

<b>Mitteilung Nr. MIT-AF 24/2021</b>		
<b>zur Anfrage nach § 38 GOSTVV des Stadtverordneten der Fraktion vom Thema:</b>	<b>AF 24/2021 Herrn Jan Timke BÜRGER IN WUT 28.05.2021 „Digitalisierung und Automatisierung im Contai- nerhafen Bremerhaven“</b>	
Beratung in öffentlicher Sitzung:	<b>Ja</b>	Anzahl Anlagen: 0

### **I. Die Anfrage lautet:**

„Weltweit schreiten Digitalisierung und Automatisierung voran, auch in der Hafenwirtschaft. In der chinesischen Hafenstadt Qingdao werden Schiffe bereits heute vollautomatisch entladen. Dort steuert eine kleine Zahl von Spezialisten via Computer Containerbrücken, Stapelkräne und Elektrotrucks aus ihrem Büro heraus. Der Tiefseehafen südöstlich von Peking schickt sich an, der größte automatisierte Containerumschlagplatz der Welt zu werden. Und in den Häfen von Brisbane (Australien) und Dubai werden die Hubwagen über WLAN, Radar und Funk dirigiert.

Auch in Deutschland testet man vollautomatische Prozesse in der Hafenwirtschaft. So hat die Eurogate GmbH & Co. KG in einem separaten Bereich des Container-Terminals Wilhelmshaven ein Pilotprojekt gestartet, das die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit selbständig fahrender Portalhubwagen unter Beweis stellen soll.

Bremerhaven ist der zweitgrößte deutsche Containerhafen. Er muss sich nicht nur gegenüber Hamburg, sondern auch den niederländischen Häfen Rotterdam und Antwerpen behaupten. Um die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, sollen auch im Containerhafen Bremerhaven in den nächsten Jahren Arbeitsprozesse digitalisiert und automatisiert werden. Diese Entwicklung antizipierend hat die Gewerkschaft Verdi mit der Eurogate GmbH & Co. KG sowie der North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. 2018 einen „Tarifvertrag Zukunft“ geschlossen. Wesentliche Inhalte der Vereinbarung sind die lange Laufzeit von zehn Jahren und der Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen im Zuge der anstehenden Automatisierung bis 2025. Aber was geschieht nach 2025? Auf diese Frage muss auch die Politik eine Antwort finden. Denn allein auf dem Container-Terminal Bremerhaven von Eurogate ist etwa die Hälfte der knapp 1.200 Beschäftigten als VC-Fahrer im Einsatz.

Medienberichten zufolge sind Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte, Häfensensorin Claudia Schilling und der Bremerhavener Oberbürgermeister Melf Grantz am vergangenen Mittwoch auf einer Veranstaltung zur Weiterentwicklung der Seehäfen zusammengetroffen. Herr Grantz ist zudem Mitglied im Aufsichtsrat der Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG), die zu 50 Prozent an Eurogate beteiligt ist.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Magistrat:

1. Hat sich der Magistrat bereits eingehender mit dem Thema Digitalisierung und Automatisierung im Container-Terminal Bremerhaven beschäftigt und wenn ja, zu welchen Erkenntnissen ist man dabei gelangt?
2. Welche Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation erwartet der Magistrat in den nächsten Jahren wegen des technologischen Wandels in der Hafenwirtschaft Bremerhavens und wie will man möglichen negativen Folgen für den Arbeitsmarkt der Seestadt entgegenwirken?

3. Wird der Magistrat die Stadtverordnetenversammlung bzw. den Fachausschuss über die Ergebnisse des am vergangenen Mittwoch geführten Gespräches zwischen Herrn Bovenschulte, Frau Schilling und Herrn Grantz informieren, und wenn ja, wann und in welcher Form?
4. Wann genau wird der Automatisierungsprozess in der Hafenwirtschaft der Seestadt nach Kenntnis des Magistrats beginnen?

Bremerhaven, den 28.05.2021

Jan Timke  
Fraktionsvorsitzender  
BÜRGER IN WUT“

II. Der Magistrat hat am .... beschlossen, die obige Anfrage wie folgt zu beantworten:

**zu Frage 1:**

Grundsätzlich obliegt die Zuständigkeit für das stadtbremische Überseehafengebiet im eigenen und übertragenden Wirkungskreis der Senatorin für Wissenschaft und Häfen. Gleichwohl arbeiten die senatorischen Dienststellen, bremenports, die Hafengebietebetreiber und der Magistrat bei dem Thema Digitalisierung im Überseehafengebiet eng zusammen. Dies wird dadurch verdeutlicht, dass die Auftaktveranstaltung zum Hafenentwicklungskonzept am 26. Mai 2021 und der Beginn des breit angelegten Beteiligungsprozesses gemeinsam vom Präsident des Senats, Dr. Andreas Bovenschulte, der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz und bremenports-Geschäftsführer Robert Howe durchgeführt wurde. Mit einem bis in die nächste Dekade hineinreichenden Hafenentwicklungskonzept will die Senatorin für Wissenschaft und Häfen in einem engen Abstimmungsprozess mit den am Hafengeschehen Beteiligten die Grundlagen für eine erfolgreiche Hafenentwicklung erneuern. Dazu soll bis zum Sommer 2022 gemeinsam ein solches Hafenentwicklungskonzept erarbeitet werden.

Darüber hinaus stellt der Magistrat (Referat für Wirtschaft) aktuell gemeinsam mit der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (Abteilung Industrie, Innovation, Digitalisierung) und weiteren Partnern den Antrag auf Förderung des 5G Modellprojektes „A27 Bremen-Niedersachsen“ beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ein Thema dieses Förderantrages ist ein effizienter Hafenbetrieb & Logistik.

Die 5G Modellregion zeichnet sich durch die Küstennähe mit den Häfen in Bremen, Bremerhaven und Cuxhaven aus, über die eine Vielzahl an Waren aus Deutschland exportiert und aus dem Ausland importiert werden. Neben dem Containerumschlag ist vor allem der Autoumschlag von sehr großer Bedeutung. Ebenso ist der Stückguttransport erwähnenswert, der unter anderem auch die Verschiffung von Windkraftanlagen für den Offshore-Einsatz umfasst. Allein in Bremerhaven wurden 2015 fast 2,3 Millionen Autos und 1,2 Millionen Tonnen Schwerfracht verschifft. In Cuxhaven weist der Umschlag mit Autos und Schwerfracht stark steigende Tendenzen auf. Der zunehmende Kosten- und Zeitdruck erfordert eine hocheffiziente Organisation der Abläufe, die ohne zunehmende Digitalisierung und flächendeckender Kommunikationsinfrastruktur nicht zu bewältigen ist.

Diese Herausforderung betrifft nicht nur den eigentlichen Umschlag im Hafen, sondern vor allem auch die Logistik hinter diesem enormen Warenstrom in und aus den Häfen. Wird ein Teil der Container und Fahrzeugtransporte auch über Schienenverkehr abgewickelt, werden beispielsweise die immer größeren Windkraftanlagen als Schwerlast fast ausschließlich über die Autobahn A27 als Hauptverkehrsachse transportiert.

In diesem Anwendungsfeld steht vor allem das 5G Anforderungsprofil mMTC, also der Austausch von sehr vielen aber an sich kleinen Datenpaketen im Vordergrund. Der Einsatz der 5G-Technologie könnte u. a. dazu beitragen, die Wartezeiten von LKW an den Zolltoren zu minimieren.

**zu Frage 2:**

Der Magistrat erwartet einen Zuwachs an Arbeitsplätzen im Bereich Hafenwirtschaft und Logistik. Die Qualifikationen der Arbeitnehmer:innen werden sich dabei ändern bzw. neue Qualifikationen notwendig sein. Das Thema Fort- und Weiterbildung wird daher einen wichtigen Platz einnehmen.

**zu Frage 3:**

Bei dem Gespräch am 26. Mai 2021 hat es sich, wie oben schon erwähnt, um die öffentliche Auftaktveranstaltung zum Hafenentwicklungskonzept gehandelt. Der Prozess zur Entwicklung des Hafenentwicklungskonzeptes steht somit am Anfang. Es ist davon auszugehen, dass der Senat im Zuge des breit angelegten Beteiligungsprozesses in regelmäßigen Abständen von der zuständigen Senatorin für Wissenschaft und Häfen über den jeweiligen Sachstand informiert wird. Wie in der Vergangenheit bereits geschehen, werden entsprechende Senatsvorlagen dem Magistrat und ggf. dem Finanz- und Wirtschaftsausschuss zur Information und Kenntnisnahme vorgelegt.

**zu Frage 4:**

Automatisierungsprozesse sind Bestandteil des stetigen Strukturwandels und haben daher auch schon in der Vergangenheit stattgefunden. Es ist daher nicht möglich und sinnvoll einen Beginn der Automatisierung in der Hafenwirtschaft festzustellen.

Grantz  
Oberbürgermeister