

Antrag der Fraktion der CDU**Planung für den EnergyPort endlich mit der notwendigen Priorität vorantreiben – Fischereihafen in Bremerhaven zum Zentrum der Energiewende machen!**

Deutschland will bis zum Jahr 2045 klimaneutral werden. Bis zum Jahr 2030 sollen mindestens 80 Prozent des Bruttostromverbrauchs regenerativ gedeckt werden. Dafür wurden die Ausbauziele für die Offshore-Windenergie auf 30,0 Gigawatt bis zum Jahr 2030, auf mindestens 40,0 Gigawatt bis zum Jahr 2035 und auf 70,0 Gigawatt bis zum Jahr 2045 massiv angehoben. Derzeit beträgt die installierte Leistung der in Betrieb befindlichen Offshore-Windenergieanlagen im deutschen Teil der Nord- und Ostsee 8,5 Gigawatt. Um diese Ausbauziele zu erreichen, spielt die maritime Infrastruktur eine entscheidende Rolle in der Wertschöpfungskette. Die Deutsche Energie Agentur DENA kommt zu dem Schluss, dass ohne einen beschleunigten Aufbau der Produktionskapazitäten und der Hafeninfrastruktur die Erreichung der Ausbauziele nicht möglich ist. In Deutschland und seinen Nachbarländern werden Hafenskapazitäten für die Produktion, Installation, Wartung und den damit verbundenen Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen beziehungsweise deren Komponenten inzwischen knapp. An der deutschen Nordseeküste eignen sich dafür insbesondere die Häfen in Cuxhaven, Wilhelmshaven und Bremerhaven, wobei Cuxhaven sich bereits vor Jahren erfolgreich am Markt platziert hat.

Aufgrund des Scheiterns des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) – endgültig durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Bremen im November 2021 – droht Bremerhaven in diesem Wettbewerb weiter ins Hintertreffen zu geraten und auch den zweiten Boom der Offshore-Windindustrie zu verpassen – mit entsprechend negativen Folgen für Wirtschaft, Beschäftigung, Innovation und Strukturwandel in der Region. Verglichen mit den damaligen Rahmenbedingungen haben sich die Voraussetzungen zum Bau eines Energiewende-Hafens in Bremerhaven, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Ukrainekriegs und der Energie(preis)krise, fundamental geändert. An einer unzureichenden Bedarfsbegründung, sofern gewissenhaft durchgeführt, würde ein solches Projekt heute kaum mehr scheitern. Folgerichtig haben der Senat und die

zuständigen parlamentarischen Gremien im Frühjahr 2023 Planungs- und Personalmittel in Höhe von 4,2 Millionen Euro bereitgestellt, mit denen die Voraussetzungen für den Bau eines sogenannten EnergyPort im südlichen Fischereihafen ermittelt werden sollen. Mit diesem Energiewende-Hafen würde Bremerhaven zu einem Zentrum für die Transformation der Deutschen Wirtschaft und zu einem Magneten für zukunftsfähige Arbeitsplätze. Die Industrie der Zukunft wird sich dort ansiedeln, wo Energie zuverlässig, günstig und nachhaltig verfügbar ist.

Der EnergyPort ist nicht einfach ein neues „Label“ für den OTB, sondern unterscheidet sich von diesem in mehreren Punkten konzeptionell. Neben Produktion, Fertigung, Umschlag und Lagerung von Komponenten für Offshore-Windparks bezieht dieser weitere Nutzungsmöglichkeiten mit ein. Kernbestandteil des EnergyPorts soll im Basisszenario laut den Ergebnissen der Potenzialstudie südlicher Fischereihafen von Februar 2023 die schwerlastfähige Ertüchtigung der Westkaje im südlichen Fischereihafen II mit einem Multi-Purpose-Terminal, ein sogenannter Jetty (Anlege- oder Landungssteg zum Umschlag von Energieträgern) im abgeschleusten Bereich, ein Forschungs- & Entwicklungs-Testfeld (F & E-Testfeld) zur Produktion von grünem Wasserstoff und ein „Green Energy Hub“ für Wasserstoffanwendungen sein – ergänzt um Anwendungen im Bereich der nachhaltigen Mobilität (zum Beispiel Lithium- und Batterieproduktion) und Kreislaufwirtschaft/Recycling. Das erweiterte Szenario II enthält neben den – teilweise vergrößerten – Nutzungsformen des Basisszenarios eine Terminalfläche und einen Jetty, die im seeschifftiefen Fahrwasser der Außenweser im Bereich des Blexer Bogens liegen.

Im Rahmen der von bremenports vorzulegenden Entscheidungsunterlage-Bau (ES-Bau) erfolgt für diese Einzelprojekte die ingenieurfachliche Planung. Dabei müssen Standortalternativen geprüft, das Marktumfeld analysiert, die Wirtschaftlichkeit, Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte berechnet und eine Bedarfsbegründung erarbeitet werden. Diese Arbeiten müssen nun zügig zum Abschluss gebracht werden. Dabei sind aus Sicht der Antragsteller folgende Aspekte zu berücksichtigen: Die Maße der Fischereihafenschleuse sind für moderne Errichterschiffe von Offshore-Windanlagen nicht ausreichend. Eine Ansiedlung von Produktionsbetrieben der Offshore-Windindustrie im Fischereihafen wäre mit der Westkaje als einziger schwerlastfähiger Umschlagsmöglichkeit kaum möglich. Auch für Importe von Energieträgern über einen Jetty wäre angesichts der zu erwartenden Schiffsgrößen eine weseiserseitige Ertüchtigung notwendig. Aus diesem Grund sollte – vorbehaltlich der Ergebnisse der ES-Bau – das Szenario II verfolgt werden. Zwar ergeben sich dabei hinsichtlich der außendeichs gelegenen Anlagen aufgrund der Lage innerhalb eines europäischen Schutzgebiets hohe Anforderungen an die Vorhabenbegründung, Darlegungspflichten und Kompensationsmaßnahmen. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen ist es aber dieses Mal realistisch, dass diese Hürden

– anders als seinerzeit beim OTB – genommen werden können und erforderlichenfalls auch vor Gericht standhalten.

Problematisch ist allerdings, dass die für den OTB vorgesehenen Kompensationsflächen im Bereich der Weser, die im Eigentum des Bundes stehen, inzwischen in großen Teilen nicht mehr zur Verfügung stehen, weil sie zum Ausgleich der Fahrrinnenanpassung der Außenweser benötigt werden. Umso wichtiger ist es daher, zügig andere Kompensationsflächen zu finden und das Terminal im Blexer Bogen so zu dimensionieren, dass die Eingriffsintensität und damit der Kompensationsbedarf möglichst gering gehalten werden. Dies scheint machbar, weil sich die Verfahren für die Verladung und Konstruktion von Offshore-Windenergieanlagen in den letzten Jahren weiterentwickelt haben: Anders als bei der Planung für den OTB angenommen und seinerzeit üblich, erfolgt keine Montage ganzer Rotorsterne mehr an Land, sondern erst auf dem Wasser. Der Platzbedarf auf dem Terminal sinkt entsprechend.

Die Hafenmanagementgesellschaft bremenports ist aufgefordert, diese Überlegungen von vornherein bei der Erstellung der ES-Bau zu berücksichtigen und diese im avisierten Zeitplan vorzulegen. Die notwendige Kompensations- und Genehmigungsplanung sowie die beihilferechtliche Genehmigung sind parallel mit hoher Priorität voranzutreiben. Dabei kann auf die umfangreichen Vorarbeiten, Untersuchungen, Planungen und teilweise bereits erfolgten Kompensationsmaßnahmen für den OTB zurückgegriffen werden. Der Senat ist aufgefordert, unmittelbar nach Vorliegen der ES-Bau die politische Beschlussfassung über die konkrete Fortführung des Projektes und die zu verfolgende Variante herbeizuführen, auf deren Grundlage dann die Entwurfsplanung (EW-Bau) von bremenports – ebenfalls im geplanten Zeitrahmen – zu erstellen ist. Den Planungen für den EnergyPort muss seitens des Senats endlich die notwendige Priorität eingeräumt werden, unabhängig davon, ob sie gerade „Chefsache“ von Bürgermeister Dr. Bovenschulte ist oder nicht.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. die ES-Bau für den EnergyPort und dessen Einzelprojekte planmäßig innerhalb des dritten Quartals 2024, das heißt spätestens bis Ende September, vorzulegen und auf dieser Grundlage die politische Beschlussfassung der politischen Gremien über die konkrete Fortführung des Projektes vorzubereiten; sie präferiert dabei aus heutiger Sicht und auf Basis der bisherigen Erkenntnisse das erweiterte Szenario II;
 - a) in diesem Zusammenhang das Terminal im Blexer Bogen von vornherein so zu planen und zu dimensionieren, dass

Eingriffsintensität und Kompensationsverpflichtungen so gering wie möglich gehalten werden;

- b) sich bei der Suche nach geeigneten Kompensationsflächen ins Benehmen mit dem Bund und Niedersachsen zu setzen;
 - c) die notwendige Genehmigungsplanung sowie die beihilferechtliche Genehmigung für das Projekt parallel voranzutreiben;
2. nach Beschlussfassung der politischen Gremien über die zu verfolgende Ausbauvariante die Vorplanungen aus der ES-Bau innerhalb von sechs Monaten in eine Entwurfsplanung (EW-Bau) zu überführen und die politischen Gremien damit zu befassen;
 3. die für die weitere Planung und Realisierung des Projekts EnergyPort erforderlichen Finanzmittel bei der Aufstellung zukünftiger Haushalte sowie in der mittelfristigen Finanz- und Investitionsplanung zu berücksichtigen;
 - a) sich in diesem Zusammenhang beim Bund dafür einzusetzen, dass der EnergyPort als Vorhaben von nationaler Bedeutung eingestuft wird, um Bundesmittel dafür einzuwerben;
 4. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass der EnergyPort als Vorhaben von überragendem öffentlichem Interesse eingestuft wird, um die erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen – dabei muss der Instanzenweg so weit wie möglich verkürzt werden;
 5. einen umfassenden Interessenausgleich mit dem Naturschutz und den beteiligten Naturschutzverbänden anzustreben und gleichzeitig an deren Verantwortung für das Gelingen der Energiewende zu appellieren.

Thorsten Raschen, Susanne Grobien, Theresa Gröninger, Martin Michalik, Jens Eckhoff, Frank Imhoff und Fraktion der CDU