

Vorlage für die Sitzung des Senats am 14.03.2023

„Planungsmittel - Weiterentwicklung der bremischen Baggereiflotte zur Gewährleistung der durchgehenden Betriebsbereitschaft der Häfen“

A. Problem

Die See- und Binnenschiffe in den bremischen Häfen sind auf ausreichend tiefe Zufahrten, Hafenbecken und Liegewannen angewiesen. Zur Gewährleistung der damit verbundenen durchgehenden Betriebsbereitschaft der Häfen ist es kontinuierlich erforderlich, die entsprechenden Wassertiefen durch die Entfernung von Sand und Schlick zu unterhalten bzw. wiederherzustellen. Bremen setzt dazu für den größeren Teil der jährlich anfallenden Sand-Baggermengen auf den Einsatz privater Baggerunternehmen und betreibt ergänzend dazu als Bestandteil des Sondervermögens Hafen eine eigene Baggereiflotte, die von der bremenports bewirtschaftet wird.

Der dabei zum Einsatz kommende Gerätepool und der Großteil der hierfür erforderlichen Spezialschiffe stammt aus den siebziger und achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Die Fahrzeuge sind zunehmend wartungsanfällig, sie haben größtenteils das Ende des Lebenszyklus erreicht und können daher oftmals nicht mehr zeitgemäß und wirtschaftlich eingesetzt werden. Zugleich ist die Beauftragung von Drittbaggerfirmen, die vorrangig bei längerfristig geplanten Baggerungen oder auch bei einzelnen Bauprojekten zum Einsatz kommen, mit hohen Kosten verbunden und durch eine hohe Abhängigkeit von deren Leistungs- und Einsatzfähigkeit geprägt.

Ausgehend hiervon und mit Blick auf die dauerhaft gegebene Notwendigkeit einer qualifizierten Wassertiefenunterhaltung zur Gewährleistung der durchgehenden Betriebsbereitschaft der Häfen hat die Senatorin für Wissenschaft und Häfen im März 2022 die bremenports GmbH & Co. KG mit der Erstellung eines Konzeptes zur Ermittlung von Randbedingungen für eine zukunftssichere und wirtschaftliche Unterhaltung der Wassertiefen in den Bremischen Häfen beauftragt.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde neben den technischen und wirtschaftlichen Fragestellungen auch die Frage der Klimaneutralität der zukünftigen Baggereiflotte unter Berücksichtigung des heutigen und des erwartbaren Standes der Technik untersucht. Grund für diese zusätzliche Untersuchung waren neben dem im Hafenentwicklungskonzept 2035 formulierten Ziel der Bremischen Häfen, bis zum Jahr 2035 Klimaneutralität für den Standort erreicht zu haben, auch entsprechende Beschlüsse des Senats: In seiner Sitzung vom 07.06.22 hatte der Senat die im Rahmen der Enquetekommission erarbeiteten CO₂-Emissionsreduktionsziele übernommen, die bedeuten, dass mit Zwischenschritten die Emissionen bis zum Jahr 2038 um mindestens 95% gegenüber dem Basisjahr 1990 zu senken sind.

In ihrem ergänzenden Bericht hatte die Enquete-Kommission mit Bezug auf die Baggereiflotte folgendes Ziel formuliert: „Ziel für den Hafenbetrieb ist der vollständige Betrieb mit well to wheel klimaneutralen emissionsfreien Hafenbetriebsschiffen bis zum Zieljahr der Klimaneutralität des Landes Bremen. Bei der Anschaffung von neuen Schiffen der öffentlichen Hand und der öffentlichen Betriebe, wie z.B. Behörden- und Arbeitsschiffen muss deshalb künftig auf emissionsfreie Antriebstechnologien gesetzt werden. Wo dies derzeit technisch noch nicht möglich oder wirtschaftlich unzumutbar ist, sollten emissionsarme Übergangslösungen zugelassen werden, die jedoch deutliche Emissionseinsparungen aufweisen müssen (z.B. Hybrid-Lösungen).“

B. Lösung

Das Ergebnis dieser Untersuchungen liegt als „Gerätekonzept Nassbaggerei“ nunmehr vor. Im Rahmen der umfassenden technisch-wirtschaftlichen Untersuchungen wurden wesentliche Fragen zur Zukunftsfähigkeit der Wassertiefenunterhaltung in den bremischen Häfen geklärt.

Als wesentliche Planungsprämisse wurde im Konzept zunächst die künftig anzunehmende Mengenentwicklung des Baggerguts dargestellt. Bezogen auf die verschiedenen Hafenbereiche wurden dazu mit Blick auf Bremerhaven folgende Mengen ermittelt:

- Überseehäfen Bremerhaven: 250.000 - 350.000 m³/a: Überwiegend schlickiges Baggergut, davon ca. 50% kontaminiert zur Verwertung bzw. Beseitigung und 50% zur Umlagerung auf Verbringstellen des Bundes in der Außenweser.
- Stromkajen Bremerhaven: 200.000 - 300.000 m³/a: Überwiegend sandiges Baggergut, unbelastet, zur Umlagerung auf Verbringstellen des Bundes in der Außenweser bzw. hydrodynamische Behandlung mittels WI-Baggerung.
- Fischereihafen Bremerhaven: 50.000 - 100.000 m³/a: Überwiegend schlickiges Baggergut, davon rd. 40.000 m³ unbelastetes Baggergut zur Umlagerung auf Verbringstellen des Bundes in der Außenweser.

Zusätzlich wurde quantitativ mitberücksichtigt, dass nicht nur jährlich neu aufsedimentierende Mengen zu baggern sind, sondern darüber hinaus über mehrere Vorjahre historisch kumulierte Mengen zu entfernen sind, um die Gesamtbilanz in Bezug auf die Solltiefen der Bremischen Häfen nicht dauerhaft negativ zu belasten.

Für Bremen-Stadt wurde auf Basis der langjährig positiven Erfahrungen eine Fortführung des hydrodynamischen WI-Verfahren unterstellt, so dass dort in der Regel keine konventionellen und zu entsorgenden Baggermengen entstehen.

Im Weiteren wurde im „Gerätekonzept Nassbaggerei“:

1. der Zustand der heute eingesetzten Geräte umfassend beschrieben,
2. die Baggermengenentwicklung der letzten Jahre in Bremen und Bremerhaven untergliedert nach Eigen- und Dritteleistungen sowie nach der Art des Baggerguts dargestellt,
3. die Leistungserbringung mit den jeweiligen Geräten und auch der Einsatz von Drittfirmen unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten umfassend dargelegt,
4. ein entsprechender Baggerei-Bedarf für die Zukunft nachgewiesen und abgeleitet davon
5. ein Konzept zur Weiterentwicklung der bremischen Baggerei-Flotte erarbeitet.

Maßgeblich für das künftig angestrebte Baggerei-Konzept sind die auf langjährige Erfahrungen gestützten Vorteile der Wasserinjektion (WI). So konnte insbesondere im Bereich der fünf Kilometer langen Containerkaje nachgewiesen werden, dass dort bei einer Intensivierung des eigenen Spüleinsatzes (WI-Gerät) zugleich die konventionelle Baggerung durch Laderaumsaugbagger und damit der Aufwand für Drittfirmen maßgeblich reduziert werden konnte.

Zukünftig ist daher insbesondere in den Bereich vor den Schleusen und an den Stromkajen geplant, die WI-Baggerung deutlich zu verstärken und hier den Schwerpunkt der eigenen Baggerei zu setzen. Da dies nur mit einer Erhöhung der WI-Gerätekapazitäten und damit einhergehend mit dort steigendem Personalaufwand möglich ist, sieht das Konzept zugleich vor, die konventionelle Baggerung mittels Eimerkettenbagger aufzugeben und in den Bereichen stattdessen auf die Beauftragung von Drittfirmen zu setzen.

Dies bringt zusätzlich den Vorteil, dass durch den Einsatz von externen Laderaumsaugbaggern gegenüber dem bisherigen Eimerkettenbagger deutlich mehr und schneller Baggergut gebaggert, transportiert und entleert werden kann. Dies verbessert zusätzlich die Leistungsfähigkeit der im SV Hafen befindlichen „Integrierten Baggergutentsorgungsanlage“ in Bremen-Seehausen.

Mit dem zunehmenden Einsatz der WI-Geräte ist ein grundsätzlich nachhaltiger Ansatz in der Gewässerunterhaltung nicht kontaminierter Sedimente verbunden, da bei dieser Form der Baggerung das Baggergut nicht konventionell gebaggert, transportiert und behandelt werden muss, sondern lediglich aufgelockert und in Schwebelage gehalten wird. Die hierbei entstehende Suspension ist nautisch nutzbar und das Sediment verbleibt gemäß den allgemein anerkannten und gewünschten Unterhaltungszielen des Gewässerhaushalts im Regime der Weser.

Durch den erhöhten Einsatz von WI-Geräten an den Stromkajen in Bremerhaven kann zudem erreicht werden, dass die Verbringstellen, die der Bund Bremen zur Verfügung stellt zukünftig deutlich weniger in Anspruch genommen werden müssen, was

wiederum eine Kostenreduzierung für die Bremischen Häfen bedeutet, da auf Basis der Nutzungsverträge mit dem Bund entsprechend geringere Kosten für die Nutzung der Umlagerungsstellen zu entrichten sind. Durch die Reduzierung der eigenen Baggerung in den abgeschleusten Hafengebieten in Bremerhaven ist eine entsprechende Erhöhung der Leistungen Dritter erforderlich. Kostenmäßig ist hierbei keine Veränderung der externen Kosten in Bezug auf den derzeitigen Status Quo zu erwarten, da bereits im bestehenden Vertrag mit dem Auftragnehmer sowohl die Leistungen der Baggerung und Verbringung auf die Klappstellen als auch der Baggerung und Verbringung zur Integrierten Baggereueinrichtung (IBE) Seehausen beschrieben, quantifiziert und bepreist sind. Es findet hier lediglich eine Verlagerung der Einsatzbereiche des Auftragnehmers auf die hinter den Seeschleusen liegenden Areale statt. Auch mengenmäßig sind die zu baggernden Mengen aus den vorgenannten Arealen vergleichbar.

Für die Weiterentwicklung der eigenen Flotte wurden sodann die Aspekte möglichst emissionsarmer bzw. perspektivisch emissionsfreier Antriebe untersucht und unter Berücksichtigung des heutigen Standes der Technik und möglichen Entwicklungen beschrieben.

Zudem wurden die Empfehlungen aus der Untersuchung durch bremenports zur Weiterentwicklung der Baggerei-Flotte maßgeblich daran orientiert, welche personellen Ressourcen und nautischen Befähigungen innerhalb der bremenports vorhanden sind und welche voraussichtlich in der Zukunft zur Verfügung stehen können.

Zur Festlegung der Vorzugsvariante wurde sodann dargestellt, dass frühere Erwägungen zum Bau eigener Laderaumsaugbagger in Ergänzung zu den bestehenden WI-Geräten betrieblich als nicht umsetzbar einzustufen waren. Maßgeblich hierfür war die Feststellung, dass das vorhandene nautische Bestands-Personal überwiegend nicht die erforderlichen Patente zum Betrieb von Seeschiffen besitzt und bei der zuständigen Berufsgenossenschaft Verkehr keine Ausnahmetatbestände erreicht werden konnten. Zugleich musste ein Bau solcher Einheiten als Binnenschiffe und deren Betrieb in Teilbereichen der Seewasserstraße aufgrund nicht überwindbarer rechtlicher Hürden ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Erwägungen und zugleich unter der Prämisse, dass auch zukünftig ein Teil der Baggerungen durch Dritte erfolgen soll, besteht die Vorzugsvariante zur Weiterentwicklung des Nassbaggerei-Gerätepools auch unter Berücksichtigung der heutigen technischen Möglichkeiten im Ergebnis aus den folgenden Komponenten:

- Umrüstung des Bestandsschiffs „*Hol Blank*“ mit neuen, effizienteren Motoren mit Abgasreinigung.
- Planung und Neubau von zwei Wasserinjektionsgeräten unter Verwendung von dieselelektrischen Antrieben
- Planung und Neubau eines Schutensaugers (Spüler, vollelektrisch über Landanschluss).

- Planung und dem Neubau einer Klappschute (dieselelektrischer Antrieb).
- Umrüstung der Bestandsschute „greenports 1“ (diesel-elektrischer Antrieb).
- Planung und dem Neubau eines Greifbaggers (dieselelektrischer Antrieb).
- Planung und Neubau eines Schlickpflugs (Methanol-Antrieb).

Mit den umfassenden Untersuchungen durch bremenports wird dargelegt, dass die Nassbaggerei in den Bremischen Häfen als Eigenbetrieb einen wesentlichen Beitrag für die dauerhafte und ganzjährige Hafenverfügbarkeit leistet. Bremen ist durch die Wahrnehmung dieser Aufgaben, in maßgeblichen Teilen als Eigenleistung, jederzeit in der Lage, flexibel auf die Bedürfnisse der Hafennutzer eingehen zu können und sichert somit einen Standortvorteil. Durch die Umsetzung der aufgezeigten Vorzugsvariante ist es dem Sondervermögen Hafen zukünftig möglich, die erforderlichen Aufgaben der Wassertiefenunterhaltung deutlich effizienter und wirtschaftlicher zu betreiben als dies bisher der Fall ist.

Bezüglich der Antriebe ist festzustellen, dass im derzeitigen Planungsstadium auf einen Antriebsmix gesetzt wird. Für eine Reihe von Schiffen wird aktuell auf einen konventionellen dieselelektrischen Antrieb gesetzt, der die Vorgaben der Klimaneutralität noch nicht erfüllt.

Das Erneuerungsprogramm der Bremischen Baggereiflotte muss aufgrund seiner Komplexität und damit einhergehenden personellen Herausforderungen über mehrere Jahre durchgeführt werden. Unter Berücksichtigung der Erneuerung im laufenden Betrieb ergibt sich ein zeitlich gestaffelter Maßnahmen- und Investitionsplan, der in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Wahl der Antriebstechnologie noch nicht abschließend entschieden. Hierzu heißt es konkret in der Untersuchung von bremenports : *„Im Folgenden soll für jedes der geplanten Schiffe die realistischste Variante dargestellt werden, allerdings wäre es auch möglich, dass sich manche der gewählten Technologien für das ein oder andere Schiff im Laufe der weiteren (Detail-)Planungen noch als weniger zielführend herausstellen wird. In diesem Fall würde die Wahl, unter Wahrung der oben genannten Prämissen, noch einmal verändert werden müssen.“*

Die Zeit- und Maßnahmenplanung stellt sich nach aktuellem Stand wie folgt dar:

	2023		2024		2025		2026		2027	
	2023/1	2023/2	2024/1	2024/2	2025/1	2025/2	2026/1	2026/2	2027/1	2027/2
Neubau WIG-1	Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme			
	1,80 Mio. EUR				18,00 Mio. EUR					
Neubau WIG-2	Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme			
	1,80 Mio. EUR				18,00 Mio. EUR					
Schlickpflug	Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme				
	1,20 Mio. EUR				12,00 Mio. EUR					
Umbau greenports 1	Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme				
	0,50 Mio. EUR				5,00 Mio. EUR					
Umbau Hol Blank				Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme
					0,50 Mio. EUR		5,00 Mio. EUR			
Neubau Greifer				Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme
					1,35 Mio. EUR		13,50 Mio. EUR			
Neubau Klappschute				Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme
					1,25 Mio. EUR		12,50 Mio. EUR			
Schutensauger				Ausschreibung Ing.-Leistung	Planung Schiffbau	Planung Schiffbau	Ausschreibung Bau	Bau	Bau	Inbetriebnahme
					0,80 Mio. EUR		8,00 Mio. EUR			
Mittelabfluss pro Zeiteinheit	1,47 Mio. EUR	1,47 Mio. EUR	1,47 Mio. EUR	10,38 Mio. EUR	27,48 Mio. EUR	18,98 Mio. EUR	0,98 Mio. EUR	19,50 Mio. EUR	19,50 Mio. EUR	Kontrollsumme

Tabelle 1: Weiterentwicklung der bremischen Baggereiflotte: Indikative Zeit- und Kostenplanung gemäß Untersuchung durch bremenports

Die mit der Erneuerung der Baggereiflotte verbundenen Mittelbedarfe belaufen sich auf Basis der bisherigen Voruntersuchungen dementsprechend in Summe auf rd. 100 Mio. €.

Damit soll zu diesem Zeitpunkt der weiteren Planung ein bewusst technologieoffener Prüf- und Planungspfad zugrunde gelegt werden, der bis zum Zeitpunkt finaler Investitionsentscheidungen die bis dahin zu erwartende Entwicklung im Bereich emissionsarmer Schiffsantriebe berücksichtigt.

In einem ersten Schritt sollen nun Planungsmittel in Höhe von insgesamt 5,3 Mio. € zur Konkretisierung der notwendigen Ingenieurleistungen und der schiffbaulichen Anforderungen für die zwei Wasserinjektionsgeräte sowie den Schlickpflug und den Umbau einer Bestandsschute für den Zeitraum 2023 bis 2024 bereitgestellt werden.

C. Alternativen

Als Alternative zur Weiterentwicklung der bremischen Baggereiflotte könnte vollständig auf die Erbringung der Bagger-, Transport- und Entsorgungsleistungen durch Dritte gesetzt werden. Dies wurde im Rahmen der Untersuchung von bremenports geprüft und wegen der damit verbundenen vollständigen Abhängigkeit und der nicht gegebenen Flexibilität als deutlich zu risikobehaftet und auch als erheblich aufwändiger für Bremen bewertet. Das vorgelegte Konzept setzt darauf, dass in bestimmten Fällen auch Leistungen durch Dritte eingekauft werden müssen legt aber dar, dass

nur durch das Vorhalten eigener Geräte und eigenen Personals die notwendige Einsatz-Flexibilität besteht. Insofern bestehen zur Weiterentwicklung der eigenen bremischen Baggereiflotte keine geeigneten Alternativen, mit denen eine durchgehende Betriebsbereitschaft der Häfen gewährleistet werden könnte.

D. Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung

Die konkreten finanziellen Auswirkungen zur vollständigen Umsetzung des Konzeptes lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit ausreichender Genauigkeit beschreiben. Sowohl die Baukosten von Schiffen als auch die Kosten für emissionsarme bzw. emissionsfreie Antriebslösungen unterliegen ebenso wie die Frage der Kraftstoff-Verfügbarkeiten erheblichen Unsicherheiten. Hierbei wird auf die Angaben zu den Mittelbedarfen in Tabelle 1 als erste und grobe Orientierung verwiesen.

Zur Konkretisierung der Planung durch Ingenieurleistungen und der schiffbaulichen Planungen für die ersten 4 Arbeitsschiffe (gem. obiger Tabelle) werden zunächst Planungsmittel in Höhe von insgesamt 5,3 Mio.€ für den Zeitraum 2023 bis 2024 benötigt.

Davon entfallen auf das Jahr 2023 insgesamt 2,94 Mio. €. Im Investitionsplan des Sondervermögens Hafen ist ein Teil der Mittel für die Erneuerung der Baggereiflotte eingestellt (für 2023 1 Mio. €). Der verbleibende Rest (1,94 Mio. €) kann bei den IPCEI-Projekten eingespart werden, da die Bundesförderung aktuell zurückgestellt wurde. Ein Teil des Finanzbedarfs kann aus Eigenmitteln des Sondervermögens gedeckt werden, der restliche dann noch verbleibende Finanzierungsbedarf für Investitionen wird aus veranschlagten Mitteln bei der Hst. 3801/884 22-8 „An das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ zugeführt.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Gesamtplanung auch in 2024 ist die Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 2,36 Mio. € bei der Hst. 3801/884 22-8 „An das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ mit Abdeckung in 2024 durch den Senat erforderlich. Die barmittelmäßige Abdeckung der Verpflichtungsermächtigung wird im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2024/2025 innerhalb des Ressortdeckwertes sichergestellt. Es ist vorgesehen, die zukünftigen Planungs- und Umsetzungskosten für die einzelnen Maßnahmen den Gremien jeweils gesondert zur Beschlussfassung vorzulegen. Insbesondere mit Blick auf etwaige Umsetzungskosten strebt die Senatorin für Wissenschaft und Häfen an, auch Fördermöglichkeiten durch den Bund und die EU intensiv zu prüfen.

Das vorliegende Konzept zur Weiterentwicklung der bremischen Baggereiflotte wurde unter direkter Berücksichtigung der heute innerhalb der bremenports vorhandenen Personalressourcen und Kompetenzen sowie einer Abschätzung der künftig erforderlichen Ressourcen erstellt. Darüberhinausgehende personalwirtschaftliche Auswirkungen sind derzeit nicht erkennbar.

Die Weiterentwicklung der bremischen Baggereiflotte gewährleistet die durchgehende Betriebsbereitschaft der Häfen. Sie kommt damit allen im Hafen Beschäftigten und den damit in direkter wie indirekter Verbindung stehenden Beschäftigten zu Gute und hat insoweit keine erkennbare Genderrelevanz.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird nach Abschluss der Planungen den Gremien vorgelegt.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Die Vorlage mit dem Senator für Finanzen und der Senatskanzlei abgestimmt.

Es ist vorgesehen, dass sich der Ausschuss für die Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen als Sondervermögensausschuss in seiner nächstmöglichen Sitzung mit der Angelegenheit befassen wird.

F. Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Datenschutzrechtliche Belange sind nicht zu berücksichtigen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt den Bericht zur Weiterentwicklung der bremischen Baggereiflotte auf der Grundlage der anliegenden Untersuchung von bremenports zur Kenntnis und bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen die weitere Planung für die zwei Wasserinjektionsgeräte sowie den Schlickpflug und den Umbau der Bestandsschute „greenports“ durchzuführen.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen darum, im Zuge der weiteren Planung alle Möglichkeiten der Emissionsreduktion detailliert zu prüfen und ihm hierüber im Rahmen der weiteren Planungen zu berichten.
3. Der Senat beschließt zur konkretisierenden schiffbaulichen Planung der vier dargestellten Maßnahmen die Bereitstellung der erforderlichen Planungsmittel in Höhe von insgesamt 5,3 Mio. €, wovon 2,94 Mio. € auf das Haushaltsjahr 2023 und 2,36 Mio. € auf das Haushaltsjahr 2024 entfallen, sowie die damit verbundene Finanzierung anteilig aus Eigenmitteln des Sondervermögens in 2023 sowie aus veranschlagten Mitteln bei der Haushaltsstelle 3801/884 22-8 „An das Sondervermögen Hafen für Investitionen“. Der Senat stimmt zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Mittelbedarfe in 2024 der Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung bei der Hst. 3801/884 22-8 „Zuführung an das Sondervermögen Hafen für Investitionen“ in Höhe von 2,36 Mio. € mit Abdeckung in 2024 zu.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen um Prüfung von Fördermöglichkeiten für die jeweiligen Neubauten.

5. Der Senat bitte die Senatorin für Wissenschaft und Häfen die erforderlichen Beschlüsse des Ausschusses für die Angelegenheiten der stadtbremischen Häfen und des Ausschusses für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen einzuholen.
6. Der Senat bittet die Senatorin für Wissenschaft und Häfen über den Senator für Finanzen die erforderlichen Beschlüsse der Haushalts- und Finanzausschüsse (Stadt und Land) einzuholen.