

Die Zukunft der maritimen Wirtschaft gestalten

Impulse des VDR zur Bundestagswahl 2025

Die Schifffahrt ist die maritime Lebensader der deutschen Wirtschaft und trägt entscheidend zu unserem Wohlstand, unserer globalen Vernetzung und zur Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes bei. Erst durch die Schifffahrt kann das rohstoffarme Deutschland essenzielle Güter, Rohstoffe und Energie in großem Umfang importieren und am weltweiten Handel entscheidend partizipieren.

Als Nation, die vom internationalen Handel lebt, brauchen wir eine starke eigene Seeschifffahrt und klare politische Weichenstellungen, um die Zukunft der maritimen Wirtschaft in Deutschland zu sichern. Der Verband Deutscher

Reeder (VDR) regt nachstehend konkrete und umsetzbare Impulse an, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts Deutschland auch in den kommenden Jahren weiter zu stärken und zugleich Herausforderungen wie den Klimawandel und unsere Versorgungssicherheit über seegestützte Lieferketten aktiv zu gestalten.

Gemeinsam können wir die deutsche Seeschifffahrt als einen Weltmarktführer im Bereich der seegestützten Transportdienstleistungen und als Vorreiter für Innovation und Nachhaltigkeit positionieren. Hierzu braucht es ein zukunftsgerichtetes **Maßnahmenpaket für den Schifffahrtsstandort Deutschland**.

DIE ZENTRALEN HANDLUNGSFELDER DIESES MASSNAHMENPAKETES:

- 1** | Den **Klima-/Umweltschutz und die Dekarbonisierung der Schifffahrt** durch internationale Harmonisierungsmaßnahmen und die aktive Nutzung des deutschen Klima- und Transformationsfonds wirksam **unterstützen und vorantreiben**.
- 2** | Sicherstellen, dass **Seeschifffahrt** aus Deutschland auch in Zukunft **international wettbewerbsfähig** betrieben werden kann, und dafür die **Tonnagebesteuerung** als alternativlose Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland **langfristig sichern**.
- 3** | Den bestehenden **Wettbewerbsnachteil für die deutsche Seeschifffahrt im Bereich der Versicherungsteuer beenden** und die hierzu vom Bundesrat bereits vor Jahren eingebrachte Initiative zur Absenkung des Versicherungssteuersatzes für Seeschiffsversicherungen umsetzen.
- 4** | Die **maritime Ausbildung und Beschäftigung von Fachkräften** in Partnerschaft mit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland langfristig und **nachhaltig fördern**, um das maritime Know-how in Deutschland zu erhalten.
- 5** | Eine umfassende **Sicherung des freien Handels und der Seewege** als Voraussetzung für den globalen Warenaustausch und die wirtschaftliche Stabilität Deutschlands gewährleisten.
- 6** | Eine **europäische Maritime Industriestrategie unterstützen**, um die Resilienz des gesamten maritimen Sektors zu stärken, den europäischen Marineschiffbau als Innovationsführer zu sichern und den zivilen europäischen Schiffbau langfristig als eine Alternative zu asiatischen Schiffbauländern für strategisch wichtige Schiffstypen zu entwickeln.



► Handel, Sicherheit, Klimaschutz – Deutschlands Zukunft liegt auf See

Die deutsche Seeschifffahrt bildet das Rückgrat der Handelsnation Deutschland. Rund 62 Prozent der Exporte und 60 Prozent der Importe werden über den Seeweg abgewickelt, wodurch die Seeschifffahrt eine Schlüsselrolle in der globalen Logistik und bei der sicheren Versorgung der Bundesrepublik übernimmt.

Zugleich ist Deutschland einer der größten und bedeutendsten Schifffahrtsstandorte der Welt. Die in Deutschland ansässigen 270 Reedereien und ihre Flotte von rund 1.800 Schiffen bilden die größte Containerschiffsflotte und eine der größten Handelsflotten der Welt, wodurch insgesamt rund 500.000 Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft in Deutschland gesichert werden.

Mit Weitsicht hat das Grundgesetz deshalb schon vor 75 Jahren die für die Bundesrepublik bis heute so wichtige deutsche Handelsflotte unter den besonderen Schutz einer Einrichtungsgarantie gestellt, das Bundesverfassungsgericht rechnet den Fortbestand unserer Handelsflotte rechtlich unseren wichtigsten Gemeinschaftsgütern zu.

Die wichtige Rolle der deutschen Handelsflotte wird noch deutlicher, wenn man sich einen Krisen- oder Kriegsfall vor Augen führt. Die Bundesrepublik ist Mitglied der NATO, ein Bündnis, das den Atlantischen Ozean zum Zentrum hat. Die Aufrechterhaltung der Freiheit und Sicherheit der Seewege im NATO-Bündnis ist im Verteidigungsfall essenziell, weil knapp 90 Prozent der dann notwendigen Militärtransporte per Seeschiff erfolgen. Der deutschen Handelsflotte kommt in solchen kritischen Fällen deshalb auch eine besondere Bedeutung und die Aufgabe zu, die Versorgung der Bevölkerung und der Streitkräfte zu einem Großteil sicherzustellen.

Nach den einschlägigen Notstandsgesetzen können Bundesregierung und Bundestag zudem entscheiden, dass deutsche Reedereien ihre Schiffe unter deutscher Flagge für eben diese Aufgabe bereitstellen müssen. Führen Schiffe in deutschen Schiffsregistern eine ausländische Flagge, kann die jeweilige Genehmigung zur Ausflagung widerrufen werden, wodurch die Schiffe dann wieder automatisch unter die deutsche Flagge zurückkehren. Die deutsche Handelsflotte sichert somit die Versorgung der Bundesrepublik in



Foto: sweasy - stock.adobe.com

Krisenzeiten, weshalb es wichtig ist, die Reedereien und ihre Schiffe am deutschen Standort zu halten und die Reedereien frühzeitig in strategische Versorgungs- und Transportplannungen einzubeziehen.

Der große Stellenwert der Seeschifffahrt für ein Land wie Deutschland geht aber weit über die Sicherung des weltweiten Warenaustauschs hinaus. Denn ohne die Dekarbonisierung des Handels über See wird die Welt den Klimawandel nicht aufhalten können. Neben dem Erreichen der für das Jahr 2050 avisierten eigenen Klimaneutralität ist die Schifffahrt auch notwendiger Katalysator der Dekarbonisierung unserer Gesellschaft. Sie ist unverzichtbares Medium, um „grüne“ Technologien zwischen Ländern auszutauschen und alternative Treibstoffe und Energien im- und exportieren zu können. So steht etwa schon heute fest: Deutschland wird über 60 Prozent seines künftigen Wasserstoffbedarfs durch seewärtige Importe decken müssen.

Diese Bedeutung unserer Handelsflotte macht eine gezielte und kontinuierliche Stärkung des Schifffahrtsstandorts Deutschland unumgänglich.

Die nachfolgenden Impulse sollen die politischen Entscheidungsträger zu den notwendigen Maßnahmen anregen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandorts Deutschland und die Zukunft der Branche langfristig und nachhaltig zu sichern.



▷ 1 | Klima-/Umweltschutz und Dekarbonisierung der Schifffahrt

Um ihren Beitrag zum globalen Klimaschutz zu leisten, hat die Schifffahrt über die letzten Jahre bereits eine Vielzahl von Maßnahmen für einen verbesserten Klima- und Umweltschutz auf den Weg gebracht und umgesetzt. Das geschah und geschieht auf der Grundlage international verbindlicher Regelungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO – der Sonderorganisation der Vereinten Nationen für die Seeschifffahrt.

So wurde im Bereich des Umweltschutzes etwa ein Internationales Übereinkommen über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (Hongkong-Übereinkommen) geschaffen, das Mitte 2025 in Kraft treten wird. Dies gilt es, schnellstmöglich in ganz Europa und der Welt als einheitlichen Standard zu etablieren und umzusetzen.

Im Bereich des Klimaschutzes gehören dazu u. a. strenge Effizienzstandards für Schiffsneubauten, verpflichtende Effizienzverbesserungen für Bestandsflotten und die Einführung des sog. Carbon Intensity Indicator (CII), der die Emissionsintensität von Schiffen kontinuierlich bewertet und kategorisiert. Diese internationalen Vorgaben schaffen einen weltweit einheitlichen Rahmen, der die Reduzierung von CO₂-Emissionen effektiv vorantreibt und Wettbewerbsgleichheit garantiert. Zeitnah sollen diese Maßnahmen um einen Mechanismus zur internationalen CO₂-Bepreisung sowie einen internationalen Treibstoffstandard für die Schifffahrt ergänzt werden.

Entsprechende internationale Klimaschutzmaßnahmen sind regionalen Initiativen klar vorzuziehen, da letztere, wie die Einbindung der Schifffahrt in das EU-Emissionshandelssystem (EU ETS) und die rein europäischen Vorgaben von FuelEU Maritime, unweigerlich zu Wettbewerbsverzerrungen zulasten der europäischen Wirtschaft und Reedereien führen.

Um doppelte Regulierungen und Wettbewerbsnachteile für europäische Reedereien zu vermeiden, hat es daher höchste Priorität, die europäischen Regelungen aufzugeben und stattdessen die künftigen internationalen Vorgaben der IMO vollumfassend anzuwenden.

Ziel ist es, die Dekarbonisierung der Schifffahrt schnell voranzutreiben. Dafür sind auf nationaler Ebene zudem praxistaugliche, technologieoffene und schiffsgrößenunabhängige

Förderprogramme zur Unterstützung von Investitionen in besonders fortschrittliche Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Schifffahrt erforderlich. Entsprechende Förderprogramme sollten aus Mitteln gespeist werden, die über die Ausweitung des EU ETS auf die Seeschifffahrt im deutschen Klima- und Transformationsfonds (KTF) generiert und somit von der Seeverkehrswirtschaft selbst aufgebracht werden.

Hierzu gilt es:

- **Die Priorität zur Regelung des Umweltschutzes und der Dekarbonisierung der Schifffahrt ganz eindeutig auf globale Standards der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO zu legen**, um Wettbewerbsnachteile durch regionale EU-Sonderregelungen zu vermeiden.
- **Bestehende europäische Sonderregelungen schnellstmöglich und vollständig in die relevanten global geltenden, internationalen Standards der IMO zu überführen bzw. integrieren, um Doppelregulierungen, Mehrfachzahlungen und Wettbewerbsnachteile für europäische Schifffahrtsunternehmen zu vermeiden**; dies gilt insbesondere für die FuelEU Maritime Verordnung und die CO₂-Bepreisung der Schifffahrt über das EU ETS, aber auch für solche europäischen Sondervorgaben der EU-Schiffsrecyclingverordnung, die nicht den Bestimmungen des internationalen Hongkong-Übereinkommens entsprechen.
- **Technologieoffene Förderprogramme zur Dekarbonisierung der Schifffahrt auf nationaler Ebene zu schaffen und diese über einen eigenen Haushaltstitel im KTF aus den von der Schifffahrt im EU ETS geleisteten Geldern zu speisen**, um Investitionen in emissionsfreie Antriebe, Treibstoffe und nachhaltige Technologien zu erleichtern und intensivieren.



Foto: Noguérón - stock.adobe.com



▷ 2 | Tonnagebesteuerung als Garant für Wettbewerbsfähigkeit

Die Tonnagebesteuerung, in Deutschland eingeführt im Jahr 1998 und seitdem europaweit reguliert durch die europäischen Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr, hat sich längst als internationaler Standard für die Besteuerung von Erträgen aus der internationalen Seeschifffahrt etabliert.

Die Tonnagebesteuerung berechnet den Gewinn von Schiffsgesellschaften auf Basis der Tonnage der Schiffe und deren Betriebstagen statt auf Basis des Betriebsergebnisses und ist die wesentliche Grundlage, um Nachteile im internationalen Steuer- und Standortwettbewerb in der Schifffahrt ausgleichen und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen gewährleisten zu können.

Sie wurde eingeführt, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrtsindustrie und der Schifffahrtsstandorte in einem globalen Markt zu sichern – ein Markt, der in einem scharfen Steuer- und Standortwettbewerb steht und der schnell zugunsten anderer Staaten kippen kann. Die Tonnagebesteuerung gibt es in fast allen Schifffahrtszentren dieser Welt – von Asien über Europa bis in die USA. Allein in der Europäischen Union nutzen derzeit 21 von 27 Mitgliedsstaaten die Tonnagebesteuerung für ihre Flotten. Die Tonnagebesteuerung bildet das alternativlose Fundament der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Reedereien.

Eine Standortbindung der Reedereien in Deutschland wird dabei über strenge Vorgaben der deutschen Tonnagebesteuerung erreicht. So muss etwa die Bereederung bzw. das Management der im internationalen Verkehr eingesetzten



Foto: Kalyakan - stock.adobe.com

Schiffe fast ausschließlich aus Deutschland erfolgen, und das Schifffahrtsunternehmen ist zehn Jahre lang an seine Entscheidung zur Tonnagebesteuerung und damit an den Standort gebunden. In diesem Zeitraum können von Schifffahrtsunternehmen keinerlei Verlustvorträge geltend gemacht werden. In einem höchst volatilen Markt bedeutet die Tonnagebesteuerung deshalb für den Staat langfristig kalkulierbare Steuereinnahmen und für Schifffahrtsunternehmen eine stabile und berechenbare Standortwahl.

Die Tonnagebesteuerung ist somit keine Sondervergünstigung für deutsche Reedereien, sondern ein seit Jahrzehnten bewährtes, international und auch von der OECD und der EU als rechtskonform und wettbewerbsneutral anerkanntes Instrument, um Reedereien und ihre Flotten an einem Wirtschaftsstandort zu halten.

Sollte das System der Tonnagebesteuerung weiterentwickelt werden, so kann dies jeweils nur angelehnt an das internationale Umfeld der miteinander konkurrierenden Schifffahrtsstandorte geschehen und muss außerdem im Einklang mit den einschlägigen europäischen Vorgaben stehen.

Eine Evaluation des Bundesfinanzministeriums aus dem Jahr 2024 hat zuletzt ergeben, dass die Tonnagebesteuerung in Deutschland im europäischen Vergleich noch durchaus optimierungsbedürftig ist – u.a. weil die Gesamtsteuerbelastung der Tonnagebesteuerung in Deutschland deutlich über dem Durchschnitt der Tonnagebesteuerungssysteme der Mitgliedstaaten von EU und EWR liegt und weil – im Gegensatz zu Deutschland – andere EU-Staaten ihre Tonnagesteuersysteme in den letzten Jahren bereits an neue Schiffstypen und Einsatzgebiete angepasst haben.

Um im internationalen Vergleich als Schifffahrtsstandort Deutschland weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben und mit den europäischen Vorgaben in Einklang zu stehen, erscheint deshalb eine zurückhaltende Erweiterung des Anwendungsbereichs der Tonnagebesteuerung in Deutschland denkbar. In Frage kommt in diesem Zusammenhang eine Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Offshore-Aktivitäten zur Unterstützung der Energiewende auf See und auch auf reine Schiffsmanagementgesellschaften. Beides ist in anderen, insbesondere europäischen Konkurrenzstandorten längst etablierter Standard, in Deutschland aber bislang noch nicht umgesetzt.



- ▷ Um den Schifffahrtsstandort Deutschland in seiner Stärke und Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, gilt es somit:
- **Die Tonnagebesteuerung in ihrem Bestand für Deutschland langfristig für die Zukunft zu sichern**, um deutsche Reedereien und ihre Flotten und Arbeitsplätze am Schifffahrtsstandort Deutschland zu halten.
- **Eine zurückhaltende Anpassung des Anwendungsbereichs der deutschen Tonnagebesteuerung** auf Offshore-Aktivitäten und auf reine Schiffsmanagementgesellschaften zu ermöglichen.

3 | **Versicherungsteuer für Seeschiffsversicherungen anpassen**

Die Versicherungsteuer in Deutschland hat sich aufgrund ihrer insbesondere im europäischen Vergleich erheblichen Höhe schon seit geraumer Zeit zu einem echten Wettbewerbsnachteil für den Schifffahrtsstandort Deutschland entwickelt. In Deutschland fallen grundsätzlich 19 Prozent Versicherungsteuer auf die Prämien für Seeschiffsversicherungen an, lediglich für den Bereich der Seeschiffskaskoversicherung gilt ein reduzierter Steuersatz von drei Prozent.

Praktisch alle anderen bedeutenden und insbesondere auch europäischen Schifffahrtstandorte haben den gesamten relevanten Bereich der Seeversicherung für Handelsschiffe von einer Versicherungsteuer freigestellt bzw. sehen eine solche nicht vor, so z.B. Dänemark, die Niederlande, Frankreich, Großbritannien und Singapur. Vor diesem Hintergrund ist der allgemeine Steuersatz in Höhe von 19 Prozent auf Seeschiffsversicherungen in Deutschland als besonders problematisch einzustufen.

Auch der Bundesrat kam schon im Jahr 2021 zu der übereinstimmenden Einschätzung (BR Drucksache 657/20 – Beschluss), dass hier unbedingt Abhilfe geschaffen werden müsse, denn „mit einer Vereinheitlichung des Versicherungssteuersatzes für alle Arten der Seeschiffsversicherung auf drei Prozent wäre ein wichtiges Hemmnis für die Sicherung und den Ausbau von Schifffahrtsdienstleistungen und der damit verbundenen hochqualifizierten Arbeitsplätze am Standort Deutschland beseitigt und die dringend notwendige Rechtssicherheit hergestellt“.



Foto: Masson - stock.adobe.com

Daher gilt es:

- **Den bestehenden Wettbewerbsnachteil im Bereich der Versicherungsteuer für die deutsche Seeschifffahrt zu beenden** und den Bereich der Seeversicherung für Handelsschiffe von einer Versicherungsteuer entweder komplett freizustellen oder den bestehenden Nachteil zumindest deutlich auf einen Steuersatz von drei Prozent zu reduzieren.

4 | **Maritime Ausbildung und Fachkräftesicherung**

Der maritime Arbeitsmarkt steht vor erheblichen Herausforderungen. Der Fachkräftemangel betrifft sowohl nautisch-technisches Personal an Bord als auch kaufmännische Fachkräfte an Land. Gleichzeitig ist das maritime Know-how eine unverzichtbare Ressource, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland langfristig zu sichern. Die Unterstützung der Ausbildung und Beschäftigung von nautisch-technischem Personal in Deutschland ist deshalb ein besonders wichtiger Baustein des sogenannten „Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ zwischen der Bundesregierung, den Küsten-Bundesländern und den Sozialpartnern.

Gestützt durch eine breite, parteiübergreifende politische Zustimmung auch im Deutschen Bundestag, hatten sich die Partner dieses Bündnisses bereits im Jahr 2012 darauf geeinigt, Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland im Bereich der Seeschifffahrt zukünftig in einem



- ▷ partnerschaftlichen Ansatz mit insgesamt rund 90 Mio. Euro jährlich zu fördern.

Die Bundesregierung stellt dafür jährlich bis zu 58 Mio. Euro an verstaatlichten Mitteln für die auf den EU-Beihilfeleitlinien beruhende direkte Schifffahrtsförderung des Bundes bereit. Diese besteht aus einer Ausbildungsplatzförderung und Zuschüssen zur Senkung der Lohnnebenkosten durch Erstattung der Arbeitgeber-Sozialversicherungsbeiträge für Seepersonal. Zusätzlich unterstützt die Bundesregierung die Beschäftigung von am Standort sozialversicherungspflichtigen Seeleuten durch den 100-prozentigen Lohnsteuereinbehalt. Diese drei Maßnahmen haben sich als tragende Säulen erwiesen, um deutsche Seearbeitsplätze trotz der scharfen Konkurrenz aus dem Ausland zu sichern.

Die deutschen Reeder wiederum leisten einen Eigenbeitrag für die Förderung von Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seeleuten von insgesamt bis zu 30 Mio. Euro jährlich. Der Hauptteil davon wird von Reedereien über Beiträge im Rahmen der Ausflagung von Schiffen an die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ geleistet. Die Stiftung hat dadurch in den vergangenen zwölf Jahren bereits rund 170 Mio. Euro an Mitteln für die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern zur Verfügung gestellt.

Durch diese kombinierten Maßnahmen von Bund und Reedereiwirtschaft konnte – wie durch Evaluierungen mehrfach belegt – nicht nur die deutsche Flagge im europäischen Vergleich wettbewerbsfähiger gehalten, sondern insbesondere der maritime Standort Deutschland gestärkt werden, indem die Ausbildung und Beschäftigung von einheimischem Seepersonal zuletzt deutlich stabilisiert wurde.

Wie in vielen Branchen wird aber auch in der Seeschifffahrt der Wettbewerb um junge Talente immer härter. Die Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland für die Zukunft bleibt deshalb eine der wichtigsten Aufgaben und Herausforderungen für die Branche. Es gilt deshalb:

- **Das „Maritime Bündnis“ langfristig fortzuführen**, um durch die enge Kooperation von Bund, Ländern und Sozialpartnern die maritime Ausbildung und Beschäftigung auch künftig durch gemeinsame Initiativen zu stärken.
- **Eine Erhöhung der Attraktivität maritimer Berufe zu erreichen**, u. a. durch gezielte Imagekampagnen und moderne Ausbildungsinhalte und -bedingungen an den nautischen Hochschulen und Seefahrtsschulen.
- **Langfristige Planungssicherheit für alle Beteiligten zu gewährleisten durch eine stabile und verlässliche Fortführung der bestehenden Förderstruktur der Ausbildung und Beschäftigung** von nautisch-technischem Personal am Standort durch die Bundesregierung und die Branche selbst.

5 | Sicherung des freien Handels und der Seewege

Die Sicherung freier Seewege bleibt essenziell für die wirtschaftliche Stabilität Deutschlands. Freie Seewege sind insbesondere für die Energie- und Rohstoffversorgung Deutschlands von strategischer Bedeutung. Im Krisen- oder Kriegsfall, durchaus auch bei regionalen Konflikten wie derzeit im Roten Meer, muss die Marine mit Unterstützung der



Foto: PIZ Marine

- ▷ NATO-Verbündeten in der Lage sein, die Handelswege zu schützen und so die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Die Zusammenarbeit zwischen Handelsflotten und Marinen sollte daher weiter gestärkt werden, um den Schutz kritischer maritimer Infrastruktur und der Handelsflotte zu garantieren.

Wichtig ist dabei auch, dass die Handelsschifffahrt auf nationaler Ebene als Partner im Rahmen einer nationalen Sicherheitsstrategie anerkannt wird. Nicht zuletzt der Überfall Russlands auf die Ukraine und die schweren Angriffe der Huthi-Rebellen auf Handelsschiffe im Roten Meer haben die Störanfälligkeit der Seewege aufgezeigt. Mit Sorge blickt der VDR daher auf die zunehmenden Spannungen auf wichtigen Schifffahrtsrouten der Welt, wie etwa der Straße von Taiwan, dem Südchinesischen Meer, aber auch in wichtigen europäischen Seegebieten wie etwa der Ostsee.

Der freie und sichere Zugang zu Märkten und Handelswegen ist gerade für die deutsche Wirtschaft und Seeschifffahrt lebensnotwendig. Deswegen bleibt es neben der physischen Sicherheit von größter Wichtigkeit, dass die deutsche und europäische Handelspolitik keinerlei protektionistische Tendenzen verfolgt. Protektionismus ist keine neue industriepolitische Vision, sondern schlicht eine Abkehr von Globalisierung und von wechselseitig engen wirtschaftlichen Verflechtungen mit wichtigen Handelspartnern. Denn erst



Foto: Kalyakan - stock.adobe.com

die freien Märkte ermöglichen es der deutschen Seeschifffahrt, effizient, umweltfreundlich und wettbewerbsfähig zu agieren, so die Versorgung Deutschlands zu sichern und sich gleichzeitig den dynamischen globalen Marktgegebenheiten anzupassen.

Um offene Märkte und Handelswege und die Themen der maritimen Sicherheit effizient und sachgerecht adressieren zu können, bedarf es vonseiten der Bundesregierung nicht nur einer weiteren Stärkung von Marine und Handelsschifffahrt gleichermaßen, sondern vielmehr auch deren aktiver Einbindung in politische Handels- und Sicherheitsfragen.

Hierzu gilt es:

- **Eine noch engere Zusammenarbeit und strategische Planung zwischen den Sicherheitsorganen, der Marine und der zivilen Handelsflotte zu ermöglichen**, um die Sicherheit der Seewege garantieren zu können.
- **Eine Etablierung der Handelsschifffahrt als strategischem Partner in der nationalen Sicherheitsstrategie zu fördern**, um in Krisenfällen schnell reagieren zu können und eine planbare Nutzung ziviler Ressourcen für den Verteidigungsfall sicherzustellen.
- **Sich als Bundesrepublik für eine offene europäische Handelspolitik einzusetzen**, die Marktabschottungen vermeidet und keinerlei protektionistische Tendenzen verfolgt.

6 | Europäische Maritime Industriestrategie

Im Mai 2024 hat der europäische Wettbewerbsrat die Europäische Kommission aufgefordert, eine neue Strategie zur Unterstützung der maritimen Industrie in Europa vorzulegen. Die neue Europäische Kommission hat dies in ihre politische Prioritätenliste aufgenommen. Der VDR unterstützt dieses Vorhaben, denn die seit Jahrzehnten rückläufige Entwicklung der europäischen Schiffbauindustrie schwächt die für die Zukunft notwendige europäische maritime Resilienz und erhöht die Abhängigkeit beim Bau strategisch wichtiger Schiffstypen von außereuropäischen Anbietern.





Foto: Kalyakan - stock.adobe.com

Eine langfristige Stärkung der maritimen Industrie einschließlich des Schiffbaus in Europa bleibt aus Sicht der Seeschifffahrt wichtig, um künftig Systemrisiken zu minimieren, die maritime Resilienz zu stärken und wichtige technologische Kompetenz in Europa zu bewahren. Dies gilt insbesondere für den Marineschiffbau und den Bau von Einheiten zur Offshore-Energiegewinnung.

Vor diesem Hintergrund sollten europäische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die gerade diese systemrelevanten Bereiche in Europa sichern können und kommerziellen Schiffbau langfristig als Alternative zu asiatischen Schiffbauländern in Europa zu ermöglichen, ohne dass dadurch Wettbewerbsnachteile für hiesige Reedereien entstehen. Europäische und nationale Finanzierungsinstrumente könnten dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Deutsche Banken, die vormals eine große Rolle in der Schiffs- und Schiffneubaufinanzierung spielten, haben über das vergangene Jahrzehnt ihre Schiffskreditportfolien u. a. aufgrund strenger Bankenregulierung in Deutschland in einem gewaltigen Umfang von rund 85 Mrd. Euro reduziert.

Impulse und Förderprogramme der öffentlichen Hand werden vor diesem Hintergrund künftig erforderlich sein, um Kapital in ausreichendem Umfang insbesondere für die Dekarbonisierung der Seeschifffahrt, aber auch zur Stärkung der Resilienz in strategisch wichtigen Bereichen der Schifffahrt in Europa mobilisieren zu können.

In den letzten zehn Jahren haben chinesische Leasingfirmen ein beispielloses Wachstum in der Schiffsfinanzierung verzeichnen können, von dem auch viele größere europäische Reedereien profitiert haben. Diese Adressen haben den anhaltenden Rückzug europäischer Banken aus der Schiffsfinanzierung zu einem erheblichen Teil kompensiert und gleichzeitig als Absatzförderung für chinesische Werften gewirkt.

Angesichts der wachsenden geopolitischen Spannungen insbesondere mit China ist allerdings fraglich, inwieweit europäische und andere Reedereien sich auch zukünftig bzw. längerfristig noch auf chinesische Geldgeber verlassen wollen und können. Entsprechend wird es zur Stärkung der Resilienz der maritimen Industrie in Europa auch darauf ankommen, künftig Bürgschaftsprodukte für maritime Kreditfonds in Europa bzw. Deutschland zur Schiffs- bzw. Schiffneubaufinanzierung zu prüfen und umzusetzen.

Es wird aber auch essenziell sein, dass praxisgerechte Förderprogramme zur Unterstützung von Investitionen in besonders fortschrittliche Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz und Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Schifffahrt aufgelegt und dauerhaft mit einem nennenswerten Fördervolumen fortgeführt werden.

Eine Abschottung von Märkten wie etwa dem europäischen Seeverkehrsbinnenmarkt gegenüber ausländischen Konkurrenten sollte allerdings unbedingt vermieden werden. Entsprechende gesetzliche Vorgaben, wie sie beispielsweise in den USA bereits bestehen, haben gezeigt, dass daraus langfristig überalterte Flotten und keine Steigerung, sondern vielmehr eine deutliche Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit resultiert. Sie sind deshalb strikt abzulehnen. EU-Wertschöpfungsaspekte könnten aber bei der Vergabe von Fördermitteln als wesentliche Bewertungs- und Priorisierungsparameter in europäischen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden und damit angemessen dazu beitragen, dass auch der Technologie- und Werftstandort Europa gestärkt wird. ▶

▷ Insgesamt gilt es:

- **Die Erarbeitung einer europäischen maritimen Industriestrategie zu unterstützen**, die Wettbewerbsnachteile für Reedereien vermeidet, Systemrisiken minimiert und technologische Kompetenz in Europa bewahrt.
- **Bürgschaftsprodukte für maritime Kreditfonds** in Europa bzw. Deutschland zur Schiffs- bzw. Schiffneubaufinanzierung **zu prüfen und umzusetzen**.
- **Eine Berücksichtigung von Wertschöpfungsklauseln** als wesentliche Bewertungs- und Priorisierungsparameter bei der Vergabe von Fördermitteln zur Steigerung der Energieeffizienz und Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Schifffahrt anzustreben.
- **Gleichzeitig auf eine protektionistische Abschottung von Märkten** – wie etwa dem europäischen Seeverkehrsbinnenmarkt gegenüber ausländischen Konkurrenten – **zu verzichten**.

Schlussfolgerung

Der Verband Deutscher Reeder fordert die politischen Entscheidungsträger auf, die Schifffahrt als systemrelevante Branche anzuerkennen und die notwendigen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Zukunft zu schaffen.

Insbesondere die Beibehaltung der Tonnagebesteuerung in Deutschland, die Förderung der Ausbildung und Beschäftigung von Fachkräften und die Sicherung freier Seewege sind entscheidend, um den maritimen Standort Deutschland zu stärken und globale Herausforderungen wie den Klimawandel zu meistern. Gleichzeitig gilt es, die maritime Resilienz umfassend zu sichern und weiter zu verbessern, einschließlich des Schiffbau- und Schiffsfinanzierungsstandortes Europa, um auf einen eventuellen Spanungsfall vollumfassend vorbereitet zu sein.

Die Umsetzung der hier skizzierten Maßnahmen erfordert ein gemeinsames Engagement von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Der VDR steht bereit, diesen Prozess aktiv zu begleiten und die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt engagiert und konstruktiv mitzugestalten.



Foto: modulshi - stock.adobe.com