

Auch im U-Boot-Bau wird es für HDW langsam eng

Anschlussaufträge gesucht - Finanzierungsprobleme verzögern zweites Los für die Klasse 212



Technologische Meisterleistung - aber auch kein Garant für Vollbeschäftigung: der Brennstoffzellen-U-Boot-Typ 212 von HDW. Foto Behling

Kiel - Über Jahrzehnte war der U-Boot-Bereich die tragende Säule der Kieler Werft HDW - doch die rosigen Zeiten gehen dem Ende entgegen. Das Auftragspolster beim U-Boot-Bau schwindet zusehends.

Von Frank Behling

Besonders beim personalintensiven Stahlbau für die U-Boot-Rümpfe reicht die Vollausslastung nur noch bis zum Ende dieses Jahres. In der Konstruktionsabteilung sieht es noch etwas besser aus. Sie ist noch bis Ende 2004 voll ausgelastet.

Daher war es auch keine gute Nachricht, die der Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Lutz Feldt für HDW-Vorstandsmitglied Walter Freitag im Gepäck hatte. „Die Finanzierung des zweiten Loses für die Klasse 212 ist gegenwärtig nicht sichergestellt“, bestätigte Feldt gestern am Rande der U-Bootkonferenz SubCon. Ursprünglich hatte die Deutsche Marine den Bau von zwölf Booten der neuen U-Boot-Klasse 212 beabsichtigt. Boote, die sie - so Feldt weiter - auch dringend benötigt, um die 30 Jahre alten Einheiten der Klasse 206 ablösen zu können.

Die zwölf 212er-Boote sollten in drei Losen zu je vier Booten bei HDW und den Nordseewerken gebaut werden. Das erste Los war 1993 für rund 1,6 Milliarden Euro bestellt worden und befindet sich gegenwärtig im Zulauf. Das Typboot „U 31“ soll im April 2004 an die Bundeswehr übergeben werden, das letzte Boot („U 34“) ist für September 2006 geplant. Im Anschluss an die Lieferung der ersten vier Boote sollte nach ursprünglicher Planung mit den Vorbereitungen zum Bau des zweiten Quartetts begonnen werden. Diese Boote sollten ab 2010 in Fahrt kommen.

Bei HDW entsteht ohne den Weiterbau der 212er-Boote eine Lücke bei der Auslastung. Freitag zeigte sich aber dennoch optimistisch: „Wir rechnen weiterhin fest mit dem zweiten Los.“ Unterstützung bekommt die Werft dabei vom Kieler Bundestagsabgeordneten und stellvertretenden Sprecher des Verteidigungsausschusses, Hans-Peter Bartels, der sich nachdrücklich für die Bestellung weiterer Bootes des Typs 212 einsetzt. „Die Marine braucht das zweite Los, um ihre Aufgabe in der NATO erfüllen zu können“, so Bartels. Die Bereitstellung von U-Booten durch die Deutsche Marine sei ein wichtiger Faktor bei der Arbeitsteilung im Bündnis.

In den Auftragsbüchern der Werft stehen gegenwärtig 20 U-Boote sowie ein Boot als Option für insgesamt fünf Nationen. Der letzte Neubau soll 2009 abgeliefert werden. Doch diese Zahl ist trügerisch. Der Haken liegt in der Tatsache, dass viele Nationen bei HDW so genannte Materialpakete bestellt haben. So werden die Boote für Italien, die Türkei und

Südkorea zwar in Kiel konstruiert, der personalintensive Bau erfolgt beim Kunden, Griechenland etwa lässt nur das erste Boot der neuen Klasse 214 komplett in Kiel bauen, während die drei folgenden Boote auf der zu HDW gehörenden Hellenic Shipyard im griechischen Skaramanga auf Kiel gelegt werden. „Das gleiche gilt für die Umrüstung der älteren 209er-Boote auf Brennstoffzellenantrieb.

Nur Südafrika hat den Bau von drei U-Booten nach Kiel vergeben. Hoffnungen setzt man bei HDW weiterhin auf Portugal, wo in Kürze mit einer Entscheidung gerechnet wird. Beim Portugal-Geschäft hat HDW allerdings starke Konkurrenz durch die französischen U-Bootbauer von DCN, die gegen den von HDW offerierten Typ 209PN einen eigenen Entwurf angeboten haben.

Ein Auftragspotenzial stellt nach Freitags Worten auch die Umrüstung der von HDW gebauten U-Boote auf außenluft-unabhängige Antriebe da. Dafür kommt ein großer Teil der weltweit 160 U-Boote in Frage, die von HDW sowie der schwedischen Tochter Kockums gebaut wurden.

Wenig Neues konnte Freitag zu den vier Containerschiffen sagen, deren Bau Vorstand und Belegschaft erst vor zehn Tagen durch den Abschluss eines Beschäftigungspaktes möglich gemacht hatten. Nach wie vor steht jedoch die offizielle Zustimmung des Kunden - der Hamburger Reederei MPC - sowie des amerikanischen HDW-Eigners One Equity Partners aus. „Wir rechnen sehr bald mit einer Entscheidung“, so Freitag. Diese ist auch nötig, um die Beschäftigung für einen großen Teil der U-Boot-Bauer im Winter sichern zu können.