



**Verband
Deutscher
Reeder**

PRÄSIDENTIN

Dr. Gaby Bornheim

**HAUPT-
GESCHÄFTSFÜHRER**

Dr. Martin Kröger

Burchardstr. 24
20095 Hamburg

Hamburg,
19. November 2025

Frau Staatssekretärin
Dr. Claudia Elif Stutz
Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

**Unser Gespräch am 3. November 2025
Geplante Änderung des Flaggenrechtsgesetzes**

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin, liebe Frau Dr. Stutz,

wir möchten uns nochmals herzlich für das offene Gespräch vor zwei Wochen am 3. November 2025 bedanken. Die Frage, wie Deutschland seine maritime Handlungsfähigkeit im Krisen- und Verteidigungsfall sichern kann, ist auch für uns von zentraler Bedeutung. Umso größer ist unsere Sorge, dass die in Ihrem Hause derzeit diskutierten Änderungen insbesondere des § 2 Abs. 2 FIRG genau das Gegenteil dessen bewirken würden, was sicherheitspolitisch intendiert ist:

Eine Verschärfung der Eintragungsvoraussetzungen für das deutsche Register würde nicht zu mehr Resilienz führen, sondern dazu, dass ein erheblicher Teil der deutschen Handelsflotte von vornherein dem Zugriff des deutschen Staates entzogen wird, weil diese Schiffe dann zukünftig nicht mehr in den deutschen Registern geführt werden könnten.

Wir hatten im Rahmen unseres gemeinsamen Gesprächstermins diskutiert, dass internationale Leasingmodelle – insbesondere aus China und Japan – heute kein Randphänomen mehr sind, sondern längst ein unverzichtbarer Bestandteil der Finanzierung moderner Handelsschiffe. Europäische Banken können den Bedarf seit Jahren nicht mehr decken. Deutsche Banken haben sich schon vor über zehn Jahren entweder vollständig aus der Schiffsfinanzierung zurückgezogen oder ihre Portfolien deutlich reduziert.

Nach vorliegenden Schätzungen dürften über 500 Schiffe von einer Änderung der Vorgaben zur Registrierung von Schiffen im Flaggenrechtsgesetz betroffen sein. Wird die Eintragung solcher Schiffe ins deutsche Register künftig verhindert, verlieren sie ihre Tonnagesteuerfähigkeit und können dann nicht mehr wettbewerbsfähig aus Deutschland heraus betrieben werden. Diese Schiffe würden zukünftig folglich von anderen EU-Standorten aus betrieben und gemanagt werden und dem deutschen Standort verloren gehen, mit allen daraus resultierenden Konsequenzen. Zahlreiche Reedereien verfügen bereits heute über Tochterstrukturen im europäischen und außereuropäischen Ausland und könnten den deutschen Standort kurzfristig verlassen – mit erheblichen Verlusten an Wertschöpfung und Gebühren- sowie Steuereinnahmen, Arbeitsplätzen und Schiffsraum.

Vor allem aber hätte eine solche Verengung sicherheitspolitisch einen Rückschritt zur Folge. Für die Verfügbarkeit eines Schiffes im Krisenfall ist nicht die Eigentümer- oder Leasingstruktur entscheidend, sondern allein seine Eintragung im deutschen Register und das Führen der Bundesflagge. Die Zahl der eintragungsfähigen bzw. in deutsche Register eingetragenen Schiffe würde jedoch durch die Neuregelung drastisch sinken. Deutschland würde sich damit selbst die Möglichkeit nehmen, im Krisenfall Ausflagungen zu widerrufen und Schiffe dadurch unter die Bundesflagge zurückzuführen. Was nicht im Register steht, steht im Krisenfall von vornherein nicht zur Verfügung.

Sicherheitspolitik und Wettbewerbsfähigkeit sind in diesem Bereich keine Gegensätze. Ein starker maritimer Standort ist Voraussetzung für staatliche Souveränität zur See. Daher bitten wir nachdrücklich, die geplante Änderung in § 2 Abs. 2 Flaggenrechtsgesetz zu streichen und die bewährte Rechtslage beizubehalten.

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gaby Bornheim
Präsidentin



Dr. Martin Kröger
Hauptgeschäftsführer