

Zukunft Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)

Die Entscheidung für den OTB sollte wegen veränderter Rahmenbedingungen vor dem Planfeststellungsbeschluss nochmals bewertet werden!

OTB: 180 Mio. €Kosten (Berechnung von 2010); finanziert als öffentliches Hafenmodell ohne private Investoren; nach Prognos AG im best case bis 2029 mit 14 000 Arbeitsplätzen und im base case bis 2047/48 mit 7 000 Arbeitsplätzen rentabel.
Im Blexer Bogen: Gesamtfläche 25 ha; Kajenlänge 1 132 m; 2 bis 3 Schiffsliegeplätze; Sollwassertiefe -14,10 m NN (tideunabhängig); zwei Jack-up-Flächen; keine Schleusenbeschränkung; Schwerlastplatte 500 m lang und 35 m tief mit 10to/m²; Leistungsfähigkeit 160 Anlagen p.a.; Hafenumschlag: Gründungsstrukturen, Türme, Rotorblätter, Umspannstationen. Nach dem erfolglosen Bieterverfahren zur Realisierung des OTB ist entschieden worden: Errichtung des Terminals durch das Land Bremen und Betrieb durch private Betreiber als öffentliches Hafenmodell.

1. Erforderlich ist eine aktuell realistische Bewertung des zukünftigen Marktpotenzials der Offshore Windenergie in der Nord- und Ostsee mit Spezifizierung für den OTB.

Entgegen der bisherigen, grundsätzlich nicht an neue Realitäten angepassten Begründung des OTB haben sich grundlegende Rahmenbedingungen vor allem durch das „Erneuerbare- Energien-Gesetz“ (EEG vom 21.7.2014) geändert:

- + Die EEG Deckelung des Ausbaus von Offshore-Windanlagen bis 2020 von 16 GW auf 6,5 GW und bis 2030 auf 15 GW (3.000 Windräder).
Der Bremer Senat setzt darauf, dass der Ausbau der Offshore- Windenergie in Deutschland trotz zuletzt schwieriger rechtlicher Rahmenbedingungen wegen zu erwartender Nachfrage etwa aus Großbritannien voranschreitet.
- + Schreiben des Bundesamtes für Seeschifffahrt für Hydrografie (März 2015): Keine Genehmigung mehr für küstenferne Windenergieparks. Betroffen sind ca. 40 geplante Parks 100 km vor der Küste (Zone 3/4/5)
- + Geplante Senkung der Vergütungen beispielsweise im Stauchungsmodell von 19,4 Cent je kWh in 2018 um 1 Cent.

2. **Die politisch propagierte Angabe zu den Kosten des OTB-Baus** mit 180 Mio. € stammt im Prinzip aus dem Jahr 2010. Zwischenzeitlich haben sich die Kalkulationsbedingungen vielfach verändert. Mittlerweile gibt es Hinweise auf deutlich gestiegene Kosten für das Gesamtprojekt. Bei der Finanzierung des OTB stellt sich auch die Frage, warum private Investoren nicht an dem als dauerhaft rentabel dargestellten OTB beteiligt werden konnten.
3. Die Ankündigung **eines Clusters der Offshore-Windenergie** mit Zulieferunternehmen auch aus dem Bereich der Dienstleistungen sowie mit Forschungseinrichtungen wird nicht mit Beispielen belegt. Es gibt auch keinen fundierten Hinweis auf erwartete, unternehmerische Neuansiedlungen zur Bildung des OTB-Clusters.
4. Die Aussagen zur **betrieblichen und regionalökonomischen Rentabilität** müssen aktualisiert werden. Dies gilt auch für die Aussagen zur **fiskalischen Rentabilität**.

Gegenüber der Finanzierung der geplanten 180 Mrd. € vor allem aus Einsparungen bei anderen Projekten und aus dem Sondervermögen Hafen sowie aus zusätzlichen Anteilen an den Erträgen über bremische Beteiligungen (Bremer Landesbank sowie BLG, GEWOBA ausgeschlossen) sollten die erwarteten Rückflüsse aus künftigen, durch das OTB-Projekt induzierten, direkten und indirekten öffentlichen Einnahmen nachvollziehbar spezifiziert werden (Haushaltstransparenz). Die Erklärung, die fiskalische Rentabilität sei bei optimistischer Sicht (Best-Case-Szenario) im Jahr 2029 und im Normalfall (Base-Case-Szenario) im Jahr 2047/ 2048 zu erwarten, muss aktuell überprüft werden.

5. Die **fundierte Kritik des Rechnungshofs** im Jahresbericht 2013 hat im politischen Entscheidungsprozess zu keinerlei Korrekturen der Kosten-Nutzenanalyse für den OTB geführt. Das zeigt sich an der Hoffnung des Senats, 50 Mio. € aus zusätzlichen Erträgen bremischer Beteiligungen in den Jahren 2014 bis 2018 zu erzielen. Schließlich ist die von den Märkten abhängige Ertragslage dieser Unternehmen unsicher. So sind die Bremer Landesbank nicht und die BLG kaum in der Lage, den kalkulierten Finanzbeitrag zu leisten.

Fazit: „Der Bau des OTB wird den bremischen Haushalt nicht lediglich fünf Jahre, sondern längerfristig belasten.“ (Rechnungshofbericht 2013, S. 78). Viele Risiken legen die Vermutung nahe, dass eine öffentliche Kreditfinanzierung nicht zu vermeiden sein wird. Diese muss dann durch Wirtschaftlichkeitsrechnungen begründet werden.

6. Berücksichtigt werden muss ein **B-Plan**: Wie soll der Terminal alternativ genutzt werden, falls sich dieser Umschlag mangels Nachfrage im Bereich der Offshore-Windenergie nicht rechnet? Die Verlagerung des Umschlags anderer Schwergüter wäre möglich. Ist eine alternative Nutzung (als CT 5) politisch bereits geplant? Sollte Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen nicht im Mittelpunkt stehen, so ist bei normaler Nutzung ein Verdrängungswettbewerb mit anderen Hafenanlagen in Bremerhaven zu erwarten.
7. Gegen die propagierte Alternativlosigkeit zum OTB muss die politische Diskussion auf eine **Stärkung Bremerhavens im Bereich der Offshore-Windenergieanlagen** - ohne OTB - regionalpolitisch konzentriert werden.

Dabei sind die derzeitigen Hafenanlagen zu berücksichtigen:

- + Schwerlastumschlag-Anlage im *Labradorhafen* (Engpass Schleuse)
- + Offshore Terminal *ABC-Halbinsel* mit Lagerflächen und Umschlag (Gründungsstrukturen und Großkomponenten)
- + *Container Terminal 1* Basishafen für Offshore (auch Onshore-Anlagen).
