



---

**Ausschussdrucksache 20(9)419**

(29. November 2024)

---

**Verband Deutscher Reeder (VDR)  
20095 Hamburg**

**Stellungnahme**

**Öffentliche Anhörung**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern**

**BT-Drucksache 20/7582**

**am 4. Dezember 2024**

# STELLUNGNAHME

## Stellungnahme

### des Verbandes Deutscher Reeder (VDR)

#### zu dem Antrag der CDU/CSU-Fraktion „Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern“

(BT-Drucksache 20/7582 v. 04.07.2023)



Verband  
Deutscher  
Reeder

ANSCHRIFT

Burchardstr. 24  
D-20095 Hamburg

TELEFON

+49.40.35097-0

WWW

reederverband.de

Hamburg,  
29.11.2024

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) spricht seine ausdrückliche Unterstützung für den Antrag der CDU/CSU-Fraktion „Zukunft der maritimen Wirtschaft sichern“ (Drucksache 20/7582) aus, der die zentralen Herausforderungen und vielversprechenden Potenziale der deutschen maritimen Wirtschaft, insbesondere der Seeschifffahrt, in den Fokus rückt.

Der Antrag unterstreicht die Bedeutung der Schifffahrt für Deutschland als Handels- und Exportnation sowie die Notwendigkeit, den Schifffahrtsstandort Deutschland wettbewerbsfähig, nachhaltig und resilient zu gestalten. Eine Vielzahl der im Antrag enthaltenen Vorschläge finden die Unterstützung des VDR, da sie zentrale Voraussetzungen für die Stärkung und Zukunftsfähigkeit der deutschen Schifffahrtsbranche adressieren.

Deutschland ist in einem besonders hohen Maße export- und importabhängig, denn es benötigt als rohstoffarmes Industrieland eine Vielzahl von Importen aus Übersee. Erdöl und Erdölprodukte, seltene Erden, Kohle und Eisenerz, Verbrauchsgüter, Vorprodukte und Halbleiter importiert Deutschland in großen Mengen per Schiff.

Im Jahr 2022 wurden 60 Prozent der deutschen Importe aus- und 62 Prozent der deutschen Exporte in Drittstaaten mit dem Seeschiff abgewickelt. Allein im Jahr 2023 importierte Deutschland rund 1,5 Millionen Tonnen Güter pro Tag. Im Zuge der Energiekrise in Europa hat Deutschland in den vergangenen Jahren zudem einen Großteil seiner Energieversorgung auf einen seewärtigen Import von verflüssigtem Erdgas (LNG) umgestellt. Über die aktuell geplanten und zum Teil bereits in Betrieb befindlichen schwimmenden LNG-Terminals können rund 38 Milliarden Kubikmeter LNG pro Jahr in Deutschland per Schiff angelandet werden. Ohne die Seeschifffahrt wäre diese Versorgung nicht möglich.

Die aktuellste im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erstellte Studie zu maritimer Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland quantifiziert die im Zusammenhang mit der Seeschifffahrt erzielten gesamtwirtschaftlichen Effekte im Jahr 2018 auf einen Umsatz von 86,3 Milliarden Euro, wodurch insgesamt 480.000 Arbeitsplätze gesichert wurden.

Die wichtige Rolle der deutschen Handelsflotte wird noch deutlicher, wenn man sich einen Spannungs- und Konfliktfall vor Augen führt. Die Bundesrepublik ist Mitglied der NATO, ein Bündnis, das den Atlantischen Ozean zum Zentrum hat. Die Aufrechterhaltung der Seewege im NATO-Bündnis ist im Verteidigungsfall von besonderer Bedeutung, weil knapp 90 Prozent der dann notwendigen Militärtransporte per Seeschiff erfolgen.

Den in Deutschland ansässigen knapp 270 Reedereien und ihrer Flotte von rund 1.800 Schiffen kommen im Verteidigungs-, Kriegs- und Krisenfall 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 eine ausländische Flagge, kann die Genehmigung zur Ausflagung widerrufen werden, wodurch die Schiffe automatisch wieder unter deutscher Flagge stehen. Die deutsche Handelsflotte sichert somit die Versorgung der Bundesrepublik in Krisenzeiten, weshalb es wichtig ist, die Reedereien und ihre Schiffe in Deutschland zu halten.

Der große Stellenwert der Seeschifffahrt für ein Land wie Deutschland geht aber weit über die Sicherung des weltweiten Warenaustauschs hinaus. Die Seeschifffahrt ist Teil der Lösung eines wesentlich größeren Problems: Ohne den Handel über See wird die Welt den Klimawandel nicht aufhalten können. Denn 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 wird die Produktion von Wasserstoff durch Elektrolyse unter Verwendung von grünem Strom wichtige Grundlage einer neuen Energiewirtschaft vieler Länder – unter anderem Deutschlands – sein. Schon heute steht aber fest: Deutschland wird über 60 Prozent seines künftigen Wasserstoffbedarfs durch seewärtige Importe decken müssen.

Aufgrund dieses erheblichen Maßes an Abhängigkeit der Bundesrepublik von einer eigenen Handelsflotte unterliegen der deutsche Gesetzgeber und die Bundesregierung einer besonderen, in Art. 27 Grundgesetz verankerten Verpflichtung, die Funktionsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu erhalten. Mit Weitsicht hat das Grundgesetz schon vor 75 Jahren die für die Bundesrepublik bis heute so wichtige Handelsflotte unter den besonderen Schutz dieser Einrichtungsgarantie gestellt.

Gespiegelt wurde dies auch in einer wegweisen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes, welches dem Erhalt der deutschen Handelsflotte und ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit in seinem Urteil *1 BvF 1/90 vom 10. Januar 1995* eine erhebliche außenwirtschaftliche Bedeutung für die Bundesrepublik zumisst, und den Fortbestand dieser Handelsflotte rechtlich den wichtigen Gemeinschaftsgütern zurechnet.

Der Handel über See und eine eigene starke und international wettbewerbsfähige Schifffahrt bleiben für die Bundesrepublik auch für die Zukunft unverzichtbar. Der Antrag der CDU/CSU unterstreicht diese Notwendigkeit und legt fest, dass sich die künftige Industriepolitik am Schifffahrtsstandort Deutschland auf diese Notwendigkeit einstellen muss.

Der VDR stimmt mit dieser Feststellung überein und begrüßt sie ausdrücklich. Denn auch in Zukunft gilt es, die heimische Schifffahrtsbranche zu stärken, über sie den Zugang der deutschen Wirtschaft zum Seehandel zu ermöglichen, die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland zu erhalten und damit die Resilienz der Bundesrepublik zu sichern.

Als besonders positiv bewertet der VDR, dass der Antrag auch die Stärkung der Rolle des Koordinators der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft in ausschließlicher Zuständigkeit fordert.

Der VDR ist der Ansicht, dass eine klare und zentrale Zuständigkeit eines Koordinators in der Bundesregierung entscheidend ist, um die vielfältigen Herausforderungen der maritimen

Wirtschaft effektiv adressieren und deren Bedeutung für Deutschland als Handels- und Exportnation angemessen vertreten zu können. Eine gestärkte Koordinationsfunktion ermöglicht es, politische Maßnahmen besser abzustimmen, strategische Ziele gezielt umzusetzen und die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland dadurch nachhaltig zu sichern.

Im Einzelnen nimmt der VDR zu folgenden zentralen Punkten des Antrages der CDU/CSU Fraktion Stellung:

### **1. Sicherung wettbewerbsfähiger steuerlicher Rahmenbedingungen**

Der Antrag der CDU/CSU Fraktion legt einen inhaltlichen Schwerpunkt auf den Erhalt fairer und möglichst gleicher internationaler Wettbewerbsbedingungen sowie die Schaffung eines internationalen „level playing fields“, damit Nachteile für den maritimen Standort Deutschland vermieden werden und dieser wettbewerbsfähig bleibt. In diesem Zusammenhang spricht sich der Antrag auch für eine einheitliche Anwendung der Tonnagebesteuerung für Seeschiffe in der EU aus.

Der VDR unterstützt und begrüßt diese Schwerpunktsetzung, denn eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und die Weiterentwicklung des Schifffahrtsstandortes Deutschland ist und bleibt die Tonnagegewinnbesteuerung für Handelsschiffe.

Wie in keiner anderen Branche herrscht in der international agierenden Seeschifffahrt eine enorm hohe, internationale Wettbewerbsintensität. Reedereien konkurrieren fast ausschließlich auf einem globalen Markt miteinander. Die hiermit verbundene Internationalisierung der operativen Kosten führt dazu, dass die steuerliche Belastung der einzige wesentliche verbliebene Kostenfaktor ist, der noch durch den jeweiligen Ansässigkeitsstandort bestimmt wird.

Andere mit Deutschland im Wettbewerb stehende Schifffahrtsnationen -auch solche in Europa- verbessern kontinuierlich und bereits seit Jahrzehnten gezielt ihre Investitionsbedingungen und die steuerlichen Rahmenbedingungen für Schifffahrtsunternehmen. Als Antwort darauf hat Deutschland bereits im Jahr 1998 eine Sonderregelung für Seeschiffe im Einkommensteuergesetz zur Gewinnermittlung nach der Tonnage eingeführt. Bei der sogenannten Tonnagebesteuerung handelt es sich um eine Gewinnermittlungsart, nach welcher der steuerpflichtige Gewinn eines Schifffahrtsbetriebs nach der Frachtkapazität bzw. Tonnage und den Betriebstagen der eingesetzten Schiffe bemessen wird. Dieser pauschal ermittelte Wert tritt als Besteuerungsgrundlage an die Stelle des eigentlichen Betriebsergebnisses.

Ziel der Einführung dieser Regelung war und ist, auf der Grundlage europäischer Beihilfeleitlinien für die Seeschifffahrt die Abgabenbelastung deutscher Reedereien an das internationale Niveau anzupassen, um den Seeschifffahrtsstandort Deutschland zu erhalten und Investitionen in vorhandene und neue Arbeitsplätze zu ermöglichen. Nur dank dieser wettbewerbsfähigen Besteuerungs-Rahmenbedingungen wird aus Deutschland heute die größte Containerschiffsflotte und eine der größten Handelsflotten der Welt bereedert.

Die Besteuerung nach der Tonnage hat sich zum weltweiten Standardinstrumentarium der staatlichen Förderung der internationalen Seeschifffahrt entwickelt. Allein in Europa haben 21 von 27 Mitgliedstaaten ein Tonnagebesteuerungssystem auf der Grundlage europäischer

Beihilfeleitlinien nahezu vereinheitlicht eingeführt. Aber auch alle großen Wettbewerber außerhalb Europas verfügen über dieses oder ähnliche steuerpolitische Instrumente für die Seeschifffahrt zur Angleichung der Rahmenbedingungen.

Gerade im Lichte des weiterhin äußerst intensiven internationalen Steuerwettbewerbs und der geopolitischen Unsicherheiten ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Rahmenbedingungen und mit ihnen insbesondere die Tonnagebesteuerung für in Deutschland ansässige Reedereien wettbewerbsfähig ausgestaltet bleiben. Denn erst diese spezielle steuerliche Regelung ermöglicht es deutschen Reedereien, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf globaler Ebene zu sichern, indem sie ihre Steuerlast an das internationale Niveau anpasst.

Der Antrag der CDU/CSU setzt sich für eben diese einheitliche Anwendung der Tonnagebesteuerung in Europa ein. Auch ein Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Maritime Souveränität in der Zeitenwende“ (BT-Drucksache 20/7571) aus Juli 2023 hat anerkannt, dass die Tonnagesteuer als Grundlage der starken und wettbewerbsfähigen deutschen Handelsflotte nachhaltig zu sichern ist.

Jüngst wurde im Rahmen einer Evaluierung der deutschen Tonnagebesteuerung durch das Bundesfinanzministerium zudem festgestellt, dass die Tonnagebesteuerung der zentrale Baustein für die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland sowie einer wettbewerbsfähigen, qualitativ hochwertigen und leistungsstarken Handelsflotte ist. Gleichzeitig weist der Bericht des Bundesfinanzministeriums nach, dass die Gesamtsteuerbelastung der Tonnagesteuer in Deutschland über dem Durchschnitt der Tonnagesteuersysteme der Mitgliedstaaten von EU und EWR liegt, und spricht sich daher sehr deutlich für eine Beibehaltung und gegen Einschränkungen der Tonnagesteuer in Deutschland aus.

Der VDR teilt diese Einschätzung, denn die Tonnagebesteuerung trägt nicht nur zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bei, sondern ganz maßgeblich zur Stabilität und Attraktivität des deutschen Schifffahrts- und Wirtschaftsstandorts, zu dessen Krisenfestigkeit, und zur Sicherung der vielen maritim geprägten Arbeitsplätze am Standort.

Erst die Tonnagebesteuerung ermöglicht es den Reedereien, in die Modernisierung ihrer Flotten und in nachhaltige Technologien zu investieren, die für die Zukunft der Schifffahrt und den Klimaschutz von zentraler Bedeutung sind.

## **2. Sicherung des maritimen Know-hows und der maritimen Fachkräfte**

Die finanzielle Unterstützung der Ausbildung und Beschäftigung von nautisch-technischem Personal am deutschen Standort ist ein besonders wichtiger Baustein des sogenannten „Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“, welches die Bundesregierung, die Küsten-Bundesländer und die Sozialpartner durch eine gemeinsame Erklärung bereits im Jahr 2003 geschlossen haben. Der VDR begrüßt sehr, dass sich der Antrag der CDU/CSU für eine langfristige Fortsetzung und Weiterentwicklung dieses Maritimen Bündnisses sowie der Ausbildungsplatzförderung ausspricht.

Gestützt durch eine breite 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 mit insgesamt rund 90 Mio. Euro in einem partnerschaftlichen Ansatz jährlich zu fördern. Die Bundesregierung stellt dafür jährlich insgesamt 57,8 Mio. Euro für die direkte Schifffahrtförderung des Bundes

(Ausbildungsplatzförderung und Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten durch Erstattung der Arbeitgeber-Sozialversicherungsbeiträge) an verstetigten Mittel bereit. Außerdem unterstützt die Bundesregierung die Beschäftigung von am Standort sozialversicherungspflichtigen Seeleuten durch den 100%igen Lohnsteuereinbehalt. Diese Maßnahmen beruhen auf den EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr, sind jeweils von der EU-Kommission genehmigt worden und entsprechen ganz wesentlich den Maßnahmen anderer wichtiger Schifffahrtsstandorte in der EU.

Die deutschen Reeder wiederum leisten einen Eigenbeitrag für die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt von insgesamt bis zu 30 Mio. Euro jährlich. Der Hauptteil davon wird von der Reederschaft über im Rahmen der Ausflagung an die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ zu leistende Ablösebeträge erbracht. In den vergangenen über 12 Jahren hat die Stiftung bereits mehr als 200 Mio. Euro an Ablösebeträgen eingenommen und aus diesen Mitteln die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern am Standort Deutschland in großem Umfang gefördert, und wird dies auch weiterhin tun.

Durch diese Maßnahmen konnte – wie durch regelmäßige Evaluierungen belegt – nicht nur die deutsche Flagge im europäischen Vergleich wettbewerbsfähiger gehalten, sondern insbesondere der maritime Standort Deutschland gestärkt werden, indem die Ausbildung und Beschäftigung einheimischen Seepersonals 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 ist eine der wichtigsten Aufgaben und Herausforderungen für die Branche. Ziel der Fördermaßnahmen für die Ausbildung und Beschäftigung von nautisch-technischem Personal am Standort muss deshalb auch in Zukunft bleiben, das exzellente maritime Know-how am Standort zu sichern und weiter zu optimieren. Hochqualifizierte Arbeitsplätze zu vernünftigen Rahmenbedingungen müssen sowohl an Bord als auch an Land erhalten bleiben.

Die entsprechenden Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen sind vor dem Hintergrund des harten internationalen Wettbewerbs und der Entwicklungen an anderen wichtigen europäischen maritimen Standorten beizubehalten und ggf. im Detail zu optimieren. Die Reedereien werden sich bemühen, das Angebot an Ausbildungsplätzen sowohl im nautisch-technischen als auch im kaufmännischen Bereich weiter auszubauen und noch attraktiver zu gestalten.

Der VDR hat vor diesem Hintergrund auf der letzten Nationalen Maritimen Konferenz klare Zeichen gesetzt, und die Zurverfügungstellung von insgesamt mindestens 400 seeseitige und 200 landseitige Ausbildungsplätze erklärt. Ein echter Meilenstein, der flankiert wird durch gemeinsame Anstrengungen von Sozialpartnern, Politik, Verwaltung und Ausbildungsstätten zur Steigerung der Attraktivität der Ausbildungsgänge und der Beschäftigung in der Seeschifffahrt in Deutschland.

Der VDR ist überzeugt, dass durch diese Ausbildungszusage jungen Menschen interessante Perspektiven geboten und eine langfristige Planbarkeit in ihrer beruflichen Entwicklung in der Seeschifffahrt ermöglicht werden. Mit der Bereitstellung der Ausbildungsplätze unterstreichen die deutschen Reedereien ihr Engagement für den Erhalt des maritimen Know-hows am Schifffahrtsstandort Deutschland.

Die Kontinuität der Förderung von Ausbildung, Weiterbildung und Beschäftigung im nautisch-technischen Bereich durch den Bund und die von den Reedereien finanzierte Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sind dabei für eine langfristige Planungssicherheit essenziell. Der VDR begrüßt es deshalb sehr, dass der Antrag der CDU/CSU die Sicherung des maritimen Know-hows und der maritimen Fachkräfte als ein klares Ziel definiert.

### **3. Sicherung freier Seewege**

Die Sicherung freier Seewege bleibt essenziell für den globalen Handel und die wirtschaftliche Stabilität Deutschlands. Freie Seewege sind insbesondere für die Energie- und Rohstoffversorgung Deutschlands von strategischer Bedeutung. Im Spannungs- oder Konfliktfall muss die Marine in der Lage sein, die Handelswege zu schützen und die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Die Zusammenarbeit zwischen Handelsflotten und Marinen, wie sie im Rahmen der NATO bereits vorgesehen ist, 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 wichtiger und verlässlicher 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 auch auf die zunehmenden Spannungen in der Straße von Taiwan, welche zu den am meisten befahrenen Schifffahrtsrouten der Welt zählt.

Um Themen der maritimen Sicherheit effizient und sachgerecht adressieren zu können, bedarf es von Seiten der Bundesregierung nicht nur einer weiteren Stärkung von Marine und Handelsschifffahrt gleichermaßen, sondern vielmehr auch deren aktive Einbindung in politische Sicherheitsfragen.

Der VDR begrüßt ausdrücklich, dass der Antrag der CDU/CSU auch vor diesem Hintergrund die Sicherheit der Seewege ausdrücklich erwähnt und die anhaltende Notwendigkeit von Investitionen in den Bereich der Marine besonders hervorhebt.

### **4. Klimaschutz und Dekarbonisierung der Schifffahrt**

Die Schifffahrt hat über die letzten Jahre bereits eine Vielzahl von Maßnahmen für einen verbesserten Klimaschutz auf Grundlage international verbindlicher Regelungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO - der Sonderorganisation für die Seeschifffahrt der Vereinten Nationen nach Artikel 63 der UN-Charta - umgesetzt, um ihren Beitrag zum globalen Klimaschutz zu leisten.

Dazu gehören strengere Effizienzstandards für Neubauten, verpflichtende Effizienzverbesserungen für Bestandsflotten und die Einführung des sog. Carbon Intensity Indicator (CII), der die Emissionsintensität von Schiffen kontinuierlich bewertet. Diese internationalen Vorgaben schaffen einen weltweit einheitlichen Rahmen, der Wettbewerbsgleichheit garantiert und die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen effektiv vorantreibt. Zeitnah sollen diese Maßnahmen um einen Mechanismus zur internationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisung sowie einen internationalen Treibstoffstandard ergänzt werden.



Vor diesem Hintergrund müssen internationale Klimaschutzmaßnahmen klar regionalen Initiativen vorgezogen werden, da letztere, wie die Einbindung der Schifffahrt in das EU-Emissionshandelssystem und die Vorgaben von FuelEU Maritime, unweigerlich zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Beide Regelungen werden zunehmend zu Bremsklötzen der laufenden Verhandlungen der IMO. Um doppelte Regulierungen und Wettbewerbsnachteile für europäische Reedereien zu vermeiden, ist es daher von höchster Priorität, die europäischen Regelungen zeitnah und vollständig in die internationalen Vorgaben der IMO zu integrieren, sobald diese vorliegen.

Der Antrag der CDU/CSU hebt entsprechend richtigerweise hervor, dass die Klimaschutzvorgaben der IMO und EU so ausgestaltet werden müssen, dass sie nicht die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schifffahrt gefährden. Eine internationale Harmonisierung ist nicht nur entscheidend für den Erfolg des globalen Klimaschutzes, sondern auch unerlässlich, um Deutschland als Schifffahrtsstandort im internationalen Wettbewerb zu sichern.

Der Antrag der CDU/CSU Fraktion erkennt in diesem Zusammenhang auch an, dass praxisgerechte, technologieoffene und schiffsgrößenunabhängige Förderprogramme zur Unterstützung von Investitionen in besonders fortschrittliche Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz und Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schifffahrt fortgeführt werden. Der VDR begrüßt diese Fokussierung und unterstreicht, dass dies etwa nach dem Vorbild der bestehenden Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) der Bundesregierung geschehen könnte. So wäre es möglich, gezielt die für rasch wirksame Effizienzsteigerungen wichtige Modernisierungen von Bestandsschiffen zu unterstützen, sowie gleichzeitig die innovative und technologisch führende Ausrüstung von Schiffsneubauten in diesem Bereich zu fördern.

Entsprechende Förderprogramme wie die NaMKü oder auch ein schiffstypen- bzw. schiffsgrößenunabhängiges Green Shipping Förderprogramm sollten aus Mitteln gespeist werden, die über die Ausweitung des europäischen Emissionshandelssystems auf die Seeschifffahrt im deutschen Klima- und Transformationsfonds (KTF) generiert werden.

Wie Deutschland seine Versteigerungseinnahmen aus dem Emissionshandelssystem verwenden darf, ist in der EU-Emissionshandelssystem-Richtlinie (EHS-RL) festgelegt und mit ihrer Neufassung wesentlich verschärft worden. Danach müssen die EU-Mitgliedstaaten ihre Versteigerungseinnahmen zu 100 Prozent für einen oder mehrere der in der EHS-RL vorgesehenen Zwecke verwenden. Insofern besteht eine echte rechtlich verbindliche Zweckbindung hinsichtlich der Einnahmenverwendung. Dies gilt auch für die Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten für den Seeverkehrssektor.

Als Zweckvorgabe enthält die EHS-RL unter anderem die Festlegung, die Mittel zur Förderung von Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors, einschließlich der Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen, Häfen, innovativen Technologien und entsprechender Infrastruktur, sowie nachhaltiger alternativer Kraftstoffe wie Wasserstoff und Ammoniak, die aus erneuerbaren Quellen hergestellt werden, sowie emissionsfreie Antriebstechnologien zu verwenden. Die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel fließen in Deutschland allesamt in den KTF.

Die Zwecke der EHS-Richtlinie für die Seeschifffahrt ließen sich somit direkt durch staatliche Förderprogramme unter dem KTF, welche die Dekarbonisierung der Seeschifffahrt fördern, äußerst wirkungsvoll umsetzen.



## 5. Infrastrukturmodernisierung und Hafeneffizienz

Der CDU/CSU-Antrag fordert Investitionen in die Modernisierung und Digitalisierung der Hafeninfrastruktur, um Wartezeiten von Schiffen und so auch CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Diese Forderung wird vom VDR unterstützt. Der VDR teilt die Einschätzung, dass Investitionen in Digitalisierung und Smart Ports wesentlich sind, um Deutschland als führendes maritimes Zentrum zu positionieren. Eine optimierte Hafeninfrastruktur wird nicht nur den Handel erleichtern, sondern auch die Umweltbilanz der Schifffahrt verbessern. Dabei sollte seitens Bund und Ländern angesichts der zukünftigen Herausforderungen eine auskömmliche Finanzierung der Häfen als funktionierendes Scharnier zwischen Seeschifffahrt und Binnenland sichergestellt werden.

Entlang der Vorgaben der EHS-RL ist der VDR zudem der Auffassung, dass auch die Häfen als künftige Energie-Hubs in Förderprogrammen unter dem KTF zu berücksichtigen und hinreichend finanziell auszustatten sind. Denn schließlich werden es die Häfen sein, welche die notwendige Bunker- und Speicherinfrastruktur für die erneuerbaren Kraftstoffe der Schiffe der Zukunft bereitstellen müssen. Auch hier sollten Förderprogramme des Bundes unterstützen, um in Deutschland die notwendige Infrastruktur und Mengen der alternativen Treibstoffe in den Häfen vorzuhalten.

## 6. Europäisches Flottenerneuerungsprogramm und europäische Maritime Industriestrategie

Der Antrag der CDU/CSU Fraktion hebt die Unterstützung eines europäischen Flottenerneuerungsprogramms hervor, unter Zugrundelegung verbindlicher Wertschöpfungsklauseln oder Klausel zur Produktion in der EU. Die Europäische Kommission hat mittlerweile angekündigt, eine Industriestrategie für die maritime Wirtschaft auf europäischer Ebene vorzulegen. Der VDR unterstützt dieses Vorhaben, vermissen jedoch derzeit noch Aussagen zur europäischen Schifffahrt und der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Europa insgesamt.

Der deutsche Fokus lag im Rahmen der vorgeschlagenen EU-Strategie bislang ausschließlich auf der Schiffbauindustrie. Es bleibt jedoch unerlässlich, dass gerade auch die Seeschifffahrt und Reedereiwirtschaft als tragende Säule der maritimen Industrie stärker und als zentrales Element in die Strategie einbezogen wird. Eine umfassende europäische maritime Industriestrategie muss die Sicherung und Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt explizit und als zentralen Bestandteil berücksichtigen, und sich nicht nur auf einen Teil der maritimen Branche konzentrieren.

Dabei ist es aus Sicht des VDR von größter Wichtigkeit, dass die Strategie keinerlei protektionistische Tendenzen verfolgt. Der freie Zugang zu Märkten und Handelswegen ist nicht nur für die europäische Wirtschaft insgesamt, sondern auch für die deutsche Seeschifffahrt lebensnotwendig. Protektionismus ist keine neue industriepolitische Vision, sondern schlicht eine Abkehr von Globalisierung und von wechselseitig engen wirtschaftlichen Verflechtungen mit wichtigen Handelspartnern. Protektionismus widerspricht damit nicht nur den Prinzipien des freien Handels, sondern hat negative Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft insgesamt. Denn erst 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 die vielen Herausforderungen unserer Zeit heute und in Zukunft meistern zu können, braucht es deshalb den weltweiten Handel, braucht es die Globalisierung und mit ihr eine starke Seeschifffahrt.

Eine Abschottung von Märkten wie etwa dem europäischen Seeverkehrsbinnenmarkt gegenüber ausländischen Konkurrenzen sollte deshalb unbedingt vermieden werden, gerade auch im Schiffbau. EU-Wertschöpfungsaspekte können - wie bereits heute etwa bei der NaMKü üblich - als wesentliche Bewertungs- und Priorisierungsparameter bei der Vergabe von Fördermitteln berücksichtigt werden und damit angemessen gewährleisten, dass der Technologie- und Werftstandort Europa gestärkt wird.

Als ureigenes deutsches Wirtschaftsinteresse bleibt es wichtig, wachsam zu sein und den Schifffahrtsstandort Deutschland im Einklang mit dem Schiffbaustandort Deutschland in einem guten Miteinander zu sichern. Das in Europa und der Welt seit jeher als Anwalt von Wettbewerb und Freihandel wahrgenommene Deutschland darf nicht selbst die Türen für einen neuen Protektionismus in Europa öffnen, und sei es auch nur für den europäischen Seeverkehrs- und Binnenmarkt. Denn es steht zu befürchten, dass sich sonst andere politische Akteure in der EU und insbesondere auch den USA darauf berufen werden – nicht nur in maritimen, sondern auch in anderen politischen Feldern. Vor diesem Hintergrund begrüßt der VDR die Klarstellung im Antrag der CDU/CSU, dass es gilt, Protektionismus in der Industriepolitik zu vermeiden.

### **Fazit und Ausblick**

Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion setzt mit seinen Vorschlägen wichtige Impulse, um den Schifffahrtsstandort Deutschland nachhaltig zu stärken und fit für die Zukunft zu machen. Der Antrag spiegelt die dringlichsten Herausforderungen und Chancen der Seeschifffahrt wider.

Der VDR unterstützt die im Antrag formulierten Ziele und steht bereit, die künftige Schifffahrtspolitik in der Bundesrepublik proaktiv zu begleiten. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfordert ein entschlossenes Handeln von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, um Deutschlands Rolle als führende Schifffahrtsnation zu sichern und gleichzeitig seiner ökologischen Verantwortung gerecht zu werden.

\* \* \*