

Das Interview: Thomas Röwekamp zum Offshore-Terminal Bremerhaven und zur Entschuldung

„Scheitert der OTB, muss Schluss sein mit der Beschränkung auf Offshore“

Vor dem Verwaltungsgericht droht dem Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB) eine Niederlage. Der Senat bietet den klagenden Naturschützern Verhandlungen an, das Gericht empfiehlt sogar einen neuen Standort. Thomas Röwekamp, Fraktionschef der CDU-Bürgerschaftsfraktion, warnt im Gespräch mit Klaus Mündelein vor weiteren Kompromissen gegenüber den Naturschützern. Und er sieht sich bestätigt: Es sei ein Fehler gewesen, den Hafen allein auf Offshore-Umschlag zu beschränken.

Im Klageverfahren um den OTB sieht es für den Senat nicht gut aus. Bekommt Ihr Vorschlag, den OTB alternativ als Schwerlasthafen neu zu planen, nun besondere Aktualität? Wir glauben, dass unser Vorschlag, parallel einen Plan B zu haben, unverändert richtig ist und fühlen uns auch bestärkt, nachdem das Gericht nun erhebliche Zweifel an der Tragfähigkeit des bisherigen Planfeststellungsbeschlusses zu haben scheint. Das ist jetzt natürlich nur erst einmal eine Wasserstandsmeldung, aber ich glaube, es ist klar, dass wir durch das langwierige Vergabeverfahren einerseits und durch die Beschränkung auf die Offshore-Branche andererseits hier rechtliche Risiken eingegangen sind, die offensichtlich falsch eingeschätzt worden sind, so dass das ganze Projekt jetzt infrage steht.

Dreh und Angelpunkt ist der Bedarf. Droht nicht auch dieser Alternativplanung mit Ausweitung auf den Schwerlastumschlag das Problem, dass die vom Umweltrecht verlangte Prognose ebenfalls zum Stolperstein wird? Kurz: Kann der Bedarf nach Schwergutumschlag nachgewiesen werden? Klar, das ist immer eine hohe Hürde. Aber wir haben die Situation, dass dieser Terminal die letzte große Hafeninfrastrukturmaßnahme ist, die Bremen überhaupt noch auf eigenem Hoheitsgebiet machen kann. Umso sorgfältiger muss man planen, auch weit-sichtiger. Deshalb haben wir von Anfang an gesagt, dass wir die Beschränkung auf nur eine Branche für falsch halten. Klar müsste man für einen Schwerlastterminal eine völlig neue Bedarfsberechnung machen. Aber wir sehen wegen des großen Flächenreservoirs hinter dem Terminal gute Möglichkeiten, den entsprechenden Bedarf auch nachzuweisen. Je breiter man branchenmäßig aufgestellt ist und je weniger man sich selbst beschränkt, umso mehr haben Bedarfsberechnungen auch gute Chancen.

Gibt es konkrete Hinweise auf den Bedarf? Bislang hat sich niemand richtig darum gekümmert. Aber wenn Sie sich die Bundesfernstraßen anschauen, wird es immer schwieriger, große und schwere Ladungen für den Schiffsverkehr an die Küste zu bringen. Die Teilspernung der Lesumbrücke an der A27 ist da nur ein Beispiel. Weite Transportwege könnten eingespart werden, wenn wir produzierende Industrie auf der Luneplate ansiedeln könnten, die direkten Zugang zum Wasserweg hätte. Deshalb wäre es aus unserer Sicht vor zehn Jahren vernünftiger gewesen, sich

» Wenn man da jetzt noch weitergehende Zugeständnisse an den Naturschutz macht, wird sich die wirtschaftliche Tragfähigkeit vermindern. «

Thomas Röwekamp, Vorsitzender der CDU-Bürgerschaftsfraktion

eben nicht nur auf eine Branche zu konzentrieren. Ich sehe unverändert die Chance, dass man insbesondere im Maschinenbau und anderen Schwergutbereichen gute Perspektiven hätte schaffen können, ohne sich nur auf Offshore-Windenergie zu beschränken.

Der Senat hat den Naturschützern erneut Verhandlungen angeboten. Ist das der richtige Weg? Nein, das ist nicht der richtige Weg. Wir reden hier über das letzte große Hafeninfrastrukturprojekt Bremens mit der Chance auf zusätzliche Tausende Arbeitsplätze. Wenn man da jetzt noch weitergehende Zugeständnisse an den Naturschutz macht, wird sich die wirtschaftliche Tragfähigkeit vermindern. Bisher hat der Senat die Auffassung vertreten, dass er richtig geplant hat. Wenn sich jetzt herausstellen sollte, dass das nicht der Fall ist, weil die Bedarfsanalyse nicht gründlich genug erfolgt ist, oder sie sich nachträglich als zu



CDU-Fraktionschef Thomas Röwekamp fordert erneut einen Plan B für den Offshore-Terminal. Die Nutzungsbeschränkung auf die Windkraft-Branche sei ein Fehler gewesen. Ein Fehler, der sich womöglich jetzt vor Gericht rächt.

Foto: Mündelein

optimistisch herausstellen sollte, dann macht es keinen Sinn, die Dimensionen des OTB an kleinere Bedarfe anzupassen. Dann macht es mehr Sinn, eher über weitere industriepolitische Bedarfe für die Entwicklung eines solchen Gewerbebereichs mit tideunabhängiger Schwerlastkaje nachzudenken.

Das Gericht drängte den Senat ebenfalls zum Vergleich. Gefragt wurde nach einem neuen Standort. Wäre das ein Weg? Dieser Standort war ausgewählt worden, weil man damals noch das Einverständnis mit den Naturschutzverbänden gesucht hatte. Es war nicht der wirtschaftlichste Standort. Wenn man jetzt neu plant, müssen auch wieder alles Planalternativen auf den Tisch. Und dann muss man schauen, an welchen Standorten man die wirtschaftliche Tragfähigkeit am besten realisieren kann. Das kann am Ende auch ein anderer Standort sein. Aber wenn der OTB rechtlich scheitert, dann macht es keinen Sinn, nochmals ein speziell für die Windkraftbranche konzipiertes Projekt zu machen. Neue Kajen sind Jahrhundertinvestitionen. Wenn das Projekt jetzt rechtlich scheitert, dann muss man die Beschränkung auf Offshore aufgeben.

Sollte der OTB jetzt vorm Verwaltungsgericht scheitern, haben Sie die Befürchtung, dass dann die Dämme brechen und der Kreis der Befürworter schrumpft? Der Kreis ist ja in den vergangenen Jahren auf der politischen Ebene massiv geschrumpft. Es sind ja nicht nur Grüne, sondern auch Teile der Sozialdemokraten und Teile der FDP, die den OTB infrage stellen. An Rückhalt hat das Projekt auf jeden Fall verloren. Am Ende ist es eine politische Entscheidung: Will man das große Infrastrukturprojekt noch anschieben mit allen Wachstumchancen, die damit verbunden sind, oder will man es aus Naturschutzgründen nicht.

Entschieden wurde jetzt die Entschuldung Bremerhavens. Trotz der kritischen Haushaltslage in Bremerhaven blieb die Finanz-

ausstattung Bremerhavens durch das Land über Jahre auf der langen Bank. Die CDU, die in Bremerhaven den Kämmerer stellt, hat die Untätigkeit immer wieder kritisiert. Und nun geht es auf einmal. Können Sie uns das erklären? Ich glaube, dass der Druck auch groß ist im Zusammenhang mit der Genehmigung laufender Haushalte und der Aufstellung künftiger Haushalte. Bremerhaven wäre ohne diese Entschuldungsmaßnahme nicht in der Lage gewesen, ab 2020 das Neuverschuldungsverbot einzuhalten. Alle Übergangszeiträume sind ab 2020 abgelaufen. Deswegen mussten beide Kommunen Bremen und Bremerhaven so gestellt werden, dass sie ohne neue Schulden Haushalte aufstellen können. Der Druck war also sehr groß, und wir haben als CDU nicht lockergelassen.

Erst Verweigerung, dann Umarmung. Für Außenstehende wirkt das wie Politik nach Gutsherrenart. Schadet das nicht dem Ansehen der Politik? Im Ergebnis muss man sagen, dass eine pragmatische Lösung gefunden wurde. Sie hat für Bremerhaven eine entlastende Wirkung durch die Entschuldung und die Übernahme von Schulpersonalen. Aber dieser bislang nur als Absichtserklärung vorliegende Vorschlag birgt noch genügend Zündstoff. Alles, worüber sich Bremerhaven und Bremen in den vergangenen Jahren gestritten haben, ist ehrlicherweise nicht gelöst worden: Was sind die Bedarfsindikatoren für die Verteilung der Landesmittel? Wie muss eine Stadt ausgestattet sein? Wie ist es mit der Vergleichbarkeit zwischen beiden Kommunen? Was ist Landesaufgabe, was kommunale Aufgabe? Man hat ein fiskalisches Ergebnis mit einer festen Summe, mit der beide Seiten leben können. Aber die Streitpunkte sind nicht beseitigt.

Was hätten Sie anders gemacht? Ich hätte es besser gefunden, wenn man ein Modell vorgelegt hätte, das die unterschiedliche Steuerkraft der Städte Bremen und Bremerhaven ausgleicht. Bremen hat in allen Steuerarten je Einwohner höhere Einnahmen. Das Land müsste diese Unterschiede

ausgleichen, weil man sich dann künftig nicht mehr um Maßstäbe und Bedarfe streiten müsste.

Ausgeklammert wurde das Problem mit den Schulbauten. Es gibt einen enormen Sanierungsstau, und es werden weitere Schulgebäude benötigt. Der Magistrat hofft auf weitere Verhandlungen nach der Wahl. War das ein Fehler, das Problem jetzt auszuklammern? Es ist auf jeden Fall verständlich, dass Bremerhaven eine Lösung für das Problem fordert. Dass jetzt Schulneubauten in Bremerhaven kommunal finanziert werden müssen, halte ich nicht für vertretbar. Krankenhäuser und Schulen sind Landesaufgaben, das betrifft auch die Frage nach dem Sanierungsbedarf am Klinikum Reinkenheide. Das sind beides große Themen, bei denen wir über Millionen-Probleme sprechen, die ungelöst sind. Es macht keinen Sinn, dass das Land beim Thema Bildung immer nach Investitionen des Bundes ruft, sich dann aber als Land gegenüber den Kommunen verweigert. Aus Sicht der CDU ist auch Schulbau eine Landesaufgabe.

Die Schulden werden nur umgebucht von den Kommunen aufs Land. Der Kämmerer freut sich, er spart enorme Zinszahlungen. Aber der Schuldenberg des Landes verdoppelt sich. Und das werden künftige Generationen bezahlen müssen. Erhöht sich der Druck auf den Senat, mehr in die Schuldentilgung zu investieren? Schon heute zahlt Bremen jedes Jahr 600 Millionen Euro nur für Zinsen. Das bestärkt uns in der Auffassung, dass wir das Thema Schuldentilgung selbst in die Hand nehmen müssen und nicht nur auf die Vorgaben des Bundes schauen. Wir dürfen dabei die Entwicklung des Landes nicht verhindern, und wir müssen die Zinsersparnisse in die Steigerung der Wirtschafts- und Finanzkraft investieren. Die CDU hat dazu bereits mehrere Vorschläge gemacht. Wir haben die Sorge, dass das ab 2020 zur Verfügung stehende Geld von fast 500 Millionen Euro jährlich ansonsten im bestehenden System einfach wirkungslos versickert.

Schiffsmeldungen

Ankünfte

Bremerhaven

28. 1.: Finja, deu, v. Brunsbüttel, Bianca Rambow, deu, v. Hamburg, Katharina Schepers, cyp, v. Helsingborg, Boheme, sgp, v. New York, Priamos, atg, v. Aalborg, Lev Tornado, deu, v. Windpark, CMA CGM Nerval, mlt, v. Felixstowe, Vega Leader, pan, v. Yenikoy, Thetagas, atg, v. Maerdijk, Manchester Maersk, dis, v. Aarhus, Morning Peace, mhl, v. Zeebrügge, MSC Alyssa, pan, v. Antwerpen, Glovis Solomon, mhl, v. Rotterdam, Heluan, lbr, v. Gävle, Annaba, lbr, v. Wilhelmshaven, Asian Captain, kor, v. Wallhamn, Danube Highway, bhs, v. Uusikaupunki.

Nordenham

28. 1.: Kugelbake, deu, v. Hamburg.

Brake

28. 1.: Catania, atg, v. Bremerhaven, Ilka, deu, v. Bremen, Speyk, nld, v. Kaliningrad, Vlieborg, nld, v. Ust Luga.

Erwartete Schiffe

Bremerhaven

29. 1.: Dettifoss, atg, v. Rotterdam, E.R. Los Angeles, lbr, v. Freeport, Autopride, pmd, v. Oslo, Arabian Breeze, sgp, v. Zeebrügge, Jana, deu, v. Wilhelmshaven, JSP Levante, atg, v. Larvik, Glovis Supreme, mhl, v. Southampton, Graceful Leader, bhs, v. Zeebrügge, Hanni, deu, v. Hamburg, Munkebo Maersk, dis, v. Sines, Mein Schiff 2, mlt, v. Nordsee, Maersk Newbury, sgp, v. Hamburg, Maersk Penang, nld, v. Halifax, HSL Sheffield, lbr, v. Klaipeda, Ida Rambow, deu, v. Gävle, Samskip Challenger, brb, v. Hamburg, **30. 1.:** Wybelsum, gib, v. Hamburg, Xpress Agility, cyp, v. Hamburg, Tarifa, bhs, v. Antwerpen, Langeness, atg, v. Hamburg, Maersk Idaho, usa, v. Rotterdam, Morning Carol, bhs, v. Dakar, MSC Barbara, pan, v. Rotterdam, MSC Florentina, pan, v. Felixstowe, MSC Methoni, lbr, v. Antwerpen, MSC Reef, lbr, v. Rotterdam, Polar Argentina, mlt, v. Antwerpen, Heinrich Ehler, pmd, v. Kotka, Georgia Highway, jpn, v. See, Hoegh Maputo, nis, v. See, Hooge, gib, v. Hamburg, Glovis Spirit, mhl, v. Antwerpen, Astrorunner, cyp, v. Gdynia, **31. 1.:** Asian Vision, kor, v. Rotterdam, Concordia, deu, v. Tananger, Evolution, nld, v. Helsinki, Suederoog, gib, v. Riga, Synergy Antwerp, hkg, v. Wilhelmshaven, OOCL Europe, hkg, v. Rotterdam, Maersk Flensburg, cyp, v. Aalesund, Maersk Guayaquil, hkg, v. Hamburg, Thermopylae, mlt, v. Antwerpen, Vega Vela, lbr, v. Klaipeda, Victoria, pmd, v. Göteborg.

Nordenham

29. 1.: Jumbo, brb, v. Jössingfjord.

Brake

29. 1. Essex Strait, lbr, v. Kandla, **30. 1.:** Kurt Paul, atg, v. Esbjerg, **31. 1.:** Wilson Brugge, mlt, v. Stjerno.



„Glovis Supreme“. Foto: Eckardt

NORDSEE-ZEITUNG

Nordwestdeutsche Zeitung Bremerhaven seit 1895
Herausgeberin und Verlegerin: Roswitha Ditzzen-Blanke (†)
Verleger: Matthias Ditzzen-Blanke
Herausgeber: Dr. Joachim Ditzzen-Blanke
Chefredakteur: Christoph Linne
Stellv. Chefredakteur: Christoph Willenbrink, Nicole Ehlers
Mitglied der Chefredaktion: Oliver Riemann
Bremerhaven: Tobias Fischer, Thorsten Brockmann, Klaus Mündelein (Bremen-Stadt); Landkreis Cuxhaven: Christian Müschler, Andreas Schoener; Politik/Nachrichten/Wirtschaft/Kultur: Christoph Willenbrink, Tim Albert, Sebastian Loskant (Kultur); Sport: Lars Brockbalz; Koordinatorin Produktion und Sonderprodukte: Gabriele Schürhaus; Anschritt für alle: NORDSEE-ZEITUNG Bremerhaven, Pressehaus, Der Redaktionsgemeinschaft Nordsee angeschlossen. Für unverlangt eingereichte Manuskripte keine Gewähr. Der NORDSEE-ZEITUNG eingegliedert: Wesermündener Neueste Nachrichten, Bremerhavener Zeitung, Unterweserzeitung, Cuxhavener Kreisanzeiger.
Verlag: NORDSEE-ZEITUNG GmbH, Postfach 101228, 27512 Bremerhaven, Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven. Bremervertretung: Sögestr. 47-51, 28195 Bremen.
Verlagsleitung: Rafael Weiß; Anzeigenleitung Key Account: Uwe Katenkamp; Leiter Leserkamp: Dennis Miller; Leiter Zustelllogistik: Lars Cordes.
Druck: Druckzentrum Nordsee der Nordsee-Zeitung GmbH, Am Großhann 4, 27574 Bremerhaven.
Pflichtblatt der Börse Berlin.
Anzeigenpreise und -bedingungen nach Preisliste Nr. 69 vom 1. Januar 2019. Bezugspreis einschl. 7% MwSt. monatlich im Voraus 39,65 € inkl. Zustellgebühr. Kündigung des Abonnements schriftlich sechs Wochen zum Quartalsende. Eine Gutschrift für Lieferunterbrechungen wird ab dem siebten zusammenhängenden Liefertag gewährt, anteilig zum jeweiligen Monatsbezugspreis. Erfüllungsort: Bremerhaven. Die Zeitung erscheint an jedem Werktag; einmal wöchentlich mit der Beilage PRISMA und einmal monatlich mit dem Niederdeutschen Heimatblatt. Im Falle höherer Gewalt, bei Betriebsstörungen, Arbeitskämpfe oder sonstigen Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Alle Rechte vorbehalten.
Telefon-Zentrale (04 71) 5 97-0
Redaktion: Tel. (04 71) 5 97-2 70, Fax (04 71) 5 97-3 14
bremerhaven@nordsee-zeitung.de
Anzeigen: Tel. (04 71) 5 97-4 21
disposition@nordsee-zeitung.de
Vertrieb: Tel. (04 71) 5 97-3 33, Fax (04 71) 5 97-5 31
aboservice@nordsee-zeitung.de
www.nordsee-zeitung.de