

60. Historisch-Taktische Tagung der Marine 2020

WIR

Reflexionen zum Selbstverständnis unserer Marine diesseits
der Weltkriege

- Vortrag 5 -

Technik und Ego – Modernes Material, motivierte Matrosen?

Oliver Lenz

Kapitänleutnant

Informationstechnikoffizier Fregatte SCHLESWIG-
HOLSTEIN

2. Fregattengeschwader

Gliederung

1. Einleitung
 - 1.1 Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg
 - 1.2 Neubauten in den 60er und 70er Jahren
2. Einführung der ersten FüWES
 - 2.1 Die „goldenen“ 80er Jahre
3. Die Überlegungen von Vizeadmiral Hans-Joachim Mann
4. Der Zusammenbruch des Ostblocks
5. Der Bau der Fregattenklasse 125 – Konsequente Ausrichtung am Aufgabenspektrum
6. Sorgt moderne Technik für den gewünschten Pull-Faktor beim Personal?
 - 6.1 „State of the Art“ oder doch lieber bewährt und funktionell?
7. Fazit und Schlussbemerkungen
8. Anmerkungen
9. Literaturverzeichnis

1. Einleitung

Herr Admiral, meine Damen, meine Herren,

Hat moderne Technik motiviertes Personal zur Folge?

Muss die deutsche Marine immer Schiffe, Boote und Flugzeuge auf dem neuesten Stand der Technik bauen (also "State of the Art") oder reichen eventuell auch weniger moderne Varianten oder gar eine gewisse Zweitklassigkeit?

Natürlich, zweitklassig, schon das Wort lässt einen schaudern nicht wahr?

Trotzdem ist die Frage keineswegs unberechtigt und unter dem Eindruck von Fehlplanungen, Kostensteigerungen, verspäteten Auslieferungen und Indienststellungen sowie teils langwieriger Ausheilung von Kinderkrankheiten gewinnt sie umso mehr an Bedeutung.

Eine umfassende Analyse kann hier keinesfalls geliefert werden, gerade weil keine belastbaren Zahlen zur Motivation unseres Nachwuchses in Verbindung mit Technik vorhanden sind.

Deswegen stellte ich mir bei der Bearbeitung schnell folgende zusätzliche Frage: War die Bundesmarine und später die Deutsche Marine immer daran interessiert gewesen, innovativ und fortschrittlich zu sein oder hat man alternative Ansätze bereits früher schon verfolgt? Dabei setzte ich voraus, dass grundsätzlich moderne Ausrüstung natürlich die jungen Menschen nachhaltig beeindruckt hat.

Zunächst werde ich also einen kurzen Gang durch die Geschichte der Bundesmarine wagen und mich dort nach der Rolle technischer Innovationen umsehen.

Das geschieht in aller Kürze, denn wir haben ja vieles dazu bereits in einem anderen Vortrag gehört.

Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg

Mit der Wiederbewaffnung im Jahre 1956 erhielt die Bundesrepublik Deutschland auch wieder offiziell eine Marine. Die Schiffe und Boote dieser ersten Stunde waren fast ausnahmslos Leihgaben der ehemaligen Kriegsgegner sowie einige Altbestände aus der Kriegsmarine. Technisch zumeist veraltet, genügten diese zumindest, um Personal auszubilden und erstes Vertrauen im Bündnis aufzubauen und vor allem um **dazu zu gehören**.

Neubauten in den 60er und 70er Jahren

In den 1960er Jahren erfasst ein erster großer Modernisierungsschub die Bundesmarine. Die gerade angesprochenen Innovationen kamen jetzt zum Tragen.

Der CODAG-Antrieb (Combined Diesel and Gas) der Klasse 120 sei hier besonders erwähnt CODAG ist einer Kombination aus Antriebsdiesel und Gasturbine, die heute so

selbstverständlich ist, mit der in der damaligen Zeit aber keinerlei Erfahrung vorhanden war.

Die neuen deutschen Schnellboote waren dagegen eine technische Weiterentwicklung des Designs aus dem zweiten Weltkrieg und stellten noch keinen Technologiesprung dar.

Was zeigt das?

Selbst in den Anfängen der Bundesmarine gab es trotz begrenzender Rahmenbedingungen immer den Mut zur Innovation im technischen Bereich. Auch zuvor haben die wenigsten Waffensysteme auf Anhieb gut funktioniert. Neue Technologien bergen also grundsätzlich das Risiko, bei Einführung nicht zur Gänze einsatzbereit zu sein, wenn diese eingeführt werden. Dies sollte aber kein Grund zur Scheu vor Innovationen sein, sondern eher als Ansporn zur Lösung verstanden werden. Werden diese Anfangsprobleme schließlich überwunden, stellt niemand mehr die Technologie infrage.

Mit den Zerstörern der Hamburg-Klasse, und den Köln-Fregatten, versuchte die Bundesrepublik schiffbautechnisch den **Anschluss zu finden**.

Herauszustellen ist dabei, dass diese Klassen über lange Jahre wesentliche Fähigkeitsträger der Bundesmarine gewesen sind.

Problematisch blieb, dass die neuen Zerstörer keine hinreichenden Gegenmittel zu den Jagdbombern und Flugkörpern der sowjetischen Streitkräfte aufwiesen. Um dieser Problematik entgegenzuwirken, stellten schon zu dieser Zeit einige deutsche Planer Überlegungen zur Einführung eines Datenverarbeitungssystems an. Der damalige Inspekteur der Marine, VAdm Zenker brachte dies auf den Punkt: (Ich zitiere)

“Eine wirkungsvolle Bekämpfung von überschallschnellen Flugzeugen und Flugkörpern ist nur mit gelenkten Flugkörpern möglich. [...] Das erfordert ein automatisches datenübertragendes System.”¹

Innovation und moderne Technik ist also auch eine Frage des Innovationsdrucks durch äußere Umstände.

2. Einführung der ersten FüWES

Führungsmittel- und Waffeneinsatzsystem, also eine Funktionskette vom Sensor bis zur Waffe.

Es umfasst den integrierten Lagebildaufbau bis zum Waffeneinsatz.

Die Bundesmarine musste als Frontstaat im kalten Krieg dringend nachziehen, um nicht in der operativen Bedeutungslosigkeit zu verschwinden und den ihr zugedachten strategischen Aufgaben nachkommen zu können. Ein FüWES und moderne Flugkörper waren zwingend notwendig geworden.

Um diese Ziele zu erreichen, kaufte die Marine in den USA drei Zerstörer der Charles-F. Adams-Klasse, der späteren Klasse 103. Die Marine wollte so vor allem zwei Dinge erreichen: Zum einen die Nutzung des Tartar-FK, später SM-1, und zum anderen erhielt man so Zugang zum damals modernsten FüWES. Der Verantwortliche FKpt Wülfing drückte es so aus:

“Man wollte Flugkörper und kaufte die Plattform mit.”²

Der Qualitätssprung den die Marine damit verwirklichte ist schon gewaltig. Von **wir leisten auch einen Beitrag und gehören dazu, hin zu wir haben ein FüWES und modernste Flugkörper, nur übertroffen von den USA.** Wenn das nicht für Motivation gesorgt hat...

So hatte es die Bundesmarine geschafft, in vergleichsweise kurzer Zeit technisch zu den modernsten Marinen der Welt aufzuschließen, was sicher das Ego und Selbstverständnis der Soldaten positiv beeinflusste.

Mit der Einführung der Klasse 143 erhielt die Marine ein selbst entwickeltes FüWES gepaart mit einer nie dagewesenen Kampfkraft auf kleinstem Raum. Auch ein Schnellboot kann FüWES und eine OPZ zu besitzen.³

Unter heutigen Gesichtspunkten zwar technisch überholt, erfreuten sie sich sogar ohne den Komfort der heutigen Einheiten bis zuletzt allergrößter Beliebtheit bei ihren Besatzungen, insbesondere wegen ihrer operativen Fähigkeiten.

Die „goldenen“ 1980er Jahre

Anfang der 1980er Jahre werden mit den Fregatten der Klasse 122, Schiffe eingeführt, welche sich deutlich auf der Höhe der Zeit befinden. Das alles hat seinen Preis, denn im Vergleich zu den Vorgängergenerationen sind die Schiffe viermal so teuer, Unterhalt und Technik deutlich komplexer.

Mit der Klasse 122 wurden ehrgeizige Ziele beim Bau verfolgt.

Zum einen die Reduktion Besatzung durch moderne Technik.

Der größte Gewinn der Klasse 122 war jedoch der integrierte BHS zur U-Jagd.

Die Fähigkeiten, welche die Bundesmarine in den 80er Jahren vorweisen konnte, personell wie materiell, hatten ihren Ursprung nicht zuletzt auch im Engagement der 60er und 70er Jahre. Hier war man den Bündnispartnern teils weit vorausgeeilt.⁴

Ich komme zu den Überlegungen des Vizeadmiral Hans-Joachim Mann.

3. Die Überlegungen von Vizeadmiral Hans-Joachim Mann

Trotz dieser Tatsache wurde schon gegen Ende der 1980er Jahre deutlich, dass eine solch starke Marine weder personell noch materiell, aber v. a. finanziell lange durchhaltefähig gehalten werden konnte. In den Ideen zur sogenannten „Flotte 2005“ werden bereits in den ausgehenden 1980er Jahren Überlegungen zu dieser Problematik angestellt. Mittel- bis langfristig werde die Marine sich mit weniger Einheiten und begnügen müssen, wobei an der Qualität des Materials offenbar keine Einsparungen gemacht werden sollten.⁵

Die Konzeption befasste sich mit den sinkenden Verteidigungsausgaben und deren Folgen für die Marinerüstung. Trotzdem sind bereits Ende der 80er Jahre richtungweisende Ansätze für die spätere deutsche Marine entstanden.

Kriseneinsätze die Hauptlast der Aufträge für die Marine stellen. Dies alles unter dem Eindruck schwindender Haushaltsmittel und der Abschaffung der lange gültigen 1:1

Regel beim Ersatz alter Einheiten. Die Marine sollte bis ins Jahr 2005 quasi einmal komplett neu in Dienst gestellt, gleichzeitig der Bestand an Einheiten aber halbiert werden.⁶

VAdm Mann äußerte sich in den 1990er Jahren wie folgt: *“ Derzeit ist aufgrund der im Verlauf der letzten Jahre immer mehr verlangsamte Zuführung neuer Waffensysteme zum einen die personelle und materielle Durchhaltefähigkeit und damit auch Bündnisfähigkeit der Marine an einer kritischen Untergrenze angelangt. ”*⁷

4. Der Zusammenbruch des Ostblocks

Ab der Wiedervereinigung kommt der Marine ihre 40 Jahre vorhandene Ausrichtung auf einen konkreten potentiellen Gegner komplett abhanden.

Es beginnt eine personelle Schrumpfkur der gesamten Bundeswehr. Die Finanzierung wird auf den Prüfstand gestellt, eine Friedensdividende politisch gefordert. Trotzdem werden auch in der Folgezeit weiterhin neue moderne Einheiten in Dienst gestellt.

Ab Mitte der 1990er Jahre kommt für die außer Dienst gestellten Z101 die neue Fregattenklasse F123 hinzu, die vor allem das bisherige Kerngeschäft der deutschen Fregatten, die U-Boot-Jagd weiter stärkt und vor allem die Fähigkeit zur Verbandsführung in See verbessert.

Technisch ein Kind des kalten Krieges, stellt die F123 bei ihrer Indienststellung durchaus den „State of the Art“ dar. Der Zwang zum Sparen ist aber trotzdem erkennbar, denn es werden vergleichsweise alte Systeme in der F123 recycelt, wie der Flugkörper MM38.

Ab 2000 erhält die Marine die Einsatzgruppenversorger, welche vor allem dem zunehmenden Joint Gedanken der Bundeswehr Rechnung tragen sollen. Die Ausstattung ist mit dem MERZ deutlich auf dem neustens Stand der Technik und versetzt die deutsche Marine in die Lage, gleich ganze Flottenverbände in See halten und versorgen zu können. Ein wichtiger Beitrag im Bündnis, doch haben diese Einheiten auch bei Katastrophenhilfen z.B. in Südostasien ihren Wert bewiesen.

Auch die Unterseeboote der Klasse 212A stellen technisch einen bedeutenden Sprung von den älteren Booten der Klasse 206A dar. Mit ihren technischen Neuerungen sind diese Boote lange Jahre aller Konkurrenz um Längen voraus, doch zeigt sich an der geringen Stückzahl auch hier deutlich der Sparzwang unter dem die Marine steht.

Bei der Indienststellung der Sachsen-Klasse zeigt sich nochmals der ehrgeizige Plan, weiterhin richtungsweisende neue Ideen zu verfolgen und sich nicht mit dem Zweitbesten zu begnügen. Automatisierung und Digitalisierung auf der Klasse 124 sind hochmodern und die Luftabwehrfähigkeit aufgrund der modernen Radarsysteme und den SM-2 Luftabwehrflugkörpern sind im Bündnis eine gefragte Fähigkeit, die allzu gern von US-Trägerkampfgruppen angefordert wird. Mit dieser Modernisierung ging eine immer stärkere Automatisierung der Einheiten einher wie Jürgen Voßberg anmerkt: (Ich zitiere) *„[...] Insbesondere in der Automation und Datenverarbeitung wurden auch die Marinewaffensysteme von Generation zu Generation leistungsfähiger, zuverlässiger und kampfstärker. Diese Entwicklung brachte auch hohe Anforderungen für die Bedienung im*

Seebetrieb, in der Instandsetzung und ganz besonders bei der Auswahl und Ausbildung des Personals.“⁸

Schon hier wurde also deutlich, vor welchen Problemen die Marine künftig bei der Personalgewinnung stehen würde. Obwohl sich zum Zeitpunkt der Konzeptionierung der F125 noch keine anstehende Aussetzung der Wehrpflicht erkennen ließ, erkannte die Marineführung bereits in diesen Jahren, dass die Besatzungen und das Material durch die Einsätze weit jenseits der heimischen Gewässer für die sie gebaut worden waren überproportional verschlissen wurden. Ein neues Konzept musste her, welches das Material schonte und die Besatzungen entlastete.

Die Antwort kennen wir.

5. Der Bau der Fregattenklasse F125 – Konsequente

Ausrichtung am Aufgabenspektrum

Mit dem Bau der Klasse 125 verfolgte die Marine erstmals das ehrgeizige Ziel, gleich zwei Besatzungen für eine seegehende Einheit dieser Größe bereit zu halten und zudem die Besatzungsstärke an sich weiter zu senken.

Das sogenannte Intensivnutzungskonzept sieht vor, das Schiff im Einsatzgebiet bis zu zwei Jahre zu belassen, weiter Fortschreiten soll dieses Konzept mit dem Waffensystem MKS 180.

Der bereits erstmals mit der Klasse F123 verfolgte modularisierte Aufbau der Schiffe wurde weiter verfolgt, und soll es ermöglichen, auf verschiedene Bedrohungs- oder Auftragslagen flexibel reagieren zu können. Zur Zeit ihrer Ausplanung waren asymmetrische Bedrohungsszenarien und krisen- und konfliktverhütende Einsätze die wahrscheinlichsten Szenarien für den Einsatz der deutschen Marine. Eine konzeptionelle Einordnung in ein LV/BV-Szenario steht noch aus.

Die Aussetzung der Wehrpflicht 2011 überrollte die Marine ebenso wie die ganze Bundeswehr. Der scheinbar niemals endende Strom von Wehrpflichtigen wurde gekappt, plötzlich mussten junge Menschen für den Dienst in der Marine begeistert werden, ohne dass sie ihn zuvor je kennengelernt hatten.

Die zusehends fortschreitende Überalterung des Fahrbestandes, Ersatzteilmangel und eine dünner werdende Personaldecke lassen die Marine heute nicht wirklich attraktiv erscheinen.

Auch der ehemalige Inspekteur der Marine, Admiral Axel Schimpf, hat zu bedenken gegeben, dass trotz aller Bemühungen in Zukunft weniger Einheiten die nicht weniger werdenden Verpflichtungen der Marine werden stemmen müssen. Admiral Krause sagte 2016 zu diesem Punkt: (Ich zitiere)

*„Es gilt, die Abwesenheitsbelastung unserer Besatzungen zu begrenzen, die Planbarkeit zu erhöhen und so einen wesentlichen Beitrag zur besseren Vereinbarkeit von Dienst und Familie zu leisten. Das hilft uns hoffentlich auch bei der Personalgewinnung und Personalbindung.“*⁹

Admiral Krause stellte dazu noch 2016 fest, dass die hohe zeitliche Belastung das größte Hemmnis für die Personalgewinnung sei.

Schimpf stellte fest, nicht jede Einheit müsse alles leisten können, sondern die Schiffe und Boote müssten angepasst an ihren Auftrag und ihrer Zugehörigkeit ausgebildet, ausgerüstet und eingesetzt werden.¹⁰ Damit erfüllt die Klasse F125 genau die an sie gestellten Erwartungen.

6. Sorgt moderne Technik für den gewünschten Pull-Faktor beim Personal?

Ich selbst diene auf einer Fregatte der Klasse F123. Wenn die „Lübeck“ aus der Fahrbereitschaft geht, sind wir der Altmittelbestand der Flotte. Die Einheiten mit der geringsten Modernität.

Wenn ich jetzt aber sage, dass trotz dieser Tatsache unsere Besatzung zu den Besten der Flotte gehört und eine Motivation erkennen lässt, die sie vielleicht nirgends sonst finden, widerspricht das doch eigentlich der These, dass modernes Material benötigt wird, um Menschen zu motivieren.

Sicher ist es motivierend die modernste Technik zur Verfügung zu haben, doch meiner Meinung nach steht und fällt alles mit der Führung eines Schiffes.

Menschen motivieren Menschen zur Erfüllung ihres Auftrages, lassen sie Herausforderungen annehmen und überwinden und letztlich auch in den Kampf ziehen. Die Technik kann hier ein zusätzlicher Motivator sein, aber nicht mehr. Die hochwertige Ausbildung unserer Männer und Frauen auf allen Ebenen und die Fähigkeiten aller Führungsebenen wirken als weit größerer Motivator als der neueste FK oder das neueste RADAR.

Die moderne Technik war und ist bestenfalls zweitrangig dafür auserkoren, das Bestandspersonal zu begeistern, da Waffenstolz auf die eigenen auch älteren Einheiten früher oder später jedes schon gewonnene Besatzungsmitglied erfassen kann.

Waffenstolz, also die besondere Verbundenheit einer Besatzung zur eigenen Plattform ist eine andere große Triebfeder der Motivation junger Menschen. Sie erfasst früher oder später jeden an Bord, lässt einen für das eigene Schiff unzählige nicht erfasste Überstunden leisten, nur um den Auftrag zu erfüllen. Wenn es am Ende alles klappt wie erhofft, ist das der weitaus größte Lohn für all die Entbehrungen, die der Dienst auf seegehenden Einheiten mit sich bringt.

Moderne Technik soll zwar begeistern und das tut sie auch, aber dies richtet sich doch noch mehr an die Neuzugänge der Marine.

Die bereits in der Marine dienenden Soldaten freuen sich ganz sicher über neue Technik, doch sorgen manche Fehlplanungen bei der Beschaffung auch dafür, dass so mancher auf den älteren Schiffen eine Versetzung dankend ablehnt und sich auf seine zwar alte, aber zumindest funktionierende und funktionelle Technik beruft. Trotzdem besteht selbstverständlich auf den Einheiten der älteren Baureihen Neid auf so manche technische Neuerung.

Es kann eben nicht alles hochmodern sein, doch zumindest kann versucht werden, dass eine Einheit bei ihrer Indienststellung auf dem neuesten Stand der Technik ist. Die Funktionalität ist beim Militär weitaus wichtiger als die Kosmetik. Solange eine Anlage fähig ist, das zu leisten was wir benötigen, kann sie getrost in der Nutzung bleiben. State of the Art, das bedeutet heute, dass die moderneren Einheiten auch am Komfort für ihre Besatzungen gemessen werden. Spöttisch blickt so mancher Dickschifffahrer auf Fußbodenheizungen und einen Grad an Automatisierung, die ganze Personalgruppen an Bord der neueren Schiffe nahezu verschwinden lassen. Dass alles hat natürlich auch seinen Preis.

Durch den geringen Personalansatz an Bord wirken sich Engpässe natürlich noch gravierender aus als noch auf älteren Einheiten. Das Mehrbesatzungskonzept sieht außerdem vor, dass die Besatzung, welche nicht das Schiff fährt an Land in Ausbildungseinrichtungen oder Unterkünften ausharrt und ihren Tagesdienst im sogenannten „Steinschiff“ versieht. Das rüttelt selbstverständlich ordentlich am Selbstverständnis einer Besatzung, wenn man plötzlich im Tagesdienst keine schwimmende Plattform mehr unter den Füßen hat. Gerade hier sehe ich eines der Probleme, da der bereits erwähnte Waffenstolz sich hier nicht mehr auf eine eigene Plattform beziehen kann. Dennoch bin ich optimistisch, dass andere Mechanismen an deren Stelle treten werden. Die Einsatzflottille 1 macht seit langem vor, dass ein Mehrbesatzungskonzept funktionieren kann.

Spricht man mit Angehörigen der Besatzung, so ist es vor allem wichtig zu wissen, welcher Generation diese Menschen angehören. Sind es junge Soldatinnen und Soldaten, welche nie ein „eigenes“ Schiff hatten und es nicht anders kennen, sind diese begeistert von ihrer hochmodernen Plattform. Gegenteilig sieht es bei älteren Jahrgängen aus, die oft von „Klinikschiiffen“ sprechen, da durch die turnusmäßigen Übergaben stets ein übergabebereites Schiff vorhanden sein muss, dass die auf älteren Schiffen immer zu beobachtende emotionale Bindung an die „eigene“ Einheit vermissen lässt.

Ein grundlegendes Problem der Klasse 125 war die lange Dauer bis zur Indienststellung, die wohl den meisten Frust bei den Besatzungen verursacht haben mag. Die moderne Technik wurde hier statt zum Motivator zum Frustfaktor der Besatzung, verursacht durch Prozesse, die nicht von diesen beeinflusst werden konnten.

Anhand der Klasse 125 zeigt sich erneut, wie wichtig nicht nur die Modernität, sondern auch die schnelle Funktionalität der Schiffe und ihrer komplexen Anlagen gegeben sein muss. Tatsächlich wäre hier und da der Rückgriff auf bewährte Technik möglich, jedoch nicht ohne die Personaldecke wieder nach oben korrigieren zu müssen. Personal, welches die Marine bekannterweise nicht hat.

Der Marine wird anhand dieser Schiffsklasse exemplarisch ihr eigentliches Dilemma vor Augen geführt. Vom Wunsche erfüllt, leistungsfähige moderne Einheiten auf der Höhe der Zeit zu bauen, in dem Wissen, dass diese nicht in großer Zahl beschafft werden können und sich Ausfälle schnell gravierend auswirken können.

Erschwerend wirkt noch die Personalknappheit, welche aufgrund der steigenden Anforderungen an das Personal wohl niemals zur Gänze wird beseitigt werden kann. Der

Weg über die Verkleinerung der Besatzungen ist im Grunde der einzige gangbare Weg der übrig bleibt. Würde man jetzt noch bewusst veraltete Technik zum Einsatz bringen, bliebe die Zugkraft, die moderne Technik bei jungen Menschen verursacht auch noch aus.

State of the Art oder doch lieber bewährt und funktionell?

Nicht erst der amerikanische Präsident Trump forderte von der Bundesrepublik Deutschland, größere finanzielle Anstrengungen im Bereich der Verteidigung zu unternehmen. Deutschland hat in einem zunehmend unsicherer werdenden globalen Umfeld zunehmend Probleme, als einer der führenden Weltwirtschaftsmächte vergleichsweise kleine, mitunter sogar nur symbolische Beiträge in Bündnissen wie NATO und EU zu leisten oder leisten zu können.

Der Personalknappheit, die vor allem in der demografischen Entwicklung begründet ist und auch eine Wurzel in der Aussetzung der Wehrpflicht hat, kann nur durch eine Verringerung des Personalbedarfs begegnet werden. Komplexe Waffensysteme erfordern aber immer längere Ausbildungszeiten von Personal selbst auf den untersten Ebenen. Eine bessere Vergütung des Soldatenberufes und die Verbesserung der Arbeitszeit durch die Umsetzung der europäischen Arbeitszeitverordnung mögen die Marine attraktiver werden lassen, am Grundproblem langer Abwesenheiten durch Seefahrten wird aber auch eine noch so gute Vergütung nichts ändern.

Es wird versucht, durch längere Verpflichtungszeiten diesem Engpass zu begegnen, auch die Einführung des Berufssoldatenstatus für Unteroffiziere o. P. ist ein Beleg dafür.

Durch den starken Mangel an Personal in Mangelverwendungsreihen fehlen am Ende des Tages aber häufig immer die gleichen Leute in den gleichen Verwendungen.

Gehaltsattraktivität und moderneres Material können hier allein keine Abhilfe schaffen.

Durch die geringe Anzahl an fahrbereiten Einheiten, die auch der jahrelangen Schrumpfkur der Marine geschuldet sind, verkommt der JÜEP häufig schon kurz nach seiner Veröffentlichung zur Makulatur. Wenig fahrbereite Einheiten würden zunächst auch nach weniger Seefahrt und Belastung für die Besatzungen klingen. Leider ist dies nicht der Fall. Die verbliebenen Einheiten müssen stattdessen die Lücken schließen. Das fehlende Personal wird stattdessen einfach von den Werftliegern und nicht fahrbereiten Einheiten abgezogen. Auf diese Weise bleibt die Belastung für unsere Männer und Frauen hoch.

Durch den geringen Bestand an Schiffen kann der Ausfall einer einzigen Einheit schon ganze Planungsarbeiten obsolet werden lassen. Als die Marine noch acht Einheiten der Klasse 122 besaß, konnten selbst in Zeiten von gesteuertem Ausbau - jene dem bestem Bürokratendeutsch entsprungene freundliche Umschreibung des Mangels - Ausfälle noch aufgefangen werden.

Künftig wird es also darum gehen, selbst in der kleinen Marine Reserven zu bilden, wie auch Admiral Krause herausgestellt hat: „[...] Vor dem Hintergrund der sicherheitspolitischen Lage [können wir] so nicht weitermachen. Reserven sind letztlich

auch eine Frage der Anzahl der Schiffe, Boote und Luftfahrzeuge der Marine. [Zunächst] werden wir die Verfügbarkeit der vorhandenen Einheiten optimieren.“¹¹

Die Verfügbarkeit der vorhandenen Einheiten zu erhöhen, gestaltet sich aber auch durch deren Alter zunehmend schwierig. Die Nachversorgbarkeit von gewissen Ersatzteilen ist nach vielen Jahren in der Nutzung schlicht nicht mehr gegeben.

Unter dem Eindruck sinkender Ausgaben wären meiner Meinung nach mehrere Modelle denkbar, um diesem Problem grundsätzlich zu begegnen:

Entweder, wir bauen einer Marine mit weniger komplexen Schiffen auf, die weniger Ausbildung erfordern und schaffen von diesen Einheiten der “zweiten Wahl” ausreichend viele an, wobei Deutschland massiv an Ansehen im Bündnis einbüßen würde.

Gleichzeitig wären solche Einheiten den Anforderungen, welche Einsatz und Bündnis erfordern wahrscheinlich nicht immer gewachsen.

Damit verbunden wäre aufgrund der gewollten Einfachheit der Systeme eine Steigerung des Personalbedarfes der einzelnen Einheiten. Dieser wäre unter Umständen leichter zu decken, da die Tätigkeiten bei einfacherer Technik eventuell durch weniger qualifiziertes Personal verrichtet werden könnten.

Andererseits wäre es aber auch denkbar, an “State of the Art” festzuhalten und von diesen Einheiten eben vergleichsweise wenig zu besitzen (klein aber fein), dabei aber zu riskieren, dass wie oben erwähnt der Ausfall eines Schiffes schon ganze Fähigkeiten der Marine gefährden kann. Auf diese Weise könnte aber zumindest ein breites Fähigkeitsspektrum vorgehalten werden, Dies entspricht erstens dem Selbstverständnis der Marine seit ihren Anfangstagen und zweitens den Forderungen der Politik, ein breites und flexibles Fähigkeitsportfolio bereitzustellen. Trotzdem muss hier erwähnt werden, dass Reserven unabdingbar sind und eingeplant werden müssen. (Ich zitiere)

“Ein modernes Schiff oder Waffensystem kann effizienter, wirtschaftlicher, ausdauernder, leistungsfähiger und flexibler sein. Aber eines wird es auch in Zukunft nicht leisten können, nämlich an zwei Orten gleichzeitig zu sein.“¹²

Ein Problem haben beide Modelle gemeinsam, sie erfordern eine bessere finanzielle Ausstattung der Marine, eine schnellere und effizientere Neubaupolitik und die zwingende Einhaltung von Qualitätsstandards und der Fertigstellungszeiten. Ebenfalls muss die Instandhaltung der bestehenden Einheiten gewährleistet werden. Gerade durch die Engpässe beim Fahrbestand allgemein wird die Marineführung wohl noch auf viele Jahre gezwungen sein, die älteren Einheiten im Dienst zu halten.

Modernes Material verursacht nicht automatisch eine Flut an jungen Menschen, die zur Marine möchten. Modernes Material kann nur ein Faktor sein, welcher den Wunsch, in der Marine zu dienen noch verstärkt. Es geht in diesem Zusammenhang auch darum, sich als gutsituiertes Land in die Staatengemeinschaft mit den eigenen Interessen wirksam einbringen zu wollen und dies durch gewollter Zweitklassigkeit nicht zu gefährden.

7. Fazit und Schlussbemerkungen

Deutschland hat das Know-How und die Mittel, um eine rundum moderne Marine zu besitzen. Modernes Material sollte eigentlich selbstverständlich sein, doch wenn dies der politische Wille ist, müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen und diese moderne Technik bei ihrer Einführung schnellstmöglich einsatzreife vorweisen. Ansonsten führt dies nur zur Frustration der Soldaten.

Wie aus den Ausführungen zu Beginn dieses Vortrages hoffentlich ersichtlich wurde, war die Marine zumeist von dem Wunsch beseelt, technisch eine Vorreiterrolle einzunehmen. Das sogar zu Zeiten, in denen die finanziellen Spielräume enger zu sein schienen als heute.

Zweitklassigkeit aber war für die Marine, egal ob Bundes- oder Deutsche Marine, nur ganz zu Beginn eine Option aber kein erstrebenswertes Ziel.

An dieser Stelle möchte ich auf eine Aussage von Admiral Krause zu sprechen kommen. Er sagte einmal, dass die deutsche Marine über alle Sparmaßnahmen und Reduzierungen eine Sache immer behalten hat: Die hochwertige Ausbildung für das Gefecht. Diese ermögliche es auf alle Einsatzoptionen vorbereitet zu sein. Wie wichtig diese Ausbildung für die Motivation der Besatzungen ist wurde hoffentlich deutlich.

Er betonte die Abwärtskompatibilität der hochwertigen Ausbildung: Wer den GOST bestehe, könne auch Sophia fahren, aber nicht jeder der Sophia fahren kann bestehe auch den GOST.

Ähnlich verhält es sich mit der Technik. Moderne Technik kann auch vergleichsweise wenig intensive Einsätze und Aufgaben bewältigen, dabei aber auch jede andere Aufgabe leicht händeln. Bauen wir hingegen nur noch graue Flaggenstöcke aus den Restbeständen des Marinearsenals, schränken wir unsere Handlungsoptionen und damit die der Politik schon frühzeitig ein.

Die maritime Leistungsfähigkeit unserer Flotte basierend auf moderner Technik kann, vor allem wenn dies überzeugend vermittelt wird, sehr motivierend auf junge Menschen wirken, zumindest einen Teil ihres Berufslebens in der Marine zu verbringen.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

8. Anmerkungen

- 1) Vgl.: Sigurd Hess (u.a.): Phase der Innovation 1963-1976, in: Faszination See. 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 62.
- 2) Vgl. Sigurd Hess (u.a.): Phase der Innovation 1963-1976, in: Faszination See. 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 65.
- 3) Vgl. Sigurd Hess (u.a.): Phase der Innovation 1963-1976, in: Faszination See. 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 62 – 67.
- 4) Vgl. Sigurd Hess (u.a.): Phase der Innovation 1963-1976, in: Faszination See. 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 69.
- 5) Vgl.: Sigurd Hess (u.a.): Phase der Innovation 1963-1976, in: Faszination See. 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 100.
- 6) Vgl.: Hans-Joachim Mann, Die Bundeswehr im konzeptionellen Umbruch (1990 – 2003), Dargestellt am Beispiel Marine, in: Faszination See, 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 100.
- 7) Vgl.: Hans-Joachim Mann, Die Bundeswehr im konzeptionellen Umbruch (1990 – 2003), Dargestellt am Beispiel Marine, in: Faszination See, 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 115.
- 8) Voßberg, Jürgen: Von den Anfängen zur modernen Flotte, in: Wehrtechnischer Report, 50 Jahre deutsche Marine, 02/2016, Report-Verlag, Bonn, 2016, S. 51.
- 9) Krause, Andreas: Zur Zukunft der deutschen Marine, in: Europäische Sicherheit & Technik, Die Zukunft der deutschen Marine, 10/2016, Report-Verlag, Bonn, 2016, S. 36.
- 10) Vgl.: Axel Schimpf, Die Marine auf Kurs in neue Gewässer, Konzeptionelle Neuausrichtung der Deutschen Marine im multinationalen und streitkräftegemeinsamen

Kontext, in: Faszination See, 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn 2005, S. 127.

11) Krause, Andreas: Zur Zukunft der deutschen Marine, in: Europäische Sicherheit & Technik, Die Zukunft der deutschen Marine, 10/2016, Report-Verlag, Bonn, 2016, S. 34.

12) Schimpf, Axel,: Perspektiven der deutschen Marine, in: Europäische Sicherheit und Technik, 10/2014, Report-Verlag, Bonn, 2014, S. 36.

9. Literaturverzeichnis

Breyer, Siegfried: Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Bundesmarine 1956-1976, Bernard&Graefe Verlag, München, 1978.

Europäische Sicherheit & Technik, Die deutsche Marine der Zukunft, 09/2011, Report-Verlag, Bonn, 2011.

Europäische Sicherheit & Technik, Deutsche Marine auf Kurs, 10/2012, Report-Verlag, Bonn, 2012.

Europäische Sicherheit & Technik, Perspektiven der deutschen Marine, 10/2014, Report-Verlag, Bonn, 2014.

Europäische Sicherheit & Technik, Die Zukunft der deutschen Marine, 10/2016, Report-Verlag, Bonn, 2016.

Hess, Sigurd (u.a.): Phase der Innovation 1963-1976, in: Faszination See. 50 Jahre Marine der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. im Auftrag des DMI, Hamburg-Berlin-Bonn, 2005.

Huck, Stephan/Klüver, Hartmut (Hg.): Die Wende. Die Deutsche Marine auf dem Weg in die Einheit, Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, Verlag Dr. Dieter Winkler, Bochum 2007.

Strohbusch, Erwin: Deutsche Marine, Kriegsschiffbau seit 1848, Führer des deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 8, Bremerhaven, 1977.

Wehrtechnischer Report, Die deutsche Marine im Einsatz, Operation, Ausrüstung, Technik und Logistik, Ausgabe 04/2003, Report-Verlag, Bonn 2003.

Wehrtechnischer Report, 50 Jahre deutsche Marine, Ausrüstung, Technik und Fähigkeiten, 02/2006, Report-Verlag, Bonn 2006.

Wehrtechnischer Report, Die deutsche Marine, Auftrag, Fähigkeiten, Einsätze und Weiterentwicklung Ausgabe 08/2009, Report-Verlag, Bonn 2009.

Wehrtechnischer Report, Marinetechologie, Ausrüstung, Fähigkeiten, Einsätze und Logistik, Ausgabe 07/2010, Report-Verlag, Bonn 2010.

Wehrtechnik, Die deutsche Marine auf dem richtigen Kurs?, 03/2008, Mönch-Verlagsgesellschaft mbH, Bonn, 2008.