



Deutsche Werften

Versenkt

Mit der Vergabe des milliardenschweren Fregatenauftrags MKS 180 hat die Bundesregierung die Weichen für die Neuordnung der deutschen Werften gestellt. Den Zuschlag erhielt die niederländische Damen-Werft, die nun vier Mehrzweckkampfschiffe (MKS 180) bauen wird. Gefertigt werden die Einheiten zwar in den Baudocks der Bremer Lürssen-Werft, wesentliche Teile wie Design und Konstruktion werden aber von den Niederländern übernommen. Die Elektronik liefert zudem mit Thales ein französischer Rüstungsanbieter.

MKS 180 ist nicht irgendein Auftrag. Mindestens 5,3 Milliarden Euro kosten die Fregatten, die mit einer Länge von 180 Metern in weltweiten Gewässern einsetzbar sein sollen. Sie sollen Rückgrat und Aushängeschild der Wasserstreitkräfte werden. Und es sollte von dem Auftrag ein Signal ausgehen: Mit den Schiffen wollte die schwarz-rote Regierungskoalition das Fundament für ein Erstarren der deutschen Werftenindustrie legen.

Doch daraus wird nun erst einmal nichts. Technologisch sollten die heimischen Werften weltweit führend werden, so ist es im Kern im Koalitionsvertrag festgehalten. Von dieser Vision war die Branche zuletzt allerdings weit entfernt. Selbst einfachste Einheiten konnten die Schiffbauer nicht fristgerecht und zum vereinbarten Preis abliefern.

Das Problem lag dabei vor allem beim Marktführer Thyssen-Krupp Marine Systems (TKMS). Seinem einstigen Hauslieferanten hat der Bund nun gleich zwei Mal eine Absage erteilt. Zunächst sortierten die Ministerien das direkte Angebot des Ruhrkonzerns aus, dann lehnte es die neben Damen verbliebene German Naval Yards (GNY) ab, die mit Thyssen-Krupp zusammen die MKS 180-Einheiten bauen wollte.

Die Entscheidung für Damen ist nachvollziehbar. Die Niederländer gelten als liefertreu und technologisch gut. Mit dem Zuschlag schafft das Verteidigungsministerium nun aber Fakten, die mit dem Koalitionsvertrag unvereinbar sind. Ohne eine Beteiligung an MKS 180 werden Thyssen-Krupp und GNY auf dem Weltmarkt nicht bestehen. Welche Marine kauft schon bei einer

Werft, die nicht einmal das Vertrauen ihres Heimatlandes genießt?

Ohne diese Basis werden die Werften nicht lange unabhängig bleiben. Gerade an TKMS ist das Interesse groß, gehört die Gruppe doch zu den weltweit führenden Herstellern von U-Booten. Da die möglichen Käufer im Ausland sitzen, dürfte die Bundesregierung mit dem MKS-180-Deal nicht das Fundament für ein Erstarren der Industrie geschaffen, sondern dieses zerbröseln lassen. An das Versagen der Industrie in der Vergangenheit knüpft sich nun das Versagen der Politik an.

Der Autor ist Chefreporter.

Sie erreichen ihn unter:

murphy@handelsblatt.com

”

Seinem
einstigen
Hauslieferanten
Thyssen-
Krupp
hat der
Bund gleich
zwei Mal
abgesagt.

Deutschland wollte führend beim Bau von Kriegsschiffen sein, scheitert aber am eigenen Anspruch und der Politik, meint **Martin Murphy**.