

**Die maritimen Aspekte  
deutscher Sicherheit  
aus der Sicht der deutschen Marineindustrie**

**Artikel  
von Christian B.W. Stuve  
ThyssenKrupp Marine Systems**

## I.

Für die Bundeswehr und damit auch für unsere Marine scheint der Kurs in die Zukunft abgesteckt. Die Bundesregierung hat dazu in den letzten Jahren schrittweise die notwendigen Entscheidungen getroffen. Es herrscht jetzt mehr Klarheit über Auftrag, Umfang, Struktur sowie über Prioritäten der Materialausstattung der Bundeswehr.

Die gegenwärtigen tief greifenden Veränderungen bei den Streitkräften bringen ähnlich einschneidende Veränderungen bei der wehrtechnischen Industrie mit sich. Hierauf muss sich die Industrie einstellen. Künftige Entwicklungen werden durch Gemeinsamkeiten wesentlich jedoch auch durch wechselseitige Abhängigkeiten zwischen Marine und Industrie geprägt.

Im Folgenden soll auf diesen Aspekt näher eingegangen werden, Herausforderung und Lösungsansätze skizziert, und daraus die Notwendigkeit des Erhaltes wehrtechnisch-maritimer Kernfähigkeiten in Deutschland abgeleitet werden.

Ein Gebot der Stunde ist der Joint- und Combined Ansatz. Das Zusammenwirken von Land-, Luft- und Seestreitkräften unter grundlegend veränderten strategischen Bedingungen in der Zusammenarbeit mit Seestreitkräften befreundeter Nationen ist neu definiert worden, unsere Marine entwickelt sich zu einer „Expeditionary Navy“ – und dies mit weit reichenden Konsequenzen auch für die Marineindustrie.

Nicht nur die Transformation der Streitkräfte ist in vollem Gange, nein auch die der Industrie! Die wehrtechnische Industrie in Deutschland muss sich dem drastisch veränderten Bedarf der Streitkräfte anpassen und - da sie hochgradig exportabhängig ist - muss sie zugleich alles tun, um auch international überlebens- und wettbewerbsfähig zu bleiben.

So bedeutet Transformation für die deutsche Marineindustrie:

- die weitere Bündelung von Kapazitäten und damit
- die Nutzung zusätzlicher Synergien
- die Verstärkung von Kooperation und Internationalisierung
- die Suche nach einem „Joint“ mit dem Bedarfsträger - d. h. einem noch engeren Schulterschluss mit der eigenen Marine
- die Anpassung an neue Bedrohungen unter besonderer Berücksichtigung asymmetrischer Konfliktlagen
- die Ausweitung in den an Bedeutung gewinnenden Bereiches „Security“.

In diesem Sinne ist die Transformation ThyssenKrupp Marine Systems bereits weit fortgeschritten.

Die industriellen Ressourcen der bisherigen ThyssenKrupp Werften und der HDW Gruppe sind in einem Werftenverbund, der national die Emdner, Hamburger, Rendsburger und Kieler Kapazitäten zusammenfasst, gebündelt.

**Der Verbund ist so strukturiert, dass leistungsfähige Kompetenz-Zentren für den Bau von Überwasserkampfschiffen und Ubooten aber auch von Yachten und Containerschiffen entstanden sind. International wird der Verbund zusätzlich durch die Werften Kockums in Schweden und Hellenic Shipyard in Griechenland gestärkt.**

## **II.**

**Wenn die deutschen Marinewerften in der Lage sein sollen, dem Bedarf unserer Marine auch künftig zu entsprechen, müssen sie sich mit folgenden Grundfragen auseinandersetzen:**

- **Welche modernen Szenarien kommen auf uns zu?**
- **Welche Aufgaben müssen unsere Schiffe in Frieden, Krise und Konflikt in welchem geographischen Umfeld bewältigen?**
- **Wie und wo müssen sie mit Heer und Luftwaffe oder Streitkräften der Verbündeten zusammen arbeiten?**
- **Welchen neuen Bedrohungen stehen sie gegenüber?  
aber auch**
- **Wie lassen sich Marineprojekte zukünftig finanzieren**

**Gleichzeitig muss die hochgradig exportabhängige maritime Industrie Deutschlands weltweite Entwicklungen beobachten und berücksichtigen. Nur so kann sie ihre führende Weltmarktposition verteidigen und der weltweiten Nachfrage mit besten Produkten entsprechen.**

**Die Lage hat sich in den letzten Jahren grundlegend geändert. Über Jahrzehnte waren Deutschland und die Nordflanke des Bündnisses Brennpunkt politischer und militärischer Konfrontation. Der kalte Krieg bestimmte unsere mehr oder weniger kontinuierliche, langfristig angelegte Beschaffungsplanung. In dieser Lage hatte auch die Industrie sich eingerichtet. Heute ist Mitteleuropa militärisch gesehen eine Zone strategischer Ruhe. Deutschland ist nicht mehr Frontstaat, sondern erfreut sich einer vorteilhaften Mittellage. Die strategische Partnerschaft mit Russland festigt die gesamtstrategische Stabilität auf dem Kontinent.**

**Die gerne gebrauchte Formel, Deutschland sei von Freunden umgeben, gilt allerdings weder für das Bündnis noch für die EU; denn nicht nur der Terrorismus bedroht uns, an den Außengrenzen der Gemeinschaft gibt es Instabilität und ein beängstigendes Potential für Krisen und Konflikte neuer Qualität. Der Atomstreit mit dem Iran ist nur das jüngste Beispiel dafür.**

**Gefährdete Regionen sind heute nicht mehr allein der Balkan und die Türkei, sondern praktisch der gesamte Mittelmeer-Raum und die angrenzenden Gebiete im Nahen Osten und Zentralasien. Das größte Gefährdungspotential für Europas Stabilität und Sicherheit liegt im „Erweiterten Nahen Osten“.**

**Der Terrorismus ist eine globale Herausforderung. Ihr kann nur kollektiv begegnet werden – dies nicht allein mit militärischen Mitteln. Aber ohne einsatzbereite Streitkräfte geht es auch nicht und die Beschränkung auf regional verengtes strategisches Denken können wir uns nicht mehr leisten. Frei nach Berthold Brecht: Entweder wir wehren die Gefahren dort ab, wo sie entstehen – oder sie kommen zu uns.**

**Angesichts der terroristischen Bedrohungen richtet die deutsche Marineindustrie ihr Augenmerk verstärkt auf den an Bedeutung zunehmenden Bereich der Maritimen Sicherheit. Aspekte der Sicherung des Seetransports wie Überwachung, Terror- und Piratenabwehr treten hierbei in den Mittelpunkt des Interesses.**

**Anlässlich der EU Initiative „Preperatory Action on Security Research“ war es ThyssenKrupp Marine Systems, die ein internationales Konsortium von fünfzehn Firmen anführte und der EU das Projekt SEATOP „Sea Transport Protection“ zur Überwachung sowie aktiven Terror- und Piratenabwehr anbieten konnte. Andere Konzepte zur effektiven Überwachung und dem Schutz von Häfen und maritimen Einrichtungen werden z. B. bei Atlas in Bremen bearbeitet. So bemüht sich die deutsche Marineindustrie intensiv um die Verfeinerung technischer Lösungen um Anschläge wie sie sich in London ereigneten auf und von See verhindern zu können und den globalen Seetransport sicherer zu machen.**

**Neben den terroristischen Bedrohungen müssen wir auch weiterhin auf klassische militärische Einsätze vorbereitet sein. Die veränderte strategische Konstellation führt dazu, dass unsere Partner in der Mittelmeer-Region praktisch „Frontstaaten“ werden. Die Industrie muss sich technisch und logistisch darauf einrichten, dass hier auch künftig Einsatzgebiete unserer Marine liegen.**

**Die Notwendigkeit sicheren Zugangs zum Öl, der unendlich schwierige Nahost-Friedensprozesses, beunruhigende Rüstungsprogramme im Iran, aber auch labile Strukturen in mehreren nordafrikanischen Ländern legen dringend nahe:**

**Deutschland braucht angemessene maritime Fähigkeiten für den Mittelmeereinsatz und darüber hinaus. Nur mit Hilfe einer leistungsfähigen und erfahrenen maritimen Industrie kann dies sichergestellt werden.**

**Als europäische Zentralmacht kann Deutschland den genannten Entwicklungen nicht untätig von Ferne zusehen. Wir haben eine Verantwortung für ganz Europa und müssen fähig sein, zur Abwehr neuer strategischer Herausforderungen angemessen beizutragen. Deshalb sind der deutsche Beitrag zur Stabilisierung Afghanistans und unser Marinebeitrag zur Terrorismusbekämpfung am Horn von Afrika so wichtig. Wirkungsvolle Sicherheitsvorsorge bedarf jedoch auch einer entsprechenden industriellen Basis.**

**Die neuen Bedrohungen verlangen, dass Europa über strategische und operative Aufklärungsmittel verfügt. Wir müssen künftig leichte Kampfverbände rasch mit See- und Lufttransporten über weite Distanzen verlegen können. Wir müssen sie im Einsatzgebiet führen und dort ausdauernd halten können. Vernetzte Operationsführung, moderne Führungs- und Kommunikationsmittel sind schon heute einsatzentscheidend.**

**Damit steigt die Bedeutung von Luft- insbesondere aber auch von Seestreitkräften, die an der Peripherie Europas operieren können.**

**In Zeiten der Globalisierung und der damit einhergehenden Zunahme des Seeverkehrs wird die maritime Präsenz in Krisengebieten immer wichtiger. Ein Blick auf den Globus zeigt, dass bis zu 80 % aller denkbaren Krisengebiete selbst Küsten haben oder im Durchschnitt nicht weiter als etwa 200 km von einer Küste entfernt sind. Für Deutschland als führende Exportnation hat der Erhalt des freien Seeverkehrs elementare Bedeutung.**

**Maritime Präsenz bietet hierfür politische Flexibilität und Unabhängigkeit, denn Seestreitkräfte haben in Lagen, die**

- **durch Unberechenbarkeit,**
- **durch die Notwendigkeit zu rascher Reaktion oder auch**
- **durch große Distanzen von der Heimat**

**gekennzeichnet sind, entscheidende Vorteile: Regierungen können schnell und ausgewogen reagieren, und dies unabhängig von Lande- und Überflugrechten.**

**Uboote als unsichtbare Seekriegsmittel sichern zum Beispiel in der Aufklärungsrolle entscheidende Vorteile in der modernen „vernetzten Operationsführung“.**

**Die erläuterten Grundsätze gelten nicht nur für die deutsche Marine, die NATO und EU, sondern weitgehend auch für Marinen in anderen Teilen der Welt, wenn dort auch andere Aspekte hinzutreten. Hierfür muss der deutsche Marineschiffbau ebenfalls vorbereitet sein.**

**So wird das Denken in Asien weniger durch Integration, sondern eher vom herkömmlichen Denken in Kategorien der „Balance of Power“ oder von der Furcht gegenüber der Unberechenbarkeit von Nachbarn bestimmt. Hinzu kommt, dass die vielfach riesigen maritimen Wirtschaftszonen Überwachung verlangen. Hierfür kann die deutsche Marineindustrie Lösungen anbieten. Dies gilt in besonderem Maße für die Langküstenstaaten Lateinamerikas, für Südafrika oder Inselreiche wie Indonesien auch bisher schon Länder mit langjährigen guten Kundenbeziehungen zur deutschen Marineindustrie.**

**Ob es um auch künftig um**

- **den Schutz von Seeverbindungen und ökonomischen Einflusszonen,**
  - **die Teilhabe an Krisenmanagementoperationen,**
  - **die Überwachung weiträumiger Seegebiete,**
  - **den Kampf gegen Terrorismus und Piraten,**
  - **die Verteidigung von Küsten oder bis hin zu bewaffneter Intervention geht**
- wesentliche Komponenten moderner Marinen sind heute und morgen:**

- **leistungsfähige Fregatten und Korvetten und**
- **Uboote,**
- **aber zunehmend auch**
- **hochseefähige Überwachungsschiffe (OPVs)**
- **Einheiten für den militärischen Seetransport**
- **und**
- **Landungsschiffe mit Interventionskontingenten.**

### III.

**Deutschland und seine Industrie haben nicht nur umfassende Systemfähigkeit für das Design und den Bau all solcher Schiffe – die deutsche Marineindustrie besitzt darüber hinaus erhebliche Erfahrung in der Zusammenarbeit mit anderen Nationen sowie in der Führung internationaler Kooperationen.**

**Mit den Fregatten der Klasse 124 erhält unsere Flotte Schiffe, die im internationalen Vergleich zur absoluten Weltspitze gehören. Das Interesse anderer Nationen an diesem Programm beweist dies. Als Flugabwehrfregatte modernsten Zuschnitts werden diese Schiffe besonders befähigt sein zum SCHUTZ und zur FÜHRUNG von Verbänden. Sie haben ein enorm leistungsfähiges Radarsystem, weit reichende Flugkörper und ein integriertes Führungssystem, das einen bedrohungsgerechten automatischen Bekämpfungsablauf sicherstellt.**

**Im Ubootbau ist uns mit der Entwicklung des außenluft-unabhängigen Brennstoffzellenantriebs ein Quantensprung gelungen, der uns technologische Überlegenheit für längere Zeit gibt und unsere Weltmarktführerschaft – der deutsche Ubootbau hat über 70% Weltmarktanteil - abzusichern hilft. Gerade deshalb ist die deutsche maritime Industrie in der Lage, unsere eigene Marine jederzeit mit den modernsten Ubooten der Welt auszustatten.**

**Auch deutsche Minenkampfschiffe erfreuen sich international eines besten Rufes, wie die jüngsten Exporterfolge in der Türkei beweisen.**

**Diese Stellung der deutschen Marineindustrie muss nun fortentwickelt werden. Dies natürlich unter der besonderen Berücksichtigung neuer Herausforderungen und der aktuellen Erfahrungen, die unsere eigene Marine in den neuen Operationsgebieten sammelt.**

**Mit den Korvetten der Klasse 130 und den Fregatten der Klasse 125 wird die Überwasserkomponente unserer Marine weiter zeitgemäßen Szenarien angepasst und beispielgebend modernisiert. Die deutsche Marine wird in der Lage sein, deutsche strategische Interessen wahrzunehmen und Beiträge zu multinational zusammengesetzten Einsatzgruppen zu leisten. Eine starke und eigenständige maritime Industrie soll ihr dafür modernste Technik zur Verfügung stellen können. Dieser Gesamtansatz wird international Deutschlands Pflicht und Bereitschaft zur Solidarität widerspiegeln.**

**Heute gilt der Grundsatz: Die von Deutschland entsandten Einheiten müssen Schiffe und Flugzeuge im Einsatz führen können; sie müssen über lange Zeit im Einsatzgebiet versorgbar sein. Unsere Marine soll in der Lage sein, Truppen und Güter auch über weite Strecken über See zu transportieren, Überwachungsaufgaben wahr zu nehmen und weltweit humanitäre Hilfe leisten zu können – dies auch unter Einschluss von Evakuierungsoperationen und der Versorgung sowie dem Abtransport von Verwundeten und Kranken aus gefährdeter Umgebung. Darüber hinaus sollen unsere Einheiten auch unter Bedrohung ihre Einsatzräume jederzeit sicher erreichen und wieder verlassen können.**

**All diese Fähigkeiten bedürfen des unmittelbaren Zugriffs auf eine hochspezielle innovative Technologie einer eng mit den Streitkräften verbundenen Industrie.**

**Die zu großen Teilen noch technologisch autarke deutsche Marineindustrie kann dies garantieren.**

#### **IV.**

**Deutschland kann diese Position technologischer Führung im Marineschiffbau nur halten, wenn dafür die Voraussetzungen gegeben sind. An erster Stelle steht dabei eine durchdachte Investitionsstrategie unserer Regierung.**

**Da die Ausgabensteuerung für Rüstungsprojekte nicht nur eine militärische, sondern auch eine industriepolitische Dimension hat, bedarf es zum Erhalt der Kernfähigkeiten am Standort Deutschland:**

- **einer durchdachten Investitionsstrategie mit klaren, verlässlichen Perspektiven und der Berücksichtigung industriepolitischer Belange**
- **entsprechende Realisierungssicherheit über langfristige Programme**
- **Exportunterstützung**
- **kontinuierliche F + E – Aufträge zum Erhalt der Systemfähigkeit.**

**Nur in einem gesamtheitlichen Ansatz können auf lange Sicht Mindestkapazitäten erhalten werden, die zur Deckung des eigenen militärischen Bedarfs erforderlich sind.**

**Richtiger Mittelansatz zur rechten Zeit kann eine bedeutsame strategisch-industriepolitische Wirkung entfalten und damit**

- **die Zukunftssicherung des Standortes Deutschland und die Bedarfsdeckung der eigenen Streitkräfte**
- **das Schritthalten mit internationalen Entwicklungen innovativer Zukunftstechnologien**
- **den Erhalt hoch qualifizierter Arbeitsplätze am Standort Deutschland. Sichern helfen.**

**Nicht nur bei Fregatten und Ubooten zeigt sich, dass es um mehr geht als um die Modernisierung unserer Flotte. Nur weil unsere eigene Marine bei den Verbündeten gesuchte Fähigkeiten besitzt und modernste Einheiten im Dienst hat, können wir mit anderen Nationen kooperieren, militärisch aber auch industriell. Verlieren wir unsere technologische Führungsrolle, wer will dann noch ernsthaft mit uns zusammenarbeiten? Deutschland muss seine bedeutende Marineindustrie erhalten; nur das garantiert auch der Politik im fortschreitenden rüstungswirtschaftlichen Konsolidierungsprozess Europas weiterhin entscheidend mitreden zu können.**

**Auch ist die Rolle der Deutschen Marine als „Parent Navy“ für die internationale Zusammenarbeit und die Exportfähigkeit der deutschen Marineindustrie von ausschlaggebender Bedeutung.**

**Mit den Programmen für unsere Marine werden wir ein interessanter Partner z. B. für unsere europäischen Verbündeten an den Brennpunkten der NATO- und EU-Außengrenzen. Italien, Portugal, Griechenland, die Türkei, ihre Marinen fahren bereits heute in Deutschland gebaute Uboote, Fregatten und Minensucher. Das Nutzen gleicher Technik begünstigt die Fähigkeit zur internationalen Zusammenarbeit, ja vereinfacht die Logistik unserer Marine in den heimatfernen Einsatzgebieten.**

**Zugleich wächst die Chance für den Export in andere Teile der Welt und damit über die Auslastung industrieller Kapazitäten letztlich der Erhalt notwendiger Kernfähigkeiten auch zum Wohle der eigenen Marine.**

**Die Positionierung der bisher noch weitgehend national ausgerichteten deutschen Marineindustrie in Europa, d. h. insbesondere gegenüber Frankreich und Spanien, ist heute besonders wichtig. Wir wollen und können uns hier dem Drängen unserer Partner nicht verschließen. Europäische Zusammenarbeit auch auf dem Gebiet der der Marinetchnik erscheint in Zeiten immer knapper werdender Budgets notwendig.**

**Wir müssen dabei allerdings erreichen, dass bestehende technologische Fähigkeiten und Führerschaften in Deutschland verbleiben. Solange entscheidende Souveränitätsrechte in der Verteidigungspolitik nicht nach Europa abgegeben sind, darf sich die deutsche Politik nicht einseitig in Abhängigkeiten begeben. „Know How“ und Arbeitsplätze dürfen auch durch internationale Kooperationen und Fusionen nicht einseitig ins Ausland verlagert werden.**

**Für künftige europäische Strukturen gilt: Dominanzen einzelner Nationen sind zu vermeiden, da ansonsten die Interessen der anderen Nationen gefährdet wären und der Europäisierungsprozess behindert würde.**

## **V.**

**Die Bundesregierung lässt keinen Zweifel daran, dass sie bestimmte Kernfähigkeiten in Deutschland erhalten will. Sie hat auch deshalb die deutsche Werftindustrie längere Zeit gedrängt, den Schritt zur nationalen Konsolidierung zu gehen. Ziel dabei war:**

- **die funktionale Konzentration der Kapazitäten,**
- **die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und**
- **eine starke Positionierung mit Blick auf künftige europäische Lösungen.**

**Die Werftenfusion unter Führung von ThyssenKrupp verfolgt eben diesen Ansatz. Der Bau von**

- **Ubooten,**
- **Marineüberwasserschiffen,**
- **Handelsschiffen und Großyachten sowie das Reparaturgeschäft**

**werden in Deutschland auf die drei Werften in Emden, Hamburg und Kiel konzentriert.**

**Im Grunde stand TKMS hierbei vor einer ähnlichen Lage wie die Bundeswehr, es muss verkleinert und auf neue Aufgaben ausgerichtet werden. Wie bei der Marine stellte sich auch dem neuen Werftenverbund die Standortfrage. Allerdings ist es gelungen– wenn auch mit veränderter Aufgabenstellung und unter Abbau von Personal - die drei Standorte Emden, Hamburg und Kiel zu erhalten.**

**Die deutsche Marineindustrie wird sich in einem nächsten Schritt nun dem europäischen Konsolidierungsprozess stellen müssen. Wie für die Streitkräfte stellt sich dabei auch der Industrie die Frage:**

**- Wie geht es weiter mit Europa? Wird der Integrationsprozess auch auf dem Gebiet der Verteidigung vorangetrieben? Wird es echte gemeinsame Beschaffungsprogramme der EU geben? Fällt der Artikel 296 römische Verträge und werden die nationalen Verteidigungsindustrien damit dem europäischen Wettbewerb ausgesetzt?**

**Auf längere Sicht scheint sich weitere Kosteneffizienz nur realisieren zu lassen wenn die immer noch bestehenden Überkapazitäten im europäischen Schiffbau weiter abgebaut und nochmals, nun nach europäischen Gesichtspunkten gebündelt werden.**

**Vor allem Frankreich und Spanien müssen auf dem Weg dorthin aber noch ihre Schularbeiten machen. Die deutsche Marineindustrie fürchtet den freien Wettbewerb nicht, allerdings muss eine faire und ausgewogene Ausgangslage ohne staatliche Subventions- und Interventionsmechanismen gesichert sein. Um eine solche faire Ausgangslage zu schaffen, muss die französische Regierung z. B. endlich den sicher schwierigen Prozess bewältigen, Staatsbetriebe wirklich zu privatisieren und der Marktwirtschaft auszusetzen, wie dies in Deutschland längst geschehen ist.**

**Die deutsche Werftindustrie ist mit der jetzt eingeleiteten Konsolidierung für die europäischen Entwicklungen gut aufgestellt. Weitere Schritte sind denkbar, jedoch stark von Gesamteuropäischen Entwicklungen abhängig.**

**Für die weitere Entwicklung und Sicherung einer gesunden wehrtechnischen Basis in Deutschland und Europa sollten zusammenfassend folgende fünf primäre Leitprinzipien gelten:**

- 1. Es ist für Deutschland nicht angemessen, die Führung der sich in Europa herausbildenden Allianzen auf breiter Front den Partnern zu überlassen. Die deutsche Industrie muss dort Führung übernehmen, wo sie stark ist. Stark ist sie, wo deutsche Firmen Gesamtsystemkompetenz haben, die getragen wird von einer wettbewerbsfähigen Position am Markt.**
- 2. Die in Deutschland als erhaltenswert definierten Kernfähigkeiten müssen ihren angemessenen Platz im zusammenwachsenden Europa finden.**
- 3. Nur privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen führen zu betriebswirtschaftlich effizienten Strukturen und weltweiter Wettbewerbsfähigkeit.**

4. **Der Staat ist bei Rüstungsgütern auf Nachfrage- wie auf Genehmigungsseite Monopolist. Daraus erwächst ihm besondere Verantwortung, auch für die wirtschaftlichen und industriellen Zusammenhänge.**
5. **Die notwendigen Zusammenschlüsse der Industrie dürfen nicht durch zu enge kartellrechtliche Betrachtungsweisen behindert werden.**

## **VI.**

**Zusammenfassend sei festgestellt:**

**Verantwortungsvolle Sicherheitsvorsorge für unser Land verlangt nicht nur einsatzbereite Streitkräfte, sondern parallel dazu Zugriff auf eine gesunde und verlässliche industrielle Basis mit entsprechenden Kernkompetenzen. Nur der Erhalt der noch vorhandenen maritimen Kernkompetenzen in Deutschland sichert die Fähigkeit der deutschen Marineindustrie, die eigene Marine jederzeit bedarfsorientiert mit modernstem Material ausrüsten zu können.**

**Bau und Export von Marineschiffen ist mehr als die Abwicklung eines Geschäftes. Deutschland kann seine maritime Sicherheit nur mit einer leistungsfähigen maritimen Industrie gewährleisten. Die Ausstattung der eigenen aber auch befreundeter Marinen mit modernem Material ist immer auch Ausdruck einer engen strategischen Partnerschaft zwischen Politik und Industrie und als solche langfristig angelegt.**

**Darüber hinaus hat die deutsche Marineindustrie auf dem Exportsektor auch eine unterstützende politische und diplomatische Funktion für unser Land. Hierfür braucht sie neben Aufträgen wiederum öffentliche Akzeptanz und politische Unterstützung.**

**In Berlin kann man derzeit ein parteiübergreifendes wohlwollendes Interesse an allen maritimen Fragen - auch am Marineschiffbau – feststellen. Dazu haben gewiss auch die von der Bundesregierung ins Leben gerufenen Nationalen Maritimen Konferenzen beigetragen – Veranstaltungen, die periodisch einen guten Gesamtüberblick über alle Facetten des Themas geben.**

**Bleibt die Hoffnung auf Nachhaltigkeit dieser Entwicklung.**