

IHK-POSITION



Positionen der maritimen Wirtschaft in Mecklenburg- Vorpommern

2026



Die IHKs
in Mecklenburg-Vorpommern

Unsere Forderungen auf einen Blick / Handlungsbedarf für MV

- Klare strategische Anerkennung der maritimen Wirtschaft als zentraler Wachstumsmotor für MV durch Politik, Verwaltung und Gesellschaft;
- Kontinuierliche und gezielte Investitionen in maritime Infrastruktur, Hafenerweiterungen, Digitalisierung und alternative Energieträger (LNG, Wasserstoff, CO₂-neutrale Kraftstoffe);
- Sicherung und Bereitstellung ausreichender Entwicklungsflächen für maritime Unternehmen in Regional- und Landesplänen;
- Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren durch effizientere Verwaltungsprozesse;
- Stärkung der Schiffbau- und Zulieferindustrie durch Innovation, Förderprogramme, europäische Kooperationen und Referenzprojekte „Made in Germany“;
- Aufbau einer nachhaltigen Schiffsrecycling-Industrie und Förderung von Pilotprojekten im Sinne der EU-Verordnung 1257/2013;
- Ausbau und Modernisierung der Seehäfen als logistische Knotenpunkte für Handels-, Energie-, Offshore- und Verteidigungslogistik; gezielte Investitionen in Resilienz und Cybersecurity;
- Erhöhung des Hafenlastenausgleichs und faire Wettbewerbsbedingungen im Vergleich zu anderen europäischen Standorten;
- Förderung innovativer Antriebstechnologien und CO₂-neutraler Kraftstoffe in der Schifffahrt; Unterstützung regionaler Forschungsprojekte dazu;
- Weiterentwicklung von Meeres- und Offshoretechnik mit Fokus auf Automatisierung, Aquakultur und Munitionsbergung;
- Intensivierte Vernetzung zwischen Wissenschaft, Industrie, Behörden und Sicherheitsakteuren, insbesondere im Bereich der Dual-Use-Forschung und maritimer Schlüsseltechnologien;
- Klare Dual-Use-Forschungspolitik mit ethischer Absicherung, technologieoffener Förderung und verbindlichen Leitlinien für Innovationen mit zivilem und sicherheitsrelevantem Nutzen;
- Stärkung maritimer Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen sowie Ausrichtung auf Digitalisierung, Automatisierung und nachhaltige Umwelttechnik; Förderung beruflicher und akademischer Ausbildungsgänge;
- Sicherung und Weiterentwicklung seemännischer und technischer Fachkompetenzen in allen maritimen Teilbranchen.

Kernforderungen der maritimen Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern

Die maritime Wirtschaft ist ein strategischer und damit äußerst bedeutender Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern.

Als maritim werden dabei die diejenigen Unternehmen und Branchen gefasst, deren Aktivitäten ursächlich und unmittelbar im Kern mit dem Meer in Verbindung stehen. Dieser Zusammenhang kommt in ökonomischer Hinsicht auf vielfältige Weise zum Tragen: Das Meer kann als Verkehrsweg fungieren, als Raum der Produktion, als Zielort von Technologien und Dienstleistungen oder als Platz der Erholung. Auch seine Randgebiete, etwa die unmittelbare Küste, anschließende Binnengewässer oder die küstennahen Gegenden an Land, sind damit eng verknüpft. Dementsprechend werden im Kern zwölf verschiedene Bereiche der maritimen Wirtschaft und zusätzlich eine Querschnittsbranche gezählt:

- | | | |
|--|-------------------------------------|--------------------------------|
| • <i>Schiff- und Bootsbau</i> | • <i>Häfen/hafenabh. Industrie</i> | • <i>Forschung & Lehre</i> |
| • <i>Maritime Zulieferindustrie</i> | • <i>Maritime Dienstleister</i> | • <i>Wasserbau</i> |
| • <i>Offshore-Wind & Ressourcen</i> | • <i>Fischerei & Aquakultur</i> | • <i>Marine</i> |
| • <i>Schifffahrt</i> | • <i>Verwaltung & Verbände</i> | • <i>Maritimer Tourismus</i> |
| • <i>Querschnittsbranche Meerestechnologie</i> | | |

Im Jahr 2024 waren etwa **2.000 Unternehmen** mit knapp **37.500 Beschäftigten** in diesem Sektor tätig. Sie erwirtschafteten einen **Umsatz** von rund **6,9 Milliarden Euro** und eine **Wertschöpfung** von etwa **2,7 Milliarden Euro**. Dies unterstreicht die erhebliche wirtschafts- und beschäftigungspolitische Relevanz des Sektors für Mecklenburg-Vorpommern.

Die maritime Wirtschaft steht vor großen Herausforderungen: Die Innovationskraft traditioneller Unternehmen wird durch internationalen Wettbewerb, die Folgen der Energiekrise, gestörte Lieferketten sowie geopolitische Spannungen auf die Probe gestellt. Zudem vollzieht sich ein grundlegender Transformationsprozess hin zu mehr Umwelt- und Klimaschutz, dem sich die Branche stellen muss.

Mit ihrer außerordentlichen Innovationsstärke kann die maritime Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns jedoch eine Vorreiterrolle einnehmen. Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern und Herausforderungen wie Nachhaltigkeit, Resilienz und Digitalisierung zu meistern, sind konkrete Investitionen in Infrastruktur, Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung notwendig.

Die Landesregierung und Landtagsabgeordneten mögen sich im Rahmen ihrer politischen Einflussmöglichkeiten sowohl auf Landes- als auch Bundes- und EU-Ebene für die Forderungen der maritimen Wirtschaft einsetzen.

1. Maritime Wirtschaft als strategischer Wirtschaftsfaktor

Wichtig ist weiterhin ein klares, verbindliches Bekenntnis der Landesregierung zur maritimen Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern. Der politische Fokus muss dabei allen maritimen Teilbranchen gleichermaßen gelten. Vor diesem Hintergrund wird das unter Koordination des Wirtschaftsministeriums gemeinsam mit der maritimen Wirtschaft entwickelte **Zukunftskonzept für die maritime Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern** ausdrücklich begrüßt und gleichzeitig auf die zielorientierte Umsetzung der Handlungsempfehlungen gedrungen. Der Maritime Zukunftsbeirat, besetzt mit Experten aus der gesamten maritimen Branche, muss die vereinbarten Kernthemen im wirtschaftlichen und beschäftigungsseitigen Strukturwandel weiter forcieren.

Die gesamte maritime Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern sollte mittels einer **Marketing- und Imagekampagne** bei Unternehmen im In- und Ausland sowie in der breiten Gesellschaft als innovative und zukunftsorientierte Branche bekannter gemacht und mit positiven Attributen unterlegt werden.

MV soll seine Position als maritimer Hub weiter festigen und **internationale Kooperationen mit Ostsee- und Nordseeanrainern** sowie weiteren Partnern aus Wirtschaft und Forschung **vertiefen**. Dabei kann die Unterstützung aus der Politik ein wertvoller Treiber und Türöffner sein.

Die **Flächenvorsorge** ist für die Entwicklung von Bestandsunternehmen und potenziellen Ansiedlern zentral. Das Land möge über das Wirtschaftsministerium als oberste Landesplanungsbehörde auf die Regionalplanung einwirken, um vorteilhafte Rahmenbedingungen für die Entwicklung der maritimen Wirtschaft in den Regionalen Raumentwicklungsprogrammen (RREP) zu schaffen. Dazu sind für Umschlag, Logistik und die Ansiedlung hafenaffiner Industrie- und Gewerbebetriebe ausreichend Entwicklungsflächen in den Regionalplänen bereitzustellen. Das Land sollte ebenso über das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP), das derzeit neu aufgestellt wird, gewährleisten, dass die darin bereits festgelegten Standorte für die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen dauerhaft gesichert werden. Des Weiteren sollten durch die Landesregierung landesweit bedeutsame Energieprojekte, z. B. der Energiehafen Rostock mit der Anbindung an das Wasserstoffkernnetz, unterstützt werden.

Darüber hinaus ist eine konsequente **Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren** sicherzustellen. Die schrittweise Umsetzung der im „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ vereinbarten Maßnahmen bleibt eine fortlaufende Aufgabe für Bund und Länder.

2. Schiffbau und Zulieferindustrie

Die Auftragslage im Schiffbau, insbesondere im Kreuzfahrtbereich, wurde durch Pandemie und geopolitische Entwicklungen belastet. Die Landes- und Bundesregierung sollten ihre **Unterstützung und unbürokratische Auftragsvergaben für Marine- und Behördenschiffe**, z. B. Polizei, Zoll sowie Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, umsetzen. Dabei sollten bewusst **Referenz- und Erstanwendungen** für innovative maritime Technologien „Made in Germany“ geschaffen werden.

Die **Expertise im Marineschiffbau** und die verteidigungsrelevanten Leistungen des Marinearsenals im Land müssen für eine hohe Einsatzverfügbarkeit der Deutschen Marine genutzt, weiter ausgebaut und beschäftigungsrelevant wirksam werden.

Zulieferungen für die Offshore-Windindustrie bieten großes wirtschaftliches Potenzial. Insofern stärkt die **Einhaltung der Offshore-Ausbauziele und des Bundesnetzplans** mittelbar die Planungssicherheit bei Werften und Zulieferern, z. B. für den Bau von **Offshore-Konverterplattformen**.

Die **maritime Zulieferindustrie** benötigt für ihre Diversifikation im **maritimen Industrieanlagenbau** kooperations- und innovationsfördernde Rahmenbedingungen und muss neben dem Schiffbau als gleichbedeutender **struktureller Teilbereich mit eigener strategischer Ausrichtung** entwickelt werden. **Branchenübergreifende Verbundprojekte** konnten wertvolle Impulse zur Stärkung der wertschöpfungsorientierten Zusammenarbeit zwischen Werften und maritimer Zulieferindustrie geben und sollten durch das Land weiter unterstützt werden.

Zur Stärkung der maritimen Wertschöpfungsketten fordert die maritime Wirtschaft die Landesregierung auf, die **Resilienz regionaler Lieferketten** gezielt zu fördern und hierbei die maritime Zulieferindustrie als strategischen Partner aktiv einzubeziehen. Durch die **proaktive Einbindung der regionalen Unternehmen**, insbesondere der kleinen und mittleren Betriebe, kann die **Abhängigkeit von außereuropäischen Beschaffungsstrukturen reduziert** und die **Versorgungssicherheit** im Sinne des Operationsplans Deutschland (OPLAN DEU) nachhaltig **gestärkt** werden. Eine solche Politik trägt zugleich zur Sicherung regionaler Fachkräfte, Innovationskompetenzen und industrieller Souveränität Mecklenburg-Vorpommerns bei.

Die Dominanz subventionierter Schiffbaukapazitäten in Asien und ein zunehmend ungleicher Wettbewerb durch staatlich unterstützte Werften in anderen europäischen Ländern, wie Frankreich und Italien, stellen die Werften in MV vor große Herausforderungen. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, setzen norddeutsche Werften auf **Innovationskraft**, Nischenmärkte wie den Bau von Spezialschiffen und Yachten sowie engere **europäische Kooperationen**. **Förderprogramme** wie „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz unterstützen diesen Weg. Darüber hinaus müssen Landes- und Bundesregierung **auf gleiche und sichere Wettbewerbsbedingungen hinwirken**, um die verbliebenen **Nischen im Spezialschiffbau zu verteidigen**. Unterstützend sollte ein **europäisches Programm zur Modernisierung der Short-Sea-Shipping- und Binnenschiffahrtsflotten** vorangetrieben werden.

Schiffsrecycling, entsprechend der EU-Verordnung 1257/2013, ist eine ökologische Notwendigkeit. Zur Nutzung der wirtschaftlichen Chancen soll es in Mecklenburg-Vorpommern als nachhaltige Industrie durch zertifizierte Kapazitäten und Pilotprojekte etabliert werden.

3. Seehäfen

Die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sind als logistische Knotenpunkte für Deutschlands wirtschaftliche Resilienz im europa- und weltweiten Handel Teil der **kritischen Infrastruktur** und darüber hinaus systemrelevant für die **Energiewende**, für die **Versorgungssicherheit** und die **nationale Sicherheits- und Verteidigungslogistik**. Neben dem Erhalt und der Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur müssen **Investitionen in Resilienz, Cybersecurity und militärisch nutzbare Anlagen** gestärkt werden.

Der Ausbau der **multimodalen Infrastruktur** der Häfen Rostock, Wismar, Stralsund, Sassnitz und weiterer Standorte braucht die Unterstützung des Landes, etwa bei Hafenerweiterungen, Digitalisierung und der Umstellung auf alternative Energieträger wie LNG, Wasserstoff und CO₂-neutrale Kraftstoffe.

Die Häfen müssen in die Lage versetzt werden, in größerem Umfang **Großraum- und Schwertransporte** – insbesondere für Offshore-Projekte und Verteidigungsgüter – abzuwickeln. Dazu müssen ebenso die Schwerlastkorridore in der Hinterlandanbindung gestärkt werden. Auch der **Betrieb seegehender Binnenschiffe** sollte rechtlich ermöglicht werden, um Häfen ohne direkten Binnenwasserstraßenanschluss mit dem Binnenschiffahrtsnetz zu verknüpfen.

Zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen ist die dauerhafte Erhöhung der **Bundesmittel auf 500 Millionen Euro pro Jahr erforderlich**, um Infrastrukturunterhalt, Klimaschutz und Digitalisierung zu finanzieren. Das Land sollte sich dafür einsetzen, dass die **Häfen in MV** an dieser Erhöhung **angemessen beteiligt werden**.

Zur **Stärkung der Häfen in MV für den zusätzlichen Wettbewerb mit der Festeisen-Fehmarnbelt-Querung** sollte das Land geeignete Kompensationsmaßnahmen unterstützen, zu denen z. B. die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur und Hafeninfra- und -suprastruktur sowie die Ansiedlung von Forschungsinstituten und Bundesbehörden zählen. Zudem muss auf die Einhaltung fairer Wettbewerbsbedingungen gedrungen werden, um sicherzustellen, dass Waren entlang der ökonomisch und ökologisch sinnvollsten Routen transportiert werden. Dazu gehört auch die Beseitigung von Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen europäischen Häfen bei der **Einfuhrumsatzsteuer (EUST)**. Das sogenannte **Verrechnungsmodell**, das in mehr als 23 EU-Mitgliedstaaten (z. B. den Niederlanden, Belgien oder Österreich) erfolgreich erprobt wurde, ist anzustreben. Durch die direkte Verrechnung der EUST mit der Vorsteuer entfällt der zwischenzeitliche Liquiditätsabfluss, was insbesondere mittelständische Unternehmen spürbar entlastet.

Ein bundeseinheitliches, **nachhaltiges Sedimentmanagement mit klaren Zuständigkeiten** und kontinuierlicher Koordination zwischen Bund und Ländern ist unabdingbar, um die Befahrbarkeit der Schifffahrtswege mit den erforderlichen Regelwassertiefen zu gewährleisten. Die Wasserstraßen- und Hafenverwaltungen bedürfen langfristig gesicherter Investitionen und personeller sowie technischer Ausstattung.

Die **Energie-, Industrie- und Sicherheitswende** sind in Mecklenburg-Vorpommern eng zu verzahnen. Mecklenburg-Vorpommern soll zum **führenden Standort für grüne Wasserstoffwirtschaft und Offshore-Windenergie** ausgebaut werden. Um dies zu erreichen und die Voraussetzungen für **CO₂-Abscheidung (CCS)**, **-Nutzung (CCU)** und **-Export** zu schaffen, bedarf es einer gezielten **Ansiedlungsförderung und des Aufbaus kompletter Wertschöpfungsketten**.

Die **Häfen** sind dabei als **zentrale Energie- und Logistikknoten** einzubinden. Denn die Entwicklung von maritimen Standorten für industrielle Großkomponenten mit Kai-kantenbezug, Offshore-Konverterbau, Wasserstoffkapazitäten sowie die **militärische und zivile Ko-Nutzung** von Werft- und Hafenanlagen schaffen Innovationspotenziale und Versorgungssicherheit. Diese **Synergien stärken** die Position des Landes als **einzigartigen Industrie- und Sicherheitsstandort** und sind zu unterstützen.

4. Schifffahrt

CO₂-Reduktion in der Schifffahrt muss mit neuen Antriebstechnologien, alternativen Kraftstoffen und entsprechender Infrastruktur Hand in Hand gehen. CO₂-Grenzausgleichssysteme bei Einfuhren von Waren aus Drittstaaten sind unbürokratisch umzusetzen, um eine Emissionsverlagerung (Carbon Leakage) und eine Verzerrung der Warenströme zu vermeiden.

Regionale Forschungsprojekte zu grünen Treibstoffen (Ammoniak, Methanol, Wasserstoff), resilienter und autonomer Schifffahrt und Elektromobilität sowie Digitalisierung sind weiterhin durch Land und Bund zu fördern.

Die Landesregierung sollte sich für den Erhalt der **Tonnagesteuer** einsetzen. Die Gewinnermittlung nach Tonnage für Schiffe im Rahmen der Einkommensteuer ist ein international und europäisch anerkannter Standard und dient dem Ausgleich der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schifffahrtsstandorten weltweit und in der EU. Die Tonnagebesteuerung ist ein Instrument zur Vermeidung von Steuerwettbewerb insbesondere zwischen Standorten in der EU. Sie dient der Sicherung eines Level-Playing-Fields, auch mit Drittstaaten, und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Handelsflotte.

5. Meeres- und Offshoretechnik

Mecklenburg-Vorpommern bietet hervorragende Rahmenbedingungen und wissenschaftliche Expertise im Bereich Meeres- und Offshoretechnik, insbesondere durch die Universitäten und Hochschulen sowie außeruniversitäre Institute und Forschungseinrichtungen. Am Standort Rostock bietet die Technologieentwicklung in **Unterwasser-automatisierung, Aquakultur und Altlastenbeseitigung** bedeutende wirtschaftliche Chancen, die es zu nutzen gilt.

Der **Ocean Technology Campus (OTC)** in MV gilt als nationaler Innovationsmotor. Der **Ausbau maritimer Testfelder und Reallabore** sollte, unterstützt durch eine **innovationsfreundliche Verwaltung**, weiter vorangetrieben werden.

Mit dem neuen **Bundeskompetenzzentrum zur Munitionsbergung in Nord- und Ostsee in Rostock** sollen die vorhandenen wissenschaftlichen Expertisen und das technische Know-how gebündelt und weiter gestärkt sowie neue Beschäftigungschancen geschaffen werden. Die Landesregierung sollte sich für eine **dauerhafte Finanzierung der Räumung von Munitionsaltlasten in der Ostsee** einsetzen.

6. Maritime Forschung, Ausbildung und Fachkräftesicherung

Forschung und Entwicklung in **Schlüsseltechnologien** wie CO₂-neutralen Antrieben, Digitalisierung und Wasserstofftechnologien sind konsequent zu **unterstützen**. Die **Zusammenarbeit und der Technologietransfer zwischen Wissenschaft und maritimer Wirtschaft** sollten intensiviert werden. Hierzu können Fachtagungen, die Zukunftskonferenz der maritimen Wirtschaft und der Austausch im Strategierat Wirtschaft – Wissenschaft zur Umsetzung der Regionalen Innovationsstrategie (RIS) beitragen.

Darüber hinaus sollten Förderprogramme bestmöglich eingesetzt werden, um die **Exzellenzförderung** im Land stärker auf die **maritime Wirtschaft** auszurichten und **auch kleine und mittelständische Unternehmen** bei der Initiierung von Forschungsvorhaben zu unterstützen. Zudem benötigen die Forschungseinrichtungen, maritimen Cluster und Netzwerke unterstützende Rahmenbedingungen, um ihre Zusammenarbeit und Vermarktung stärker über die Grenzen Mecklenburg-Vorpommerns hinaus auszurichten und konkrete Forschungsprojekte im europäischen Kontext zu entwickeln.

Mecklenburg-Vorpommern soll eine klare **Dual-Use-Forschungspolitik** entwickeln, die zivile und sicherheitsrelevante Innovation in Universitäten und Hochschulen gezielt fördert und dabei ethische sowie rechtliche Standards sichert. Es braucht landesweit transparente und verbindliche Leitlinien, eine starke Ethikprüfung sowie gezielte Förderprogramme, um den Technologietransfer zwischen Wissenschaft, maritimer Wirtschaft und sicherheitsrelevanten Bereichen zu forcieren. So werden wissenschaftliche Freiheit, gesellschaftliche Verantwortung und technologische Souveränität gleichermaßen gestärkt. Die Landesregierung sollte sich in Kooperation mit Schleswig-Holstein beim Bund für die **Einrichtung eines Innovationszentrums für Dual-Use** mit Standorten in beiden Bundesländern engagieren.

Projekte zur **Berufsorientierung** in der maritimen Wirtschaft (z. B. maritime Spurensuche des Hanse Sail Vereins) vermitteln jungen Menschen die Attraktivität der Branche und benötigen neben dem Engagement der Unternehmen auch die Unterstützung des Landes.

Seemännisches Know-how und Fachkräfte in Hafen, Logistik und Schiffbau sowie meerestechnischen und Offshore-Berufen sind unverzichtbar. Die **Aus- und Weiterbildungseinrichtungen** für diese Berufsbilder sind durch das Land zu **stärken** und in die Förderung nach dem MV-Plan einzubeziehen. Diese Träger beruflicher Bildungsdienstleistungen für die Wirtschaft müssen regelmäßig investieren, um ihre Bildungsinfrastruktur, z. B. Ausbildungswerkstätten, Labore und digitale Lernangebote, für die Anforderungen der Zukunft fit zu halten. In der maritimen Wirtschaft müssen sie zudem auch auf die **Anforderungen aus Digitalisierung, Automatisierung und neuer Antriebs- und Umwelttechnik** reagieren können.

Der Erhalt und Ausbau maritimer Kompetenzen erfordern daher **Investitionen in Aus- und Weiterbildung** sowie den **Ausbau maritimer Studiengänge und Testfelder**. Duale Erstausbildung und akademische Ausbildung sollten gleichermaßen unterstützt werden.

Das **maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt** umfasst die Schifffahrtsförderung des Bundes und die seemännischen Ausbildungs- und Qualifizierungsangebote der Küstenbundesländer, mit dem Ziel die maritimen Fachkenntnisse zu erhalten, Ausbildungsplätze auf Seeschiffen bereitzustellen und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt zu stärken. Das Land sollte sich weiterhin im Rahmen dieses Bündnisses für die Förderung der deutschen Seeleute engagieren. Neben der langfristigen Planbarkeit der finanziellen Zuwendungen ist auch ein Bürokratieabbau bei Antragstellung und Abrechnung erforderlich.

Impressum

Herausgeber:

IHK zu Rostock
Ernst-Barlach-Str. 1-3
18055 Rostock
 0381 338-0
 rostock.ihk.de

Ansprechpartner:

Sven Olsen
Leiter Geschäftsbereich Innovation, Umwelt, Verkehr, Maritime Wirtschaft
 0381 338-100
 sven.olsen@rostock.ihk.de

Gestaltung:

IHK zu Rostock

Bildnachweis:

Titel: ©ROSTOCK PORT/Nordlicht

Stand: 24.02.2026

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.