

# Der Wirtschaftsfaktor Marineschiffbau am Standort Deutschland

**Karl-Otto Sadler**

»Wer die Zukunft gestalten will, muss seiner Zeit voraus sein.

Wer seiner Zeit voraus sein will, muss neue Wege gehen!« Lothar Habler

Die grundlegend veränderte Sicherheitslage und Bedrohung – insbesondere nach den Ereignissen vom 11. September 2001 – macht nicht nur eine Vorsorge zur Landes- und Bündnisverteidigung sowie den Bevölkerungsschutz gegen Terroranschläge welcher Art auch immer (Bio-Waffen-Terrorismus) erforderlich, sondern bedingt auch eine Neuausrichtung der NATO/EU-Rüstungsplanung bezüglich der Entwicklung neuer Schlüsseltechnologien und der Beschaffung von Hochtechnologie-Waffensystemen. Das gilt auch für den Überwasser-Marineschiffbau, sowohl hinsichtlich Struktur als auch nach Art und Umfang zukünftiger Aufgaben, besonders im Hinblick auf die Vorsorge gegen weitreichende taktische ballistische Flugkörper.

Diese Aufgaben sind nur durch eine Bündelung der Kosten und Kräfte, eine Aufgabenteilung und Schiffstypensegmentierung innerhalb der NATO/EU in absehbarer Zeit zu realisieren.

D.h. Konzentration auf die vorhandenen Stärken und das vorhandene Know-how für Hochtechnologie-Nischenprodukte am Standort Deutschland. Die Entwicklung und Beschaffung von zukünftigen Waffensystemen wie Fregatten, Korvetten, U-Booten oder Kampfbooten kann mit großer Wahrscheinlichkeit unter dem Politischen und Kostendruck nur noch gemeinsam in Europa für Europa durchgeführt werden. Dafür spricht die Gründung der Europäischen Rüstungsagentur OCCAR, die am 20. Januar 2001 den Status einer juristischen Rechtsperson erhalten hat. Sie soll die Rüstungszusammenarbeit der europäischen Staaten fördern. Ferner wurde am 2. Mai 1999 eine gemeinsame europäische Außen- und Sicherheitspolitik vereinbart. Es kann also davon ausgegangen werden, dass es in absehbarer Zeit (fünf bis zehn Jahre) eine europäische Sicherheits- und Verteidigungsidentität in Europa geben wird. Daraus könnte sich vielleicht eine EU-Marine als Teil einer europäischen transatlantischen Seemacht ableiten.

Bei den stagnierenden Verteidigungsausgaben in fast allen EU-Staaten werden zukünftig

Entwicklungs- und Beschaffungsvorhaben in Europa nur noch mit einer großen Baugleichheit und Interoperabilität in einer transatlantischen Kooperation mit den USA insbesondere auf dem Waffen- und Flugkörpersektor durchgeführt werden können. Die EU-Staaten werden immer stärker zu Rüstungskooperation, Aufgabenteilung und Typensegmentierung auf allen Bereichen gezwungen werden. Dies mag man bedauern; denn Kooperationen machen erfahrungsgemäß die Produkte nicht immer billiger und einfacher, häufig dauert alles viel länger, was mit höheren Kosten gleichzusetzen ist. Den Bau von Unikaten oder von nur vier bis sechs baugleichen Fregatten kann sich in Zukunft keine Marine mehr leisten. Die US-Navy gibt der eigenen Industrie Planziele von 15 bis 20 Jahren vor und finanziert größtenteils die Entwicklung von Schlüsseltechnologien und neuen Schiffstypen, wie das aktuelle Beispiel des Littoral Combat Ship Neubauprogramms (LCS) mit ca. 60 Einheiten von ca. 2.500 ts Verdrängung zeigt.

## Keine staatliche Beteiligung bei Entwicklung

Die neuen Verfahrensbestimmungen zur Bedarfsermittlung und Bedarfsdeckung gem. CPM sehen keine staatliche Beteiligung bei der Entwicklung von Schlüsseltechnologien oder für eine Projektierungsphase im vollen Umfang vor. Das bedeutet eine Benachteiligung der deutschen Rüstungsindustrie gegenüber unseren europäischen Mitbewerbern. Denn zzt. werden Entwicklungen in Frankreich und Großbritannien größtenteils vom Staat finanziert. Wenn man den Beschaffungsprognosen Glauben schenken darf, dann werden in Europa in den nächsten zehn bis 25 Jahren ca. 100 Überwasser-marineschiffe für die unterschiedlichsten Aufgaben benötigt. Was liegt nun näher als eine neue Generation von Schiffstypen gemeinsam zu entwickeln, die über eine sehr große Ausrüstungsflexibilität verfügen müssten, um eine Großserie von mehr als 35 bis 50 baugleichen Trägersystemen bauen zu können. Diese Trägersysteme sollten gekennzeichnet sein durch eine variable Trägersystemarchitektur und eine ganzheitliche Modularisierung zur Realisierung des »Plug-out, Plug-in and Fight Konzepts«. Dadurch könnte eine große Serie von querschnittlich zu verwendenden, modularisierten Ausrüstungssegmenten kostengünstig hergestellt werden, bei der die Einmalkosten

für Definition, Entwicklung, Konstruktion, Systemintegration etc. auf eine große Stückzahl umgelegt werden. Die Realisierung einer EU-weiten Serienfertigung z.B. durch eine zu schaffende European Naval Defense Industry Cooperation (ENDIC) ist nur bei mindestens 35 bis 50 baugleichen Einheiten pro Schiffstyp wirtschaftlich sinnvoll. Jedoch Kooperation heißt aber auch Teilen! Doch wer teilt schon gerne? Denn wenn es zum Schwur kommt, dann gehen nationale Interessen vor EU-Vereinbarungen. Das gescheiterte Vorhaben NFR-90 NATO Fregatte ist ein Beispiel dafür.

Wenn es zu einem europäischen Werften- und Industrieverbund oder einer ENDIC z.B. zwischen den großen Staaten Frankreich, Großbritannien, Deutschland und Italien kommen soll, müssten erst heilige Kühe geschlachtet und ein neues Denken diskutiert werden, wie z.B.:

- ▶ Beenden des Denkens in Teilstreitkräften (TSK), damit der Streit um Entwicklungs- und Beschaffungsgelder zwischen den TSK aufhört;
- ▶ Ganzheitliches europäisches Handeln in Verteidigungspolitik und Verteidigungsindustrie;
- ▶ Bedarfsharmonisierung und Typensegmentierung innerhalb der EU;

▶ Gründung einer deutschen Fachhochschule für die Ausbildung von Systemingenieuren und Systemintegratoren für den Marineschiffbau;

▶ Einrichtung eines EU-Budgets für die Entwicklungskosten von modularisierten Ausrüstungssegmenten und Waffensystemen;

▶ Einrichten einer EU-Langzeit Entwicklungs-, Finanzierungs- und Beschaffungsplanung über ca. 15 bis 20 Jahre, manifestiert per Gesetz, d.h., die einzelnen Staaten müssten einen Teil ihrer Haushaltshoheit aufgeben;

▶ Schaffen einer strategischen Partnerschaft nicht nur industrieseitig sondern auch aufseiten der Führungsstäbe, Haushalts- und Verteidigungsausschüsse sowie der jeweiligen Finanzminister/Regierungschefs vertraglich per Gesetz.

Die Politiker der EU-Staaten müssten also ihren Worten zu einer europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik endlich auch Taten folgen lassen. Daher werden wahrscheinlich noch weitere zehn bis 15 Jahre vergehen, bevor die Europäer bereit sind, in ein derartiges überstaatliches Industrieverbundsystem einzutreten. Deshalb sollte sich die deutsche Marineschiffbauindustrie in den nächsten zehn Jahren darauf konzentrieren, ihre Fähigkeiten zu erhalten und zu verbessern; denn nur aus der Position der Stärke

kann man verhandeln bzw. kooperieren.

Als Fazit einer Marktsituationsanalyse bezüglich der »Trends im Marineschiffbau« weltweit, kann Folgendes gesagt werden:

- ▶ Die veränderte Sicherheitslage;
- ▶ die breit gefächerten Umwälzungen in der Welt;
- ▶ die neuen asymmetrischen Bedrohungen;
- ▶ die Combined Joint Krisen Reaktionskräfte; sie alle erfordern neue Marinedoktrinen und Industriestrukturen und konsequenterweise auch eine neue Generation von Überwasserkampfschiffen speziell für küstennahe Task Force Einsätze. Für diese neue Generation von Kampfschiffen muss auch Mut zu Visionen aufgebracht werden, um weit in die Zukunft zu denken und zu planen. Denn bei einem Bauauftrag z.B. im Jahr 2010 mit sechs Jahren Bauzeit für das erste Schiff einer Serie ist die Indienststellung ca. 2016 und bei einer Mindestlebenszeit von ca. 24/34 Jahren schreiben wir dann das Jahr 2040/50.

Die deutsche Marineschiffbauindustrie hat in den vergangenen 20 bis 25 Jahren zu einem Großteil Marineexportaufträge abgewickelt, da der Bedarf für die eigene Marine nicht ausgereicht hätte, die vorhandenen System- und Kernfähigkeiten auszulasten und zu erhalten. Der Exportmarkt stellt sich zzt. sehr schwierig dar für die deutschen Unterneh-

1/2, sw, Noske

## 65. Flamersheimer Gespräch

men (Werften und Ausrüstungsindustrie) wegen Chancenungleichheit aufgrund der derzeitig restriktiven Export- und Wettbewerbsbedingungen gegenüber unseren EU-Mitbewerbern. Daher ist es wichtig, zumindest Zugang zu den Märkten wichtiger Partnerationen zu haben wie Italien, Niederlande, Portugal, Belgien, Türkei, Griechenland, Australien, Neuseeland und Südafrika, aber auch zu den USA wegen des LCS- und US-Coast Guard Neubauprogramms. Um in Zukunft das Marktsegment Marineschiffbau weiterhin erfolgreich am Standort Deutschland und auf dem Exportmarkt fortzuführen, sollte von der deutschen Marineindustrie gemeinsam mit dem öffentlichen Auftraggeber (öAG) eine zukunftsorientierte Produkt- und Marktstrategie speziell für den Exportmarkt entwickelt werden.

### Der Export wird in Zukunft schwieriger

Unsere bisherigen Exportmarinekunden der vergangenen Jahrzehnte werden aller Wahrscheinlichkeit nach zukünftig nicht mehr Waffen und Elektronik unterschiedlicher Herkunft mit unterschiedlichen technologischen und mit verschiedenen Schnittstellenstandards einkaufen und dann bei einer Werft oder einem Systemhaus z.B. in Deutschland einbauen und integrieren lassen. Sie werden ihre Schiffe zukünftig mit dem zwischenzeitlich erworbenen Know-how auf eigenen Werften bauen lassen oder nur noch komplette für sie bezahlbare und einfach bedienbare Waffensysteme beschaffen, oder sie werden gebrauchte Waffensysteme geschenkt bekommen oder kostengünstig erwerben. Eventuell werden zukünftig auch Leasingverträge auf Regierungsebene über zehn bis 20 Jahre incl. Systemausbildung und logistischer Unterstützung für Kampfschiffe/Boote abgeschlossen. Und wenn extern beschafft werden sollte, dann nur bei 100-prozentiger Kompensation oder bei Gewährung von Rüstungshilfen. Ferner sind deutsche Unternehmen aufgrund der restriktiven Exportrichtlinien zurzeit für Exportkunden ein unsicherer Kandidat. Dieser Markttrend schmälert zurzeit das Export-Neubaugeschäft der deutschen Marineschiffbauindustrie in erheblichem Umfang.

Mit der von der US-Navy beim LCS-Programm angestrebten Realisierung von ca. 60 bis 80 Schiffen in Korvettengröße mit einer totalen Modularisierung nach der »Plug-out, Plug-in and Fight Konzeption« könnten sämtliche Ausrüstungsforderungen mit modularisierten Waffen- und Elektronikanlagen kostengünstig an Bord realisiert und auch für Exportkunden angeboten werden. Daher ist nicht auszuschließen, dass in 15 bis 20 Jahren die USA mit den LCS-Überwasserfahrzeugen/Kampfschiffen auf dem Exportmarineschiffbaumarkt antreten. Durch die geplante Serienfertigung von ca. 60 bis 80 Schiffen

könnten dann von den US-Werften/Systemhäusern Systemstückpreise angeboten werden, die keine Werft in Europa ohne Subventionen erreichen kann. Als Konsequenz des LCS-Programms der US-Navy könnte unser derzeitiges Exportmarktsegment nochmals erheblich wegbrechen, wenn die US-Industrie mit Unterstützung der US-Navy mit den LCS-Einheiten ab ca. 2015 auf dem Exportmarkt akquirieren würde. Das könnte möglicherweise den Verlust der Existenzgrundlage für den Marineschiffbau am Standort Deutschland bedeuten. Es sei denn, wir reagieren auf diesen Trend und halten mit eigenen zukunftsorientierten Konzepten zur Sicherung des Marineschiffbaus dagegen.

Auf Grund der veränderten Bedrohung und der weltpolitischen Lage ab 1989 wird sich der wirtschaftspolitische Trend im Marineschiffbau wahrscheinlich wie folgt entwickeln:

- ▶ von der nationalen Entwicklung und dem Bau von kleinen Stückzahlen, teuren Unikaten und komplexen Systemen mit hohen, langen Entwicklungszeiten und hohen Kosten
- ▶ hin zu multinationalen Entwicklungen, großen Stückzahlen, geringem Systemstückpreis, weniger Schiffstypen und einfacheren Trägersystemen mit einer hohen Ausrüstungsflexibilität nach dem Konzept Plug-out, Plug-in and Fight.

Wer also zukünftig an diesem Marktsegment und Exportgeschäft teilhaben will, der muss sich schon heute strategisch und konzeptionell ausrichten, nach der Devise »Mit Ideen zum Erfolg«; denn der Exportmarkt ist für neue Techniken und zukunftsorientierte Ideen sehr aufgeschlossen, was sich in der Vergangenheit bei den Exportaufträgen sehr deutlich gezeigt hat.

Es ist keine Frage von Mut zu innovativen Technologielösungen am Standort Deutschland sowie der technischen Realisierbarkeit zukünftiger Kampfschiffe mit neuen Schlüsseltechnologien wie z.B. der Konzipierung von ganzheitlich elektrischen Kampfschiffen/Booten der Zukunft auf Basis HTS-Technik (s. S. 23) sowie der Abbau von damit verbundenen technischen Risiken, sondern es ist eine Frage

- ▶ des in den nächsten zehn bis zwölf Jahren erforderlichen Geldmittelbedarfs für die serienreife Entwicklung von zukunftsweisenden Produkten mit Schlüsseltechnologien, die auch für den zivilen Schiffbau genutzt werden könnten;
- ▶ der zeitgerechten Verfügbarkeit der dafür notwendigen Systemkernfähigkeiten und Know-how-Träger;
- ▶ von fairen Exportbedingungen;
- ▶ einer flexiblen Auslegung der CPM- Forderung: Nachweis der Herstellbarkeit durch die Industrie z.B. durch Demonstratoren, Simulationen und Prototypen, was für neu zu entwickelnde marinespezifische Produkte die Herstellbarkeit bei vollständiger Vorfinanzierung durch die Industrie bedeutet. Der öAG sollte, wie bis zum Jahr 2000 üblich, auch

weiterhin die Entwicklung von militärischen Schlüsseltechnologien bzw. von komplexen Waffensystemen finanziell unterstützen.

Die deutsche Marinerüstungsindustrie besitzt zzt. noch die Fähigkeiten, die den zukünftigen Trends/Forderungen entsprechen. Es sind innovative Vorschläge der Industrie für zukunftsweisende Technologielösungen vorhanden, die mit großem Einsatz, Fantasie und auch mit Unterstützung des öAGs entstanden sind. So wurde z.B. im Jahr 2000 aus Eigeninitiative und teils auch angeregt durch den neuen CPM-Erlass eine Konzeptstudie für eine ganzheitlich elektrische Fregatte der Zukunft (FDZ -2020) auf Basis der zukunftsorientierten Ausrüstungssegmente der ARGE ZAS-Marine (Arbeitsgemeinschaft Zukünftige Ausrüstungssegmente siehe MF 12/03 S. 10) und der HTS-Technik der Fa. Siemens AG erstellt und dem BMVg präsentiert. Ebenso sind die Kampfschiffe/Boote der Sea-Horse-Familie informelle Denkansätze für zukünftige, Fähigkeitsprofil orientierte, Betriebskosten sparende, umweltfreundliche ganzheitlich elektrische Überwassermineschiffe. Die Sea-Horse-Kampfschiffe der Zukunft basieren auf Einheitsträgersystemen, die variabel und fähigkeitsflexibel mit modularisierten Ausrüstungssegmenten an Missionen angepasst werden können. Dafür wurden variable Trägersystemarchitekturen angedacht, die je nach den sich für den jeweiligen Schiffstyp über die Lebenszeit mehrfach ändernden Fähigkeiten/Missionen wie auch der sehr schnell fortschreitenden technologischen Entwicklung mit systemorientiert konzipierten und modularisierten Ausrüstungssegmente um- bzw. nachgerüstet werden können. Das gilt insbesondere auf dem Sektor Waffen- und Feuerleitsysteme als auch für Antrieb, Energieerzeugung und -verteilung wie z.B. für Luft atmende Brennstoffzellen, Pods mit HTS-Motor, HTS-Generatoren und vollgetauchte Waterjets mit HTS-Motoren. Auf diese Weise soll eine Serienherstellung von exportfähigen ganzheitlich elektrischen Marinefahrzeugen ermöglicht werden mit

- ▶ einfachen Funktionsketten sowie einfacher Handhabung und Bedienung;
- ▶ niedrigem Systemstückpreis;
- ▶ wirtschaftlichen Instandhaltungskosten;
- ▶ geringen Betriebskosten;
- ▶ großer Entwurfs- und Ausrüstungsflexibilität;
- ▶ ganzheitlicher Modularität zur Realisierung von Plug-out, Plug-in and Fight.

Zum Abbau der zzt. bei der Industrie bestehenden wirtschaftlichen Risiken und zur Motivation der Industrie, um industrieseitig entsprechende langfristige Investitionsmittel für die Entwicklung neuer Schlüsseltechnologien bereitzustellen und die bereits begonnenen Entwicklungen von zukunftsweisenden Segmenten und Schlüsseltechnologien durchzuführen bzw. fortzusetzen sind Antworten zu folgenden Fragen seitens des öAGs erforderlich:

- ▶ Planungssicherheiten durch eine Zielplanung für die nächsten zehn bis 15 Jahre;
- ▶ Verringerung der Forderungslust;
- ▶ Modifizierung des CPM;
- ▶ Verbesserung der Exportchancen durch Vereinheitlichung/Harmonisierung der derzeitigen Exportbedingungen in Europa;
- ▶ Abbau der derzeitigen Wettbewerbsnachteile gegenüber unseren EU-Mitbewerbern am Exportmarkt, da durch die unterschiedlichen Interpretationen des EU-Ehrenkodexes zzt. keine Chancengleichheit gegeben ist.

Dafür ist Mut zum Handeln bzw. Mut zu Veränderungen aufseiten der Politik und des öAG zum Erhalt des Marineschiffbaus am Standort Deutschland erforderlich. Um unsere Systemfähigkeiten zu erhalten, ist es unabdingbar, dass die Bedingungen für den Wettbewerb und den Rüstungsexport gegenüber unseren EU-Partnern vereinheitlicht werden. Wenn auf politischer Ebene tatsächlich das Interesse und der Wille besteht, auch zukünftig eine Spitzenstellung bei der Herstellung von modernen Produkten beim Wehrmaterial See wie Fregatten, Korvetten, U-Booten etc. auf dem Weltmarkt einzunehmen sowie weiterhin die Zielsetzung einer unabhängigen nationalen Rüstung gilt, ferner dem Erhalt einer wettbewerbsfähigen deutschen Rüstungsindustrie und einer Fortentwicklung des in Deutschland noch vorhandenen technischen Innovationspotenzials, dann sind Politik, öAG und Nutzer gefordert, auch entsprechende Planungssicherheit und Zielvorgaben für die nächsten zehn bis 15 Jahre als Planungsbasis für die Marinerüstungsindustrie zu geben sowie die dafür erforderliche finanzielle Basis zu schaffen und den Exportmarkt für den Marineschiffbau durch flexiblere Exporte und Wettbewerbsbedingungen zu öffnen.

### **Bündnis zur Sicherung des deutschen Marineschiffbaus**

Für den Erhalt des Marineschiffbaus bzw. des Technologiesektors Wehrtechnik See am Standort Deutschland wäre die Bildung einer Art »Bündnis zur Sicherung des deutschen Marineschiffbaus« zwischen der Industrie und dem öAG mit politischer Unterstützung für eine gemeinsame ganzheitliche Zusammenarbeit und Zielplanung wünschenswert und für die weiterführenden Entwicklungen von neuen Schlüsseltechnologien und einer neuen Generation von Kampfschiffen der Zukunft für die Deutsche Marine und für den Exportmarkt notwendig.

Die ARGE-ZAS und die informellen Denkansätze/Desingstudien für ganzheitlich elektrische Kampfschiffe der Zukunft sind gute Voraussetzungen, um das Marktsegment Marineschiffbau am Standort Deutschland weiterhin zu sichern und durch zukunftsorientierte Nischenprodukte zu erweitern. Im Rahmen der weiteren Europäisierung kommt ein stärkerer EU-Wettbewerb auch zukünftig für Großprojekte wie für Marinewaffensysteme. Durch den transatlantischen Konkurrenzdruck müssen die deutsche Marineindustrie und der öAG noch enger zusammenarbeiten als bisher.

Insbesondere wäre eine gemeinsame Konzipierung von UKDZ (Unbemannte Kampfdrohnen der Zukunft) als Cruise Surface Combatants ins Auge zu fassen; denn das (Über-)Leben von Soldatinnen und Soldaten und ihr Einsatz stehen nicht nur in den USA, sondern auch bei uns im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Hieraus leitet sich zwangsläufig für die Marine früher oder später die Forderung nach unbemannten Marinefahrzeugen/Kampfbooten ab. Dies könnte auch ein neues Nischenprodukt sein, dessen Fähigkeitsprofil als Seekriegsmittel der Zukunft und als Innovationsträger sowie zum Schutz des Lebens von Soldaten ein Nutzen ist, der die für die Definition und Entwicklung benötigten Finanzmittel als Investition für die Zukunft mehr als rechtfertigen würde.

Zur Zukunftssicherung des Marinestandortes Deutschland gehören nicht nur gute Ideen, Begeisterung und Mut zum Risiko sondern auch, dass aus nationalem Interesse verhindert wird, dass die spä-

1/2, A+R, 4c

## 65. Flamersheimer Gespräch

---

testens ab 2006 bei den Marinewerften und der Ausrüstungsindustrie frei werdenden System- und Kernfähigkeiten wegen Fehlens eines konkreten Neubauvorhabens abwandern und dadurch für den deutschen Marineschiffbau verloren gehen. Der Erhalt unserer Systemfähigkeit im Marineschiffbau und deren Einbindung in europäische Industriestrukturen ist auch eine Aufgabe der Politik. Aber es gilt nicht nur, die derzeitig vorhanden Kernfähigkeiten zu erhalten, sondern auch den erforderlichen Nachwuchs durch Motivation und Zukunftsperspektiven für den Marineschiffbau zu gewinnen. Nach der Devise: Der Markt gehört dem, der neu denkt, sollte die Jugend für den Beruf Marineschiffbausystemingenieur mit seiner breit gefächerten Betätigungspalette seitens der Industrie positiv in den Medien Interesse geweckt bzw. geworben werden. Neues dem Markt anzubieten, ist generell die beste Werbung und Motivation, nicht nur für den Erhalt der Kernfähigkeiten und den dafür erforderlichen Nachwuchs, sondern auch für den Marineschiffbau generell, aber insbesondere für den so wichtigen Exportmarkt, den der deutsche Marineschiffbau in Zukunft noch dringender benötigt als in der Vergangenheit.

Dazu ist ein Studienfach Marineschiffdesignmanager ab dem 3. Semester an einer Fachhochschule bzw. Universität einzurichten.

Studenten, die sich für das Fachgebiet Marineschiffbau interessieren, sollten die Möglichkeit erhalten, an entsprechenden Vorlesungen z.B. an der Bundeswehrhochschule in Hamburg oder an der Bundesakademie in Mannheim teilzunehmen. Ferner ist eine Fachhochschulsparte mit der Fachrichtung Systemingenieur-Marineschiffdesigner-Manager/Marinesystemintegrator gemeinsam von der Industrie und dem öAG einzurichten (Dipl.-Marineschiff-Systemingenieur).

Die deutsche Marineteknik nimmt auf dem Technologiesektor und Produktbereich Fregatten, Korvetten, Schnellboote, Minensuch- und Kampfboote und außenluftunabhängigen U-Boote noch immer einen Spitzenplatz auf dem Weltmarkt ein. Das liegt zum einen an der in über einem Jahrhundert im Marineschiffbau gewonnenen Expertise, zum anderen auch an der Leistungsfähigkeit der deutschen Wehrtechnik See. Die deutsche Marineindustrie und die Werften haben in den vergangenen 25 bis 30 Jahren durch Innovation, Ideenreichtum, Mut zu neuen Technologien und zum Risiko auch mit Unterstützung des öAGs auf dem Exportmarkt erfolgreich bestehen können. Zum Erhalt der strategischen wichtigen Kernkapazitäten und um auch in Zukunft in einem vereinten Europa auf dem Sektor Marineschiffbau und maritime Ausrüstungen für den Weltmarkt eine

bestimmende Rolle spielen zu können, sollte im ureigensten Interesse die Weiterentwicklung von Schlüsseltechnologien und zukunftsweisenden, exportfähigen Kampfschiffen/Booten in unserem Land fortgesetzt und vom öAG auch weiterhin gefördert bzw. finanziell unterstützt werden. Trotz aller aufgezeigten Gefahren können die erforderlichen Kernfähigkeiten und auch der Marineschiffbau am Standort Deutschland sowie die notwendige Leistungs- und Kooperationsfähigkeit sowie Spitzenstellung im Marineschiffbau am Weltmarkt auch in der Zukunft gesichert werden, wenn in absehbarer Zeit sowohl seitens der Industrie als auch seitens der Politik und des öAGs verantwortungsbewusst und zukunftsorientiert gehandelt und investiert würde.

Rainer Hertrich, Chief Executive Officer der EADS und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) hat dies in einem Interview mit »Soldat und Technik« im Juni 2003 wie folgt formuliert: »Vielleicht kapitulieren wir in Deutschland heute allzu schnell vor großen Aufgaben. Mir scheint auch, dass viele von uns eine diffuse Angst vor Veränderungen haben. Das ist eines der Kernprobleme unserer Gesellschaft. Wir brauchen Persönlichkeiten in Politik und Wirtschaft, die diesen Mut zu Veränderungen vorleben.«

Jetzt müssen nur noch die Taten folgen!