

Norwegen und Deutschland haben sich auf die Beschaffung von sechs auf der Klasse 212A basierenden U-Booten verständigt, davon vier für Norwegen und zwei für Deutschland



Neue U-Boote für Deutschland und Norwegen

Umfassende Kooperation der Marinen und der Industrie

Bjørn Domaas Josefsen

Anfang Februar 2017 gab die norwegische Regierung bekannt, dass man Deutschland als strategischen Partner angesichts des Bedarfs an neuen U-Booten für die Königlich Norwegische Marine ausgewählt habe. Grundlage der Zusammenarbeit ist eine Vereinbarung für die gemeinsame Beschaffung und den Betrieb identischer neuer U-Boote. Norwegen wird damit die Einheiten der ULA-Klasse ersetzen.

Das Kooperationsmodell setzt eine breite und langfristige Zusammenarbeit der Marinen beider Länder im Bereich von U-Booten und anderen maritimen Fähigkeiten von militärischer Relevanz voraus. Gegenstand ist unter anderem die Beschaffung identischer U-Boote und die Zusammenarbeit bei Ausbildung, Übungen, Ersatzteilen, Instandhaltung und dem Life-Cycle-Management

der neuen Einheiten. Die norwegische Seite legt großen Wert darauf, dass die Boote auf dem in Deutschland und Italien bereits in Verwendung befindlichen Entwurf U 212A basieren und damit Konstruktionsrisiken beschränkt werden. Der Entwurf für die neuen Boote trägt die Bezeichnung U 212CD (Common Design).

Im August 2017 schlossen Norwegen und Deutschland eine Regierungsvereinbarung, danach begannen die gemeinsamen Verhandlungen mit der deutschen Werft thyssenkrupp Marine Systems (tkMS). Gemäß gegenwärtiger Planung soll der Vertrag für das gemeinsame U-Boot-Vorhaben im Jahr 2019 geschlossen werden. Auf dieser Grundlage können die Boote zwischen Mitte der 2020er-Jahre und 2030 ausgeliefert werden. Diese Planung gewährleistet

außerdem eine unterbrechungsfreie Einsatzfähigkeit der norwegischen U-Boote der ULA-Klasse bis zur Außerdienststellung.

U-Boote und mehr

Nur wenige Tage nach der Bekanntgabe der Entscheidung zugunsten Deutschlands als strategischem Kooperationspartner gab die norwegische Regierung eine Pressemitteilung heraus, die über eine Vereinbarung zur Beschaffung des See- und Landzielflugkörpers NSM (Naval Strike Missile) der norwegischen Firma Kongsberg für die Deutsche Marine informierte.

Allein die Beschaffung des NSM könnte ein Volumen von ca. 10 Mrd. Norwegischen Kronen umfassen, etwas mehr als 1 Mrd. Euro. Diese Zahl wurde jedoch bislang nicht von



Foto: tkMS

deutsch-norwegische Kooperation in den Bereichen maritime Forschung und Technologieentwicklung vorgesehen. Bezüglich der neuen U-Boote umfasst die Partnerschaft der Marinen Ausbildung, Übung, Ersatzteilversorgung und Betrieb.

Norwegen hat den lang-ersehten Partner gefunden

Mehr als ein Jahrzehnt lang hat die norwegische Regierung nach einem geeigneten Partner im Rahmen ihrer U-Boot-Planungen gesucht. Eine Zeit lang galten die Niederlande als mögliche Kooperationsnation, die Bestrebungen führten jedoch zu keiner Vereinbarung. Dann wandte sich die norwegische Regierung Polen zu, aber hier ließ sich der Zeitplan für die Beschaffung neuer Boote nicht mit den norwegischen Vorstellungen in Einklang bringen.

Aus norwegischer Sicht war das Finden des richtigen Partners ein entscheidendes Kriterium. Bereits 2009 stellte ein hochrangiger Marineoffizier fest, dass für eine Nation, die vier oder fünf U-Boote kauft, die Entwicklungskosten dem Volumen der Beschaffungskosten gleichkämen. Demzufolge kann eine Menge Geld eingespart werden, wenn sich zwei oder mehr Nationen die Entwicklungskosten teilen.

Daneben eröffnet eine Kooperation auch Vorteile bei logistischer Unterstützung, War-



Foto: Mats Grimseth/FMS

KNM „Utvær“, eines von sechs norwegischen U-Booten der ULA-Klasse

deutscher Seite bestätigt. Die deutsche Regierung hat jedoch ihre Bereitschaft erklärt, für die Beschaffung des norwegischen See-/Landziel-Flugkörpers eine umfassende Kooperation einzugehen und eine nennenswerte Stückzahl für die Marine zu kaufen.

Die Kooperationsvereinbarung umfasst außerdem die Weiterentwicklung des NSM, wobei die Alternativen auch eine U-Boot-gestützte Version nahelegen.

Neben der Zusammenarbeit in den Bereichen U-Boote und Flugkörper ist im Rahmen der Vereinbarung auch eine verstärkte

tung, Ausbildung und der Beschaffung von Simulatoren sowie zukünftiger Kampfwertsteigerung und Modernisierung von Booten und Subsystemen. Demzufolge war das Finden eines Partners für eine kleine Nation wie Norwegen ausschlaggebend.

Wichtiger Auftrag für die deutsche Industrie

Es gibt keine Zweifel daran, dass der norwegische Auftrag für die maritime Industrie in Deutschland extrem wichtig ist. Dabei hat

Norwegens U-Boot-Programm

2011

► Das norwegische Verteidigungsministerium kommt im Rahmen einer Konzeptionsstudie zu dem Schluss, dass U-Boote als Waffe unersetzlich sind.

2012

► Das norwegische Verteidigungsministerium setzt ein Interessenbekundungsverfahren für die zukünftigen U-Boote in Gang. Angefragt wird bei:

- DCNS (heute Naval Group), Frankreich
- Fincantieri, Italien
- Navantia, Spanien
- thyssenkrupp Marine Systems (tkMS), Deutschland (zu diesem Zeitpunkt auch als Vertreter für Kockums in Schweden)
- Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), Südkorea

2014

► Die Regierung trifft die endgültige Entscheidung für die Beschaffung neuer U-Boote als Ersatz für die ULA-Klasse.

2016

► Das norwegische Verteidigungsministerium reduziert den Bieterkreis auf die französische DCNS und tkMS. Die schwedische Werft Kockums fällt aus dem Rennen.

2017

► Die Regierung in Oslo entscheidet sich für thyssenkrupp Marine Systems.

2019

► Erwartete Vertragsunterzeichnung.

2024–25

► Auslieferung der ersten Einheit.

das norwegische Vorhaben eine Schlüssel-funktion für den gesamten nordeuropäischen Markt.

Der Verlust des australischen U-Boot-Auftrags an die französische DCNS (heute: Naval Group) war für die deutschen Anbieter ein Schock. Zur Begründung ließen die Australier verlauten, dass die deutschen Produkte den französischen in Bezug auf die Geräusentwicklung, insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten, deutlich unterlegen seien.

Auch die deutsche Regierung sah sich zum Handeln veranlasst, indem sie der nor-

Die norwegische Marine: U-Boote seit mehr als 100 Jahren

Mit Indienstellung der KNM „Kobben“ im Jahr 1909 begründete die norwegische Marine ihre U-Boot-Tradition. Seitdem wurden einschließlich der aktuell sechs Einheiten der ULA-Klasse 38 U-Boote betrieben, 28 davon wurden in Deutschland gebaut. Die raue Küste Norwegens mit den tiefen Fjorden, Zehntausenden von Inseln und schwierigen Meerengen ist wie geschaffen für den Einsatz von U-Booten. Dort haben die norwegischen Boote seit dem Zweiten Weltkrieg ihre Effizienz in vielen NATO-Manövern unter Beweis gestellt. Bei verschiedenen Gelegenheiten wurden sie seitens der Manöverführer ausgeschlossen, weil durch ihre Effizienz ein aussichtsreicher Einsatz „feindlicher“ Kräfte unmöglich war. Oftmals nahmen die Marineeinheiten der NATO-Partner den langen Weg nach Norwegen in Kauf, um bestimmte operationelle Elemente zu üben. Die norwegischen U-Boote hielten sie von der Durchführung der geplanten Operationen ab und ließen damit den Manöverführern keine andere Wahl, als mit erfundenen Verlautbarungen zu erklären, warum die norwegischen Boote plötzlich erhebliche technische Mängel aufwiesen und deshalb ihre Beteiligung an den Manövern abbrechen mussten.

Die Marine ist sich seit Jahren der Effizienz von U-Booten bewusst. Daher verwundert es nicht, dass das kleine Norwegen mit seinen damals 4 Mio. Einwohnern zu Zeiten des Kalten Krieges mehr als 15 Einheiten im Bestand hatte. Heute betreibt die norwegische Marine sechs Boote der ULA-Klasse, die Anfang der 1980er-Jahre bei Thyssen Nordseewerke in Emden gebaut wurden. Die Planungen der norwegischen Regierung sehen vor, diese durch vier Boote zu ersetzen, die auf der gegenwärtig von Deutschland und Italien betriebenen Klasse 212A basieren. Sie sollen zwischen 2025 und 2032 zulaufen.

wegischen Marine u.a. die lang ersehnte Partnerschaft im U-Boot-Bereich anbot. Die Tatsache, dass die deutsche Regierung ihre Rüstungsplanungen änderte und die Beschaffung von zwei weiteren U-Booten

gesehen, um der Industrie zu einem Rüstungsauftrag zu verhelfen.“

Für die deutsche U-Boot-Industrie ist der Vertrag offensichtlich ein Hilfsmittel, um einen technologischen Rückstand gegen-

Nach Auslieferung werden die U-Boote mindestens vier oder fünf Jahrzehnte in Dienst stehen. Daher wird jegliche Lösung auf Basis einer veralteten Technologie schnell überholt sein und dazu führen, dass schon sehr früh im Lebenszyklus der Boote zusätzliche Kosten für Modernisierungen entstehen.

Nur wenn die zukünftigen Boote auf dem neuesten technologischen Stand sind, werden sich weitere Länder für den Entwurf interessieren. Schon gelten Polen und die Niederlande als weitere potenzielle Interessenten und Partner.

Weitere Partnernationen und Flugkörperentwicklung

Die deutsch-norwegische Kooperation umfasst auch die gemeinsame Flugkörperentwicklung. Verschiedentlich ist schon die mögliche Entwicklung einer U-Boot-gestützten Variante von Kongsbergs NSM zur Bekämpfung von See- und Landzielen angesprochen worden. Das könnte bedeuten, dass die Boote der Klasse 212CD auch für den Unterwasserstart von Flugkörpern vorbereitet werden müssen.

Die Polnische Marine hat bereits klargestellt, dass sie dies ebenfalls als eine wesentliche Fähigkeit zukünftiger U-Boote sieht. Vor diesem Hintergrund könnte die Möglichkeit der Landzielbekämpfung von



Eine Fregatte der NANSEN-Klasse durch das Periskop der KNM „Utsira“



KNM „Utsira“ während einer Übung im Winter

vorzug zeugt von ihrer Unterstützung der Industrie bei der Erlangung des Auftrags.

Zusätzlich hat die deutsche Regierung ein industrielles Kooperationspaket geschnürt, das weit über den Bau der Boote hinausgeht. Ein hochrangiger Offizier im BMVg sagte dazu: „Während meiner 30 Dienstjahre habe ich niemals zuvor ein solches Engagement der deutschen Regierung

über den Franzosen und anderen Nationen zu schließen. Neue Entwicklungen bringen finanzielle und technologische Risiken mit sich, andererseits besteht kein Zweifel daran, dass sowohl die deutsche als auch die norwegische Marine erwarten, dass ihre neuen Einheiten im Hinblick auf operationelle Kapazitäten und Technologieniveau eine Führungsposition einnehmen.

getauchten U-Booten aus für Deutschland und Norwegen ausschlaggebend sein bei der Gewinnung der Polen als Projektpartner. ■

Bjørn Domaas Josefsen ist Chefredakteur der norwegischen Fachzeitschrift „militærTeknikk – the Scandinavian Military Magazine“.