



C | Marineschiffbau

Das Leistungsportfolio der deutschen Marineschiffbauindustrie umfasst U-Boote, Fregatten, Korvetten, Minenabwehreinheiten, Patrouillenboote, Hilfs- und Versorgungsschiffe, komplette Subsysteme, Einzelkomponenten und Dienstleistungen. Die Werften integrieren als spezialisierte Systemhäuser Produkte und Dienstleistungen einer überwiegend mittelständischen, bundesweit ansässigen Zulieferindustrie. Neben umfangreichen Neubauprogrammen sind Umbau, Instandsetzung und Versorgungslogistik ebenfalls wichtige Standbeine. Als verantwortliche Generalunternehmer bringen sie eine leistungsstarke, nationale industrielle Produktions- und Lieferkette zusammen. Dabei orientiert sich ihr Angebot stark an ihrem Primärkunden, der Deutschen Marine. Deren Einsatz fortschrittlicher innovativer Schiffe und Boote, aus weitgehend deutscher Produktion findet starke Beachtung bei ausländischen Regierungen und bildet vielfach die wesentliche Referenz für das Beschaffungsinteresse und deren Bereitschaft zu industriellen Kooperationen. Die hohe Exportquote zeigt die internationale Wertschätzung der deutschen Marineschiffbauindustrie und ist Beweis für ihre Wettbewerbsfähigkeit.

Die heimische Marineschiffbauindustrie erbringt rund ein Drittel des Gesamtumsatzes der deutschen Schiffbauindustrie. Sie sichert und entwickelt wertvolles Know-how, auch für zivile Anwendungen. Im Durchschnitt der letzten Jahre liegt der Umsatz der Marinewerften bei über 1,5 Mrd. € p.a.

Für den Kunden Deutsche Marine befinden sich aktuell folgende Beschaffungsvorhaben im Zulauf, konkreter Vorbereitung bzw. in der Planung:

- Fregatte F125: Die Indienststellung des Typschiffes der neuen Fregattenserie erfolgte im Juni 2019, die zweite Einheit wurde Anfang März 2020 an das BAAINBW übergeben. Die dritte und vierte Einheit kommt 2020 bzw. 2021 zur Flotte.
- Korvette K130: Anfang 2020 wurde die zweite Korvette des 2. Loses auf Kiel gelegt. Ab 2022 sollen die Korvetten sechs bis zehn der Deutschen Marine zulaufen. Diese beispielhafte zügige Beschaffung und Realisierung von Einheiten eines erprobten und bewährten Schiffstyps soll bis 2026 abgeschlossen sein.
- MKS180: Das gewählte, außerordentlich lange und für die Industrie aufwändige und kostenintensive Ausschreibungsverfahren fand mit der Vergabeentscheidung im Januar 2020 seinen Abschluss. Dagegen wurden Rechtsmittel eingelegt. Dies verzögert die Umsetzung der Beschaffung, den Zulauf in die Flotte sowie das Schließen einer wichtigen Fähigkeitslücke der Marine.
- U212CD: Zwei neue U-Boote der Klasse U212CD, die in Beschaffungscooperation mit Norwegen gebaut werden sollen, werden die vorhandenen deutschen Einheiten ergänzen. Geplant war die erste Auslieferung einer Einheit an Norwegen für 2026.
- Zudem laufen für weitere Schiffe und Boote grundlegende und umfassende Modernisierungsmaßnahmen. Dies betrifft die Fregatten der Klassen 123, 124, die Minenabwehreinheiten sowie die vorgesehene Anpassung der ersten fünf Korvetten der Klasse K130 an den Ausrüstungsstand der neuen Boote des 2. Loses.

Zumindest etwas Bewegung ist in weitere, dringend notwendige, Neu- und

Ersatzbeschaffungen gekommen. Die Versorgung schwimmender Einheiten in See soll künftig über zwei Einheiten der Klasse 707 sichergestellt werden. Der Schritt in die Realisierungsphase zieht sich jedoch leider weiter hin. Zudem betrifft dies bis zu 20 Kampfboote für amphibische Operationen, die Ersatzbeschaffung für drei existierende Flottendienstboote, die Ersatzplanungen für bis zu 11 neuartige Minenabwehrplattformen sowie den Ersatz der Tender-Klasse 404 durch neue Unterstützungseinheiten. Derzeit in der Prüfung befinden sich, auch aufgrund altersbedingt stark steigender Instandsetzungskosten und geänderter Nutzungsanforderungen, die

Die hohe Exportquote zeigt die internationale Wertschätzung der deutschen Marineschiffbauindustrie und ist Beweis für ihre Wettbewerbsfähigkeit.

notwendigen Ersatzbeschaffungen einschließlich möglicher Betriebskonzepte für Hilfs- und Unterstützungseinheiten (Schlepper, Wohn- und Arbeitsboote).

Stapellauf des dritten U-Bootes der 209/1400mod-Klasse für die Marine der Arabischen Republik Ägypten

© tkms





© Bundeswehr

Manöver: Fregatte F 222 und Einsatzgruppenversorger BONN

Unverändert besteht Bedarf an eigenen Kapazitäten für militärische Seeverlegungsfähigkeit, Evakuierungen sowie humanitäre Krisenreaktionen und dem damit verbundenen weiteren Aufbau amphibischer Fähigkeiten. Die temporäre Mitnutzung niederländischer Unterstützungsschiffe schließt nur vorübergehend eine Fähigkeitslücke. Sie genügt realen Anforderungen an schnelle unbeschränkte Einsatzfähigkeit nicht. Zu denken ist daher insbesondere an die Beschaffung von Logistic Command Ships oder Dock Landing Ships. Dies sollte in konkrete Planungen für die Deutsche Marine überführt werden. Zur Realisierung sollte zudem der Ersatz von Landungsbooten kommen. Das letzte verfügbare, von

ursprünglich 22 Landungsbooten der Klasse 520, ist bereits über ein halbes Jahrhundert im Dienst!

Die in Fahrt befindlichen und neu zulaufenden Einheiten der Deutschen Marine zeigen, bezeugt auch durch ausländische Marinen, dass sich Investitionen in hohe Qualität und teilweise auch längerer Atem am Ende lohnen. Allerdings müssen, allein aus Resilienz- und Kostengründen, künftig die teilweise deutlichen Lebensdauerüberschreitungen vermieden werden. Zielführend wäre eine kontinuierliche und vorausschauende Beschaffung neuer, wirtschaftlicherer Einheiten in größerer Stückzahl nach dem „Linie statt Klasse“-Prinzip. Dadurch sinken Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfe und die Materialverfügbarkeit steigt. Gleichzeitig werden Materialerhaltung und Ersatzteillogistik für die Flotte deutlich vereinfacht. Diese Themen müssen konstruktiv mit der deutschen Schiffbauindustrie angegangen, neue Wege einer auf Vertrauen und gegenseitiger Verlässlichkeit angelegten

Nationale Aufträge gewährleisten staatliche Souveränität und politische Handlungsfreiheit.



Zusammenarbeit zwischen Industrie und öffentlichem Auftraggeber müssen zeitnah beschritten werden.

Nationale Aufträge gewährleisten staatliche Souveränität und uneingeschränkte politische Handlungsfähigkeit. Sie sichern die Grundauslastung für Erhalt und Ausbau der industriellen Kompetenz und der Systemfähigkeit im Über- und Unterwasserschiffbau und dienen der Fortentwicklung zukunftsfähiger Schiffbautechnologien. Gleichzeitig wird dadurch gewährleistet, dass mit hochspezialisiertem Know-how und Innovation langfristig umfassende Wertschöpfung und größtmöglicher volkswirtschaftlicher Nutzen erzielt werden kann. Hierfür muss innerhalb des Dreiecks aus Marine, Beschaffung und Industrie alles und das vor allem zügig getan werden.

Bei allen Herausforderungen und notwendigen Problemlösungen stimmt die grundsätzliche Richtung des Flottenaufwuchses positiv. Damit steigt die Leistungs- und Einsatzfähigkeit der Deutschen Marine, die kräftezehrende Mangelverwaltung findet ein Ende und Deutschland kann seiner internationalen Verantwortung angemessen gerecht werden. Für diese Verantwortungsübernahme ist die für Mitte 2020 geplante Entsendung der Fregatte Hamburg in den Indo-Pazifik ein hervorragendes Signal. Mit

in Zukunft wieder wachsender Flotte werden auch Manöverteilnahmen und „Flagge Zeigen“ auch außerhalb von Bündnisverpflichtungen wieder möglich!

D | Binnenschiffbau

Die deutschen Binnenschiffswerften stehen für hohe Qualität, Flexibilität, vielseitige Erfahrungen und technologische Kompetenz. Die etwa 50 Binnenwerften mit ihren rund direkt 2000 Beschäftigten sind überwiegend familiengeführte Traditionsunternehmen, die sich mit großem Engagement in einem anspruchsvollen und umkämpften Markt behaupten. Sie sind für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiffahrt und für die Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung und die sonstigen Aktivitäten auf den Wasserstraßen und in den Häfen unverzichtbare Servicepartner, die mit ihren Wartungs- und Instandhaltungsleistungen zum reibungslosen Schiffsbetrieb beitragen. Im Neubaubereich produzieren sie hochspezialisierte Wasserfahrzeuge und tragen nicht unerheblich zur Wirtschaftsleistung ihrer Standortregionen bei. Die deutschen Binnenschiffswerften bauen und unterhalten mit ihrer technologischen Kompetenz auch Behördenschiffe, die für den Erhalt der Wasserstraßen unverzichtbar sind.

Schub- und Schleppboot: VIKING OVAR, Länge 27,3m

