

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.

A stylized map of Europe is the central focus, rendered with a glowing, digital aesthetic. The landmasses are outlined in a bright orange-gold color, and the interior of the map is filled with a dense pattern of small, glowing blue and white dots, resembling a data visualization or a network map. The map is set against a dark blue background with faint, glowing blue lines and a large, semi-transparent white 'V' shape that frames the map. The overall effect is one of modern technology and maritime connectivity.

MARITIME INDUSTRIE
**SOUVERÄNITÄT, SICHERHEIT
UND WOHLSTAND**

Machtraum Meer

Meere bedecken rund 71 Prozent der Erdoberfläche. Dabei ist die EU durch ihre Geografie der maritimste Wirtschaftsraum der Welt. Die Meere sind Verkehrsraum, Rohstoffquelle, Energiespeicher, Nahrungsgrundlage und ein zentraler Faktor für das globale Klimasystem. Zugleich sind sie ein Raum wachsender geopolitischer Spannungen, zunehmender wirtschaftlicher Nutzung und steigender sicherheitspolitischer Anforderungen. Wer die Meere nutzen, schützen und gestalten möchte, benötigt leistungsfähige technische Fähigkeiten – und die dafür notwendige industrielle Basis.

Die maritime Industrie leistet einen entscheidenden Beitrag für Deutschlands Souveränität, Sicherheit und Wohlstand.

Ob Energieversorgung, Außenhandel, Ernährung, Klimaschutz oder Verteidigungsfähigkeit: Zentrale politische Ziele sind ohne funktionsfähige maritime Infrastrukturen und Technologien nicht zu erreichen. Maritime Leistungsfähigkeit ist daher keine sektorale Frage, sondern **eine staatspolitisch relevante Voraussetzung**.

Im Schiffbau verlor die EU in den vergangenen 20 Jahren rund zwei Drittel ihres Produktionsvolumens, während China im gleichen Zeitraum mit gewaltigen staatlichen Investitionen die Produktionskapazität um den Faktor 20 ausbaute. Die dadurch entstandene Abhängigkeit der europäischen Schifffahrt von Tonnage aus Fernost, oft verbunden mit attraktiven staatlichen Finanzierungen, stellt inzwischen in doppelter Hinsicht ein Risiko für Deutschland dar: zunehmende geopolitische Unwägbarkeiten und der Verlust strategischer Fähigkeiten und Kapazitäten.

Aktionsplan Maritime Industrie

In der heutigen Welt können wir uns diese gefährliche Fehlentwicklung nicht mehr leisten. Wir wollen, können und müssen den Trend umkehren und durch Wachstum diese strategischen Fähigkeiten sichern. Dabei kann die **Europäische Maritime Industriestrategie** den Rahmen setzen. Doch auch die Bundesrepublik Deutschland muss grundlegende **Verbesserungen der Standortbedingungen** für die maritime Industrie vornehmen.

Zu diesem Zweck schlagen wir einen dezidierten **Aktionsplan Maritime Industrie** vor. Nachfolgend unsere Ansätze als Grundlage für die Foren „Schiffbau“ und „Marineschiffbau“, die in der Verantwortung des VSM im Rahmen der **14. Nationalen Maritimen Konferenz** stehen:

1. Deutschland stellt **Finanzierungsinstrumente** zur Verfügung, die die Wettbewerbsfähigkeit der nationalen maritimen Industrie mindestens so effektiv unterstützen, wie dies in anderen Schiffbaunationen der Fall ist. Die Bundesregierung wirbt aktiv dafür, dass die im europäischen Finanzierungsumfeld zunehmenden regulatorischen Vorgaben (wie Basel IV und EU-Taxonomie) die strategische Bedeutung der maritimen Industrie sowie die spezifischen Bedingungen der Schiffsfinanzierung wettbewerbsfördernd berücksichtigen.
2. Industrie, Bund und Länder erhöhen ihre Investitionen in schiffbauliche **Forschung, Entwicklung und Innovationen**. Bestehende Förderinstrumente des Bundes werden so ausgestattet, dass alle förderwürdigen Projekte realisiert werden können. Verpflichtungsermächtigungen berücksichtigen die mehrjährigen Laufzeiten der meisten Projekte.
3. Die Bundesregierung schafft **nachfragewirksame Rahmenbedingungen**, die unmittelbar die industrielle Wertschöpfung in Deutschland stärken und zunehmenden Abhängigkeiten entgegenwirken. Dazu zählen:
 - a. Konstruktive Zusammenarbeit zwischen **öffentlichem Auftraggeber** und der Industrie mit dem Ziel einer maximalen inländischen Wertschöpfung bei allen Aufträgen des Bundes und der Länder, auch durch konsequente Anwendung der besonderen Vergabevorgaben durch die Sicherheits- und Verteidigungsindustrie-Strategie.
 - b. Schaffung von Transparenz zur Herkunft der wichtigsten Wertschöpfungsanteile bei öffentlichen Schiffbauaufträgen, wenn beabsichtigt wird, diese im Ausland zu beschaffen.
 - c. Beschaffung einer Flotte von kommerziellen Schiffen und Anlagen für strategisch wichtige Leistung wie **Konverterstationen**, Offshore Bau- und Service-Schiffe, einer „nationalen Reserveflotte“ für den Transport kritischer Energieträger und Rohstoffe, etc.
 - d. Sicherstellung der Dual Use Fähigkeit (zivil/militärisch) von hinreichenden Transportkapazitäten auch zu Wasser.
 - e. Förderinstrumente für Reeder zur Steigerung der Investitionen in innovative, klimaschützende, energieeffizienzsteigernde Technologien, die verbindlich mit der Bedingung der Produktion in Europa verknüpft werden.

Die europarechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Maßnahmen adressiert die Bundesregierung aktiv im Rahmen der in Arbeit befindlichen **Europäischen Maritimen Industrie-Strategie**.

4. Die Bundesregierung erleichtert strategisch wichtige Investitionen, wie in die maritime Industrie durch Investitionshilfen und attraktive Steuer- und Finanzierungsbedingungen, wie der degressiven Abschreibung. Allerdings sollte die Abschreibungsmethode nicht schon Ende 2027 auslaufen, sondern dauerhaft höhere Investitionen in Deutschland ermöglichen. Noch stärker würde dieser Booster zusammen mit einer Verbesserung der steuerlichen Verlustverrechnung wirken.

Auf der Basis der oben genannten Maßnahmen unternimmt die Industrie **Investitionen** in Produktionsstandorte und -anlagen, die **bis 2035 mindestens eine Verdoppelung des Branchenumsatzes ermöglichen**.

5. Industrie, Gewerkschaften, Bund und Länder adressieren gemeinsam den **Fachkräftemangel**, einschließlich:

- a. Einer konzertierten Nachwuchskampagne der Industrie; Zusage branchenweit mindestens 10.000 Ausbildungsplätze anzubieten.
- b. Investitionen in die optimale Ausstattung der akademischen und gewerblichen Bildungseinrichtungen, die in auch Flächenländern weiterhin erreichbar sein müssen.
- c. Gezielter Anwerbungsinitiativen für Fachkräfte mit schiffstechnischer oder maritimer Fachkompetenz aus dem Ausland, die dann als Fachkräfte im Land verbleiben, einschließlich geeigneter Qualifizierungsangebote; Vereinfachung der aufenthalts- und einwanderungsrechtlichen Verfahren für den dauerhaften Einsatz der Fachkräfte, so Abwanderung von Know-how vermieden wird.
- d. Die Sozialpartner sagen zu, die Attraktivität von Industriearbeitsplätzen durch gute, flexible tariflich abgesicherte Arbeitsbedingungen zu steigern.

6. Die Bundesregierung verbessert die Voraussetzungen für eine erfolgreiche, mit inländischer Wertschöpfung verknüpfte, **Maritime Energiewende**, einschließlich:

- a. Nutzung aller Einnahmen aus dem schifffahrtsbezogenen **ETS** und dem Fuel-EU Maritime für die Förderung der Produktion und des Betriebs energieeffizienter Schiffe sowie für die Förderung der Produktion von synthetischen und biogenen Schiffskraftstoffen.
- b. Dem aktiven Vorantreiben internationaler Bestrebungen hin zu einer klimaneutralen Schifffahrt bis 2050, insbesondere im Rahmen des **Net-Zero-Frameworks** der Internationalen Maritimen Organisation.
- c. Ausbau der Produktion von erneuerbaren Kraftstoffen für die Schifffahrt.

d. Der Förderung inländischer Wertschöpfung im Rahmen des Ausbaus der erneuerbaren Energie offshore sowie der Produktion von synthetischen Kraftstoffen für die Schifffahrt.

7. Industrie, Gewerkschaften und Bundesregierung unterstützen den Ausbau, die Weiterentwicklung und intensivierte Nutzung **digitaler Techniken** einschließlich der **Künstlichen Intelligenz** in der Produktion und dem Betrieb von Schiffen und maritimen Anlagen. Dazu zählen insbesondere auch attraktive regulatorische Bedingungen für die Entwicklung und Einführung **autonomer Schiffe, Boote und Anlagen**.

8. Voraussetzung für nahezu sämtliche industrielle Aktivitäten, einschließlich der maritimen Wirtschaft, ist ein gesicherter Zugang zu **Rohstoffen** und sensiblen Vorprodukten. Die maritime Industrie kann wertvolle Beiträge zur **Rohstoffsicherheit** leisten, indem sie strategische Vorsorge, Förderung, Logistik und Recycling stärkt. Die Bundesregierung unterstützt und fördert aktiv entsprechende Bemühungen der Industrie und schafft die regulatorischen Voraussetzungen.

Diese **Eckpunkte für einen Aktionsplan Maritime Industrie** adressieren explizit auch eine prosperierende industrielle Basis für die maritime Sicherheit und Verteidigung.

Spezifische Maßnahmen für den Marineschiffbau

Leitbild: **Die Marineschiffbauindustrie ist das industrielle Rückgrat deutscher maritimer Sicherheit** und Teil des Fundaments seiner gesamtstrategischen Handlungsfähigkeit. Politik und Wirtschaft müssen gemeinsam sicherstellen, dass diese Schlüsselindustrie ihren zentralen Beitrag zu Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit, Wehrhaftigkeit und Souveränität leisten kann. Die Einordnung des Unter- und Überwasserschiffbaus einschließlich der Instandsetzung sowohl für Einheiten der Marine, als auch der Sicherheitsbehörden als nationale Schlüsseltechnologie, muss konsequent umgesetzt werden.

Zeichen der Zeit erkennen – maritime Verteidigungsfähigkeit erreichen

Die aktuelle geopolitische Situation, neue Krisengebiete, sich verändernde Machtgefüge und wachsende Bedrohungslagen, bedeuten für Deutschland: Eine moderne, leistungs- und wettbewerbsfähige Maritime Industrie erfordert einen zügigen Paradigmenwechsel mit neuen Innovations-, Investitions-, Verfahrens-, Beschaffungs- und Kooperationsmechanismen.

Der Marineschiffbau ist in der Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsindustriestrategie erneut und umfassend als nationale Schlüsseltechnologie eingestuft worden. Zentrales Element stellt dabei die Nutzung der Option des europäischen Artikels 346 AEUV und die verlässliche, weitere Umsetzung in nationales Recht dar.

Dies muss strategisches Leitprinzip bei Beschaffung, Industriepolitik und europäischer Kooperation sein.

Die Einstufung muss konsequent in der Beschaffung, in Vergaben, Forschung, Export, europäischen Kooperationen und industrieller Förderung umgesetzt werden. Dasselbe gilt ohne Ausnahme auch für den Behördenschiffbau des Bundes und der Bundesländer, da diese im Krisen- oder Verteidigungsfall auch für Marine- und Sicherungsoperationen herangezogen werden.

Für eine resiliente Maritime Industrie ist es erforderlich, dass sowohl eine starke zivile als auch militärisch-industrielle Komponente vorhanden ist. Nur so lässt sich das gesamte bestehende Ökosystem aus Lieferketten, Forschung und Entwicklung, universitäre und gewerbliche Ausbildung, etc., in hinreichendem Umfang gewährleisten, beziehungsweise ausbauen. Wer die zivile Seite vernachlässigt, bezahlt dies mit abnehmender Leistungsfähigkeit im Marineschiffbau – und umgekehrt.

Handlungsfelder:

1. Beschleunigung & Planbarkeit im Marineschiffbau

- Funktionale Leistungsbeschreibungen, statt enger Design- und Produktvorgaben
- 80%-Lösungen bei notwendigen schnellen Beschaffungen
- Frühzeitige Beschaffung von Long-Lead-Items
- TRL-3 als Schwelle für Vergaben / Ausweitung niedrighschwelliger Finanzierungs- und Genehmigungsmöglichkeiten für experimentelle Erprobung (Operational Experimentation)
- F&E-Förderung vor Vertragsabschluss
- Mehrjährige Rahmenverträge & Präfinanzierungsmodelle & Innovationspartnerschaften
- Frühe vorwettbewerbliche Industrie einbindung (Early Industry Involvement)

2. Moderner Zulassungsrahmen für autonome Systeme Über- und Unterwasser

- Eigenständiges Zulassungsregime
- EU-Rahmen „Coalition of Willing Nations“ für Zertifizierungen zur sicheren Teilnahme von (unbemannten) Fahrzeugen am Seeverkehr
- Experimentalkapitel für Forschung & Erprobung
- Harmonisierung mit internationalen Standards (MASS)

- Moderne und fortlaufend aktualisierte Klassifikationsregeln
- Klare Kategorien & Zuständigkeiten

3. Wettbewerbsfähigkeit durch Exportreformen

- Nutzung der Exportpraxis als aktives Instrument zur Sicherung von Schlüsseltechnologien
- Einführung einer europäisch abgestimmten „Matching Clause“
- Erteilung gleichzeitiger Herstellungs- & Ausfuhrgenehmigung
- Investitionsschutz bei nachträglichen politischen Versagungen

4. Resilienz der maritimen Verteidigungsindustrie und Versorgungssicherheit

- Stärkung nationaler Schlüsselkapazitäten – Neubau und Instandhaltung
- Sicherung und Gefahrenabwehr bei maritimen Versorgungs- und Infrastruktursystemen
- Regelmäßige, adaptiv angelegte Aktualisierung des Marine-Zielbilds „Kurs Marine“
- Aufbau resilienter Lieferketten & Sicherung nationaler Fertigungstiefe & Kapazitätsaufbau (Infrastruktur und Fachkräfte)
- Institutionalisierte frühe Einbindung der Industrie in Fähigkeitsdefinitionen ohne Gefahr des „Projektantenstatus“

5. System-of-Systems Navy, Digitalisierung, KI, Innovationsfähigkeit

- FüWES mit standardisierten und offenen Schnittstellen
- Integration unbemannter & bemannter Systeme
- KI-gestützte Sensorfusion & Automatisierung
- Cybersecurity-by-Design
- Digitale, interoperable Flottenarchitekturen
- Enge Verzahnung Bundeswehr – Industrie – Start-ups/KMU – Forschungseinrichtungen/ Hochschulen
- Förderung Dual-use-fähiger maritimer Technologien / POC für Industrie, KMU und Start-Ups

6. Europäische Kooperation – mit starkem nationalem Beitrag

- Fokus auf offene, modular kompatible europäische Architekturen und interoperable Systeme, schnellere EU-Standardisierung
- Stärkung europäischer Schlüsseltechnologien (unbemannte Systeme, Sensorik, Satelliten, KI)
- Enge Abstimmung zwischen BMVg und Industrie für EDF-Projekte und nationale wehrtechnische Forschung

Jetzt handeln für Souveränität, Sicherheit und Wohlstand

Maritime Industriepolitik ist eine Investition in Deutschlands Souveränität, Sicherheit und wirtschaftliche Zukunft.

Die strategischen Herausforderungen sind erkannt. Entscheidend ist nun, dass Politik und Industrie gemeinsam die Voraussetzungen schaffen, um maritime Fähigkeiten in Deutschland und Europa dauerhaft zu sichern und weiterzuentwickeln.

Die maritime Industrie ist kein Nischensektor – sie ist ein strategisches Asset



Der direkte Weg zum VSM-Auftritt

QR-Code mit entsprechendem Reader ein-scannen (z.B.: Smartphone) – und Sie kommen direkt zu weiteren Informationen bei www.vsm.de