

Vorlage für die Sitzung des Senats am 11.11.2025

Landstrom für die Schifffahrt:

- **1. Aktueller Ausbaustand in den bremischen Häfen, sowie Mehrkosten**
- **2. Erstellung einer ES-Bau für den weiteren Ausbau des Angebotes für Seeschiffe (Planungskosten)**

A. Problem

1. Stand der aktuell in Umsetzung befindlichen Landstrom-Maßnahme sowie Mehrkosten

Mit Landstromanlagen kann der Strombedarf angeschlossener Schiffe während der Liegezeit gedeckt werden. Ohne die Möglichkeit zur Nutzung einer Landstromanlage wird der benötigte Strom in aller Regel durch bordeigene Generatoren unter Verbrennung des an Bord befindlichen Kraftstoffes erzeugt. Hierdurch entstehen sowohl Feinstaub- als auch Treibhausgasemissionen. Ausnahmen sind rein elektrisch oder zum Teil auch mit Brennstoffzellen betriebene Schiffe, sofern grüner Strom oder Wasserstoff(derivat) verwendet wird. Der Energiebedarf in Form von Strom eines großen Seeschiffes kann mit mehreren 10.000 kWh pro Anlauf (entsprechend dem Energiegehalt von mehreren Tonnen Marine Gas Oil) dabei beachtlich sein. In der Vergangenheit war die Bereitschaft der Reedereien, Landstrom zu nutzen, gering, da die hierdurch entstehenden Kosten über denen der bordeigenen Stromerzeugung liegen.

Gerade im Segment der Kreuzfahrtschiffe ist in den letzten Jahren jedoch ein Umdenken erkennbar, da die Emissionen dieses Segmentes besonders im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung stehen. Auch in anderen Bereichen der Schifffahrt ist zunehmend Interesse an der Nutzung von Landstromanlagen zu verzeichnen. So unterzeichneten die Reedereien MSC, Höegh Autoliners und Wallenius Wilhelmsen Memoranden of Understanding zur Zusammenarbeit im Bereich bzw. zur Nutzung von Landstrom für Containerschiffe respektive Autotransporter in Bremerhaven. Zusätzlich fördern schon jetzt gesetzliche Rahmenbedingungen die Nutzung von Landstrom; zukünftig wird für bestimmte Schiffstypen sogar eine Verpflichtung zur Nutzung eingeführt (Näheres hierzu siehe unten).

Am 16.06.2020 hat der Senat beschlossen, den Ausbau des Landstromangebotes für Binnenschiffe im Niederspannungsbereich zu finalisieren und mit der Errichtung von Landstromanlagen für Seeschiffe zu beginnen. Im Rahmen der beschlossenen Maßnahme sollten insgesamt acht Anlagen für die Seeschifffahrt sowie zwei Anlagen für die Binnenschifffahrt errichtet werden. Insgesamt waren hierfür Mittel in Höhe von 32,4 Mio. € eingeplant, wovon die Hälfte über Bundeszuschüsse kofinanziert werden sollte.

Die beiden geplanten Landstromanlagen für Binnenschifffahrt sind fertig gestellt und in Betrieb genommen. Ebenso im Betrieb befinden sich drei neu erstellte Landstromanlagen im Fischereihafen für Behördenschiffe. Eine ebenfalls im Fischereihafen ge-

plante Anlage wurde im Rahmen dieser Maßnahme nicht umgesetzt, da sich der Zeitpunkt des erwarteten Bedarfes nach hinten verschoben hat. Im Bereich der Containerkaje befinden sich zwei verfahrbare Anlagen im Bau. Da seitens einer Reederei ein entsprechender Bedarf signalisiert wurde, wird zusätzlich zu den ursprünglich geplanten Anlagen eine ortsfeste Anlage für Containerschiffe umgesetzt. Der Abschluss der Arbeiten an den Anlagen am Containerterminal wird für Ende 2025 bzw. für Sommer 2026 erwartet (ursprünglich Ende 2023). Die geplante Anlage für Car Carrier im Überseehafen wird in Q4 2025 sowie die Anlage am Kreuzfahrtterminal voraussichtlich in Q 4 2026 fertiggestellt werden. Grund für die Verzögerungen sind das tägliche Geschäft der Terminalbetreiber, auf das beim Bauablauf Rücksicht genommen werden muss sowie Verzögerungen bei den Bauanträgen und dem Bauablauf. Die besondere Verzögerung im Bereich des Kreuzfahrtterminals liegt in der notwendigen Setzung der Kaje nach den durchgeführten Sanierungsarbeiten sowie dem Bestreben, den Betriebsablauf am Kreuzfahrtterminal während der Sommersaison möglichst nicht zu beeinflussen, begründet.

Wie bereits in den Sitzungen des Ausschusses für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen/der stadtbremischen Häfen am 24.08.2022 angekündigt und im Rahmen der Erfolgskontrollen am 20.11.2024 konkretisiert, kann das im Jahr 2020 ursprünglich für diese Maßnahme geplante Budget von 32,4 Mio. € (bremischer Anteil 16,2 Mio. €) nicht eingehalten werden. Der aktuelle Kostenplan hat sich auf insgesamt 51,4 Mio. € gesteigert. Die Gründe für die Kostensteigerungen sind die durch den Ukraine-Krieg stark angestiegenen Rohöl- und Rohstoffpreise im Jahr 2021 und die im Folgejahr angestiegenen Energiepreise. Diese haben zu einer massiven Verteuerung der Landstromkomponenten in der Zeit zwischen der Vorabkalkulation bis zur Planung und Vergabe geführt. Die Vergabe der einzelnen Baukomponenten erfolgt sukzessiv, sodass die Mehrkosten direkt spürbar sind. Neben diesen Inflationssteigerungen der letzten Jahre besteht die zusätzliche Problematik, dass die Anbieter von Landstromkomponenten durch die hohe Nachfrage aller europäischen Häfen nahezu eine Monopolstellung einnehmen. Dies führt zu einer sehr großen Marktmacht für die Anbieter.

Die entsprechenden Mehrkosten wurden von der Fachaufsicht bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation geprüft und nachvollzogen.

Im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung wird für die in dieser Maßnahme enthaltenen Anlagen ein Teil der Baukosten vom Bund übernommen. Für das Jahr 2021 lag der Bundesanteil bei 75%, in den Jahren 2022-2024 bei 50%. Im Jahre 2025 stehen für diese Anlagen weitere Zuschüsse des Bundes bereit; nach aktuellem Stand werden diese Bundesmittel für eine 50%ige Kofinanzierung allerdings nicht ausreichend sein. Die aktuell vorhandene Bundes-Kofinanzierung endet im Jahre 2025. Zusammen mit den anderen norddeutschen Bundesländern setzt sich SWHT gegenüber dem Bund für eine Fortführung der Landstrom-Bezuschussung ein. Ob und in welcher Höhe diese zur Verfügung stehen wird, ist aktuell jedoch offen.

2. Zusätzlich notwendiger weiterer Ausbau der Landstromversorgung (Planungskosten)

Zum Zeitpunkt des Senatsbeschlusses für die laufende Maßnahme im Juni 2020 bestand keinerlei rechtliche Verpflichtung für den Bau von Landstromanlagen. Bremen wollte hier dem Vorbild anderer Häfen folgen, sowie seinen eigenen klimapolitischen Zielen gerecht werden. Seitdem haben sich mit der Verabschiedung der Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) auf EU-Ebene im Juli 2023 die regulatorischen Rahmenbedingungen jedoch deutlich verändert. Durch die AFIR besteht die Pflicht,

bis zum 31.12.2029 für 90% aller Hafenanläufe von Container- und Kreuzfahrtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) über 5000 Landstrom bereitzustellen. Die gleiche Verpflichtung bestünde ebenfalls für im Seeverkehr eingesetzte RoRo-Fahrgastschiffe und im Seeverkehr eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsschiffe (jeweils über 5000 BRZ). Diese Schiffstypen nutzen den Hafen Bremerhaven aktuell jedoch nicht.

Der Verpflichtung zur Bereitstellung von Landstromanschlüssen auf Grundlage der AFIR steht eine entsprechende Abnahmeverpflichtung seitens der entsprechenden Schiffe ab dem 01.01.2030 gegenüber, die in der FuelEU Maritime Verordnung festgeschrieben ist. Ausnahmen von dieser Verpflichtung der Schiffe zur Nutzung von Landstrom sind streng geregelt. Die absehbar aus Hafensicht relevanteste von der FuelEU Maritime akzeptierte Begründung dafür, schiffsseitig keinen Landstrom zu beziehen, liegt in der Nutzung von „alternativen Null-Emissions-Technologien“ (alternative Zero Emission Technologies (ZET)) durch das Schiff selbst. Welche Technologien und Energieträger hierbei genau akzeptiert werden sollen und welche bordseitigen Energiebedarfe für die Berechnung einbezogen werden, ist auf EU-Ebene noch in der Ausarbeitung. Ein Termin für die finale Beschlussfassung ist nicht bekannt. Für Anläufe von Schiffen, die eine akzeptierte alternative Technologie nutzen, muss kein Landstromanschluss vorgehalten werden. Ihre Anläufe werden ebenfalls nicht für die Berechnung der geforderten 90%igen Landstromversorgung herangezogen. Aufgrund der noch laufenden Ausarbeitung der genauen Definition der alternativ zulässigen Technologien und der nicht realistisch abschätzbaren technologischen und wirtschaftlichen Entwicklung hiervon, ist eine verlässliche Vorhersage über ihre Nutzung aktuell nicht möglich.

Die AFIR wird bis zum 31.12.2026 und anschließend alle fünf Jahre durch die EU-Kommission überprüft. Bewertet wird dabei u.a. „eine mögliche Senkung des Schwellenwerts für die Bruttoreumzahl gemäß Artikel 9 sowie eine mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf andere Schiffstypen nach einschlägigen Anpassungen in anderen einschlägigen Rechtsakten der Union“ (AFIR Artikel 24, Absatz 2d). Bis zum 31.10.2027 und anschließend alle fünf Jahre erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Funktionsweise der FuelEU Maritime Verordnung. Hierin sollen unter anderem die alternativ zur Landstromnutzung akzeptierten Technologien und ebenfalls die von der Verpflichtung betroffenen Schiffstypen geprüft werden. Darüber, wie mögliche Änderungen (ggf. auch im Bereich der vorgegebenen prozentualen Mindestversorgung von Anläufen) ausgestaltet werden könnten, liegen aktuell noch keine gesicherten Informationen vor.

Inwieweit sich die Baukosten für Landstromanlagen zukünftig durch Einnahmen refinanzieren lassen, ist momentan nicht verlässlich abzuschätzen. Einige Hafenstandorte gehen von moderaten Gewinnen ab dem Jahr 2030 (Beginn der Nutzungsverpflichtung) aus. Dies wird jedoch maßgeblich von unterschiedlichen Entwicklungen abhängen. Zu diesen gehören die Marktdurchdringung der alternativen Null-Emissionstechnologien, der Preis alternativer Kraftstoffe und die getroffene Abwägung zwischen angestrebtem Gewinn auf der einen Seite und der Wettbewerbsfähigkeit des resultierenden Landstrompreises am eigenen Standort auf der anderen.

Basierend auf der Annahme, dass sich die schiffsseitige Nutzung alternativer Technologien bis 2030 nicht signifikant durchgesetzt haben wird, ergibt sich aus den AFIR-Vorgaben, dass über die bis jetzt in Umsetzung befindlichen Landstromanlagen hinaus ein weiterer Ausbau in Bremerhaven notwendig ist.

Um unter diesen Annahmen einen AFIR-konformen Ausbau zu erreichen, ist in Bremerhaven bis zum 31.12.2029 nach Angaben der bremenports GmbH & Co. KG (bremenports) der Bau von zehn weiteren Landstromanlagen für Containerschiffe, sowie zweier weiterer Anlagen für Kreuzfahrtschiffe notwendig.

Sollten bis zum 31.12.2029 nicht die vorgeschriebenen Landstromanlagen zur Verfügung stehen, würde es mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland kommen. Etwaige von Deutschland in Folge zu leistende Strafzahlungen würden vom Bund an Bremen weitergereicht werden. In anderen deutschen Häfen, wie beispielsweise Hamburg, ist der Ausbau des Landstromangebotes weiter fortgeschritten und wird aller Wahrscheinlichkeit nach AFIR-konform abgeschlossen sein. Auch in Kiel sind für große Fähr- und Kreuzfahrtterminals alle benötigten Landstromanschlüsse vorhanden. In Wilhelmshaven sollen die laut AFIR benötigten Anlagen in den Jahren 2028/2029 durch die Hafenbetreibergesellschaft NPorts errichtet werden.

B. Lösung

1. Aktuell in Umsetzung befindliche Landstrom-Maßnahmen sowie Mehrkosten

Für die Durchführung der acht Einzelmaßnahmen wurde im Jahr 2020 ein Gesamtplanwert in Höhe von 32,4 Mio. € beschlossen. Die Mittelherkunft sollte jeweils hälftig aus bremischen Eigenmitteln der Sondervermögen Hafen und Fischereihafen sowie abgerufenen Bundesmitteln gewährleistet werden.

Bis auf die Maßnahme zur Errichtung einer Landstromanlage im Fischereihafen, welche aufgrund großer zeitlicher Verschiebungen auf der erwarteten Abnahmeseite aufgegeben wurde, weisen sämtliche Maßnahmen Überschreitungen gegenüber dem ursprünglichen Planwert in Höhe von insgesamt rd. 19 Mio. € aus (siehe Tabelle im Anhang).

Zur Kostenreduzierung werden regelmäßig die europäischen und nationalen Förderprogramme geprüft. Für drei Landstromanlagen an der Containerkaje wurde von bremenports zusammen mit einem Konsortium bestehend aus Aarhus Havn, dem Sonstigen Sondervermögen Hafen, der Hamburg Port Authority, Göteborg Hamn, Stockholm Hamn, Oslo Havn und der Unifeeder AS im Januar 2024 ein Förderantrag über den EU-Förderfonds „Connecting Europe Facilities“ (CEF) gestellt. Dieser Antrag war erfolgreich, so dass über diese Projektförderung ca. 5 Mio. € an Fördermitteln zur Verfügung stehen, welche die verbleibenden Kosten der vom Senatsbeschluss im Jahr 2020 abgedeckten Anlagen reduzieren. Außerdem konnten über den bisherigen Projektzeitraum 6,13 Mio. € mehr Bundesmittel gegenüber Plan abgerufen werden.

Der trotzdem insgesamt gestiegene Mittelbedarf im Jahr 2024 konnte im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Hafen 2024 abgedeckt werden (8,3 Mio. €), für 2025 sind im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Hafen mit ca. 4,0 Mio. € ebenfalls ausreichend Mittel eingeplant. Zusätzlich ist eine Kofinanzierung von Landesmitteln aus dem Sonstigen Sondervermögen für die Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft im Jahr 2024 in Höhe von ca. 1,06 Mio. € erfolgt und für das Jahr 2025 ist ein Mittelabfluss aus diesem Sondervermögen in Höhe von 4,65 Mio. € vorgesehen.

Zusammenfassend ergibt sich für die aktuell in Umsetzung befindlichen Landstrommaßnahmen das in der Tabelle im Anhang dargestellte Bild.

Die Übersicht stellt dar, dass der derzeitige Planungsstand (51,38 Mio. €) der acht betroffenen Landstrommaßnahmen die Planung aus dem Jahr 2020 (rd. 32,4 Mio. €) um rd. 19 Mio. € überschreitet. Dem gegenüber stehen die höheren Einnahmen aus Bundeszuschüssen in Höhe von rd. 6,13 Mio. € sowie EU-Fördermittel in Höhe von 5,23 Mio. €. Letztere waren kein Bestandteil der ursprünglichen Planungen. Durch diesen erhöhten Fördermittelanteil konnte der Gesamtbetrag der Überschreitung gegenüber der Ursprungsplanung auf einen Betrag in Höhe von rd. 7,62 Mio. € reduziert werden. Dieser Betrag stellt den restlichen Anteil dar, welcher aus dem Sondervermögen Hafen bereitzustellen war bzw. ist.

Zusätzlich wurden mit der Errichtung des Sonstigen Sondervermögens zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft im Land Bremen im Jahr 2024 weitere Mittel für die Dekarbonisierung der Häfen im Kontext der Errichtung von Landstromanlagen bereitgestellt. Diese Mittel fanden ebenfalls zum Zeitpunkt der Ursprungsplanungen noch keine Berücksichtigung.

Die Abdeckung des restlichen Anteils aus dem Sondervermögen Hafen in Höhe von 7,62 Mio. € konnte aus den Mitteln der jeweils beschlossenen Wirtschaftspläne abgedeckt werden (siehe Anhang).

Auch in den Folgejahren ist eine Berücksichtigung der Landstrommaßnahmen in dem Wirtschaftsplan des Sondervermögens Hafen erforderlich, um den bindenden Vorgaben der EU nachkommen zu können. In der tabellarischen Gesamtübersicht sind entsprechende Planwerte hinterlegt, die jedoch fortlaufend geprüft werden und insofern vordergründig planerischen Charakter aufweisen. Hierfür werden aktuell auch Finanzierungsmöglichkeiten über das Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität geprüft, bei dem die Beschlussfassung des Senats über die daraus zu finanzierenden Maßnahmen sowie des Bundes über etwaige zu finanzierende Maßnahmen aus dem Bundesanteil noch ausstehen.

2. Zusätzlich notwendiger weiterer Ausbau der Landstromversorgung (Planungskosten)

In Deutschland ist aktuell kein Fall bekannt, in dem der Bau einer Landstromanlage für große Seeschiffe durch ein privates Unternehmen finanziert wird. In den bremischen Häfen besteht hierfür ebenfalls keine vertragliche Verpflichtung der Terminalbetreiber. Folglich wird zum weiteren Ausbau der Landstromanlagen im bremischen Überseehafengebiet durch die Stadt Bremen selbst keine, in der zur Verfügung stehenden Zeit realistisch umsetzbare, Alternative gesehen.

Als Vorteil dieses weiteren Vorgehens kann angesehen werden, dass hierbei sowohl die Kontrolle über den Zeitpunkt der Fertigstellung der notwendigen Anlagen, also auch über den frei gestaltbaren Gewinnaufschlag für die Landstrompreise (weiterhin) in der eigenen Hand liegt. Sollten ab 2030 Gewinne mit der Vermarktung mit Landstrom zu erzielen sein, würde Bremen aktiv partizipieren.

Neben der gemeinsamen Initiative mit den anderen vom Thema Landstrom betroffenen Bundesländern zur Fortführung der Bundes-Kofinanzierung, setzt sich SWHT gegenüber dem Bund für eine Fortführung der Bezuschussung des Baus von Landstromanlagen ein. Seitens der Bundesregierung wurde am 03.07.2025 durch eine Pressemitteilung kommuniziert, dass in den kommenden vier Jahren 400 Millionen für klimafreundliche Schifffahrt und Häfen bereitgestellt werden sollen. Genaue Details sind aktuell noch nicht bekannt. Gleichzeitig wird die Möglichkeit zur Nutzung anderer von Förderlinien, auch auf EU-Ebene, von bremenports laufend geprüft.

Um den weiteren Ausbau und die damit einhergehenden Kosten konkretisieren zu können, soll als nächster Schritt durch bremenports eine entsprechende ES-Bau erstellt werden. Die dadurch entstehenden Kosten werden auf 0,4 Mio. € geschätzt, der Mittelbedarf besteht für das Jahr 2025.

In dieser ES-Bau soll neben den notwendigen Anschlüssen im stadtbremischen Überseehafen auch der ursprünglich bereits in der Senatsvorlage aus dem Jahre 2020 geplante weitere Anschluss im Fischereihafen mit betrachtet werden. U.a. durch den beauftragten Neubau des Forschungsschiffes Walter Herwig besteht hier nun absehbar ein Bedarf für einen weiteren Landstromanschluss.

C. Alternativen

Zu 1. Zu den Mehrkosten der bereits beschlossenen Maßnahme und deren vorgenommenen bedarfsgerechten Anpassung wird keine Alternative gesehen. Die Mehrkosten sind entstanden und konnten abgedeckt werden (siehe Tabelle im Anhang).

Zu 2. In den bremischen Häfen besteht für die Terminalbetreiber keine vertragliche Verpflichtung, selbst Landstromanlagen zu bauen. Darüber hinaus ist in Deutschland aktuell kein Fall bekannt, in dem der Bau einer Landstromanlage für große Seeschiffe durch ein privates Unternehmen finanziert wird. Folglich wird zur Erstellung der ES-Bau für den AFIR-konformen Ausbau des Landstromangebotes für Seeschiffe aufgrund der oben beschriebenen Gefahr eines Vertragsverletzungsverfahrens und der damit verbundenen möglichen Forderung von erheblichen Strafzahlungen gegen Deutschland bei Nichteinhaltung der Vorgaben keine realistische Alternative gesehen. Mögliche Strafzahlungen würden von Deutschland sehr wahrscheinlich an Bremen weitergegeben.

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

Die Finanzierung der unter A 1. angezeigten Mehrkosten (Maßnahme 1) erfolgte wie in Abschnitt B dargestellt.

Die Erstellung der ES-Bau für den weiteren Ausbau der Landstromanlagen für Seeschiffe in Bremerhaven erfolgt durch bremenports, die im Rahmen gesonderter Beauftragungen durch die SWHT die Planung, Projektsteuerung und Beauftragung der Bauleistungen erbringen wird.

Von einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Erstellung der ES-Bau für den weiteren Ausbau der Landstromanlagen für Seeschiffe in Bremerhaven wird vorerst abgesehen, weil diese erst die Kosten für den Bau ermittelt. Eine belastbare Wirtschaftlichkeitsberechnung wird durchgeführt, wenn die Gremien mit dem Bau der Landstromanlagen und dessen Finanzierung befasst werden.

Zusammengefasst stellen sich die Bedarfe für den zusätzlichen und notwendigen Ausbau der Landstromkapazitäten wie folgt dar:

Maßnahme	Mittelbedarf 2025
ES-Bau für zusätzlichen Ausbau Landstrom	400.000 EUR
Σ	400.000 EUR

Im Rahmen der Errichtung des Sonstigen Sondervermögens zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft wurde die Dekarbonisierung der bremischen Häfen durch die Bereitstellung von Landstromanlagen als eines der Maßnahmenpakete aufgenommen. Angesichts der zentralen Rolle von Häfen und Schiffsverkehr bei der Reduktion von CO₂-Emissionen trägt die Bereitstellung von Landstrom entscheidend zur Dekarbonisierung dieses Sektors bei.

Der Wirtschaftsplan des Sondervermögens zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft für das Jahr 2025 weist einen Mittelansatz für Landstromanlagen zur Dekarbonisierung der Hafeninfrastruktur in Höhe von rd. 4,652 Mio. EUR aus. Die Bereitstellung der dargelegten Mittelbedarfe im Jahr 2025 in Höhe von 0,4 Mio. EUR kann somit aus dem Sondervermögen erfolgen. Der verbleibende Differenzbetrag in Höhe von 4,252 Mio. € wird für die weiterführende Bereitstellung von Landstromanlagen in den bremischen Häfen noch in 2025 benötigt. Sofern ein verminderter Mittelabruf erfolgen sollte und Restmittel im Sondervermögen verbleiben sollten, sind diese gem. § 2 Abs. 3 des Errichtungsgesetzes vor dem Kassenschluss des jeweiligen Haushaltsjahres aus dem Sondervermögen zu entnehmen und dem Landeshaushalt zuzuführen.

Da gemäß Eckwertbeschluss des Senats vom 17.06.2025 die Zuführungen an das Sondervermögen zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft aus dem Haushalt für die Jahre 2026/2027 im Wesentlichen für die Ertüchtigung des Kaiserhafens III zur Ermöglichung des Konverterbaus, die Errichtung eines Testzentrums für wasserstoffbetriebene Anwendungen und den ECOMAT Hydrogen Campus verwendet werden sollen, wird für kleinteiligere Investitionsbedarfe (u.a. Landstrom) eine Finanzierungsbeteiligung über die Bundesinfrastrukturmittel geprüft. Inwiefern der Bund hierfür Mittel bereitstellt, ist aktuell offen. Parallel wird der Senat über die zu finanzierenden Maßnahmen beschließen. Dies ist insbesondere für die Weiterführung der begonnen Landstrommaßnahmen als auch die Aufnahme neuer und noch zu beschließender Maßnahmen (z.B. Landstromanlagen für Flusskreuzfahrtschiffe) relevant.

Genderprüfung

Der (weitere) Ausbau der Landstromversorgung für die Schifffahrt in den bremischen Häfen ist eine umwelt- und klimaorientierte Infrastrukturmaßnahme, die keine direkte spezifische Genderrelevanz erkennen lässt.

Klimacheck

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Senatsbeschlusses auf die einzelnen Handlungsfelder des Klimaschutzes aufgeschlüsselt:

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage haben voraussichtlich keine Auswirkungen auf den Klimaschutz.

Weitere Angaben:

Hinweise zu positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die hier vorgeschlagene Erstellung der ES-Bau für den weiteren Ausbau des Landstromangebotes in Bremerhaven zielt mittel- bis langfristig auf die Emissionsreduktion von Schiffen am Liegeplatz ab.

E. Beteiligung / Abstimmung

Die Abstimmung der Vorlage mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei ist erfolgt.

F. Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt die zeitliche Verzögerung der aktuell laufenden Landstrommaßnahme (basierend auf dem Senatsbeschluss vom 16.06.2020) sowie die hierfür gestiegenen Kosten zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt der dargestellten Finanzierung der Mehrkosten des bremischen Anteils gegenüber den bisherigen Planungen mit Mitteln aus dem Sondervermögen Hafen in Höhe von 7,62 Mio. € zu.
3. Der Senat stimmt der Beauftragung der bremenports GmbH & Co. KG mit der Erstellung einer ES-Bau für den weiteren Landstromausbau für Seeschiffe in Bremerhaven und der Bereitstellung der hierfür benötigten Mittel in Höhe von 400.000 € aus Mitteln des Sonstigen Sondervermögens zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft in 2025 zu.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation die Zustimmung der zuständigen Deputation für Wirtschaft und Häfen, des Hafenausschusses, des Sondervermögensausschusses des Sonstigen Sondervermögen zur Bewältigung der klimaneutralen Transformation der Wirtschaft sowie über den Senator für Finanzen die Zustimmung des Haushalts- und Finanzausschusses einzuholen.

Anlage 1 zur Senatsvorlage "Landstrom für die Schifffahrt" für die Sitzung des Senats am 11.11.2025

= aktueller Plan

= Veränderung Bauplan

Örtlichkeit der zu errichtenden ortsfesten Landstromanlagen	Mittelabfluss pro Jahr in Millionen €																		Steigerung zum Senatsbeschluss
	2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		Gesamt		
	Plan2020	Ist	Plan2020	Ist	Plan2020	Ist	Plan2020	Ist	Plan2020	Ist	Plan2020	Plan neu	Plan2020	Plan neu	Plan2020	Plan neu	Plan2020	Ist / Plan neu	
SVH Bremerhaven: Containerterminal (1)	0,25	0,00	2,25	0,75	1,50	0,80	1,50	2,94	0,00	1,44	0,00	2,11	0,00	0,00	0,00	0,00	5,50	8,04	+2,54
SVH Bremerhaven: Containerterminal (2)	0,25	0,00	2,25	0,75	1,50	0,80	1,50	4,72	0,00	1,24	0,00	2,36	0,00	0,00	0,00	0,00	5,50	9,86	+4,36
SVH Bremerhaven: Containerterminal (3) *	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,23	0,00	2,91	0,00	0,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,72	+5,72
SVH Bremerhaven: Autoterminal	0,50	0,00	2,50	0,66	1,50	0,54	0,50	3,97	0,00	0,95	0,00	1,14	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	7,24	+2,24
SVH Bremerhaven: Cruiseterminal	0,50	0,00	1,50	1,56	5,00	1,79	4,00	8,23	0,00	2,96	0,00	2,35	0,00	3,00	0,00	0,00	11,00	19,87	+8,87
SVH Bremen: Industriehafen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,13	0,00	0,02	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,17	+0,07
SVF Bremerhaven: Behördenschiffe (3 Anlagen)	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,00	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,50	+0,20
SVF Bremerhaven: Forschungsschiff **	0,00	0,00	2,00	0,00	2,50	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	-5,00
Gesamt	1,80	0,00	10,50	3,71	12,10	4,35	8,00	22,28	0,00	9,52	0,00	8,53	0,00	3,00	0,00	0,00	32,40	51,38	+18,98
abzgl. Bundeszuschuss	-0,90	0,00	-5,25	-3,67	-6,05	-1,28	-4,00	-10,95	0,00	-4,86	0,00	-1,57	0,00	0,00	0,00	0,00	-16,20	-22,33	-6,13
abzgl. EU Fördermittel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1,74	0,00	0,00	0,00	-2,73	0,00	-0,76	0,00	-5,23	-5,23
= restl. Anteil SVH	0,90	0,00	5,25	0,04	6,05	3,07	4,00	11,33	0,00	2,92	0,00	6,96	0,00	0,27	0,00	-0,76	16,20	23,82	+7,62
Steigerung zum Senatsbeschluss	-0,90		-5,21		-2,98		7,33		2,92		6,96		0,27		-0,76		7,62		
3																			
Wirtschaftsplan SV Hafen	0,00		3,71		10,00		10,50		8,30		4,00		6,50		12,50		55,51		
Wirtschaftsplan SV Transformation	0,00		0,00		0,00		0,00		1,06		4,65		0,00		0,00		5,71		
													zusätzliche Annahme Bundesinfrastrukturmittel		noch nicht bezifferbar				
															61,22				

ursprünglicher/beschlossener Plan
zu beschließen

Laut Beschluss: die Bereitstellung von 16,2 Mio. EUR aus Mitteln des Sondervermögen Hafen bzw. des Sondervermögen Fischereihafen unter dem Vorbehalt der Gewährung der anteiligen Bundeszuschüsse in gleicher Höhe. Stand 04.06.2020

Laut Fachabteilung belaufen sich die tatsächlichen und geplanten Kosten der Landstromanlagen im SVH auf insgesamt auf 51,38 Mio. EUR. Die Kostensteigerung zur ursprünglichen Planung beläuft sich auf 18,98 Mio. EUR. Die Kostensteigerung der letzten drei Jahre 2023-2025 ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen (wenige Anbieter, Materialknappheit, Ukraine Konflikt etc.).

*Durch die geplante Erneuerung CT1-3a hat sich der Landstromanschlusspunkt von CT1 in Richtung Norden verschoben, sodass für das MSC-Terminal seit 2023 eine feste dritte Landstromanlage geplant wird, die von der bereits erfolgten Planung partizipiert.

**Der Bau der Landstromanlage für das Forschungsschiff wurde Anfang 2022 aufgegeben, weil es beim Bau des neuen Forschungsschiffes sehr große zeitliche Verschiebungen gibt.

Der Bundeszuschuss konnte auf 22,33 Mio. EUR und folglich um 6,13 Mio. EUR erweitert werden. Dieser läuft am 31.12.2025 aus und für das Jahr 2025 für Bremen sind Restmittel in Höhe von 1,57 Mio. EUR geplant.

Das Sondervermögen Hafen hat mit weiteren europäischen Häfen EU-Fördermittel in Höhe von 5,23 Mio. EUR genehmigt bekommen, die mit Vorauszahlung in 2024 und nach den Berichtsjahren in 2026 und 2027 ausgezahlt werden.

Nach Berücksichtigung des Bundeszuschusses und der EU-Fördermittel an das SVH von den 51,38 Mio. EUR einen Anteil in Höhe von 23,82 Mio. EUR (46%) zu tragen ggü. der ursprünglichen Planung von 16,2 Mio. EUR. Die Mehrkosten in Höhe von 7,62 Mio. EUR werden durch die Mittel aus dem aktuellen Wirtschaftsplan und durch das Sondervermögen Transformation gedeckt.