



Maritime Industrie: Schiffbau und mehr

Positions- und Forderungspapier der IHK Schleswig-Holstein



IHK

Schleswig-Holstein

Flensburg · Kiel · Lübeck



Thomas Buhck
Präsident der IHK Schleswig-Holstein



Björn Ipsen
Hauptgeschäftsführer der IHK Schleswig-Holstein

Einführung

Die maritime Industrie in Schleswig-Holstein ist Teil einer international vernetzten Wertschöpfungskette. Sie umfasst nicht nur den Schiffbau, sondern auch Offshore-Technologien, maritime Sicherheitstechnologien sowie maritime Dienstleister. Als Land zwischen Nord- und Ostsee ist Schleswig-Holstein ein zentraler Standort für innovative Forschung und nachhaltige Lösungen in der maritimen Industrie. Gleichzeitig prägen globaler Wettbewerbsdruck und der Wandel hin zu klimafreundlichen Technologien sowie die Digitalisierung die strategische Ausrichtung der Branche.

Der Schiffbau ist eine Hightech-Branche und zählt zu den wichtigsten und innovativsten Wirtschaftszweigen in Schleswig-Holstein. Die Vielfalt ist sehr groß: Spezial- und Marineschiffbau und -reparatur, der Bau von Konverterplattformen und Plattformen zur Bergung von Munition aus dem Meer sowie eine vielfältige Zulieferindustrie und breite Forschungslandschaft. Aber auch die Herausforderungen sind groß: Sicherheit, Energiewende, Rohstoffversorgung, qualifizierte Fachkräfte und die Finanzierung sind nur einige davon.

Dieses Papier adressiert die Chancen und Herausforderungen und zeigt, welche Bedeutung die maritime Industrie in Schleswig-Holstein hat. Es ist gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und maritimen Institutionen entstanden. Eine enge Zusammenarbeit gab es mit dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), der die Interessen der Schiffbauindustrie deutschlandweit vertritt, sowie dem VDMA e.V., der Organisation der deutschen Maschinen- und Anlagenbauer, der unter anderem auch die maritime Zulieferindustrie vertritt.

Neben den thematischen Schwerpunkten wurden auch die Besonderheiten der Region diskutiert. Gute Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen sind für die Zukunft der maritimen Industrie in Schleswig-Holstein essenziell.

Jetzt wollen wir in den Dialog treten – mit Politik, Verwaltung, Verbänden, Unternehmen, Wissenschaft und weiteren Interessierten. Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft gestalten, lassen Sie uns gemeinsam Meermachen!

Thomas Buhck
Präsident der IHK Schleswig-Holstein

Björn Ipsen
Hauptgeschäftsführer der IHK Schleswig-Holstein

Die IHK Schleswig-Holstein verfolgt mit der Bearbeitung des Themas verschiedene Ziele:

- » Interessenvertretung der Unternehmen stärken
- » Verbesserung der Standortbedingungen in Schleswig-Holstein
- » Arbeits- und Fachkräfte stärker auf die Themen aufmerksam machen (auch küstenfern)
- » Wissen um die wirtschaftliche und strategische Bedeutung der maritimen Industrie und der mit ihr verbundenen Unternehmen stärken

Adressaten dieser Ziele sind die folgenden Zielgruppen:

- » EU-Politik
- » Bundespolitik und Bundesverwaltung
- » Landespolitik und Landesverwaltung
- » Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung
- » Unternehmen
- » Wissenschaft

Die digitale Version finden Sie unter: www.ihk.de/sh/maritimeindustrie



Quelle: TKMS/AWI

Schleswig-Holstein – maritimer Industriestandort

Im Rahmen dieses Positionspapiers umfasst die maritime Industrie die Werften, die maritime Zulieferindustrie sowie die damit eng verbundenen maritimen Dienstleister. Die Häfen, auch Teil der maritimen Industrie, werden in diesem Papier nicht thematisiert. Ihnen ist ein eigenes Positionspapier gewidmet: www.ihk.de/sh/zukunftshafen. Einige Bereiche der Meerestechnik können ebenfalls zur maritimen Industrie gezählt werden. Dazu gibt es ebenfalls ein eigenes Positionspapier: www.ihk.de/sh/meerestechnik.

Die Schiffbauindustrie in Schleswig-Holstein ist eng mit der Schiffbauindustrie in ganz Deutschland verbunden. Sie eint, dass sie im europäischen Vergleich mittelständisch strukturiert ist. 2024 arbeiteten rund 17.000 Mitarbeitende in den deutschen Werften und erwirtschafteten einen Umsatz von knapp 6,5 Milliarden Euro. In Schleswig-Holstein waren es ca. 5.000 Beschäftigte, die einen Umsatz von gut 2,3 Milliarden Euro erwirtschafteten.

Die Bedeutung dieser Arbeitsplätze wurde auch im Industriepolitischen Dialog in Kiel unterstrichen: Ein Werftarbeitsplatz schafft im Mittel zwei weitere Industriearbeitsplätze in der Zulieferindustrie. Jeder Industriearbeitsplatz führt zu durchschnittlich drei weiteren Arbeitsplätzen in nachgelagerten Branchen, zum Beispiel der Dienstleistungsbranche. Dies ergibt einen Multiplikatoreffekt von etwa sechs Arbeitsplätzen, die nachfolgend auf einen Werftarbeitsplatz kommen, und zeigt, wieso der Schiffbau eine so hohe Relevanz für die Wertschöpfung in Schleswig-Holstein hat.

Deutschland verfügt über ein hohes Maß an technischem Know-how im zivilen und militärischen Schiffbau. Dieses Wissen gilt es nachhaltig zu sichern und weiterzuentwickeln. Eine starke nationale Schiffbauindustrie ist sicherheits- und wirtschaftspolitisch von großer Bedeutung und ein Garant für technologische Souveränität und Innovationskraft. Letztere sind nicht nur für Interessenten im eigenen Land bedeutsam, sondern auch für Aufträge aus dem Ausland.

Neben den Werften und der Zulieferindustrie sind nachgelagerte maritime Dienstleistungen besonders hervorzuheben. Dazu gehören Wartung, Instandhaltung und Modernisierung („After Sales“), die sicherstellen, dass neu gebaute Schiffe und Systeme über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg betreut und weiterentwickelt werden können. Diese Services sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und sichern langfristig Beschäftigung und Wertschöpfung in den Regionen. Zukünftig wird das Thema Entsorgung eine noch größere Rolle einnehmen. Das Recycling von Rohstoffen und die Betrachtung von Stoffkreisläufen sind bei einer zunehmend nachhaltigen Produktion unausweichlich.

Deutschland braucht zur Landes- und Bündnisverteidigung eine starke und gut ausgestattete Marine. Dafür sind eine wettbewerbsfähige und auch technologisch führende Schiffbauindustrie sowie gesicherte und etablierte Zulieferstrukturen eine wichtige Voraussetzung. Hier spielt Schleswig-Holstein in Deutschland eine zentrale Rolle als Kernstandort im Marineschiffbau und Träger industrieller Schlüsseltechnologien. Der Bau von Über- und Unterwassereinheiten ist zentral für die nationale Sicherheit und sichert nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Know-how und Innovationstätigkeit.

Umsätze der Werften nach Bundesländern 2020–2024

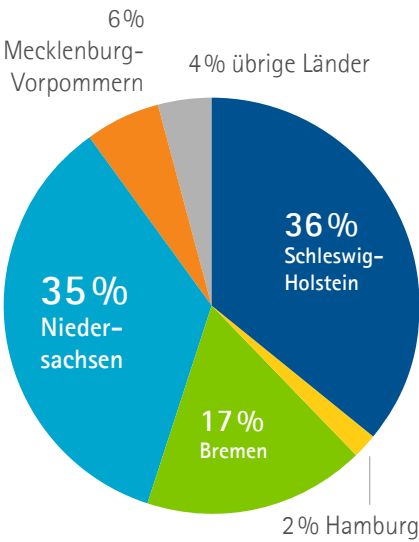
	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%	2024	%
Schleswig-Holstein	1.088	21 %	1.609	23 %	1.291	23 %	1.739	26 %	2.345	36 %
Hamburg	k. A.		277	4 %	106	2 %	120	2 %	129	2 %
Bremen	1.027	20 %	1.631	23 %	1.036	18 %	923	14 %	1.098	17 %
Niedersachsen	1.995	39 %	2.384	34 %	2.484	44 %	2.548	38%	2.247	35 %
Mecklenburg-Vorpommern	474	9 %	783	11 %	296	5 %	289	4 %	367	6 %
übrige Länder	k. A.		326	5 %	387	7 %	1105	16 %	270	4 %
TOTAL	5.094		7.010		5.600		6.724		6.456	

Quelle: Jahresbericht 2024/2025, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.

Bei zukünftigen Investitionen und Neuanschaffungen der Marine sollte verstärkt darauf geachtet werden, wettbewerbsfähige regionale Zulieferer einzubinden. Dadurch bleibt entscheidendes Know-how im Land, anstatt ins Ausland abzufließen. Zugleich wird die Zuverlässigkeit in der Umsetzung erhöht und die Abhängigkeit von externen Partnern oder fragilen Lieferketten reduziert.

Beispiele, wie der Bau der neuen U-Boote gemeinsam mit Norwegen, zeigen, dass Kooperationen innerhalb der EU bzw. Europas zu neuen Impulsen führen können. Bei einer Zusammenarbeit auf Augenhöhe können dadurch für alle Beteiligten Vorteile entstehen und der Schiffbaustandort Europa gestärkt werden. Die Bemühungen der Europäischen Kommission, eine europäische maritime Industriestrategie zu erarbeiten, unterstützt diese Bestrebungen der Industrie.

Umsätze der Werften nach Bundesländern 2024



Aber auch innerhalb Deutschlands kann die Kooperation der Werften bei Großprojekten Nachteile gegenüber großen staatlichen Werften im europäischen Ausland reduzieren. Auch wenn durch die Einstufung des Baus von U-Booten und von Überwasser-Marineschiffen als Schlüsseltechnologien die Vergabe dieser Einheiten mittlerweile national geschieht, so ist dies im zivilen Schiffbau oftmals nicht der Fall. Kooperationen und ein Wandel bei Vergabekriterien könnten hier Änderungen herbeiführen. Erfolgreich sind diese Instrumente allerdings nur bei konsequenter Umsetzung.

Ein besonderes Segment im Schiffbau ist der Bau von Megajachten und Superjachten. Auch in Schleswig-Holstein werden diese gebaut, gewartet und modernisiert. Das im Land vorhandene Know-how muss erhalten bleiben, um an den wachsenden Bedarfen von Wartung und Modernisierung auch teilhaben zu können.

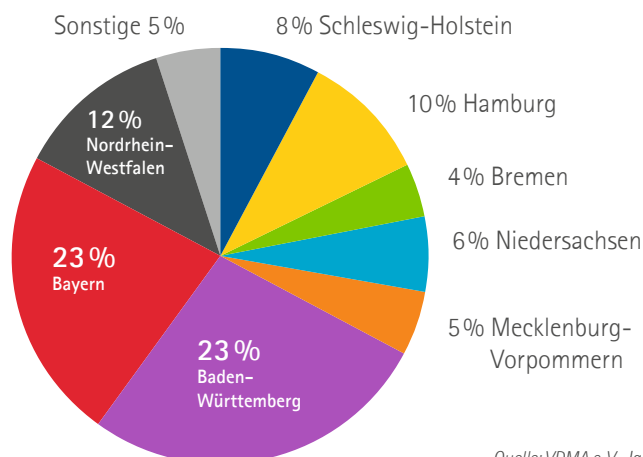
Neben klassischen Schiff- und Jachtprojekten bieten Werften Raum für weitere maritime Großprojekte: den Bau von Konverterplattformen für die Offshore-Windenergieerzeugung, den Bau von maritimen Energiesystemen, wie beispielsweise Wellenkraftwerke, den Bau von schwimmenden Plattformen für die Verbrennung von Munition aus dem Meer oder auch den Bau bzw. die Reparatur von Schleusentoren der Bundeswasserstraßen. Auch hierfür braucht es neben Platz eine gute Koordination mit der Zulieferindustrie und maritimen Dienstleistern.

Diese maritimen Projekte zeigen, dass die maritime Industrie nicht nur industrie- und sicherheitspolitisch relevant ist, sondern auch zentrale Lösungen für Klimaschutz, Offshore-Nutzungen inklusive der Energiewende sowie die ökologische Transformation bereitstellt.

Schiffe können nur gebaut und repariert werden, wenn es ausreichend Mitarbeitende in den Werften, der Zulieferindustrie und bei den maritimen Dienstleistern gibt. Die Sicherung hochqualifizierter Beschäftigung und hochwertiger Arbeitsplätze sowie die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden ist daher für die ganze Region von großer Bedeutung.

Ein weiterer zentraler Aspekt ist der gezielte und effiziente Wissenstransfer innerhalb der Branche und mit Forschungsinstitutionen. In den Bereichen neu entwickelter Antriebssysteme, (teil-)autonomer Systeme, neuer Werkstoffe oder anderer innovativer Technologien ist entscheidend, dass relevante Informationen schneller und strukturierter kommuniziert werden. Ein besserer koordinierter Austausch – etwa durch zentrale Plattformen, branchenübergreifende Entwicklungsverbünde oder gezielte Fördermaßnahmen – würde nicht nur Anfangsfehler und Doppelarbeit vermeiden, sondern auch die Innovationsgeschwindigkeit und Qualität insgesamt erhöhen.

Umsätze der Zulieferindustrie 2024/25



Quelle: VDMA e. V., Jahrespressekonferenz 09.07.2025

Herausforderungen

Die Stärkung der maritimen Industrie inklusive des zivilen und militärischen Schiffbaus in Schleswig-Holstein (und Deutschland) ist von zentraler Bedeutung für die Sicherung technologischer Kompetenz, wirtschaftlicher Stabilität und sicherheitspolitischer Unabhängigkeit. Neben den Werften selbst müssen auch regionale Zulieferstrukturen sowie nachgelagerte maritime Dienstleistungen gezielt erhalten und gefördert werden. Damit kann gewährleistet werden, dass das vorhandene Know-how im Land gehalten und ausgebaut wird, Wertschöpfung gesichert wird und zukünftige Projekte zuverlässig und wirtschaftlich realisiert werden können.

Die Gespräche mit der Branche zeigen, dass es vielfältige Herausforderungen gibt:

Im Bereich Interessenvertretung (Politik und Verwaltung):

- ✓ Vergabekriterien anpassen: Nicht nur der Preis sollte ausschlaggebend sein, sondern auch Faktoren wie Termintreue, vorhandene Kapazitäten, garantierte Reaktionszeiten, innovative Technologien, Nachhaltigkeitsaspekte (zum Beispiel Rückbau- und Nachnutzungsmöglichkeiten, modulare Bauweise, regionale Fachkräfte, regionale Lieferketten etc.)
- ✓ Verbindliche und schnelle Beschaffungsaufträge – vor allem im Bereich Marine-schiffbau – an die maritime Industrie umsetzen; auch Start-ups berücksichtigen
- ✓ Konsequenter Verzicht auf europäische Ausschreibungen bei der Deutschen Marine (Schlüsseltechnologien) und sicherheitsrelevanter Infrastruktur
- ✓ Finanzierung:
 - ✗ Level Playing Field (faire und gleiche Wettbewerbsbedingungen) bei öffentlichen Aufträgen, die europaweit ausgeschrieben werden müssen
 - ✗ Finanzielle Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen bei der Vorfinanzierung von Projekten, zum Beispiel durch ein eigenes Darlehensprogramm durch die KfW für die mittelständische Sicherheits- und Verteidigungsindustrie
 - ✗ Umsetzung der seit 2020 gestellten Forderungen zur hälftigen Beteiligung des Bundes an Bürgschaften im (Marine-)Schiffbau sowie die Fortführung des Engagements der KfW-IPEX Bank GmbH im Bereich der Schiffs- und Schiffbaufinanzierung
- ✓ Sicherheitsüberprüfung von Mitarbeitenden und Produkten: Qualität hochhalten, Verfahren beschleunigen
- ✓ Verständnis für Resilienz in den Lieferketten stärken: Hohe Sicherheitsstandards in den Materialien und Produkten erfordern ausreichende Produktionskapazitäten innerhalb verlässlicher Transportentfernungen
- ✓ Entbürokratisierung: so wenig wie möglich, so viel wie nötig: Regularien und Dokumentationspflichten müssen von den Unternehmen umgesetzt werden können; vor allem bei den kleinen und mittleren Unternehmen stellt dies aktuell eine wachsende Belastung dar



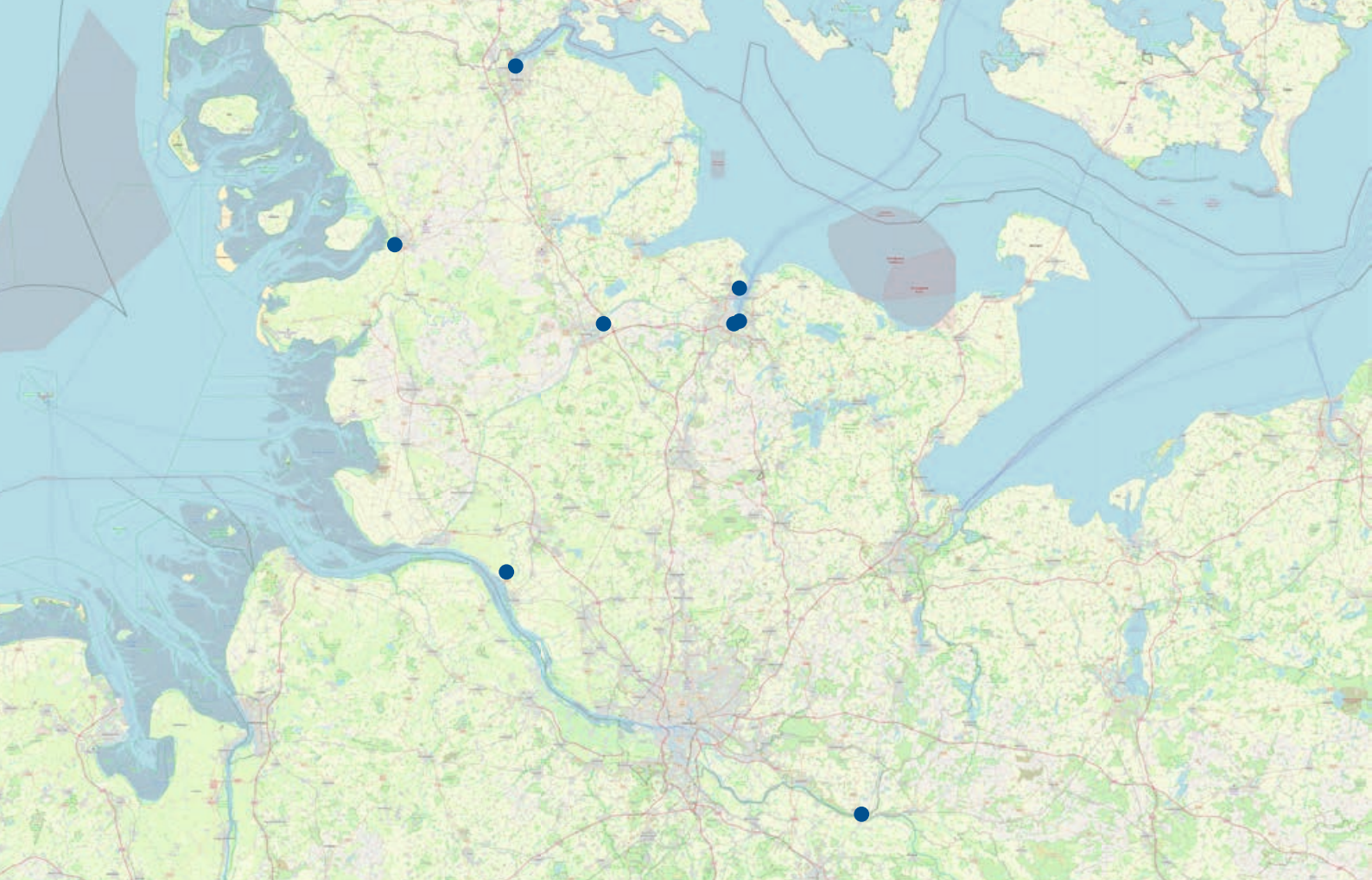
Kurz erklärt

Dual-Use bezeichnet Technologien und Produkte, die sowohl zivil als auch militärisch eingesetzt werden können und daher besonderen Anforderungen und Regulierungen unterliegen.

- ✓ Stärkere Reduzierung der bürokratischen Hürden bei Planungs- und Genehmigungsverfahren
- ✓ Dual-Use – die Verwendbarkeit von Technologien und Produkten sowohl zu zivilen als auch zu militärischen Zwecken – sollte bei der Entwicklung von Technologien und Produkten stärker in den Fokus rücken
- ✓ Kommunikation verbessern, wie Unternehmen (vor allem kleine und mittlere) sich um öffentliche Aufträge bemühen können
- ✓ Verbesserung der physischen Infrastrukturanbindung relevanter Standorte:
 - ✗ Infrastrukturanbindung an Land (Straßen und Schienen)
 - ✗ Sicherer Zugang zur See, zu Kanälen und Flüssen, dies schließt nachhaltige Lösungen bei der Verschlickung von Flüssen ein
 - ✗ Erhalt und Sanierung von Kaikanten
- ✓ Fachkräfteeinwanderung erleichtern und bürokratische Hürden abbauen
- ✓ Planungssicherheit für die Werften und die Zulieferindustrie/maritimen Dienstleister schaffen: öffentliche Projekte, die geplant sind, rechtzeitig ankündigen und auch umsetzen
- ✓ Kooperation der Werften in den fünf norddeutschen Bundesländern bei Marineaufträgen ermöglichen
- ✓ Finanzierung zur Bergung von Munition im Meer sichern: Der Bau von Munitionsbergungsplattformen ist eine neue Aufgabe für die Werften und maritimen Zulieferer
- ✓ Rechtlichen Rahmen anpassen, damit das Recyceln von Schiffen in Deutschland in großem Umfang möglich wird; dies ist auch mit Blick auf die Rückgewinnung von Rohstoffen von Bedeutung

Im Bereich Branchenaktivitäten:

- ✓ Eigene Investitionen in die Werftenstandorte und Industriestandorte der maritimen Zulieferer
- ✓ Eigene Investitionen in die Innovationstätigkeiten für neue Technologien und Produkte, aber auch im Rahmen der Kreislaufwirtschaft, zum Beispiel durch die Entwicklung von (Verbund-)Stoffen, die nachgenutzt oder recycelt werden können
- ✓ Nachwuchsförderung: die interessanten Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft sichtbar machen (zum Beispiel im Rahmen der Meermachen-Kampagne)
- ✓ Sichtbarkeit maritimer Zulieferer und maritimer Dienstleister erhöhen
- ✓ Verzahnung und Vernetzung: Die Kenntnis von Werften, ihrer maritimen Zulieferer und maritimen Dienstleister in der Region (und Deutschland) schafft Verlässlichkeit und eine Sicherung der regionalen Wertschöpfung
- ✓ Dual-Use stärker in den Fokus nehmen und Produkte und Technologien sowohl für die zivile als auch die militärische Anwendung denken
- ✓ Stärkere Vernetzung und stärkerer Aufbau von Kooperationsprojekten Wirtschaft – Wissenschaft
- ✓ Kooperation der Werften im Marineschiffbau (wie bereits 2019 von der IHK Schleswig-Holstein vorgeschlagen)



Werften in Schleswig-Holstein

Die Bandbreite der Werften in Schleswig-Holstein ist groß: von mittelständischen Werften bis zu industriellen Großwerften; von Reparaturwerften bis zu Neubauwerften. Die Herausforderungen sind daher vor allem in den Bereichen Aufträge, Exportgenehmigungen, Investitionen sowie Forschung und Entwicklung differenziert zu betrachten. Im Runden Tisch Werften gibt es daher die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch – auch um Synergien zu besprechen und gemeinsame Projekte auszuloten.

Im Bereich Schiffbau zählen wir aktuell in Schleswig-Holstein diese Werften (gewerbliche Wirtschaft) (von Nord nach Süd):

- » FSG Shipyard GmbH (Flensburg)
- » Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG (Husum)
- » Gebr. Friedrich GmbH & Co. KG (Kiel)
- » Lürssen Werft Rendsburg GmbH & Co. KG (Rendsburg)
- » TKMS GmbH (Kiel)
- » German Naval Yards Kiel GmbH (Kiel)
- » Peters Werft GmbH (Wewelsfleth)
- » Hitzler Werft GmbH (Lauenburg)

Die Werften sind in vielen Segmenten tätig:

- ✓ **Marineschiffbau: Neubau, Umbau, Maintenance**
- ✓ **Fähren und Forschungsschiffe: Neubau, Umbau, Maintenance**
- ✓ **Megajachten/Superjachten: Neubau, Umbau, Maintenance**
- ✓ **Projektarbeit: zum Beispiel die Wavelab des CAPTN-Projektes**

Die **FSG Shipyard GmbH** (Flensburg) ist spezialisiert auf RoRo-, ConRo- und Passagierfähren (auch mit LNG-Antrieb), Offshore- und Marinefahrzeuge sowie komplexe Schiffsneu- und -umbauten.

Die **Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG** (Husum) konzentriert sich auf Schiffsreparaturen und -wartung von Fahrgastschiffen, Fähren, Containerschiffen und Gastankern bis ca. 140 m Länge.

Die **Lürssen Werft Rendsburg GmbH & Co. KG** (Rendsburg) baut und wartet mittelgroße bis große Yachten (55–110 m), führt Luxus-Refits durch und ergänzt das Lürssen-Netzwerk um Reparaturservices am Nord-Ostsee-Kanal.

Gebr. Friedrich GmbH & Co. KG (Kiel) ist eine Werft für Neubau und Refit kleiner bis mittelgroßer Schiffe (10–65 m), einschließlich Yacht-, Schlepper- und Marineservice, sowie Metall-, Maschinenbau und Elektrotechnik.

TKMS GmbH (Kiel) ist Deutschlands führender Marineschiffbauer mit Schwerpunkt auf U-Booten und Überwassereinheiten.

German Naval Yards Kiel GmbH (Kiel) ist spezialisiert auf Planung und Bau großer Marineschiffe wie Fregatten, Korvetten und Offshore Patrol Vessels.

Die **Peters Werft GmbH** (Wewelsfleth) ist eine mittelständische Werft für den Bau, Umbau und die Reparatur von Containerschiffen, Forschungs-, Spezial- und Marineschiffen sowie Megajachten.

Die **Hitzler Werft GmbH** (Lauenburg) hat einen Fokus auf den Neubau und die Reparatur von Forschungs-, Spezial- und Binnenschiffen, inklusive innovativer Antriebskonzepte (zum Beispiel Biomethan- und Wasserstoffschiffe).

Diese Übersicht der Werften zeigt die Vielfalt des Angebotes, aber auch die Relevanz der Werften für die nationale und regionale Sicherheit, für den Schutz der Meere und die Forschung sowie das bedeutende Segment des Yachtbaus. Darüber hinaus engagieren sich die Werften bei zukunftsfähigen Projekten in den Bereichen Sicherung der maritimen Infrastruktur, Offshore-Energieerzeugung und Munitionsbergung.

Die Bootswerften in Schleswig-Holstein sind nicht Teil dieses Papiers.

Zulieferindustrie in Schleswig-Holstein

- » Viele Unternehmen aus der maritimen Zulieferindustrie sind breit aufgestellt und leisten mit ihren Dienstleistungen und Produkten nicht nur ihren Beitrag für den maritimen Einsatzzweck. Einige von ihnen haben sich, beispielsweise aufgrund von Werftinsolvenzen in der Vergangenheit, auf andere Wirtschaftsbranchen konzentriert, um das weggefallene Geschäft bestmöglich kompensieren zu können. Aufgrund der Breite des Einsatzes ihrer Produkte können die Zulieferer nicht immer eindeutig der maritimen Wirtschaft zugeordnet werden, weshalb ihre Anzahl zumeist geschätzt ist. Das Kiel Institut für Weltwirtschaft hat in der letzten Erhebung 2020 aufgeführt, dass es 1.385 Unternehmen in Schleswig-Holstein gibt, die eindeutig der maritimen Wirtschaft (insgesamt) zugeordnet werden können, und gut 700 Unternehmen, die zum Teil der maritimen Wirtschaft zugehörig sind. Beide Zahlen zeigen eindeutig die große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein und die maritime Wertschöpfung.
- » Einige der Zulieferer sind nicht nur in der Region tätig, sondern bedienen auch den Weltmarkt.
- » Die maritime Zulieferindustrie ist für mehr als 70 Prozent des Umsatzes im Schiffbau verantwortlich und leistet somit einen erheblichen Beitrag und Faktor zur volkswirtschaftlichen Leistung (Quelle: BMW). Erweitert man die Auswirkungen des gesamten volkswirtschaftlichen Effektes der Zulieferindustrie bei Schiffbauprojekten, dann „(...) ergibt sich für den Umsatz ein Multiplikator von 2,3, für die Wertschöpfung von 2,7 und für die Beschäftigung von 2,4. Dies bedeutet, dass die durch die Aktivitäten der Zulieferindustrie initial gestiegenen Umsätze mehr als verdoppelt werden. Die Wertschöpfung erhöht sich sogar um den Faktor 2,7“ (Quelle: BMW).
- » Basierend auf diesen Fakten sind der Schiffbau und die Zulieferunternehmen unzertrennlich miteinander verbunden und müssen als eine Einheit gesehen und verstanden werden. Die Brisanz und Wichtigkeit der Rolle der maritimen Zulieferindustrie muss entsprechend gewürdigt und hervorgehoben werden, damit die Einordnung dieses Teilbereichs in das Gesamtkonzept der maritimen Branche korrekt, auch von Außenstehenden, eingeordnet werden kann.
- » In Schleswig-Holstein sind viele Unternehmen mit jahrelanger Expertise und Fachkräften angesiedelt, die die Besonderheiten und Anforderungen aus dem Schiffbausegment kennen und hier als anerkannte und zuverlässige Partner jahrelang gemeinsam agiert haben.
- » Es besteht ein nicht zu vernachlässigendes Risiko, dass sich Unternehmen und/oder ihre Fachkräfte dauerhaft nach neuen Projekten in anderen Branchen umsehen, die dann folgerichtig nicht mehr für zukünftige Schiffbauprojekte mit ihrer Erfahrung zur Verfügung stehen und somit die Leistungsfähigkeit der gesamten Branche gefährden. Dies hängt maßgeblich davon ab, wie sich die Rahmenbedingungen für den Schiffbau und die maritime Industrie in nächster Zeit entwickeln.



Quelle: Dan Hannen

Auftraggeber maritime Industrie



Marine
(Schiffe, U-Boote, Drohnen)



Zivile Sicherheit
Bundespolizei, Küstenwache
(Schiffe, Drohnen, Technologien
zum Schutz der kritischen
Infrastruktur)



Behörden
zum Beispiel Bundesamt für
Seeschifffahrt und Hydrographie,
Lotsen (Schiffe, Plattformen)



Forschung
zum Beispiel GEOMAR, Deutsches
Zentrum für Luft- und Raumfahrt,
Hereon (Schiffe, Drohnen)



Fährbetreiber
zum Beispiel auf dem Nord-
Ostsee-Kanal, in Kiel, auf der
Schlei (Schiffe)



**Deutsche Gesellschaft zur
Rettung Schiffbrüchiger**
(Schiffe)



Unternehmen
(Schiffe, Drohnen,
Konverterplattformen etc.)



Privatpersonen
(Jachten)



**Internationale
Kooperationen**



Quelle: Peters Werft

Themenbereich Sicherheit und maritime Industriepolitik

Dieser Abschnitt beinhaltet vertiefende Informationen zu diesen Themen:

- Industriepolitik/maritime Strategie
- Sicherheit der maritimen Unternehmen und Infrastrukturen
- Forschung und Entwicklung und Innovationsförderung

Industriepolitik/maritime Strategie

- » Die maritime Wirtschaft ist entscheidend für die nationale Sicherheit und wirtschaftliche Stabilität. Im Bereich der Industrie kommt vor allem den Systemwerften eine große Bedeutung zu. Die Branche sollte daher bei der Vergabe öffentlicher Aufträge berücksichtigt und bei der Innovations- und Gründungsförderung unterstützt werden.
- » Herausforderung: 30 Jahre wurden Werftkapazitäten in Europa abgebaut. Heute werden fast ausschließlich Spezialschiffe gebaut, aber auch hier ist der Druck in der Wertschöpfungskette sehr hoch.

Ein Fokus auf die Stärken der europäischen maritimen Industrie inklusive eines Ausbaus der Kapazitäten auf das erforderliche Maß können Know-how und Wertschöpfung sichern und den Industrieunternehmen verlässliche Perspektiven für die Zukunft geben.

- » Um eine Planungssicherheit für die Werften zu schaffen, sollte durch die öffentliche Hand langfristig eine Grundausrüstung (zum Beispiel über verlässliche Mehrjahresprogramme) erreicht werden. Dies sollte die Vergabe sicherheitsrelevanter Projekte einschließen, die an zertifizierte Schlüsselwerften vergeben werden, die die entsprechenden Sicherheitsstandards erfüllen.
- » Nationale und EU-Strategieansätze zusammenbringen: Die europäische Kommission hat den Prozess zur Erarbeitung einer maritimen Industriestrategie begonnen; Deutschland hat gemeinsam mit den Niederlanden, Frankreich, Finnland, Spanien, Portugal, Rumänien, Belgien und Luxemburg eine Initiative gestartet und Eckpunkte dafür zusammengetragen: Wettbewerbsfähigkeit stärken, Strategie zur Fachkräftegewinnung aufstellen, technologische Wende ermöglichen – mit Blick auf Materialien, Antriebe und saubere Technologien, Förderung der Digitalisierung, Stärkung der Bereiche Sicherheit und Verteidigung sowie Stärkung der Offshore-Energieinfrastruktur. Nach Erarbeitung der Strategie auf EU-Ebene müssen die Inhalte in einer nationalen Strategie aufgenommen und konkretisiert werden. Die Ausgestaltung und Umsetzung der maritimen Industriestrategie ist auch von großer Bedeutung für den Standort Schleswig-Holstein/Norddeutschland. In den letzten Jahren gab es einige positive Entwicklungen bei den Rahmenbedingungen, aber der Druck aus der Wirtschaft wird hoch bleiben.
- » Bei der EU-Taxonomie darf die maritime Industrie, vor allem mit Blick auf Sicherheitsthemen, nicht benachteiligt werden.
- » Der Bund kann festlegen, welche Industrien zu Schlüsselindustrien ernannt werden. Dies erleichtert beispielsweise Ausschreibungsverfahren. Die Entscheidung, welche Branchen/Branchenbereiche zur Schlüsselindustrie zählen, sollte regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden.
- » Schleswig-Holstein sollte seine maritimen Kompetenzen analysieren, die Stärken weiter ausbauen und die „weißen Flecken“ füllen. Eine entsprechende Strategie mit konkreten Umsetzungspunkten würde das unterstützen.
- » Strategien müssen längerfristig Bestand haben und nicht an Wahlperioden gekoppelt sein.
- » Maritime Technologien, zum Beispiel im Offshore-Energiebereich, bei Munitionsbergung aus dem Meer oder autonomen Systemen, bei denen Deutschland/Europa heute führend ist, müssen stetig weiterentwickelt werden. Diese Themen sind weltweit gefragt und werden in ihrer Bedeutung zunehmen. Der Vorsprung bei Know-how und Technologien sollte durch weitere Förderung von Innovationen beibehalten werden.
 - Offshore: Hierzu zählen vor allem der Bau von Konverterplattformen, der Bau von Schiffen für den Transport der Anlagen zu den Bauplätzen und den Bau vor Ort, Maintenance (remote und vor Ort) während des Betriebs der Offshore-Windkraftanlagen, der Bau von Schiffen für den Rückbau und Rücktransport an Land nach Abschaltung; zukünftig könnten auch Projekte zur Energieerzeugung mittels Wellenkraftwerken, Gezeitenkraftwerken oder Strömungskraftwerken hinzukommen, ebenso wie Systeme, die Energie auf See umwandeln, beispielsweise in Wasserstoff.

- Munition im Meer: Deutschland hat begonnen, systematisch Munition aus dem Meer zu bergen. Dafür werden spezielle Unterwasserfahrzeuge, Sensoren, Messsysteme und Greiftechnologien ebenso gebraucht wie Schiffe für die Bergung sowie Plattformen für die Verbrennung (Entsorgung) auf dem Meer. Letztere sollen vor allem lange Transportwege verkürzen, bei der großen Menge der Munition im Meer (1,6 Mio. Tonnen) direkt vor Ort die Entsorgung übernehmen und damit die Sicherheit erhöhen. Insgesamt ist dafür die Verstärkung der Mittel für die Bergung der Munition nötig.
 - Autonome Systeme: Sowohl in der zivilen Nutzung, zum Beispiel bei Fähren (Beispiel CAPTN), als auch der militärischen Nutzung, zum Beispiel AUVs (Autonomous Underwater Vehicle & Remotely Operated Underwater Vehicle), werden autonome Systeme entwickelt und eingesetzt. Mit Blick auf die Themen Sicherheit, Fachkräftemangel und großflächige Einsatzgebiete werden die Aufgaben und Einsatzmöglichkeiten zukünftig weiter zunehmen.
- » TechHUB SVI Nord (Arbeitstitel vormals: MAIN – Maritime Accelerator and Innovation Network): Damit entsteht in Kiel ein bundesweit einzigartiges Innovationszentrum für maritime Sicherheitstechnologien. Getragen von Land, Bundeswehr, Wissenschaft und Wirtschaft soll es Forschung und Entwicklung und Unternehmen enger miteinander vernetzen. Das Zentrum wird eine einzigartige Plattform bieten, um zivile Kompetenzen in sicherheitsrelevante Anwendungen zu überführen, durch gezielte Vernetzung von Industrie, Wissenschaft und Öffentlichen Institutionen, Zugang zu Erprobungsinfrastruktur, den Austausch mit Nutzern und Beratung in Beschaffungsprozessen. Die Gründung im September 2025 war nur ein erster Schritt. Von Bedeutung ist, dass zügig Projekte angeschoben und erste Ergebnisse erzielt werden, auch um zu zeigen, dass diese Art der Zusammenarbeit zukunftsweisend ist.
 - » In Deutschland sollten wieder mehr Schiffe gebaut werden: insbesondere Marineschiffe und Spezialschiffe für die Energiewende, für die Energie- und Dateninfrastruktur, für die Sicherheitsanforderungen und für Transporte in den Regionen (Fähren etc.). Dafür werden geeignete (auch neue) Flächen, verlässliche und sichere Lieferketten sowie qualifizierte Fachkräfte gebraucht.
 - » Planungsrecht: Die nach Baugesetzbuch definierten (oder im Bestand vorhandenen) Industriegebiete sollten immer Industriegebiete bleiben und vor heranrückender Wohnbebauung geschützt werden. Für Industrieunternehmen ist wichtig, dass sie 24/7 arbeiten können und dass ihre besonderen Bedürfnisse hinsichtlich der von ihnen ausgehenden Emissionen berücksichtigt und gesichert werden. In Industriegebieten sind beispielsweise höhere Lärmemissionen als in klassischen Gewerbegebieten zulässig.
 - » Nach dem Rückgang von Kapazitäten in den letzten Jahren und den sich abzeichnenden steigenden Bedarfen sollte auch über diese Fragen nachgedacht werden: Braucht Norddeutschland einen neuen, modernen Standort für den Schiffbau? Wie würden Planungs- und Genehmigungsverfahren aussehen und welche Umsetzungswahrscheinlichkeit gäbe es?

Sicherheit der maritimen Unternehmen und Infrastrukturen

- » Die maritime Industrie steht vor komplexen sicherheitspolitischen Herausforderungen, die sowohl physische als auch digitale Bedrohungslagen umfassen. Der Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen, Werften und Seewege ist essenziell für die Versorgungssicherheit und wirtschaftliche Stabilität Deutschlands.

- » Werften sind Standorte industrieller Hochtechnologie und strategischer Produktion. Ihre Bedeutung macht sie zu potenziellen Zielen für Spionage und Sabotage. Der Austausch zwischen Sicherheitsbeauftragten der Unternehmen und Landesbehörden – insbesondere in Schleswig-Holstein – ist etabliert, muss aber weiter gestärkt werden. Die Unternehmen brauchen gezielte Unterstützung bei der Prävention und beim Aufbau robuster Sicherheitsstrukturen.
- » Auch die maritimen Zulieferer sind zunehmend potenzielle Ziele für Spionage und Sabotage. Auch hier muss ein guter Austausch mit den Landesbehörden stattfinden, und die Unternehmen müssen bei der Prävention Unterstützung erfahren.
- » Cybersecurity als Innovations- und Schutzzfeld: Die Zahl digitaler Angriffe auf maritime Unternehmen ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Werften, maritime Zulieferer und maritime Dienstleister entwickeln zunehmend eigene Schutztechnologien, um sich und ihre Auftraggeber abzusichern. Gleichzeitig besteht ein hoher Bedarf an Aufklärung und Prävention. Die EU-Richtlinie NIS 2 verpflichtet seit Oktober 2024 auch maritime Unternehmen zu höheren Sicherheitsstandards und Meldepflichten. Diese Vorgaben können als Treiber für digitale Modernisierung und Investitionen in sichere maritime Technologien wirken.
- » Datenmanagement und Behördenkooperation: Der Datenaustausch zwischen Unternehmen funktioniert vielfach effizient. Bei den Sicherheitsbehörden hingegen bestehen noch Defizite in der Interoperabilität und Geschwindigkeit. Eine verbesserte Koordination und technische Infrastruktur sind notwendig, um Bedrohungslagen frühzeitig zu erkennen und gemeinsam zu bewältigen.
- » Schutz kritischer Infrastruktur – Luft und Wasser: Drohnenüberflüge über Werften und Häfen stellen ein wachsendes Risiko dar. Die aktuelle Gesetzeslage erlaubt keine aktive Abwehr außerhalb militärischer Sperrgebiete. Die geplante Novelle des Luftsicherheitsgesetzes muss klare Definitionen und praktikable Schutzmechanismen für zivile kritische Infrastrukturen enthalten. Auch Unterwasserdrohnen (AUVs, ROVs) gewinnen an Bedeutung – sowohl als potenzielle Bedrohung als auch als Schutzinstrumente. Ihr Einsatz zur Überwachung von Seewegen und Hafenanlagen erfordert eine koordinierte Strategie zwischen Industrie und öffentlicher Hand.
- » Maritime Überwachungstechnologien: Kleine Schiffe zur Überwachung kritischer Infrastrukturen sind technisch verfügbar, jedoch fehlt es an standardisierter Ausstattung und flexibler Anpassung an neue Bedrohungslagen. Die Bedarfsanalyse und die Entwicklung modularer Systeme sollten vorangetrieben werden.
- » Sicherheitsüberprüfung von Mitarbeitenden: Die Dauer von Sicherheitsüberprüfungen – teils mehr als zwölf Monate – stellt Unternehmen vor große Herausforderungen. Besonders bei internationalen Fachkräften aus Drittstaaten mit erhöhtem Prüfbedarf sind die Verfahren oft nicht planbar. Die Industrie signalisiert Bereitschaft zur Mitwirkung, etwa durch begleitende Überwachung nicht vollständig geprüfter Mitarbeitender. Behörden müssen ihre Kapazitäten ausbauen, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden. Auch der Militärische Abschirmdienst (MAD) prüft zunehmend Vertragsverhältnisse und Einsatzperspektiven, ohne jedoch flächendeckende Verfahren zu etablieren.



Kurz erklärt

NIS 2 ist die EU-Richtlinie zu Cybersicherheit, die seit 2024 höhere Sicherheitsstandards und Meldepflichten auch für maritime Unternehmen vorschreibt.

Forschung und Entwicklung und Innovationsförderung

- » Förderprogramm Innovativer Schiffbau: Dieses Programm sichert nachweislich wettbewerbsfähige Arbeitsplätze. Aktuell ist das Programm jedes Jahr überzeichnet, da es von den Unternehmen gut genutzt werden kann. Daher sollte das Budget auch zukünftig in der Höhe gesichert werden, vor allem mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen. Gegebenenfalls könnte geprüft werden, ob das Programm noch erhöht werden könnte. Eine Herausforderung besteht für die Unternehmen: Wenn sich der Antrag auf ein Schiff bezieht, dann ist der unterschriebene Bauvertrag Grundvoraussetzung. Dies führt teilweise zu Problemen bei der Beantragung (Einhaltung von Fristen etc.).
- » Basierend auf dem EU-Emissionshandel (EU-ETS), in den die Schifffahrt integriert ist, wurden Förderprogramme entwickelt, die bei der Transformation der Schiffsantriebe unterstützen wollen. Diese teilweise Rückführung von Mitteln aus dem Emissionshandel in Forschung und Entwicklung von alternativen Antrieben war auch eine der Kernforderungen der IHK Nord bei der Fortschreibung des EU-ETS. Beispiele für Fördermöglichkeiten von der EU sind: der Klima- und Transformationsfonds (KTF), in Höhe von 400 Millionen Euro im Zeitraum 2026-2029 über den Bund; MARITIME.zeroGHG, in Höhe von 30 Millionen Euro über den Bund, und der Innovationsfonds der EU (Höhe für die maritime Wirtschaft noch unbekannt). 2026 plant der Bund weitere Förderrichtlinien, die die klimafreundliche Schifffahrt weiter befördern sollen und aus EU-Mitteln gespeist werden. Wichtig ist, dass die Beantragung dieser Mittel nicht zu komplex ist und sie auch für die kleinen und mittleren Unternehmen zugänglich sind.
- » Der Bund hat eigene Förderrichtlinien aufgesetzt, so beispielsweise für die Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü) für Bestandsschiffe. Für eine wirkliche Nutzbarkeit dieser Förderrichtlinien (EU und Bund) sollten regelmäßige Evaluationen über die Umsetzbarkeit durchgeführt werden und die Beantragung praxisnah erfolgen.
- » Schleswig-Holstein bietet bis Ende 2027 (und zwei Auslaufjahre bis 2029) eine Förderung von betrieblichen Innovationen (BIF-Richtlinie) an. Die Mittel dieser Richtlinie kommen von der EU (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung), der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) und aus Landesmitteln. Auch mit dieser Richtlinie können Projekte mit dem Ziel Energiewende und Klimaschutz gefördert werden. Eine Verlängerung des Projektes wäre wünschenswert.
- » Die Förderung von Innovation mittels Förderrichtlinien kann vor allem den kleinen und mittleren Unternehmen helfen. Darüber hinaus werden auch Transferprojekte benötigt, um Kräfte und Ideen zu bündeln, vorhandene Ressourcen besser zu nutzen und den Transfer aus der Wissenschaft in die Wirtschaft, und damit in die Wertschöpfung, zu erhöhen. Voraussetzungen dafür sind eine gute Vernetzung der Akteure sowie eine passende Beratung bei der Umsetzung durch Institutionen.
- » Das Reallabore-Gesetz verbessert die Rahmenbedingungen für den Testbetrieb von innovativen Technologien und Produkten. Bereits heute gibt es einige Reallabore, allerdings noch nicht immer in den gebrauchten Ausführungen oder Größenordnungen. Können Reallabore genutzt werden, berichten die Unternehmen durchgehend, dass das Testen von Technologien unter realen Bedingungen hilft, Produkte zeitnah weiterzuentwickeln und zur Marktreife zu führen. Wenn die Reallabore den Anforderungen des Testens genügen, sind die Ergebnisse umso besser. Dies sollte bei der Umsetzung des Reallabore-Gesetzes berücksichtigt werden.

» Weitere Forderungen aus dem Innovationsbereich:

- Es werden bessere Bedingungen für den erfolgreichen Transfer von Forschungsergebnissen in die industrielle Anwendung in Deutschland und Europa benötigt, um wettbewerbsfähige Produkte hierzulande zu entwickeln und herzustellen.
- Um Innovationen zu ermöglichen, bedarf es regulatorischer Entlastungen und einer technologieoffenen, risikobasierten Regulierung, die Chancen und Risiken wieder in einen besseren Ausgleich bringt.
- Um insbesondere die Bedürfnisse des Mittelstandes in den Vordergrund zu rücken und die Bedeutung der anwendungsorientierten Forschung hervorzuheben, ist ein breiter Instrumentenmix zu sichern. Dem Transferpfad der Auftragsforschung sollte zudem mehr Beachtung geschenkt werden.
- Ausgründungen brauchen mehr Förderung – durch eine gestärkte und gelebte Gründungskultur und damit einhergehend durch verbesserte strukturelle Rahmenbedingungen.
- Innovative Produktionstechnologien steigern die Wertschöpfung und sichern Arbeitsplätze in Deutschland und Europa. Mit gestärkten Produktionstechnologien haben wir den Schlüssel zur technologischen Souveränität selbst in der Hand.
- Der Standort Deutschland profitiert von der Vielfalt der Technologien. Wir brauchen einen dynamischen Innovationsraum hierzulande, der globale Technologietrends fördert und in wettbewerbsfähige Produkte umsetzt.
- Gemeinsam mit Europa muss Deutschland als Exportnation an die internationalen Innovationsmärkte angeschlossen bleiben, um die eigene Innovationskraft nachhaltig zu stärken und zukunftsweisende Technologietrends bedienen zu können. Eine zentrale Voraussetzung dafür ist eine internationale wissenschaftliche Zusammenarbeit mit Technologieführern auf Augenhöhe. Maxime muss sein, die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu stärken.
- Die einzigartigen Synergien der Wissenschaftslandschaft in Deutschland müssen mit der Konzentration auf die jeweiligen Schwerpunkte und die Stärken besser gehoben werden. Die anwendungsorientierte Forschung nimmt dabei insbesondere die Marktbearbeitung der Industrie in den Fokus.
- Die Forschungs- und Innovationsförderung sollte effizienter und unbürokratischer gestaltet werden und mit einer richtig justierten Verbundforschung ausgestattet sein, um mehr Anreize für Innovationen hierzulande zu schaffen.
- MINT-Bildung und Technikkompetenz sollten einen höheren Stellenwert erhalten, um die Gesellschaft stärker als bisher für Technik und Innovationen zu sensibilisieren.



Quelle: German Naval Yards Kiel

Themenbereich Zeitenwende/ maritime Defense

Dieser Abschnitt beinhaltet vertiefende Informationen zu diesen Themen:

- Zeitenwende des Bundes
- Maritime Defense

Zeitenwende des Bundes

- » Der Bund hat 2022 eine Zeitenwende in der Sicherheitspolitik verkündet.
- » Dem folgend wurden zum einen die Ausgaben für die Verteidigung im regulären Bundeshaushalt erhöht und zum anderen ein Sondervermögen für die Bundeswehr eingerichtet.
- » Auch die Marine und der Marineschiffbau könnten davon profitieren.
- » Wichtig sind verlässliche Planungen des Bundes für die Marine, damit die Unternehmen, Werften und maritime Zulieferer, sich auf steigenden Aufträge sowie eine gleichmäßige Auslastung einstellen können, sowie eine zielgerichtete Umsetzung der Projekte, damit die vorgehaltenen finanziellen Mittel auch zielgerichtet dort eingesetzt werden, wo sie nötig sind.

- » Die Berücksichtigung von Querschnittsthemen nimmt an Bedeutung zu und erfordert mehr Abstimmung und fachübergreifende/branchenübergreifende Projekte, auch mit Akteuren, die nicht originär maritim sind:
 - Maritime Cybersecurity: die Abwehr von Angriffen auf die digitale Infrastruktur und digitale Systeme, auch im Bereich Navigation; Jamming und Spoofing (werden im Papier bei Fertigstellung erläutert) nehmen stark zu und erfordern geeignete Abwehrmaßnahmen; auch Anwendungen mit künstlicher Intelligenz können auf der einen Seite Gefahr und auf der anderen Seite Verteidigung bedeuten.
 - Drohnentechnologien: Im maritimen Kontext sind vor allem Unterwasserdrohnen (AUVs & ROVs – Autonomous Underwater Vehicle & Remotely Operated Underwater Vehicle) bekannt, die zunehmend zum Einsatz kommen; in Kombination mit (Überwasser-)Drohnen entstehen über und in den Wasserwegen und Meeren umfangreiche Lagebilder und können Nutzer und kritische Infrastrukturen besser überwacht und geschützt werden.
 - Autonome Systeme: Die Meere sind sehr groß und in unterschiedlicher „Qualität“ erfassbar (Wassertiefe, Trübung, Strömungen, Nutzungen etc.) – autonome Systeme können vielfältige Aufgaben übernehmen und die Überwachung und den Schutz deutlich vielfältiger und zeitlich unabhängiger übernehmen.
- » Die bessere Ausstattung mit finanziellen Mitteln und der hohe Druck durch die Sicherheitslage erfordern eine deutliche Beschleunigung der Beschaffung. Dies umfasst auch die Nutzung von zivilen Produkten für die Bundeswehr. Eine lange Entwicklungszeit von Produkten kann nicht mehr die Normalität sein: zivile Produkte, die den Sicherheitsanforderungen entsprechen, müssen getestet und ggf. angepasst werden – und dann in die Nutzung gehen. Ein anderer Aspekt ist – wo möglich –, dass Bundeswehr und Zivilschutz gemeinsam gedacht werden; es braucht nicht immer unterschiedliche Geräte, was auch die Nutzung erleichtert.

Maritime Defense

- » Die Angriffe auf die maritimen Infrastrukturen und die Aktivitäten der Schattenflotte in der Ostsee zeigen, dass Gefährdungen nicht mehr theoretisch sind, sondern Alltag und dies auch zunehmend.
- » Auch in anderen Krisengebieten weltweit ist die Marine im Einsatz und braucht dafür modern ausgestattete und stets gewartete Schiffe. Sowohl Bau als auch Umbau und Maintenance der Schiffe geschieht in den Werften an Nord- und Ostsee sowie den Flüssen und Kanälen. Um dies auch zukünftig leisten zu können, brauchen die Werften, maritimen Zulieferer und maritimen Dienstleister verlässliche Rahmenbedingungen und passende politische Entscheidungen. Das vorhandene Know-how muss gesichert werden, um sowohl die Sicherheit des Landes von See als auch die Sicherheit der Handelsflotte zu gewährleisten.
- » Mit Blick auf die militärstrategischen Anstrengungen dürfen die maritimen Zulieferer nicht aus dem Fokus genommen werden, da ihre Leistungen im Zusammenspiel mit den Werften maßgeblich sind – sowohl im Neubau- wie auch im Reparaturgeschäft.



Kurz erklärt

AQAP 2110 ist ein NATO-Qualitätsstandard, der verbindliche Anforderungen an Qualitätsmanagement und Nachweisführung für militärische Projekte festlegt und damit die Zuverlässigkeit sicherheitsrelevanter Produkte sicherstellt.

- » Die maritimen Zulieferer, oftmals kleine und mittlere Unternehmen, leisten im Zusammenspiel mit den Werften und anderen maritimen Dienstleistern ihren Beitrag, sodass die großen Aufgaben gemeinsam realisiert werden können, sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich. Die Verzahnung und Abhängigkeit (auch in der Wehrfähigkeit) hängt von allen Beteiligten der Wertschöpfungskette ab.
- » Erschwerend kommt mit Blick auf die militärischen Bedarfe hinzu, dass sie oftmals sehr speziellen Anforderungen unterliegen: hohe Sicherheitsstandards für Personal auf den Schiffen (laut Sicherheitsüberprüfungsgesetz SÜG) und auch gegenüber Produkten und verwendeten Materialien (zum Beispiel Verteidigungsgeräte-Normen und AQAP 2110 – der NATO-Qualitätssicherungsstandard für militärische Projekte).



Quelle: Lürssen

Themenbereich Wettbewerbsdruck

Dieser Abschnitt beinhaltet vertiefende Informationen zu diesen Themen:

- Finanzierung
- Energiewende
- Rohstoffversorgung/Rohstoffsicherung
- Fachkräfte- und Nachwuchssicherung
- Infrastruktur
- Raumordnung/Sicherung Platzbedarf
- Nachhaltigkeit

Finanzierung

- » Seit Jahren wird im Schiffbau über Finanzierungsfragen diskutiert – strukturelle Verbesserungen sind bislang jedoch ausgeblieben.
- » Diese ungelösten Finanzierungsthemen bei öffentlichen Aufträgen dürfen nicht länger aufgeschoben werden:
 - Vorhalten von ein bis fünf Prozent Avallinie (Bürgschaftslinie), beispielsweise in Form einer Vertragserfüllungsbürgschaft, Vorauszahlungsbürgschaft oder Gewährleistungsbürgschaft: Gegenwärtig reicht ein Auftrag aus, dass der Avalrahmen so belastet wird, dass damit andere Aufträge zumeist nicht mehr in Frage kommen.
 - Fünf Prozent des Vertragswerts (technischer Vertragswert) werden aktuell für die Versicherung berechnet; dies könnte der Bund, beispielsweise bei Marineprojekten, als Auftraggeber auch selbst übernehmen.
 - 19 Prozent Umsatzsteuer sollten bei europaweiten Ausschreibungen entfallen.
 - Zusammen ergeben diese drei Punkte rund 30 Prozent der Kosten; dies erschwert für deutsche Auftragnehmer und auch Auftraggeber die Beschaffung im eigenen Land, da in der Regel beim Auftraggeber unnütze Budgetüberschreitung stattfindet.
- » Für sicherheitsrelevante Projekte könnten auch spezielle Finanzierungsinstrumente geschaffen werden (Defense Shipbuilding Facility), um dauerhaft eine Sicherung der Standorte zu gewährleisten.
- » Für die Offshore-Windproduktion werden Konverterplattformen gebraucht. Mit Blick auf die Zugehörigkeit zur kritischen Infrastruktur und auf den Erhalt der Wertschöpfung im Land sollten diese in dafür geeigneten Werften an der norddeutschen Küste gebaut werden. Aufgrund der Größe der Projekte sind Investitionen nötig, vor allem auf Seiten der Werften. Als erste Unterstützung dieser Projekte, die für die Energiewende essenziell sind, könnten zielgerichtete Darlehen oder passende Förderprogramme dienen.
 - Ein gutes Beispiel ist das gemeinsam von Bund und Ländern eingeführte Sonderbürgschaftsprogramm für den Bau von Konvertern (Onshore) und Konverterplattformen (Offshore) sowie Komponenten. Die modifizierte parallele Ausfallgarantie (von bis zu 80 Prozent des Kreditbetrages) in Form gemeinsamer Bürgschaften durch den Bund und das jeweilige Land für Finanzierungsbedarfe beim Bau von Konverterplattformen dient der Absicherung von Betriebsmittelfinanzierung und insbesondere Avalen. Damit die sich aktuell bildenden Konsortien von Werften und HGÜs (Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragung) an dem Programm partizipieren können, müssen sie zuerst erfolgreich an einer Ausschreibung teilgenommen haben.
- » Für die Bergung der Munition aus dem Meer werden Plattformen benötigt, auf denen die Munition direkt auf dem Meer analysiert, zerkleinert und verbrannt werden kann. Dies kann auch eine Aufgabe für die Werften und maritimen Zulieferer werden. Als Grundvoraussetzung muss die Finanzierung der Bergung von Munition aus dem Meer verstetigt und das Thema bis auf weiteres als Daueraufgabe verstanden werden. Bund und Länder sind hier gleichermaßen gefragt. Die Pilotprojekte 2024–2027 sind ein erster Schritt; bei 1,6 Millionen Tonnen, die in der deutschen Nord- und Ostsee liegen, sind mehrere Plattformen und viele Jahre Bergungsarbeit erforderlich.

Energiewende

- » Die Energiewende betrifft die Werften und die maritimen Zulieferer in verschiedener Hinsicht:
 - Transformation der Antriebe von Schiffen hin zu nichtfossilen Antriebsstoffen, zum Beispiel mit Methanol, Ammoniak, Wasserstoff, Strom, basierend auf der FuelEU Maritime.
 - Bau von Konverterplattformen für die Umwandlung des mit Offshore-Windanlagen erzeugten Stroms auf See; diese könnten von Werften mit entsprechend großen Bauplätzen, zum Beispiel in Flensburg und Kiel, gebaut werden.
 - Bau von Schiffen für den Transport und Bau von Offshore-Windanlagen, von Schiffen für das Maintenance von Offshore-Energieanlagen und von Schiffen für den Rückbau und Rücktransport von Offshore-Windanlagen, wenn diese das Ende ihrer Nutzung erreicht haben. In den schleswig-holsteinischen Werften können diese Schiffe bebaut werden, das entsprechende Know-how ist vorhanden.
 - Zukünftig ggf. Bau von Anlagen für die Umwandlung von Offshore erzeugtem Strom in andere Energieformen, zum Beispiel Wasserstoff, ebenfalls Offshore – sowie Verbindung dieser Anlagen mit dem Festland via Pipelines zur Einspeisung ins Kernnetz.
 - Wellenkraftwerke, neue innovative Technologien im Bereich Energieproduktion (siehe Aurelia WINO) können in Kooperation auf den Werften gebaut werden.
 - Carbon Capture and Storage: Auch hierfür werden spezielle Technologien gebraucht, die auf oder im Meer zum Einsatz kommen und von den Werften gemeinsam mit den maritimen Zulieferern entwickelt und gebaut werden können.
 - Forschung: Durch den Bau des Forschungsschiffes für das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt zum Testen von alternativen Antrieben gibt es auch in der Zusammenarbeit von Wirtschaft und Wissenschaft neue Erkenntnisse.
- » Es ist ein klares Bekenntnis der Bundesregierung zum weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie erforderlich. Dem folgend ist auch das Bekenntnis zu den deutschen Werften und maritimen Zulieferern nötig, ebenso wie das Vertrauen, dass diese ihren Beitrag leisten können. Aussagen von Seiten der Politik müssen dazu zeitnah erfolgen.

Rohstoffversorgung/Rohstoffsicherung

- » Durch gezielte Anpassung der Rahmenbedingungen kann die Rohstoffabhängigkeit der europäischen maritimen Industrie reduziert werden. Mögliche Maßnahmen sind die Weiterentwicklung der Kreislaufwirtschaft (zum Beispiel durch Umsetzung der Ziele im Schiffsrecycling), höhere Investitionen in neue, recyclefähige Materialien, ein Ausweiten der Finanzierung von Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung sowie die strategische Herangehensweise, welche Schlüsselmaterialien in der EU vorgehalten werden müssten.

- » Wenn die Stahlindustrie in Deutschland keine Zukunft hat, dann müsste der Stahl importiert werden. Der Welthandel wird die Nachfrage bedienen können, aber der Preis wird dann entscheidend sein, ebenso die Verfügbarkeit und die Sicherheit des Transportweges. Ob dem folgend die Kosten von Schiffen noch wirtschaftlich kalkuliert werden können, ist eine bedeutende Frage.
- » Vor allem Recycling stellt einen strategischen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft und CO₂-Reduktion dar. Schleswig-Holstein könnte hier eine Vorreiterrolle einnehmen, sich als Pilotstandort für maritimes Recycling positionieren und damit Innovationen fördern sowie das Ziel, bis 2040 ein klimaneutrales Industrieland zu werden, auch in der maritimen Wirtschaft direkt adressieren.
- Nach rund 20 Jahren erreichen Offshore-Windkraftanlagen meist das Ende ihrer Lebensdauer. Die alten Anlagen werden zurückgebaut, und die Flächen gehen zumeist ins Repowering. Nach dem Rückbau der Windkraftanlagen werden diese entsorgt, im besten Fall recycelt. Diese Aufgabe könnten aufgrund der Erreichbarkeit und der Flächenverfügbarkeit ggf. auch Werften übernehmen. Aktuell sind die Flügel und Monopiles noch schwer wiederverwertbar. Die Materialien müssen daher ggf. angepasst werden. Falls Recycling nicht möglich ist, werden die Anlagen zerschreddert und verbrannt. Der Rückbau und die Entsorgung bzw. das Recycling der Anlagen ist in jedem Fall ein Geschäftsfeld, auf das man sich langfristig einstellen sollte. Herausforderungen sind, dass an Land ausreichend Flächen verfügbar sein müssen und es passende Schiffe für den Transport gibt.
- 2009 wurde von den Mitgliedstaaten der IMO (International Maritime Organization) die Honkong-Konvention beschlossen (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships), eine Vereinbarung für ein umweltfreundlicheres und arbeitssicheres Recycling von Schiffen. Deutschland hat diese Konvention ratifiziert. Am 26. Juni 2025 ist die Konvention in Kraft getreten. Bisher werden in Deutschland fast keine Schiffe recycelt, zumeist geschieht dies in Südostasien. Mit Blick auf Rohstoffknappheit und Nachhaltigkeitsziele sollte sich Deutschland intensiver mit dem Thema beschäftigen. Unter anderem sollten Gespräche mit den Werften geführt werden, welche Kapazitäten es gibt bzw. welche Kapazitäten geschaffen werden müssten. Weiterhin passt der aktuelle regulatorische Rahmen der Bundesimmissionsverordnung nicht zu den Bedarfen. Wenn mehr als 70 Prozent eines Schiffes recycelt werden, ist eine Genehmigung zur Abfallbehandlung erforderlich, die die Werften gegenwärtig so nicht haben. Hier sollte eine pragmatische Lösung gefunden werden. Auch eine entsprechende Straßen- und/oder Schieneninfrastruktur für den Transport zum nächsten Stahlwerk wäre erforderlich. Alternativ könnte ein Stahlwerk in direkter Nähe zur Recyclingfläche errichtet werden. Letzteres würde, ebenso wie die Erweiterung von Werftflächen, bei entsprechendem Bedarf Überlegungen und Planungen in der Raumordnung erfordern.
- » Hochwertige Produkte, die im Schiffbau zum Einsatz kommen, zum Beispiel Sensoren, Pumpen oder speziell abgeschirmte Kabel, werden aktuell noch in Europa gebaut. Dazu sind spezielle Technologien und entsprechendes Know-how nötig, die nicht so leicht kopiert oder aufgebaut werden können. Zusätzlich müssen diese Produkte beim Einsatz in Marineschiffen, aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen, vor dem Einbau geprüft werden, was einige Zeit erfordert. Noch gibt es maritime Zulieferer in Europa, die diese produzieren, weiter- oder auch neu entwickeln. Mit Blick auf Resilienz in Lieferketten sowie die steigenden Sicherheitsanforderungen brauchen auch Zulieferer eine ähnlich hohe Sicherheitsgarantie wie die Werften und maritimen Zulieferer, auch wenn sie zunächst nicht der maritimen Wirtschaft zugehörig erscheinen.

Fachkräfte- und Nachwuchssicherung

- » Für die Transformation in der Industrie sind qualifizierte Fachkräfte erforderlich. Der demografische Wandel erhöht zusätzlich den Druck zu mehr Automatisierung und Digitalisierung. Die Fachkräfte dafür braucht es nicht nur in der Produktion allein, auch in der Programmierung und Entwicklung von Arbeitsgeräten muss der Wandel schneller vollzogen werden. Spezielle Programme im Bereich Aus- und Weiterbildung können diese Entwicklung unterstützen und die Fachkräfte entsprechend der Bedarfe fördern. Auch die Förderung von Innovationen bei der Technologieentwicklung kann die Transformation unterstützen und den Druck im Fachkräftebedarf reduzieren.
- » Mit Blick auf den gegenwärtigen Fachkräftemangel müssen Industriearbeitsplätze attraktiv gestaltet und ein ansprechendes, innovatives Image aufgebaut werden, um im Wettbewerb mithalten zu können.
- » Es gibt viele verschiedene Berufszweige, die bei den Werften, maritimen Zulieferern und maritimen Dienstleistern ausgeübt werden können, diese sind nicht überall bekannt und sollten daher aktiver beworben werden. Einen Teil trägt die Meer-machen-Kampagne von IHK Schleswig-Holstein und der schleswig-holsteinischen Geschäftsstelle des Maritimen Clusters Norddeutschland dazu bei. Unter www.meermachen.sh/berufschancen gibt es einen Überblick und passende Ansprechpartner.
- » Neben den klassischen Fachkräften, zum Beispiel Maschinenbauer, Elektrotechniker oder Schiffsmechaniker, werden auch Wasserbauingenieure oder Taucher gesucht.
- » Die Fachkräftesicherung gehört zur Standortsicherung.

Infrastruktur

- » Kaikanten, Häfen und Werften gehören zur kritischen Infrastruktur und sollten gemeinsam betrachtet werden, wenn es eine räumliche Nähe zueinander gibt. Dies erfordert die Einbeziehung in Förder- bzw. Schutzprogramme (zum Beispiel zur Cyberabwehr, zum Werftschutz oder zur Drohnenabwehr – über und unter Wasser).
- » Kaikanten haben neben ihrer Bedeutung für die Wirtschaft, Marine und maritime Institutionen oftmals auch eine Bedeutung für den Küstenschutz und sollten aufgrund dieser vielfältigen Funktionen in strategische Überlegungen einbezogen werden.
- » Die nautischen Zufahrten zu den Werften an Nord- und Ostsee müssen vom Schlick freigehalten werden.
- » Verstetigung des Sedimentmanagements in den Westküstenhäfen erreichen, zur Vermeidung von Verschlickung zur Sicherstellung der Nutzbarkeit sowie Zukunftsfähigkeit der ansässigen maritimen Industrie.
- » Die Elbe und vor allem ihre Nebenflüsse müssen schiffbar gehalten und Lösungen gegen die Verschlickung zügig umgesetzt werden.
- » Der Nord-Ostsee-Kanal und der Elbe-Lübeck-Kanal sind wichtige Wasserstraßen, die auch für die Erreichbarkeit der Werften von Bedeutung sind. Die Schiffbarkeit sowie die Nutzbarkeit der Schleusen muss sichergestellt sein. Investitionen in den Erhalt und Ausbau müssen verstetigt werden.

- » Der Plüschowhafen in Kiel sollte als Liegeplatz und nutzbare Kaikante (ggf. für die Marine) erhalten bleiben.
- » Beim Arsenal in Kiel müssen die Pier bzw. Kaikanten so zügig wie möglich saniert werden. Aktuell können sie größtenteils aufgrund von Mängeln nicht genutzt werden. Bei Bedarf müsste daher auf die zivilen Kaikanten in Kiel zurückgegriffen werden, die dann wiederum nicht mehr für zivile Schiffe zur Verfügung stehen. Dies könnte im Ernstfall Konsequenzen für den Seehafen Kiel haben.
- » Der Bau der A 20 ist für die Erreichbarkeit der Unternehmen in Schleswig-Holstein essenziell, lange Fahrzeiten und Umfahrungen würden endlich reduziert und auch maritime Zulieferer von außerhalb Schleswig-Holsteins hätten noch eine Alternative zur A 7. Der Ausbau der B 404 zur A 21 ist vor allem für die Werften in Kiel und deren Zulieferer von Bedeutung. Der Ausbau der B 5 ist für die Wirtschaft an der Westküste wichtig, auch für die Werft in Husum und die Zulieferer in der Region.
- » Der Zustand vieler Brücken – Straßen- und Bahnbrücken – ist unzureichend. Das Sondervermögen Infrastruktur des Bundes wird auch in Schleswig-Holstein zum Einsatz kommen. Zusammen mit den regulären Infrastrukturhaushalten von Bund und Schleswig-Holstein können damit wichtige Verbindungen nachhaltig gesichert werden.
- » Beim Zustand der Bahninfrastruktur steht Schleswig-Holstein im deutschlandweiten Vergleich am schlechtesten da. Die Generalsanierungen sowie die im Bundesverkehrswegeplan und im landesweiten Nahverkehrsplan aufgeführten Projekte müssen dringend umgesetzt werden, um mehr Verlässlichkeit in die Bahn zu bringen und damit auch die Planbarkeit für die Unternehmen zu verbessern.

Raumordnung/Sicherung Platzbedarf

- » Kaikanten, Häfen und Werften gehören zur kritischen Infrastruktur und sollten gemeinsam betrachtet werden, wenn es eine räumliche Nähe zueinander gibt. Dies erfordert die Einbeziehung in Förder- bzw. Schutzprogramme (zum Beispiel zur Cyberabwehr, zum Werftschutz oder zur Drohnenabwehr – über und unter Wasser).
- » Kaikanten haben neben ihrer Bedeutung für die Wirtschaft, Marine und maritime Institutionen oftmals auch eine Bedeutung für den Küstenschutz und sollten aufgrund dieser vielfältigen Funktionen in strategische Überlegungen einbezogen werden.
- » Die Sicherung der Werften als Industriestandorte ist wichtig. Eine herannahende Wohnbebauung oder Infrastruktur darf nicht geschehen, um die Industrietätigkeit nicht zu gefährden.
- » Auch die maritimen Zulieferer sind oftmals Industrieunternehmen: Sie brauchen gute Standorte, an denen ein Betrieb 24/7 möglich ist, um im Notfall rund um die Uhr für die Reparatur und Belieferung mit Ersatzteilen im Einsatz sein zu können.

- » Sollten alle aufgeführten Aufgaben/Tätigkeitsfelder auf den Werften umgesetzt werden, wird der aktuell verfügbare Platz nicht ausreichen. Es stellen sich die Fragen, ob (1) Erweiterungen möglich sind, ob (2) ein neuer Werftstandort entwickelt wird oder ob (3) wichtige Themen an Wettbewerber im Ausland abgegeben werden müssen und damit in Schleswig-Holstein/Norddeutschland vorhandenes Know-how aufgegeben wird. Letzteres (3) darf nicht im Interesse der norddeutschen Industriepolitik sein, da zum einen weiterhin die Einheiten der Marine vor Ort gebaut, umgebaut und gewartet werden sollen und zum anderen eine innovative Industriebranche Wertschöpfung generiert und hochqualifizierte Arbeitsplätze schafft.

Nachhaltigkeit

- » Vorgaben zu Nachhaltigkeit und die Berichterstattung (EU und Deutschland) gewinnen zunehmend an Bedeutung und stellen auch die maritime Branche vor Herausforderungen.
- » Die Nachhaltigkeitsregulierungen (EU-Taxonomie, CSRD, ETS Maritime) können nicht nur eine Pflicht darstellen, sondern auch eine Chance zur Positionierung als nachhaltiger Industriestandort sein (Stichwort: klimaneutrales Industrieland Schleswig-Holstein 2040), sofern für die Unternehmen Planungssicherheit und technologieoffene Rahmenbedingungen gegeben sind.
- » ESG-Anforderungen (Environmental, Social and Governance) spielen in der Nachhaltigkeitsperformance eine zunehmende Rolle. Unternehmen können mit den entsprechenden Berichten über ihre Bemühungen und ihr Vorgehen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung informieren. Vor allem bei langfristigen Projekten werden diese zunehmend zum Tragen kommen.
- » Die Unternehmen erkennen die Vorteile der Nachhaltigkeitsziele und arbeiten an entsprechenden Veränderungen.
- » Von Seiten der Fachkräfte gibt es zunehmend die Nachfrage, wie nachhaltig Unternehmen sich aufstellen, weshalb dieses Thema bei der Konkurrenz um Fachkräfte an Bedeutung zunimmt.



Kurz erklärt

Die Corporate Sustainability Reporting Directive verpflichtet deutlich mehr Unternehmen, standardisiert über Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen zu berichten und schafft damit mehr Transparenz und Vergleichbarkeit.



Kurz erklärt

Das EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) gilt seit 2024 auch für die Schifffahrt. Reedereien müssen ihre Emissionen überwachen und für CO₂-Ausstoß Zertifikate abgeben – für Fahrten innerhalb der EU zu 100 %, für Verbindungen mit Drittstaaten zu 50 %.

DANKE.

Wir bedanken uns bei allen Unternehmerinnen und Unternehmern, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern sowie Fachleuten, die an unserem Positions- und Forderungspapier mitgewirkt haben, für die Zusammenarbeit.

Ihr ehrenamtliches Engagement im Runden Tisch Werften, im Arbeitskreis Maritime Wirtschaft und darüber hinaus ist essenziell für die Entstehung dieses Papiers.

Impressum

Herausgeber:

IHK Schleswig-Holstein
Bergstraße 2
24103 Kiel

☎ 0431 5194-0

🌐 ihk.de/sh

Gestaltung:

Robin Kruse | rk-create.com

Karten: eigene Darstellung

Stand: Januar 2026

Ansprechpartner maritime Wirtschaft:

Dr. Sabine Schulz
Referentin für maritime Wirtschaft und Raumordnung IHK zu Kiel
Federführerin maritime Wirtschaft IHK Schleswig-Holstein
☎ 0431 5194-227 @ sabine.schulz@kiel.ihk.de

Julius Krüger
Referent Verkehr, Infrastruktur und Mobilität IHK zu Lübeck
☎ 0451 6006-163 @ julius.krueger@luebeck.ihk.de

Peer Hochscheid
Referent für Infrastruktur, Mobilität und maritime Wirtschaft IHK Flensburg
☎ 0461 806-453 @ peer.hochscheid@flensburg.ihk.de



Schleswig-Holstein
Flensburg · Kiel · Lübeck



ihk-sh.de



ihk-sh.de/newsletter



[/IHKKiel](https://www.facebook.com/IHKKiel)



[@IHKzuKiel](https://twitter.com/IHKzuKiel)