



# Nachfolger für Sea Lynx gesucht

Drei Anbieter positionieren sich für den Wettbewerb

Lars Hoffmann

Die Marine will in der nächsten Dekade ihre in die Jahre gekommenen Marinehubschrauber des Typs Mk 88 A Sea Lynx durch ein moderneres Muster ersetzen. Dafür wurde offenbar bereits Ende des vergangenen Jahres ein sogenanntes Phasendokument mit dem Titel „Fähigkeitslücke Funktionale Forderung“ gezeichnet.

Das Projekt, das sich mit dem Fähigkeitserhalt der Bordhubschrauberkomponente befasst, befindet sich in der Analysephase Teil 2 gemäß Customer Product Management (CPM), teilte das zuständige Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) dazu mit. In dieser Phase sei es gemäß CPM die Aufgabe des Projektteams, basierend auf den funktionalen Forderungen Lösungsvorschläge zu erarbeiten, die im Anschluss dem Generalinspekteur der Bundeswehr zur Auswahl vorgelegt werden.

„Zum Nutzungsdauerende des Mk 88 A Sea Lynx soll der bruchfreie Übergang auf die Nachfolgelösung gewährleistet werden“, schreibt das BAAINBw weiter. Mit der Auswahlentscheidung lege der Generalinspekteur den zu beschreitenden Realisierungsweg fest. Aussagen zu einzelnen Leistungsanforderungen und zur Ausgestaltung des Vergabeverfahrens werden nach derzeitigem Projektstand vom BAAINBw nicht beantwortet.

Bei Redaktionsschluss hieß es aus Fachkreisen, dass eine Auswahlentscheidung bis Ende 2018 fallen sollte und die Ausschreibung dann voraussichtlich in diesem Jahr erfolgt. Allgemein wird erwartet, dass das BAAINBw einen bemannten, marktverfügbaren Hubschrauber gegenüber einer Neuentwicklung präferiert. Wenn der Sea Lynx in der Mitte des kommenden Jahrzehnts außer Dienst geht, könnte er durch 24 bis 28 Nachfolgemuster ersetzt werden,

so die Vermutung. Die ersten neuen Helikopter könnten womöglich bereits ab 2022 oder 2023 zulaufen.

Es ist allerdings noch nicht klar, welches Beschaffungsverfahren das BAAINBw wählen wird. Im Falle einer Ausschreibung werden sich mit hoher Wahrscheinlichkeit Airbus Helicopters, Leonardo sowie Sikorsky mit ihren Produkten positionieren. Bei einer Direktbeschaffung hätte vermutlich Airbus die besten Chancen.

## Forderungen an den Nachfolger

Abgeleitet vom Fähigkeitsprofil des gegenwärtig genutzten Sea Lynx gilt es als sehr wahrscheinlich, dass die Nachfolgemuster vornehmlich für die U-Boot-Bekämpfung (ASW) und die Überwasserkriegführung (ASuW) befähigt sind. Dazu kommen möglicherweise noch Aufgaben wie Search





**NH90 NFH der französischen Marine beim Einsatz eines Tauchsonars**

Foto: NH Industries

and Rescue (SAR) sowie der Transport von Personen und Material.

Um Unterseeboote aufspüren und bekämpfen zu können, müssen die Hubschrauber über die entsprechende technische Ausstattung verfügen. Dazu zählt unter anderem ein leistungsfähiges Radar, das einen nur wenige Zentimeter über die Wasseroberfläche herausragenden Schnorchel oder Periskope detektieren kann. Für die Ortung unter Wasser werden aktive und passive Tauchsonare genutzt, die an einem Kabel ins Meer gelassen werden. Mitunter werden Marinehubschrauber auch mit Sonobojen zum Abwurf ausgestattet, die Platz in der Hubschrauberzelle benötigen.

Nach der Entdeckung eines Unterseebootes sollten die Helikopter auch in der Lage sein, die Bekämpfung einzuleiten. Dazu nutzt die Marine vornehmlich Torpedos, von denen oftmals zwei Exemplare an Bord

der Maschine sind. Je mehr Nutzlastreserven vorhanden sind, desto mehr Ausrüstung kann ein Helikopter aufnehmen. Bei einem Stückgewicht von etwa 300 Kilogramm pro Torpedo ein wichtiger Punkt.

### **Airbus NH90 NFH**

Von großer Bedeutung bei der Jagd auf Unterseeboote ist dabei die Verweildauer der Hubschrauber in der Luft, bevor sie zum Schiff zurückkehren müssen, um aufzutanken. Dabei dürfte ein größerer Hubschrauber wie der NH90 NFH (Naval Frigate Helicopter), mit dem Airbus in den Wettbewerb gehen würde, Vorteile aufweisen. So geht Airbus Helicopters davon aus, dass die Stehzeiten des NH90 NFH bei den von der Marine definierten Missionen signifikant höher sind als mit dem derzeit geflogenen Mk 88 A Sea Lynx – selbst bei mitgeführter Bewaffnung. „Das liegt natürlich

daran, dass der NH90 NFH ein um einige Tonnen höheres Abfluggewicht besitzt und deshalb auch ein größeres Dipping-Sonar, Torpedos und mehr Treibstoff mitführen kann“, erläutert Airbus. Während der NH90 ein maximales Abfluggewicht von etwa elf Tonnen hat, kommt die Sea Lynx auf rund fünf Tonnen.

Bei den gegenwärtig von der Marine eingesetzten Sea Lynx wird aufgrund der Nutzlastbeschränkung eine Aufgabenteilung vorgenommen: Ein mit Tauchsonar ausgestatteter Lynx (Dipper) ist für das Aufspüren zuständig, während der zweite Lynx (Pony) mit Torpedos ausgerüstet wird. Kann ein Helikopter beide Aufgaben in sich vereinen und dazu noch lange in der Luft verbleiben, erhöht sich die Kampfkraft einer U-Jagd-Fregatte deutlich.

Der Lynx war Anfang der 1980er-Jahre zusammen mit den auf die U-Jagd ausgelegten Fregatten der „Bremen“-Klasse in die Bundeswehr eingeführt worden. Pro Fregatte waren dafür zwei Helikopter vorgesehen.

Ein Problem bei der Einführung eines Nachfolgemusters für den Sea Lynx könnte jedoch der Platzbedarf sein. Nur die Fregattenklassen 124 und 125 sowie das zukünftige MKS 180 der Deutschen Marine sind mit Landedecks und Hangars zur Aufnahme von Hubschraubern der Größenordnung eines NH90 vorgesehen. Dagegen können die Fregatten der Klasse 123 keine Bordhubschrauber dieser Größe aufnehmen – der Hangar ist zu klein. Sollten die Sea Lynx ab 2025 durch ein größeres Muster ersetzt werden, müssten die F 123 einige Jahre bis zum Nutzungsende in den 2030er-Jahren ohne Bordhubschrauber fahren.

Bei den anderen Fregatten können jeweils zwei Hubschrauber der NH90-Kategorie eingeschifft werden. Allerdings wäre es dann erforderlich, bei der Klasse 124 das Hangartor anzupassen. Wie es aus Werftkreisen heißt, ist dies allerdings ohne großen Aufwand möglich. Die Thematik wurde bereits vor einigen Jahren in einer Studie untersucht.

In der Vergangenheit soll bei den für die Marine anderer Nationen eingesetzten NH90 immer wieder Korrosion durch Seewasser aufgetreten sein. Wie der Hersteller Airbus dazu mitteilte, hat man die Problemstellen erkannt und Lösungsmöglichkeiten entwickelt. Der Hubschrauber sei sehr gut gerüstet für nördliche Regionen, sagte ein Airbus-Sprecher. So verfüge der Helikopter über Enteisungsanlagen für wichtige Komponenten. Rotorkopf und Rotorblätter würden elektrisch von Eis freigehalten.

Werden die zukünftigen Bordhubschrauber auch für die Bekämpfung von Überwasserschiffen eingesetzt, fungieren sie

als Trägerplattform für Seezielflugkörper. Der NH90 ist laut Hersteller für Außenlasten bis 600 Kilo zugelassen. Zum Einsatz sind offenbar keine speziellen Sensoren, sondern lediglich ein Waffenrechner erforderlich.

Für einen Einsatz des NH90 NFH spricht die Kommunalität bei Logistik und Ausbildungen mit den anderen NH90 der Bundeswehr. So nutzt etwa das Heer den Hubschrauber für Transport- und Rettungsaufgaben. Die Marine beschafft ab dem kommenden Jahr 18 Maschinen des Typs unter der Bezeichnung Sea Lion für SAR-Aufgaben, um ihre 21 betagten Sea Kings zu ersetzen. Ausgebildet werden die deutschen NH90-Piloten im Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg. Die dortige Infrastruktur – wie etwa Simulatoren – können auch die Piloten der Marine nutzen.

Für die Auswahl von Airbus spricht auch ein industriepolitisches Argument: Der Hubschrauber würde am deutschen Standort Donauwörth endgefertigt, was Umsatz und Arbeitsplätze in Deutschland sichert.

Allerdings hat der NH90 in der Vergangenheit negative Schlagzeilen gemacht, weil die Klarstandsdaten sehr niedrig waren. Presseberichten zufolge hat sich die Lage in Bückeburg bei Zuverlässigkeit und Ersatzteilbeschaffung zwar erheblich verbessert, es gibt aber offenbar weiterhin Probleme. Wobei Insider darauf hinweisen, dass ein Teil der Schwierigkeiten auf die Strukturen innerhalb der Bundeswehr zurückzuführen ist. So sollen beispielsweise die neuseeländischen Streitkräfte aufgrund eines anderen Managements deutlich höhere Klarstände erzielen.

Nach Aussage von Airbus sind die Verfügbarkeitsraten des Hubschraubers von Nation zu Nation sehr unterschiedlich und

Grundsätzlich scheint das Bundesministerium der Verteidigung weiterhin Potenzial für den gemeinsam mit Frankreich, Italien und den Niederlanden entwickelten NH90 zu sehen. So heißt es im Bericht des Ministeriums zu Rüstungsangelegenheiten vom März dieses Jahres: „Neben der Beherrschung derzeit noch bestehender technologischer und logistischer Herausforderungen ist mittelfristig die Weiterentwicklung des NH90 von besonderer, auch rüstungspolitischer Bedeutung.“

### Sikorsky MH-60R Seahawk

Bei einer Ausschreibung müsste sich Airbus im Wettbewerb gegen den Konkurrenten Sikorsky durchsetzen. Das zu Lockheed Martin gehörende US-Unternehmen will im Fall einer Ausschreibung mit seinem neuen Marinehubschrauber MH-60R

Foto: Lockheed Martin



Zwei MH-60R Seahawks der US Navy mit unterschiedlichen Bewaffnungsoptionen

Vorteile dürfte überdies die Interoperabilität mit anderen EU- und NATO-Nationen bringen. So wurden nach Angaben von Airbus bislang 543 NH90 von insgesamt 14 Nationen, darunter Frankreich, Italien und die Niederlande, bestellt. Davon wurden über 360 ausgeliefert, 80 in der Marineversion. Als problematisch bei Versorgung und Training gilt allerdings die Vielzahl der geordneten Varianten. So weisen allein die deutschen Heeres-NH90 unterschiedliche Software-Stände auf.

reichen von etwa 30 Prozent bis ca. 80 Prozent. „Da das Instandsetzungs- und Wartungssystem für alle NH90 gleich ist, liegt es sehr stark an der Ausgestaltung des Versorgungs- und Organisationssystems der einzelnen Betreiber, wie hoch die erzielte Verfügbarkeit letztendlich ist“, teilt das Unternehmen dazu mit.

Speziell bei eingeschifften NH90 NFH liege die Verfügbarkeitsrate sehr hoch, da sich in diesem Fall in der Regel eine ausreichende Anzahl von technischem Personal und Ersatzteilen an Bord befänden.

Seahawk antreten. Die Maschine mit einem maximalen Abfluggewicht von knapp elf Tonnen ist von seinen Dimensionen vergleichbar mit dem NH90. Und Sikorsky hat sich bereits Verstärkung für die Vermarktung des Helikopters in Deutschland geholt. Im Oktober haben der Hubschraubebauer und Rheinmetall eine Partnerschaft für das Angebot der MH-60R an die Deutsche Marine vereinbart.

Für den Seahawk spricht laut Hersteller unter anderem seine außergewöhnlich hohe Verfügbarkeit. Nach Angaben





Eine AW159 Wildcat der südkoreanischen Marine beim Einsatz eines FLASH-Tauchsonars von Thales

von Sikorsky erreicht die US Navy eine Klarstandsrate von 98 Prozent. Gleichzeitig rechnet die Navy mit operationellen Kosten von weniger als 5.000 Dollar pro Flugstunde, während der Wartungsaufwand bei weniger als 15 Mannstunden pro Flugstunde liege. Der Hubschrauber sei sowohl für die ASW als auch die ASuW geeignet und könne beide Aufgaben bei Bedarf gleichzeitig ausführen.

Nach Angaben von Sikorsky hat der Seahawk eine Flugausdauer von etwa 2,7 Stunden in der ASW-Rolle und 3,3 Stunden beim ASuW-Einsatz. Die Seahawks der US Navy werden immer in der Doppelfunktion Dipper/Pony eingesetzt und verfügen dafür über drei Mann Besatzung, die sich aus Pilot, Co-Pilot und Sensor-Operator zusammensetzt.

Im Einsatz befinden sich bereits mehr als 300 MH-60R, die von den USA, Dänemark und Australien genutzt werden. Saudi-Arabien hat Maschinen bestellt. Sikorsky betont, dass alle Maschinen im vorgegebenen Zeitplan oder früher abgeliefert wurden. Die Seahawk-Helikopter des EU- und NATO-Partners Dänemark werden noch nicht in der ASW-Rolle eingesetzt. Die US Navy rechnet jedoch mit einem

Upgrade der dänischen Maschinen. Ausgestattet sind die Seahawks mit Sensoren und Waffen aus US-Produktion. Nach Einschätzung der Navy handelt es sich um sehr gut aufeinander abgestimmte Systeme. Die Integration europäischer Komponenten dürfte deshalb kompliziert sein. Hersteller und Navy entwickeln den Hubschrauber ständig weiter. Dabei werde darauf geachtet, dass nie mehr als zwei Basis-Software-Konfigurationen eingesetzt werden, erläuterte ein Navy-Vertreter. Wie der NH90 verfügt auch der Seahawk über Enteisungsvorrichtungen.

### Leonardo AW159 Wildcat

Als dritter Wettbewerber gilt die AW159 Wildcat von Leonardo, die das Unternehmen in Großbritannien fertigt. Dabei handelt es sich um eine neu entwickelte Nachfolgeversion der Lynx in der Sechstonnen-Klasse. Die geringeren Dimensionen des Hubschraubers im Vergleich zu Seahawk und NH90 würden es erlauben, ihn auch auf den Schiffen der Klasse 123 einzusetzen. Überdies dürften die Beschaffungs- und Unterhaltskosten vermutlich niedriger als bei den Konkurrenzproduk-

ten ausfallen. Auch die Umschulung der Lynx-Piloten auf die Wildcat sollte aufgrund der großen Ähnlichkeit beider Baumuster schnell möglich sein.

Großbritannien hat 60 Exemplare der Wildcat geordert, die in der Marineversion zur Seezielbekämpfung genutzt werden. Die Briten setzen für ASW-Aufgaben allerdings den deutlich größeren Merlin AW101 ein. Korea verwendet die Wildcat auch für die U-Jagd. Laut Hersteller wird aufgrund der jahrzehntelangen Erfahrungen das Problem der Korrosion durch Seewasser beherrscht und eine hohe Verfügbarkeit sichergestellt.

### Die Zeit drängt

Wie es aus Marinekreisen heißt, muss der Nachfolger des Sea Lynx aus Sicht des Nutzers in erster Linie die aufgestellten Forderungen erfüllen. Wichtig sei überdies, dass der Zulauf im gesteckten Zeitrahmen erfolgt. Nicht zuletzt strebt die Marine auch eine möglichst einheitliche Hubschrauberflotte an. ■

Lars Hoffmann ist freier Journalist und hat sich auf das Thema Sicherheits- und Rüstungspolitik spezialisiert.