

## **Große Anfrage der Fraktion der CDU**

### **Zukunft der maritimen Wirtschaft im Land Bremen**

Der maritimen Wirtschaft kommt für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes sowie für die Sicherung von Wachstum und Beschäftigung eine Schlüsselrolle zu. Schätzungen gehen von einem jährlichen Umsatzvolumen von bis zu 50 Milliarden Euro und von bis zu 400 000 Arbeitsplätzen aus, die direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft in Deutschland abhängig sind. Eine moderne Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie, international führende Schifffahrtsunternehmen, eine leistungsfähige Hafenwirtschaft und Logistik, führende Kompetenzen in der Meerestechnik und renommierte maritime Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen stehen für Innovation, Qualität und technischen Vorsprung.

Wie andere Wirtschaftszweige auch, befindet sich die maritime Branche in einem Transformationsprozess, der durch die Digitalisierung entlang der kompletten Wertschöpfungskette gekennzeichnet ist. So eröffnet beispielsweise die Digitalisierung der Logistikketten Effizienzsteigerung bei den Verladeaktivitäten in den Häfen. Präzisere Planungen der Hinterlandlogistik könnten zu einem weiteren Anstieg des Weitertransportes auf der Schiene führen und die Wartezeit von LKW reduzieren. Es ergeben sich zudem innovative Möglichkeiten, den Schutz der Meeresumwelt effektiv zu verbessern und die Klimaziele zu erreichen. Die öffentliche Hand sollte daher – neben den dringend notwendigen Investitionen in die „klassische“ Hafeninfrastruktur – bei der Digitalisierung eine Vorbildrolle einnehmen, sei es bei Prozessen und Meldeformalitäten, zum Beispiel im Bereich der Flaggenstaatverwaltung, der Implementierung einheitlicher Standards und Schnittstellen oder der Schaffung der notwendigen Infrastruktur, zum Beispiel bei der Hafeneisenbahn und der Breitbandverfügbarkeit. Die zahlreichen Digitalisierungsprojekte und -aktivitäten in den bremischen Häfen gilt es im Rahmen einer Digitalisierungsstrategie stärker zu koordinieren und eine zentrale Anlaufstelle für Unternehmen und Start ups zu etablieren.

Infolge der Schifffahrtskrise und der anhaltenden Konsolidierungsphase befindet sich die deutsche Seeverkehrsbranche im Umbruch. Die deutsche Handelsflotte hat seit ihrem Höchststand im 4. Quartal 2012 mittlerweile über 40 Prozent an Tonnage verloren, während die weltweite Tonnage im selben Zeitraum um über 25 Prozent angestiegen ist. Dies hat Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute. Mit dem Ziel einer europäisch wettbewerbsfähigen deutschen Flagge haben Bund und Länder im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ ab dem Jahr 2017 ein auf fünf Jahre befristetes Entlastungspaket für die deutsche Seeschifffahrt umgesetzt, das diesem Trend entgegenwirken soll. Dazu gehören die erhöhten Zuschüsse für die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen auf Seeschiffen, der Hundertprozentige Lohnsteuer-Einbehalt inklusive des Wegfalls der 183 Tage Regelung, die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung sowie die passgenaue Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge für deutsche Seeleute. Diese Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass die internationale Seeschifffahrt unter deutscher Flagge relativ stabil geblieben ist.

Die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte ist der Schlüssel zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft. Der Dreiklang aus exzellenten Studiengängen, 30 verschiedenen Ausbildungsberufen sowie stetig wachsender dualer Ausbildung garantiert Vielfalt und Qualität, die jedoch stets weiter fortentwickelt und um das Thema „Lebenslanges Lernen“ erweitert werden muss – auch und gerade vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung.

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft mit ihren einzelnen Teilbranchen sowie ihre Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Bremen/Bremerhaven? Wie hoch sind zum Beispiel das jährliche Umsatzvolumen und die Anzahl der Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft im Land Bremen (bitte in absoluten Zahlen sowie anteilig am gesamten Umsatzvolumen und der Zahl der Arbeitsplätze insgesamt im Land Bremen)?
2. Was unternimmt der Senat konkret, um die maritime Wirtschaft im Land Bremen zu stärken und zukunftsfähig aufzustellen? Welchen konkreten Mehrwert für bremische Akteure bietet beispielsweise das Maritime Cluster Norddeutschland sowie das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) in Hamburg, und wie werden diese Angebote angenommen?
3. Wie werden die für die maritime Wirtschaft einschlägigen Förderprogramme des Bundes (Innovationsförderung im Schiffbau, Maritimes Forschungsprogramm, Echtzeittechnologien für die Maritime Sicherheit, MarTERA, Exportkreditgarantien und Zinsausgleichsgarantien des Bundes, Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen et cetera) von bremischen Akteuren in Anspruch genommen? Welche Förderprogramme hält das Land Bremen mit welchem Erfolg vor?
4. Welchen konkrete Zusatznutzen für Akteure der maritimen Wirtschaft im Land Bremen erzielen die zahlreichen Digitalisierungs- und Automatisierungsprojekte in den bremischen Häfen (unter anderem IHATEC, SYNCHROLOG, ProDiS, ArKoH, IRIS, PortSec-2, ECSIT, CASSANDRA, CORE, MITIGATE, LOMA, die bremenports-Projekte Digitales Geoinformationsportal, Digitales Gleismanagement, Digitales Deichschutzlagezentrum, IWTS2.0 sowie die Projekte des Bremer Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrums Digitaler Umschlag und AG Hafenkooperation), und was sind die jeweiligen Projekt-Details (Budgets, Fördersumme, Dienstleister, Laufzeiten, Verfahrensstand et cetera)? Welche Aktivitäten plant beziehungsweise realisiert die BLG im Hinblick auf die Automatisierung des Automobilumschlags? Was unternimmt der Senat, um die zahlreichen Digitalisierungsprojekte und -aktivitäten stärker miteinander zu verbinden und zu koordinieren? Wann ist mit der Vorlage der einer umfassenden Digitalisierungsstrategie für die bremischen Häfen zu rechnen?
5. Wie bewertet der Senat den Erfolg des „Maritimen Bündnisses“ und des Entlastungspakets für die deutsche Flagge im Hinblick auf den Schiffsstandsstandort Bremen/Bremerhaven und wird es sich für eine Verlängerung dieser Regeln über das Jahr 2021 hinaus einsetzen? Aus welchem Grund ist das beim Amtsgericht Bremen geführte Schiffsregister noch immer nicht digital, welche Standortnachteile können dadurch entstehen und wann plant der Senat, dies zu ändern? Inwiefern beziehungsweise ab wann funktioniert die elektronische Ausstellung von Schiffszeugnissen, Haftungsbescheinigungen und Befähigungsnachweisen et cetera?
6. Wie haben sich die Eintritts- und Absolventenzahlen in den jeweiligen maritimen Ausbildungsgängen (Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung; Fachkraft für Lagerlogistik, Fachlagerist/-in; Schiffsfahrtskaufmann/-frau, Fachkraft für Hafenlogistik et cetera) und Studiengängen [Shipping and Chartering B.A., Ship Management (Nautical Sciences) B.Sc., Dipl.-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr et cetera] im Land

Bremen im Verhältnis zu den jeweiligen Platzkapazitäten in den letzten fünf Jahren entwickelt, und wie beurteilt der Senat die Entwicklung?

7. Wie beurteilt der Senat die maritime „Ausbildungs- und Weiterbildungskulisse“ im Land Bremen hinsichtlich Quantität und Qualität und welche Maßnahmen hält er hier in Zukunft für erforderlich? Was unternimmt der Senat, um junge Menschen für eine Ausbildung oder ein Studium im maritimen Bereich zu begeistern, das Angebot von Masterstudiengängen im Land Bremen zu erweitern, und die Weiterbildung von Arbeitskräften, insbesondere im Hafenbereich, zu intensivieren, die von der Digitalisierung und Automatisierung in hohem Maße betroffen sind?
8. Wie bewertet der Senat den Umstand, dass der Anteil der Bremischen Häfen am Seegüterumschlag der Nordrange-Häfen (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Amsterdam, Bremen/Bremerhaven, Le Havre, Zeebrugge) von 7,2 Prozent im Jahr 2008 auf 6,6 Prozent im Jahr 2018 zurückging? Wie bewertet der Senat den Umstand, dass der Anteil der Bremischen Häfen am Containerumschlag der Nordrange-Häfen (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Le Havre, Zeebrugge) von 13,9 Prozent im Jahr 2008 auf 12,3 Prozent im Jahr 2018 zurückging? Welchen Umschlagsanteil erwartet der Senat für das Jahr 2019, welche Entwicklung erwartet er für die Zukunft – auch vor dem Hintergrund des Projekts „Maritime Seidenstraße“ der chinesischen Regierung – und was unternimmt er zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen? Welche Rolle spielt dabei aus Sicht des Senats eine verstärkte Kooperation zwischen den norddeutschen Hafenstandorten?
9. Mit welcher Priorität und welchem Erfolg setzt sich der Senat für den Ausbau der hafenbezogenen Infrastruktur (insbesondere Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser, sowie Sanierung, Ersatz und Neubau von Hafenanlagen einschließlich OTB) sowie der für die bremischen Häfen wichtigsten Hinterlandanbindungen (insbesondere A281, Küstenautobahn, Vorhaben „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“ einschließlich Bau eines dritten Gleises zwischen Langwedel und Bremen-Sebaldsbrück sowie zwischen Rangierbahnhof Gröpelingen und Bremen Burg und perspektivisch bis Bremerhaven, Elektrifizierung der EVB-Strecke Bremen-Bremervörde-Rotenburg) ein, und wann rechnet er mit der Fertigstellung der Maßnahmen?

Susanne Grobien, Carsten Meyer-Heder, Bettina  
Hornhues, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU