

**Vorlage Nr. 19/215-L**  
**für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 10. August 2016**

**Sachstandsbericht Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)**

**A. Problem**

Der Haushalts- und Finanzausschuss der Bremischen Bürgerschaft (HaFa) hat um einen regelmäßigen Sachstandsbericht zum Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) gebeten. Der nächste Sachstandsbericht ist für die Sitzung des HaFa am 19. August 2016 vorgesehen. Vorab ist die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zu befassen.

**B. Lösung**

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen legt den anliegenden Sachstandsbericht vor.

**C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Aus dem Sachstandsbericht ergeben sich keine finanziellen, personalwirtschaftlichen oder genderrelevanten Aspekte.

**D. Negative Mittelstandsbetroffenheit**

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

**E. Beschluss**

Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Sachstandsbericht zum OTB des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 08.08.2016 zur Kenntnis.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

08.08.2016  
Peters  
-8801

## **Offshore Terminal Bremerhaven**

Übersicht zum Stand des Projektes

### **1. Beschlussfassungen**

Der Senat beschloss im Januar 2010, ein Konzept zur Realisierung eines Offshore-Terminals in Bremerhaven (OTB) unter Einbindung privater Investoren erarbeiten zu lassen. Da private Investoren für das Vorhaben nicht gewonnen werden konnten, beschloss der Senat im Dezember 2012, den Terminal als öffentliches Hafenmodell zu errichten und von Privaten betreiben zu lassen.

Die Mittel für die Errichtung des Terminals i.H.v. 180 Mio. € sollen aus bremischen Mitteln aufgebracht werden. Eine in 2012 zu dem Vorhaben erstellte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kam zu dem Ergebnis, dass sich der Bau des OTB im best case ab dem Jahr 2029, im base case ab 2047/2048 als fiskalisch rentabel erweisen wird.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stellte in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen in seinen Vorlagen eine über 5 Jahre laufende Vorhabenfinanzierung dar. Die Mittel für das Gesamtprojekt sollen bis 2018 erbracht worden sein. Der Senat hat in seiner Sitzung am 04. Dezember 2012 dem Vorhaben und der vorgeschlagenen Finanzierung zugestimmt. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat in ihrer Sondersitzung am 07. Dezember 2012 (Vorlage Nr. 18/257 – L/S) zugestimmt. Der Haushalts- und Finanzausschuss stimmte schließlich ebenfalls in seiner Sitzung am 07. Dezember 2012 zu.

### **2. Finanzierung**

Der Haushalts- und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 07. Dezember 2012 der notwendigen Bildung von Rücklagen im Sondervermögen Hafen zugestimmt, die im Zuge der baulichen Realisierung entsprechend des Baufortschrittes aufgelöst werden.

Im SV Hafen beträgt die Rücklage per 30. Juni 2016= 33.700.000 EUR, im SV Fischerhafen = 25.235.109,59 Euro.

### 3. Zulassungsverfahren

Für die Realisierung des OTB war eine Vielzahl von Verwaltungsverfahren zu führen, um die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Zulassungsentscheidungen für die Projektumsetzung zu erhalten.

Die Fachplanungsverfahren, die zur baulichen Umsetzung erforderlich sind, sind sämtlich abgeschlossen; die Bauleitpläne sind zwischenzeitlich bereits bekanntgemacht worden.

Derzeit sind im Hause des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen folgende zehn Gerichtsverfahren bekannt:

- vier Klageverfahren (drei Hauptsacheverfahren und ein Eilverfahren) gegen den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung des Terminalbauwerks;
- ein Klageverfahren gegen die Ablehnung des Wiederaufgreifens des luftverkehrsrechtlichen Verfahrens zur Schließung des Flugplatzes;
- zwei Verfahren (Eilverfahren und Hauptsacheverfahren) mit dem Ziel der Verpflichtung der Luftfahrtbehörde, die Flugplatzbetriebsgesellschaft aufgrund eines nicht gegebenen Baubeginns des OTB zum Weiterbetrieb des Flugplatzes über den 29.02.2016 hinaus zu verpflichten; das Eilverfahren ist zwischenzeitlich durch gerichtlichen Vergleich beendet worden; die Erledigung der beiden anderen Gerichtsverfahren den Flugplatz betreffend sind Gegenstand eines außergerichtlichen Vergleiches;
- ein Verfahren vor dem Amtsgericht Bremerhaven, in welchem der Kläger gegen die Flugplatzbetriebsgesellschaft auf Weiterbetrieb des Flugplatzes geklagt hat; diesbezüglich ist seitens des Klägers Erledigung erklärt worden;
- ein Verfahren (Hauptsacheverfahren) gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Terminalzufahrt.

Eine weitere Klage soll bei der Stadt Bremerhaven im Hinblick auf die nicht erfolgte Einstufung des Flugplatzes als Sportstätte vorliegen; zudem wurde eine Klage von Nutzern des Flugplatzes vor dem Verwaltungsgericht Bremen gegen die Behandlung des Themas im Petitionsausschuss der Bremischen Bürgerschaft abgewiesen.

Mit dem Kläger, welcher in mehreren Verfahren gegen die Flugplatzschließung vorging, kam die Freie Hansestadt Bremen der Aufforderung des Oberverwaltungsgerichtes nach, eine einvernehmliche „große Lösung“ zu vereinbaren. Durch diesen außergerichtlichen Vergleich werden neben dem Ziel der Errichtung des OTB auch die Grundlagen für den Bau der ersten 8-Megawatt-Testanlage für die Gewinnung von Strom durch Windenergie durch das Unternehmen ADWEN geschaffen. Nach dem Vergleich kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen die endgültige Aufgabe des Flugplatzes in seiner bisherigen

Nutzung erfolgen. Die entsprechenden Bedingungen sind derzeit noch nicht eingetreten, stehen aber zu erwarten.

In dem Eilrechtsschutzverfahren eines Umweltverbands gegen den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung des Terminalbauwerks hat das Verwaltungsgericht am 18.05.2016 dem Eilantrag des BUND stattgegeben. Damit darf das Terminalbauwerk vorerst nicht weitergebaut werden. Gegen die Entscheidung wurde Beschwerde eingelegt; das Verfahren wird zunächst nicht weiter betrieben, da parallel durch das Verwaltungsgericht im Hauptsacheverfahren über das dortige weitere prozessuale Vorgehen zu entscheiden ist. Die Prozessbeteiligten hatten gebeten, im Hauptsacheverfahren isoliert zunächst nur über die Frage der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde und die Klagebefugnis des Klägers zu entscheiden und hiergegen eine sog. „Sprungrevision“ zum Bundesverwaltungsgericht zuzulassen. Das Verwaltungsgericht hat mit einer Verfügung vom 25.07.2016 Hinweise gegeben, nach denen eine solche Hauptsacheentscheidung in dem von den Prozessbeteiligten avisierten Zeitraum nicht möglich sei. Ausgehend hiervon wird derzeit das weitere prozessuale Vorgehen erörtert. Das Verwaltungsgericht sieht möglicherweise die Durchführung des laufenden Beschwerdeverfahrens vor dem Oberverwaltungsgericht Bremen mit einer Entscheidung zur Frage der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde als vorrangig an. Von der dortigen Entscheidung ausgehend würde das Verwaltungsgericht im Hauptsacheverfahren dann möglicherweise entweder eine isolierte Entscheidung zur Zuständigkeitsfrage treffen und gegebenenfalls hierzu auch die Zulassung einer Sprungrevision in Betracht ziehen oder ansonsten möglicherweise seine bisherige Entscheidung zur Zuständigkeitsfrage revidieren und in die Prüfung der materiellrechtlichen Fragestellungen einsteigen.

#### 4. Mittelabfluss

Per 30. Juni 2016 sind Mittel in Höhe von 150.311.067,05 EUR gebunden. Davon sind gebucht 22.921.523,38 EUR (Ausgaben) und 127.389.543,67 EUR als Obligo beauftragt. Siehe hierzu auch die beigefügte Tabelle.

	Ist	Obligo	Summe
Allgem. projektübergr. Kosten und Dienstleistungen sowie Planung Terminal z.B. Konzessionsverfahren, Gutachten Verfahrenssteuerung, Projektsteuerung, Kampfmittelsuche, Proberammung inkl. Ersatzrede und Rampe	21.367.119,99	126.794.060,69	148.161.180,68
Kompensation z. B. Flächenerwerb, Gutachten und Planung zzgl. vorgezogene Maßnahmen (CEF)	526.568,66 1.027.834,73	563.549,48 31.888,50	1.090.118,14 1.059.723,23
<b>Gesamt</b>	<b>22.921.523,38</b>	<b>127.389.543,67</b>	<b>150.311.067,05</b>

## 5. Vergabeverfahren Betrieb

Bei der Ausschreibung des Betreibervertrages handelte es sich um ein mehrstufiges Verfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb/Präqualifikation (PQ) zur Feststellung der Eignung der Interessenten, darauf folgte die zweistufige Angebotsphase. Das Verfahren wurde mit Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 20. November 2014 eröffnet. Fristgerecht bis zum 20. Januar 2015 wurden vier Bewerbungen eingereicht und von der Vergabestelle ausgewertet. Es hatten sich im Ergebnis drei der vier Bewerber für das weitere Verfahren präqualifiziert.

Am 20. Februar 2015 wurden die drei präqualifizierten Bewerber zur Abgabe Erster Angebote aufgefordert. Dies geschah durch Übersendung der erforderlichen Ausschreibungsunterlagen.

Am 2., 3. und 5. März 2015 waren die drei Bewerber jeweils zu gesonderten Terminen eingeladen, um sich im Rahmen einer Präsentation seitens bremenports über den Stand der Zulassungsverfahren und den ungefähr zu erwartenden weiteren Ablauf der öffentlich-rechtlichen Verfahren informieren zu lassen.

Am 8. Mai 2015 ging fristgerecht ein Angebot eines Bewerbers ein. Von den beiden weiteren Bewerbern gingen am 7./8. Mai 2015 Absageschreiben ein.

Die förmliche Auswertung des Angebots ergab, dass dieses den formalen Anforderungen der Vergabeunterlagen entsprach und somit verhandlungsfähig war.

Die Aufnahme der Verhandlungen erfolgte am 5. Juni 2015 mit dem Ziel, zum vorgesehenen Ende der Verhandlungen am 3. Juli 2015 einen ausgehandelten Vertragstext vorzulegen. An das Ende dieser Verhandlungen schloss sich die zweite Angebotsphase (BAFO-Phase „Best and final offer“) an. Am 21. September 2015 gab der Bewerber sein letztverbindliches Angebot (BAFO) auf der Grundlage des im Sommer verhandelten Vertrages ab. Am 24. November wurde im Rahmen einer Sitzung der Staatsräte lenkungsrunde beschlossen, dass das vorliegende BAFO zum Abschluss des Betreibervertrages angenommen werden soll. Die Vertragsunterschrift erfolgte am 5. Februar 2016.

Als aufschiebende Bedingung ist im Vertrag die beihilferechtliche Bewertung der EU KOM formuliert. Nachdem diese jetzt positiv erfolgt ist, ist jetzt, unter Einbeziehung der Positionierung des Vertragspartners, vor dem Hintergrund der laufenden Gerichtsverfahren zu den Zulassungsentscheidungen in einer abschließenden Risikobewertung eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit dem Betreibervertrag zu treffen.

## 6. Vergabeverfahren Bau

Das Vergabeverfahren zum Bau des OTB umfasst vier Bauwerke, die in zwei getrennten Vergabeverfahren ausgeschrieben wurden.

- Bauwerk 1 Terminal OTB
- Bauwerk 2 Ersatzreedede
- Bauwerk 3 Terminalzufahrt
- Bauwerk 4 Südlicher Seedeich

Das erste Vergabeverfahren umfasste zum einen Lieferleistungen für die Materialbeschaffung der Ersatzreedede, zum anderen die Bauleistungen für die Ersatzreedede selbst. Das Vergabeverfahren Bau wurde als EU-weites, offenes Vergabeverfahren durchgeführt. Dieses Vergabeverfahren ist abgeschlossen. Der Bauauftrag wurde im Januar 2016 erteilt. Die Lieferleistung wurde als EU-weites, offenes Verfahren ausgeschrieben und ist ebenfalls abgeschlossen. Der Materiallieferung erfolgte sukzessive bis Ende 1. Quartal 2016.

Im zweiten Vergabeverfahren wurden die Bauleistungen der Bauwerke 1, 3 und 4 ausgeschrieben. Dieses Vergabeverfahren wurde als EU-weites, nicht offenes Vergabeverfahren durchgeführt. Der hierfür erforderliche Teilnahmewettbewerb wurde europaweit am 05.06.2015 veröffentlicht. Die Bewerbungsfrist für dieses vorgeschaltete Verfahren lief am 08.07.2015 aus. Sämtliche Bewerber aus diesem Wettbewerb wurden für die Abgabe eines Angebotes zugelassen. Die Aufforderungen zur Abgabe eines Angebotes wurden Ende August 2015 versendet. Die Submission der Bauausschreibung erfolgte am 09. November 2015. Nach Auswertung der Angebote wurde im Dezember die Vergabeentscheidung getroffen. Die unterlegenen Bewerber wurden informiert. Gegen diese Vergabeentscheidung haben zwei unterlegene Bewerber ein Nachprüfungsverfahren bei der Vergabekammer Bremen gestellt. Die Anhörungen fanden am 17. Februar 2016 statt.

Beide Nachprüfungsverfahren wurden Ende März 2016 zugunsten der ausschreibenden Stelle entschieden. Der Bauauftrag wurde daraufhin am 30. März 2016 erteilt.

Als eine aufschiebende Bedingung ist im Vertrag die beihilferechtliche Bewertung der EU Kommission formuliert. Diese ist jetzt positiv erfolgt.

Der Stand der Kostenberechnungen, inkl. der bereits erfolgten Submissionen und Beauftragungen, sowie der weiteren Projektkosten entspricht dem den Finanzierungsbeschlüssen des Senats zugrunde gelegten Projektkosten in Höhe von 180 Mio. Euro. Hierin enthalten sind die Baukosten für die Bauwerke 1, 2, 3 und 4. Ebenfalls sind kostenmäßig die Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt, sowie die Planungs- und Nebenkosten für das Gesamtprojekt und etwaige Baupreiserhöhungen und eine zusätzliche Projektkostensicherheit bis 2018.

Die Finanzierung des Bauwerks 4 - Südlicher Seedeich erfolgt über GAK-Mittel, die über SUBV bereitgestellt werden und damit nicht aus dem Projekt OTB.

## **7. Vergabeverfahren externes Projektcontrolling**

Auf der Grundlage eines Deputationsbeschlusses vom 08.02.2012 sollen Projekte von besonderer strategischer und finanzieller Bedeutung von einer Projektarbeitsgruppe unter Beteiligung eines externen Controllers begleitet werden. Vor diesem Hintergrund

wurde ein Vergabeverfahren für externe Controllingleistungen während der Bauphase des OTB eingeleitet.

Vor dem Hintergrund der laufenden Gerichtsverfahren zu den Zulassungsentscheidungen wurde das Vergabeverfahren zunächst aufgehoben, weil derzeit nicht valide bestimmt werden kann, wann der Auftrag ausgelöst werden kann. Ein Vertragsschluss vor diesem Hintergrund wäre rechtlich wegen des damit verbundenen ungewöhnlichen Wagnisses angreifbar.

## **8. Beihilferechtliche Genehmigung**

Am 19. April 2016 beantragte Deutschland die beihilferechtliche Genehmigung für den OTB bei der EU KOM an. Die Voranmeldung war am 26. Januar 2015 erfolgt.

Die Kommission erbat mit Schreiben vom 12. März 2015, vom 28. Oktober 2015 und vom 10. Februar 2016 weitere Angaben, die die deutschen Behörden mit Schreiben vom 29. Juli 2015, vom 28. Dezember 2015 und vom 19. Februar 2016 übermittelten.

Am 14. Juli 2016 hat die EU KOM entschieden, keine Einwände gegen die Beihilfe zu erheben, da sie nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Die EU legt ihrer Entscheidung die von Bremen vorgetragenen Argumente hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Terminals und der Begründung für den Bedarf in vollem Umfang zugrunde.

## **9. Vorhabensbegründung**

Im Zuge des Nachweises über das überwiegende öffentliche Interesse des Baus des OTB für den Standort Bremerhaven wurde die PROGNOSE AG im Jahr 2011 mit der Erstellung einer Analyse über die regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekte des Vorhabens beauftragt. Darüber hinaus wurde in dieser Studie das Marktpotential für einen Offshore-Basishafen in Bremerhaven ermittelt. Im Rahmen dieser Untersuchung kam die PROGNOSE AG zu dem Ergebnis, dass auf Basis der Energieszenarien der Bundesregierung und den Planungen der anderen Nordseeanrainerstaaten eine dauerhafte Nachfrage nach Offshore-Windenergieanlagen und damit zusammenhängende Umschlagpotenziale für einen Offshore-Terminal in Bremerhaven gegeben sind.

Im Detail erwartet die PROGNOSE AG, dass die überwiegenden Effekte des Offshore Terminals nicht vom Betrieb der Anlage selbst ausgehen, sondern aufgrund der weiteren absehbaren gewerblichen Entwicklungen auf den direkt an den OTB angrenzenden Flächen im Bereich des heutigen Flugplatzes und auf der Luneplate zu erwarten sind. Gegliedert in verschiedenen Szenarien wurden in der ersten Analyse bis zum Jahr 2040 rd. 7.000 (base case) neue Arbeitsplätze errechnet. Das Best-Case-Szenario geht von bis zu 14.000 neuen Arbeitsplätzen aus. Hinzu kommen positive Einwohnereffekte in einer Größenordnung von bis zu 4.900 neuen Einwohnern in der

Seestadt. Auf dieser Basis erfolgte der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Projektes, die den Beschlüssen von Senat, Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und Haushalts- und Finanzausschuss zugrunde lag.

Der Studie liegt ein bewusst konservativ gewählter Ansatz zu Grunde. So wurde beispielsweise die Konkurrenz von zwei bis drei weiteren Standorten an der Nordsee unterstellt, von denen aus Offshore Windkraftanlagen verschifft werden können. Weitere Umschlagspotenziale, die sich daraus ergeben, dass bei weiterem technischen Fortschritt auch außerhalb des 200 Seemeilen-Radius liegende Offshorefelder von Bremerhaven aus erreicht werden können, sind hier noch nicht eingerechnet. Im Hinblick auf die ständigen Entwicklungen und Veränderungen in der Offshore Windenergiewirtschaft hat der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen entschieden, die Bedarfsanalyse für den OTB regelmäßig zu aktualisieren, so dass stets objektiv die wesentliche Begründungsunterlage für den OTB auf ihre Stichhaltigkeit überprüft wird.

Der mit Stand März 2014 vorliegenden Fortschreibung der Bedarfsanalyse ist zu entnehmen, dass trotz der derzeit schwierigen Rahmenbedingungen aktuell die Umsetzung der Offshore-Windenergie in Deutschland weiter voranschreitet. Durch die neu formulierten Ausbauziele der Bundesregierung sinken jedoch die prognostizierten Errichtungsraten für die deutsche Nordsee. Parallel zu der nationalen Entwicklung zeigt sich aber auch, dass die Nordseeanrainerstaaten verstärkt auf den Ausbau der Offshore-Windindustrie setzen. Allen voran birgt der britische Markt großes Potenzial und beweist mit der aktuellen Umsetzung geplanter Projekte, dass in Reichweite Bremerhavens – ausgelöst durch den erkennbaren technischen Fortschritt in der Errichtung und Logistik von Offshore Parks – nach wie vor ein hohes Marktpotential besteht. Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen einer Modellrechnung aufgezeigt, dass ein Umschlagsziel von 100-160 WEA p. a. für den OTB weiterhin als realisierbar anzusehen ist.

Mit der EEG-Novelle im Jahr 2014 wurden die deutschen Ausbauziele – wie von PROGROS angenommen – reduziert, zugleich aber belastbare Rahmenbedingungen für die Branche geschaffen. Gleichzeitig werden die technischen Fortschritte der Branche deutlich. Die Weiterentwicklung der Windenergieanlagen schreitet voran und schlägt sich in einer höheren Leistung nieder. Um die energiepolitischen Ziele zu erreichen, werden zukünftig weniger Anlagen installiert werden müssen, als vor einigen Jahren geplant. In der aktuell erstellten Untersuchung geht die PROGROS AG im Rahmen ihres Rechenmodells (PROGROS Mai 2015) von mindestens einem Marktanteil von 100 Anlagen im Bereich der Deutschen Nordsee für Bremerhaven aus.

In einer weiteren Untersuchung schätzt die PROGROS AG (PROGROS Aktualisierung Oktober 2015) das angestrebte Umschlagsziel von mindestens 100 Anlagen für Bremerhaven als realistisch ein. Der Gesamtmarkt, der von Bremerhaven bedient werden kann, schließt die Teile der britischen, niederländischen, belgischen und auch dänischen Nordsee ein. Insgesamt wird der Raum, der technisch und logistisch von Bremerhaven erreicht werden kann mit bis zu 300 sm berechnet. Innerhalb dieses Raums besteht ein konservativ errechnetes Potenzial von bis zu 450 Anlagen p. a. Rund 150 Anlagen entfallen davon auf die deutsche Nordsee. Damit werden die letzten Annahmen der PROGROS AG aus Frühjahr 2014 weitgehend bestätigt.

Basierend auf den geplanten Ausbauzielen und den aktuellen Marktentwicklungen im 200 sm Radius um Bremerhaven ergibt sich ein Marktpotenzial von durchschnittlich rund 230 Windenergieanlagen pro Jahr. Um das angestrebte Umschlagsziel von 100 Anlagen p. a. am OTB realisieren zu können, ist durch die in Bremerhaven ansässigen Hersteller 55 % des Marktanteils in der deutschen Nordsee zu binden. Zusätzlich sind 20 % der Projekte außerhalb der deutschen Nordsee mit Turbinen aus Bremerhaven zu bestücken. Wird das Marktgebiet im 300 sm Radius um Bremerhaven betrachtet, steigt das jährliche Marktpotenzial auf 450 Windenergieanlagen. Auch in diesem Fall unterstellt PROGROS, dass die ansässigen Hersteller 20 % der Projekte außerhalb der deutschen Nordsee bedienen. Zusammen mit den deutschen Projekten ergibt sich somit am OTB ein jährlicher Umschlag von gut 140 Windenergieanlagen. In einer Status-Quo-Analyse des 300 sm Radius kommt PROGROS zu dem Ergebnis, dass bei den derzeit anstehenden Windparkprojekten, für die bereits Aussagen zu den eingesetzten Turbinen vorliegen, 27 % aller Turbinen in Bremerhaven gefertigt werden. Gemessen am Marktpotenzial von 450 Anlagen entspricht dies einem jährlichen Umschlag von gut 120 Anlagen.

Die aktuellen Berechnungen des Marktpotenzials beruhen ganz wesentlich auf den politischen Ausbauzielen und Planungen der betrachteten Länder (EU 5, Niederlande, Belgien, UK, Deutschland, Dänemark). PROGROS macht dabei in der aktualisierten Marktpotenzialanalyse auch deutlich, dass auch ein darüber hinaus gehender Ausbau der Offshore-Windenergie durchaus möglich ist. So wird eine Studie des Fraunhofer IWES, in der untersucht wurde, wie der ideale Energiemix unter Betrachtung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten im Jahr 2050 gestaltet sein sollte, zum Anlass genommen, die daraus resultierenden Errichtungszahlen für Windenergieanlagen abzuleiten. Im Ergebnis weist die IWES-Studie für Deutschland einen volkswirtschaftlich sinnvollen Anteil an Offshore-Windenergie in Höhe von 54 GW auf. Allein für die deutsche Nordsee ergibt sich daraus laut PROGROS ein jährliches Marktpotenzial von 290 Windenergieanlagen. Darüber hinaus entwickelt PROGROS ein Alternativszenario. Bis zum Jahr 2030 werden darin anstatt der vorgesehenen zwei Windparks (entsprechend der Deckelung des EEG 2.0) zwischen 2020 und 2030 drei Windparks installiert. Dadurch steigt das Marktpotenzial von rund 150 Windenergieanlagen in der deutschen Nordsee auf etwa 180 Windenergieanlagen. Hintergrund ist, dass PROGROS aufgrund der zurückliegenden Entwicklung des EEG davon ausgeht, dass es zu weiteren Novellen kommen wird, in denen der Ausbaupfad für Erneuerbare Energien angepasst wird, wie jüngst im Juni 2016 geschehen. Voraussetzung dafür ist eine weitere Reduktion der Stromgestehungskosten in der Offshore-Windenergie, die dann aus Sicht des Gesamtenergiemarktes und den für die Verbraucher entstehenden Stromkosten ein höheres Ausbauziel für Offshore-Windenergie ermöglichen. PROGROS hält bis 2023 gegenüber 2013 Kostensenkungspotenziale von bis zu 39 % für realisierbar.

Die hier genannten Zahlen sind Gegenstand der laufenden Fortschreibung der Bedarfsanalyse, die auf dem zitierten Rechenmodell aus dem Mai 2015 beruht. Auch diese Unterlage wurde absprachegemäß mit der Planfeststellungsbehörde ergänzend in das laufende Planfeststellungsverfahren im Juli 2015 eingeführt.

Ergänzend zu der Ausarbeitung der prognos PROGNOSE AG wurden im Frühjahr 2015 die bislang vorliegenden Unterlagen zur Begründung des Terminals von der PLANCO Consulting GmbH hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft. Auch PLANCO Consulting kommt zu einer deutlich positiven Prognose für einen Offshore Terminal in Bremerhaven,

PLANCO stellt in seiner Ausarbeitung heraus, dass es sich bei dem OTB um den einzigen Heimathafen von Turbinenherstellern in Deutschland handelt. Zwei von fünf marktaktiven Turbinenherstellern produzieren derzeit in Bremerhaven. Damit steht der Hafenstandort in erster Linie in Konkurrenz zu anderen Heimathäfen und bestimmt die Konkurrenzfähigkeit der hier ansässigen Marktteilnehmer mit. PLANCO geht davon aus, dass im Jahr 2023 die Kosten für den Offshore-Strom mit anderen Energieträgern konkurrenzfähig werden und sich der Markt vor diesem Hintergrund bis zu diesem Zeitpunkt auf die Länder beschränkt, die bereit sind, in Vorleistung zu treten. Es wird insoweit bis zu diesem Zeitpunkt von einer Phase begrenzten Wachstums ausgegangen, wobei dieses Wachstum mit dem Druck verbunden ist, die Kosten um 30% bis 40% senken zu müssen. Dies hat zur Konsequenz, dass die Heimathäfen der Turbinenhersteller, die das Herz der Offshore-Industrie bilden, den Bedürfnissen anzupassen sind, sollten die ansässigen Firmen konkurrenzfähig bleiben und die Standorte somit von einem später wachsenden Markt profitieren.

Nach einer Betrachtung der möglichen Entwicklung nach Erreichen der Konkurrenzfähigkeit der Offshore-Windenergie kommt PLANCO zu dem Ergebnis, dass ein erhebliches Potenzial vorliegt, wobei insbesondere auf das Marktpotenzial östlich der Linie Dänemark-Deutschland verwiesen wird, wo sich bisher mangels Markt kein Turbinenhersteller angesiedelt hat. Insbesondere unter Berücksichtigung dieses Marktraumes, wird die Lage Bremerhavens zwischen den westlichen und östlichen Markträumen als optimal bezeichnet.

Das Potenzial der am Hafen vorzuintallierenden OWEA wird durch die Deckelung der Ausbaupfade in Deutschland auch bis 2030 begrenzt bleiben. Hingegen kann das Leistungs- und Umschlagspotenzial am Standort durch nur teilweise vorinstallierter Turbinen und OWEA-Komponenten in einem Maße wachsen, das Kapazitätserweiterungen der Hersteller am Standort erforderlich macht. Es wird als notwendig erachtet, auch am Hafenstandort Wachstumsreserven einzuplanen, die notfalls aktiviert werden können um das Entwicklungspotenzial ausschöpfen zu können.

PLANCO geht unter Berücksichtigung der vorherigen Ausführungen im Zeitraum 2021 – 2025 im Basisszenario von einem Marktpotenzial von 105 Anlagen im Jahr aus. In einem optimistischen Szenario für die Jahre 2021 – 2022 wird ein Marktpotenzial von 125 Anlagen im Jahr gesehen, für die Jahre 2023 – 2025 gar von 190 Anlagen / Jahr.