

Vorlage für die Sitzung des Senats am 29.09.2009

Ausbau Bremerhavens zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiebranche – Einleitung eines Prüfverfahrens über den Bau einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage

A. Problem

Das Land Bremen verfolgt mit der Stärkung der Windenergietechnik und der Ansiedlung von Produktionsunternehmen sowie Dienstleistungsunternehmen und Forschungseinrichtungen aus dem Sektor der regenerativen Energien eine langfristig und nachhaltig wirkende wirtschaftsstrukturelle und klimapolitische Strategie. Die Entwicklung des südlichen Fischereihafens bildet hier einen Schwerpunkt, der auf der bremischen Innovationsstrategie, dem Strukturkonzept 2015 und dem Masterplan Fischereihafen aufbaut. Ziel ist es, die Region zu einem der führenden Technologiestandorte der Offshore-Windenergiewirtschaft in Europa zu entwickeln. Hierfür ist es erforderlich, die Infrastruktur für die Offshore-Windenergiewirtschaft in Bremerhaven und hier insbesondere im Bereich des südlichen Fischereihafens weiter auszubauen und so für weitere, absehbare Anforderungen vorzubereiten.

Die Entwicklung Bremerhavens zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiewirtschaft wurde dadurch beschleunigt, dass zahlreiche Marktführer aus dieser Branche im Industriegebiet Luneort Entwicklungs- und Produktionsstätten aufgebaut haben. So konnten in den vergangenen drei Jahren ca. 16 ha Fläche an produzierende Unternehmen im Erbbaurecht vergeben und fünf ha verkauft werden. Das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven haben mit Unterstützung aus Europäischen Fördermitteln ca. 44 Mio. Euro für die schwerlastgeeignete Herrichtung der vorhandenen Infrastruktur im südlichen Fischereihafen investiert. Von Seiten der Unternehmen wurden ca. 250 Mio. Euro investiert. Im Ergebnis konnten hierdurch bislang ca. 700 Arbeitsplätze geschaffen werden. Der derzeit erreichte

Stand markiert dabei erst einen Zwischenstand. In den kommenden Jahren ist mit weiteren mehreren 100 Arbeitsplätzen zu rechnen.

Im Hinblick auf den nach wie vor erheblichen Nachfragedruck dieser Wachstumsbranche ist dabei kurzfristig mit einer Auslastung der noch vorhandenen Flächen im südlichen Fischereihafen zu rechnen. Zugleich gibt es eine intensive Nachfrage nach größeren Hafen- und Logistikflächen, die für die Vorinstallation, den Umschlag von Windkraftanlagen sowie deren Komponenten, aber auch für Service, Wartung und Reparatur dieser Anlagen genutzt werden können. Dieser Nachfrage nach Flächen und Hafeninfrastruktur steht derzeit kein ausreichendes Angebot gegenüber. Im Zuge der Übertragung der Luneplate werden zwar weitere Gewerbeerwartungsflächen zur Verfügung stehen, diese sind jedoch bislang nicht direkt an den Fischereihafen angeschlossen.

Die am Labradorhafen erstellten Schwerlastkajen sind für die Verschiffung von Teilen von Windkraftanlagen ertüchtigt worden. Diese Kajen sind jedoch absehbar nicht ausreichend, um den Umschlag weiterer Offshore-Windkraftunternehmen am Standort sicherzustellen. Mit der zusätzlichen Ansiedlung von Offshore-Windkraftunternehmen ist es deshalb zwingend erforderlich, weitere Verlade- und Vorstaumöglichkeiten zu schaffen.

Hinzu kommt, dass weitere Anlagenproduzenten und Zulieferer ihre künftigen Standortentscheidungen von geeigneten Umschlagsanlagen abhängig machen. Zudem erwarten die Betreiber von Windparks in der Nähe der Anlagenproduzenten (von denen sie die Anlagen erwerben) Logistik- und Vormontageflächen sowie eine erreichbare Hafeninfrastruktur, um hohe Logistikkosten zu vermeiden, die die Wirtschaftlichkeit und damit die Weiterentwicklung der Offshore-Windenergie gefährden würden.

B. Lösung

Bremerhaven hat auf dem Weg zu einem europäischen Zentrum für die Wachstumsbranche Offshore-Windenergie wesentliche Schritte zurückgelegt. Dank der Nähe zum seeschifftiefen Wasser, hervorragender Infrastrukturen und gezielter Entwicklung von Clusterstrukturen (Windenergieagentur Bremen/Bremerhaven, Fraunhofer Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik, FK Wind u.a.) haben sich bereits heute führende Unternehmen der Branche für den Standort entschieden. Im Hinblick auf die dargestellte große und weiter steigende Nachfrage der Offshore-Windenergiewirtschaft müssen Flächenangebot und Hafeninfrastruktur mit Priorität bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Grundsätzlich bestehen in der Seestadt verschiedene Möglichkeiten, um auf den wachsenden Bedarf an schwerlasttauglichen Kajen sowie der dazugehörigen Vorstaumfläche zu reagieren. Jede dieser

Varianten ist mit erheblichen Anforderungen an die nötigen genehmigungsrechtlichen Verfahren verbunden, da sie auf bestehende Hafenplanung wirken oder ggf. nicht verträglich sind mit den Erhaltungszielen europarechtlich geschützter Naturräume.

Verschiedene aktuelle Studien und auch die erklärten Ausbauziele der EU sehen ein Wachstum der Offshore-Windenergie ab 2010 von rund 25%/Jahr vor. Rund 70% des weltweiten Zubaus an Offshore-Windenergie wird danach in Europa stattfinden, wobei Großbritannien und Deutschland wiederum mit Abstand die größten Märkte darstellen. Es wird von einem jährlichen Zubau in Europa in Höhe von 2.500 MW Installationsleistung pro Jahr ab dem Jahr 2014 ausgegangen, dies entspricht je nach Größe der Anlagen zwischen 500 und 800 Windenergieanlagen/Jahr. Aus diesem Marktvolumen ergibt sich, dass in Europa eine Vielzahl von zusätzlichen Produktionsstätten für Komponenten von Offshore-Windenergieanlagen aufgebaut werden müssen. Die Produktionskapazitäten für Offshore-Windenergieanlagen in der Größenklasse 5 MW belaufen sich heute auf rund 150 Anlagen/Jahr in Europa. Daraus ergibt sich ebenfalls, dass es mehrere Standorte für den Montage und Umschlag an der deutschen Nordseeküste geben wird, und die auch an anderen Standorten laufenden Planungen (z.B. Emden und Cuxhaven) nicht in Konkurrenz zu einander stehen, sondern sich eher sogar ergänzen.

Für die Entscheidung zur Errichtung einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage sind die am Standort Bremerhaven vorhandenen Möglichkeiten/Varianten miteinander zu vergleichen und insbesondere hinsichtlich Realisierbarkeit, Kosten, Betrieb, Wirtschaftlichkeit, ökologische Auswirkungen und Finanzierung gegeneinander abzuprüfen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch der Umfang bzw. der genaue Bedarf an neuen schwerlasttauglichen Hafenanlagen zu ermitteln. Im Folgenden werden nach heutigem Kenntnisstand mögliche Varianten kurz skizziert.

a) Ausbau und Verlängerung des Luneorthafens

Wie bei der schwerlastgeeigneten Herrichtung des Labradorhafens müssten auch bei einem Ausbau des Luneorthafens umfassend neue und schwerlasttaugliche Kajen sowie eine entsprechend hergerichtete Vorstaufäche geschaffen werden. Mit einem solchen Ausbau könnten bedarfsgerechte Strukturen in unmittelbarer Nähe zu den bisher im südlichen Fischereihafen angesiedelten Unternehmen entwickelt werden und ein direkter Hafenzugang für etwaige Unternehmen auf der Luneplate entstehen. Jedoch bliebe bei dieser Variante eine Schleusung der Transportschiffe erforderlich. Dem Wunsch vieler

Offshoreanlagen-Hersteller, Verladeanlagen außerhalb von geschleusten Häfen bzw. am seeschifftiefen Wasser vorzuhalten, könnte somit nicht Rechnung getragen werden.

Dieser Aspekt hat aufgrund einer neuen Generation von Spezialschiffen an Bedeutung gewonnen. Mit Hilfe dieser sog. „Jack-Up-Barges“ können in der Zukunft nicht nur die Anlagen offshore verbracht, sondern auch direkt vor Ort installiert werden. Bisher waren hierzu immer zwei Schiffe bzw. ein Schwimmkran erforderlich. Diese neue Schiffsklasse ist für eine Schleusung in oder aus dem Fischereihafen durch die vorhandene Fischereihafen-Doppelschleuse zu groß. Bestandteil dieser Variante wäre also der Ausbau der Doppelschleuse, wobei diese während der Bauphase nicht oder nur sehr eingeschränkt für Schleusungen zur Verfügung stehen würde, oder der Bau einer zusätzlichen Hafenzufahrt.

b) Verladung über Containerterminal oder Kaiserhafen.

Der Containerterminal bietet vor allem den Vorteil, dass direkt am seeschifftiefen Wasser ohne Schleusung verladen werden könnte. Dieser Vorteil würde im Kaiserhafen nicht bestehen. Jedoch wird hier mit der neuen Kaiserschleuse eine leistungsfähige Infrastruktur geschaffen, über die auch die neuen „Jack-Up-Barges“ geschleust werden könnten. Zu klären ist, ob eine Verladung der schweren und schwersten Offshoregüter über die Kajen dieser Häfen erfolgen kann, da beide Anlagen unter völlig anderen Voraussetzungen - insbesondere geringerer Lasten - geplant und gebaut wurden.

Ferner muss deutlich sein, dass es hier voraussichtlich um eine dauerhafte Nutzung geht. D.h. ein Areal für eine Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage im stadtbremischen Überseehafengebiet wäre nur noch erheblich eingeschränkt für die Container- oder Autoverladung nutzbar. Zudem bestehen für die Offshore-Windkraftbranche dauerhafte Erfordernisse, Anlagen, Service und Wartung über eine Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage möglichst in räumlicher Nähe zu den produzierenden Betrieben abzuwickeln. Darüber hinaus werden sich aufgrund einer auf 20 Jahre ausgelegten Betriebslaufzeit der Offshore-Windkraftanlagen unmittelbar nach der vollständigen Auslastung der in der Außenwirtschaftszone ausgewiesenen „Offshorefelder“ Ersatzmaßnahmen bzw. das Repowering der ersten Anlagen wieder anschließen. Bei der Prüfung dieser Variante gilt es insbesondere zu berücksichtigen, dass dies eine räumliche Trennung von Verladung und dem Schwerpunkt der Produktionsanlagen bedeuten würde. Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer solchen Lösung sind zu prüfen.

c) Neubau einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage im Bereich des „Blexer Bogens“

Diese Lösung würde in unmittelbarer Nähe zum Schwerpunkt der Produktionsanlagen sowie zur Gewerbebeerweiterungsfläche auf der Luneplate liegen. Daneben würde diese Variante auch den Wunsch der Offshorwirtschaft hinsichtlich eines ungeschleusten, seeschifftiefen Hafens erfüllen. Damit verknüpft diese Variante die Vorteile der bisher skizzierten Möglichkeiten.

Auch diese Variante birgt möglicherweise Nutzungskonflikte. Erste Prüfungen über die Lage einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage im Bereich des „Blexer Bogens“ haben ergeben, dass die Erschließung und der Betrieb eines solchen Hafens Einschränkungen für die bestehende Nutzung des Flughafens bedeuten könnten. Grundsätzlich besteht jedoch darüber Einigkeit, dass der Regionalflughafen Bremerhaven auch ein Standortfaktor für die Offshore-Windenergiebranche ist und dass die Bedeutung des Regionalflughafens als Basis für Service- und Wartungsflüge künftig steigen wird. Daher ist jede weitere Planung dahingehend zu überprüfen, Flugverkehr auf dem Flughafen zu ermöglichen. Bei einer etwaigen Änderung der Flugplatzanlage ist gleichzeitig auf mögliche Lärmimmissionskonflikte sowie Verträglichkeit mit dem westlich auf der Luneplate liegenden Teil des EU-Vogelschutzgebietes V 27 Unterweser zu achten.

Ein wesentliches Problem dieser Variante ist der zu erwartende Konflikt mit europarechtlichen Naturschutzanforderungen. Der Bau einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage im „Blexer Bogen“ greift erheblich in diesen naturnahen und aus Naturschutzsicht wertvollen Flussabschnitt der Unterweser ein. Diesem Naturraum ist eine hohe Bedeutung als Rückzugs-, Nahrungs- und Aufzuchtstraum für Fische und weitere aquatische Fauna zuzuordnen. Zudem ist seit Jahren dokumentiert, dass die Bremerhavener und niedersächsischen Wattflächen von internationaler Bedeutung sind als Mauserrastgebiet für Säbelschnäbler als auch von nationaler Bedeutung für eine Reihe geschützter Wasser- und Watvögel.

Der im Land Bremen liegende Teilbereich des Weserästuars wurde unter dem Namen „Weser bei Bremerhaven“ als Besonders geschütztes Gebiet gemäß der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie mit dem Erhaltungsziel des Schutzes des Lebensraumtyps Ästuar sowie der Wander- und Aufenthaltsfunktionen für Finte, Meer- und Flussneunauge der Europäischen Kommission gemeldet. Direkt südlich angrenzend liegen die

niedersächsischen NATURA 2000-Gebiete „FFH-203 Unterweser“ und „V27 Unterweser“, von denen jeweils ein Teil mit der hoheitlichen Übertragung der Luneplate zum Land Bremen kommen werden.

Die genannten Wattflächen sind Teil der länderübergreifend genannten „Important Bird Area“ Einswarder/Tegeler Plate, die die Anforderungen zur Meldung eines Gebietes nach der EU-Vogelschutzrichtlinie erfüllt. Der niedersächsische Teil wurde bereits mit dem genannten EU-Vogelschutzgebiet "V 27 Unterweser" gemeldet, für den Bremischen Teil plant der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa die Vorbereitung einer Senatsentscheidung zur Gebietsmeldung, die nach erfolgter Hoheitsübertragung der Luneplate mit ohnehin notwendigen Ummeldungen der o. g. von Niedersachsen übertragenen NATURA 2000-Gebietssteile zusammengefasst werden soll. Ohne Ausweisung und Unterschutzstellung eines Vogelschutzgebietes auf der Bremerhavener Weserwattseite unterliegt dieses Terrain als faktisches Vogelschutzgebiet einem strikten Veränderungsgebot. Dies würde der Zulassung eines Hafenprojektes entgegenstehen.

Ein Schwerlast- und Montageterminal im Blexer Bogen würde voraussichtlich nicht nur Unverträglichkeiten mit den genannten FFH- und Vogelschutzgebieten auslösen, sondern auch unter Verbotsbestimmungen des europäischen Artenschutzes fallen. Das Projekt kann nach bestehender Rechtslage an diesem Standort somit nur zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare verträglichere Alternativen nicht gegeben sind. Auch wenn diese Anforderungen erfüllt werden könnten, sind - voraussichtlich aufwändige - Naturschutzmaßnahmen zu Kompensation, Artenschutz und Sicherung des kohärenten Netzes NATURA 2000 zwingend durchzuführen. Da für diese voraussichtlich keine geeigneten Flächen im Land Bremen zur Verfügung stehen, wird Bremen bei einer Entscheidung für diese Variante auf die Kooperationsbereitschaft Niedersachsens angewiesen sein.

Weiteres Vorgehen

Die weitere Entwicklung der Offshore-Windenergiewirtschaft bedeutet für Bremen und Bremerhaven eine große Chance eine neue und zukunftssträchtige Technologie einschließlich einer vollständigen Wertschöpfungskette, d.h. von der Entwicklung über Produktion sowie von Zulieferern und Dienstleistern an den Standort zu binden. Im Zuge einer weiteren Etablierung der Offshore- Windenergiewirtschaft einschließlich des Baus einer neuen Schwerlast-,

Montage- und Umschlagsanlage sind eingehende Machbarkeits- und Konzeptstudien erforderlich, insbesondere, da eine solche Maßnahme – je nach Variante - einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt. In diesem Zusammenhang sind auch umfängliche Vorprüfungen erforderlich, um auch im Falle eines planungsrechtlichen Verfahrens die erforderliche Alternativenabwägung sachgerecht vornehmen zu können. Diese Prüfschritte sollen mit dem Grundsatzbeschluss des Senats eingeleitet werden.

Grundsätzlich kommt der Genehmigungsfähigkeit eines solchen Vorhabens eine entscheidende Bedeutung zu. Hierfür sind wesentliche weitere Vorarbeiten hinsichtlich der planerischen, baulichen, verkehrlichen, ökologischen und rechtlichen Anforderungen eines solchen Projektes einschließlich seiner Alternativen zu leisten. Maßgeblich sind Machbarkeits- und Konzeptstudien, die sowohl verkehrliche und nautische als auch technische und wirtschaftliche Aspekte sowie die Dimensionierung des Gesamtvorhabens umfassen. Darüber hinaus sind insbesondere systematische Vorprüfungen zu beauftragen, um ggf. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sowie die grundsätzliche Kompensationsfähigkeit darzustellen. Die BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH ist bereits beauftragt worden, hierzu erste Einzelgutachten zu vergeben und zu betreuen. Der Senator für Wirtschaft und Häfen hat hierfür im Rahmen des EFRE-Programms einen Betrag von 150.000 € zur Verfügung gestellt.

Ein weiterer Schwerpunkt kommt im Rahmen der Vorprüfungen dem Finanzierungsaspekt eines solchen Vorhabens zu. Im Hinblick auf die bisherigen erheblichen Anstrengungen des Landes Bremen konnte der südliche Fischereihafen so „inwertgesetzt“ werden, dass nicht nur zahlreiche Markt- und Technikführer aus der Windenergiebranche hier ihre Produktion und Entwicklung aufgebaut haben, sondern der Standort auch für Logistikunternehmen an Bedeutung gewonnen hat. Im Ergebnis dieser Entwicklung ist auch ein privat finanzierter Bau und/oder Betrieb des Vorhabens vorstellbar. Jedoch trifft dies nicht auf jede der beschriebenen Varianten zu. Eine private Finanzierung eines Offshore-Schwerlast- und Montageterminals wird nur dann zu erreichen sein, wenn dieser positive, den Anforderungen entsprechende Bedingungen für Investoren und Nutzer schafft. Nur dann werden die Unternehmen der Offshore-Windenergiebranche bereit sein, ein entsprechendes Nutzungsentgelt zu zahlen und damit die wirtschaftliche Rentabilität des Vorhabens zu sichern.

Auch wenn der Hafenausbau privat finanzierbar ist, wird dies durch öffentliche Investitionen ergänzt werden müssen. Eine detaillierte Kostenabschätzung für jede der aufgezeigten Varianten ist unabdingbar.

Zur Umsetzung dieser Arbeitsschritte ist beabsichtigt, eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe unter der Federführung des Senators für Wirtschaft und Häfen einzusetzen, die im engen Austausch diese Prüfungen mit dem Ziel einer Aussage zur grundsätzlichen Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens durchführt.

C. Alternativen

Keine Alternativen

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Im Zuge einer im weiteren Verfahren positiven Entscheidung für die Schaffung eines neuen Offshore-Schwerlastterminals sind Mittel für Planung und ggf. Investiv- und Unterhaltungsmittel für Bau und Kompensation einzuplanen.

Es liegen keine spezifischen Daten/Informationen darüber vor, dass eine Genderrelevanz gegeben sein könnte.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, der Senatorin für Finanzen, der Senatskanzlei sowie dem Magistrat der Stadt Bremerhaven abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Nach Beschlussfassung zur Veröffentlichung im zentralen Informationsregister nach dem Informationsfreiheitsgesetz geeignet.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt entsprechend der Vorlage des Senators für Wirtschaft und Häfen vom 28. September 2009 den Sachstand zur Einleitung eines Prüfvorhabens zur Errichtung einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage zur Kenntnis.
2. Der Senat begrüßt die Planungen für eine Schwerlast-, Montage-, und Umschlagsanlage und sieht in dessen Realisierung ein wesentliches Element der Förderung der On- und Offshorwirtschaft im Land Bremen, mit dem insbesondere die erheblichen Wachstumschancen der

Windenergie-Offshorewirtschaft für die Seestadt Bremerhaven erschlossen werden können.

3. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen in Abstimmung mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa und dem Magistrat der Stadt Bremerhaven die Prüfung der genannten Alternativen zur Errichtung einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage einschließlich der Hinterlandanbindung hinsichtlich der rechtlichen, planerischen, ökologischen, baulichen und zeitlichen Umsetzung zügig voranzutreiben und die Ergebnisse bis Ende 2009 im Senat vorzulegen.
4. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft und Häfen gemeinsam mit der Senatorin für Finanzen sowie dem Magistrat der Stadt Bremerhaven die wirtschaftlichen und finanziellen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb einer Schwerlast-, Montage- und Umschlagsanlage einschließlich der Hinterlandanbindung sowie insbesondere die Beteiligung von Privatunternehmen an der Finanzierung des Projektes zu prüfen und erste Ergebnisse bis Ende 2009 im Senat vorzulegen.
5. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa eine Nachmeldung der Weserwattflächen nördlich angrenzend an das niedersächsische Vogelschutzgebiet V 27 vorzubereiten und dem Senat zeitnah zur Beschlussfassung vorzulegen.