

Thesenpapier Schifffahrtsforum

14. Nationale Maritime Konferenz

Der internationale Seeverkehr ist ein hochkompetitiver globaler Markt. Reedereien, Flaggenstaaten und maritime Standorte stehen in unmittelbarem Wettbewerb um Schiffe, Fachkräfte, Ladung und Wertschöpfung. Nationale Sonderbelastungen, regulatorische Alleingänge oder mangelnde Planungssicherheit schwächen einen Schifffahrtsstandort unmittelbar. Die Folgen sind absehbar: Abwanderung von Reedereien und Schiffen sowie der Verlust unverzichtbaren maritimen Know-hows.

Wettbewerbsfähigkeit ist daher keine nachgeordnete Größe, sondern die zentrale Voraussetzung für Resilienz und für eine tragfähige sicherheits- und geopolitische Einbindung des Schifffahrtssektors. Deutschland zählt zu den weltweit am stärksten vom Seehandel abhängigen Volkswirtschaften und ist in besonderem Maße auf eine eigene leistungsfähige Handelsflotte angewiesen. Diese strategische Abhängigkeit wird politisch bislang unterschätzt – während zugleich die maritime Verwundbarkeit Deutschlands vor dem Hintergrund aktueller geopolitischer Spannungen spürbar zunimmt.

Vor diesem Hintergrund benötigt Deutschland eine kohärente und vorausschauende **maritime Resilienzstrategie**, die Marktmechanismen respektiert und Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Transformation gleichrangig miteinander verbindet und gezielt stärkt.

Eine enge Einbindung der Reedereien und ihrer Beschäftigten ist dabei unerlässlich. Staatliches Handeln sollte darauf ausgerichtet sein, international vergleichbare und verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen sowie gezielte Impulse zu setzen – nicht jedoch, Märkte zu verzerren oder unternehmerische Entscheidungen zu ersetzen oder unnötig zu verkomplizieren.

Im Zentrum einer nationalen maritimen Resilienzstrategie für die Seeschifffahrt stehen daher die folgenden Punkte:

- **Sicherung eines international wettbewerbsfähigen Schifffahrtsstandorts**

Dazu gehören eine langfristig stabile und investitionsfreundliche Tonnagesteuer, der Abbau nationaler Wettbewerbsnachteile (insbesondere eine Reduzierung der Versicherungsteuer, Anpassung der Tonnagesteuer für Offshore-Schiffe), eine verlässliche und EU-konforme Förderkulisse sowie ein konsequenter Bürokratierückbau und die Digitalisierung. Ein modernes Flaggen- und Registerrecht mit digitaler Verwaltung ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um Flotte, Wertschöpfung und Arbeitsplätze und damit auch das notwendige maritime Know-how im Land zu halten.

- **Fachkräftepolitik ist Wettbewerbspolitik**

Der Erhalt nautisch-technischer Kompetenz sowie die innovative Fortentwicklung moderner Ausbildungsgänge und maritimen Managementwissens entscheiden über die Standortattraktivität Deutschlands und sichern Resilienz. Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt hat dafür in den vergangenen Jahrzehnten seines Bestehens zentrale Ansätze und Impulse geliefert. Ohne qualifiziertes und motiviertes Personal verliert der Standort seine Wettbewerbsfähigkeit – mit unmittelbaren Folgen für Versorgungssicherheit und Krisenfestigkeit. Deshalb müssen sowohl die Sozialpartner als auch Bund und Länder ihre Bemühungen und vielfältigen Maßnahmen für die Ausbildung und Beschäftigung von Seepersonal und zur Sicherung des maritimen Know-hows am Standort gemeinsam fortsetzen und

intensivieren. Dies umfasst insbesondere die weitere Bereitstellung von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen genauso wie das bedarfsgerechte Angebot von nautisch-technischen Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten, die zeitgemäße Ansprache von Nachwuchskräften und schließlich auch Strategien zur Weiterentwicklung der Berufsbilder und zur Attraktivitätssteigerung der Berufe in der maritimen Wirtschaft an Bord, aber auch an Land. Angestrebt wird sowohl die dauerhafte Fortführung der öffentlichen Schifffahrtsförderung als auch der über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland finanzierten privatwirtschaftlich geleisteten finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung und der Fortbildungsförderung.

- **Klimapolitik - zielgerichtet und mit Augenmaß Dekarbonisierung ermöglichen**

Dekarbonisierung im Seeverkehr muss global, technologieoffen und marktwirtschaftlich ausgestaltet sein. Nationale oder europäische Alleingänge, übermäßige Bürokratie – etwa durch unverhältnismäßige Dokumentationspflichten – sowie insbesondere eine nicht ausreichende quantitative Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe gefährden Investitionen, unterbrechen Lieferketten und schwächen die Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. Erforderlich ist ein international kohärenter Ordnungsrahmen, der Investitionen auslöst, Skalierung ermöglicht und Innovationen im Markt hält, statt Wertschöpfung und Kapazitäten in außereuropäische Wettbewerbsräume zu verdrängen. Dazu gehören praxistaugliche Green-Shipping-Förderprogramme, die verlässlich und in angemessenem Umfang aus den Einnahmen des EU-Emissionshandels finanziert werden. Regulatorische Anforderungen müssen industriepolitisch wirksam ausgestaltet sein: praktikabel, verhältnismäßig und vor allem langfristig planbar – als Voraussetzung für Investitionen in Flotten, Infrastruktur und alternative Kraftstoffe.

- **Handelsflotte als Teil nationaler Resilienz**

Nur eine wirtschaftlich starke Handelsflotte kann im Krisenfall Transportleistungen erbringen, militärische Logistik unterstützen und kritische Lieferketten stabilisieren. Dafür ist es notwendig die deutsche Handelsflotte eng in Krisen- und Verteidigungspläne der Bundesregierung einzubinden, kurze und effiziente Informationsketten und regelmäßige Austauschformate zu etablieren und Personal zu schulen und zu sensibilisieren. Dazu gehört auch die Prüfung, ob die Ableistung einer maritimen Ersatzdienstpflicht im Rahmen einer künftig möglichen Wehrpflicht ganz oder teilweise auf Handelsschiffen erfolgen kann und so zugleich maritime Kompetenz und Resilienz gestärkt werden.

- **Eine Europäische Maritime Industriepolitik mit Blick auf geopolitische Realitäten**

Auf europäischer und globaler Ebene muss sich Deutschland weiterhin klar für offene Märkte und gegen protektionistische Tendenzen einsetzen. Eine europäische maritime Industriepolitik sollte Finanzierung, Innovation und Technologieentwicklung fördern und europäische Wertschöpfung stärken, ohne den Binnenmarkt durch starre Herkunfts- oder Wertschöpfungsvorgaben zu fragmentieren oder durch Abschottung die Wettbewerbsfähigkeit Europas sowie die Leistungsfähigkeit der zivilen Handelsflotte als zentralen Pfeiler maritimer Resilienz, strategischer Autonomie und sicherheitspolitischer Handlungsfähigkeit zu schwächen.

Regulierung in der Schifffahrt muss dem internationalen Charakter der Branche gerecht werden; europäische Sonderwege sind zu vermeiden. Die Bundesregierung sollte sich daher frühzeitig und wirksam in schifffahrtsrelevante EU-Gesetzgebungsverfahren einbringen und auf praktikable und internationale Regelungen hinwirken. Nationale oder regionale Alleingänge schwächen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt und damit die maritime Resilienz insgesamt.