

Der NABU Landesverband Bremen e. V. lehnt die Errichtung eines Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) im Blexer Bogen aus naturschutzfachlichen Gründen und mangels Notwendigkeit ab. Wir begründen dies wie folgt:

Zunächst einmal bezweifeln wir die Rechtmäßigkeit der Antragstellung und der Zuständigkeit. Das Vorhaben liegt in einer Bundeswasserstraße, entsprechend ist für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens die Bundeswasserstraßenverwaltung zuständig, nicht der Senat der freien Hansestadt Bremen. Auch ist bremenports ungeeignet das Verfahren für die Stadt durchzuführen, da das Unternehmen politisch gesteuert wird: Im Aufsichtsrat sitzen Bremerhavens Oberbürgermeister, der Bausenator und Staatsräte. Ein unabhängiges und objektiv nach der besten Lösung suchendes Verfahren kann so nicht gewährleistet werden. Allein aus diesem Grund ist das Planfeststellungsverfahren sofort einzustellen.

Ein klarer Verfahrensmangel des Planfeststellungsverfahrens ist die Aufteilung der Maßnahme in verschiedene eigenständige Verfahren. So wird der Flugplatz mit eigenständigem Verfahren für den OTB geschlossen, die darauf liegenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einzeln verhandelt. Eine Sicherungsspundwand am Kopf des Luneorthafens wird für den OTB beantragt und genehmigt. Der B-Plan 450 Luneplate wird für Offshore-Industrie aufgestellt, gleichwohl der OTB noch gar nicht genehmigt ist. Die Zufahrtsrampe zum OTB wird in gesondertem wasserrechtlichen Verfahren genehmigt und über B-Plan 441 Westlicher Fischereihafen vorbereitet. Auch die Kompensationsmaßnahmen an den Nebengewässern der Weser werden über gesonderte wasserrechtliche Verfahren geplant. Wir halten diese „Salamitaktik“ für unzulässig.

Es ist augenfällig, wie sehr die Umweltbelastungen des Offshore-Terminals in den Planungsunterlagen kleingeredet werden. Stattdessen werden z. B. die marginalen CO<sub>2</sub>-Ersparnisse durch weniger Transportwege in grotesker Weise betont, gleichzeitig kein Wort über Dieselrußfilter bei Baumaschinen oder den Verladeschiffen verloren. Wir fordern für alle im Zusammenhang mit dem OTB stehenden Maschinen den Standard der Stufe IIIB mit einem Wert für die Partikelmasse von 0025 g/kWh und zusätzlich Partikelfilter für alle Motoren.

Für die Verklappung hunderttausender Kubikmeter Aushub sind angeblich keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten (S. 3 bremenports-Umweltauswirkungen). Die vorgesehenen Klappstellen liegen im FFH-Gebiet „Unterweser“, geschädigt wird der Lebensraumtyp (LRT) „Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt“. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sowohl bei der Bodenentnahme im FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ als auch beim Verklappen im FFH-Gebiet „Unterweser“ erhebliche Mengen Schlick aufgewühlt und benthische Organismen als auch wenig mobile Fischlarven u.a. der Finte durch absinkendes Sediment überdeckt und dadurch erheblich geschädigt werden können. Die Auffassung in den Antragsunterlagen, dass die Verklappung nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets führt, ist falsch. Eine erhebliche Beeinträchtigung liegt bereits dann vor, wenn ein Erhaltungsziel nur negativ berührt wird. Das ist hier der Fall durch Trübungen und Ablagerungen durch Baggerungen und Verklappung.

Wir sehen auch keinen Nachweis der Notwendigkeit einer Sohlertüchtigung vor dem Hafenkai bzw. nicht in dieser Größe. Dadurch allein würden schon erhebliche Aushub- und Verklappungsmengen eingespart und Schadensminimierung betrieben.

Die Argumentation, dass die Klappstellen T1 und T2 im FFH-Gebiet „Unterweser“ durch die Unterhaltungsbaggerei stark vorbelastet seien und man diese schädliche Maßnahme deshalb ruhig um 7,2% erhöhen dürfe, ist nicht nachvollziehbar (S. 116 bremenports-Umweltauswirkungen). Auch auf S. 77 bremenports-Umweltauswirkungen werden die erheblichen Baggerung und Trübungsfahren immerhin im FFH-Schutzgebiet (!) schöngeredet. In diesem Bereich sind Eiderenten anzutreffen, die Klappstellen haben eine besondere Ökotopfunktion für sie (S. 86 bremenports-Umweltauswirkungen). Wir sehen eine unzulässige Einschränkung der Jagdhabitats der Eiderenten durch die Verklappungen.

Wir fordern eine Bewertung der Verklappung als wenn sie auf einer eigenständigen Klappstelle in

einem FFH-Gebiet vorgenommen werden würde. Die Wasserinjektions-Baggerung lehnen wir aufgrund der Schädlichkeit und räumlichen Nähe zu wertvollen Brackwasserwatten ab. Auch die „nicht erhebliche Beeinträchtigung“ von Finte, Meer- und Flussneunauge (S.114/115 bremenports Umweltauswirkungen) in den FFH-Gebieten „Unterweser“ und „Weser bei Bremerhaven“ bezweifeln wir. Wir sehen eine erhebliche Beeinträchtigung von Finte, Meer- und Flussneunauge. Diese Transitstrecke und die erste Weserkurve, in die der OTB gebaut werden soll, ist ein wichtiger Rastplatz der Tiere während der osmotischen Anpassung vom Salzwasser ans Süßwasser der Laichgebiete. Die Trübungsarbeiten durch das Baggern, die Unterhaltungsbaggerung in der Liegewanne und das spätere betriebsbedingte Aufwühlen durch die nicht näher beschriebenen Errichterschiffe sind u. E. erhebliche Eingriffe ins FFH-Gebiet Weser bei Bremerhaven und müssen auch so bewertet werden. Durch Beunruhigung, Trübungen und Überdeckungen werden große Teile des sensiblen Ruhebereichs während der osmotischen Anpassung von Finte, Lachs, Meer- und Flussneunauge und anderen Wanderfischen gestört und sind nicht für die Tiere nutzbar.

Der fehlende Respekt der Planer vor gesetzlichen Vorgaben und rechtlichen Rahmenbedingungen zeigt sich in Aussagen wie: „Im Rahmen der Antragsplanung zum OTB wurde die vorgesehene Anpassung der Unter- und Außenweser als planungsrechtlicher Ist-Zustand zugrunde gelegt“ (S. 10 bremenports-Umweltauswirkungen). Dies ist eine dreiste Verdrängung der Tatsache, dass derzeit ein Baustopp wegen der laufenden Klage vor dem Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig eingehalten wird. Auch die Umsetzung der Fahrrinnenanpassung bis Beginn der Bauarbeiten des OTB wird unterstellt - eine Vorwegnahme der Entscheidung bei laufender Klage!

Andererseits geht man davon aus, dass wegen der Weseranpassung die Blexer Reede von max. 120m Schiffslänge auf 100 m reduziert werden würde (S. 12 bremenports-Umweltauswirkungen). Und gleichwohl die Ankerlieger mit mehr als 100 m Schiffslänge von 123 Schiffen in 2002 auf 61 Schiffe in 2010 gesunken sind (S. 13 bremenports-Umweltauswirkungen), soll eine 300m lange Dalbenreihe als Ersatzreedepätze stromaufwärts direkt an die wertvollen Schlickwatten ins FFH-Gebiet „Unterweser“ und ins Vogelschutzgebiet „Luneplate“ gebaut werden. Dieser LRT ist insbesondere für Säbelschnäbler und Knäkente ein Nahrungs- und Ruheraum. Durch den Reedebetrieb werden die Tiere erheblich gestört, Wattbereiche in der Nähe der Dalbenreihe können von den Tieren nicht mehr genutzt werden. Wir sehen darin einen unzulässigen Eingriff ins FFH-Gebiet „Unterweser“ und Vogelschutzgebiet „Luneplate“.

Ein Schlupfloch für eine höhere Lärmbelastung wird durch den möglichen Einsatz von Eimerkettenbaggern statt Hopperbaggern eröffnet (S. 42 bremenports-Umweltauswirkungen). Hierdurch können Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ durch verstärkte Scheuchwirkung und dadurch bedingten Nahrungshabitatsverlust oder zumindest Einschränkungen sich ergeben. Hier zeigt sich, dass die gesamte Planung ohne Rücksicht oder gar ernsthafte Einschränkungen durchgeführt wird. Wir fordern höchste technische Lärminderungsstandards für alle eingesetzten Baugeräte.

Inakzeptabel ist die direkte Einleitung des Niederschlagswassers in die Weser (S. 45 / S. 105 bremenports-Umweltauswirkungen). Ohne Vorklärung, lediglich mit einem wie auch immer gearteten „Notsystem“ bei Stör- und Unfällen sollen die Niederschläge von 25 ha einfach in die Weser geleitet werden. Der OTB ist eine Industrieanlage bei der Hilfsmaschinen mit Hydraulik- und Getriebeölen sowie diverse Chemikalien, Rostschutzfarben etc. zur Anwendung kommen. Diffuse Emissionen sind da die Regel, nicht die Ausnahme.

Wir sehen eine Gefährdung der in den FFH-Gebieten „Unterweser“ und „Weser bei Bremerhaven“ vorkommenden Finte, Meer- und Flussneunaugen, Lachse, allen anderen Fischen und benthischen Organismen durch chronische Einleitung von Betriebs- und Schmierstoffen und Chemikalien aus der Windkraftanlagenerzeugung. Auch sehen wir einen Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie durch die Einleitung der diffusen Stoffeinträge. Wir fordern eine Vorklärung nach bestem technischen Standard aller anfallenden Niederschlagswasser des OTB.

Ein großes Problem des Betriebes des OTB ist die enorme Scheuchwirkung der gesamten Hafenanlage, seiner in den Planunterlage nicht näher benannten Aufbauten und den möglicherweise senkrecht zu verladenden OWEA. Auf 500m Kajenlänge können vier Transport- und Installationsschiffe gleichzeitig beladen werden. Da die Ausgestaltung der Hafeninfrastruktur derzeit noch vollkommen ungeklärt ist, muss man vom worst-case-Szenario aus Naturschutzsicht ausgehen: Sechs bis acht OWEA werden gleichzeitig montiert, aufgerichtet und verladen.

Danach wächst die nächste Reihe Windräder binnen weniger Tage in den Himmel: Komplette Anlagen mit Rotordurchmessern von 120 bis 150 m und mehr, dazu über 100m hohe Türme und 50 bis 60 m hohe Tripoden würden eine Gesamthöhe von über 200m erreichen. Angesichts der Entwicklung der letzten Jahre werden zukünftig auch weit höhere OWEAs entstehen.

Entsprechend wird der Betrachtungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild (S. 50 bremenports-Umweltauswirkungen) wegen der hochaufgerichteten technischen Anlagen mit einem Radius von 4,5 km angenommen. Gleichwohl dies nicht die zukünftige Entwicklung berücksichtigt, zeigt diese Zahl jedoch eindrucksvoll die Reichweite der Auswirkungen.

Für Gastvögel in diesem Gebiet wie Säbelschnäbler, Pfuhlschnepfe, Weißwangengans, Goldregenpfeifer, Flusseeeschwalbe, Bruchwasserläufer, Pfeifente, Krickente, Spießente, Knäkente, Sandregenpfeifer, Kiebitz, Alpenstrandläufer, Bekassine, Uferschnepfe, Löffelente, Gänsesäger, Großer Brachvogel, Rotschenkel, Flussuferläufer und weitere Arten wird die Scheuchwirkung des OTB immens sein. Durch den ständigen Wechsel von stehenden Anlagen und deren Abtransport wird die Gewöhnung unmöglich gemacht. Dazu drehen diese Anlagen sich nicht etwa gleichmäßig sondern werden montiert und verladen mit erheblicher Geräusentwicklung, Knallereignissen durch herabfallende Teile oder unsanftes Absetzen, herumlaufenden Menschen und fahrenden Maschinen. Kurzum: Eine effektivere Vogelscheuche ist schwer vorstellbar.

Dennoch nehmen die Planer nur eine Störwirkung des Betriebes des OTB bis gerade einmal 200m an (S. 87 bremenports-Umweltauswirkungen), was auch nur zu 8,7ha auszugleichender Fläche führt. In Tabelle 19 (S. 88 bremenports-Umweltauswirkungen) finden sich immerhin die Aussagen, dass die Lichtemissionen und die Störreize durch die Hafeninfrastruktur auf Gastvögel innerhalb 200m erheblich sind, dies sehen wir auch so, allerdings in einem erweiterten Radius von 500m.

Viele im Blexer Bogen rastende Vögel sind Nationalparkbewohner und Schwarmvögel und entsprechend scheu. Säbelschnäbler z. B. rasten und mausern an dieser Stelle. Dieser jährliche Federwechsel ist nicht nur physisch eine Belastung der Tiere. Durch die eingeschränkte Flugfähigkeit stehen die Vögel unter Stress. Dieser Stress wird durch Beunruhigung durch ständig wechselnde Störreize im Tag-und-Nacht-Betrieb des OTB deutlich verstärkt. Wir sehen hierdrin eine unzulässige und nicht ausgleichsfähige Handlung im Vogelschutzgebiet „Luneplate“ und FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“.

Ob die vorgezogene CEF-Maßnahme im Tidepolder der Luneplate auch tatsächlich die gewünschten Erfolge bringt, bleibt zunächst abzuwarten. Wir hatten seinerzeit Zweifel u. a. wegen der wannenförmigen Gestaltung des Polders angemeldet. Auf keinen Fall kann die Vernichtung der für Säbelschnäbler und Krickente überlebenswichtigen Wattflächen als durch die CEF-Maßnahme ausgeglichen angesehen werden (S. 135 bremenports-Umweltauswirkungen). Die geplante CEF-Maßnahme ist habitatschutzrechtlich für das Vogelschutzgebiet ohne Belang. Sie würde nur dann eine Rolle spielen, wenn sie sicherstellen würde, dass es zu keinerlei Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets kommt. Das ist bei der Maßnahme schon deshalb nicht der Fall, weil damit die Beeinträchtigungen nicht verhindert werden, sondern lediglich an anderer Stelle eine Art artenschutzrechtlicher Ausgleich stattfinden soll. Der habitatschutzrechtliche Maßstab ist jedoch ein vollständig anderer als der im Artenschutzrecht.

Für das weiter entfernt liegende Vogelschutzgebiet „Unterweser“ nehmen die Planer maximale Effektdistanzen von 500m und Fluchtdistanzen von 200 – 500 m an (S. 125 bremenports-Umweltauswirkungen). Es entsteht der Verdacht, dass hier Fluchtdistanzen angemessener und großzügiger bemessen werden, weil es nichts kostet. Während direkt am OTB die Tiere sich ab 200m Entfernung nicht mehr gestört fühlen dürfen, erhöht sich ihre Empfindlichkeit offensichtlich automatisch um mehr als das Doppelte, wenn sie die Grenze zum Vogelschutzgebiet Unterweser überflogen haben. Wir fordern eine generelle Berücksichtigung der

vollen Störwirkung auf 500m Radius um den OTB und eine entsprechende Versagung dieses dann realistischer eingeschätzten immensen und nicht ausgleichsfähigen Eingriffs.

In dieses Bild passt die Einschätzung, dass aufgrund der Vorbelastung durch Hafenanlagen am Vogelschutzgebiet Luneplate eine geringere Empfindlichkeit der Gastvögel gegenüber Störungen angenommen wird (S. 127 bremenports-Umweltauswirkungen). Immerhin zwickt die Planer dann doch wohl das Gewissen, so dass sie auch die mögliche Überschreitung der absoluten Toleranzgrenze immerhin als Möglichkeit in Betracht ziehen. Wir gehen von einer realen Gefahr aus, dass für Gastvogelarten „das Maß voll ist“ und sie das Gebiet meiden werden. Auch aus diesem Grund ist das Vorhaben abzulehnen.

Ein schwerer Verfahrensmangel sind die unvollständigen Gutachten und die gerade einmal einjährige Zählung der Gastvögel (S. 131 bremenports-Umweltauswirkungen). Weder hier noch in der artenschutzrechtlichen Prüfung werden die Rohdaten gezeigt. Es ist uns nicht nachvollziehbar, ob z. B. vom Aussterben bedrohte und nach Anhang I EU-VSR geschützte Bruchwasserläufer selten in Einzelexemplaren oder knapp an der Grenze zur lokalen Bedeutung vorkommt. Auch können wir nicht nachvollziehen, wann und wie oft die Gastvögel erfasst wurden. Hier ist mindestens der Standard nach Südbeckt et al 2005 einzuhalten.

Auch die Untersuchung der Gastvögel in nur einer Saison (April 2009 bis März 2010) kann keine gesicherten Erkenntnisse über die Vorkommen von Gastvögeln geben. (S. 86 bremenports-Umweltauswirkungen, Tab. 2, S. 21 Anlage 8.1 Artenschutzrechtliche Prüfung) Eine saisonale Momentaufnahme wird z. B. durch Witterungseinflüsse stark beeinflusst. Hier müssen langjährige Bestandszahlen auch aus Hobby-Zählungen berücksichtigt oder weitere Untersuchungen angestellt werden. Eine einmalige Bestandsaufnahme ist für die Beurteilung eines FFH- und Vogelschutzgebietes weder fachgerecht noch zulässig.

Da Schweinswale v.a. im 2. Quartal (S. 70 bremenports-Umweltauswirkungen) gesichtet werden und das Weserästuar vermutlich auch als „Kinderstube“ nutzen, fordern wir einen Vergrämungs- und Rammstopp für die Monate Mai bis Juli. Da der Blexer Bogen trotz Schiffsbetrieb auch Jagdgebiet des Schweinswals ist, kommen die Planer zu der irrigen Annahme, der OTB würde die Tiere nicht einschränken (S. 72 bremenports-Umweltauswirkungen). Allerdings ist der Betrieb des OTB kein normaler Schiffsbetrieb: Bei der Verladung tonnenschwerer OWEA werden immer wieder starke Schallereignisse erzeugt, die durch die Schiffswände und Jack-up-Ständer in den Lebensraum der Tiere übertragen werden. Diese Gefährdung wurde in den Planunterlagen nirgends berücksichtigt.

Für die Teichfledermause wird aufgrund einer mündlichen Auskunft eines Fledermausforschers erklärt, der Vorhabensbereich habe keine Bedeutung für Fledermäuse (S. 71 bremenports-Umweltauswirkungen S. 24 Anlage 8.1 Artenschutzrechtliche Prüfung). Da die Weser als großes Gewässer von Teichfledermäusen als Nahrungshabitat genutzt wird und das FFH-Gebiet „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen“ in 3km Abstand oder knapp 5 Fledermausflugminuten liegt (S. 120 bremenports-Umweltauswirkungen), gehen wir von Jagdflügen in dem recht naturnahen und insektenreichen Bereich entlang der Schilfflächen und Watten aus. Eine Bebauung durch den OTB würde Nahrungshabitate betreffen und damit die Tiere in ihrem Bestand einschränken. Wir fordern eine Standard-Untersuchung mittels Aufzeichnungs-Detektoren über eine Saison über die Fledermausvorkommen im weiteren Eingriffsgebiet.

Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) gibt einen Europäischen Rahmen zum Schutz der Gewässer und ihrer ökologischen Leistungsfähigkeit. Durch das grobe Raster der Qualitätsstufen führt der Verlust und die Verschlechterung von 13 ha aquatischen Lebensraumes angeblich zu keiner Verschlechterung der Zustandsklasse der WRRL (S. 138 bremenports-Umweltauswirkungen) – so kann der Sinn dieser Richtlinie auch ausgehebelt werden. Wir bezweifeln die Rechtmäßigkeit solchen Vorgehens.

Aus formalen Gründen möchten wir hier unsere Bewertung der erheblichen Wirkungen des geplanten OTB-Baus auf die Natur in tabellarischer Form ergänzen:

| Artname                     | Naturschutzrechtliche Relevanz                                  | Ort des Vorkommens                                   | Wirkpfad der potentiellen Beeinträchtigung   | Untersuchungsmangel der UVU  |
|-----------------------------|---|--|--|--|
| <b>Schweinswal</b>          | Art des FFH-Anhangs II und IV, bes. geschützte Art der BArtSchV | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> vertreiben und ggfls verletzen Rammarbeiten, das Gehör, Baggerungen und Verklappungen beeinträchtigen Jagdhabitats<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, kein Rammstopp in der Geburtsphase und Jungenaufzucht                             |
| <b>Teichfledermaus</b>      | RL 2, Art des FFH-Anhangs II und IV                             | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baumaschinen die Jagdhabitats<br><b>betriebsbedingt</b> stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen  | mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,   |
| <b>Wasserfledermaus</b>     | RL 5, Art des FFH-Anhangs IV                                    | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baumaschinen die Jagdhabitats<br><b>betriebsbedingt</b> stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen  | mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,   |
| <b>Großer Scheibenbauch</b> | Rote Liste  | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet   | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art  |
| <b>Aal</b>                  | Rote Liste  | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet   | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation |
| <b>Meerforelle</b>          | Rote Liste  | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen   | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien                        |

|                             |   |  |  |  |
|-----------------------------|---|--|--|--|
|                             |   |  | <b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet   | osmotischen Adaptation   |
| <b>Große Schlangennadel</b> | Rote Liste                              | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet   | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art  |
| <b>Seehase</b>              | Rote Liste                              | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet   | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art  |
| <b>Meerneunauge</b>         | Art des FFH-Anhangs II, Rote Liste      | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet   | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation |
| <b>Flussneunauge</b>        | Art des FFH-Anhangs II und V Rote Liste | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen auch von Larvenstadien<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen auch von Larvenstadien<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation |

|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
|   |  |   | all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation  |   |
| <b>Finte</b>  | Art des FFH-Anhangs II und V Rote Liste  | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“          | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet | falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation                                |
| <b>Atlantischer Lachs</b>   | Art des FFH-Anhangs II und V Rote Liste  | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“          | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen<br><b>betriebsbedingt</b> stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitats weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet | Nichtberücksichtigung der Art, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation |
| <b>Makrozoobenthos, insbes.</b><br>Corophium lacustre<br><br>Assiminea grayana<br><br>Sertularia cupressina | alle Rote Liste 3                        | FFH-Gebiete „Unterweser“ und bei „Weser Bremerhaven“          | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Lebensräume weithin insbesondere durch Überdeckungen<br><b>betriebsbedingt</b> stören Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen weithin insbesondere durch Überdeckungen<br><b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet  | falsche Einschätzung der Erheblichkeit bei Solltiefenherstellung, Verklappung und Änderung der Gewässer-morphologie   |
| <b>Säbelschnäbler</b>   | Art des Vogelschutzrichtlinien-Anhangs I | Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und international bedeutenden Mauserrastplatz<br><b>betriebsbedingt</b> stört die optische Scheuchwirkung der   | Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius   |

|   |  |   |   |  |
|---|--|---|---|--|
|   |  |   | Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akkustische Scheuchwirkung durch den Hafenerbetrieb, Lichtemissionen<br>300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akkustische und optische Störreize, Lichtemissionen<br><b>anlagebedingt</b> werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel  | falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere Wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangfliegen nicht berücksichtigt  |
| <b>Pfuhschnepfe</b>   | Art des Vogelschutzrichtlinien-Anhangs I                 | Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Luneplate“ und „Unterweser“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz<br><b>betriebsbedingt</b> stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akkustische Scheuchwirkung durch den Hafenerbetrieb, Lichtemissionen<br>300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akkustische und optische Störreize, Lichtemissionen<br><b>anlagebedingt</b> werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel | Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius<br>falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere Wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangfliegen nicht berücksichtigt |
| <b>Weißwangengans<br/>Goldregenpfeifer<br/>Flussseeschwalbe<br/>Bruchwasserläufer<br/>Blässgans</b>   | Arten des Vogelschutzrichtlinien-Anhangs I<br>Rote Liste | Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Luneplate“ und „Unterweser“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz<br><b>betriebsbedingt</b> stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akkustische Scheuchwirkung durch den Hafenerbetrieb, Lichtemissionen<br>300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akkustische und optische Störreize, Lichtemissionen<br><b>anlagebedingt</b> werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel | Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius<br>falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere Wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangfliegen nicht berücksichtigt |
| <b>Pfeifente<br/>Krickente<br/>Spießente<br/>Knäkente<br/>Sandregenpfeifer<br/>Kiebitz<br/>Alpenstrandläufer<br/>Bekassine<br/>Uferschnepfe</b> | Rote Liste   | Gastvögel im Vogelschutzgebieten „Luneplate“ und „Unterweser“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz<br><b>betriebsbedingt</b> stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akkustische Scheuchwirkung durch den Hafenerbetrieb,   | Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius<br>falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum  |

|  |  |   |   |   |
|--|--|---|---|---|
| Löffelente<br>Gänsesäger<br>Großer<br>Brachvogel<br>Rotschenkel<br>Flussuferläufer |  |   | Lichtemissionen<br>300m lange Ersatzreede am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akkustische und optische Störreize, Lichtemissionen <b>anlagebedingt</b> werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel   | Hochwasserrastplatz<br>Einflugstörung/Barriere<br>Einwirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangfliegen nicht berücksichtigt |
| Eiderente  | Art der BArtSchV                           | Gastvogel im Vogelschutzgebiet und „Unterweser“                       | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum<br><b>betriebsbedingt</b> stören Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum   | falsche Einschätzung der Erheblichkeit  |
| Brandgänse   | Art der BArtSchV                           | Gastvögel in Vogelschutzgebieten „Luneplate“ und „Unterweser“         | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz<br><b>betriebsbedingt</b> stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akkustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen<br>300m lange Ersatzreede am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akkustische und optische Störreize, Lichtemissionen <b>anlagebedingt</b> werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel | Nichterwähnung und Nichtberücksichtigung des Mauserplatzes im Watt  |
| Trauerseeschwalbe<br>Zwergseeschwalbe  | Arten des Vogelschutzrichtlinien-Anhangs I | Gastvögel in Vogelschutzgebieten „Luneplate“ und „Unterweser“         | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum<br><b>betriebsbedingt</b> stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akkustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen<br><b>anlagebedingt</b> werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel   | Nichterwähnung und Nichtberücksichtigung des Nahrungsgebietes   |
| Wanderfalke<br>Seeadler<br>Rohrweihe   | Arten des Vogelschutzrichtlinien-Anhangs I | jagende Gastvögel in Vogelschutzgebieten „Luneplate“ und „Unterweser“ | <b>baubedingt</b> beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz<br><b>betriebsbedingt</b> stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akkustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen insbesondere auch auf die Beutevögel<br>300m lange Ersatzreede am   | Nichterwähnung und Nichtberücksichtigung Gerade diese Greife haben besonders hohe Fluchtdistanzen   |

|                                 |  |                            |  |  |
|---------------------------------|--|----------------------------|--|--|
|                                 |  |                            | Watt entwertet den Nahrungsraum durch akkustische und optische Störreize, Lichtemissionen <b>anlagebedingt</b> werden 25ha Lebensraum entzogen, die  |  |
| <b>Terrestrische Wirbellose</b> |  | Eingriffsgebiet, Zufahrten | hier ist v.a. die Lebensraumzerstörung und Lockwirkung von Licht anzuführen. Nicht alle im Hafen verwendeten Lichtquellen werden insektenfreundlich sein (z. B. Fahrzeuge) und zu erheblichen Verlusten führen | Nichterwähnung und Nichtberücksichtigung |

Wir sehen die Effekte auf das Landschaftsbild baubedingt, betriebsbedingt und anlagebedingt als erheblich sowohl optisch als auch akkustisch auf Eigenart und Schönheit und die Erholungsfunktion an.

Wir sehen im OTB eine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Gebiete „Weser bei Bremerhaven“ und „Unterweser“ und dem Vogelschutzgebiet „Luneplate“. Die relevanten Arten nach Anhang II werden u.E. erheblich durch Bau und Betrieb, insbesondere durch Baggerarbeiten und Verklappungen aber auch die Scheuchwirkung der Hafenanlage, der Verladung von OWEA und die Ersatzreedepätze beeinträchtigt.

Gleichwohl wir weder eine ausreichende Planbegründung noch Wirtschaftlichkeit noch nautische Möglichkeit für den OTB an dieser Stelle sehen und die Einstellung des Verfahrens fordern, wollen und müssen wir uns zu den Kompensationsmaßnahmen äußern. Wir tun dies für den Fall, dass wider Erwarten und gegen jeglichen gesunden Menschenverstand die Planungen weiterverfolgt werden und wir in einer gerichtlichen Auseinandersetzung für die Natur wenigstens einen angemessenen Ausgleich erreichen müssen. Da juristisch eine Nachreichung von Stellungnahmen nach Ende der Einwendefrist nicht möglich ist, sind wir zu diesem Schritt gezwungen. In keiner Weise ist dies Verhalten ein irgendwie geartetes Einverständnis mit dem Bau des OTB seitens des NABU!

Die Kompensationsmaßnahmen für das Vorhaben sind grundsätzlich unzureichend. Dies soll anhand folgender Eingriffe gezeigt werden:

Als Ersatzreedepätze soll eine 300m lange Dalbenreihe stromaufwärts direkt an die wertvollen Schlickwatten ins FFH-Gebiet „Unterweser“ und ans Vogelschutzgebiet Luneplate gebaut werden. Nach unserer Interpretation soll es dafür keinerlei Ausgleich geben. Wir halten diesen Eingriff für erheblich und fordern einen angemessenen Ausgleich für die Natur.

Der besondere Wert und die Schutzwürdigkeit des Naturraumes in den eingegriffen wird, ist seine Seltenheit. Nahezu alle Ästuare in Europa sind stark verbaut, weshalb sie gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie als Lebensraumtyp 1130 besonderen Schutz genießen. Kennzeichnend ist hier der Übergang vom Süßwasser-Fluß in das Salzwasser-Meer. Schon wenige Meter flußauf- oder abwärts liegen andere chemische und physikalische Parameter und damit geänderte Artenzusammensetzungen vor. Für wandernde Fische ist es eine physische Herausforderung, sich vom Salz- ans Süßwasser anzupassen und umgekehrt. Diese osmotische Adaption bedeutet Stress für den Körper, die Tiere brauchen Ruhe. Einmal ans salzärmere Brackwasser angepasst, können sie nicht direkt ins Salz- oder Süßwasser fliehen oder sie drohen durch diesen abrupten Wechsel Schaden zu nehmen. Bildlich gesprochen ist das Ästuar für Wanderfische ein Flaschenhals. Eingriffe in diesem Lebensraum müssen auch in diesem Lebensraum ausgeglichen werden. Unter dieser Betrachtung sind schon die Kompensationsplanungen auf der Kleinensiel Plate, Tegeler Plate und Neues Pfand streng genommen ungeeignet, den Eingriff des OTB auszugleichen. Für

die Maßnahmen an Billerbeck, Frelsdorfer Mühlenbach und Oberer Drepte gilt das noch stärker. Lediglich die Maßnahme in Cappel Süder-Neufeld erfüllt immerhin geografisch die Anforderungen.

Es ist schon ein unverfrorener Ansatz, bei weit über 35 ha direktem Lebensraumverlust und bei über 80 Hektar von enormer Scheuchwirkung betroffenen Flächen keinerlei nennenswert neue Flächen für die Natur zu entwickeln, stattdessen wird auf alte Ausgleichsmaßnahmen draufgesattelt.

Schon bei der CEF-Maßnahme im „Tidepolder Große Luneplate“ wurden ohnehin für den Naturschutz reservierte Flächen lediglich etwas tiefer ausgeschoben. Dieser „Planierdraupenausgleich“ zieht sich auch durch die Kompensationsplanungen der Kleinensieder Plate, der Tegeler Plate und des Neues Pfands. Es werden bestehende Ausgleichsmaßnahmen z. T. überplant und schlicht tiefer gelegt. Dabei geht es i.d.R. um das Abbagern alter Spülfelder, also der Beseitigung der Sünden der Vergangenheit. Hierzu besteht eigentlich eine Verpflichtung aus der WRRL, nämlich der Herstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit und eines guten ökologischen Zustands.

Zudem werden hier Ausgleichsmaßnahmen miteinander vermischt. Eine Beurteilung, ob eine frühere Maßnahme auch tatsächlich gewirkt hat oder ob der alte Eingriff noch weiter ausgeglichen werden muss ist dadurch nicht mehr möglich.

Sinngemäß gilt dies auch für die Maßnahme Cappel Süder-Neufeld: Auf 31 ha „alten“ Flächen, die schon durch Sommerdeichöffnung an die Nordsee angeschlossen wurden, soll nun lediglich ein Prielsystem neu ausgehoben werden - fertig ist der Ausgleich. Und das auf praktischerweise ohnehin dem Naturschutz gehörenden Flächen.

Nur mit viel Phantasie können die Kompensationsmaßnahmen an Billerbeck, Frelsdorfer Mühlenbach und Oberer Drepte mit dem OTB in Verbindung gebracht werden. Die Maßnahmen an sich mögen sinnvoll sein und auch den Wanderfischen zugute kommen. Allerdings besteht auch hier eine Verpflichtung aus der WRRL zur Herstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit und eines guten ökologischen Zustands. Auch werden diese Maßnahmen nur sehr begrenzt Flächenwirksam.

Wir sehen bei den Maßnahmen erhebliche Defizite hinsichtlich Größe und Kohärenz angesichts der Schwere des Eingriffs. Es fehlt der Ausgleich an Ort und Stelle. Auch wurde die Verschandelung des Landschaftsbildes und Minderung der Erholungsfunktion nicht berücksichtigt. Hier müssten Maßnahmen ergriffen werden, die den erholungssuchenden Menschen der Stadt Bremerhaven zugute kommen. Großzügige Rückbauten an der Geeste wären da z. B. eine gute Möglichkeit. Wir fordern auch weitere Maßnahmen zur Lebensraumverbesserung im Ästuar, z. B. Rückbau von Uferverbauungen.

Die ausreichende Kompensation im Sinne der Schaffung von Kohärenzmaßnahmen ist Zulässigkeitsvoraussetzung für einen erheblich beeinträchtigenden Eingriff im Sinne des Habitatschutzrechtes. Solange die diesbezügliche Kohärenzsicherung nicht nachgewiesen wird, sind die Beeinträchtigungen daher unabhängig von der Frage positiver Abweichungsentscheidung unzulässig.

Schon die Ansiedelung der Windkraftindustrie im Süden Bremerhavens war hinsichtlich der Offshore-Industrie wenig vorausschauend, nun soll diese Fehler mit erheblicher Naturzerstörung und ungewissen Investitionen aus Steuermitteln eines Haushaltsnotlagelandes „geheilt“ werden. Dabei ist derzeit überhaupt nicht abzusehen, ob die Offshore-Windpark-Pläne jemals umgesetzt werden oder ob sie nicht an den hohen Kosten für die Errichtung und den massiven Problemen der Stromverteilung scheitern. Aktuell warnen Verbraucherschützer vor der Offshore-Windkraft als „Irrläufer“, auch aus (Hafen-)Wirtschaftskreisen wird die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des OTB bezweifelt.

Auch in den vorgelegten Planungsunterlagen finden sich Hinweise auf eine fehlende Wirtschaftlichkeit der Offshore-Windparks: „Trotz der Anpassungen des Vergütungsmodells durch die Novelle des EEG ist derzeit nicht garantiert, dass die Stromgestehungskosten für eine Kilowattstunde Strom zukünftig auch gedeckt werden können.“ (S. 15, Potenzialanalyse Prognos)

Statt hieraus die notwendigen Schlüsse zu ziehen und z. B. verstärkte Bemühungen in der Onshore-Windkraft zu fordern, wird munter weitergeplant.

Andere Länder sind da realistischer, gleichwohl oder vielleicht gerade weil sie in Sachen Wasserbau bestimmt zu den führenden Nationen weltweit gehören: „Laut Koalitionsvertrag verpflichtet sich die niederländische Regierung zwar nach einer Möglichkeit zur Kostensenkung für den Offshore-Strom zu forschen, gleichzeitig stellt sie aber fest, dass aufgrund der Kosten die Offshore-Windenergie gegenwärtig keine signifikante Rolle bei der Energieversorgung spielen wird.“ (S.33 Potenzialanalyse Prognos).

Trotz aller ehemaliger Goldgräberstimmung an deutschen Küsten bleibt festzustellen, dass die Probleme der neuen Technik enorm und derzeit unübersehbar sind. Ein OTB mag logistische Probleme der gigantischen Anlagen reduzieren helfen. Logistische Kosten machen jedoch nur einen winzigen Bruchteil der Gesamtkosten der Offshore-Windparks aus. Eine signifikante Senkung der Stromkosten aus Offshore-Windparks wird der OTB nicht erbringen.

Insgesamt gibt es eine große „Volatilität“ des Gesamtkomplexes Offshore-Industrie, um einen gerne gebrauchten Begriff der Potenzialanalyse zu verwenden. Oder norddeutsch ausgedrückt handelt es sich bei der Potenzialanalyse schlicht um „Spökenkiekereei“. Weder die Mengen noch die Größen noch die tatsächlich verwendete Technik zur Errichtung der künftigen Offshore-Windparke ist realistisch absehbar.

Da ist die Prognos-Potenzialanalyse auf S. 61 immerhin in einem Punkt ehrlich: „Unter der Voraussetzung, dass sich die Offshore-Industrie weiterhin etabliert, wird auch die oben beschriebene Volatilität des Marktes den Bedarf für ein OTB mittelfristig nicht in Frage stellen.“ Hier werden in einem planbegründenden Gutachten fromme Wünsche statt harter Fakten geboten. Ob die Offshore-Industrie sich jemals durchsetzen wird, hängt eben an vielen Faktoren. Erst wenn es hier absehbare Planungssicherheit gibt, darf ein so schwerer Eingriff in ein FFH-Gebiet überhaupt erst geprüft werden.

Aktuell melden überall in Deutschland Windkraftanlagenbauer Kurzarbeit an oder ziehen sich aus geplanten Investitionen zurück (z. B. in 2013 SIAG Nordseewerke Emden, Sietas-Werft Hamburg, Powerblades Bremerhaven entlässt Leiharbeiter). Die Erkenntnis, dass noch erheblicher Forschungsbedarf und ganz essentiell „Handlungsbedarf beim Netzanschluss“ (S.16 Potenzialanalyse Prognos) besteht, schreckt Investoren für die notwendigen Milliarden ab. Die hohen Risiken, Windkraftanlagen auf hoher See zu installieren sind bei aller Technikgläubigkeit auch bei den Ingenieuren bekannt.

Auch ohne all die o.a. Risiken, die eine tatsächliche Auslastung des OTB fraglich erscheinen lassen, ist die Wirtschaftlichkeit des Hafens nicht gegeben. Zunächst wurde strikt auf rein private Investitionen für den OTB verwiesen, nachdem diese ausblieben, steigt das Haushaltsnotlageland Bremen mit 180 Millionen € ein. Es muss die Frage gestellt werden, weshalb große Firmen und Konsortien sich aus einer Privatfinanzierung zurückziehen, wenn doch die Offshore-Zukunft derart rosig und der OTB derart notwendig sein soll?!

Auch muss die Frage nach der Zulässigkeit des öffentlich finanzierten OTB's vor dem Hintergrund des Wettbewerbsrechtes gestellt werden. Unserer Einschätzung nach ist die derzeitige OTB-Finanzierung eine unzulässige Subvention für die Offshore-Windkraft-Industrie und verstößt gegen EU-Recht.

Aufgrund der enormen Unwägbarkeiten steigen die Zinsen für das Risikokapital. Der Staat mag als Darlehensnehmer günstigere Konditionen bekommen, die Risiken bleiben jedoch dieselben. Wird später der OTB nicht oder nur marginal benötigt, zahlt der Steuerzahler für die Fehlinvestition.

Es bedarf nicht einer besonders negativen Lebenseinstellung, die realistischen Kosten für den OTB deutlich höher als derzeit prognostiziert einzuschätzen. Ob Flughäfen, Opernhäuser oder Bahnhöfe – jedesmal haben sich die Kosten für große Bauvorhaben der öffentlichen Hand „unvorhersehbar“ vergrößert. Selbst wenn die 180 Mio € für den OTB ausreichen sollten, steht damit zunächst nur eine „Suprastruktur“-Plattform im FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“. In den Planunterlagen finden sich keine Aussagen über Verpflichtungen der Privatwirtschaft zur Finanzierung der Infrastruktur und zum Betrieb. Auch hier ist zu befürchten, dass die so

geschaffenen Sachzwänge wieder die öffentliche Hand oder halbstaatliche Betriebe wie bremenports zwingen, in erhebliche Vorleistungen zu gehen.

Selbst die Potenzialanalyse kann den OTB nicht schön genug rechnen, dass er es in den Bundesverkehrswegeplan schaffen würde: „Bei angenommenen Umfuhrkosten von 20-30 Millionen € pro Windpark liegen die anteiligen Umschlagkosten zwischen 6 und 12 Millionen €. Hochgerechnet auf den Bezugszeitraum von 20 Jahren und auf die Zielgröße zwei Windparks pro Jahr zu verschiffen ergeben sich Umschlagkosten in Höhe von 240 bis 480 Millionen €.“ (S. 63 Prognos-Potenzialanalyse)

Das bedeutet, dass die Privatwirtschaft ohne den OTB etwa so viel Geld für zusätzliche Umschlagkosten ausgeben muss, wie die Plattform kosten wird. Hier subventioniert ein Haushaltsnotlageland einen Wirtschaftszweig der, wenn die Offshore-Industrie denn eine wirkliche Zukunft hat, sich locker selbstfinanzieren könnte. Sollte jedoch der ersehnte Boom der Offshore-Windparks nicht eintreten, hätte der Steuerzahler die Kosten zu tragen.

Selbst mit den geringeren Zinskosten für den Staat rechnet sich der OTB nicht: Die fiskalischen Effekte (kumuliert) liegen zwischen 428,3 und 805,8 Mio € (S.106 Prognos-Potenzialanalyse), wohlgemerkt unter den äußerst optimistischen Annahmen von 160 WKA-Verladungen pro Jahr. Auf Seite 108 muss die Prognos-Potenzialanalyse dann kleinlaut zugeben: „Im base-case-Szenario wird mit -6,4 Mio. € im Betrachtungszeitraum keine positive fiskalische Rentabilität erreicht.“

In den Planunterlagen wird mehrfach sinngemäß behauptet, dass das Überleben der Windkraftindustrie am Standort Bremerhaven von der Errichtung des OTB abhängig sei (z. B. S 6 bremenports-Umweltauswirkungen). So würden keine weiteren Investitionen getätigt und Firmen abwandern, wenn der OTB nicht käme. bremenports versteigt sich sogar zu der Aussage, dass Firmeninvestitionen „im Vertrauen darauf durchgeführt wurden“, dass der OTB käme (Planrechtfertigung bremenports S. 15). Mit der Alternativenprüfung ist es entsprechend nicht weit her, so sei der Standort durch die F-Plan-Änderung 10 B „durch die Gemeinde vorentschieden“ (Planrechtfertigung bremenports S. 17). Eine echte Prüfung von Nullvariante, Alternativen und schadensbegrenzende Maßnahmen fand offensichtlich nicht statt.

Komischerweise hat sich ganz ohne den OTB ein einmaliger „ausgeprägter Cluster der Offshore-Windenergie mit Produzenten und Dienstleistern auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette“ gebildet. Derzeit sind rund 3.000 Beschäftigte in der Windkraftbranche in Bremerhaven beschäftigt. Die Behauptung, allein der OTB würde die Windkraftindustrie in Bremerhaven halten, ist somit hinfällig.

Interessant sind auch die Aussagen, dass Produktionssteigerungen im Labradorhafen „kaum zu realisieren“ und neue Ansiedelung „nahezu“ ausgeschlossen seien (Planrechtfertigung bremenports S. 18/19). Diese unbestimmte Begriffswahl lässt noch Hintertüren für weitere Entwicklungen an den bestehenden Standorten auch ohne den OTB zu. Wir stellen fest, dass Alternativen zusätzlich zum Labradorhafen z. B. in den gesamten Hafengebieten östlich des Flughafens Luneort nur ungenügend geprüft wurden und es eine unzulässige Vorfestlegung auf den Standort im Blexer Bogen gab.

Derzeit werden an der Containerkaje I („CT Süd“) und der ABC-Halbinsel Windkraftanlagen montiert und verschifft. Die Begründung, dass diese Zwischenlösung nicht weiter betrieben oder alternativ zum OTB sogar ausgebaut werden kann, sind die erwarteten steigenden Containerzahlen, für die ja der CT IV gebaut wurde. Dass sich Bremen am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven beteiligt hat und dieser Hafen reichliche Kapazitäten für den Containerumschlag vorhält, wird mit keiner Silbe in den Planungsunterlagen erwähnt. Es wird kein Szenario betrachtet, die Containerkajen mittelfristig zu nutzen, wenn sich ein tatsächlicher Offshore-Boom einstellen sollte. Diese kaufmännisch kluge Lösung würde flexible Reaktionen ohne große Investitionen ermöglichen, scheitert jedoch am Kirchturmdenken der Politik, schließlich liegt der Nutznießer der Containerkapazitäten, der JWP-Wilhelmshaven in einem anderen Bundesland.

Wir fordern eine Wirtschaftlichkeitsberechnung unter Einbeziehung der Existenz und Potenziale des JWP.

Ein Argument gegen die Verladung der OWEA's im derzeitigen Containerhafen sind die vorgeblich höheren Risiken des logistischen Prinzips des gebrochenen Verkehrs. Hierbei ist zu bedenken, dass bei Übergrößen (für 10 MW-Anlagen wird eine Rotorblattlänge von 75 m kalkuliert) eine Stück-Verladung auch eine Reduzierung der Gefahren z. B. durch plötzliche Sturmereignisse und bessere Händelbarkeit mit sich bringt. Die Offshore-Industrie ist noch jung, logistische Prinzipien werden derzeit angedacht und bestenfalls just ausgetestet. Wer vermag zu prognostizieren, ob nicht zukünftig die Windparks z. B. auf großen schwimmenden Plattformen mit Feederschiffen bedient und komplett vor Ort montiert werden und gebrochene Verkehre an Land kein Problem mehr darstellen?

Immerhin ist der recht großzügig geplante OTB noch nicht einmal ideal für die Bedürfnisse der Offshore-Industrie geeignet. Aufgrund der reduzierten Tiefe des Hafens im Nordbereich gibt es Einschränkungen: "Die Effizienz des nördlichen Teils des Terminals wird so für bestimmte Installationsmethoden auf See eingeschränkt." (S. 11, Prognos).

Ein weiteres großes Problem ist die Lage in einer der meistbefahrenen Bundeswasserstraßen. Die Schiffs-Verkehrsdichte und die Nähe zur Fahrrinne wird die Zeitfenster für die übergroßen Transporte eng und unkalkulierbar machen. Nach Seeschiffsstraßenordnung hat der durchgehende Verkehr stets Vorrang. Jedes vorbeifahrende Binnenschiff bremst die Errichterschiffe für die Windparks vor dem OTB aus. Wenn also alle zwei Tage ein Schiff mit drei liegenden Rotorsternen hinausfahren will, braucht es ein stundenlanges Zeitfenster ohne Schiffsverkehr, dazu geeignetes Wetter und keine außergewöhnlichen Ereignisse. Wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, die flott und effektiv zusammengeschweißten OWEA's auch tatsächlich ohne tage-, wochen oder gar monatelange Wartezeiten aus der Weser in die Nordsee zu bekommen, beschreiben wohlweislich weder Prognos noch bremenports.

Prognos stellt lediglich lapidar fest: "Genehmigungspflichtig sind Transporte von den Fertigungsstätten über die Flussläufe Ems, Jade, Weser und Elbe mit einer Breite von mehr als 46 Meter" (S. 56 Prognos) Diese Größe überschreiten die aktuellen Rotorsterne um fast das Dreifache.

bremenports ist immerhin etwas klarer und stellt fest: „Aufgrund der faktischen Auswirkungen reviersperrender Sondertransporte auf den Gesamtverkehr, werden weder kurz- noch mittelfristig regelmäßige oder berechenbare (planbare) Abfahrten möglich sein.“ (S. 141 bremenports-Umweltauswirkungen). Damit werden alle angestrebten logistischen Vorteile der ungebrochenen Verkehre und der Vollmontage auf einer 25ha-Plattform ad absurdum geführt! Nicht nur, dass der OTB in einem FFH-Schutzgebiet liegt, er liegt auch als "Warenausgangszone" verkehrstechnisch an einer vollkommen ungeeigneten Stelle.

Wir fordern die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens, da die Leistungsfähigkeit des OTB durch die Einschränkungen des Schiffsverkehrs auf der Weser nicht gegeben ist. Zumindest müssen belastbare Gutachten die Menge und Qualität der Ab- und Anlegemöglichkeiten am OTB nachweisen.

Insgesamt ist auffällig, dass die gesamte Planung der Offshore-Industrie gegenüber äußerst großzügig ist. Gleichwohl die notwendigen Aufbauten und abnehmenden Errichterschiffe und die notwendige Menge an Liegeplätzen noch vollkommen unbekannt sind, wird der OTB auf Maximalgröße geplant: "Die geplante Kajenlänge von 500 Meter resultiert aus der Länge der Transport- und Installationsschiffe sowie dem sog. „Leinenabstand“. Die Länge der Schiffe wird mit 100- 150m angenommen. Hinzu addiert sich ein Leinenabstand zwischen den Schiffen von je 10 -15m. Daraus ergeben sich dementsprechend drei bis vier Liegeplätze." (S. 57 Prognos). Auch soll der OTB derart geplant werden, dass er die „weitere Entwicklungen der Branche in angemessener Weise berücksichtigt“ (Planrechtfertigung bremenports S. 17). Neben der ungeklärten Ausgestaltung der Hafeninfrastruktur zeigen solche Aussagen, dass hier den Hafenbetreibern ein Blankoscheck ausgestellt wird. Es gibt keinerlei Ansätze, die Baumaßnahme zu minimieren, Kosten zu sparen und Naturzerstörung zu verhindern.

Laut Planrechtfertigung bremenports (S. 24) wurde der ursprüngliche Standort des OTB weiter nördlich geprüft aber wegen möglicher Schadensersatzforderungen der anliegenden Firmen wieder verworfen. Stattdessen "rutschte" der OTB nach Süden und damit näher an die Säbelschnäbler-Rastplätze und ins FFH-Gebiet "Weser bei Bremerhaven" hinein. Hier wird

offensichtlich der Wert EU-geschützter Natur als geringer erachtet als der ansässiger Firmen. Die ursprüngliche Planung wurde sicher auch unter logistischen Gesichtspunkten näher an die bestehenden Hafensstrukturen Bremerhavens herangerückt. Wir fordern eine Verlegung des OTB auf einen weniger naturschädlichen Standort.

In der verkehrstechnischen Prognose (S. 8 bremenports-Umweltauswirkungen) wurden die Zulieferverkehre ohne die aktuelle Planung für einen IKEA-Markt an der Kreuzung Frederikshavner Straße / B6 berechnet. Wir sehen hier eine erhebliche Zusatzbelastung der Kreuzung durch den Möbelmarkt und Einschränkungen für den Lieferverkehr zum OTB und den ansässigen Firmen. Auch aus diesem Grund ist der Blexer Bogen der falsche Standort für den OTB.