

# Europa fährt zur See

Heinz Schulte



Es war lediglich eine Frage der Zeit! Die Rede ist von den jüngsten Synergieschritten in der europäischen Marineindustrie – Werften und Marinesystemhäuser. Und dies war gewiss nicht der letzte Schritt. Halten wir zu Anfang fest, dass der nationale Status quo nicht länger aufrecht zu erhalten ist: Entweder man bewegt sich, oder man wird bewegt – und dann zur Seite. An dieser Stelle sei an große Traditionsnamen des deutschen Marineschiffbaus erinnert: Howaldtwerke Deutsche Werft (Kiel), Bremer Vulkan (Veegesack), Thyssen Nordseewerke (Emden).

Bislang ist der europäische Marinesektor unberührt geblieben von bereits erfolgten, grenzüberschreitenden Zusammenschlüssen: fliegende Systeme (Airbus) und Landsysteme (KNDS – Krauss-Maffei Wegmann Nexter Defence Systems). Der ehrgeizige Versuch, einen „Airbus der Meere“ zu schaffen, war wohl seiner Zeit voraus. Werften und die entsprechenden Arbeitsplätze sind immer noch Ausdruck regionaler Wirtschaftsförderung, die in allen Staaten politisch wohlfeil ist. Gleichwohl ist es eine Binsen, dass nationale Losgrößen für Marineschiffe nicht mehr ausreichen: Entweder werden die Gebinde größer oder sie sind nicht mehr wirtschaftlich darstellbar.

Es erstaunt, was binnen kurzer Zeit auf dem Sektor der europäischen Marine(system)-Industrie in Bewegung geraten ist. Folgende Fragen und Entwick-

lungen ordnen diesen Prozess ein: Was wäre geschehen, wenn thyssenkrupp Marine Systems den U-Boot-Auftrag in Australien gewonnen hätte? Was wäre geschehen, wenn Frankreich den Zuschlag für die künftigen norwegischen U-Boote erhalten hätte? Es gibt die deutsch-norwegische Zusammenarbeit beim Vorhaben U212 CD (Common Design) und künftigen Seeziel-Flugkörper zum einen sowie die Ankündigung eines strategischen Werftenverbundes zwischen der französischen Naval (vormals DCNS) und der italienischen Fincantieri zum anderen. Dies ist Ausdruck der Tatsache, dass in der aktuellen deutsch-französischen Erklärung zur Entwicklung künftiger gemeinsamer Rüstungsvorhaben die Marineindustrie keine Erwähnung gefunden hat. Sicherlich kein leichtfertiger Ausrutscher.

Es ist offenkundig, dass Paris die Perspektiven der europäischen Marineindustrie ausgiebig analysiert und mit den nationalen Interessen abgeglichen hat. Frankreich hat – auch dank des Australien-Auftrags – seine internationale Position bei U-Booten mit großer Reichweite konsolidiert. Mit der norwegischen Entscheidung zugunsten eines deutschen Bootes hat sich eine – im internationalen Wettbewerb ernst zu nehmende – „Nordschiene“ gebildet. Folgerichtig hat sich Paris im Mittelmeer umgeschaut. Die italienische Fincantieri ist ein maritimes Schwergewicht, das unter anderem einen vier Milliarden Euro schweren Auftrag aus Katar zur Erneuerung der Flotte erhalten hat. Zwischen 2018 und 2024 werden auf italienischen Werften sieben neue Einheiten gefertigt.

Die Werftenzusammenarbeit in südlichen Gewässern hat aber noch nicht zu einem entsprechenden Abgleich der technologischen und wirtschaftlichen Interessen der jeweiligen Marinesystemhäuser – französische Thales und italienische Leonardo (vormals Finmeccanica) – geführt. Bleibt festzuhalten, dass die „Südschiene“ in der internationalen Champions League der Marinewerften und -systemhäuser spielt.

Die bereits erwähnte „Nordschiene“ ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Man muss kein Seemannsgarn spinnen, um mögliche nächste Schritte nachzuzeichnen. Die Niederlande haben einen Bedarf an drei U-Booten. Diese könnten sich im deutsch-norwegischen U212 CD wiederfinden. Im Gegenzug ist eine Synergie zwischen der niederländischen Werft Damen und den einschlägigen deutschen Überwasserwerften bei dem Vorhaben, die Programme MKS 180 auf deutscher Seite und Ersatz der M-Klasse Fregatten für die niederländische und belgische Marine zu harmonisieren, vorstellbar. Dies würde zu wirtschaftlich attraktiven Losgrößen führen.

Wir wissen um die Lordsiegelbewahrer der reinen Lehre, beide Entwürfe seien zu unterschiedlich. Auch vernehmen wir die Sorge in Rostock, man dürfe das MKS 180 nicht aufs Spiel setzen. An dem Bedarf der Deutschen Marine an zusätzlichen Flaggenstöcken gibt es in Berlin keinen Zweifel. Wenn ein Beitritt der Niederlande zur „Nordallianz“ (europa)politisch gewollt ist, kann und muss die einschlägige Industrie dies umsetzen. In diesem Zusammenhang wird Den Haag das nationale Marinesystemhaus Thales Nederland auf die Backstellen. Was bedeutet dies für deutsche Unternehmen wie ATLAS ELEKTRONIK und Hensoldt? Bleibt die schwedische Saab außen vor?

Halten wir zum Schluss fest, die europäische Marineindustrie ist mit der Herausbildung von zwei regionalen Kraftzentren in Bewegung geraten. Synergien zwischen den beiden schließen sich keineswegs aus – es sei an das deutsch-italienische U212-Programm erinnert und daran, dass Thales Nederland Fleisch vom Fleisch der französischen Thales ist. Von welcher Seite man es beleuchtet, Europa hat bei der internationalen Aufstellung seiner Marineindustrie Segel gesetzt. ■

Heinz Schulte ist Mitglied des Vorstandes, DMI