

***Mitteilung des Senats vom 26. August 2008***

***Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandes Bremen***

Die Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer Sitzung am 8. Mai 2008 folgenden Antrag beschlossen:

**„Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandes Bremen**

Das Land Bremen entwickelt in den letzten Jahren ein Profil als bedeutender Schifffahrtsstandort. Im harten Wettbewerb mit konkurrierenden Plätzen im Norden gilt es, dieses Profil weiter zu verstetigen und auszubauen. Das Land Bremen hat große Chancen, sich als Reedereistandort mit seiner Kompetenz für maritime Ausbildung, den Häfen, seinen hafennahen Betrieben, Werften, seinen Fach- und Hochschulen zu einem wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Motor zu entwickeln.

Dafür ist es, unter anderem, notwendig, die Kapazitäten der nautischen und technischen Ausbildungsgänge in Bremen und Bremerhaven in enger Zusammenarbeit mit Reedereien, Seeverkehrswirtschaft, Fach- und Hochschulen zu erweitern. Das Land Bremen setzt darauf, dass in dieser wichtigen Frage die Schifffahrtswirtschaft ihrer Verantwortung durch eigenes Engagement weiterhin gerecht wird.

Die Bürgerschaft (Landtag) möge daher beschließen:

1. Der Senat wird aufgefordert, bis zur Bürgerschaftssitzung im September 2008 ein Konzept zur Förderung der Seeschifffahrt und zur Stärkung des Reedereistandes Bremen vorzulegen. Hierbei ist insbesondere darzulegen, wie
  - a) das Land Bremen und die Unternehmen von einer Stärkung des Reedereistandes wirtschaftlich profitieren würden;
  - b) durch verlässliche Rahmenbedingungen und einen kundenfreundlichen Zugang zum Schiffsregister Anreize für Firmen geschaffen werden können, sich künftig wieder im Land Bremen registrieren zu lassen;
  - c) in der Finanzverwaltung weiterhin sichergestellt wird, dass den Reedern mit Blick auf alle steuerrelevanten Fragestellungen durch eine klare Kompetenzbildung Planungssicherheit und Verlässlichkeit gewährleistet wird;
  - d) der Senat die Ausbildungskapazitäten in nautischen und technischen Ausbildungsgängen in Bremen und Bremerhaven u. a. in Kooperation mit Reedereien, Seeverkehrswirtschaft, Fach- und Hochschulen deutlich zu erweitern beabsichtigt.
2. Der Senat wird aufgefordert, sich weiterhin konsequent für die Fortführung der erfolgreichen Schifffahrtspolitik der Bundesregierung mit den wichtigen Instrumenten Tonnagesteuer und Ausbildungsförderung einzusetzen und weitere Schritte zu unternehmen.“

Der Beschluss der Bürgerschaft (Landtag) vom 8. Mai 2008 ergänzt und vertieft die Koalitionsvereinbarung vom 17. Juni 2007 zu dieser Thematik.

Diesen beiden genannten Vorgaben entsprechend überreicht der Senat der Bürgerschaft (Landtag) das Konzept zur Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandes Bremen mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### **Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandortes Bremen**

Bremen ist seit Jahrhunderten Schnittstelle der See- und Handelswege in Nordeuropa und nach Übersee und Sitz von Reedereien, maritimen Dienstleistern, Ausbildungsstätten und Forschungseinrichtungen. Bremen verfügt über ein gewachsenes und vielseitiges Potenzial in der Seeschifffahrt.

Die Seeschifffahrt ist aufgrund der Internationalität und ihrer Bedeutung für die Weltwirtschaft allerdings besonders einschneidend von weltpolitischen und weltwirtschaftlichen Veränderungen betroffen und unterliegt konjunkturellen Schwankungen. Die deutsche Seeschifffahrt hat deshalb in den letzten 40 Jahren eine wechselvolle Entwicklung erlebt, die am Standort Bremen nicht ohne Einschnitte geblieben ist, aber auch zu neuen Pluspunkten geführt hat.

Nach glanzvoller Entwicklung ist die Zeit der Rezession im internationalen Seeverkehr in Bremen gekennzeichnet von der Fusion der Norddeutschen Lloyd AG mit der HAPAG 1970, der Insolvenz der Schwergutreederei DDG Hansa 1980 sowie der Aufgabe des Betriebes mehrerer zum Teil über Generationen als Familienunternehmen geführter Reedereien bzw. die Konzentration der unternehmerischen Aktivitäten an anderen Standorten. Diese Entwicklung hatte nachteilige Auswirkungen auf die stark diversifizierte bremische maritime Wirtschaft und führte hier ebenfalls zur Aufgabe von Unternehmen. Genannt seien an dieser Stelle die Schließung der AG „Weser“ 1983 und die Insolvenz der Bremer Vulkan AG 1995. Die Schließung der international operierenden Unternehmen, die die Leistungsfähigkeit der bremischen maritimen Wirtschaft zu dieser Zeit eindrucksvoll repräsentiert haben, hat den Seeschifffahrtsstandort Bremen geschwächt.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im internationalen Seeverkehr haben sich jedoch seit Ende der 90er-Jahre durch die sich beschleunigende Globalisierung und den verstärkten Bedarf an Rohstoffen in den Schwellen- und Entwicklungsländern deutlich positiv verändert. Die Globalisierung hat für Deutschland insgesamt auch zu enormen Erfolgen geführt: mehrere Jahre in Folge als „Exportweltmeister“. Unter anderem diese Entwicklung hat zu den Umschlagsteigerungen der bremischen Häfen geführt, wobei der Standort Bremerhaven eine besondere Bedeutung als wichtigster Ausfuhrhafen für Exporte in die USA in Europa erlangt hat. Für das Jahr 2008 geht der Internationale Währungsfonds in seiner Prognose von einem Anstieg des Weltwirtschaftswachstums von 4,9 % aus. Für den Welthandel wird dabei ein überproportionales Wachstum von 7,4 % prognostiziert<sup>1)</sup>.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung im internationalen Seeverkehr in Verbindung mit den Förderinstrumenten der deutschen Seeschifffahrtspolitik bildet die Grundlage für die erfolgreiche Entwicklung der Bremer Reedereien und hat in den letzten Jahren eine Reihe von Neugründungen bewirkt. Die maritime Wirtschaft ist ein wesentliches Standbein der bremischen Wirtschaft. Die Seeschifffahrt ist der Kern der maritimen Wirtschaft und stellt neben der Hafenvirtschaft den zweitgrößten Wertschöpfungsfaktor dar. Im Jahr 2006 haben die Seeschifffahrt im Land Bremen und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige einen steuerbaren Umsatz von 1,5 Mrd. € erwirtschaftet. 5500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind in diesem Bereich insgesamt tätig<sup>2)</sup>. Der beachtliche Beitrag der Seeschifffahrt zur Wirtschaftskraft Bremens wird innerhalb des maritimen Clusters und in der Öffentlichkeit aber nicht immer angemessen deutlich. Die Leistungsfähigkeit der bremischen Seeschifffahrtsunternehmen ist deshalb stärker herauszustellen. Reedereien und verbundene Dienstleistungsunternehmen sind innerhalb des Seeschifffahrtsstandortes Deutschland an wenigen Standorten konzentriert. Dies bedeutet für den Wirtschaftsstandort Bremen ein Alleinstellungsmerkmal innerhalb der Region. Darüber hinaus müssen die Unternehmen auf zuverlässige wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen und effektive Verwaltungsstrukturen am Standort bauen können, um weiterhin am Aufschwung im internationalen Seeverkehr partizipieren und im Wettbewerb bestehen zu können.

<sup>1)</sup> Jahresbericht Verband Deutscher Reeder 2007.

<sup>2)</sup> Statistisches Landesamt Bremen.

Die Bürgerschaft (Landtag) hat den Senat aufgefordert, ein Konzept zur Förderung der Seeschifffahrt und des Reedereistandes Bremen vorzulegen. Hierbei ist insbesondere darzulegen, wie

1. a) das Land und die Unternehmen von einer Stärkung des Reedereistandes Bremen wirtschaftlich profitieren würden.

Die bremischen Seeschiffahrtsunternehmen nehmen teil an Aufschwung in der internationalen Seeschifffahrt und haben ihre Flotten zum Teil erheblich ausgebaut.

Von Bremen aus werden derzeit rd. 350 Schiffe mit einer Tonnage von 4,9 Mio. BRZ bzw. 6,3 Mio. tdw bereedert. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 3,3 %, die Anzahl der Schiffe ist um 13 % gestiegen. Nach Anzahl der Schiffe werden demnach 10,7 % der deutschen Schiffe in Bremen, nach der BRZ rund 7,5 % und nach den tdw 7 % von Bremen aus betrieben.

An Land beschäftigen die Bremer Reedereien knapp 1000 Mitarbeiter, an Bord sind zwischen 6000 und 7000 deutsche und ausländische Seeleute beschäftigt.

Die Bereederung von Schiffen an einem Standort zieht neben der Beschäftigung in den Reedereibetrieben selbst eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in anderen Bereichen nach sich. So ist die Schiffsfinanzierung für die einschlägigen Banken in Bremen von großer Bedeutung. Auch Versicherungen, Schiffsausrüster und andere Branchen profitieren davon, dass am Standort Bremen viele Schiffe bereedert werden<sup>3)</sup>. Hinzu kommt die Leistung der Agenturen ausländischer Reedereien am Standort Bremen, in denen ebenfalls Arbeitsplätze geschaffen werden und die durch ihre Präsenz den Seeschiffahrts- und Reedereistandort Bremen erheblich stärken.

Bremen profitiert von der Schaffung von hochwertigen Arbeitsplätzen und durch den Ausbau der Unternehmensaktivitäten durch höhere Steuereinnahmen auch finanziell.

Die bremischen Seeschiffahrtsunternehmen profitieren in der Unternehmensplanung davon, wenn sie auf verlässliche nationale und bremische Rahmenbedingungen vertrauen können. Darüber hinaus haben Unternehmen Vorteile durch klare, verständliche, unbürokratische Verwaltungsverfahren, wenn diese die tägliche Arbeit erleichtern und Bearbeitungszeit einsparen.

Bremen ist ein Standort der „kurzen Wege“, d. h. einerseits, dass die Unternehmenssitze, Behörden und Institutionen schnell zu erreichen sind. Andererseits bedeutet dies auch günstige Kommunikationsstrukturen, z. B. durch die Benennung von Ansprechpartnern für die Unternehmen. Die Möglichkeiten des unkomplizierten Informationsaustausches zwischen den Unternehmen, Politik und Verwaltung müssen noch intensiver genutzt werden, um schneller und effektiver auf die positiven, genauso wie die nachteiligen Entwicklungen für die Seeschifffahrt auf bremischer, nationaler und europäischer Ebene reagieren zu können. Dies erfordert eine konstruktive und vertrauensvolle Abstimmung zwischen allen Beteiligten.

Bremen kann auf eine lange Tradition als erfolgreicher Seeschiffahrtsstandort verweisen und muss jetzt die Chance nutzen, sich nach innen und außen als aufstrebender und leistungsfähiger Standort zu präsentieren mit dem Vorteil einer gewachsenen und vielseitigen Kompetenz in allen wirtschaftlichen und politischen Belangen der Seeschifffahrt.

Die Seeschifffahrt ist daher vom Senat als eigenständiger bremischer Wirtschaftsfaktor neben Hafen und Logistik darzustellen. Die mit dem bremischen Wirtschaftsmarketing befassten Gesellschaften sind entsprechend zu beauftragen. Die daraus resultierenden Marketingaktivitäten sollten die Gesellschaften in enger Abstimmung mit den auf diesem Sektor tätigen Unternehmen und dem Bremer Rhederverein organisieren und durchführen. Sehr wirkungsvoll als Werbung für den Standort ist die Beschreibung durch die Unternehmen selbst sowie den Bremer Rhederverein.

Die Seeschifffahrt ist darüber hinaus als bedeutender Sektor in den Präsentationen und Programmen des Senators für Wirtschaft und Häfen und der bremischen Wirtschaftsförderung zu nennen. Das neue strukturpolitische Konzept des Senats zeigt bereits die Handlungsrichtung bremischer Seeschiffahrtspolitik auf: „Darüber hinaus wird Bremen sein Profil als bedeutender Reederei- und Schifffahrtsstandort schärfen. Gegenüber dem Bund setzt sich Bremen konsequent für die Fortführung der erfolg-

<sup>3)</sup> Positionspapier des Bremer Rhedervereins vom 9. Mai 2008.

reichen Schifffahrtspolitik auf der Basis des ‚Maritimen Bündnisses‘ ein. Im Bereich der Ausbildung besteht die Bestrebung, sich als Schwerpunktausbildungsstandort in der Seeschifffahrt zu profilieren.“

Ziel muss sein, die Seeschifffahrtsunternehmen durch vorteilhafte Standortbedingungen zu unterstützen und durch eine hohe Identifikation an Bremen zu binden. Insbesondere im Wettbewerb mit dem Reedereistandort Leer/Emden muss Bremen seine Stärken für die Seeschifffahrt als zweitgrößter deutscher Hafen, Standort eines nautischen und eines schiffsbetriebstechnischen Fachhochschulstudienganges und eines Bachelor-Studienganges Shipping & Chartering sowie Standort maritimer Forschungseinrichtungen und Standort von Spezialwerftkompetenz nutzen, damit sich weitere Reedereien und Seeschifffahrtsserviceleister für Bremen als Unternehmenssitz entscheiden.

1. b) durch verlässliche Rahmenbedingungen und einen kundenfreundlichen Zugang zum Schiffsregister Anreize für Firmen geschaffen werden können, sich künftig wieder im Land Bremen registrieren zu lassen.

Die Wirtschaft des Landes Bremen ist traditionell auf Seefahrt, Seehandel und Schiffbau ausgerichtet. Trotz der strukturbedingten Veränderungen in jüngerer Zeit, sind diese Sparten für Bremen weiterhin von besonderer Bedeutung.

Das Schiffsregister ist sowohl für öffentlich-rechtliche als auch privatrechtliche Zwecke wichtig. Das Seeschiffsregister z. B. informiert den Einsichtnehmenden über die Staatsangehörigkeit des Seeschiffes (die Ausübung des Rechts zur Führung der Bundesflagge ist bedingt durch die Erteilung eines Schiffszertifikats, die wiederum die Eintragung des Schiffes im Register voraussetzt) und dient darüber hinaus der Identifizierung des Schiffes (Identitätsmerkmale und Eigentumsverhältnisse). Es unterstützt privatrechtliche Zwecke, indem es den am Seeverkehr Beteiligten als Informationsquelle über Eigentumsverhältnisse und die dingliche Sicherung mit Schiffshypotheken dient.

Die Amtsgerichte Bremen und Bremerhaven sind sich der Bedeutung eines effizienten, nutzerfreundlichen und schnell arbeitenden Schiffsregisters für den Standort Bremen bewusst. Die Schiffsregistergerichte sind ständig um eine Verbesserung der Serviceleistungen bemüht, so ist z. B. sichergestellt, dass Eintragungen bei Bedarf auch außerhalb der Dienstzeiten, notfalls auch nachts, vorgenommen werden können. Um einen laufenden Dialog sicherzustellen, wurde beim Registergericht Bremen bereits im Dezember 2007 eine Arbeitsgruppe „Schiffsregister“ zur Abstimmung verlässlicher Rahmenbedingungen und Verbesserung der Kommunikation der am Eintragungsverfahren von Schiffen beteiligten Personen gegründet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Bremer Notaren, Vertretern des Bremer Rhedervereins und Mitarbeitern des Registergerichts Bremen zusammen. In dieser Arbeitsgruppe können sich die Beteiligten über rechtliche Fragen austauschen, ihre Standpunkte erläutern, Anregungen und Änderungswünsche zum Verfahrensablauf diskutieren, um dadurch bestehende Prozesse zu verbessern. Diese Kooperation hat sich bewährt und wird fortgeführt. Das Amtsgericht Bremen hat die Anregung des Bremer Rhedervereins aufgegriffen, die Zuständigkeit für Schiffsregistersachen auf zwei Rechtspfleger zu konzentrieren. Es wurde darüber hinaus eine zentrale E-Mail-Adresse für Schiffsregistersachen eingerichtet: [schiffsregister@amtsgericht.bremen.de](mailto:schiffsregister@amtsgericht.bremen.de)

Noch in diesem Monat wird eine Informationsseite über das Schiffsregister Bremen auf der Internetseite des Amtsgerichts Bremen eingestellt. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen und erforderlichen Unterlagen eines Antrags oder einer Anmeldung beim Schiffsregister sollen dort dargestellt und Anträge zum Schiffsregister im pdf-Format zur Verfügung gestellt werden. Als weiterer Schritt ist geplant, eine Seite mit Antworten zu häufig gestellten Fragen zum Schiffsregister einzufügen.

Die erst kürzlich publizierten Vorwürfe gegenüber dem Registergericht Bremen haben sich auf mehrmalige Nachfragen des Justizressorts bei den am Eintragungsverfahren Beteiligten weder bestätigt noch konnten sie konkretisiert werden. Im Gegenteil: Der Bremer Rhederverein hat ausdrücklich erklärt, dass in Bremen Registrierungen reibungslos, ohne Verzögerungen und punktgenau möglich sind.

1. c) in der Finanzverwaltung weiterhin sichergestellt wird, dass den Reedern mit Blick auf alle steuerrelevanten Fragestellungen durch eine klare Kompetenzbildung Planungssicherheit und Verlässlichkeit gewährleistet wird.

Der Senat unterstützt alle Maßnahmen, die den Reedern Planungssicherheit und Verlässlichkeit der Besteuerung gewährleisten. Dabei ist zu bedenken, dass die Be-

steuerung der Reedereiunternehmen vor allem durch die Sondervorschrift des § 5 a EStG (sogenannte Tonnagesteuer) bestimmt wird und diese die Systematik des Einkommensteuerrechts durchbrechende Regelung nicht nur in Bremen erhebliche Auslegungsprobleme bereitet.

Vonseiten der Reeder sind drei Problemkreise herausgestellt worden.

Vorgetragen wurde zum einen, dass anders als in anderen Ländern in Bremen die Befrachtungskommission dem Gewinn gesondert zugerechnet werde.

Der Senat teilt die Auffassung der Bremer Reeder, dass gleiche steuerliche Rahmenbedingungen in den Küstenländern geboten sind und es nicht zu gravierenden Auslegungsdifferenzen kommen darf. Wenn es in den Bundesländern zu einer unterschiedlichen Behandlung kommt, müssen die Fälle benannt und in einem gemeinsamen Gremium abgestimmt werden.

Die Senatorin für Finanzen hat gegenüber Bund und Ländern angeregt, die steuerliche Behandlung der Befrachtungskommission durch eine verbindliche, für alle Länder geltende Verwaltungsanweisung (Schreiben des Bundesministeriums für Finanzen zur Tonnagebesteuerung, sogenanntes BMF-Schreiben) zu regeln. Die Erarbeitung dieses BMF-Schreibens ist noch nicht abgeschlossen. Allerdings wird die Notwendigkeit einer Regelung kontrovers diskutiert. So hat etwa der Verband deutscher Reeder in einem Schreiben an das Bundesfinanzministerium die Probleme der Befrachtungskommission als gelöst und nicht regelungsbedürftig bezeichnet.

Ein weiteres Problemfeld betrifft die Ermittlung des Teilwertes von Schiffen. Diese Ermittlung bereitet bundesweit erhebliche Probleme, wie auch der Bundesrechnungshof nach Überprüfungen in mehreren Bundesländern feststellte. Die Senatorin für Finanzen hat die Überprüfung in Einzelfällen zum Anlass genommen, die Finanzämter auf eine strikte Einhaltung der bundeseinheitlichen Vorschriften und Grundsätze zur Teilwertermittlung anzuhalten. Die generell streitanfällige Methodik der Teilwertermittlung soll künftig ebenfalls in dem oben genannten Schreiben des Bundesfinanzministeriums geregelt werden.

Kritisiert wurde schließlich, dass Bremen in Einzelfällen unter Bezugnahme auf die neuere Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (BFH) die gewerbesteuerliche Kürzung bei der Auflösung von Unterschiedsbeträgen versagt habe und die geltende günstigere Verwaltungsanweisung nicht anwende. Die allgemeine Anwendung von BFH-Entscheidungen durch die Finanzverwaltung wird auf Bund-Länder-Ebene abgestimmt. Im Einzelfall kann die Anwendung eines BFH-Urteils auch vor der abschließenden Abstimmung geboten sein, etwa bei drohender Liquidation des Unternehmens. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Beschluss der Nichtanwendung eines BFH-Urteils die seltene Ausnahme darstellt und daher grundsätzlich mit der Anwendung zu rechnen ist. Inzwischen ist das in Rede stehende BFH-Urteil zur allgemeinen Anwendung vorgesehen worden. Der BFH hat darin ausdrücklich festgestellt, dass von ihm als rechtswidrig angesehene Verwaltungsanweisungen keinen Vertrauensschutz begründen. Die Senatorin für Finanzen setzt sich dem gegenüber dafür ein, dass zugunsten der Reeder Vertrauensschutz gewährt wird.

Dem Senat ist bewusst, dass die Gewährleistung einer einheitlichen Rechtsanwendungspraxis der Küstenländer aufgrund der erforderlichen föderalen Abstimmungen besonderen Schwierigkeiten unterliegt und dass es auch bei übereinstimmenden Verwaltungsanweisungen der Küstenländer aufgrund der individuellen Vertragsgestaltungen zu unterschiedlichen steuerlichen Ergebnissen kommen kann.

Eine auf Planungssicherheit abzielende Strategie muss daher den Austausch der Fachgremien der Bundesländer intensivieren. Mit der Erarbeitung des neuen BMF-Schreibens zur Anwendung der Tonnagebesteuerung ist bereits ein wichtiger Schritt getan. Die Senatorin für Finanzen beteiligt sich hieran und beeinflusst diesen Prozess im Rahmen der länderübergreifenden Arbeitsgruppe. Die Senatorin für Finanzen hat sich dafür eingesetzt, dass durch vertrauensschützende Regelungen Planungssicherheit und Verlässlichkeit gewährleistet werden. Der Forderung des Bundesrechnungshofs nach einer grundlegenden Neuausrichtung der Tonnagebesteuerung ist die Senatorin für Finanzen entschieden entgegengetreten.

Der Senat sieht den Dialog mit dem Bremer Rhederverein als wichtigen Baustein einer die Planungssicherheit gewährleistenden Strategie an. Ziel ist es, möglichst frühzeitig Auslegungsprobleme zu lokalisieren und zu beseitigen. Darüber hinaus soll der Dia-

log die Voraussetzungen dafür schaffen, die spezifische Position der Bremer Reeder in Gesetzgebungsverfahren und auf Ebene der Länder und des Bundes berücksichtigen zu können.

Neben dem bilateralen Dialog ist die Einrichtung eines ressortübergreifenden Gesprächskreises bestehend aus Vertretern der Ressorts Wirtschaft und Häfen, Bildung und Wissenschaft, Finanzen sowie des Bremer Rhedervereins vereinbart worden.

Die Senatorin für Finanzen hat darauf hingewirkt, dass die Organisation der breimischen Steuerverwaltung eine verlässliche Kompetenzbildung gewährleistet. Die in Betracht kommenden Steuerfälle sind beim Finanzamt Bremen-Mitte zentralisiert worden. In den Arbeitseinheiten sind nahezu ausschließlich erfahrene Mitarbeiter beschäftigt, die teilweise bereits seit der Einführung der Tonnagesteuer im Jahre 1999 mit dieser Rechtsthematik vertraut sind. Diese Konzentration kommt auch den Reedern bzw. den Steuerberatern zugute, da ihnen – anders als in anderen Bundesländern – ein feststehender Ansprechpartner zur Verfügung steht.

1. d) der Senat die Ausbildungskapazitäten in nautischen und technischen Ausbildungsgängen in Bremen und Bremerhaven u. a. in Kooperation mit Reedereien, Seeverkehrswirtschaft, Fach- und Hochschulen deutlich zu erweitern beabsichtigt.

Die positive Entwicklung der deutschen Handelsflotte, die wachsende Zahl der von Deutschland aus bereederten Schiffe in deutschen und internationalen Registern und der anhaltende Generationswechsel in der Schifffahrt haben zu einem Mangel an qualifizierten deutschen Nachwuchskräften, insbesondere im Bereich Nautik (Kapitäne), geführt. Der Bedarf an Führungspersonal mit seefahrtsbezogenen Hintergrund für Aufgaben an Land und die geringe Verweildauer an Bord verschärfen das Problem.

Bremen hat in der Vergangenheit – auch in Zeiten starken Nachfragerückganges – Ausbildungskapazitäten an den Fachhochschulen vorgehalten und bei steigender Nachfrage alle vorhandenen Ressourcen ausgenutzt. Ein weiterer Ausbau der Ausbildungskapazitäten konnte nicht mehr durch das Land allein realisiert werden.

Um der zunehmenden Nachfrage nach Studienplätzen im Bereich der Nautik begegnen zu können, hat sich der Verband Deutscher Reeder daher auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz bereit erklärt, die Ausbildung in der Nautik mit insgesamt drei Mio. € (verteilt auf drei Jahre) zu unterstützen. Bremen erhält als eines der vier ausbildenden Bundesländer insgesamt 750 000 € aus diesen Mitteln, die der Hochschule Bremen zufließen.

Der Bremer Rhederverein unterstützt die nautische Ausbildung an der Hochschule Bremen zusätzlich mit einer auf fünf Jahre befristeten Stiftungsprofessur.

Auch der Wirtschaftssenator in Hamburg unterstützt die ausbildenden Bundesländer mit insgesamt 1 Mio. €, verteilt auf drei Jahre, da Hamburg die Ausbildungsstätten für die Seefahrtsausbildung geschlossen hat und von der Ausbildungsleistung der anderen Länder profitiert. Der Bremer Anteil dieser Unterstützung beträgt 250 000 €.

Über den Hochschulpakt, der für das Bundesland Bremen das Erreichen der Studienanfängerzahlen des Jahres 2005 bedeutet, konnten zwei zusätzliche auf fünf Jahre befristete Stellen für wissenschaftliches Personal für den Studiengang Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr (Nautik) an der Hochschule Bremen bereitgestellt werden, die hälftig vom Bund und dem Land Bremen finanziert werden.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Hochschule Bremen verpflichtet, die Studienanfängerplätze im Studiengang Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr (Nautik) von 67 schrittweise bis zum Wintersemester 2009/2010 auf 120 Plätze zu erhöhen. Zum Wintersemester 2007/2008 konnten bereits 107 Studienanfängerplätze zur Verfügung gestellt werden, von denen 101 Plätze angenommen wurden. Insgesamt studieren derzeit 338 angehende Nautiker und Nautikerinnen in diesem Studiengang. Der Anteil der Studentinnen beträgt 9,8 % (33 Studentinnen).

Die Hochschulen im Land Bremen setzten sich in Veranstaltungen und durch gezielte Informationen verstärkt dafür ein, dass sich mehr Frauen für ein Studium in naturwissenschaftlichen und technischen Fächern entscheiden.

Die hohen internationalen Normen in der Seefahrtsausbildung (International Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers) erfordern für diese massive Ausweitung der Studienplätze die Einrichtung von vier zusätzlichen Stellen im Lehrpersonal sowie erhebliche Mittel für den Ausbau der Simulatorkapazität (An-

schaffung und Umbaumaßnahmen). Um bei Rückgang der Nachfrage keine langfristigen Verbindlichkeiten einzugehen, wurden alle zusätzlichen Stellen auf fünf Jahre befristet.

Auch in der maritimen Wirtschaft steigt der Bedarf an akademisch qualifiziertem Personal. Traditionell werden in diesen Berufsfeldern oft Nautiker oder Schiffsbetriebstechniker nachgefragt, die allerdings auf Jahre hinaus in nicht ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen werden. Um den Bedarf nicht mit branchenfremden Personal (Juristen, allgemeine Betriebswirtschaftler) decken zu müssen, hat die Hochschule Bremen den Bachelorstudiengang „Shipping and Chartering“ zum Wintersemester 2006/2007 eingerichtet, in dem einschlägige Schifffahrts-, Transport-, Versicherungs- und Rechtskenntnisse auf akademischen Niveau vermittelt werden. Die Absolventen werden befähigt, Führungsaufgaben zu übernehmen. Die Einrichtung des Studienganges wurde ermöglicht durch die Finanzierung von zwei Stiftungsprofessuren durch die Reederei Beluga Shipping GmbH und die Bereitstellung von Lehrkapazität durch die Hochschule Bremen. Eine der beiden Stiftungsprofessuren konnte im April 2008 besetzt werden. In diesem Studiengang studieren derzeit 67 Studenten und Studentinnen. Der Anteil der Studentinnen beträgt 35,8 % (24 Studentinnen)

Die schiffsbetriebstechnische Ausbildung erfolgt im Land Bremen an der Hochschule Bremerhaven. Nach Jahren mit schwacher Studienplatznachfrage steigt auch hier – wegen der exzellenten Berufsaussichten – das Interesse an einem schiffsbetriebstechnischen Studium. Insgesamt sind an der Hochschule Bremerhaven 57 Studierende im Studiengang Schiffsbetriebstechnik immatrikuliert, davon 32 Studienanfänger/Studienanfängerinnen zum Wintersemester 2007/2008. Der Anteil der Studentinnen beträgt 7,0 % (vier Studentinnen).

Die Hochschule Bremerhaven musste ihre Studienanfängerkapazitäten aufgrund von Haushaltsrestriktionen in allen ingenieurtechnischen Studiengängen zurückfahren. Dies betrifft auch den Studiengang Schiffsbetriebstechnik, dessen Studienanfängerplätze von 20 auf 15 reduziert wurden. Sollte die Nachfrage weiterhin stark bleiben oder noch steigen, wird die Hochschule Bremerhaven den Studiengang perspektivisch mit Numerus Clausus bewehren müssen. Eine Erweiterung der Studienplatzkapazität an den Fachhochschulen wird ohne zusätzliche finanzielle Mittel nicht möglich sein.

Die Nachfrage nach Personal auf deutschen Schiffen hat auch zu einer Steigerung der Ausbildungsplatzzahlen im Facharbeiterberuf Schiffsmechanikerin/Schiffsmechaniker geführt. Zurzeit befinden sich bundesweit ca. 900 junge Menschen in einem Auszubildendenverhältnis, davon sind 39 (4,3 %) Auszubildende Frauen (2006 waren es 29).

Die späteren Beschäftigungsmöglichkeiten an Bord sind für Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechaniker jedoch begrenzt. Deshalb beabsichtigen zwei Drittel der Absolventinnen und Absolventen eine weiterführende Ausbildung an einer seemännischen Fachhoch- oder Fachschule als Voraussetzung für den Erwerb des höchsten nautischen (Kapitän) oder technischen Befähigungszeugnisses (Leiter der Maschinenanlage) in der Seeschifffahrt. Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechaniker mit Real- oder Hauptschulabschluss haben aufgrund ihrer beruflichen Vorbildung die Möglichkeit, nach Abschluss einer anschließenden mindestens zweijährigen Ausbildung an einer seemännischen Fachschule nach den Anforderungen der International Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) das Befähigungszeugnis für den nautischen oder technischen Wachoffizier und nach Ableistung entsprechender Fahrtzeiten die Befähigung zum Kapitän oder Leiter der Maschinenanlage zu erwerben. Die Kapazitäten an den seemännischen Fachschulen in den Küstenländern sind aufgrund der gestiegenen Auszubildendenzahlen nicht ausreichend. In Bremen bestehen derzeit keine seemännischen Fachschulausbildungsgänge.

Der Senat beabsichtigt deshalb, neben den Fachhochschulstudiengängen Nautik und Schiffsbetriebstechnik die seemännische Fachschulausbildung zu stärken. Im Rahmen des neuen Landesprogramms „Ausbildung und Jugend mit Zukunft“, das im Mai 2008 auf den Weg gebracht wurde, sollen jährlich 40 neue Plätze zur Weiterqualifikation zum Nautiker oder Schiffsbetriebstechniker bezuschusst werden. Die anschließenden Beschäftigungsmöglichkeiten als nautische und technische Führungskräfte sind derzeit ausgezeichnet. Das Vorhaben wird in Absprache mit dem Verband Deutscher Reeder und dem Bremer Rhederverein vorbereitet und gemeinsam umgesetzt.

Bei der Ausbildung von Führungskräften in der Seeschifffahrt sind Frauen nach wie vor unterproportional vertreten. Der Senat begrüßt deshalb besonders, dass sich in jüngerer Zeit auch Frauen für eine Ausbildung bzw. ein Studium in der Seeschifffahrt

entscheiden. Er unterstützt die Aktivitäten, die den Anteil von Frauen in zukunfts-trächtigen Berufen, die noch immer „Männerdomäne“ sind, erhöhen. Im Rahmen der Mitgliedschaft in der Berufsberatungsstelle Seeschifffahrt e. V. setzt sich der Senat da-für ein, dass gezielt Frauen über die Ausbildungsmöglichkeiten und Berufsperspek-tiven in der Seeschifffahrt informiert werden.

2. Der Senat wird aufgefordert, sich weiterhin konsequent für die Fortführung der erfolgreichen Schifffahrtspolitik der Bundesregierung mit den wichtigen Instru-menten Tonnagesteuer und Ausbildungsförderung einzusetzen und weitere Schritte zu unternehmen.

Die Regierungsparteien haben in der Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Regierungskoalition für die 17. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft 2007 bis 2011 festgelegt, dass sich Bremen weiterhin konsequent für die Fortführung der erfolgreichen Schifffahrtspolitik der Bundesregierung einsetzen wird mit den wichti-gen Instrumenten Tonnagesteuer und Ausbildungsförderung. Bundeskanzlerin Angela Merkel hat sich auf der Maritimen Konferenz im Dezember 2006 eindeutig zur Fort-führung der Tonnagesteuer ausgesprochen. Diese Zusage ist an die Zusage der Ree-der geknüpft, bis Ende 2008 500 Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen. Die Förderung der Beschäftigung und Ausbildung von deutschen Seeleuten ist für den Seeschifffahrtsstandort Deutschland wichtig, um das seemännische Know-how zu er-halten und weiterzuentwickeln und um im Wettbewerb mit den europäischen See-schifffahrtsstandorten zu bestehen. Die Ausbildung im seemännischen Facharbeiter-beruf Schiffsmechaniker/Schiffsmechanikerin wird deshalb vom Bund und vom Ver-band Deutscher Reeder mit einem Zuschuss in Höhe von 35 000 € unterstützt. Durch die Ausbildungsförderung haben viele Reedereien, auch bremische, ihre Ausbildungs-kapazitäten erhöhen können. In 2007 wurden 345 neue Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin abgeschlossen. Dies bedeutet eine Stei-gerung von 130 % gegenüber dem Jahr 2003 mit dem niedrigsten Stand an neuen Ausbildungsverträgen und einen Zuwachs von 12 % gegenüber 2006. In Bremen bil-den neun Reedereien auf 48 Schiffen aus<sup>4)</sup>.

Der Senat wird sich konsequent für die Fortführung der deutschen Seeschifffahrtspolitik einsetzen.

---

4) Jahresbericht 2007 Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt.