

**Erklärung
des „Arbeitskreises Wehrtechnik und Arbeitsplätze in der IG Metall“
zur Lage des Marineschiffbaus in Deutschland**

Die deutschen Schiffbaubetriebe konnten ihren Umsatz im vergangenen Jahr um 5% erhöhen, allerdings verminderte sich die Zahl der Beschäftigten von 24.500 auf 23.000. Unter Einbeziehung der Leiharbeitnehmer und der für den Schiffbau tätigen Zulieferbetriebe beschäftigt die Schiffbauindustrie rund 100.000 Mitarbeiter/innen. Die anhaltend hohen Stahlpreise beeinträchtigen jedoch die Rentabilität und dürften auch in diesem Jahr weitere Rationalisierungen erzwingen.

Die ostdeutschen Werften sind nach dem Zusammenbruch der DDR mit milliardenschweren öffentlichen Beihilfen vor dem Aus gerettet und modernisiert worden. Heute arbeiten dort noch 5.000 Menschen. Die ostdeutschen Schiffbauer mit ihren hochmodernen Anlagen sind inzwischen international wettbewerbsfähig und erwirtschaften einen, wenn auch bescheidenen, Gewinn. Hinzu kommt, dass die von der EU-Kommission einst verhängten Produktionsbeschränkungen zum Ende dieses Jahres auslaufen.

Während der Handelsschiffbau trotz enormer Preiskonkurrenz aus Asien wieder mehr Aufträge akquirieren konnte, blieben Neuaufträge im Marineschiffbau weitgehend aus, so dass ein Beschäftigungseinbruch nicht ausgeschlossen werden kann. Auf den acht Standorten mit Marineschiffbau sind rund 8.500 Mitarbeiter beschäftigt, davon etwa 4.000 unmittelbar im militärischen Bereich. Die Orientierung der großen Werften sowohl auf zivilen als auch auf militärischen Schiffbau erleichtert den Erhalt der Kernfähigkeiten und Mindestkapazitäten und sollte deshalb sowohl bei der weiteren deutschen Konsolidierung wie auch bei der anstehenden europäischen Neustrukturierung nicht aufgegeben werden.

Wir begrüßen, dass endlich der Zusammenschluss der deutschen Großwerften Blohm & Voss, Nordseewerke und HDW gelungen ist. Die neue Unternehmensgruppe ThyssenKrupp Marine Systems AG mit einem Umsatz von 2,2 Milliarden € und 6.500 Beschäftigten in Deutschland bzw. 9.300 in Europa ist ein erster Schritt zur Schaffung eines europäischen Werftenverbundes.

Ein europäischer Verbund ist jedoch nur akzeptabel, wenn die Konsolidierung der vorhandenen Standorte nach ihren jeweiligen Fähigkeiten vorgenommen wird und die Hegemonie eines Landes ausgeschlossen ist. Vorstellungen einer „maritimen EADS“ bzw. einer „Airbus der Meere“ sind gerade nach den Erfahrungen innerhalb der EADS und nach französischen Übernahmen in anderen Branchen nur dann konsensfähig, wenn sie nicht zur Durchsetzung von Einzelinteressen eines Staates oder eines Standortes missbraucht werden.

Die deutschen Werften haben seit Ende des Kalten Krieges erhebliche Anpassungen ihrer Kapazitäten sowie ihrer Beschäftigung vorgenommen und ihre Leistungsfähigkeit erhöht. Dagegen steht in anderen Ländern die vollständige Privatisierung und der damit einhergehende Abbau von Überkapazitäten noch aus. Viele Anzeichen lassen darauf schließen, dass es Ziel der französischen Politik war, die

hoch subventionierte Staatswerft DCN über die Fusion mit der technologisch und ökonomisch effizienteren deutschen Werft HDW zu sanieren und deren Technologien langfristig zu Lasten des deutschen Standortes zu verlagern.

Die Bundesregierung geht inzwischen zu Recht davon aus, dass die dort erforderlichen strukturellen Anpassungen einen eher mittelfristigen Zeitraum beanspruchen werden und erst dann eine Zusammenarbeit unter Gleichen sowie eine Zusammenführung europäischer Marineschiffbaukapazitäten überhaupt in Betracht kommen kann. Unternehmen, die aus eigener Kraft nicht lebensfähig, sondern auf staatliche Subventionen angewiesen sind, können nicht Teil einer wettbewerbsfähigen europäischen Gruppe werden und schon gar nicht die Führung eines europäischen Werftenverbundes übernehmen.

Unabhängig davon, ob es zu einem akzeptablen und zukunftsfähigen europäischen Werftenverbund kommt, sollte der deutsche Werftenstandort auf jeden Fall gestärkt und ausgebaut werden. Nur wenn dieser Standort attraktiv und technologisch führend ist, kann er überleben und können die deutschen Werften und die Elektronik-Systemhäuser zum führenden Kern eines europäischen Verbundes werden.

Dabei geht es nicht unbedingt um weitere Fusionen, sondern in erster Linie um eine grundlegende Stärkung der Systemführerschaft in Deutschland. Systemführer zeichnen sich dadurch aus, dass sie einen hohen Wertschöpfungsanteil auf sich vereinigen und darüber hinaus auf vielfältige Weise mit Universitäten und anderen Forschungseinrichtungen verzahnt sind. Gefordert ist daher ein starker nationaler Industrie- und Forschungsverbund, der genügend Potential hat, um die verschiedensten internationalen Allianzen zu schließen und dabei eine führende Rolle zu spielen. Notwendig wäre deshalb die Definition einer maritimen Industriepolitik durch die Bundesregierung über das bisher erreichte hinaus, damit ein stabiles Netzwerk aus Industrie, Forschung und Politik geschaffen wird, in dem das Eigengewicht politischer Prozesse gegenüber ökonomischen Entwicklungen ebenso betont wird wie die Eigendynamik der industriellen Wertschöpfung.

In diesem Zusammenhang ist der anstehende Verkauf der zur britischen BAE Systems gehörenden Atlas Elektronik von industriepolitischer Bedeutung. Hier geht es nicht nur um 1.600 hochqualifizierte Mitarbeiter, sondern auch um entscheidende Kernkompetenzen der deutschen Wehrtechnik. Atlas Elektronik ist ein wichtiges nationales Systemhaus, das eng mit den ThyssenKrupp-Werften zusammenarbeitet. Die Bundesregierung sollte deshalb auch unter Anwendung des § 7 AWG alles tun, um den drohenden Verkauf an ausländische Konkurrenten zu verhindern, damit der Verlust eines wichtigen Bausteins für den notwendigen Industrie- und Forschungsverbund abgewendet wird. Die entschlossene Durchsetzung der nationalen und strategischen Interessen ist auf allen Ebenen notwendig. Anderenfalls wird Deutschland den Ambitionen der Konkurrenten nicht gewachsen sein. Industriepolitik ist nicht allein Interessenpolitik, sie ist auch Vorsorge für die Zukunft der ganzen Gesellschaft. Eine verantwortungsbewusste deutsche Industriepolitik muss darauf achten, dass wichtige technologische Kompetenzen und Entscheidungszentren in Deutschland oder, falls dies nicht

möglich ist, zumindest in Europa bleiben. Der Standort eines Unternehmens ist über das Schicksal der jeweiligen Firma hinaus relevant für Investitionen, Arbeitsplätze, Forschungseinrichtungen und Steuereinnahmen des Staates.

Ein leistungsfähiger, produktiver und effizienter deutscher Marineindustrieverbund wäre ein strategisches Unterpfand, mit dem die Bundesregierung zumindest verhindern könnte, dass eine europäische Neustrukturierung den deutschen Interessen zuwiderläuft. Aus der deutschen Technologieführerschaft bei konventionellen U-Booten, Fregatten, Korvetten, Schnellbooten und Minenjagdbooten ergibt sich nicht nur eine nationale industriepolitische Verpflichtung, sondern darüber hinaus eine europäische Verantwortung Deutschlands und der Bundesregierung bei der Neustrukturierung dieses Sektors die politische Führung zu übernehmen.

Die Arbeitnehmer haben im Interesse einer Kostenentlastung der deutschen Werften bereits erhebliche tarifpolitische und materielle Vorleistungen erbracht und ihre Beteiligung an einem Beschäftigungspool in Aussicht gestellt, mit dem Auslastungs- und Beschäftigungsschwankungen zwischen den Werften ausgeglichen werden können.

Konkrete Bausteine für ein stabiles Fundament einer von den genannten Grundsätzen getragenen maritimen Politik sind aus unserer Sicht unter anderem:

- **Außenwirtschaftsgesetz (AWG) und Außenwirtschaftsverordnung (AWV):** Es gilt zu verhindern, dass ein künftiger europäischer Rüstungssektor von einem Nationalstaat allein dominiert wird und deutsche Unternehmen dabei trotz technologischer Überlegenheit zum Juniorpartner degradiert werden. Allein schon die Möglichkeit, die Übernahme eines deutschen Unternehmens gegebenenfalls zu untersagen, dürfte die Verhandlungsposition der Bundesregierung stärken. Insofern ist der geänderte § 7 AWG eine notwendige Voraussetzung für die Mitgestaltung europäischer Prozesse.
- **EDA:** Bei der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA) geht es um Aufträge und Technologieförderung. Deshalb sollte die Bundesregierung alles tun, damit deutsche Unternehmen bei der Mittel- und Auftragsvergabe angemessen berücksichtigt werden. Dies ist schon deshalb geboten, weil die Gelder, die Deutschland an die EDA überweist, im Einzelplan 14 fehlen. Auch die mittelständischen Unternehmen sind dabei angemessen zu berücksichtigen.
- **Technologiepolitik:** Dual-use von Hochtechnologieprodukten und deren Anpassung an militärische Erfordernisse bieten das Potential zu erheblichen Kosteneinsparungen und können zu einer Verkürzung der Innovationszyklen führen. Deshalb wäre es gerade bei knappen Kassen wichtig, Technologien zu fördern, die sowohl zivil als auch militärisch nutzbar sind, um die Mittel effizient zu nutzen. Genau das schlägt auch die EU-Kommission in ihrem 7. Forschungsrahmenplan vor. Da die Subventionierung der Preise im Schiffsneubau seit dem 1. April untersagt ist, kommt der Innovationsförderung besondere Bedeutung zu. Zur Zeit liegt der Schwerpunkt

der EU-Sicherheitsforschung auf Dual-use Gütern und im IT-Bereich. Wir begrüßen die Initiative der Bundesregierung, die Forschungsförderungsprogramme der Europäischen Union für die wehrtechnische Forschung und Entwicklung zu öffnen.

- **Rüstungsexport:** Wettbewerbsverzerrungen entstehen auch durch die unterschiedliche Auslegung des EU-Verhaltenskodex von 1989 für den Export von wehrtechnischem Gerät. Daher ist ein einheitliches und verlässliches Vorgehen der Mitgliedstaaten beim Rüstungsexport anzustreben. Für den deutschen Marineschiffbau ist es von Bedeutung - auf der Basis der politischen Grundsätze der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern - ein gewisses Maß an Planungssicherheit für mögliche Rüstungsexporte zu haben.
- **Commercial Approach:** Ein funktionierender "kommerzieller Ansatz", bei dem im Unterschied zum „juste retour“ der preiswerteste Anbieter den Zuschlag erhält, setzt voraus, dass es erstens eine genügende Anzahl von Folgeprogrammen gibt, über die hinweg ein Ausgleich erfolgen könnte. Zweitens müssten alle nationalen Regierungen bereit sein, um einer effizienten Arbeitsteilung Willen notfalls auch eine Gefährdung ihrer Entwicklungs- und Produktionsstätten zuzulassen. Die Bundesregierung sollte bei künftigen Programmen ebenso wie andere Partner darauf bestehen, dass ihren Finanzierungsanteilen nicht nur entsprechende Arbeitsanteile, sondern auch Technologieanteile gegenüberstehen. Vor dem Hintergrund der Haushaltsprobleme und der Notwendigkeit einer Reform des Sozialstaates muss gerade bei militärischen Beschaffungen auf größte Effizienz des Mitteleinsatzes geachtet werden.
- **Artikel 296 EG-Vertrag:** Die Bundesregierung muss ihre Bemühungen für gleiche ordnungspolitische Grundprinzipien und gleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa fortsetzen. Artikel 296 des EG-Vertrages verhindert, dass die europaweiten Überkapazitäten, Doppelentwicklungen und zu kleinen Produktionsserien im Interesse der Steuerzahler überwunden und dass die unrentablen, an den Leistungen der Steuerzahler hängenden Betriebe umstrukturiert und zu Gunsten der leistungsfähigen Unternehmen durch freien Wettbewerb aus dem Marktprozess ausscheiden müssen. Die Abschaffung des Artikel 296 wäre deshalb Aufgabe einer strategisch orientierten Industriepolitik, die nicht nur aus Subventionsprogrammen besteht, sondern vor allem günstige Rahmenbedingungen zu setzen hat. Gemeinsam mit der Bundesregierung unterstützen wir die Initiative der Europäischen Kommission, den offensichtlichen Missbrauch des Artikels 296 durch neue Richtlinien einzuschränken und dafür zu sorgen, dass die Beschaffung von zivilen und Dual-use Gütern sowie von nicht-sensitiven Rüstungsgütern im grenzüberschreitenden Wettbewerb nach der vorhandenen EU-Vergaberichtlinie für allgemeine öffentliche Beschaffung erfolgt. Wir unterstützen die Europäische Kommission bei ihrem Vorhaben, stellen aber auch fest, dass Deutschland den Artikel 296, solange er in Kraft ist, ebenso konsequent ausschöpfen sollte wie die europäischen Partner, um die Wettbewerbsbedingungen nicht wie bisher zu verzerren.

- **Offsets:** Diese sind zweifellos ein protektionistisches Instrument, welches den Wettbewerb erschwert, Beschaffungen verteuert und gegen die Gesetze der Ökonomie verstößt. Da aber die meisten europäischen Länder auf Kompensationsgeschäften beharren, sollte auch Deutschland in bilateralen Verhandlungen mit anderen Staaten auf solchen Geschäften bestehen. Es macht wenig Sinn, unter den herrschenden Bedingungen die reine Lehre der Marktwirtschaft hochzuhalten.
- **Alternative Finanzierungsformen:** Angesichts der desolaten Haushalts-situation ist es überfällig, über alternative Finanzierungsformen auch des Einzelplans 14 nachzudenken. Die jetzige Haushaltsordnung, die dem im Wege steht, ist noch von der Regierung der großen Koalition im Jahre 1969 in Kraft gesetzt worden. Wir wollen die Bundesregierung dazu ermuntern, auch unkonventionelle Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen und selbst dazu einen Beitrag zu leisten.

Die Bundesregierung fordern wir auf, in Abstimmung mit Unternehmen, IG Metall und betrieblichen Interessenvertretungen ein industriepolitisches Konzept zu erarbeiten, das die vorhandenen Fähigkeiten des deutschen Marineschiffbaus bündelt, horizontale und vertikale Kooperationen fördert und Systemkompetenzen durch Integration vor allem strategisch wichtiger Elektronikzulieferer erweitert. Das geänderte Außenwirtschaftsgesetz und die geänderte Außenwirtschaftsverordnung sind eine notwendige Voraussetzung für die Mitgestaltung europäischer Prozesse, reichen aber allein bei weitem nicht aus: Blockieren ungewollter Entwicklungen kann aktives Gestalten und verantwortliches politisches Handeln nicht ersetzen.

Diese Erklärung wurde vom „AK Wehrtechnik und Arbeitsplätze in der IG Metall“ auf seiner Sitzung am 31.5.2005 in Emden zustimmend zur Kenntnis genommen.