

Das Millionen-Projekt

Nach einigem Zögern haben sich die Koalitionäre im Land Bremen nun doch zum Bau des **Offshore-Terminals Bremerhaven** (OTB) bekannt. Doch die Diskussion um das 180 Millionen Euro teure Projekt ist damit aller Voraussicht nach nicht beendet. Auf dieser Seite stellen wir Ihnen noch einmal vor, was im Blexer Bogen geplant ist und was die Kontrahenten dazu zu sagen haben. **VON CHRISTOPH BARTH UND KLAUS MÜNDELEIN**

Der Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)

Auf dem Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) sollen vor allem große Bauteile für Offshore-Windparks umgeschlagen werden – Turbinen, Türme, Fundamente. Geplant ist der Bau einer 500 Meter langen Kai im Blexer Bogen, an der zwei bis drei Ericherschiffe gleichzeitig liegen können. Dahinter soll eine 25 Hektar große Fläche für die Lagerung und Vormontage von Bauteilen geschaffen werden, die über eine Schwerlaststrasse mit den Produktionsstätten der Unternehmen im Fischereihafen und auf der Luneplate verbunden wird. Der Flughafen Luneort soll stillgelegt werden. Mit einem Planfeststellungsbeschluss – der Baugenehmigung – wird im November gerechnet. Der Bau könnte dann im kommenden Jahr beginnen, die Kosten betragen 180 Millionen Euro.



Die Vorbereitungen laufen seit Jahren: Probebohrungen in der Weser im November 2013. Archivfoto Scherer

Natur

Die Kritik am Offshore-Terminal entzündet sich derzeit am Bedarf: Der Hafen ist überflüssig, weil die Ausbaueile für Offshore-Windparks eingedampft worden sind. Und was ist mit den Naturschützern? Haben die keine Kritik an dem Hafen? Doch, haben sie. Aber die ist ebenfalls eng mit der Bedarffrage verbunden.

Rückblende: Als vor fünf Jahren nach einem Standort für den Offshore-Terminal gesucht wurde, hieß die Vorzugsvariante „Erdmannsziel“. Bei den Naturschützern machte diese Idee als „Horrorvariante“ Karriere. Denn sie lag direkt vor dem großen Naturschutzgebiet Luneplate und drohte, das zusammenhängende Gebiet zu zerschneiden. Es gab eine klare Kampfansage, die die Politik dermaßen beeindruckte, dass sie flugs den Standort nach Norden in den Blexer Bogen verlegte und dafür sogar den Flugplatz opfern wollte.



„Die zweit-schlimmste Lösung“ nennt Martin Rode vom Bund für Umwelt und Naturschutz diese Variante. Auch sie zerstört Natur, zerstört ein zusammenhängendes Brackwassergebiet. Dennoch: Damals war man bereit, die Kröte zu schlucken. Denn die Energiewende musste bewältigt werden, und der Offshore-Windenergie wurde dabei eine tragende Rolle zugewiesen. Und Bremerhaven hatte sich zu einem bedeutenden Produktionsstandort der Offshore-Industrie entwickelt.

Aber das habe sich inzwischen geändert, sagt Rode. „Offshore wird eine deutlich kleinere Rolle für die Energiewende spielen“, betont er. Inzwischen seien die Ausbaueile verringert worden, und damit stelle sich auch die Frage nach dem Bedarf eines Offshore-Terminals, nach der zwingenden Notwendigkeit, für einen Hafen wertvolle Natur zu zerstören. Es deutet viel darauf hin, dass die Naturschützer die „zweitschlimmste Lösung“ nicht mehr akzeptieren werden.

Experten

Wissenschaftler und Marktanalysten sind sich über den Bedarf für den OTB uneins. Das Land stützt sich bei seinen Plänen zum Bau des Terminals auf Gutachten des Wirtschaftsforschungsinstituts Prognos, die regelmäßig fortgeschrieben werden. Die neueste Fassung lag bei den Koalitionsverhandlungen bereits vor, wurde aber



noch nicht veröffentlicht. Sie soll im Umkreis von 300 Seemeilen um den OTB ein Potenzial von jährlich 145 Anlagen vorhersagen, die in Bremerhaven gefertigt werden könnten.

Dirk Briese, Chef des Bremer Marktforschungsinstituts Windresearch, bezweifelt diese Zahlen. Durch die reduzierten Ausbaueile für die Offshore-Windenergie in Deutschland sollen nach 2020 nur noch zwei Windparks jährlich gebaut werden – das entspricht rund 160 Windrädern. Für die absehbaren Projekte in der Nordsee gebe es genug Häfen.

Der Bremer Wirtschaftswissenschaftler Prof. Rudolf Hickel sieht keinen Bedarf für den OTB, weil in Bremerhaven produzierte Turbinen auch auf vorhandenen Anlagen verladen werden könnten.

Politik

Politisch war der Offshore-Terminal von einer breiten Front getragen: SPD, CDU und Grüne standen lange im engen Schulterschluss hinter dem Hafenprojekt. Wenn es Streit gab, dann allenfalls um die Frage, ob man auch mit dem nötigen Tempo an dem Hafen arbeite.

Genau das warf der CDU-Bürgerschafts-abgeordnete Jörg Kastendiek der rot-grünen Koalition vor: Sie habe mit dem missglückten Versuch, den Hafen mit privaten Investoren zu finanzieren, wertvolle Zeit verloren. Im Regierungslager sah man die Verzögerungsvorwürfe lange gelassen. Man hatte es nicht eilig. Die Bundesregierung hatte mit ihrer fatalen Diskussion um die Kosten der Energiewende die Offshore-Investoren dermaßen verschreckt, dass kaum Bestellungen bei den Herstellern eingingen: Niemand wagte sich mehr an die Windparks.

Die Große Koalition in Berlin sorgte dann mit ihren Ausbaueilen wieder für Verlässlichkeit. Es gab wieder Bestellungen, allerdings läuft das Geschäft nur schleppend an. Trotzdem betonten SPD und Grüne vor der Bürgerschaftswahl die Notwendigkeit des Offshore-Terminals. Andere Parteien wie die FDP waren da schon längst auf Distanz gegangen. Auch die Linken. Sie forderten vor der Wahl eine erneute Wirtschaftlichkeitsprüfung – und damit genau das, was SPD und Grüne dann überraschenderweise nach der Wahl plötzlich forderten.

Die CDU steht bis heute zu ihrem uneingeschränkten Ja zum Offshore-Terminal. Inzwischen haben SPD und Grüne bei ihren Koalitionsverhandlungen auch wieder zur alten Position zurückgefunden.



Foto CDU-Fraktion



Senvion

Senvion produziert in Bremerhaven Turbinen und Rotorblätter. Im Gondelwerk am Labradorhafen werden sowohl 3-Megawatt-Turbinen für Windräder an Land als auch 6-Megawatt-Anlagen für Offshore-Windparks gebaut. Im benachbarten Powerblades-Werk entstehen die über 60 Meter langen Rotorblätter für die Meereswindräder.

Zurzeit wird in den Werken für die Windparks „Nordergründe“ (18 Anlagen) und „Nordsee 1“ (54 Anlagen) produziert. Nicht bestätigten Berichten zufolge soll auch der Windpark

„MEG 1“ mit Senvion-Turbinen ausgerüstet werden. „Bremerhaven ist für uns der deutsche Logistik-Knotenpunkt der Offshore-Branche“, sagt Senvion-Sprecherin Verena Puth.

Die Herausforderung der gesamten Branche sei die Kostenreduktion, ein maßgeblicher Faktor seien dabei die Logistikkosten. „Dementsprechend begrüßen wir jede Optimierung der logistischen Abläufe, die zur Wettbewerbsfähigkeit von Senvion beitragen“, so Puth. „Mit dem OTB soll die Verschiffung der Maschinenhäuser, Naben und Rotorblätter aus Bremerhaven deutlich vereinfacht werden und damit würde auch unsere Logistik nochmals deutlich effizienter werden.“



Senvion will über den Offshore-Terminal Maschinenhäuser und Rotorblätter kostengünstig verschiffen. Foto Scherer

IG Metall

Bei der IG Metall sorgt man sich darüber, dass der lange Zeit sicher geglaubte OTB wieder infrage gestellt wird. „Ohne den OTB gerät die positive Entwicklung, die Bremerhaven genommen hat, ins Stocken“, befürchtet der Bezirksleiter Küste, Meinhard Geiken. „Eine Entscheidung gegen den OTB wäre eine Entscheidung gegen den Wirtschaftsstandort Bremerhaven.“

In dieser Woche informierte sich Geiken beim Turbinenhersteller Senvion über die Pläne für

das Werk. Er ist davon überzeugt: „Die Unternehmen investieren nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.“ Dazu gehören auch eine funktionierende Infrastruktur – wie zum Beispiel Hafenanlagen.



Foto Warmtholpa

Der Hafen könne für den Bau neuer Windparks, als Basis für Wartungs- und Instandsetzungszugarbeiten, als Exporthafen und später für das Repowering – also den Ersatz alter Windräder durch neue, größere Anlagen – eingesetzt werden.

Adwen

Adwen Offshore ist aus der Fusion der französischen Areva Wind und der Offshore-Sparte des spanischen Windenergieanlagen-Herstellers Gamesa hervorgegangen. Am Labradorhafen steht das zurzeit einzige Werk des neuen Gemeinschaftsunternehmens, in dem 5-Megawatt-Turbinen für Offshore-Windparks produziert werden. Ein zweites Werk soll 2018 im französischen Le Havre in Betrieb gehen.

„Bremerhaven bleibt aber unser Hauptwerk für Nordeuropa einschließlich Großbritannien“, versichert Eric Blanc, Chef der Adwen GmbH. Zurzeit laufen die Vorbereitungen für die Produktion von 70 Turbinen für den Ostsee-Windpark „Wikinger“, die das Werk bis Mai 2017 auslasten soll. Anschlussaufträge fehlen noch, nachdem zwei aussichtsreiche Projekte an die Konkurrenz gegangen sind („East Anglia 1“ vor der englischen Küste an Siemens, „MEG 1“ in der deutschen Nordsee voraussichtlich an Senvion).



Foto Scherer

nur für einen Prototypen“, versichert Álvarez.

Trotzdem glauben Blanc und Adwen-Offshore-Geschäftsführer Luis Álvarez fest an die Zukunft des Werkes: Zurzeit investieren sie mehr als fünf Millionen Euro in den Umbau der Halle, um dort in Zukunft auch die neue 8-Megawatt-Anlage bauen zu können. „Das machen wir ja nicht“, versichert Álvarez. Nach wie vor zählt Adwen das

Projekt „Deutsche Bucht“ eines schottischen Investmentfonds zu den aussichtsreichsten Projekten. Verhandlungen laufen außerdem mit dem dänischen Windparkbetreiber Dong, der in Zukunft nicht mehr nur auf Siemens-Turbinen setzen will. Sogar über eine Fertigung für den chinesischen Markt werde nachgedacht, so Álvarez. Der OTB spielt in der Kalkulation des Spaniers eine große Rolle. „Die Logistikkosten sind einer der wichtigsten Faktoren“, sagt er. „Der OTB ist daher ein großer Vorteil dieses Standorts.“