

# In der Senatssitzung am 15. Juli 2025 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation

14.07.2025

## Vorlage für die Sitzung des Senats am 15. Juli 2025

### „EnergyPort Bremerhaven – Fortführung der Planung auf Grundlage der ES Bau“

#### A. Problem

Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, bei der Energieversorgung möglichst unabhängig zu werden und im Kampf gegen den Klimawandel auf regenerative Energie zu setzen. Beides ist ohne leistungsfähige Häfen mit entsprechenden Nutzungen aber nicht zu erreichen.

Im südlichen Fischereihafen in Bremerhaven stehen umfangreiche Entwicklungsflächen zur Verfügung, die aufgrund der Größe von über 250 Hektar, der baulichen Nutzungsmöglichkeiten als Industrie- und Gewerbeflächen sowie der verkehrlichen see- und landseitigen Anbindung für verschiedenste Projekte im Rahmen der nachhaltigen Transformation genutzt werden können und sich grundsätzlich für die Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungsformen im Sinne der Energiewende eignen.

Der Fischereihafen birgt insofern großes Potenzial, mit einem EnergyPort wesentlich zum Gelingen der Energiewende und damit auch zur künftigen Versorgungssicherheit in Deutschland beizutragen, was das Projekt „EnergyPort“ zu einem Projekt von nationaler Bedeutung macht. Zugleich sieht der Senat in der Bereitstellung von Hafeninfrastruktur und Flächen zum Ausbau der Erneuerbaren Energien erhebliche Potenziale, um Wertschöpfung und Beschäftigung am Standort Bremerhaven zu generieren.

Ausgehend von der enormen wirtschafts-, struktur-, energie-, und hafenpolitischen Bedeutung des südlichen Fischereihafens hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen in seiner Sitzung am 28. März 2023 unter dem Titel *„Weitere Entwicklung des südlichen Fischereihafens in Bremerhaven zu einem EnergyPort - Hier: Bereitstellung von Planungsmitteln“* beschlossen, konkrete Vorplanungen für einen EnergyPort im südlichen Fischereihafen und weserseitig im Blexer Bogen aufzunehmen.

Der EnergyPort kann mit einem marktgerechten Portfolio, zu dem auch die Mitnutzung bereits vorhandener Hafenanlagen wie im südlichen Bereich des Containerterminals gehört, einen wesentlichen Beitrag für die Energiewende leisten und gleichzeitig enorme Wertschöpfungspotentiale für den Standort erschließen. Dazu gehören

- a) Aufbau einer Hafeninfrastruktur für die Produktion und den Umschlag von Offshore-Windenenergieanlagen (WEA) bzw. Komponenten durch Anbindung der vorhandenen Gewerbeflächen im Bereich des südlichen Fischereihafens ans seeschifftiefe Wasser.
- b) Aufbau einer Infrastruktur für die Herstellung, Speicherung und Durchleitung emissionsfreier Energieträger wie Wasserstoff, dessen Derivate, Methanol u. ä. durch Umnutzung bereits vorhandener Hafeninfrastruktur z.B. im südlichen Teil der Columbusinsel oder auch im südlichen Fischereihafen.
- c) Recycling Hub für Rückbau und Repowering von Windkraftanlagen

Grundlage für die Konkretisierung des Projektes „EnergyPort“ war eine im Vorwege erarbeitete *„Potenzialstudie Südlicher Fischereihafen“* mit Erkenntnissen zu Ansiedlungspotenzialen und der konkreten Empfehlung zur Bereitstellung von Hafeninfrastruktur und Flächen zum Ausbau der

Erneuerbaren Energien im südlichen Fischereihafen. Das Projekt birgt, nach der Studie, erhebliche Potenziale, um Wertschöpfung und Beschäftigung am Standort Bremerhaven zu generieren. In Verbindung damit hat sich der Senat dafür ausgesprochen, um die Anerkennung der nationalen Bedeutung dieser Vorhaben beim Bund zu werben. Der Einsatz für eine Verbesserung der gesetzlichen Vorgaben für die Zulassung von Infrastruktur für die Herstellung Erneuerbarer Energien und für die Beschleunigung der Genehmigungsprozesse war hierfür unabdingbar. Mit der Bereitstellung entsprechender Planungsmittel bat der Senat sodann das für die Häfen zuständige Ressort um die Erstellung einer Entscheidungsvorlage Bau (ES-Bau).

In den darauffolgenden Befassungen des Ausschusses für die Angelegenheiten der Häfen im Land Bremen sowie des Ausschusses der stadtbremischen Häfen wurden diese Beschlüsse am 14. April 2023 und anschließend im Haushalts- und Finanzausschuss bestätigt.

Zur Umsetzung dieser Beschlüsse wurden sodann die erforderlichen Beauftragungen vorgenommen, und es wurden entsprechende Arbeits- und Abstimmungsstrukturen in Form einer „Projekt AG“ eingerichtet, an denen jeweils Vertreterinnen und Vertreter des Hafenressorts, der Senatskanzlei der bremenports, der BIS und der Fischereihafen Betriebsgesellschaft (FBG) beteiligt waren.

Zusätzlich dazu hat der Senat mit Beschluss vom 11. April 2024 die Einsetzung einer entsprechenden Staatsräte-Lenkungsgruppe beschlossen. Der Staatsräte lenkungsgruppe gehören die folgenden Ressorts an:

- Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation.
- Die Senatskanzlei.
- Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft.
- Die Senatorin für Arbeit, Soziales, Jugend und Integration.
- Der Senator für Finanzen sowie der
- Magistrat Bremerhaven.
- Als Gäste sind die Geschäftsführer von bremenports und der BIS regelmäßig dabei.

Die laufenden fachlichen Planungen waren zugleich auch beständig Gegenstand politischer Beratungen und Erörterungen und sie wurden vom zuständigen Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen im Land Bremen (Hafenausschuss) intensiv begleitet. Ein maßgeblicher Zwischenschritt bestand hier in der öffentlichen Vorstellung der *„Bedarfs- und Nutzeranalyse für den südlichen Fischereihafen zur Konzeption eines EnergyPorts“*, die vom Beratungsinstitut Hanseatic Transport Consultancy (HTC) gemeinsam mit der Sellhorn Ingenieurgesellschaft erarbeitet worden ist. In seiner Sitzung am 25. September 2024 hat sich der Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen umfassend mit diesen Planungen befasst (VL 21/3021). Hier wurde auch die erarbeitete Vorzugsvariante vorgestellt, die den Ausbau einer Kaje im Fischereihafen sowie einen Zugang von der Weserseite im Blexer Bogen vorsieht.

Eine weitere politische Befassung erfolgte am 21. Januar 2025, bei der sich die Bremische Bürgerschaft zum Dringlichkeitsantrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der SPD, Die Linke und der CDU zur Vorlage *„Energiewende mit Bremerhaven: EnergyPort Wirklichkeit werden lassen!“* einstimmig zur Realisierung des EnergyPorts in Bremerhaven bekannt hat (Drucksache 21/969, Neufassung der Drs. 21/275 und 21/715).

Gemäß dem Senatsbeschluss vom 28. März 2023 soll auf Grundlage der ES Bau in den Gremien über die konkrete Fortführung des Projektes entschieden werden. Diese ES Bau liegt nun in Form der gutachterlichen Analysen und der ingenieurfachlichen Planungen bis zur Leistungsphase 2 der HOAI vor, so dass mit der hier eingebrachten Vorlage die Planungen dargestellt werden und ein Ausblick auf die weitere Perspektive zur Realisierung eines EnergyPorts in Bremerhaven gegeben wird.

## B. Lösung

Wesentliche Grundlagen der nun vorliegenden ES Bau, die hiermit als Anlagen veröffentlicht werden, sind die Folgenden:

- „*Bedarfs- und Nutzeranalyse für den südlichen Fischereihafen zur Konzeption eines EnergyPorts*“ erstellt durch HTC und Sellhorn Ingenieurgesellschaft – Anlage 1.
- „*Logistische Anforderungen Energy-Port Bremerhaven*“ Optimierte Layoutplanung erstellt durch Tractebel DOC Offshore GmbH (DOC) – Anlage 2.
- „*EnergyPort Bremerhaven - Öffentlich-rechtliche Machbarkeitsstudie*“ erstellt durch die Kanzlei BBG und Partner – Anlage 3.
- „Gutachterlichen Einschätzungen zu den Kompensationsbedarfen und Kompensationsmöglichkeiten für das Projekt „EnergyPorts“ (Vorzugsvariante)“ – Anlage 4 und 4a

Die „*Bedarfs- und Nutzeranalyse für den südlichen Fischereihafen zur Konzeption eines EnergyPorts*“ dokumentiert auf Basis intensiver Gespräche mit relevanten Akteuren die Wertschöpfungspotentiale durch die Errichtung eines EnergyPorts und analysiert zugleich die Ansiedlungswahrscheinlichkeiten in den verschiedenen Nutzungsbereichen. Zudem nimmt diese Untersuchung eine Abschätzung des zeitlichen Verlaufs der Angebots- und Nachfrageentwicklung zueinander vor und beschreibt detailliert die Flächenbedarfe und Anforderungen an die jeweiligen Nutzungsoptionen. Für die einzelnen Nutzungsbereiche bestehen unterschiedliche Anforderungen an die wasserseitige Anbindung. Daher wurden verschiedene Szenarien entwickelt und eine Vorzugsvariante ausgearbeitet. Das erarbeitete Layout des EnergyPorts sieht einen wasserseitigen Zugang in Form eines wasserseitigen Terminals sowie eine Kaje im südlichen Binnenbereich des Fischereihafens vor.

Eine wesentliche Anforderung an das Projekt des EnergyPorts bestand und besteht darin, den Eingriff in das unter Naturschutz stehende Watt-Areal am Blexer Bogen für den wasserseitigen Terminal des EnergyPorts und die dementsprechend benötigten Kompensationsflächen soweit es geht zu minimieren. Dazu wurde die Tractebel DOC Offshore GmbH (DOC) mit der Überprüfung einer durch bremenports erarbeiteten optimierten Layout-Planung beauftragt. Die konkrete Zielstellung dieser Untersuchung unter der Bezeichnung „*Logistische Anforderungen Energy-Port Bremerhaven*“ bestand darin, einerseits die Flächen des wasserseitigen Terminals und mithin den erforderlichen Eingriff in das Weserästuar möglichst stark zu minimieren, und andererseits die logistische Abwicklung zweier parallellaufender Windparkprojekte im Rahmen von Produktion und Installation zu ermöglichen. Es war also das Ziel, den Eingriff so klein wie möglich und nur so groß wie nötig zu gestalten.

Über dieses Ziel und seine Konkretisierung in die Planungen mit einer Reduzierung der Fläche um 50 % wurden die Verbände BUND und NABU im Rahmen der bilateralen Gespräche mit der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation informiert. Durch die Verkleinerung der Fläche des wasserseitigen Ausbaus und eine zusätzliche Verschiebung der Zufahrt nach Norden konnte eine erhebliche Minimierung der Eingriffsfläche auf nur noch 12 Hektar erreicht werden. Der absehbar erforderliche bauliche Eingriff in den ökologisch sensiblen Bereich der Weser wurde damit bei gleichbleibender Produktivität der künftigen Hafenanlage auf ein absolutes Mindestmaß verringert.

Auch für eine externe Beurteilung zur Genehmigungsfähigkeit und der Kompensationsmöglichkeiten wurden im Zuge dieses Planungsschrittes entsprechende Fachgutachten in Auftrag gegeben. Die genehmigungsrechtlichen Aspekte wurden dabei durch die Kanzlei BBG und Partner im Dokument „*EnergyPort Bremerhaven - Öffentlich-rechtliche Machbarkeitsstudie*“, dargelegt. Mit dieser Begutachtung hat sich gezeigt, dass trotz der Minimierung des Eingriffs die zentralen Herausforderungen bei der Bedarfsbegründung, der Alternativenprüfung sowie in der Bereitstellung und Entwicklung geeigneter Kompensationsflächen liegen werden.

Für den binnenliegenden Bereich des EnergyPorts, der im Wesentlichen die Entwicklung der Gewerbeflächen und die Erschließung über eine Kaje im Fischereihafen beinhaltet, hat sich im Zuge der intensiven Planungen die Notwendigkeit eines umfassenden Verbringungskonzeptes für das Baggergut als zentrale Herausforderung herausgestellt.

Über die Erstellung der ES-Bau hinaus wurden, wie bereits vorstehend berichtet, Initiativen auf Bundesebene erforderlich, um die Relevanz des EnergyPorts als Vorhaben nationaler Bedeutung zu verdeutlichen und gleichzeitig die Verbesserung der gesetzlichen Vorgaben für die Zulassung von Infrastruktur für die Herstellung Erneuerbarer Energien zu ermöglichen.

Ein Planungsauftrag des Senatsbeschlusses vom 28. März 2023 bestand somit darin, um die Anerkennung der nationalen Bedeutung dieser Vorhaben beim Bund zu werben. Hierzu hat die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation federführend gemeinsam mit den anderen Küstenländern eine Bundesratsinitiative initiiert.

Ein weiterer Planungsauftrag des Senatsbeschlusses vom 28. März 2023 bestand darin, sich dafür einzusetzen, die gesetzlichen Vorgaben für die Zulassung von Hafeninfrastruktur für die Herstellung Erneuerbarer Energien zu verbessern. Eine solche Vorrangregelung konnte im Bund bisher nicht geeint werden.

Die ES Bau wurde von bremenports auftragsgemäß in zwei Teilen dargestellt, einem Teil zum wesen-seitigen Ausbau und einem zweiten Teil zur Fischereihafen Westkaje. Der Planungsumfang für den wesen-seitigen Ausbau umfasste dabei die Durchführung der Vorplanungsleistungen (Lph 2) für das Terminal sowie die Terminalzufahrt. Hierzu hat bremenports u.a. das Ingenieurbüro WKC Hamburg GmbH (WKC) beauftragt. Die Planungsleistungen beinhalten folgende Bestandteile:

- Kaje mit einer Schwerlastplatte oder aufgeständerte Pierplatte, ggf. auch als Kombination
- Liegeplatz für Wasserstofftanker (H<sub>2</sub>-Tanker)
- wasserseitiger Zufahrtsbereichs, inkl. Liegewanne
- ggf. Flächenaufhöhung für die Umschlagsfläche einschl. Randdämme
- Terminalzufahrt von den landseitigen (binnenseitigen) Flächen

Nicht Gegenstand dieser Planung war die Gestaltung der Terminaloberfläche und die Suprastruktur des Terminals sowie die binnenseitigen Flächen.

Im weiteren Planungsteil der Fischereihafen Westkaje wurden durch bremenports im Detail die Möglichkeiten zum Ausbau und der Entwicklung unterschiedlicher Kaje-Längen in Verbindung mit der Erreichbarkeit dieser neuen Hafeninfrastrukturen untersucht.

Im Ergebnis der umfangreichen Analysen und Tätigkeiten sowie der darauf basierenden zweigliedrigen ES Bau zeigt sich, dass die Realisierung eines EnergyPorts im südlichen Fischereihafen trotz großer Herausforderungen grundsätzlich möglich ist.

Gleichwohl bestehen bei der Realisierung des EnergyPorts eine Reihe von Risiken, die im Kontext weiterer Investitionen sorgfältig abgewogen werden müssen. Die Studien und Betrachtungen der letzten Monate haben hier eine Reihe von zusätzlichen Erkenntnissen gebracht.

#### 1. **Finanzierungsrisiko**

Eine Finanzierung aus Landesmitteln erscheint unter den gegebenen Haushaltsbedingungen schwierig. Es ist also zwingend erforderlich, entsprechende Mittel des Bundes einzuwerben

#### 2. **Kompensationsrisiko**

Die vorhandenen Gutachten zeigen sehr große Herausforderungen bei der Identifikation und Herstellung von Kompensationsflächen. Diese liegen in der Verfügbarkeit, biologischen Voraussetzungen und auch in juristischen und genehmigungstechnischen

Fragen, so dass eine intensive Auseinandersetzung mit diesen Fragestellungen unabdingbare Voraussetzung für weitere Planungsschritte ist.

### 3. **Klagerisiko**

Trotz der relevanten Verkleinerung der Fläche und des damit verbundenen Eingriffs in die Natur kann nicht ausgeschlossen werden dass die Verbände von ihrem Klagerecht Gebrauch machen. Dies würde zu erheblichen Verzögerungen der Genehmigungsprozesse von mehreren Jahren führen.

### 4. **Ansiedlungsrisiko**

Gemäß den durchgeführten gutachterlichen Untersuchungen besteht Interesse und ein nach wie vor hoher Bedarf an Flächen für den Offshore-Windenergie Ausbau (vgl. Anlage 1). Neben Bremen werben auch andere Standorte in Deutschland und Europa um einschlägige Unternehmen aus der Windenergie-Branche. Cuxhaven ist bzgl. der Flächenerschließung und der Baumaßnahmen bereits fortgeschritten und auch Wilhelmshaven arbeitet an entsprechenden Angeboten. Weitere relevante Standorte sind Esbjerg und Eemshaven. Auch wenn Studien nahelegen, dass der Bedarf noch viele Jahre bestehen wird, so ist von einem harten Wettbewerb auszugehen, der von hoher Dynamik bestimmt wird. Langwierige Klagen, der erforderliche Vorlauf zur Umsetzung und das Ermitteln von Kohärenzmaßnahmen im Kontext der Kompensation sowie problematische Genehmigungsverfahren könnten das Vorhaben soweit verzögern, dass das Angebot nicht mehr zeitgerecht am Markt ist.

Zur weiteren Verfolgung der Zielstellungen des Senats wird von bremenports dementsprechend folgende Empfehlung ausgesprochen:

1. Es wird empfohlen, ein Verbringungskonzept für das Baggergut, welches in großer Menge bei der Entwicklung einer Binnenkaje im südwestlichen Fischereihafen und in kleinerem Rahmen beim weserseitigen Ausbau anfällt, in Auftrag zu geben. Dabei sollten Fachgutachter hinzugezogen werden, um die bisherigen Optionen eingehend zu überprüfen und ggfs. zu erweitern. Zudem wird empfohlen, auf Basis der vorliegenden Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen, Gespräche mit den zuständigen Behörden oder Entsorgungsbetrieben zu führen, um ggf. eine Verbringung von belastetem Baggergut in Ortsnähe zu projektieren. Dabei wird empfohlen, die Auswirkungen einer 450 m lange Kaje und die daraus resultierenden Baggergutmengen sowie dessen Verbringung zu prüfen. Zusätzlich ist eine kürzere Kaje als möglicher erster Bauabschnitt aufgrund geringerer Mengen an Baggergut, geringerer Kosten und der Möglichkeit zur Ansiedlung erster Unternehmen näher zu betrachten. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen sowohl für eine 450 m als auch für eine 850 m oder einer 200 m langen Binnenkaje keine Lösungen für die Baggergutunterbringung vor. Für die Erstellung eines Baggergutkonzeptes ist von 1 Jahr Bearbeitungsdauer auszugehen.
2. Für den weserseitigen Bereich wird im nächsten Planungsschritt empfohlen, eine vertiefte Prüfung und konzeptionelle Erarbeitung von Kohärenz- und Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen. Dabei ist der Schwerpunkt auf die Kohärenzsicherung Natura 2000 zu legen. Hier ist insbesondere auf das Erfordernis von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) hinzuweisen. Diese Maßnahmen müssen bereits vor einem möglichen Baubeginn umgesetzt und ihrer Funktionsfähigkeit durch ein Monitoring belegt sein. Erst mit Erkenntnissen aus einem tragfähigen Konzept könnten weitere Planungen sinnvoll weiterverfolgt werden. Für die Entwicklung von Maßnahmenansätzen zur Kompensation ist mit ca. eineinhalb bis zwei Jahren Bearbeitungszeit zu rechnen.

3. Hierzu sollen über die bereits bestehenden temporären Nutzungsmöglichkeiten vorhandener Hafenanlagen auch dauerhafte Optionen näher betrachtet werden. Mit diesem Vorgehen kann sichergestellt werden, dass der Wirtschaftsstandort von den erwartenden Effekten einer Energiewende zeitnah profitieren kann. Auch im Hinblick auf die hohen rechtlichen Anforderungen zur Zulassungsfähigkeit des EnergyPorts soll ein inhaltlicher Fokus der weitergehenden Betrachtungen auf einer Vertiefung und Detaillierung der Alternativenbetrachtung liegen.

### **C. Alternativen**

Eine mögliche Alternative zur Fortführung der Planung für den EnergyPort Bremerhaven bestünde darin, den Planungsprozess abzubrechen. Dies ist trotz der im bisherigen Planungsprozess erkannten Schwierigkeiten bei der Gewinnung und Entwicklung von Kompensationsflächen und auch bei der Entwicklung eines Verbringungskonzeptes für das Baggergut, nicht zu empfehlen. Angesichts der enormen Potentiale für den Standort Bremerhaven, sollte weiterhin versucht werden, den EnergyPort in der geplanten Form zu realisieren. Folglich wird diese Alternative seitens der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation zu diesem Zeitpunkt nicht empfohlen.

Eine denkbare Alternative könnte darin bestehen, die Realisierung der Hafeninfrastrukturentwicklung ausschließlich im abgeschleusten Bereich voranzutreiben. Dies würde aber bedeuten, dass die Ziele des Senats zur Entwicklung von Wertschöpfung und Beschäftigung nicht in vollem Umfang realisiert werden könnten. Nachteilig wirkt bei dieser Alternative insbesondere, dass die erhofften unternehmerischen Investitionen in den wesentlichen energiewenderelevanten Bereichen laut Einschätzung der Wirtschaftsförderung Bremerhaven, schwerer zu erreichen sind. Dies deshalb, weil sowohl im Segment der Offshore Windindustrie als auch beim Recycling der Anlagen der Trend zum Größenwachstum ungebrochen ist und insofern einige Komponenten und deren Schiffs-Transporteinheiten perspektivisch nicht den abgeschleusten Bereich erreichen und passieren könnten. Ohne einen direkten Zugang zum seeschifftiefen Wasser können die Potenziale des EnergyPorts nicht in vollem Umfang erschlossen werden. In diesem Fall muss das Portfolio neu bewertet und diskutiert werden.

Die Columbusinsel und der Labradorhafen sind im Wesentlichen für die meisten Offshore-Nutzungen zu klein. Der südliche Bereich des Containerterminals könnte hingegen durch die Anbindung an die Weser und die vorhandenen Wassertiefen eine gute Grundlage bieten. Allerdings ist fraglich, ob der Standort angesichts seiner derzeitigen Nutzung, Lage und infrastrukturellen Einbindung ohne Nutzungskonflikte insbesondere als Produktionsstandort für Offshore-Komponenten genutzt werden kann. Als Zwischenlagerung oder Vormontage von Offshore-Komponenten könnte die ABC-Halbinsel oder der Bereich am Containerterminal für einzelne Nutzungen herangezogen werden, jedoch verfügt insbesondere der südliche Bereich am Containerterminal nur teilweise über die notwendige schwerlastfähige Kaje. Diese Alternativen sind deshalb nicht geeignet, um alle Ziele des Senats im Hinblick auf Wertschöpfung und Beschäftigung durch den EnergyPort zu erreichen. In den genannten Arealen könnten aufgrund der Flächengrößen und –zuschnitte sowie der logistischen Voraussetzungen auch stets bestenfalls Teilnutzungen eines EnergyPorts ermöglicht werden.

Für die Übergangszeit bis zur Realisierung des EnergyPorts sollen klar definierte Flächenareale genutzt werden (Stichwort „Eco Power Port“ von Eurogate und der BLG). Hier wurde durch EUROGATE frühzeitig ein erstes Angebot geschaffen. Hier sind Ansiedlungspotentiale für die Offshore-Industrie vorhanden, die gemeinsam mit den Akteuren vor Ort in den nächsten Monaten bewertet werden sollen. Vor dem Hintergrund des oben beschriebenen Ansiedlungsrisikos soll mit den Hafenunternehmen eine Ausweitung der Offshore-Aktivitäten vom CT Süd auf den CT 1 verfolgt sowie eine Diversifizierung der Nutzung der Flächen für den Offshore-Bereich geprüft werden. Die Infrastrukturertüchtigung für den Schwerlastbetrieb der südlichen Containerkaje ist

darüber hinaus Gegenstand in der EW-Bau CT I bis IIIa, die im 3. Quartal des Jahres in die Gremienbefassung gehen soll.

## D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen und Klimascheck

### 1. Finanzielle Auswirkungen

Für die Erstellung eines umfassenden Verbringungskonzeptes für das im Zuge von Baumaßnahmen innerhalb des Fischereihafens anfallenden Baggergutes sowie für eine vertiefte Prüfung und konzeptionelle Erarbeitung von Kohärenz- und Kompensationsmaßnahmen für die hafengebäude Entwicklung im Bereich des Blexer Bogens ist mit Kosten in Höhe von 904.000 € zu rechnen. Im Einzelnen setzen sich die Kosten wie folgt zusammen:

#### 1. Kompensationskonzept für den Außenanleger im Blexer Bogen

Planungskosten: 184.000 €  
Gutachten: 470.000 €  
654.000 €

Planungsdauer: 24 Monate

Anmerkung: im Anschluss würde die Umsetzung folgen, bevor ein Planfeststellungsantrag gestellt werden kann

#### 2. Konzept für die Baggergutverbringung im südlichen Fischereihafen

Planungskosten: 200.000 €  
Gutachten: 50.000 €  
250.000 €

Planungsdauer: 12 Monate

Anmerkung: die Ergebnisse würden parallel in die EW-Bau einfließen

Planungsgesamtkosten (insgesamt): 904.000 €.

Der Mittelabfluss für die Planungsgesamtkosten in Höhe von 904.000 € wird sich nach derzeitigen Schätzungen wie folgt darstellen:

Jahr	Betrag
2026	577.000 €
2027	327.000 €
Σ	<b>904.000 €</b>

Im Rahmen der laufenden Haushaltsaufstellung für die Jahre 2026/2027 sind ebenfalls die Wirtschaftspläne der Sondervermögen aufzustellen. Die Maßnahme zur Errichtung des EnergyPorts ist dem Sondervermögen Fischereihafen zuzuordnen. Die oben dargestellten und erforderlichen Beträge werden im Rahmen der Wirtschaftsplanerstellung in die Investitionsplanung aufgenommen und berücksichtigt.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Mittelbedarfe für die Jahre 2026-2027 ist die Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung bei der Finanzposition 0801.88411-3 „Zuführung an das Sondervermögen Fischereihafen (investiv)“ in Höhe von 904.000 EUR mit Abdeckung in 2026 in Höhe von 577.000 EUR und in 2027 in Höhe von 327.000 EUR.

Die barmittelmäßige Abdeckung der Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 0801.88411-3 „Zuführung an das Sondervermögen Fischereihafen (investiv)“ ist innerhalb der beschlossenen Eckwerte für die Jahre 2026/2027 des Produktplans 81 „Häfen“ sicherzustellen, bei denen entsprechende Mittel hinterlegt sind.

### **3. Personalwirtschaftliche Auswirkungen**

Die Fortführung der Planungen zur Entwicklung eines EnergyPorts im südlichen Fischereihafen wird durch das bereits bestehende Personal im Hafenressort sowie bei den beteiligten Gesellschaften erfolgen. Neue oder zusätzliche personalwirtschaftliche Auswirkungen bestehen für die Freie Hansestadt Bremen insofern nicht.

### **4. Genderbezogene Auswirkungen**

Gender-Aspekte wurden geprüft. Aus der zielgerichteten Fortführung der Planungen zur Entwicklung eines EnergyPorts im südlichen Fischereihafen ergeben sich keinerlei Hinweise auf geschlechterspezifische Diskriminierungen. Sowohl im Planungsprozess als auch in einer später möglichen Realisierungs- und Betriebsphase ergeben sich vielfältige Chancen und Möglichkeiten für Personen aller Geschlechter.

### **5. Klimacheck**

Die Fortführung der Planungen zur Entwicklung eines EnergyPorts im südlichen Fischereihafen führt zu keiner unmittelbaren Veränderung der Treibhausgasemissionen und hat auch keine Auswirkungen auf den Klimaschutz. Erst in einer späteren Realisierungs- und Betriebsphase werden sich entsprechende Wirkungen einstellen. Hierüber ist im Zuge späterer Entscheidungen zu befinden.

### **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage ist mit den an der Staatsräte-Lenkungsgruppe zum EnergyPort beteiligten Ressorts, der Senatskanzlei, der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und dem Senator für Finanzen sowie dem Magistrat Bremerhaven abgestimmt.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Die Vorlage ist nach abschließender Befassung der Gremien für die Öffentlichkeit geeignet und soll in das zentrale Informationsregister nach dem Informationsfreiheitsgesetz eingestellt werden. Datenschutzrechtliche Gründe stehen dem nicht entgegen.

## G. Beschluss

1. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, bremenports zu beauftragen, das Kompensations- und das Verbringungskonzept eines wesen- und binnenseitigen EnergyPorts in enger Abstimmung mit der BIS und der FBG zu entwickeln. Dem Senat sind die Ergebnisse für das Verbringungskonzept bis Mitte 2026, für das Kompensationskonzept bis spätestens Ende des ersten Halbjahres 2027 vorzulegen.
2. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, die Aussagen der Gutachten auch in Abhängigkeit von den Kompensations- und Verbringungskonzepten zur Alternativenprüfung abschließend zu bewerten und dem Senat spätestens mit Vorlage der Kompensations- und Verbringungskonzepte eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen zur Beschlussfassung vorzulegen.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation in Abstimmung mit den Hafener Unternehmen BLG und Eurogate eine Erweiterung des Eco Power Ports vom CT Süd auf das CT1 und damit weitere Nutzungsmöglichkeiten für die Offshore-Industrie zu prüfen.
4. Der Senat stimmt der dargestellten Finanzierung der Planungen für die Maßnahme in 2026 und 2027 aus den Mitteln des Sonstigen Sondervermögens Fischereihafen in Höhe von 904.000 € zu.
5. Der Senat stimmt zur haushaltsrechtlichen Absicherung der Erteilung der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 0801.88411-3 „Zuführung an das Sondervermögen Fischereihafen (investiv)“ für die Jahre 2026 bis 2027 in Höhe von insgesamt 904.000 EUR zu.
6. Der Senat bittet die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation die Vorlage dem Ausschuss für die Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen zur Beschlussfassung zuzuleiten und die notwendige haushaltsrechtliche Absicherung durch Beschlüsse der staatlichen Deputation für Wirtschaft und Häfen und über den Senator für Finanzen des Haushalts- und Finanzausschusses einzuholen.

Anlagen:

- Anlage 1: „Bedarfs- und Nutzeranalyse für den südlichen Fischereihafen zur Konzeption eines EnergyPorts“ erstellt durch HTC und Sellhorn Ingenieurgesellschaft
- Anlage 2: „Logistische Anforderungen Energy-Port Bremerhaven“ Optimierte Layoutplanung erstellt durch Tractebel DOC Offshore GmbH (DOC)
- Anlage 3: „EnergyPort Bremerhaven - Öffentlich-rechtliche Machbarkeitsstudie“ erstellt durch die Kanzlei BBG und Partner
- Anlage 4 und 4a: „Gutachterlichen Einschätzungen zu den Kompensationsbedarfen und Kompensationsmöglichkeiten für das Projekt „EnergyPorts“ (Vorzugsvariante)“