



---

**Ausschussdrucksache 20(9)425**

(2. Dezember 2024)

---

**Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM)  
20459 Hamburg**

**Stellungnahme**

**Öffentliche Anhörung**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern**

**BT-Drucksache 20/7582**

**am 4. Dezember 2024**



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

## GESCHÄFTSFÜHRUNG

Deutscher Bundestag  
Wirtschaftsausschuss  
- PA 9 -  
Platz der Republik 1  
10117 Berlin

Hamburg, 02.12.2024

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des Deutschen Bundestages,

der VSM als Bundesverband der deutschen maritimen Industrie, begrüßt es sehr, dass der Wirtschaftsausschuss des Deutschen Bundestages sich gerade jetzt mit Zukunft der maritimen Wirtschaft beschäftigt. Geopolitische Entwicklung erhöhen Tag für Tag den Handlungsdruck bei dieser Thematik. Der der Anhörung zu Grunde liegende, bereits im Sommer 2023 verfasste Antrag der CDU/CSU Fraktion beschreibt die Sachlage zutreffend. Die in dem Antrag geforderte aktive Standortpolitik ist seitdem noch drängender geworden, wie u.a. die Sabotageakte in der Ostsee belegen.

Die neuformierte Europäischen Kommission wird sich in den kommenden Monaten mit der Erarbeitung einer Maritimen Industriestrategie befassen. Angesichts der vorgezogenen Neuwahlen würde eine Beschlussfassung des Deutschen Bundestages in dieser Sache ein wichtiges Signal senden und eine klare Positionierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglichen.

Die wesentlichen Maßnahmen für die Zukunft des maritimen Industriestandort haben wir in dem anliegenden Zehn-Punkte Programm zusammengefasst, viele davon finden in dem Antrag bereits Erwähnung.

Besonders hervorheben möchten wir zudem die große Bedeutung, die wir der Funktion des Maritimen Koordinators der Bundesregierung beimessen. Die in dem Unions-Antrag geforderte Stärkung des Maritimen Koordinators unterstützen wir. Da maritime Angelegenheiten in unterschiedlichen Ressorts der Regierung behandelt werden, ist eine effektive Koordination sehr zielführend. Auch die Durchführung der regelmäßigen Nationalen Maritimen Konferenzen unter Teilnahme des Kanzlers/der Kanzlerin sowie der zuständigen Minister leisten einen wertvollen Beitrag für die Gestaltung einer aktiven Politik für den maritimen Standort Deutschland. Die bisher für Mai geplante Veranstaltung sollte sobald wie möglich, d.h. sobald eine neue Regierung zu belastbaren Aussagen und Zusagen in der Sache in der Lage ist, stattfinden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Reinhard Lüken  
Hauptgeschäftsführer

Anlage



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

## **Zehn Punkte für eine neue maritime Industriepolitik**

Die Schiffbauindustrie in Deutschland ist ein wesentlicher Partner und Eckpfeiler für ein starkes, souveränes Europa, das geprägt ist von langen Küsten, großen Binnenmeeren und mehr als 50 Millionen Inselbewohnern. Versorgungssicherheit, Verteidigung und Schutz maritimer kritischer Infrastruktur, nachhaltige Nutzung der Meere als Verkehrsweg und für die Produktion erneuerbarer Energien, Nahrung und Rohstoffe – Resilienz kann ohne eine starke maritime Industrie nicht gelingen. Deutschlands besonders leistungsfähige Industrie und hohe Ingenieurskunst trägt dazu entscheidend bei. Um gegenüber aktuellen und künftigen Herausforderungen gewappnet zu sein, braucht Deutschland ein konzertiertes, konsequentes Vorgehen von Politik, Administration und Industrie, mit dem Ziel, den eigenen Standort als nachhaltigen Kern für maritime Kompetenz, technologische Exzellenz und industrielle Leistungsfähigkeit in Europa zu erhalten und auszubauen. Der dafür erforderliche Handlungsrahmen lässt sich durch die folgenden Punkte zusammenfassen:

1. Wachsende, zunehmend risikobehaftete Abhängigkeiten von Systemrivalen müssen entschlossen adressiert werden. Ein effektives De-Risking erfordert Schlüsselfähigkeiten und die dazu gehörigen industriellen Kapazitäten innerhalb Deutschlands. Wir brauchen Rahmenbedingungen, die es den Unternehmen erleichtern, Investitionen und Wachstum in den maritimen Industriestandort Deutschland zu realisieren, denn die Schiffbauindustrie ist gefordert, gigantische Bedarfe zu bedienen: für die militärische Verteidigungsfähigkeit und den Schutz kritischer Infrastruktur auf See, zur Umsetzung ehrgeiziger Ausbauziele erneuerbare Energien Offshore und für die grüne Transformation der Schifffahrt. Daraus ergeben sich sowohl erhebliche Wachstumspotentiale als auch die Notwendigkeit, die vorhandenen Kapazitäten innerhalb des gesamten Ökosystems auszubauen. Eine erfolgreiche kommerzielle Schiffbauindustrie ist dabei Voraussetzung für eine hohe Produktivität auch im Marineschiffbau und der industriellen Meerestechnik und vice versa. Nur ein starkes maritimes Ökosystem kann den bereits latent vorhandenen und weiteren drohenden Abhängigkeiten entgegenwirken.
2. Die maritime Wirtschaft gilt als global agierende Branche. Viele Unternehmen verfolgen Marktchancen weltweit. Gleichzeitig werden inländische Märkte weltweit u.a. durch Local-Content und Kabotageregeln bevorzugt behandelt. Insgesamt zeigen internationale Wettbewerber, wie Markterfolg durch staatliche Instrumente wesentlich beeinflusst werden kann. Dies betrifft Exportflankierung ebenso wie Anreize, die die inländische Wertschöpfung stärken. Geopolitische Entwicklungen erfordern von Politik und Industrie neben Chancen auch strategische Risiken zu erkennen und entgegenzuwirken. Anreizinstrumente müssen verlässlich und planbar sowie konsequent auf den Wertschöpfungsstandort Deutschland ausgerichtet sein.
3. Weltweit und zu allen Zeiten stellt und stellte die Verfügbarkeit öffentlichen Kapitals eine entscheidende Voraussetzung für eine dauerhaft erfolgreiche Schiffbauindustrie dar. Ein



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Level Playing Field ist im Schiffbau ein theoretisches Konstrukt, dessen Umsetzung sich als illusorisch erwiesen hat, denn alle handelspolitischen Bemühungen bleiben seit Jahrzehnten ohne Wirkung. Insbesondere staatliche Finanzierungsinstrumente sind ein entscheidender Schlüssel, um auch privates Kapital zu mobilisieren. Der internationale Vergleich zeigt, dass Deutschland bei der Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffbauten und Anlagen derzeit erhebliche Wettbewerbsnachteile und dringenden Handlungsbedarf hat.

4. Der Fachkräftemangel ist schon heute Engpass Nummer eins. Diese Situation wird sich künftig noch dramatischer entwickeln. Die Industrie intensiviert ihre Nachwuchs- und Ausbildungsbemühungen im In- und Ausland. Wir fordern eine klare Kommunikation und konsequentes Handeln seitens der Sozialpartner und der Politik:
  - Wettbewerbsfähigkeit erfordert mehr und flexibler, aber nicht weniger zu arbeiten
  - Investitionen in die beste Bildung, von der Vorschule bis zur Universität; auch teure Studiengänge mit geringerer Nachfrage, wie bei Schiffbau und Meerestechnik müssen sich auf eine Vollausstattung verlassen können
  - Aufwertung der Berufsschulen und der gewerblichen Ausbildung
  - Aktive Immigrations- und Integrationspolitik die Chancen ermöglicht und nicht beschränkt bzw. bürokratisch erschwert.
5. Investitionen in Forschung Entwicklung und Innovation sind die Basis für Erfolg in der Zukunft. Die Anstrengungen der Industrie und unterstützende Förderprogramme diesbezüglich müssen auf hohem Niveau fortgesetzt werden. Bei der Evaluierung der Maßnahmen sollten wirtschaftliche Effekte maßgeblich sein.
6. Die Industrie wird die Chancen der Digitalisierung und der sog. künstlichen Intelligenz konsequent entwickeln und nutzen. Prozessautomation hilft den demografischen Wandel zu meistern. Um effektive branchenbezogene Entwicklungen voranzutreiben, können Verbände einen wichtigen Beitrag leisten.
7. Industrie und Administration tragen gemeinsam Verantwortung für den Standort Deutschland. Diese Verantwortungsgemeinschaft muss den Geist der Ausschreibungen der öffentlichen Hand bestimmen und bei der Gestaltung der Vergabekriterien ausschlaggebend sein. Genehmigungsverfahren sollen pragmatisch Risiken vorbeugen, müssen dabei aber ein Ermöglichen, nicht ein Verhindern anstreben. Berichtspflichten müssen rationalisiert auf ein zwingend notwendiges Maß begrenzt werden.
8. Damit moderne, effiziente Handelsschiffe insbesondere für innereuropäische Dienste, wieder in Deutschland und Europa bestellt werden können, muss die heute bestehende Preislücke deutlich abgebaut werden. Das gelingt, wenn Einnahmen aus dem Emissionshandel unter der Bedingung europäischer Wertschöpfung genutzt werden, um die Mehrkosten für innovative, klimaneutrale Technik zu kompensieren. Gleichzeitig können weitergehende Vorteile durch die Gestaltung eines gemeinsamen europäischen maritimen Kabotageraums entwickelt werden. Auf eine so belebte Nachfrage kann die



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Industrie ihrerseits durch Automatisierung und Nutzung von Serieneffekten regieren und einen zusätzlichen Beitrag zur Kostenreduktion erreichen.

9. Die Deutsche Marine muss national effektiv ausgestattet werden, um ihren Sicherheitsauftrag erfüllen zu können. Für die dafür nötige industrielle Kapazität ist Planbarkeit und verlässliche Finanzierung unverzichtbar. Rüstungsexporte in Drittländer sind an europäischer Genehmigungspraxis und deutschen Interessen auszurichten. Ein wesentlicher Beitrag zur Effizienzsteigerung wird durch Beschleunigung und Entzerrung der Beschaffungsvorgänge erzielt. Durch Einbindung bereits in der frühen Projektphase kann das Know-how der Industrie optimal genutzt und erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden. Das gilt ebenso für zivile Behördenschiffe. Die reinen administrativen Kosten der Beschaffung und die Dauer der Verfahren müssen signifikant reduziert werden.
10. Die industrielle Meerestechnik muss ebenso als Teil der technischen Souveränität verstanden und am Industriestandort Deutschland ausgebaut werden. Dazu zählen vor allem erforderliche Anlagen und Installationen für die Erzeugung erneuerbarer Energie Offshore, die umweltverträgliche Gewinnung von Rohstoffen aus dem Meer, sowie der konzertierte Schutz der maritimen kritischen Infrastruktur. Die deutsche Schiffbauindustrie ist der Aufforderung der Bundesregierung und der Netzbetreiber nachgekommen und hat Produktionspläne für Konverterplattformen erstellt. Jetzt müssen zielgerichtete Ausschreibungen für die Nutzung der deutschen Standorte zügig folgen.

Die Umsetzung dieser Forderungen sind in den Kontext des europäischen Binnenmarktes zu stellen. Eine konsequente gemeinsame europäische maritime Industriestrategie kann dabei neue Impulse und erweiterbare Spielräume auch für die deutsche Politik setzen. Wir brauchen Entschlossenheit und den Mut gemeinsam neue Wege zu gehen. Mit einer Feintuning des bestehenden Instrumentariums alleine werden wir die Ziele nicht erreichen.

Hamburg, Dezember 2024