



Ausschussdrucksache 20(9)423

(2. Dezember 2024)

**NVL B.V. & Co. KG
28759 Bremen**

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern

BT-Drucksache 20/7582

am 4. Dezember 2024

Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU, anlässlich der öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Deutschen Bundestages am 4. Dezember 2024

Einleitung

Die NVL ist eine privat geführte, unabhängige Werftengruppe mit norddeutschen und internationalen Standorten. Eingebunden in die Unternehmensgruppe Lürssen mit Sitz in Bremen und über 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit, orientieren wir uns an den Bedarfen und Anforderungen der Deutschen Marine sowie des öffentlichen Auftraggebers und decken dazu das gesamte Neubauportfolio für Marineschiffe, Küstenwachboote und Behördenschiffe ab. Parallel zu unseren Neubauaktivitäten bieten wir unseren Kunden mit den NVL Services umfangreiche After-Sales-Lösungen – von der Reparatur über die Dokumentation bis zur Beratung beim Ausbau maritimer Infrastruktur. Seit unseren Anfängen Ende des 19. Jahrhunderts haben wir auf unseren Werften mehr als 1.000 Marineschiffe und Küstenwachboote fertiggestellt und Schiffe für die Seestreitkräfte von über 50 Ländern gebaut und repariert.

Als national führender Systemanbieter in der Konstruktion und Fertigung komplexer militärischer Überwassereinheiten haben wir unsere Kapazitäten im laufenden Geschäftsjahr weiter erhöht, über 400 neue Stellen geschaffen und erfolgreich besetzt. Mit Standorten in allen norddeutschen Küstenländern sehen wir uns in besonderer Verantwortung, zum Erfolg der maritimen Wirtschaft in Deutschland beizutragen. Der nationale Marineschiffbau hat in den letzten Jahren einen erheblichen Bedeutungszuwachs erfahren und sich auf 46 Prozent aller Werftbeschäftigten erhöht (IG Metall Schiffbauumfrage 2023). Die Einstufung des gesamten Marineschiffbaus als nationale Schlüsseltechnologie hat uns die Sicherheit gegeben, geplante Investitionen in Millionenhöhe in Deutschland zu tätigen. Mit Personalaufbau und Direktinvestitionen in die Modernisierung unserer Standorte wollen wir auch künftig an einem gesunden Wachstumskurs festhalten und ein leistungsstarker Partner für High-End-Schiffbaulösungen und deren Betreuung sein.

Gerne folgen wir der Aufforderung zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion „*Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern*“ (BT-Drucksache 20/7582) Stellung zu nehmen und begrüßen ausdrücklich, dass sich der Wirtschaftsausschuss im Deutschen Bundestag eingehend in einer öffentlichen Anhörung mit dieser wichtigen Thematik befasst.

Anmerkungen zum Antrag

Auch wir sehen Bedarf, durch aktive Standortpolitik und Stärkung der Technologieführerschaft, die internationale Wettbewerbsfähigkeit im deutschen Spezialschiffbau zu stärken, Dumpingpreisen entgegenzuwirken sowie durch Beschaffungsprojekte und der Förderung von Forschung und Entwicklung (FuE-Förderung) die „herausragende nationale Bedeutung“ des Marineschiffbaus zu stärken. Eine mögliche Einbettung des Koordinators für die maritime Wirtschaft auf Leitungsebene im Bundeskanzleramt erfährt unsere volle Unterstützung.

In zwei zentralen Bereichen sehen wir jedoch dringenden politischen Handlungsbedarf: Im europäischen und internationalen Wettbewerb ist der deutsche Marineschiffbau aufgrund einseitiger nationaler Exportrestriktionen klar benachteiligt. Im Bereich Forschung und Entwicklung kämpfen wir mit hohen bürokratischen Hürden und einer zu geringen Programmdotierung.

Restriktive, nationale Rüstungsexportpraxis

- Der Export von Marineschiffen und essentiellen militärischen Komponenten unterliegt einer komplexen Genehmigungspflicht nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KrWaffKontrG) bzw. dem Außenwirtschaftsgesetz (AWG). Die deutsche Exportkontrollpolitik ist mit umfangreichen Auflagen verbunden, die in der Regel zu hohen bürokratischen Hürden und erheblichen Verzögerungen führen. Internationale Kunden, die zeitnahe Angebote und Lieferungen erwarten, empfinden diese Genehmigungspraxis als abschreckend. Unsere Voranfragen zu Genehmigungsaussichten an das Auswärtige Amt werden teilweise erst nach Jahren beantwortet. Dies setzt uns unter enormen Zeitdruck, wenn wir auf weltweite Ausschreibungen reagieren, während die internationale Konkurrenz deutlich schneller und vielfach mit politischer Unterstützung agieren kann. Unter Beachtung gleicher Rüstungsexportgrundsätze gibt es selbst innerhalb der EU deutliche Unterschiede in der Exportgenehmigungspraxis, die uns im Wettbewerb erheblich benachteiligen. Selbst bei positiver Voranfrage ist nicht sichergestellt, dass die Ablieferung eines Bootes oder Schiffes auch tatsächlich stattfinden kann. Das Risiko einer nachträglichen Versagung aus politischen Erwägungen trägt die Industrie, verbunden mit einem auch erheblichen finanziellen Nachteil.
- Zudem gelten Marineschiffe als Kriegswaffen und unterliegen im Vergleich zu anderen Rüstungsgütern einem nachvollziehbar verschärften Herstellungs- und Ausfuhrgenehmigungsprozess. Dieser erfolgt in einem zweistufigen Verfahren: Zunächst ist eine Herstellungsgenehmigung nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz (KrWaffKontrG) erforderlich. Anschließend muss eine Ausfuhrgenehmigung gemäß KrWaffKontrG und dem Außenwirtschaftsgesetz beantragt werden. Das KrWaffKontrG unterscheidet sich vom AWG insofern, als es keinen Anspruch auf die Erteilung einer Ausfuhrgenehmigung vorsieht. Eine solche Genehmigung wird nur dann erteilt, wenn bestimmte Gründe eindeutig dafürsprechen. Dies führt zu einer Umkehr der Beweispflicht: Während beim AWG begründet werden muss, warum ein Export ausnahmsweise nicht zulässig ist, muss bei Kriegswaffen dargelegt werden, warum ihre Ausfuhr ausnahmsweise erlaubt sein soll.
- Als exportierendes Unternehmen respektieren wir das Primat der Politik uneingeschränkt. Gleichzeitig stehen wir als Wertengruppe vor der Herausforderung, dass vom Entwurf bis zur Ablieferung eines Marineschiffs oftmals acht bis zehn Jahre vergehen, während die Auftragsvolumina Milliardenhöhe erreichen. Mit diesen langfristigen Projekten geht ein erhebliches Risiko einher, auch weil Herstellungs- und Ausfuhrgenehmigung nicht gemeinsam erteilt werden. Weder für den Produzenten noch für den Kunden gibt es die Garantie, dass die Ausfuhrgenehmigung erteilt oder aufrechterhalten wird, da diese auch nachträglich aufgrund veränderter politischer Einschätzung geändert werden kann. In solchen Fällen wird ein lieferpflichtiges Unternehmen durch Umstände, auf die es keinen Einfluss hat, daran gehindert, seine vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen. Internationale Kunden zögern daher, Aufträge an deutsche Werften zu vergeben, da sie befürchten, dass politisch bedingte Entscheidungen ihre Investitionen gefährden könnten. Dieses Risiko ist bei langfristigen und kostenintensiven Projekten, die im Marineschiffbau die Regel sind, nur schwer zu tragen, insbesondere wenn kein ausreichender Ersatzanspruch des Vertrauensschadens zugebilligt und zeitnah gewährt wird.

- Erschwerend hinzu kommen externe Faktoren. Wir haben kein „level playing field“ in Europa: Länder wie Frankreich, Italien oder Spanien haben eine weniger restriktive Exportregulierung. Insbesondere für Kunden außerhalb der NATO. Deren großzügigere Exportpraxis verschafft den Werften dieser Länder deutliche Wettbewerbsvorteile. Zudem bieten Eigentümerstrukturen mit staatlicher Beteiligung zusätzliche Absicherung. Um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Rüstungsunternehmen zu stärken, befürworten wir daher die Einführung einer „Matching Clause“, die es ermöglicht, Exporte zu genehmigen, wenn andere EU-Mitgliedsstaaten bereits entsprechende Genehmigungen für vergleichbare Projekte erteilt haben.
- Wie im vorliegenden Antrag der CDU/CSU-Fraktion ausgeführt, gehen diese Wettbewerbsnachteile zulasten der nationalen Sicherheit. Sie führen zu einem Rückgang an Forschung und Innovationen im eigenen Land und einem Wissenstransfer in Drittländer, die ihrerseits zunehmend eigene Werftkapazitäten aufbauen. Nationale, nicht mit den europäischen Partnern abgestimmte, restriktive Sonderregeln bergen das Risiko, dass Deutschland künftig als Partner im Bereich der Rüstungskoooperation sowie bei europäischen Forschungs- und Entwicklungsprogrammen gänzlich gemieden wird.

Forschung und Entwicklung

- Der Marineschiffbau, als nationale Schlüsseltechnologie, spielt eine strategische Rolle in der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie. Wir tragen maßgeblich zur Sicherheit, zum Wohlstand und zur technologischen Souveränität des Landes bei. Gerade im Bereich der Verteidigungsindustrie ist Technologieführerschaft eine notwendige Bedingung, um eine massive Abhängigkeit von Systemen aus dem Ausland zu verhindern. Grundlage hierfür sind gute Rahmensetzungen im Bereich Forschung und Entwicklung. Die Reduzierung der Mittel für wehrtechnische Forschung und Technologie (F&T) im Ressort des BMVg sehen wir mit Sorge. In den kommenden Jahren sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, um auf veränderte Bedrohungslagen und neue technologische Herausforderungen angemessen zu reagieren. Als Systemintegrator im Marineüberwasserschiffbau gehen wir in kostenintensive Vorleistungen, um kundenseitig gewünschte, markverfügbare Lösungen anzubieten. Einen raschen Aufwuchs der Mittel für Forschung und Entwicklung erachten wir daher unter strategischen, technologischen und standortpolitischen Erwägungen für unverzichtbar, um verlässlich die nationale Verteidigungsfähigkeit sicherstellen zu können. Essentiell ist zudem der Abbau bürokratischer Hürden bei der Projektumsetzung. Besonders dringlich erscheint uns hier die Schaffung eines klaren regulatorischen Rahmens für die umfassende Erprobung und Nutzung autonomer Überwasserfahrzeuge in deutschen Hoheitsgewässern, um der verteidigungspolitisch geforderten „Kriegstüchtigkeit“ und damit verbundenen Abschreckungswirksamkeit der Bundeswehr zeitnah nachkommen zu können.
- Auch sehen wir den Marineschiffbau, als Schlüsseltechnologie der Zeitenwende, unzureichend in der universitären Forschung abgebildet. Zivilklauseln einzelner Hochschulen schließen industrieseitige Kooperationen aus, um eine vermeintliche „Militarisierung des Hochschulbetriebs“ zu verhindern. Dabei könnten enorme Potenziale im gegenseitigen Nutzen erschlossen werden. Die Entwicklung autonomer Systeme, künstliche Intelligenz (KI) und nachhaltige Fertigung sind keine rüstungsspezifischen Randthemen. Vielmehr zählen sie zu den größten Herausforderungen für unsere nationale Souveränität und die technologische Zukunftsfähigkeit des Landes und bedürfen einer engen Verzahnung zwischen Wissenschaft, Forschung und Anwendung.

- Weiterhin erschweren bürokratische Hürden im Rahmen des Forschungszulagengesetzes (FZulG) unsere Forschungsprojekte. Der Nachweis der Förderfähigkeit hängt stark vom Ermessen der Bescheinigungsstelle Forschungszulage (BSFZ) ab, was Unsicherheiten schafft. Insbesondere bei komplexen Projekten erfolgt häufig keine eindeutige Zuordnung zu förderfähigen Kategorien, was den Prozess erheblich verlängert. Der Marineschiffbau sollte als nationale Schlüsseltechnologie Priorität innerhalb des FZulG erhalten, um den besonderen Anforderungen einer erhöhten Einsatzbereitschaft der Bundeswehr auf industrieller Seite gerecht werden zu können. Dazu sollte ein vereinfachtes Antragsverfahren oder eine bevorzugte Bearbeitung entsprechender Anträge durch die BSFZ erfolgen. Darüber hinaus stellt die derzeitige Deckelung der förderfähigen Gesamtsumme auf 10 Millionen Euro pro Geschäftsjahr im Hinblick auf nationale Sicherheitsinteressen eine wenig sachgerechte Einschränkung dar. Angesichts der anspruchsvollen und kostenintensiven FuE-Vorhaben im Marineschiffbau ist eine gezielte Anhebung dieser Grenze für Projekte im Bereich Verteidigung und nationale Sicherheit notwendig, um dem gewachsenen Investitionsbedarf Rechnung zu tragen.

Ausblick

Entsprechend den Anforderungen der Bundeswehr sehen wir uns als Partner, der bereit ist, marktverfügbare Lösungen zu entwickeln, die schnellstmöglich der Marine zulaufen. Als Sicherheits- und Verteidigungsindustrie sind wir eine Speerspitze für Innovationen, die einen hohen gesellschaftlichen Nutzen haben und unserer aller Sicherheit und Existenz dienen. Forschung und Entwicklung sowie eine unterstützende Exportpolitik sichern dabei unsere technologische Führungsrolle, fördern internationale Partnerschaften und gewährleisten tausende hochqualifizierte Arbeitsplätze in Deutschland.

Ansprechpartner:

Tim Wagner

CEO

NVL B.V. & Co. KG

Zum Alten Speicher 11 · 28759 Bremen

T +49 421 6604 8100

Lukas Ringsdorf

Leiter Public Affairs

NVL B.V. & Co. KG

Pariser Platz 4a · 10117 Berlin

T +49 171 8473 185