen keine Informationen darüber vor, ob darüber hinausgehende betriebswirtschaftliche Prognosen bei der BLG vorliegen.

6. Was waren die Ergebnisse dieser Prüfung?

Der Senat kann zu etwaigen Ergebnissen mangels Kenntnissen keine Auskunft geben.

7. Wurden die Ergebnisse dieser Prüfung den senatorischen Stellen zur Kenntnis gegeben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.