



Oliver Burkhard (r), CEO von ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), und Miguel Lopez, CEO der ThyssenKrupp AG, feiern die Erstnotiz von TKMS. Foto: Boris Roessler/dpa

WiWo+ MARINE-AKTIE

TKMS feiert Börsendebüt – so steht es um maritime Werte auf dem Börsenparkett

Thyssenkrupps Marinesparte TKMS gelang ein erfolgreicher Börsenstart. Huntington Ingalls, General Dynamics und Fincantieri zeigen, was die Sparte Anlegern zu bieten hat.

Martin Gerth, Michelle Jura
20.10.2025 – 11:51 Uhr

Am Montag feierte TKMS einen erfolgreichen Börsenstart. Die Marinesparte von ThyssenKrupp  wurde abgespalten, 51 Prozent befinden sich jedoch weiterhin im Besitz des Mutterkonzerns. Die restlichen Aktionäre erhielten für 20 Thyssenkrupp-Aktien eine TKMS-Aktie ins Depot gebucht. An der Frankfurter Börse war die Aktie zu Handelsstart für rund 60 Euro handelbar. Bereits in der ersten Handelsstunde stieg der Kurs auf mehr als 95 Euro.

Analysten hatten den Börsenwert von TKMS zuvor zwischen 2,7 und vier Milliarden Euro geschätzt. Der Startwert lag letztendlich bei 3,8 Milliarden Euro, stieg jedoch rasant auf mehr als sechs Milliarden Euro. Peter Heim, Gründer des Spin-off-Fonds, beobachtet TKMS schon länger als potenziellen

Aufnahmekandidaten in den Fonds. Er hielt die anfängliche Bewertung für attraktiv, doch die rasante Steigerung preist die zukünftigen Erwartungen bereits ein. „TKMS wird die Kapazität mit der Erweiterung in Wismar verdoppeln“, sagt Heim, „daher dürfte das Wachstum ab 2027 deutlich anziehen, verbunden mit steigenden Margen.“

TKMS baut U-Boote, Fregatten und Korvetten in seinen Werften in Kiel, Wismar und Itajaí (Brasilien). Außerdem werden unter Atlas Electronics schallbasierte Erkennungssysteme, sogenannte Sonar-Systeme, angefertigt. Der Verteidigungsboom in Deutschland kam TKMS zugute. Allein für Deutschland befinden sich sechs U-Boote im Bau und weitere sechs in der Modernisierung.



WiWo+ TKMS-BÖRSENGANG



Vom Tarif zum Torpedo – Deutschlands ungewöhnlichster Rüstungschef

Oliver Burkhard hat den U-Boot-Bauer TKMS an die Börse gebracht. Was ist der frühere IG-Metall-Bezirksleiter für ein Manager? Und: Kann das gut gehen?

von Florian Güßgen und Rüdiger Kiani-Kreß

Im vergangenen Geschäftsjahr ist der Auftragsbestand von TKMS um mehr als 50 Prozent auf rund 18 Milliarden Euro gestiegen. Und es sind noch weitere potenzielle Aufträge in Sicht. Heim sagt: „Der Auftragsbestand könnte sich – optimistisch gerechnet – in den nächsten zwölf Monaten mehr als verdoppeln.“ Das muss jedoch auch erst einmal abgearbeitet werden. Die Produktion eines U-Boots dauert beispielsweise bis zu zehn Jahre. Immerhin erhält das Unternehmen

vorher bereits hohe Anzahlungen von den Käufern, meist staatlichen Akteuren wie der Bundeswehr, die sich bereits in den Geschäftszahlen zeigen.

Kurzfristig können Aktionäre moderat steigende Umsätze im kommenden Geschäftsjahr erwarten. Auch Dividendenausschüttungen sollen dann bereits starten. Die mittelfristige Aussicht für Aktionäre ist vielversprechend: Alte, margenschwache Aufträge sind weit fortgeschritten in der Produktion und TKMS erwartet einen steigenden Anteil von Software und Elektronik in Marineschiffen mit generell höheren Margen. So verspricht TKMS ein durchschnittliches jährliches Umsatzwachstum (CAGR) von rund zehn Prozent und eine Ebit-Marge von sieben Prozent.

Aus der Spin-off-Perspektive gebe es verschiedene Indikatoren, die auf eine positive Entwicklung bei TKMS hindeuten, sagt Heim: „Abspaltung aus einem Konglomerat, Netto-Schuldenfreiheit, konservative Prognosen, positives Marktumfeld und eine gute Marktstellung.“

Der Börsenneuling TKMS ist ein reiner Marineanbieter. Unter den börsennotierten Unternehmen ist das selten. Denn die meisten anderen großen Player am Markt sind entweder nicht an der Börse notiert oder bauen noch etwas anderes als Kriegsschiffe. Am ehesten mit TKMS vergleichbar ist der US-Schiffbauer Huntington Ingalls. Er liefert vor allem an die US-Marine und die Küstenwache. Aber auch die beiden breiter aufgestellten Wettbewerber Fincantieri  und General Dynamics  zeigen, wo die Chancen und Risiken im Marinegeschäft liegen und wie die Börse sie bewertet.

Der Börsengang der Marinesparte wird zum Lackmustest für Thyssenkrupp-Chef López

Glück auf und Ahoi: Die Aktionäre stimmen für den Spin-off der Marinesparte von Thyssenkrupp. Aber warum sind die Investoren trotzdem unzufrieden?

von Clara Thier

HUNTINGTON INGALLS: WENIGER FLUKTUATION

Ähnlich wie TKMS verdient Huntington sein Geld vor allem mit Aufträgen für Militärschiffe. Der US-Konzern baut mit den amerikanischen Flugzeugträgern die weltweit größten Kriegsschiffe. Aber auch kleinere Marineschiffe und U-Boote hat Huntington im Sortiment. Anders als TKMS baut Huntington jedoch nuklearbetriebene U-Boote und kooperiert dabei mit General Dynamics. Zudem liefert das Unternehmen IT und Software für Seestreitkräfte.

In den vergangenen Jahren hatte das Unternehmen mit einer hohen Fluktuation beim Personal zu kämpfen. Vielen Mitarbeitern fehlte daher die Erfahrung, was sich negativ auf die Produktivität auf den Werften ausgewirkt hat. Inzwischen sinkt die Fluktuation dank steigender Löhne. Huntington erhöht damit seine Produktivität. Dem Unternehmen sollte es leichter fallen, die Termine für die Lieferung von Kriegsschiffen und U-Booten einzuhalten.

Die Maßnahmen, die Produktivität zu erhöhen, zeigen erste Wirkung. So hatte sich die Auslieferung des zweiten Flugzeugträgers der Ford-Klasse an die US-Marine zunächst mehrfach verzögert. Nun sollen noch in diesem Jahr die ersten Tests mit dem Kriegsschiff stattfinden. Im Frühjahr 2027 soll die John F. Kennedy dann ihren Dienst antreten.

Zwar hat auch die Aktie von Huntington zuletzt zugelegt, aber eben deutlich moderater als die italienische Fincantieri. Auf Jahressicht waren es lediglich plus 2,7 Prozent. Da ist noch Luft nach oben. Huntington ist daher ein Kauf.

FINCANTIERI: ZU WEIT GELAUFEN

Normalerweise konkurrieren der italienische Schiffbauer Fincantieri und TKMS um Aufträge. Manche Projekte lassen sich jedoch nur gemeinsam stemmen. So wollen die beiden Unternehmen in einer Kooperation U-Boote an die Marine der Philippinen liefern.

Weil die westlichen Marinestreitkräfte seit dem Ende des Kalten Krieges ihre Kapazitäten abgebaut haben, besteht größerer Nachholbedarf. Da es jedoch Jahre dauert, Kriegsschiffe zu bauen, werden unbemannte Fahrzeuge für die Weltmeere wichtiger. Sie können ohne Personal an Bord wichtige Seepassagen überwachen.

Der italienische Schiffsbauer Fincantieri könnte demnächst die Unterwasser-Sparte des Konzerns Saipem , ebenfalls aus Italien, übernehmen. Saipem strebt eine Fusion mit dem norwegischen Unternehmen Subsea 7 an. Italiens Regierung will jedoch die Technik für unbemannte Wasserfahrzeuge im eigenen Land belassen. Fincantieri könnte mit der Übernahme sein Unterwasser-Geschäft deutlich ausbauen. Derzeit hat diese Sparte mit 17 Prozent die höchste Gewinnmarge im Unternehmen.

Bei Fincantieri macht die Marine-Sparte 26 Prozent vom Umsatz aus. Größter Umsatzbringer ist der Bau von Kreuzfahrtschiffen mit 47 Prozent Umsatzanteil. Diese zivile Sparte macht den italienischen Konzern unabhängig von Staatsaufträgen. Derzeit boomt das Geschäft mit Kreuzfahrten. Der Branchenverband Cruise Lines International Association erwartet für dieses Jahr einen Anstieg der Passagiere von 34,6 auf 37,7 Millionen. Das wäre ein Plus von neun Prozent.

Trotz der guten Aussichten ist Fincantieri derzeit kein Kauf. Denn die Aktie ist bereits weit gelaufen. In den vergangenen zwölf Monaten steht ein Plus von 370 Prozent. Die Aktie kostet gemessen an dem für dieses Jahr geschätzten Gewinn das 54-fache. Das ist schon sehr kostspielig. Zuletzt ist zwar ein Teil der spekulativen Luft aus dem Kurs entwichen. Noch wäre es allerdings zu früh, um einzusteigen.

GENERAL DYNAMICS: VERBESSERTE U-BOOT-AUFTRÄGE

Die USA versuchen, ihren Vorsprung bei modernen U-Booten gegenüber China zu halten. Hintergrund ist der geopolitisch umkämpfte Südpazifik. Allerdings hinkt der Bau neuer U-Boote in den USA dem Zeitplan hinterher. Immer wieder kommt es zu Terminverschiebungen.

Der Zeitdruck spielt U-Bootbauern wie General Dynamics in die Hände. Sie können Preiserhöhungen mit dem Inflationsargument leichter durchsetzen. Im

September gelang es dem US-Rüstungskonzern, einen bereits unterzeichneten Auftrag für U-Boote der US-Marine nachzubessern.

US-Präsident Donald Trump hat klargestellt, dass der südliche Pazifik Priorität hat. Die Amerikaner haben ihre Truppen auf den dortigen Stützpunkten verstärkt. Auch wenn sich der Zeitplan für den Bau neuer Marineschiffe verzögert, ist es unwahrscheinlich, dass die US-Regierung ihre Aufrüstungspläne abspecken wird. Zu groß ist das Risiko, dass China Schwächen des US-Militärs ausnutzen wird, um Taiwan zu erobern.

WiWo+

WiWo+ GELDANLAGE



Wie lege ich eine große Summe klug an?

von Annika Peters

WiWo+ STRATEGIEWECHSEL BEIM MODEHÄNDLER



Bei C&A hat die Eigentümerfamilie übernommen – und verändert alles

von Stephan Knieps

WiWo+ KÜNSTLICHE INTELLIGENZ



Die KI-Blase wird platzen

von Thomas Stölzel, Sonja Álvarez, Marlon Bonazzi und weiteren

Fantasie ist bei General Dynamics vor allem in der zivilen Flugzeugsparte mit der Modellreihe Gulfstream. Die Nachfrage von Geschäftsreisenden nach Privatjets ist derzeit hoch. Kürzlich brachte der US-Konzern das neue Modell G300 auf den Markt. Börsenkreise erwarten, dass General Dynamics mehr verkaufte Privatjets meldet als bisher prognostiziert. Es ist also ein guter Zeitpunkt, um einzusteigen.

Lesen Sie auch: Der Börsengang der Marinesparte wird zum Lackmustest für Thyssenkrupp-Chef López