

Kampf um Multimilliarden-Dollar-Vertrag und Nationalstolz

Hans J. Ohff

Wettbewerb um das australische U-Boot-Beschaffungsprogramm – der Sachstand

„Shortfin Barracuda“, abgeleitet vom derzeit im Bau befindlichen SSN „Barracuda“ (Artist Impression: DCNS)

Das MarineForum berichtete in Heft 6-2015 erstmals über das australische U-Boot-Beschaffungsprogramm. Auf dem Höhepunkt der Arbeit des hinter verschlossenen Türen tagenden Evaluierungsteams, zur Halbzeit des Wettbewerbs um den Zuschlag, ist der Propagandakrieg unter den Konkurrenten aus Deutschland, Japan und Frankreich in vollem Gange. Die Japaner haben keine Erfahrung im Rüstungsexport; den Europäern werden Probleme bei der Integration von US-Systemen unterstellt; Australien würde sich beim Zuschlag für Japan mit China überwerfen; die Deutschen haben keine Ahnung vom Bau großer U-Boote; die Europäer verfolgen allein kommerzielle Interessen, Japan dagegen strategische; die Franzosen werden sich bei der Umwandlung eines nuklearbetriebenen Entwurfs in einen konventionellen verrechnen ... So lauten die gegenseitigen Anwürfe. Ein kenntnisreicher Beobachter aus Down Under, der seinerzeit als Werftgeschäftsführer für den Bau der COLLINS-Klasse verantwortlich zeichnete, eröffnet exklusiv unseren Lesern seine Sicht.

Wir haben die „Ideen des März“ hinter uns. Die Wettbewerber im SEA 1000 Future Submarine Program (FSP) für die Royal Australian Navy (RAN) stehen genervt in den Startlöchern. Ihre Vorschläge haben sie vor gut drei Monaten eingereicht und jeder der drei Konkurrenten wirft nun alles in die Waagschale. Die Kontrahenten verfolgen ähnliche Taktiken, aber verschiedene Strategien.

Dass absolut nichts aus dem „Competitive Evaluation Process“ (CEP) an die Öffentlichkeit dringt, frustriert die Wettbewerber ebenso wie die Journalisten, obwohl der Mangel an Informationen aus dem FSP-Büro Niemanden überraschen sollte. Von Rear Admiral Gregory Sammut, dem für das FSP

verantwortlichen Flaggoftizier, ist nichts anderes zu erwarten, als dass er auf die Vertraulichkeitserfordernisse achtet, die er dem FSP-Evaluierungsteam ins Stammbuch geschrieben hat.

Die Regierungen aller drei Wettbewerber tun ihr Übriges

Der französische Verteidigungsminister Jean-Yves Le Drian reiste unlängst zusammen mit Botschafter Christophe Lecourtier kreuz und quer durch Australien, um ausgewählte D-Day-Veteranen des Zweiten Weltkrieges mit Orden der Ehrenlegion auszuzeichnen. Und wenn Premierminister Manuel Valls im April zu einem Staatsbesuch in Canberra eintrifft, werden ihn die Geschäftsführer der wichtigsten französischen Firmen der Rüstungsindustrie begleiten, um zu demonstrieren, dass eine CEP-Entscheidung zugunsten von DCNS ganz im Sinne der heimischen und der australischen Industrie und natürlich auch der französischen Regierung ist.

Bundeskanzlerin Angela Merkel verband die Teilnahme am G20-Gipfel 2014 in Brisbane mit einem Staatsbesuch in Australien, um u.a. die uneingeschränkte Unterstützung ihrer Regierung für den Vorschlag von thyssenKrupp zum FSP zu unterstreichen. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverteidigungsministerium, Dr. Ralf Brauksiepe, ließ anlässlich seiner Australienreise zur Vorbereitung des bilateralen 2+2 Außen- und Verteidigungsministertreffens ebenfalls keinen Zweifel an der Unterstützung der Bundesregierung für das Engagement der deutschen Industrie im FSP.

Im November 2015 hießen Außenministerin Julie Bishop und Verteidigungsministerin Marise Payne in Sydney ihre japanischen Kollegen Fumio Kishida und Gen Nakatani zum

sechsten bilateralen Außen- und Verteidigungsministertreffen willkommen.

Es überrascht nicht, dass sie alle den Wunsch ihrer jeweiligen Regierungen überbrachten, Australien beim Bau des FSP unterstützen zu dürfen. Die deutschen, französischen und japanischen Minister verließen unsere Küste wieder, im Gepäck ein höfliches Dankeschön für das Verständnis, dass der CEP in vollem Gange sei, und die Erklärung, dass unsere Regierung das Ergebnis in der zweiten Jahreshälfte 2016 bekanntgeben würde.

Von diplomatischer Höflichkeit jedoch abgesehen schlagen die CEP-Wettbewerber fieberhaft die Kriegstrommeln — einige zurückhaltend, andere umso vernehmbarer.

In einem Artikel schrieb der Geschäftsführer von DCNS-Australia Sean Costello unlängst, wenn Australien sich für Frankreich entscheide, bedeute das ein Votum für eine nachhaltige geopolitische Ausrichtung. Ungeachtet der U-Boot-Exportfolge von DCNS in Brasilien und Indien legte Costello Wert auf die Feststellung, dass der FSP-Vorschlag „Shortfin Barracuda Block 1A“ eine einzigartige U-Boot-Klasse sei, die ausschließlich für die RAN entworfen worden ist.

„Es wird ein Technologietransfer-Programm, das Souveränität, regional überlegene Fähigkeiten und Interoperabilität an Australien liefert“, heißt es wörtlich in dem Beitrag für das Australian Strategic Policy Institute (ASPI). Dass nun im Wettbewerb zwischen Frankreich, Japan und Deutschland ohne Bandagen gekämpft wird, signalisierte DCNS-Vorstand Herve Guillou, als er Australien davor warnte, sich Japans strategisches Gepäck aufzubürden, indem es die Beziehungen zu Chinas historischem Rivale durch ein U-Boot-Geschäft intensiviere. Seine stellvertretende Geschäftsführerin

Marie-Pierre de Bailliencourt ließ wissen, dass die für die neuen SORYU-Boote geplante Lithium-Ionen Batterietechnologie noch nicht ausgereift sei, und eine derart frühzeitige Implementierung Boot und Besatzung gefährden würde.

Einer Meldung der Zeitung The Sydney Morning Herald zufolge soll sich die australische Tochter von thyssenkrupp Marine Systems GmbH (tkMS) die Dienste des Umfrageinstituts der Liberalen Partei Crosby Textor gesichert haben. Textor soll den Kielern bei ihrem Bemühen um das 50 Mrd. AUD Geschäft Hilfestellung leisten.

Dr. Heiko Borchert schaut in seinem Artikel „Why Australia should go with Germany for its Future Submarine Project“ nach Washington als dem ultimativen „strategischen Integrator“ für SEA 1000. Das lenke den Blick auf Deutschlands geostrategische Rolle, argumentiert er und hebe den wahren Wertzuwachs des deutschen Angebots für Australien hervor.

Deutschlands „kaum zu schlagende Kombination aus globalem wirtschaftlichem Einfluss, Zugang in die Hauptstädte aller für die langfristige Stabilität der indo-pazifischen Region wesentlichen Akteure sowie seine Reputation als Standort herausragen-



HMAS „Rankin“ (SSG 78) ist das sechste und letzte gebaute U-Boot der australischen COLLINS-Klasse

gewissen Schwergewichten im pazifischen Raum entscheiden muss“.

Die Japaner führten ihren Propagandakrieg hauptsächlich über die englischsprachige „The Japan Times“ und die mit ihr zusammenarbeitenden Agenturen. Mit Fokus auf die Deutschen und weniger auf die Fran-

zosen berichtete Reuters, dass TKMS für Grund technischer Probleme Terrain eingebüßt hätte und zitierte den amerikanischen Rear Admiral Stuart Munsch mit der Aussage „die Japaner besitzen derzeit bei U-Booten die Technologieführerschaft“. Mit deutlicher Wortwahl reagierte Mitsubishi Heavy Industries (MHI) auf die Anwürfe von DCNS, dass Li-Ion Batterien noch nicht sicher genug für U-Boot-Anwendungen seien. MHIs Li-Ion-Technologie habe sich bei ausgiebigen Testreihen hinsichtlich Kurzschluss-Verhalten, Schock, Seewassereintrich und thermischem Verhalten bewährt. „Die Ergebnisse dieser Tests demonstrieren in aller Klarheit,

dass Zuverlässigkeit kein Problem darstellt“, heißt es in einem MHI-Statement. Wie zu erwarten, ließ sich die australische Außenministerin im Februar in Tokyo nicht auf die technische Diskussion um den thermischen Kontrollverlust bei Li-Ion-Batterien ein, als sie erklärte: „... die australisch-japanischen Beziehungen befinden sich in einem Allzeit-Hoch“. Ihre Botschaft könnte die japanischen Maritimen Selbstverteidigungskräfte (JMSDF) zur Ankündigung ihrer Teilnahme an gemeinsamen Manövern mit der RAN im Seegebiet vor Sydney ermutigt haben. Nach derzeitigem Stand soll die „Hakuryu“, ein U-Boot der SORYU-Klasse, begleitet von zwei Hubschrauber tragenden Fregatten, im April in Sydney einlaufen. Mit diesem überraschenden Schachzug, dem weder Paris noch Berlin etwas entgegensetzen kann, wird Japan seinen tiefgreifenden Einfluss als respektierte pazifische Macht demonstrieren. Wenn die auf „Hakuryu“ einzuschiffenden australischen Offiziere von dem japanischen U-Boot genauso beeindruckt sein sollten, wie sie es derzeit von ihrer eigenen COLLINS-Klasse sind, dann könnten die Japaner der heiße Favorit in diesem leidenschaftlich ausgefochtenen Dreierwettbewerb werden.



U-Boot-Werfthalle der Australian Submarine Corporation

der Ingenieurkunst sollte TKMS zu Canberas erster Wahl für das FSP“ werden lassen, so Borchert in seinem Beitrag für die Zeitschrift The Diplomat. Diese Ansicht unterstrich der Vorsitzende des Aufsichtsrates von tkMS, Dr. Hans-Christoph Atzpodien in seinem Vortrag beim National Australian Press Club am 17. März. In der anschließenden Frage- und Antwortperiode soll er es seinem französischen Kollegen gleichgetan und auf das chinesisch-japanische Verhältnis angespielt haben. ABC-News zitierte ihn mit „... vielleicht ist es von Vorteil, sich mit uns zusammenzutun, um nicht in eine Lage zu kommen, in der man sich zwischen

zosen berichtete Reuters, dass TKMS für Grund technischer Probleme Terrain eingebüßt hätte und zitierte den amerikanischen Rear Admiral Stuart Munsch mit der Aussage „die Japaner besitzen derzeit bei U-Booten die Technologieführerschaft“. Mit deutlicher Wortwahl reagierte Mitsubishi Heavy Industries (MHI) auf die Anwürfe von DCNS, dass Li-Ion Batterien noch nicht sicher genug für U-Boot-Anwendungen seien. MHIs Li-Ion-Technologie habe sich bei ausgiebigen Testreihen hinsichtlich Kurzschluss-Verhalten, Schock, Seewassereintrich und thermischem Verhalten bewährt. „Die Ergebnisse dieser Tests demonstrieren in aller Klarheit,

Außenstehende versuchen mitzumischen

Der freischaffende Journalist Geoff Slocombe z.B. warnte in der Zeitschrift des ASPI „The Strategist“ Australien vor der japanischen Option. Statt jedoch ein politisches Narrativ über die zunehmende Konfrontation zwischen Tokyo und Beijing wegen Chinas Landgewinnung und über Marineübungen im Südchinesischen Meer zu verfolgen, argumentiert Slocombe technisch. Ein getauchtes „Soryu“-Boot sei etwa ein Drittel größer als „Collins“, fahre damit über

1.300 Tonnen an Ballastwasser und Kraftstoff „spazieren“, weise aber nur eine Reichweite von etwa zwei Dritteln von „Collins“ auf. Dies ist jedoch nur die halbe Wahrheit, denn die aufgetauchte Verdrängung (d.h. tauch- und einsatzklar) beträgt für „Collins“ 3.100 Tonnen gegenüber 3.480 für „Soryu“. Die getauchte Verdrängung (aufgetauchte Verdrängung + geflutete Tauchzellen + Entwurfsreserven) errechnet sich mit 3.740 Tonnen für „Collins“ zu 4.200 Tonnen für „Soryu“, d.h. das japanische Boot ist tatsächlich nur 460 Tonnen größer als „Collins“.

Was zahlreiche „Experten“ behaupten, dass die Japaner den außenluftunabhängigen Antrieb (AIP) mit Stirling-Motoren schon ab SORYU-Baunummer 7 und 8 aufgeben, entspricht ebenfalls nicht den Tatsachen. Sie werden erst ab Baunummern 11 und 12 (Zulauf ab 2020) den mit Stirling belegten Raum niedriger Energiedichte durch den Einbau von Li-Ion-Batterien in einen Raum hoher Energiedichte umwandeln. Sollten die Japaner das Zuverlässigkeits- und Sicherheitsproblem der Li-Ion-Chemie tatsächlich gelöst haben — wie sie behaupten — dann mag es sehr wohl gerechtfertigt sein, die herkömmlichen Blei-Säure-Batterien zu ersetzen und sich ganz von Brennstoffzellen- oder Stirling-AIP zu verabschieden.

Recht hat Slocombe mit den Feststellungen, dass „Soryu“ mit nur 6.000 Seemeilen Fahrbereich bei weitem nicht an die enorme Seeausdauer von „Collins“ heranreicht,

und dass die Japaner mit dem Bau von U-Booten in Übersee keine Erfahrung besitzen. Die Erklärung von TKMS, seit 1960 genau 163 U-Boote an 20 Marinen auf dem ganzen Globus abgeliefert zu haben, ist dagegen in der Tat eine beeindruckende Referenz. Sie könnte sich aber auch als Achillesferse der deutschen Firma erweisen: Die Japaner haben klar zu verstehen gegeben, dass ihre U-Boot-Technologie unverkäuflich ist, und Australien aus strategischen Gründen das einzige Land ist, mit dem sie diese streng gehütete Technologie teilen würden.

Was will Australien?

Exklusiver Zugang zu japanischer Technologie, von globaler deutscher U-Boot-Erfahrung profitieren oder lieber mit den Franzosen gehen, die der RAN in der Zukunft den Weg zu nuklear getriebenen U-Booten eröffnen möchten, das ist die Frage.

Erst einmal hat Verteidigungsstaatssekretär Dennis Richardson jeglicher Spitzenreiter-Spekulation eine klare Absage erteilt. „Keines der existierenden nicht-nuklearen U-Boote im Portfolio der Wettbewerber — weder das japanische „Soryu“, noch die französische „Scorpene“, noch der deutsche Typ 214 — erfüllen auch nur annähernd die australischen Anforderungen. Wir beabsichtigen die Beschaffung von 12 neuen dieselektrischen U-Booten, die oh-

ne Auftanken in der Lage sind, eine Strecke von 12.000 Seemeilen zurückzulegen und Stealth-Eigenschaften besitzen, die jene der COLLINS-Klasse übertreffen“, erklärte der Staatssekretär der Australian Financial Review.

Durch dieses Prisma betrachtet ist den drei Wettbewerbern von der australischen Regierung in der Tat eine Sysiphusaufgabe gestellt worden. Der Entwurf und Bau einer konventionellen U-Boot-Klasse von über 4.500 Tonnen, die alle von der RAN gestellten Leistungsparameter erfüllt, wird außerordentlicher Anstrengungen bedürfen. Es überrascht daher nicht, dass die Regierung die Lebensdauer der COLLINS-Klasse erheblich verlängert hat. Das erste Boot der neuen Klasse soll planmäßig in den frühen 2030er Jahren von der RAN in Dienst gestellt werden. Ich hoffe, dass ich das noch erleben darf. ■

[Hans J. Ohff war Geschäftsführer der südaustralischen Werft ASC und dort für den Bau der COLLINS-Klasse verantwortlich. Gebürtig aus Mölln im Kreis Lauenburg ging er nach Ausbildung und Studium nach Australien und bekleidete dort im Schiff- und Anlagenbau- sowie im Raffinerie- und Offshore-Petroleumbereich verantwortliche Positionen. Hans J. Ohff lebt in Sydney und ist Research Fellow an der Adelaide University. Stand vom 23. März 2016](#)