

WIE HÄLTST DU ES EIGENTLICH MIT DER BESCHAFFUNG?

Sebastian Bruns

Bei Ingalls Shipbuilding in Pascagoula (US-Bundesstaat Mississippi) entsteht derzeit mit dem Lenkwaffenzerstörer JOHN FINN (DDG 113) schon die 63. Einheit seiner Klasse. Künftige Planungen sehen insgesamt sogar mindestens 75 Schiffe vor. Allein bis 2018 werden noch fünf zusätzliche dieser Arbeitstiere ausgeliefert. Die Indienststellung des Typschiffs ARLEIGH BURKE (DDG 51) anno 1991 wird dann bereits mehr als 27 Jahre zurückliegen – ein bemerkenswert langer Zeitraum, der durch tief greifende technologische Innovationen ebenso geprägt wurde wie durch Wandel in der geopolitischen Großwetterlage und der damit verbundenen strategischen Ausrichtung der US-Marine. Nun ist die Beschaffungspolitik der Weltseemacht USA kaum vergleichbar mit den Bedingungen hierzulande, wo kleinere und kleinste Losgrößen von meist nur einer Handvoll Einheiten die Regel sind. In den letzten 20 Jahren wurden in Europa insgesamt über 100 Einheiten von 16 unterschiedlichen Fregattentypen entwickelt und produziert, in den USA hingegen 83 Einheiten von nur vier verschiedener Typen. Es stimmt schon: Die sicherheitspolitischen Aufgaben sind nun mal völlig anders gelagert. Die Beschaffung in der Bundesrepublik ist häufig auf mehrere Jahre gestreckt, Aufträge werden eher an nationale Konsortien statt an eine Werft oder gar multinationale Hersteller vergeben, kurzum: Industrie- schlägt Sicherheitspolitik.

Die Kehrseite: Wo mehr Selbstbewusstsein seitens der Beschaffer – ob nun aus hehrer Verantwortungsethik für die Soldatinnen und Soldaten im Einsatz oder bloß aus Rücksicht auf Steuergelder – angezeigt wäre, hat es in der Vergangenheit leider immer wieder Situationen gegeben, in denen der Bund stattdessen mit einer Hand auf dem Rücken gebunden Verträge ausfechten musste. Auch die Firmen haben ihren Anteil an diesem undurchsichtigen Spiel, sind sie es doch, die häufig ohne ernst zu nehmenden Wettbewerb ganz entscheidenden Einfluss auf die Konditionen und den Fortgang von Rüstungsvorhaben nehmen können. Dass hier Handlungsbedarf besteht, zeigen die geradezu slapstickartigen Entwicklungen beim Zulauf von neuem Gut in den letzten Jahren, der A-400M ist lediglich der vorläufige Hö-



hepunkt. Überdies werden Rüstungsvorhaben traditionell (übrigens nicht nur in Deutschland) von der Idee bis zur Indienststellung häufig über Gebühr aufgeladen: Die eierlegende Wollmilchsau ist in der zunehmend postheroischen und sicherheitspolitisch nicht sensibilisierten Gesellschaft eben doch attraktiver als die stete Investition in eine ausbalancierte Flotte. Immerhin, Heer, Luftwaffe und Marine leiden zu gleichen Teilen unter dieser unhaltbaren Situation. Die umfassende Überprüfung im BMVg durch externe Gutachter hat das noch einmal deutlich unterstrichen. Wahr ist allerdings auch, dass die Beschaffung eines minderfähigen Schiffes oder Bootes, das lediglich für eine Aufgabe optimiert ist, sich kaum politisch durchsetzen lässt. Seestreitkräfte zehren grundsätzlich von der ihnen innewohnenden Flexibilität, auf ganz unterschiedliche Situationen, auch drei oder vier Jahrzehnte nach der Indienststellung eines bestimmten Typs, reagieren zu können. Und staatliche Intervention in die strategische Industrie – wie sie z.B. in Großbritannien mit dem Bau von vier Patrouillenbooten als Überbrückung zwischen Royal-Navy-Großaufträgen zurzeit vor sich geht – ist weder zu erwarten noch unbedingt wünschenswert. Ein illustratives Beispiel aus einer völlig anderen Branche: Mitte der achtziger Jahre beschaffte die damalige Deutsche Bundesbahn, die Staatsbahn, die letzte Serie von insgesamt 227 Elektrolo-

komotiven der Baureihe 111. Der Auftrag diente dazu, die dereinst darbenende deutsche Lokomotivindustrie zu stützen. Die Bundesbahn brauchte die Fahrzeuge aber eigentlich gar nicht und ließ einen Großteil der Schnellzugloks im strapaziöseren S-Bahn- und Nahverkehr zunehmend auf Verschleiß fahren. Mittlerweile sind die meisten dieser Loks ausgemustert und verschrottet. Von den Gleisen zurück zur See: Hier ist allen Beteiligten der Mut zu wünschen, die Probleme auch als Chance zu begreifen, das Beschaffungswesen vom Kopf auf die Füße zu stellen. Bürokratie muss auf ein nötiges Mindestmaß gestutzt, dafür Fachleute gestärkt und eine innovative Beschaffungsmentalität gefördert werden. Hier wird staats- und wirtschaftspolitische Verantwortung übernommen. Erste Ideen gibt es in Verwaltung und Wirtschaft bereits. Zu nennen ist der sehr gute Vorschlag, künftige Beschaffungen von Schiffen und Booten entlang von Linien statt von Klassen durchzuführen. Auch in der wehrtechnischen Industrie gilt letztlich das aus Architektur und Design bekannte Diktum „Form follows function“. Das heißt, dass Politik und Wirtschaft gemeinsam haltbare Parameter (wissenschaftlich überprüfbar und unterstützt) definieren müssen, unter denen Rüstungsvorhaben durchgeführt werden, mithin: Strategie. ■

Sebastian Bruns, Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel (ISPK) gGmbH.