

Der deutsche Marineschiffbau in Zeiten zunehmender europäischer Kooperation

Ausgangslage in Deutschland

Hans Christoph Atzpodien



MEKO A 200 „Falke“ (Fotos: tkMS)

Der Marineschiffbau in Deutschland hat eine lange, bis weit in das 19. Jahrhundert hineinreichende Tradition an Standorten wie Hamburg, Kiel, Bremen, Flensburg und Wolgast. Alte Namen wie Blohm+Voss oder HDW waren weltweit bekannt; heute stehen Namen wie thyssenkrupp Marine Systems (tkMS), Friedrich Lürssen Werft (FLW), German Naval Yards Kiel (GNYK), Fassmer oder Abeking & Rasmussen (A&R) für Kompetenz und Hochtechnologie im deutschen Marineschiffbau. Dabei haben die Veränderungen im Weltschiffbau ganz allgemein und speziell auch durch die Finanzkrise 2008/2009 zu tief greifenden strukturellen und strategischen Konsequenzen im deutschen Marineschiffbau geführt. Treiber der Entwicklung war hierbei vor allem die Restrukturierung im Bereich tkMS, die dort zu einer Fokussierung auf den Marineschiffbau, zu einer Konzentration des Überwasserbereiches auf Engineering, Einkauf und Projektmanagement – also die Leistungen eines typischen Anlagenbauers – und zu einer deutlichen Reduzierung von Standorten und Personal geführt hat. Zugleich wurde die Kompetenz als Systemintegrator für komplexe Großsysteme weiter gestärkt. Umgekehrt hat FLW in dieser Zeit die Zahl seiner Produktionsstandorte in Deutschland ausgebaut, insbesondere durch Erwerb der Peene-Werft in Wolgast und zuletzt auch durch den Erwerb der Blohm+Voss Shipyards in Hamburg. Auch GNYK verfügt

heute neben seinem Standort in Rendsburg über zwei weitere Standorte in Kiel (ehemals HDW Gaarden und Lindenau), die auch für den Marineschiffbau genutzt werden (teilweise in enger Kooperation mit tkMS).

Durch die so im letzten Jahrzehnt stark veränderte Marineschiffbau-Landschaft in Deutschland kommt es unter den deutschen Marinewerften schon heute zu vielfältigen Kooperationen: Dies galt und gilt für die Programme K130 und F125 zwischen tkMS und FLW, aber auch zwischen tkMS und GNYK bei den inzwischen abgelieferten Fregatten in Algerien und für die im Bau befindlichen Korvetten für Israel.* Mit dem 2. Los K130 kommt es nun auch zur Zusammenarbeit von tkMS, Lürssen und GNYK. Diese inzwischen eingespielten Zusammenarbeitsmuster waren und sind durchaus erfolgreich, zumal sie durch Einbindung einer großen Zahl von mittelständischen Zulieferunternehmen, die vorwiegend in Deutschland ansässig sind, den Nachweis dafür bilden, dass Deutschland auch im Bereich des komplexen Marine-Überwasserschiffbaus über autarke Wertschöpfungsketten im eigenen Land verfügt. Gleiches gilt erst recht für die traditionell in Kiel bei tkMS beheimatete Systemführerschaft für den Bau konventioneller, zumeist mit Brennstoffzellen ausgestatteter U-Boote. Auch hier gibt es etablierte nationale Wertschöpfungsketten, die eine Vielzahl großer, aber auch mittelständischer deutscher Zulieferanten einschließen und insgesamt die U-Boot-System-

industrie zum weltweit erfolgreichsten Anbieter in diesem Marktsegment haben werden lassen.

Diese Entwicklungen sind auch in die strategischen Überlegungen der Bundesregierung eingegangen, welche im Jahr 2015 dazu geführt haben, dass die deutsche U-Boot-Technologie zur nationalen Schlüsseltechnologie erklärt wurde, nicht aber die Systemtechnologie des Marine-Überwasserschiffbaus. Es ist dabei nicht zu verkennen, dass Deutschland bezüglich des Unter- und Überwasser-Marineschiffbaus unterschiedliche Signale in Richtung Europa zu senden scheint, und das, obwohl beide Bereiche eng miteinander verzahnt in gleicher Weise in Deutschland beheimatete Hochtechnologie repräsentieren sowie über intakte nationale Wertschöpfungsketten verfügen.

Situation auf der europäischen Ebene

Europa hat im Bereich Sicherheit und Verteidigung im letzten Jahrzehnt ebenfalls einen tief greifenden Wandel durchlaufen. Bereits im Jahr 2004 wurde die European Defence Agency (EDA) mit dem Auftrag gegründet, „den Rat und die Mitgliedsstaaten in ihren Bemühungen um die Verbesserung der Verteidigungsfähigkeiten der EU im Bereich der Krisenbewältigung zu unterstützen und die Gemeinsame Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) ... dauerhaft zu

erhalten“. Durch den Vertrag von Lissabon wurde 2007 ferner geregelt, dass die EDA auch zur Ermittlung von Maßnahmen zur Stärkung der industriellen und technologischen Basis des Verteidigungssektors beitragen und den Rat bei der Beurteilung der Verbesserung der militärischen Fähigkeiten unterstützen soll.

Parallel gab es auf der Ebene der EU weitere Anstrengungen, um den Markt für Rüstungsgüter zu einem mehr oder weniger normalen europäischen Binnenmarkt auszugestalten. Als Teil des sog. „Defence Package“ wurden bereits 2009 eine sog. Verbringungsrichtlinie zum vereinfachten innergemeinschaftlichen Transport von Rüstungsgütern sowie eine Beschaffungsrichtlinie zur EU-weiten Ausschreibung von Rüstungsaufträgen erlassen. Mit einer Laufzeit von 2014 bis 2020 wurde durch die EU das zivile Forschungsprogramm „Horizon 2020“ mit einer Dotierung von insgesamt knapp 80 Mrd. Euro aufgelegt, das in Teilen auch auf die Eindämmung von Sicherheitsbedrohungen wie z.B. Kriminalität, Terrorismus und Cyberattacken abzielte. Im November 2016 schließlich wurde der „Europe Defence Action Plan“ mit folgenden Zielen veröffentlicht:

- ▶ Sicherstellung und Stärkung eines wettbewerbsfähigen und effizienten Sicher-



Friedrich Lürssen Werft GmbH Betriebsteil Lemwerder (Foto: Wolfgang Kundel)

heits- und Verteidigungsmarktes in Europa,

- ▶ Anstoßen von Verteidigungskooperationen durch Anreize und Identifizierung möglicher Kooperationsvorhaben sowie

- ▶ Schaffung einer nachhaltigen, innovativen und wettbewerbsfähigen europäischen Verteidigungsindustrie.

Zu diesem Zweck kündigte die EU-Kommission die Bereitstellung von Fördermitteln im Rahmen des European Defence Fund an, nämlich

- ▶ in einem sog. Forschungsfenster 90 Mio. bis 2019 sowie danach 3,5 Mrd. bis 2027, und

- ▶ in einem sog. Fähigkeitsfenster die gemeinsame Finanzierung der Entwicklung und Beschaffung von Rüstungsgütern (5 Mrd. p.a. als Referenzbetrag von EU-Mitgliedsstaaten).

Diese Förderung soll begleitet werden von Investitionen in Lieferketten im Verteidigungsbereich sowie durch den Ausbau des Binnenmarkts für Verteidigungsgüter. Die finanzielle Ausgestaltung dieser Förderung kann erst im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (2021-2027) durch die Entscheidung des Europäischen Parlaments im Jahr 2019 sichergestellt werden.

- Profunde projektbezogene Beratungsleistungen
- Kostenminimierung bei Neubau und Betrieb
- Gewährung von Betriebssicherheit
- Zertifizierung und Qualitätskontrolle
- Marinespezifische erprobte Standards für unterschiedlichste Schiffstypen

IHR VERLÄSSLICHER PARTNER FÜR DEN MARINESCHIFFBAU

Kontaktieren Sie uns: navy@dnvgl.com

Auch innerhalb der NATO gibt es seit Langem eine Debatte, wie dort insbesondere die Beiträge der europäischen NATO-Mitglieder gesteigert und effizienter gestaltet werden können. Erinnert sei hier an die bekannte Rede des früheren US-Verteidigungsministers Robert Gates im Sommer 2011 zur Zukunft der NATO. Er sagte damals wörtlich: „Indeed, if current trends in the decline of European defense capabilities are not halted and reversed, future U.S. political leaders – those for whom the

duct (GDP) on defence will aim to continue to do so. Likewise, Allies spending more than 20% of their defence budgets on major equipment, including related Research & Development, will continue to do so. Allies whose current proportion of GDP spent on defence is below this level will: halt any decline in defence expenditure; aim to increase defence expenditure in real terms as GDP grows; aim to move towards the 2% guideline within a decade with a view to meeting their NATO Capability Targets and

Verteidigungsfall auf europäischer Seite einen wirklichen Druck zu mehr militärischer und rüstungspolitischer Zusammenarbeit erzeugt haben. Hinzu kamen die Gefahren einer europäischen Desintegration durch den sog. Brexit und verschiedene nationalistische Bewegung (insbesondere auch im EU-Kernland Frankreich). Gerade hier hat schließlich die Wahl des neuen französischen Präsidenten Macron einen Schub für verstärkte deutsche-französische Kooperation erzeugt, um der europäischen Integration neuen Schwung zu geben.

Sieht man dort genauer hin, so zeigt sich jedoch, dass dieser Schub aus französischer Sicht mit einem klaren Führungsanspruch verbunden ist, welcher durch das Ausscheiden Großbritanniens aus der EU noch nachhaltiger eingefordert wird. So weist ein französisches Strategiepapier („Revue Stratégique“) zu Verteidigung und Nationaler Sicherheit aus dem Oktober 2017 sehr klar das französische Streben aus, vor allem anderen die „strategische Autonomie“ Frankreichs in allen Belangen der Sicherheit und Verteidigung seines Territoriums zu gewährleisten. Wie die Süddeutsche Zeitung am 19.10.2017 unter der Überschrift „Freiheit, Gleichheit, Sicherheit“ berichtete, stellt Präsident Macron das Thema der nationalen – auch inneren – Sicherheit in den Mittelpunkt seiner Politik. Das französische Strategiepapier spricht denn auch mit Blick auf die Instabilität sowie auf aktuelle Bedrohungen und Konflikte von der größten Konzentration von Herausforderungen für Europa seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Dabei betrachtet es den Wunsch nach Stärkung einer europäischen Verteidigung vor allem aus Sicht des französischen Strebens nach Sicherheit. Zugleich betont das Papier nicht nur das französische „Netzwerk“ von Afrika über den Mittleren Osten bis hin nach Asia-Pacific, sondern auch die Tatsache, dass Frankreich nach dem Brexit das einzige europäische Land mit einem ständigen Sitz im UN-Sicherheitsrat und einer nuklearen Abschreckungskapazität in Europa sein wird. Resilienz für das Leben der französischen Nation ist das Ziel dieser Strategie; deutlicher kann man den Führungsanspruch Frankreichs im Rahmen einer kommenden „Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit“ nicht machen.

Dazu passt wiederum im Bereich des Marineschiffbaus die im Juli 2017 von Präsident Macron getroffene Entscheidung, den geplanten Kauf der französischen Werft in St. Nazaire (mit ihrem auch für militärische Aufträge relevanten Großdock) durch die italienische Werftengruppe Fincantieri per Ausübung eines staatlichen französischen Vorkaufsrechts zu durchkreuzen, um dann schon im September 2017 gemein-



F125 „Baden-Württemberg“ auf Erprobungsfahrt im Skagerrak (Foto: Bundeswehr)

Cold War was not the formative experience that it was for me – may not consider the return on America’s investment in NATO worth the cost. The good news is that the members of NATO – individually, and collectively – have it well within their means to halt and reverse these trends, and instead produce a very different future: by making a serious effort to protect defense budgets from being further gutted in the next round of austerity measures; by better allocating (and coordinating) the resources we do have; and by following through on commitments to the alliance and to each other.“

Es war dieser Druck der USA zur Übernahme verstärkter Verteidigungsanstrengungen der europäischen NATO-Länder, der beim NATO-Gipfel in Wales im September 2014 zu dem Commitment der europäischen NATO-Mitglieder führte, ihre Verteidigungsausgaben innerhalb der folgenden 10 Jahre jeweils dem Level von 2 % des nationalen BIP anzunähern. Wörtlich hieß es in dem Abschlussdokument des Wales-Gipfels: „Allies currently meeting the NATO guideline to spend a minimum of 2% of their Gross Domestic Pro-

filling NATO’s capability shortfalls. Allies who currently spend less than 20% of their annual defence spending on major new equipment, including related Research & Development, will aim, within a decade, to increase their annual investments to 20% or more of total defence expenditures.“

2014 wurde im Rahmen der NATO auch die deutsche Idee zur Schaffung eines Framework Nations Concept (FNC) aufgenommen. Ziel des Konzeptes ist die Verbesserung der Art und Weise, wie die NATO mit der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie interagiert. Ziel ist eine für beide Seiten vorteilhafte und transparente Beziehung im Hinblick auf eine Harmonisierung und Entwicklung der verschiedenen Fähigkeitsprofile (vonseiten der Industrie) und Anforderungen (vonseiten der NATO).

Ungeachtet dieser verschiedenen Initiativen ist jedoch zu konstatieren, dass erst der Schock aufgrund der völkerrechtswidrigen Annexion der Krim durch Russland im Jahr 2014, zudem die Wende in der russischen Militärstrategie und das Erscheinen von US-Präsident Trump auf der politischen Bühne mit seinen sehr vagen Aussagen zur Rolle der USA in einem NATO-

sam mit dem italienischen Ministerpräsidenten Gentiloni den Plan einer Fusion der beiden im Staatseinfluss stehenden Werftengruppen Fincantieri und Naval Group (früher DCNS) zu manifestieren. Deutlicher kann ein staatlicher industriepolitischer Einfluss unter französischer Führung nicht zutage treten.

Es stellt sich nun die Frage, was dies konkret für den europäischen Marineschiffbau bedeuten kann, und welche Schlussfolgerungen daraus aus deutscher Sicht zu ziehen sind.

Quo vadis Marineschiffbau in Deutschland?

Auch wenn bisher nicht klar ist, ob und inwieweit das französisch-italienische Fusionsvorhaben unmittelbar auch den Bereich des Marineschiffbaus beider Werftengruppen betrifft, so muss dennoch die erste Nutzenanwendung aus deutscher Sicht sein, dass sich Deutschland im Bereich des Marineschiffbaus strategisch sehr proaktiv aufstellen muss, um bei den anstehenden Veränderungsprozessen auf jeden Fall auf „Augenhöhe“ – vor allem im Verhältnis zu Frankreich – mitspielen zu können.

Im Bereich U-Boot ist die Sache vergleichsweise einfach: Hier hat Deutschland mit der Definition nationaler Schlüsseltechnologien im Jahr 2015 ein eindeutiges



Korvette 130 „Braunschweig“ (Foto: Bundeswehr)

Signal gesetzt, dass diese Technologie jeweils nur aus einer deutschen Führungsposition heraus mit anderen Ländern zu teilen ist. Der Prozess um das deutsch-norwegische U-Boot-Projekt U212 CD – der Weiterentwicklung der bewährten deutschen U212 A-Klasse unter deutscher Führung – ist hierfür ein guter Beleg. Im Bewusstsein, dass es bei diesem Vorhaben um nicht mehr und nicht weniger als das kommende NATO-europäische, konventionell angetriebene U-Boot für die nächsten Jahrzehnte geht, hat die Bundesregierung hier ihren Führungsauftrag angenommen und sich

frühzeitig mit Norwegen, aber auch mit Italien, Polen und den Niederlanden, über die militärisch motivierten Anforderungen an die neue U212 CD-Generation ausgetauscht, dabei auch das Vorziehen der eigenen deutschen Beschaffung der U-Boote Nr. 7 und 8 als Beitrag eingebracht und auch in industriepolitischer Hinsicht die Vorstellungen Norwegens aufgenommen, um eine Beschaffungsentscheidung der norwegischen Regierung zugunsten des deutschen Designs zu bewirken. Diese Entscheidung wurde dann auch im Jahr 2017 von Norwegen so getroffen, nachdem die

FIT FÜR DIE ZUKUNFT

Integrierte Kommunikationssysteme von Hagenuk Marinekommunikation

**Neuer ERX 3003 – HF SDR
mit 24 kHz Breitband-Fähigkeit**

500W/1 kW HF Transceiver

Beispiel einer Bedienerkonsole

Die Hagenuk Marinekommunikation GmbH (HMK) gilt als Spezialist für integrierte Kommunikationslösungen. Im Einsatz bewährt haben sich die hochentwickelten, schlüsselfertigen Systeme auf Landstationen, U-Booten und Über-

wasserschiffen. Mit den Fernmeldeanlagen für die Korvetten K 130, 1. und 2. Los, und den drei Einsatzgruppenversorgern der Berlin-Klasse stellt HMK ihre führende Kompetenz im Bereich der Schiffskommunikation erfolgreich unter Beweis.

Hagenuk Marinekommunikation GmbH
 Hamburger Chaussee 25 | 24220 Flintbek | Germany
 Phone: +49 4347 714-101 | Fax +49 4347 714-110
 info@hmk.atlas-elektronik.com | www.hmk.atlas-elektronik.com

Hagenuk Marinekommunikation
 A company of the ATLAS ELEKTRONIK Group

industriellen Strukturen unter Führung von tkMS entsprechend ausgehandelt waren und auch auf Regierungsebene in einem Ressort-Abkommen die notwendigen Regelungen über Spezifikationen, geltende Vorschriften und schließlich auch die Behandlung neuer Intellectual Property bei künftigen Export-Fällen getroffen waren. Dieser Vorgang könnte als Muster für die Erarbeitung künftiger europäischer Rüstungskoperationen gelten.

Im Bereich U-Boot bleibt nun abzuwarten, in welcher Form sich der Kreis der an dieser Rüstungskoperation beteilig-

tenland zu kompensieren ist. Je größer die Gruppe der beteiligten Länder ist, umso weniger dürften alle nationalen Wünsche gleichermaßen zu befriedigen sein, ohne dass am Ende die Harmonisierung des Geräts und die Wettbewerbsfähigkeit des Endprodukts dabei Schaden nehmen. Hier kommt naturgemäß der Programmführung – auf Regierungs- wie auf Industriebene – eine entscheidende Rolle zu. Partnerschaft zwischen Regierung und Industrie ist in diesem Zusammenhang eine unabdingbare Voraussetzung für das Gelingen der gesamten Kooperation.

kung des Technologiestandorts Deutschland den Begriff der Schlüsseltechnologie auch auf den Überwasserschiffbau auszuweiten.

Die beschriebene Lage stellt die künftige Bundesregierung nun vor die Frage, ob sie angesichts der anstehenden Programme und Herausforderungen – namentlich des laufenden Beschaffungsprozesses für die Kampfschiffe der MKS 180-Klasse für die Deutsche Marine – diese Kompetenz weiterhin national erhalten oder etwa zugunsten einer neu aufgelegten „Fregate européenne“ aufgeben will. Eine solche Entscheidung käme jedoch einem Todesurteil für den intakten und weltweit führenden deutschen Überwasser-Marineschiffbau gleich, der dann auch international keine Chance mehr hätte, im Wettbewerb eine führende Position einzunehmen. Gerade im Bereich der von staatlichen Kunden dominierten Wehrtechnik hätte ein Industriezweig, von dem sich sein wichtigster Referenzkunde demonstrativ abwendet, auch in den Augen aller anderen Marktteilnehmer weltweit seine entscheidende Referenz und damit seine Legitimation als Anbieter verloren.

Dieses Beispiel veranschaulicht, dass es gerade für Deutschland als eine – auch im Bereich Wehrtechnik – führende Industriemacht in Europa bei den anstehenden strategischen Kooperationsentscheidungen um sehr viel geht. Es besteht ein unmittelbarer strategischer Zusammenhang zwischen dem Bestand an nationalen Schlüsseltechnologien und der Positionierung Deutschlands als Framework Nation und Anführer oder Beteiligter künftiger europäischer Rüstungskoperationen.

Die betroffene Industrie sitzt hier nicht im „Driver's Seat“, da es um strategische Regierungsentscheidungen geht, die wohlherwogen aus der Position der wahrzunehmenden nationalen Rolle und der nationalen Souveränitätsinteressen heraus zu treffen sind. Die Industrie muss jedoch die Regierung darauf hinweisen, dass vorhandene Kompetenzen immer nur einmal aufgegeben werden können; anschließend sind sie dann nur unter außerordentlichen Anstrengungen wieder zu erlangen, meistens überhaupt nicht mehr. ■

Dr. Hans Christoph Atzpodien ist Hauptgeschäftsführer Bundesverband der Deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie e.V (BDSV).

Anmerkung:

* An F125 sind tkMS mit 80 % und FLW mit 20 % beteiligt; bei K130 (1. Los) waren tkMS mit 60 % und FLW mit 40 % beteiligt. Am EGV „Bonn“ waren tkMS, FLW, FSG und Peenewerft zu je einem Viertel beteiligt. Bei den Fregatten für Algerien war tkMS Generalunternehmer; die Fertigung fand in einer ARGE aus tkMS und GNYK statt.



MEKO A 200 „Falke“ bei Kanalfahrt (Foto: tkMS)

ten Länder erweitert. Italien als bisheriges Mitglied der U212 A-Nutzerfamilie wäre ein natürlicher Kandidat. Darüber hinaus würde aber auch im Fall Polen die operationelle militärische Zusammenarbeit der deutschen und der polnischen Marine in der Ostsee für die Nutzung identischen Geräts, d.h. für Polen als weiteres Mitglied der Nutzerfamilie für ein U212 CD sprechen. Schließlich suchen auch die Niederlande nach einem U-Boot der nächsten Generation und wären damit ebenfalls ein Kandidat für diese Nutzergruppe, deren Rückgrat ein entstehender NATO-Standard für konventionelle U-Boote bildet. Bei diesen Überlegungen ist jedoch nicht zu verkennen, dass die Harmonisierung von militärisch-operationellen und industriellen Zielvorstellungen bei jedem Zuwachs in der Nutzerfamilie eines solchen Programms immer anspruchsvoller werden wird. Dies gilt insbesondere dann, wenn jedes beteiligte Land – wie bisher üblich – die Vorstellung hat, dass seine industriellen Strukturen an einem derartigen Projekt zu beteiligen sind, oder sogar – im Sinne von Offset – jede Wertschöpfung im Herstellerland durch entsprechende Wertschöpfung im Kun-

Schwieriger stellt sich die Lage im Bereich des Überwasser-Marineschiffbaus dar. Auch hier verfügt Deutschland heute nach wie vor über komplette und intakte Wertschöpfungsketten mit führenden Systemhäusern sowie einer Vielzahl von hoch spezialisierten Mittelständlern, die gemeinsam über die Systemkompetenz zum Design und zur Herstellung hochkomplexer Groß-Systeme wie Fregatten und Korvetten, aber auch von Schiffen zur Minenbekämpfung, Schnellbooten, Patrouillenbooten und Booten für Organe der Inneren Sicherheit (Zoll, Polizei) verfügen. In diesen Baumustern ist in hohem Maße moderne Elektronik und Systemintegrationskompetenz gebunden, die nur innerhalb einer intakten Wertschöpfungskette ohne größere Funktionsrisiken gewahrt bleiben kann. Dennoch hat die Bundesregierung im Jahr 2015 diesen Bereich – entgegen teilweise dokumentierter Absicht – nicht zur nationalen Schlüsseltechnologie erklärt. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die ehemaligen Regierungsfractionen CDU/CSU und SPD die Bundesregierung in einem gemeinsam beschlossenen Antrag aufgefordert hatten, im Sinne der Stär-