

**Vorlage Nr. 19/673-L**  
**für die Sitzung der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 20. Februar 2019**

**Sachstandsbericht Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)**

**A. Problem**

Der staatliche 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 22. Februar 2019 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. Beschlussvorschlag**

Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Sachstandsbericht zum OTB des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 14.02.2019 zur

Kenntnis und bittet um Weiterleitung an den staatlichen Haushalts- und Finanzausschuss der Bremischen Bürgerschaft.

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

14.02.2019  
Peters  
-8801

## **Offshore Terminal Bremerhaven**

Übersicht zum Stand des Projektes

### **a) 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.

### **b) 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 dem Baufortschritt aufgelöst werden.

Im SV Hafen beträgt die Rücklage per 31. Dezember 2018 = 14.902.504,16 EUR, im SV Fischereihafen = 99.464.954,82 EUR.

### **c) Bauleitplan- und 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 in Kraft getreten.

#### Rechtsschutzverfahren

##### (1) Überblick

Derzeit sind im Hause des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen folgende Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit den Bauleitplan- und Zulassungsverfahren für den OTB bekannt:

##### a) Planfeststellungsbeschluss Terminalbauwerk

Zu dem Planfeststellungsbeschluss für das Terminalbauwerk hat das Verwaltungsgericht Bremen in 1. Instanz im Hauptsacheverfahren am 07.02.2019 auf die Klage des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Bremen (BUND) entschieden, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Zu einzelnen wesentlichen Punkten dieser Gerichtsentscheidung wird auf die nachstehenden Ausführungen unter 2) verwiesen.

Zu zwei weiteren anhängigen Klagen von Unternehmen auf der gegenüberliegenden Weserseite gegen diesen Planfeststellungsbeschluss soll mit den betreffenden Unternehmen eine vergleichsweise Lösung gesucht werden.

##### b) Planfeststellungsbeschluss Terminalzufahrt

Das vom BUND des Weiteren gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Terminalzufahrt angestrebte Klageverfahren wird vor dem Hintergrund des Klageverfahrens zum Planfeststellungsbeschluss für das Terminalbauwerk derzeit nicht betrieben.

##### c) Klageverfahren auf Wiederaufgreifen des Verfahrens zur Schließung des Flugplatzes/Weiterbetrieb des Flugplatzes

Ein Klageverfahren gegen die Ablehnung des Wiederaufgreifens des luftverkehrsrechtlichen Verfahrens zur Schließung des Flugplatzes sowie 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 sind zwischenzeitlich erledigt; das Eilverfahren ist durch gerichtlichen Vergleich beendet

worden; die beiden anderen gegen die Luftfahrtbehörde gerichteten Gerichtsverfahren den Flugplatz betreffend sind durch außergerichtlichen Vergleich beendet worden.

Weiterhin gab es 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.

Eine weitere Klage, welche sich gegen die Stadt Bremerhaven im Hinblick auf eine Einstufung des Flugplatzes als Sportstätte richtete, wurde vom VG Bremen abgewiesen. Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen diese Entscheidung wurde vom Oberverwaltungsgericht zurückgewiesen.

(2) Zu den ergangenen Entscheidungen in den Eilrechtsschutz- und Klageverfahren des BUND.

In dem Eilrechtsschutzverfahren des BUND gegen den wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung des OTB Terminalbauwerks hatten sowohl das Verwaltungsgericht Bremen als auch das Oberverwaltungsgericht Bremen -jedoch mit teilweise unterschiedlichen rechtlichen Begründungen- den Weiterbau des Terminalbauwerks bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung im Hauptsacheverfahren untersagt. Die Eilrechtsschutzverfahren sind mit der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Bremen abgeschlossen.

Das Verwaltungsgericht Bremen hat mit Urteil vom 07.02.2019 im Hauptsacheverfahren festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss

- nicht, wie vom BUND in seinem Hauptantrag gefordert, aufgehoben wird,
- jedoch, entsprechend dem Hilfsantrag des BUND, rechtswidrig und nicht vollziehbar ist, so dass zur Behebung der vom Verwaltungsgericht festgestellten materiellen Rechtsfehler die Durchführung eines ergänzenden Planverfahrens zu diesem Planfeststellungsbeschluss erforderlich ist, um dessen Rechtmäßigkeit herbei zu führen.

Das Verwaltungsgericht Bremen hat darauf hingewiesen, dass gegen einen aus dem ergänzenden Planverfahren resultierenden geänderten Planfeststellungsbeschluss wiederum Rechtsmittel möglich sind.

Die schriftlichen Urteilsgründe werden den Beteiligten erst in den nächsten Wochen zugehen; erst dann kann auch darüber entschieden werden, ob gegebenenfalls Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt werden sollen. Das Verwaltungsgericht Bremen hat die Berufung gegen seine Entscheidung zugelassen, was darauf hindeutet, dass es den maßgeblichen Rechtsfragen eine hohe Bedeutung und Komplexität zumisst.

Wesentliche Feststellungen des Verwaltungsgerichts in der am 07.02.2019 erfolgten kurzen mündlichen Urteilsbegründung:

- das Gericht sieht die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses entgegen mehrerer Rügen des BUND als gegeben an;
- das Gericht hat entgegen der jeweils hiergegen vorgebrachten Rügen des BUND
  - a) dem Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung des OTB Terminalbauwerks die Planrechtfertigung bescheinigt; die Herstellung von Hafenanlagen sei ein legitimes Ziel des Wasserrechts, die Verbesserung von Produktions- und Umschlagsmöglichkeiten für die in Bremerhaven tätigen Unternehmen und damit die Stärkung der Offshore-Windenergieindustrie, der restriktionsfreie Zugang zum seeschifftiefen Wasser für die Unternehmen, der Beitrag zur Förderung der Erneuerbaren Energien und zum Klimaschutz sowie die Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft und die Sicherung von Arbeitsplätzen seien vernünftige Gründe im Sinne einer fachplanerischen Planrechtfertigung;
  - b) die Standort- und Alternativenprüfung für das OTB Terminalbauwerk bestätigt; die Aspekte der Ermöglichung der Verschiffung waagrecht montierter Rotorsterne sei zumindest als ebenso bedeutsame Alternative zu anderen Montagearten einzubeziehen gewesen, ein anderenfalls erforderlicher Schleusenausbau sowie die Aspekte gravierenderer Umweltauswirkungen an anderen Standorten oder einer geringeren Leistungsfähigkeit anderer Standort-, bzw. technischer Alternativen seien bei der Alternativenprüfung zulässigerweise berücksichtigt worden;
  - c) die fachlichen Grundlagen der Planung in technischer Hinsicht sowie im Hinblick auf die fachlichen Ermittlungen und Bewertungen in der Umweltverträglichkeitsstudie, dem Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie und weiteren fachlichen Gutachten (z. B. der Bundesanstalt für Wasserbau) nicht beanstandet;
- das Gericht hat jedoch bei seiner Prüfung der vorgebrachten Rügen des BUND
  - a) festgestellt, dass die für das OTB Terminalbauwerk streitenden Gemeinwohlbelange in der erforderlichen Abwägung mit den Anforderungen des Habitatschutzes („Natura 2000“) und den Anforderungen an die Gewässergüte in Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie nicht in allen Teilen zutreffend ermittelt und gewichtet worden seien; insbesondere seien die Prognoseunsicherheiten im Hinblick auf die Marktanteile der in Bremerhaven ansässigen Turbinenhersteller und die hierzu herangezogenen Datenbankinformationen unzureichend berücksichtigt, bzw. nicht kritisch genug hinterfragt worden, ebenso seien die Stellung des damaligen Marktführers, dessen Ansiedlungsentscheidung in Cuxhaven und die damit für den Standort Bremerhaven möglicherweise einhergehenden negativen Aspekte sowie der Kostendruck auf die Offshore-Windenergiebranche nicht ausreichend berücksichtigt worden;
  - b) festgestellt, dass die Gewichtung des Habitatschutzes teilweise mit der Heranziehung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen vermischt wurde und dass insbesondere im Rahmen der durchgeführten Ausnahmeprüfung (die einen Eingriff in das

geschützte Gebiet im Einzelfall rechtfertigt) die Kohärenzsicherung bei einer Maßnahme durch eine nicht nachgewiesene ökologische Verbesserung und bei zwei weiteren Maßnahmen durch die nicht hinreichend dargelegte Abgrenzung zwischen den von der öffentlichen Hand zu ergreifenden Standardmaßnahmen zur Erhaltung von Habitat- und Gewässerschutz und weitergehenden projektbezogenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen fehlerhaft sei.

Zunächst ist nun zu prüfen, wie im Wege eines ergänzenden Planverfahrens die vom Verwaltungsgericht festgestellten Mängel behoben werden können, hiermit wird der Vorhabenträger kurzfristig beginnen.

Zudem soll gemäß dem bereits gegenüber dem BUND unterbreiteten Verhandlungsangebot nun nochmals auf den BUND mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung über den Eingriff und den Ausgleich des OTB zugegangen werden. Basis für eine Einigung soll dabei in jedem Fall der derzeitige Planfeststellungsbeschluss bleiben.

Die Auswirkungen auf bestehende verknüpfte Planungen, Verträge etc. sowie die Auswirkungen durch ein Planergänzungs-/Planänderungsverfahren sowie etwaige Verhandlungsangebote sind dabei jeweils mit zu berücksichtigen.

#### **d) Mittelabfluss**

Per 31. Dezember 2018 sind Mittel in Höhe von 150.478.042,74 EUR gebunden. Davon sind gebucht 31.129.424,21 EUR (Ausgaben) und 119.348.618,53 EUR als Obligo beauftragt. Siehe hierzu auch die beigefügte Tabelle.

	Ist	Obligo	Summe 31.12.2018	Kostensteigerung ggü. letzter Berichterstattung
Allgem. projektübergr. Kosten und Dienstleistungen sowie Planung Terminal				
z.B. Konzessionsverfahren, Gutachten	29.209.249,78	119.326.245,97	148.535.495,75	3.342.614,46
Verfahrenssteuerung, Projektsteuerung, Kampfmittelsuche, Proberammung inkl. Ersatzrede und Rampe				
<b>davon:</b>				
PPP-Modell	8.517.124,93			0,00
Allg./projektübergr. Kosten	14.391.692,32			1.334.384,21
Terminal (Kaje und Hinterland)	631.337,92			22.765,03
Ersatzrede	2.491.088,34			0,00
Terminalzufahrt	949.919,89			214.662,82
Landesschutzdeich	2.228.086,55			1.770.802,40
Kompensation				
z. B. Flächenerwerb, Gutachten und Planung	845.603,22	22.372,56	867.975,78	171.499,07
zzgl. vorgezogene Maßnahmen (CEF)	1.074.571,21	0	1.074.571,21	32.403,98
<b>Gesamt</b>	<b>31.129.424,21</b>	<b>119.348.618,53</b>	<b>150.478.042,74</b>	<b>3.546.517,34</b>

#### e) 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 Staatsrätelerundung beschlossen, dass das vorliegende BAFO zum Abschluss des Betreibervertrages angenommen werden soll. Die Vertragsunterschrift erfolgte am 5. Februar 2016.

#### **f) 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. Die 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.

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.

Angesichts der durch Beschluss des VG Bremen vom 18. Mai 2016 entstandenen prozessualen Situation und der dadurch bedingten Verzögerung wurde mit der Arge folgende Regelung („Moratorium“) bzgl. des Bauauftrages getroffen:

- i. Es wurde geregelt, dass für die Verzögerung in der Zeit vom 15.08.2016 bis zum 13.03.2017 die vertraglich vorgesehene Verzögerungsvergütung bezahlt wird. D.h., die ARGE hat eine Vergütung für die vom Baustopp betroffenen Gewerke 1.1 und 3.1 für die Wochen 1 bis 5 in Höhe von wöchentlich 37.350 Euro und für die Wochen 6 bis 30 in Höhe von wöchentlich von 10.170 Euro erhalten.

Für die weitere Verzögerung gilt:

- ii. Es werden die vereinbarten Stoffpreisgleitklauseln angewendet. Für die übrigen Positionen des Leistungsverzeichnisses wird bei Baubeginn eine einmalige Preisanpassung an das dann geltende Preisniveau stattfinden. Hierzu sind detaillierte Regelungen zu den anzuwendenden Indizes getroffen worden.
- iii. Damit sind die Ansprüche des Auftragnehmers auf Grund verzögerten Baubeginns abgegolten. Weitergehende Ansprüche aus der Bauzeitverschiebung können daher nicht geltend gemacht werden. Für geänderte oder zusätzliche Leistungen oder eine etwaige Hyperinflation wird auf die geltenden vertraglichen und gesetzlichen Bestimmungen verwiesen.
- iv. Die Regelungen zum Arbeitsbeginn und zu den Fristen sind an die veränderte Ausführungszeit angepasst worden.
- v. Das Moratorium gilt bis zum 31.12.2021. Danach haben beide Parteien das Recht, den Vertrag zu kündigen. Bremen hat ferner das in den Besonderen Vertragsbedingungen enthaltene Kündigungsrecht, wenn das Projekt endgültig nicht realisiert wird.
- vi. Der Auftragnehmer erhält eine Vergütung für nicht erbrachte Leistungen in Höhe von 1 % der im Auftragschreiben genannten Netto-Auftragssumme, falls Bremen sein Kündigungsrecht ausübt.
- vii. Für den Fall der Aufgabe des Projekts besteht die in ursprünglichem Vertrag enthaltene Kündigungsmöglichkeit.
- viii. Ebenso besteht ein Kündigungsrecht nach Ablauf des 31.12.2021.

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

#### **g) 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.

#### **h) Beihilferechtliche Genehmigung**

Am 19. April 2016 beantragte Deutschland die beihilferechtliche Genehmigung für den OTB bei der EU KOM. 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.