

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Garrelt Duin, Hubertus Heil (Peine), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/2522 –

Zukunft des Marineschiffbaus in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Marineschiffbau in Europa steht vor einem tiefgreifenden Umbruch. Hintergrund sind der Nachfragerückgang im Handelsschiffbau einerseits und eine sinkende staatliche Binnennachfrage andererseits.

Der Werftensektor in Deutschland zeichnet sich durch eine enge Verzahnung von Handels- und Marineschiffbau aus. In der Vergangenheit waren die deutschen Werften durch die Ausrichtung auf die zivile Schifffahrt als zweites Standbein erfolgreich in der Lage, auf Nachfrageschwankungen im Marineschiffbau durch Kapazitätsverlagerungen kurzfristig zu reagieren. Die sinkende Nachfrage nach Handelsschiffneubauten als Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise berührt daher auch den Marineschiffbausektor.

Zudem hat der Beitrag der Deutschen Marine zur Auslastung der Werftkapazitäten aufgrund von sinkenden Verteidigungsbudgets und veränderten Beschaffungsbedarfen seit Mitte der 90er-Jahre deutlich abgenommen. Diese Entwicklung wird noch durch den Umstand verschärft, dass Marineprojekte durch große Beschaffungszeiträume gekennzeichnet sind.

Diese Entwicklungen bedrohen die Wettbewerbsfähigkeit der Marineschiffbaubranche. Um die Kosten für Forschung und Entwicklung zu amortisieren, wächst die Bedeutung des Exportgeschäftes. Allerdings wird das Exportgeschäft durch einen fortgesetzten Protektionismus und die größtenteils national ausgerichtete Beschaffungspolitik begrenzt. Denn diese haben nicht nur zu dauerhaften Überkapazitäten in Europa geführt, sondern erschweren auch den Marktzugang.

Aufgrund der seit Jahrzehnten bestehenden arbeitsteiligen Kooperationsbeziehungen zwischen den Werftunternehmen und der Zulieferindustrie sind von der negativen Marktentwicklung im Marineschiffbau auch die rund 400 Zulieferunternehmen in Deutschland mit rund 76 000 Beschäftigten betroffen.

Vor diesem Hintergrund ist die politische Unterstützung für die Marineindustrie von großer Bedeutung. Bisher ist diese jedoch nicht institutionalisiert, und eine koordinierte Initiative zwischen staatlichen Stellen und der Industrie existiert nur in sehr begrenztem Maße.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation des Marineschiffbaus in Deutschland und seine Entwicklung in den vergangenen fünf Jahren (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Auftragsbestand und Umsatzvolumen)?

Der Marineschiffbau trägt langjährig mit rund einem Viertel zum Gesamtumsatz des deutschen Schiffbaus bei. Nach Informationen des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik erwirtschafteten deutsche Marinewerften im Jahr 2009 über 1 Mrd. Euro und erreichten damit in etwa das Vorjahresniveau. 2007 lagen die Umsätze noch bei 1,3 Mrd. Euro und 2006 bei rund 2 Mrd. Euro. Gesonderte statistische Daten zum Marineschiffbau liegen nicht vor.

Durch die Ausrichtung auf Handels- und Marineschiffbau gelang es den Werften bislang, flexibel Nachfrageschwankungen im Marinebereich zu kompensieren und eine rentable Auslastung der Engineering- und Fertigungskapazitäten zu erreichen. Die gegenwärtige Krise im Handelsschiffbau läuft diesem Trend zuwider.

Die Kapazitätsauslastung im Marineschiffbau ist in den Kernbereichen U-Boot-Bau und Überwasserkampfschiffbau differenziert zu betrachten.

Der Überwasserschiffbau dürfte eine weniger befriedigende Auftragslage als der Unterwasserbereich aufweisen.

Das Programm Fregatte Klasse 124 (3 Einheiten), an dem die TKMS-Werften Blohm + Voss (B + V), HDW und Nordseewerke (NSWE) sowie Fr. Lürssen-Werft (FLW) beteiligt waren, wurde im Jahr 2007 abgeschlossen. Der Bau von insgesamt fünf Korvetten der Klasse 130 bei B + V, NSWE und FLW ist beendet, die Ablieferung der letzten Einheit ist für 2011 geplant. Die Modernisierung der Fregatten 123 zur „Fähigkeitsanpassung FÜWES Stufe 1“ verläuft planmäßig (Abschluss 2011). Der Zulauf von vier Fregatten F 125 ist ab dem Jahr 2016 vorgesehen.

Im Unterwasserbereich sind die Engineering – und Fertigungskapazitäten durch die Beschaffungsvorhaben der Deutschen Marine und Bestellungen aus dem Ausland relativ gut ausgelastet.

Nach der Realisierung des ersten Loses über vier Einheiten außenluftunabhängiger U-Boote des Typs 212 A ist nunmehr der Bau der beiden Einheiten des zweiten Loses im Gange. Damit sollte die Beschäftigung auf der TKMS-Werft in Kiel (HDW) absehbar gesichert sein. Die Ablieferung der konventionellen U-Boote ist für 2012/2013 vorgesehen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Position der deutschen Marinewerften im europäischen und internationalen Wettbewerb?

Die deutschen Marinewerften agieren in ihrem spezifischen Produktbereich als Systemhaus und Systemintegrator und sind international Technologie- und Marktführer.

Die Wettbewerbsfähigkeit hängt allerdings auch von den horizontalen Rahmenbedingungen ab. Hier haben deutsche Unternehmen durch höhere Kosten Nachteile, insbesondere im internationalen Wettbewerb, die durch Spitzentechnologie nur teilweise kompensiert werden können.

3. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung – insbesondere bezüglich der Umsatzzahlen und der Zahl der Arbeitsplätze – für die Zulieferindustrie, die durch arbeitsteilige Kooperationsbeziehungen eng mit den Marinewerftunternehmen verbunden ist?

Es liegen keine gesonderten Zahlen vor, inwieweit die Umsätze der Zulieferindustrie speziell vom Marineschiffbau abhängig sind.

Insgesamt erwartet der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) im Bereich Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie einen erheblichen Umsatzrückgang von 11,9 Mrd. Euro im Jahr 2009 auf ein Niveau zwischen 9,3 und 10,5 Mrd. Euro in diesem Jahr. Dem VDMA zufolge könnten von den ca. 72 000 Arbeitsplätzen bei den Schiffbau- und Offshore-Zulieferunternehmen dadurch bis zu 4 000 Stellen wegfallen.

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der verstärkte Wettbewerbs- und Auslastungsdruck die Marineindustrie substanziell gefährdet, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
5. Sieht die Bundesregierung durch diese Marktentwicklung die Fertigungskompetenzen der deutschen Marineindustrie bedroht, weil tendenziell steigende Forschungs- und Entwicklungsaufgaben nicht mehr angemessen finanziert werden können?

Die Wettbewerbsbedingungen für die deutsche Marineschiffbauindustrie werden vor dem Hintergrund auch einer international nicht stabilen Nachfragesituation schwieriger. Exporterfolge auf verantwortungsvoll belieferbaren Auslandsmärkten sind aber erforderlich, um eine Produktion in einer Größenordnung zu sichern, die den Erhalt einer leistungsfähigen nationalen wehrtechnischen Industrie gewährleistet.

Die Sicherung technologischer Kompetenz und hochwertiger Arbeitsplätze in Deutschland ist der Bundesregierung ein wichtiges Anliegen. Deshalb sind die Verbesserung der Exportfähigkeit der Produkte sowie nationale Beschaffungsvorhaben als Referenz und zur Grundauslastung der deutschen Marineschiffbauindustrie von Bedeutung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. In welchen Bereichen sieht die Bundesregierung die Technologieführerschaft der deutschen Marineindustrie gefährdet?

Siehe Antwort zu den Fragen 1 und 2.

7. Sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der strukturellen Unterschiede zwischen den europäischen Marinewerften Wettbewerbsnachteile für die privatwirtschaftlich strukturierten Werftbetriebe in Deutschland gegenüber Unternehmen in Staatseigentum oder in Mischformen?

Insgesamt sind die deutschen Werften mit ihren privatwirtschaftlichen Strukturen und innovativen Produktportfolio international grundsätzlich wettbewerbsfähig. Die genannten strukturellen Unterschiede können zu Nachteilen für deutsche Werften führen, wie dies auch von Unternehmen und Verbänden artikuliert wird.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einstieg internationaler Investoren wie „Abu Dhabi Mar“ in den deutschen Marineschiffbaumarkt?

Durch den Einstieg internationaler Investoren wie „Abu Dhabi Mar“ in den deutschen Marineschiffbaumarkt kann die finanzielle Basis der betreffenden Schiffbauunternehmen gestärkt werden. Darüber hinaus werden gegebenenfalls neue Absatzmärkte erschlossen, wobei die Exporte weiter der restriktiven Rüstungsexportkontrolle der Bundesregierung unterliegen.

Der Einstieg internationaler Investoren kann so zum Erhalt von wehrtechnischen Kernfähigkeiten und von Arbeitsplätzen im Marineschiffbau in Deutschland beitragen.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Neueintritt von ausländischen Investoren den Wettbewerbsdruck auf die Branche in Deutschland verstärkt, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?

Nein, siehe Antwort zu Frage 8.

10. Sieht die Bundesregierung durch den Einstieg ausländischer Investoren wesentliche nationale Sicherheitsinteressen berührt, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

Die Bundesregierung prüft nach Maßgabe des deutschen Außenwirtschaftsrechts (§§ 52, 53 der Außenwirtschaftsverordnung) jeweils im Einzelfall, ob durch den Einstieg eines ausländischen Investors wesentliche nationale Sicherheitsinteressen berührt werden. Voraussetzung einer solchen Prüfung ist der Erwerb von mindestens 25 Prozent der Stimmrechte durch den ausländischen Investor.

11. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass negative Entwicklungen für deutsche Unternehmen durch diese Marktentwicklung ausgeschlossen sind?

Siehe Antwort zu den Fragen 8 bis 10.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahr eines Technologie- und Kompetenztransfers zulasten der deutschen Werftunternehmen, und besteht aus Sicht der Bundesregierung an dieser Stelle Handlungsbedarf?

Es obliegt grundsätzlich den beteiligten Unternehmen, ihre Technologie und Kompetenz durch geeignete Vertragsgestaltungen zu schützen. Der grenzüberschreitende Transfer von Technologie für die Entwicklung und Herstellung von Marinegütern unterliegt der Exportkontrolle nach Maßgabe des Außenwirtschaftsrechts.

13. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund sinkender Verteidigungsbudgets und veränderter Bedarfsanforderungen der Marine die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Werftunternehmen sichern?

Für den Erhalt einer zukunftsfähigen nationalen wehrtechnischen Industrie werden verstärkte verantwortungsvolle Exportaktivitäten eine wichtige Rolle spielen. Wichtig ist, dass die deutschen Marinewerften auch in der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Lage in hoch moderne und leistungsfähige Produkte investieren.

Siehe Antwort zu den Fragen 4 und 5 sowie 40.

14. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um Arbeitsplätze und Kapazitäten im militärischen Schiffbau und der Zulieferindustrie zu sichern?

Die Bundesregierung prüft, inwieweit politische Unterstützung für Einzelprojekte künftig systematisiert und ressortübergreifend koordiniert werden soll.

Siehe Antwort zu den Fragen 4 und 5 sowie 40.

15. Welche Schritte hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die Krise im Marineschiffbau zu mindern, und wie bewertet sie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen?

Siehe Antwort zu den Fragen 4 und 5 sowie 40.

16. Wie will die Bundesregierung den Erhalt einer leistungsfähigen nationalen wehrtechnischen Industrie sicherstellen, die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP als Grundlage für eine aufgabengerechte Ausrüstung der Bundeswehr genannt wird?

Eine nationale wehrtechnische Industriebasis bildet eine Voraussetzung für die glaubwürdige Sicherheitspolitik Deutschlands und für die Akzeptanz als sicherheitspolitischer Partner im Bündnis und in Europa. Da die nationale Nachfrage allein absehbar nicht zur vollen Auslastung der rüstungsrelevanten Industrie ausreicht, gewinnen Erfolge auf verantwortungsvoll belieferbaren Exportmärkten weiter an Bedeutung.

Siehe Antwort zu Frage 40.

17. Welche Folgen erwartet die Bundesregierung für die Marine, wenn diese Leistungsfähigkeit der militärischen Schiffbauindustrie und der Zulieferfirmen gefährdet ist?

Eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit der deutschen maritimen Industrie könnte Auswirkungen auf die Möglichkeiten zur Bedarfsdeckung durch den Rüstungsbereich und damit zusammenhängend auch mittelbar für die Auftrags-erfüllung durch die Deutsche Marine haben. Bei einem Wegbrechen der maritimen Basis in Deutschland müsste der Bedarf (sowohl für neue Projekte als auch für die Erhaltung und Wiederherstellung der einsatzreife eingeführter Produkte) auf dem europäischen bzw. weltweiten Markt gedeckt werden. Es bestünde das Risiko, dass aufgrund von Exportbeschränkungen anderer Lieferländer kritische Technologien nicht oder nur bedingt zur Verfügung stehen könnten und Fähigkeitsforderungen der Marine deshalb nur noch eingeschränkt realisiert werden könnten.

18. Auf welche ausgewählten wehrtechnischen Kernfähigkeiten – wie es im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP formuliert ist – will die Bundesregierung die Marineschiffbaukapazitäten in Deutschland künftig konzentrieren?

Die „Gemeinsame Erklärung“ des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) und des Ausschusses Verteidigungswirtschaft im Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. vom 20. November 2007 zu „Nationalen Wehrtechnischen Kernfähigkeiten“ (WtKF) benennt industrielle Kapazitäten für den aktuellen und den absehbar zukünftig notwendigen militärischen Bedarf. Für die Marineschiffbaukapazitäten wurden die Bereiche U-Boote/Autonome Unterwasserfahrzeuge (AUV), Überwasserkampfschiffe sowie Seeminenabwehr identifiziert. Die WtKF werden in ihrer Gesamtheit im Rahmen der konzeptionellen Untersuchungen zur Neustrukturierung der Bundeswehr einer Überprüfung unterzogen, die sich an den Einsatzerfordernissen orientiert. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

19. Welche ressortübergreifenden Maßnahmen zu deren Erhaltung sind gemeint, die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP angekündigt werden, und welche Bundesministerien sollen einbezogen werden?

Die Sicherung von WtKF soll durch eine Reihe flankierender Maßnahmen gefördert werden. Hierbei prüft die Bundesregierung u. a., inwieweit die Exportunterstützung für die deutsche rüstungsrelevante Industrie im Rahmen der gültigen Exportrichtlinien künftig systematisiert und ressortübergreifend koordiniert werden soll. Des Weiteren ist die Heranziehung der WtKF als Kriterium im Rahmen der Anwendung von § 7 des Außenwirtschaftsgesetzes in Verbindung mit § 52 der Außenwirtschaftsverordnung zu nennen. Hiernach können insbesondere Rechtsgeschäfte über den Erwerb gebietsansässiger Unternehmen, die Kriegswaffen oder andere Rüstungsgüter herstellen oder entwickeln, beschränkt werden, um wesentliche Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland zu gewährleisten, sofern ein Anteil von 25 Prozent oder mehr erworben werden soll. In diesen Bereichen ist insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie eingebunden.

20. Bis wann sollen die angekündigten ressortübergreifenden Maßnahmen festgelegt und umgesetzt werden, und welche Schritte hat die Bundesregierung bisher unternommen?

Die vorgenannten ressortübergreifenden Maßnahmen sind in der „Gemeinsamen Erklärung“ aufgeführt. Die Identifizierung von WtKF sowie die Sicherung derselben erfolgt am Maßstab ihres Beitrages zum Aufwuchs des angestrebten Fähigkeitsprofils der Bundeswehr. Sowie die WtKF einem fortlaufenden Revisionsprozess unterliegen, sind auch Maßnahmen zu deren Erhalt als kontinuierlicher Prozess zu verstehen. In diesem sind sicherheitspolitische, industriepolitische, technologische oder rüstungswirtschaftliche Aspekte als Kriterien zum Erhalt heranzuziehen.

21. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung von Schiffbauindustrie und Gewerkschaften, dass Marineaufträge die Voraussetzung für den Erfolg der deutschen Werftunternehmen im internationalen Wettbewerb sind?

Siehe Antwort zu den Fragen 1 und 2.

22. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von Gewerkschaften, dass Arbeitsplätze im Marineschiffbau von politischen Entscheidungen abhängig sind, und wie begründet die Bundesregierung ihre Position?
23. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesem Umstand hinsichtlich einer eigenständigen Industriepolitik?

Umfang und Art der Beschaffungen der Bundeswehr hängen auch von politischen Entscheidungen ab, die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze im Marineschiffbau haben können. Maßgeblich für Beschaffungen im Marinebereich werden die Ergebnisse der Strukturreform sein. Industriepolitische Aufgabe der Bundesregierung ist es, der deutschen Industrie gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Rüstungsexporte unterliegen der restriktiven Rüstungsexportpolitik der Bundesregierung und der entsprechenden Genehmigungspraxis. Eine Änderung der bisherigen restriktiven Rüstungsexportpolitik ist nicht vorgesehen.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik der Marineindustrie, dass die Branche keine ausreichende politische Unterstützung erfahre?

Einzelprojekte der Marineindustrie werden von der Bundesregierung durch politische Flankierungen erfolgreich unterstützt. Die Bundesregierung prüft, ihre Exportunterstützung zu intensivieren. Die Exportquote der Marineindustrie beträgt bereits heute rund 70 Prozent, so dass die in der Frage enthaltene Kritik ungerechtfertigt ist.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

25. Welche der auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz 2009 beschlossenen Handlungsempfehlungen zum Erhalt der Kernfähigkeit der Marineschiffbauindustrie sind bisher umgesetzt worden, und welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung?

An der 6. Nationalen maritimen Konferenz (NMK) nahm das BMVg erstmalig mit einem eigenen Workshop – Deutsche Marine und Marineschiffbau – teil. Ziel war es, auf der Grundlage der im Jahr 2009 vorliegenden strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Streitkräfte neue Wege der Zusammenarbeit zwischen dem BMVg und der Marineschiffbauindustrie zu erarbeiten. Insbesondere wurden die Themenbereiche Kooperation Marine/Wehrtechnischer Bereich/Industrie, Maßnahmen zum Erhalt der Wehrtechnischen Kernfähigkeiten sowie Möglichkeiten der Exportunterstützung durch das BMVg behandelt. Aus den daraus erarbeiteten Handlungsempfehlungen konnte bisher das Entwickeln tragfähiger Kommunikationsstrukturen auf Seiten des öffentlichen Auftraggebers (öAG) weiter fortgeschrieben werden. Außerhalb sich unter Vertrag befindender Projekte erfolgt der Dialog mit der Marineschiffbauindustrie in ihrer Gesamtheit in erster Linie derzeit über den Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. sowie bei Bedarf mit einzelnen Firmen. Dies dient der Wahrung der wettbewerbsrechtlich erforderlichen Neutralität des öAG.

Es wird in der weiteren Bearbeitung der Handlungsempfehlungen auch im Hinblick auf die 7. NMK darauf ankommen, unter Beachtung wettbewerbsrechtlicher Rahmenbedingungen, vor allem der vorgenannten Neutralitätspflicht des öAG, Kommunikationsbeziehungen des öAG mit der Industrie zu erarbeiten.

26. In welchen Bereichen ist eine Umsetzung bisher nicht erfolgt, und welche Gründe gibt es dafür?

Die Investitionsmittel für Projekte der Marine sind derzeit vollständig für laufende Vorhaben gebunden. Derzeit sieht das BMVg keine konkreten Möglichkeiten für weitere Programme. Verantwortungsvolle Exporterfolge sind essenziell für den Erhalt einer leistungsfähigen industriellen Basis in technologischen Kernbereichen der deutschen Werftenindustrie.

Die Fortschreibung der Handlungsempfehlungen der 6. NMK in der 7. NMK werden inhaltlich diesen veränderten Bedingungen Rechnung tragen müssen. Das übergeordnete Ziel der Intensivierung und Erarbeitung neuer Wege in der Zusammenarbeit BMVg/Marineschiffbauindustrie bleibt jedoch unverändert bestehen.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung von Marineindustrie und Gewerkschaften, einen strategischen Dialog zwischen den Sozialpartnern und den anderen Interessengruppen zu entwickeln, um regelmäßig über die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des militärischen Schiffbaus zu diskutieren und einen möglichen Anpassungsbedarf frühzeitig zu antizipieren?
28. Plant die Bundesregierung die Entwicklung einer koordinierten Initiative zwischen Staat und Industrie?

Ein Dialog zwischen den Sozialpartnern, der Wirtschaft, Wissenschaft und Politik findet bereits im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenzen statt. Dort werden gemeinsame Handlungsempfehlungen erarbeitet, um die Rahmenbedingungen und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft zu verbessern. Darüber hinaus wird der Dialog über die Umsetzung der Handlungsempfehlungen auch zwischen den Nationalen Maritimen Konferenzen fortgesetzt.

29. Wie stellt sich die Bestandsentwicklung der maritimen Komponente der Bundeswehr in den vergangenen 20 Jahren dar?

Der Verlauf der Bestandsentwicklung der maritimen Komponente auf der Zeitachse seit 1990 ist der Tabelle in Anlage 1 zu entnehmen.

30. Wann sind die derzeit verfügbaren Schiffe in Zuständigkeit des Bundesministeriums der Verteidigung in Dienst gestellt worden, und auf der Basis welcher Bedarfsplanungen?

Die Material- und Ausrüstungsplanung der Streitkräfte und damit auch der Marine basierte auf den verteidigungspolitischen Richtlinien, dem Weißbuch der Bundesregierung und der Konzeption der Bundeswehr sowie der ihr nachgeordneten Folgedokumente. Von der Landes- und Bündnisverteidigung in den 70er- und 80er-Jahren hat sich der Schwerpunkt der Bedarfsplanung nach der Wiedervereinigung hin zur Teilnahme an der internationalen Konfliktverhütung und Krisenbewältigung einschließlich des Kampfes gegen den internationalen Terrorismus entwickelt. Die Indienststellungstermine der Schiffe und Boote in Zuständigkeit des BMVg ist der Aufstellung in Anlage 2 zu entnehmen.

31. Welche Neuanschaffungen von militärischen Wasserfahrzeugen plant die Bundesregierung bis 2013?

Die Marine plant die Beschaffung von insgesamt sieben neuen Plattformen (1 EGV, 4 F125, 2 U212), die bereits alle unter Vertrag stehen. Die Indienststellung des dritten Einsatzgruppenversorgers BONN ist für 2012 geplant, die zwei U-Boote 212A sollen in den Jahren 2012 und 2013 folgen, die Übernahme der Fregatten der Klasse 125 ist für 2016 bis 2019 vorgesehen.

32. Wird die Bundesregierung geplante militärische Beschaffungen – wie z. B. Korvetten der Klasse K131 – vorziehen, um der akuten Krise der Werften zu begegnen, und wie begründet sie ihre Entscheidung?

Im Zeitraum nach 2013 hat die Marine die Beschaffung von sechs Korvetten K 131 und zwei Doppelhüllenbetriebsstofftransportern in Aussicht genommen. Der Beginn der Beschaffung bei den Korvetten ist frühestens ab 2015 einplan-

bar. Die Doppelhüllenbetriebsstofftransporter könnten ab 2017 mit Zulauf nicht vor 2019 eingeplant werden.

33. Welche Auswirkungen haben die Belastungen durch die zahlreichen Auslandseinsätze der Bundeswehr auf das Material der Marine, und welche Konsequenzen hat dies für die Beschaffungsentscheidungen?

Die Marine stellt sich den Verpflichtungen Deutschlands in Auslandseinsätzen mit dem höchsten prozentualen Anteil innerhalb der Streitkräfte. Die Abwesenheitsdauer der Soldaten von bis zu sechs Monaten in Verbindung mit einem sehr geringen Rotationsintervall zwischen den Einsätzen stellt eine nicht unerhebliche Belastung des Personals dar. Auch das Material ist einer höheren Abnutzung unterworfen.

Mit Blick auf zukünftige Rüstungsvorhaben besteht die Notwendigkeit, sowohl die Personalstruktur als auch die technische Auslegung zukünftiger Kampfschiffe so zu gestalten, dass sie den Anforderungen einer intensiveren Nutzung der Plattform gerecht wird. F 125 wird das erste Projekt der Marine, bei dem Intensivnutzung realisiert werden soll.

34. Welche Folgen haben das sich verändernde Sicherheitsumfeld in Europa und die neuen Anforderungen an Marineoperationen und -ausrüstung aus Sicht der Bundesregierung für künftige Beschaffungsbedarfe?

Auch 20 Jahre nach der Wiedervereinigung bleibt die ungehinderte Nutzung der See für das im- und exportabhängige Deutschland auch künftig von strategischer Bedeutung. Daraus folgen für die deutsche Marine die Aufgaben, zum einen die Seeverbindungslinien und die eigene Küste schützen zu können und zum anderen die See- und Seeluftstreitkräfte im Rahmen von internationaler Konfliktverhütung und Krisenbewältigung gegen entsprechende Bedrohungen und Risiken dort einzusetzen, wo diese entstehen. Nur Seestreitkräfte sind in der Lage, sich weltweit ungehindert zu bewegen und bereits in einer frühen Phase einer Krise in ein betroffenes Operationsgebiet zu verlegen. Eine maritime Komponente wird auch dann geboten sein, wenn ein Einsatzgebiet von Landstreitkräften nah an der Küste liegt oder nur über See zugänglich ist. An der Schnittstelle „See-Land“ können durch die Nutzung der See als Basis für streitkräftegemeinsame Operationen eigene bzw. verbündete Land- und Luftstreitkräfte unterstützt werden. Seeraumüberwachungsoperationen – wie die heutigen Operationen ATALANTA und UNIFIL – bleiben auch die wahrscheinlichsten maritimen Einsätze in der Zukunft – und sind somit bedarfsbestimmend.

Die kontinuierliche Präsenz in Einsatzräumen von zum Teil riesiger Ausdehnung erfordert eine entsprechend hohe Anzahl gut ausgestatteter und robuster seegehender und fliegender Einheiten. „Robust“ beschreibt in diesem Zusammenhang die Fähigkeit der schwimmenden Einheit, bis zu zwei Jahre im Einsatzgebiet zu stehen, ohne eine Instandsetzungs- oder Instandhaltungsmaßnahme im Hafen zu benötigen. Diese Schiffe müssen mit ganz bestimmten technischen Ausrüstungen ausgestattet sein, die u. a. über Möglichkeiten zur Ferninstandsetzung (sogenannte Tele-Maintenance) verfügen.

Die unter Vertrag befindlichen Fregatten des Typs „F 125“ erfüllen diese Forderung ebenso wie die Einheiten des Typs Korvette „K 131“, die zusätzlich durch Nutzung von Subsystemen modular ausgelegt sind und damit ein hohes Maß an operationeller Flexibilität bereitstellen sollen.

35. Wie bewertet die Bundesregierung die Position der Marineindustrie, dass nationale Referenzprojekte für den Erfolg der deutschen Unternehmen auf dem Exportmarkt unerlässlich sind, und wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Marine ihre Rolle als „parent navy“ auch künftig erfüllen kann?

Nationale Referenzprodukte sind für den Export förderlich. Für eine Festlegung der weiteren Schritte müssen die Ergebnisse der Strukturreform abgewartet werden. Gleiches gilt für den Bereich der Ausbildungsunterstützung für fremde Marinen. Vorhandene Ausbildungskapazitäten sind grundsätzlich nur auf den eigenen Bedarf ausgerichtet. Teilhabe anderer Nationen ist nur im Rahmen freier Kapazitäten möglich.

36. Welche Förderprogramme des Bundes existieren für den Marineschiffbau?

Es existieren keine gesonderten Förderprogramme des Bundes für den Marineschiffbau. Die Exportfinanzierung von Marineschiffen wird im Einzelfall unterstützt durch die Gewährung von Zinsausgleichsgarantien des Bundes für CIRR (Commercial Interest Reference Rate)-Schiffskredite und Exportkreditgarantien, um international wettbewerbsfähige Finanzierungen anbieten zu können.

37. Welche Projekte fördert der Bund im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation im militärischen Schiffbau?

Eine Projektförderung hinsichtlich Forschung, Entwicklung und Technologie (Innovation) für den militärischen Schiffbau ist z. B. in den einschlägigen Förderprogrammen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie grundsätzlich nicht ausgeschlossen, jedoch bisher nicht in Anspruch genommen worden.

38. Plant die Bundesregierung mit Blick auf die Haushaltsaufstellung 2011 eine kurzfristig wirksame Erhöhung des Mittelansatzes für Forschung und Entwicklung?

Dem Bundesministerium für Verteidigung wurden im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2011 weitere Mittel im Bereich Forschung und Entwicklung zu Verfügung gestellt.

39. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der anwendungsbezogenen Forschung bei, und welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um diesen Bereich zu stärken?

Siehe Antwort zu den Fragen 1, 2 und 40.

40. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um die Exportunterstützung für die deutsche Marineschiffbauindustrie zu verbessern?

- a) Plant die Bundesregierung die Intensivierung des Informations-, Abstimmungs- und Unterstützungsprozesses über Exportprojekte zwischen Bundeseinrichtungen und Wirtschaft, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

Die Bundesregierung prüft, ihre bisherige Exportunterstützung für Einzelprojekte der deutschen Marineschiffbauindustrie zu intensivieren.

- b) Wird die Bundesregierung das Instrument der „Government-to-Government“-Verträge nutzen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

Bei Exportaufträgen werden „Government-to-Government“-Verträge von Abnehmerstaaten im Einzelfall nachgefragt. Im Rahmen des rechtlich Zulässigen können dabei bestimmte Leistungen (z. B. so genannte Mandatsverträge mit der deutschen Industrie auf Namen und Rechnung der ausländischen Regierung) zur Unterstützung des jeweiligen Exportvorhabens vereinbart werden.

- c) Plant die Bundesregierung die Gewährleistung eines Bürgschaftsrahmens zur Exportfinanzierung von Marineprojekten, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

Der im Haushaltsplan eingestellte Ermächtigungsrahmen für Gewährleistungen für Ausfuhren in Höhe von 120 Mrd. Euro gilt auch für Marineprojekte, sofern diese als förderungswürdig und risikomäßig vertretbar eingestuft sind. Im Rahmen dieses Ermächtigungsrahmens wird eine angemessene Unterstützung zur Exportfinanzierung von Marineprojekten gewährleistet.

41. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass in anderen europäischen Ländern wie Frankreich oder Großbritannien eigene Institutionen zur Unterstützung von Exporten bestehen, und sieht die Bundesregierung dadurch Wettbewerbsnachteile für die deutsche Industrie?

Mit der Bundesgesellschaft Germany Trade & Invest und dem vom Bund unterstützten weltweiten Netz deutscher Auslandshandelskammern sowie durch die Botschaften kann die deutsche Wirtschaft auf ein effizientes Instrumentarium zur Unterstützung ihrer Exportbemühungen zurückgreifen. Dieses Instrumentarium ist insbesondere auf die Bedürfnisse der mittelständischen Wirtschaft ausgerichtet und kann im internationalen Vergleich als höchst wettbewerbsfähig eingestuft werden.

42. Wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für verbindliche gemeinsame Exportrichtlinien für die EU-Staaten einsetzen?

Im Rahmen der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik der EU setzt sich die Bundesregierung aktiv für eine weitere Harmonisierung der Exportkontrollpolitik der einzelnen EU-Mitgliedstaaten ein. Ein wichtiger Fortschritt auf diesem Weg war die Verabschiedung des „Gemeinsamen Standpunkts des Rats betreffend gemeinsame Regeln für die Kontrolle der Ausfuhr von Militärtechnologie und Militärgütern“ am 8. Dezember 2008. Damit wurde das bereits lange von der Bundesregierung verfolgte Ziel erreicht, die bewährten, bislang nur politisch bindenden Regelungen des EU-Verhaltenskodex für Waffenausfuhren von 1998 zu überarbeiten und für alle EU-Mitgliedstaaten rechtlich verbindlich zu machen. Der gemeinsame Standpunkt trägt damit wesentlich zu einer weiteren europäischen Harmonisierung bei.

43. Wie bewertet die Bundesregierung die Bemühungen der Europäischen Kommission, langfristig einheitliche europäische Rahmenbedingungen in der Beschaffungspolitik zu schaffen, und wird sie diese Anstrengungen unterstützen?

Mit dem „Defence Package“ der Europäischen Kommission, das u. a. eine Richtlinie zur Vergabe von Aufträgen in den Bereichen Verteidigung und

Sicherheit enthält („Vergaberichtlinie“), soll der Zersplitterung der europäischen Rüstungsmärkte entgegen gewirkt werden und dadurch die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Rüstungsindustrie verbessert werden. Die Umsetzung der Vergaberichtlinie in deutsches Recht soll bis August 2011 erfolgen. Generell werden Bemühungen, einheitliche europäische Rahmenbedingungen zu schaffen, positiv bewertet und durch die Umsetzung in nationales Recht unterstützt.

44. Wo sieht die Bundesregierung strategische Marktlücken für den deutschen Marineschiffbau?

Im Bereich Küstenschutz könnten z. B. neue Geschäftsfelder für den deutschen Marineschiffbau erschlossen werden.

45. In welcher Form wird die Bundesregierung Anpassungsprozesse der Branche unterstützen, um Arbeitsplatzverluste durch zivile Diversifizierung, etwa in der Windenergie, zu kompensieren?

Bereits heute stehen zur Unterstützung der maritimen Branche unterschiedliche Förderprogramme der Bundesregierung bereit, z. B. „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ und „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“.

46. Welche Marktchancen sieht die Bundesregierung in einem Ausbau der Kapazitäten zum Schiffsrecycling in Deutschland, und plant die Bundesregierung Regelungen sowie Kooperationen mit der Industrie beim Verkauf von gebrauchtem wehrtechnischen Gerät?

Nach Angaben des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik ist in Deutschland keine Mitgliedswerft des Verbands im Schiffsrecycling tätig. Die deutschen Werften sind in diesem Bereich aufgrund hoher Kosten international nicht wettbewerbsfähig. Marktchancen könnten sich ergeben, sofern hohe internationale Umweltstandards bei dem Recycling von Schiffen vereinbart werden könnten. Des Weiteren lässt sich auf Grund der geringen Stückzahl von Marineplattformen keine Gelegenheit für den Ausbau von Kapazitäten erkennen. Im Bereich des Verkaufs von Marinefahrzeugen an Drittstaaten ist die Kooperation mit der wehrtechnischen Industrie ständige Praxis.

47. Welche Rolle spielt vor diesem Hintergrund die Förderung von Nachwuchsfachkräften für den Marineschiffbau, und wie stellt sich die Entwicklung in den vergangenen fünf Jahren in Zahlen dar?
48. Welche Schritte wird die Bundesregierung – auch mit Blick auf das 2003 ins Leben gerufene Maritime Bündnis – unternehmen, um die Nachwuchsförderung zu sichern?

Für den Marineschiffbau liegen keine gesonderten Zahlen zur Nachwuchskräfteförderung vor. Die Nachwuchskräfteförderung ist ein wichtiges Anliegen. Die Anforderungen an die Fachkompetenz der Mitarbeiter steigen mit zunehmender Spezialisierung der deutschen Werften und der Schiffbauzulieferindustrie. Die sechs deutschen Schiffbau-Hochschulen in Berlin, Bremen, Duisburg, Hamburg, Kiel und Rostock verzeichneten in den Jahren 2005 bis 2009 insgesamt 477 Absolventen im Bereich der Schiffs- und meerestechnischen Hochschulausbildung. Die Entwicklung der Absolventen der letzten fünf Jahre stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Anzahl der Absolventen
2005	87
2006	84
2007	65
2008	114
2009	127

Die deutsche Schiffbauindustrie bildet in mehr als 20 gewerblichen und kaufmännischen Berufen aus. Die Anzahl der Auszubildenden auf den deutschen Schiffswerften entwickelte sich in den letzten fünf Jahren wie folgt:

Jahr	Anzahl der Auszubildenden
2005	1 123
2006	1 133
2007	1 347
2008	1 532
2009	1 366

2009 betrug die gewerbliche Ausbildungsquote der Seeschiffswerften (Auszubildende im Verhältnis zu den Beschäftigten) über 8 Prozent. In diesem Wert sind zunehmend Ausbildungsplätze enthalten, die im Rahmen Dualer Studiengänge angeboten werden. Hierbei wird parallel zur betrieblichen Ausbildung ein Fachhochschul-Studium absolviert. Auf diese Weise wird die akademische Ausbildung mit praktischer Berufserfahrung kombiniert.

Die Industrie widmet sich aktiv dem Thema Gewinnung von Fachkräftenachwuchs durch regelmäßige Imagewerbung, Berufsinformation sowie Berufsbildungsveranstaltungen um auch künftig den Bedarf an Fachkräften abzudecken.

49. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Marineindustrie, ein Kompetenzzentrum Marine einzurichten, um die Ausbildungsunterstützung für ausländische Kunden zu institutionalisieren und auf diese Weise ein neues Marktsegment zu erschließen?

Ausbildungsunterstützung für ausländische Marine ist grundsätzlich kein Auftrag der Deutschen Marine. Die Ausbildungskapazitäten der Marine sind auf den nationalen Bedarf ausgerichtet. Ausbildung für fremde Marine kann somit nur einzelfallbezogen stattfinden.

50. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussichten gemeinsamer europäischer Projekte, und welche Anstrengungen hat sie bisher unternommen, um diese zu befördern?

Die unterschiedlichen operationellen Erfordernisse der Marinen europäischer Staaten an ein komplexes Waffensystem Schiff/Boot lassen sich nur schwer in Einklang bringen. Allerdings hat die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte gezeigt, dass es auf Komponentenebene eine für die Beteiligten vorteilhafte Zusammenarbeit geben kann. Allein im Bereich des U-Boot-Baus haben sich ausreichend Übereinstimmungen finden lassen, die den Bau der Klasse U 212 A

als Kooperation (mit Italien) ermöglichen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Ressourcenknappheit wird für die Zukunft erwartet, dass durch stärkere Abstimmung der operationellen Erfordernisse in Europa auch gemeinsame Entwicklungen/Beschaffungen im größeren Umfang möglich sind.

51. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Globalisierung die Perspektiven eines gemeinsamen europäischen Werftenkonzerns, wie es ihn im Bereich der Luftfahrtindustrie mit EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) gibt, und wird die Bundesregierung entsprechende Ansätze fördern?

Der Marineschiffbau ist in der Europäischen Union nach wie vor maßgeblich auf nationaler Ebene organisiert. Das niedrige Maß an Konzentration bei einem zunehmenden Ungleichgewicht zwischen Kapazitäten und Bedarf in Europa sowie der verschärfte Wettbewerb auf den Exportmärkten zwischen europäischen Werften erhöhen den Druck auf eine europaweite Konsolidierung in der Marineschiffbauindustrie.

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich alle Aktivitäten deutscher Werften, die geeignet sind, die technologische Kompetenz und internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu stärken und zur Sicherung von Arbeitsplätzen in Deutschland beizutragen. Hierzu zählt auch ein möglicher Zusammenschluss deutscher Schiffbauunternehmen mit Werften aus anderen EU-Mitgliedstaaten.

Die Bildung eines europäischen Werftenverbundes muss aber im Interesse der deutschen Schiffbauunternehmen liegen.

Eine Konsolidierung sollte dazu beitragen, die Rolle der europäischen Werften auf dem globalen Schiffbaumarkt zu stärken und die Marktpositionen gegenüber Wettbewerbern vor allem aus asiatischen Ländern langfristig zu festigen.

Die unterschiedlichen Eigentumsstrukturen in den Partnerländern sind derzeit noch ein wesentliches Hindernis auf dem Weg zu europäischen Unternehmensstrukturen oder Allianzen.

Privatisierung von staatlichen Marinewerften und Kapazitätsanpassungen im Rahmen nationaler Konsolidierungen sind erforderlich.

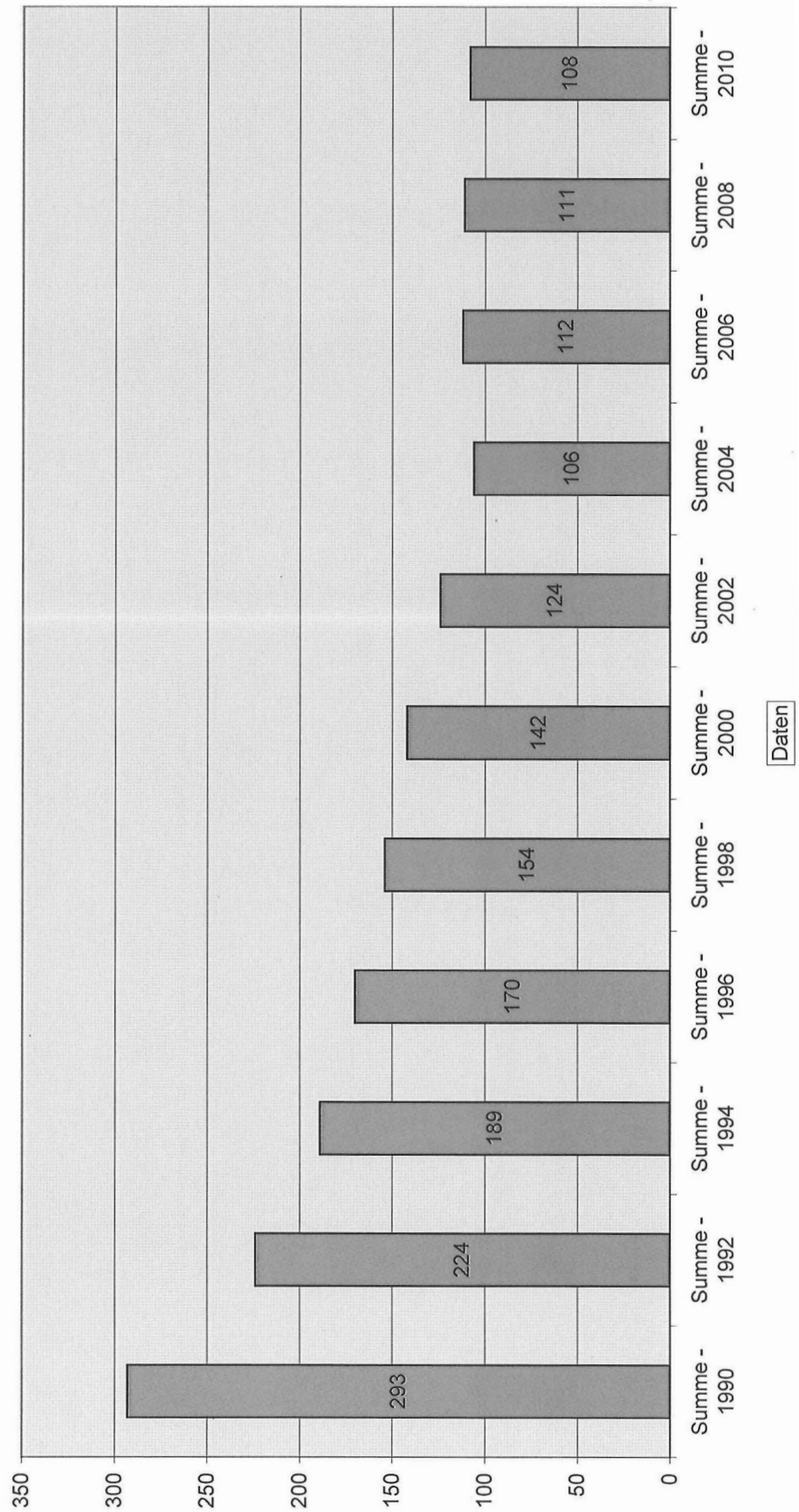
Position der Bundesregierung ist es, dass in einem europäischen Werftenverbund nur privatwirtschaftlich organisierte und an marktwirtschaftlichen Kriterien orientierte Unternehmen ohne staatliche Beteiligung erfolgreich zusammenarbeiten können.

Anlage 1

BMVg FÜ M I 3

Stand: 12.07.2010

Bestandsentwicklung der maritimen Komponente der Bundeswehr in den vergangenen 20 Jahren
(Quelle: Schiffsnummernverzeichnis / In- und Außerdienststellungsbefehle)



Anlage 2

BMVg FÜ M I 3

Indienststellungstermine

Stand: 12.07.2010

der Schiffe / Boote in Zuständigkeit des BMVg (derzeit verfügbare Einheiten)

Einheit	Indienststellung	Einheit	Indienststellung
GORCH FOCK	17. Dezember 1958	AUGSBURG	3. Oktober 1989
HIEV	2. Oktober 1962	ALSTER	5. Oktober 1989
GRIEP	15. Mai 1963	KNURRHAHN	28. November 1989
LACHS	24. März 1966	LABOE	7. Dezember 1989
SCHLEI	26. Juli 1966	BREITGRUND	23. Februar 1990
FEHMARN	1. Februar 1967	LÜBECK	1. März 1990
AMMERSEE	2. März 1967	PEGNITZ	8. März 1990
TEGERNSEE	2. März 1967	KULMBACH	23. Mai 1990
WILHELM PULLWER	18. Juli 1967	LÜTJE HÖRN	31. Mai 1990
WANGEROOGE	9. April 1968	SIEGBURG	26. Juli 1990
SPIEKEROOG	14. August 1968	SCHARHÖRN	11. Oktober 1990
LANGEORG	14. August 1968	ENSDORF	16. Oktober 1990
BALTRUM	8. Oktober 1968	KNECHTSAND	16. November 1990
JUIST	1. Oktober 1971	PASSAU	18. Dezember 1990
SPESSART	5. September 1977	HERTEN	26. März 1991
RHÖN	23. September 1977	AUERBACH/OPF	7. Mai 1991
BREMEN	7. Mai 1982	ELBE	28. Januar 1993
NIEDERSACHSEN	15. Oktober 1982	MOSEL	1. Juli 1993
GEPARD	7. Dezember 1982	ROTTWEIL	7. Juli 1993
PUMA	24. Februar 1983	RHEIN	1. September 1993
HERMELIN	28. April 1983	TODENDORF	25. November 1993
RHEINLAND-PFALZ	9. Mai 1983	BAD BEVENSEN	9. Dezember 1993
NERZ	14. Juli 1983	WERRA	9. Dezember 1993
ZOBEL	29. September 1983	PUTTLOS	24. Februar 1994
EMDEN	7. Oktober 1983	BAD RAPPENAU	19. April 1994
FRETTCHEN	16. Dezember 1983	MAIN	10. Juni 1994
DACHS	22. März 1984	GRÖMITZ	23. August 1994
KARLSRUHE	19. April 1984	BRANDENBURG	14. Oktober 1994
OZELOT	25. Mai 1984	DONAU	15. November 1994
WIESEL	12. Juli 1984	DATTELN	8. Dezember 1994
KÖLN	19. Oktober 1984	DILLINGEN	25. April 1995
ALTMARK	24. Oktober 1984	HOMBURG	26. September 1995
HYÄNE	13. November 1984	SCHLESWIG-HOLSTEIN	24. November 1995
BOTTSAND	24. Januar 1985	SULZBACH-ROSENBERG	23. Januar 1996
WISCHE	4. Juni 1985	BAYERN	15. Juni 1996
LANGENESS	5. März 1987	MECKLENBURG-VORPOMMERN	6. Dezember 1996
VOGELSAND	14. März 1987	FULDA	5. Juni 1998
SCHWEDENECK	20. Oktober 1987	WEILHEIM	26. November 1998
NORDSTRAND	20. November 1987	BERLIN	11. April 2001
KRONSORT	2. Dezember 1987	FRANKFURT AM MAIN	27. Mai 2002
HELMSAND	4. März 1988	SACHSEN	4. November 2004
ALLIANCE	6. Mai 1988	HAMBURG	13. Dezember 2004
EVERSAND	11. Juni 1988	PLANET	31. Mai 2005
OSTE	30. Juni 1988	U 31	19. Oktober 2005
OKER	10. November 1988	U 32	19. Oktober 2005
STOLLERGRUND	31. Mai 1989	BRAUNSCHWEIG	1. April 2006
HAMELN	29. Juni 1989	HESSEN	21. April 2006
ÜBERHERRN	19. September 1989	U 33	13. Juni 2006
MITTELGRUND	21. September 1989	U 34	1. Oktober 2006
		MAGDEBURG	22. September 2008

(ohne Einheiten, die bereits aus der Fahrbereitschaft genommen wurden)