

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Stefan Wenzel und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Fragen zur Situation der Kreuzfahrtschiffbranche

Anfrage der Abgeordneten Stefan Wenzel und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE), eingegangen am 17.06.2020 - Drs. 18/6791
an die Staatskanzlei übersandt am 24.06.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 10.07.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Corona-Pandemie hat auch die Meyer Werft in Papenburg in eine schwere Krise gestürzt. Der Markt für Kreuzfahrtschiffe ist zusammengebrochen. Am 8. Mai fand unter Federführung des Wirtschaftsministeriums ein erster Runder Tisch mit der Meyer Werft, mit Landräten, regionalen Bundes- und Landtagsabgeordneten, Vertretern der IG Metall und Betriebsräten statt. Ein Folgetreffen wurde vereinbart.

In der ARD-Sendung „Panorama“ von Freitag, dem 11. Juni 2020, erklärte der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann (CDU), zur Fortführungsprognose der Kreuzfahrtschiffbranche: „400 Kreuzfahrtschiffe liegen weltweit derzeit ohne Gäste dar.“ Laut Aussage des Seniorchefs der Meyer Werft/Meyer-Neptun (Luxemburg) haben die Werften in Papenburg, Rostock und Turku bis zum Jahr 2023 Aufträge aus der Zeit vor der Corona-Pandemie. Die MV Werften haben derzeit u. a. Bauaufträge ihrer Konzernmutter Star Cruises im Bau. Der Kreuzfahrtschiffbau ist durch staatliche Kredite und Exportversicherungen der KfW gefördert worden. Deutschland sichert so aktuell Zahlungsverpflichtungen für Finanzierungen von Kreuzfahrtschiffen in Höhe von rund 25 Milliarden Euro ab. Das bedeutet, dass die Kreditanstalt für Wiederaufbau bzw. die Tochter KfW IPEX-Bank GmbH eine Gesamtversicherungssumme von 25 Milliarden Euro hält, die natürlich bedient werden müsse, so Norbert Brackmann bei Panorama. Die Bundesrepublik sichert über die KfW-Tochter mit den sogenannten Euler Hermes Export-Versicherungen u. a. den Bau von Kreuzfahrtschiffen deutscher Werften gegen wirtschaftliche und politische Risiken sowie Währungsrisiken ab.

Die Bundesregierung hat kürzlich weitere Hilfen für die Reedereien mit dem „Schuldenurlaub“-Programm bewilligt, das einen Aufschub der Zahlungen von Gebühren, Tilgung und Zins für KfW-Maßnahmen vorsieht. Damit wolle Deutschland verhindern, dass die 25-Milliarden-Euro-Versicherung fällig werde, betont Brackmann. Und weiter: „Jetzt haben wir akzeptiert, dass zwei Raten gestundet werden, also in diesem Jahr nicht bezahlt werden müssen. Die Raten sind später zu bezahlen. (...) Die Raten, die fällig werden, haben einen Wert von ca. 1,5 Milliarden Euro.“

Das „Schuldenurlaub“-Programm adressiert insbesondere die großen Reederei-Konzerne Carnival Corp. (Panama), Royal Caribbean (Liberia), Star Cruises (Hongkong), Walt Disney Corp. (USA), MSC (Schweiz). Die Meyer Werft hat nach eigenen Angaben einen neuen Kredit mit der KfW vereinbart, weil bislang keine Abnahme des fertiggestellten Kreuzfahrtschiffes Iona durch die Carnival-Corp.-Tochter, die Reederei P&O Cruises, erfolgt ist und damit eine Schlusszahlung aussteht. AIDA und MV Werften verhandeln ebenfalls über frisches Geld. TUI mit der Tochter TUI Cruises hat bereits einen Überbrückungskredit über 1,8 Milliarden Euro aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds bekommen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Runde Tisch zur Zukunft des Kreuzfahrtschiffbaus in Niedersachsen am 08.05.2020 diene als erster Auftakt, um allen Beteiligten einen allgemeinen Überblick über den Kreuzfahrtschiffbau und die aktuelle Situation der Meyer Werft GmbH & Co. KG zu verschaffen. Alle Teilnehmer haben ihre Unterstützung zugesichert, den Meyer-Standort Papenburg zu erhalten. Die Landesregierung befindet sich u. a. mit der Meyer Werft GmbH & Co. KG in Papenburg im Austausch, um zu ermitteln, wie die Werft unterstützt werden kann.

Das Finanzministerium steht mit der Meyer Werft genauso wie mit anderen Unternehmen im Land Niedersachsen in einem Austausch, bei dem Fragen der Schifffahrt und Werften thematisiert werden. Konkrete Forderungen werden dabei nicht erhoben.

1. Wie stellt sich die wirtschaftliche Situation der Muttergesellschaft der Meyer Werft derzeit dar (bitte um Auflistung der laufenden Kredite, sowie über welche Kredite und Kredithöhen derzeit mit Bund und Land verhandelt werden; bitte außerdem erläutern, wie sich Liquidität, Auftragslage, Basisdaten und Fortführungsprognose darstellen)?

Die Landesregierung verhandelt mit der Muttergesellschaft der Meyer Werft derzeit nicht über Kredite. An etwaigen Gesprächen des Bundes ist die Landesregierung nicht beteiligt.

Die gewünschte detaillierte Darstellung der wirtschaftlichen Situation der Muttergesellschaft der Meyer Werft ist der Landesregierung daher nicht möglich.

2. Welche Forderungen von der Muttergesellschaft der Meyer Werft wurden bislang beim Land vorgetragen?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

3. Welche Aufträge werden von Bund und Ländern in den kommenden 24 Monaten im maritimen Bereich zur Neubeschaffung oder Instandsetzung von Schiffen in den Bereichen Forschung, Wasserschutzpolizei, Havariekommando, Hafenverwaltungen, Naturschutzverwaltungen und weiteren Behörden ausgeschrieben, und welche weiteren maßgeblichen Investitionen erwartet die Landesregierung im Bereich Offshore-Errichterschiffe, Offshore-Wartungsschiffe, Spezialschiffbau, Fähren, Hafenersorgung und anderer maritimer Infrastruktur?

Nachfolgend benannte Behörden / Dienststellen der Niedersächsischen Landesverwaltung planen in den nächsten 24 Monaten folgende Neubeschaffungen oder Instandsetzung von Schiffen vorzunehmen:

Beim Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU) / Havariekommando sieht der Zeit- und Kostenplan für Investitionen der Küstenländer 2020 keine Schiffsneubauten in den nächsten 24 Monaten vor. Die vorgesehenen Investitionen betreffen die Verbesserung der Ausstattung der vorhandenen Schiffe (z. B. Ölradar). Eine geplante Ersatzbeschaffung für das Schadstoffunfallbekämpfungsschiff „ÖSK 1“ (Standort Brake) sowie der Ersatz von Kapazitäten der Landungsboote im Ostseeraum wurden verschoben, bis eine aktualisierte Bedarfsermittlung im Systemkonzept „Schadstoffunfallbekämpfung Küste“ vorliegt. Die Arbeiten daran laufen.

Für Betriebs- und Unterhaltungskosten der Länderschiffe sind in 2020 Kosten in Höhe von rund 2,9 Millionen Euro vorgesehen. Darin sind auch Maßnahmen zur Instandsetzung enthalten.

Die Umsetzbarkeit weiterer geplanter Schiffsneubauten im Geschäftsbereich MU wird insbesondere vor dem Hintergrund des Entwurfs der Landesregierung für den 2. Nachtragshaushalt 2020 aktuell geprüft.

Im Bootswesen der Polizei des Landes Niedersachsen (Geschäftsbereich Ministerium für Inneres und Sport - MI) ist die Fortschreibung eines umfangreichen Bootskonzeptes etabliert. Um die rechtlichen Vorgaben an Emissionswerte und Sicherheitsauflagen einhalten zu können, werden im Haushalt 2020 zwei Austauschmotoren für das Kleine Küstenboot W 4 beschafft sowie umfangreiche Instandsetzungen der ausgebauten Motoren des Kleinen Küstenbootes W 4 durchgeführt. Die Vergabe dieser beiden Aufträge ist bereits erfolgt. Des Weiteren ist im Rahmen einer Ersatzbeschaffung die Vergabe eines Beibootes für das Kleine Küstenboot W 4 erfolgt.

Weitere Maßnahmen sind aktuell für den Zuständigkeitsbereich des MI in den kommenden 24 Monaten nicht vorgesehen.

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) lässt aktuell das unternehmenseigene Peilschiff „Agus“ überholen.

Aus der Freien und Hansestadt Hamburg hat die Niedersächsische Landesregierung die Information erhalten, dass die Flotte Hamburg GmbH & Co. KG im Rahmen des zentralen Flottenmanagements regelmäßig die Ersatzbeschaffung und Instandhaltung der städtischen Schiffsflotte sicherstellt. Weitere Informationen aus den übrigen Küstenländern liegen der Landesregierung nicht vor.

Nachfolgende Informationen zu Schiffen des Bundes sind der Beantwortung der kleinen Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP „Der Bund als Öffentlicher Auftraggeber und Reeder bundeseigener Schiffe“ - BT-Drs. 19/17404 auszugsweise entnommen:

BMI:

Das 6. Kontroll- und Streifenboot sowie der Ersatz für das in Aussonderung befindliche Mehrzweckschiff (Schulschiff) sind geplant.

BMEL:

Es sind zwei Schiffe für den Neubau vorgesehen.

BMVI:

Ersatzbeschaffung DENEK (BSH),
Ersatzbeschaffung WEGA (BSH).

WSV:

Zur Sicherstellung der Handlungsfähigkeit der WSV müssen Schiffe laufend instandgesetzt sowie um- und neugebaut werden.

Bereich Küste:

3 Notschlepper, 11 Hybrid-Fähren (45 t), 2 Hybrid-Fähren (100 t), 5 Seezeichenmotorschiffe, Peilschiffe See, 2 Arbeitsschiffe (Elbe, Typ Weserplate), 1 Gewässerschutzschiff, 1 Tonnenleger, 1 Laderaumsaugbagger, 1 Schwimmgreifer (Ersatz „Franziusplate“).

Zusätzlich für Lotsenversetzungen:

2 Swath Tender, 1 Versetzschiff 26 m und 1 Versetzboot 16 m.

Binnenbereich:

14 Arbeitsschiffe, 2 Schwimmgreifer, 1 Eisbrecher, 3 Taucher/Werkstattschiffe, 16 Prähme, 1 Peilschiff, 2 Schubbote und 2 Bauhüttenschiffe.

BMF:

Derzeit läuft ein Vergabeverfahren für die Beschaffung eines Bootes mit alternativem Antrieb. Nach Abschluss der Entwicklung des Binnenzollbootes und des Hafenzollbootes mit alternativem Antrieb ist die Durchführung entsprechender Vergabeverfahren zur Beschaffung beabsichtigt.

BMVg:

Im BMVg sind in der Planung: Ersatz von Minenabwehreinheiten, Nachfolge Fregatte der Klasse 124 (Arbeitsbegriff Klasse 127), Betriebsstoffversorger, Nachfolger Tender, Ersatz der Flottendienstboote, Ersatz von Mehrzweck- und Ausbildungsbooten. Die Ersatzbeschaffung der drei Boote „Breitgrund“ und „Mittelgrund“ sowie „Wilhelm Pullwer“ erfolgt über Ausschreibung.

BMBF:

POLARSTERN II, METEOR IV und Ersatz ALKOR und HEINKE

In weiteren Bereichen des Schiffbaus geht die Landesregierung davon aus, dass es auch weiterhin Investitionen insbesondere im Spezialschiffbau geben wird. Inwieweit diese als maßgeblich bezeichnet werden können, ist derzeit noch nicht absehbar. Hintergrund ist, dass sich die tatsächlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Schiffbaubranche erst mit deutlichem Zeitverzug zeigen werden.

(Verteilt am 21.07.2020)