



Das Boot

Bundeswehr Die neuen, teuren Hightech-U-Boote sollen der Stolz der Marine sein. Doch interne Dokumente belegen, wie Pannen und Mängel ihren Einsatz bereits um Jahre verzögern.

Über dem Bug des U-Boots ist eine Deutschlandfahne gezogen, Matrosen stehen in Reih und Glied. Es ist der 15. Mai 2013, nach den letzten Taktten des Marine-Musikkorps tritt die Taufpatin an die mächtige Flanke des U-Boots und sagt: „Ich taufe dich auf den Namen U36.“ Eine Sektflasche zerschellt am Stahl des Schiffs.

Zumindest die Inszenierung in der Kieler Werft stimmt. Doch was die Patin nicht weiß: In Marinekreisen hat U36 schon einen anderen, wenig schmeichelhaften Namen: „Organspender“.

So steht es auf Seite drei des „Newsletter der AK U212A“, eines als Verschluss-sache eingestuftten Berichts der Marine. U36 dient als Ersatzteillager für das Schwesterschiff, die U35. Nur soll das keiner der Anwesenden erfahren. Aber schon bald nachdem die Prominenz die Werft verlassen hat, wird U35 aus dem Wasser gehoben und bekommt den Propeller von U36 montiert.

Den „ehrenwerten Gästen“ sei gar nicht aufgefallen, dass „der Propeller und diverse Platten an der Außenhaut auf der Taufseite frisch angemalt und eher ‚angeheftet‘ denn verschraubt waren“, heißt es weiter in dem Dokument.

Diese Posse nach der Taufe von U36 ist nur eine von vielen bizarren Begebenheiten in der deutschen U-Boot-Flotte, die sich in internen Lageberichten finden. U35

und U36 sind eigentlich die beiden modernsten von insgesamt sechs Booten dieser Klasse, die der deutschen Marine gehören. Alle zählen zur 212A-Klasse und verfügen über einen aus Brennstoffzellen gespeisten Elektroantrieb.

Die zwei neuesten Exemplare, U35 und U36, können mehr als 18 Tage unabhängig von Außenluft unter Wasser fahren. Doch das ist derzeit nur Theorie. In der Praxis handelt es sich bei den Booten um „zwei Hüllen mit einem Austauschgerätesatz“, so heißt es in einem der Berichte.

Seit Monaten muss sich Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen (CDU) mit Schlagzeilen über die miese Ausrüstung der Bundeswehr herumärgern. Nun kommt ein neues Kapitel hinzu, das den prekären Zustand deutscher U-Boote detailliert zeigt. Dieser wird durch die internen Lageberichte offensichtlich, die ein Ingenieur im Range eines Technischen Regierungsdirektors verfasst hat. Er arbeitet in der Wehrtechnischen Dienststelle 71, einer Behörde der Bundeswehr, die für die Prüfung maritimer Wehrtechnik zuständig ist.

Aufgabe des Ingenieurs ist es, die U-Boote (Preis pro Stück: rund 500 Millionen Euro) zu testen und zur Einsatzreife zu bringen. In seinen Berichten beschreibt er, wie ignorant die Vertreter des Herstellerkonsortiums auftreten, wie frustriertes Marine-Personal kündigt, wie wichtige Garan-

tiezeiten zu verstreichen drohen. Der Ingenieur nimmt bei der Beurteilung der Lage kein Blatt vor den Mund, sein Tonfall wird immer sarkastischer.

Ursprünglich hätte U35 schon Ende 2013 in Dienst gestellt werden sollen, U36 sollte 2014 folgen, das war der Plan. Warum er nicht aufging, offenbaren Hunderte Seiten vertraulicher Berichte aus der Marine, die dem SPIEGEL vorliegen.

Das Unheil kündigt sich mit einem „stark schabenden“ Geräusch an. Es ist der 27. März 2013, 11.50 Uhr. U35 ist auf Prüffahrt vor Eckernförde, gleich soll der Stahlkoloss zum ersten Mal tauchen. Die Prüfer sind alarmiert. Schon beim ersten Boot der 212A-Klasse hat die Antriebswelle Ärger gemacht. Hat der Hersteller aus dem Fehler nichts gelernt?

Um 17.25 Uhr beginnt der Tauchgang, sanft gleitet U35 auf 25 Meter Tiefe. Die Luken halten dicht, aber der Antrieb macht weiter merkwürdige Geräusche. „Auch im Unterwassermarsch werden Geräusche aus dem Bereich des Stevenrohrlagers registriert“, vermerkt der Prüfer.

Er ahnt, dass das alles nichts Gutes bedeutet. Solche Vibrationen sind meist ein Zeichen von Unwuchten, von Verschleiß und drohendem Ausfall. Aber für U-Boote bedeutet Krach noch mehr: Todesgefahr. Denn sie müssen möglichst leise durch die Tiefe gleiten und sich an feindliche Schiffe

FOTO: AXEL HEIMKEN / PICTURE ALLIANCE / DPA

Verteidigungsministerin von der Leyen*

Wahnsinn unter Wasser



anschleichen. Eine Rumpelkiste jedenfalls dürfen sie nicht sein.

Schon in den ersten Erprobungswochen zeigen sich die meisten Mängel, die die Bootsbesatzung in den folgenden Monaten quälen werden: Die GPS-Navigation und das Radar spinnen, die Batterien bringen nicht die geforderte Leistung, die neuartigen Masten mit den hochsensiblen Sendeanlagen und Sensoren streiken.

All das seien „No-Gos“, wie der Ingenieur schreibt: Probleme also, die eine Testphase mit den unbedingt notwendigen Tieftauchgängen unmöglich machen. Die stehen für den Sommer auf dem Programm. Der Anlegeplatz im norwegischen Kristiansand ist schon gebucht, die 28 Besatzungsmitglieder haben ihre Einsatzpläne. Doch die No-Go-Liste wird immer länger. Am 28. März 2013 schreibt der Prüfer, seine Leute hätten deshalb schon „Halschlagadern wie Gartenschläuche“.

Der Ingenieur ärgert sich vor allem darüber, dass der Hersteller der U-Boote, ThyssenKrupp Marine Systems in Kiel, offenbar nichts aus den Fehlern von früher gelernt hat. Bei einem Tauchgang von U35 verkeilt sich die Notschleppleine am Turmrunder. Dabei habe man diese doch bei U31 schon „gefühlte 100 Mal wieder eingekittet“, schreibt der Ingenieur.

Auch bei dem Schleifergeräusch am Antrieb hat der erfahrene Ingenieur eine Vermutung, woran es liegen könnte. Die La-

gerung der Antriebswelle war schon bei den ersten Bundeswehr-Booten der Klasse 212A nicht sachgerecht. Das musste aufwendig repariert werden. Der Hersteller beharrt aber darauf, dass der Fehler beim Antriebspropeller liege. Am Ende gibt die Güteprüfstelle der Bundeswehr dem Ingenieur recht: Die Welle sitzt nicht zentrisch im Lager. Doch Konsequenzen ergeben sich daraus nicht, die Herstellerwerft und deren „Jugendforscht-Abteilung“ mache keine Anstalten, die Lager zu tauschen, schreibt der Bundeswehr-Ingenieur entnervt. Dabei steht die erste Übung im Tiefseetauchen in Norwegen bevor.

Anfang Juli läuft U35 nach Norwegen aus. Doch die Tests finden ein jähes Ende: Im Hafen stürzt ein 25 Tonnen schwerer Kran von der Kaimauer auf das Schiff und „guillotiniert“ den unverzichtbaren Kommunikationsmast des Bootes. Zu all den Pannen kommt nun auch noch Pech dazu. Das Schiff muss zurück nach Eckernförde. Doch immer neue Probleme stellen sich ein. Nun ist es der Schnorchelmast, der von U36 ausgeliehen werden muss. Der Ingenieur notiert „brechreizerregende“ Momente.

Im Spätsommer soll es endlich weitergehen. Am 10. September scheint es so weit zu sein. „10.15 Uhr: Norwegen, wir kommen !!!“, verzeichnet der Wochenbericht, nur um kurz darauf zu notieren: „11.30 Uhr: Norwegen, wir kommen doch nicht.“ Schuld an der erneuten Verzögerung ist nun das Radar, dessen Drehantrieb ohrenbetäubende Geräusche macht – und dann ganz ausfällt. Die dauernden Pannen schlagen auf die Moral der Truppe an Bord. Der Ingenieur schreibt in seinem Bericht, im Boot „kippt die Stimmung“.

Seit Wochen stehen 60 Besatzungsmitglieder und Techniker bereit zur Reise. Sie starten kurze Ausfahrten und kehren dann unverrichteter Dinge wieder zurück. Mitten in das Chaos platzt die Nachricht, dass eine Reihe von Technikern gekündigt hat, ausschließlich „Mitarbeiter aus der Leistungsklasse“, wie der Ingenieur notiert. Doch er kann es ihnen nicht verübeln. Die Vorgesetzten an der Spitze der Marine seien schließlich Weltmeister im „Verantwortungsatomisieren“ und „Bedenkentragen“.

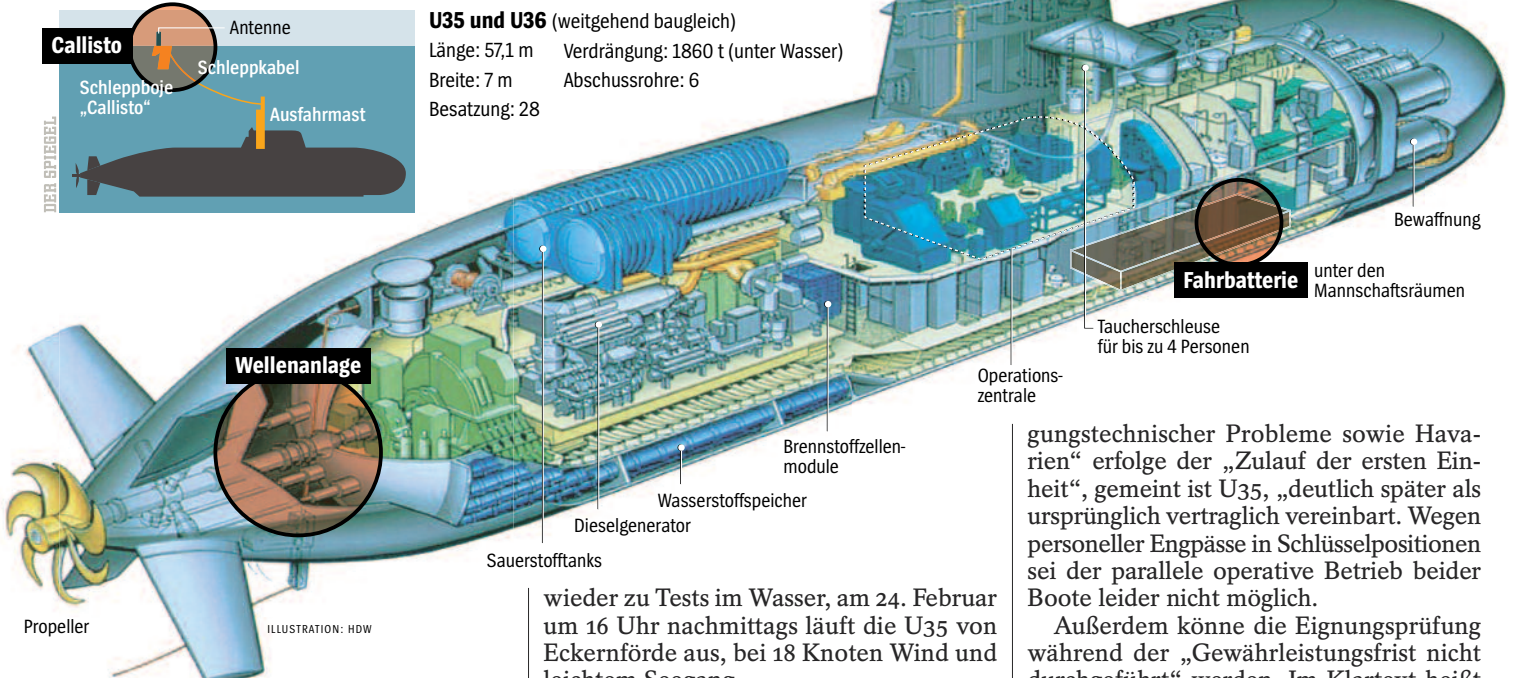
Anfang Oktober geht es wieder nach Norwegen. Noch während der Überfahrt meldet U35: „Das Radar ist wieder platt.“ Im Hafen angekommen, sucht man nach Ersatz und wird fündig: ein Sportbootradar wird an dem Hightechschiff angebaut. Das falle unter „Horizontenerweiterung“, so der ironische Kommentar des

* Beim Flottenbesuch in Eckernförde im Juli 2014.

Das Pannen-Boot

Schwachstellen des U-Boots U35

In der Erprobungsphase kämpft die Marine mit einer langen Liste von technischen Mängeln, die eine Indienstellung des Boots verzögern.



U35 und U36 (weitgehend baugleich)
 Länge: 57,1 m Verdrängung: 1860 t (unter Wasser)
 Breite: 7 m Abschussrohre: 6
 Besatzung: 28

Prüfleiters, der sich schon als „Prinz Hiob der Viertel-vor-Zwölfte“ titulierte.

Der Bundeswehr-Ingenieur schreibt nicht nur über die Probleme mit U35. Seine Berichte offenbaren das ganze Chaos in der deutschen U-Boot-Flotte. U33 liege seit Monaten in der Werft, man bemühe sich „um ein neues Instandsetzungskonzept“, U34 steht mit abgebautem Propeller auf dem Trockenen, den Zustand von U32 skizzierte der Mann am 2. September 2013: „Bis auf das, was kaputt ist, ist eigentlich alles in Ordnung.“

Nur U31 sei auf See, obwohl auch hier ein Werftbesuch wegen eines Problems mit einer Winde droht. Die Wahrheit über den Zustand bei der Marine wird Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen erst ein Jahr später, im Oktober 2014, präsentieren.

Doch bis dahin geht der Wahnsinn über und unter der Wasseroberfläche weiter. U35 liegt im Januar 2014 mal wieder auf dem Trockenen, in einer Kieler Werkshalle. Diesmal geht es um die Antriebsbatterie, die nicht die volle Leistung zeigt, obwohl das Schiff nagelneu ist.

Der Ingenieur schreibt, die zuständige Herstellerfirma „versucht krampfhaft, die Fahratterie gesundzumessen“ – was aber „nicht so recht gelingen“ wolle. „Wenn eine Firma fast 6 Wochen an ihrem Produkt herummisst, bedeutet dies nichts Gutes.“ Aus Sicht des Ingenieurs wolle der Hersteller das Problem damit nur „kaschieren“, bis die Garantiezeit verstrichen sei.

Längst ist intern allen Beteiligten klar, dass der Zeitplan für die Indienstellung von U35 nicht mehr zu halten ist. Ende Februar 2014 ist das Boot immerhin mal

wieder zu Tests im Wasser, am 24. Februar um 16 Uhr nachmittags läuft die U35 von Eckernförde aus, bei 18 Knoten Wind und leichtem Seegang.

Auch auf dieser Reise streikt das Radar. Der Prüfer notiert: „Hier ist also noch Baustelle!“ Das trifft aber auch auf einen anderen wichtigen Teil des Schiffs zu: die Kombüse. Bei einer längeren Tauchfahrt fällt auf, dass die Abzugshaube am Herd zu klein ist. Als der Schiffskoch für die Besatzung 40 Würste brät, stehen die Soldaten bei der Essensausgabe „in beißendem Qualm“.

Sorgenkind der Besatzung ist daneben auch die Kommunikationsboje Callisto, bei der so gut wie alles schiefgeht. Zuerst liegt sie zu tief im Wasser. Kaum ist das im Griff, heißt es in einem Bericht vom 7. April 2014: „Callisto schwimmt zwar, aber es funkt nicht.“ Auch bei neuerlichen Erprobungsfahrten vor Norwegen im Mai gibt es keinen Durchbruch, im Gegenteil – nun tauchen zusätzliche Probleme mit der Winde auf, über die die Boje abgesetzt und wieder eingeholt wird. Deshalb bleibt sie auf dem Mast und kann nicht erprobt werden. Weitere Krisensitzungen und Besprechungen mit dem Hersteller in der Heimat werden anberaunt.

Auch das Problem mit der Fahratterie bekommt die Marine nicht in den Griff: „Nach der Vollladung der Batterie zeigt das Isolationsmessgerät einen Wert, der nicht schlecht ist für eine 30 Jahre alte Batterie aus dem Kohlebergbau – die hier ist aber neu und steht auf einem U-Boot“, schreibt der Ingenieur.

Das Desaster an Bord von U35 bleibt der Führung der Marine nicht verborgen. Das beweist ein Brief an den Kommandeur des Marine-Unterstützungskommandos in Wilhelmshaven vom April 2014. Wegen „ferti-

gungstechnischer Probleme sowie Havarien“ erfolge der „Zulauf der ersten Einheit“, gemeint ist U35, „deutlich später als ursprünglich vertraglich vereinbart. Wegen personeller Engpässe in Schlüsselpositionen sei der parallele operative Betrieb beider Boote leider nicht möglich.“

Außerdem könne die Eignungsprüfung während der „Gewährleistungsfrist nicht durchgeführt“ werden. Im Klartext heißt das: Alle Mängel, die an U35 dann noch gefunden werden, muss die Marine auf eigene Rechnung reparieren.

Das Verteidigungsministerium bestätigte die „Herstellungsmängel“. Dafür macht die Behörde ähnlich wie der Hersteller jedoch vor allem „Unterauftragnehmer“ verantwortlich. Allein die „Fertigungsprobleme beim Propellermotor“ hätten den Prozess um ein halbes Jahr verzögert, auch der Kranunfall sowie „schlechtes Wetter“ hätten zu weiteren mehrwöchigen Verspätungen geführt. Die Probleme mit dem Radar, mit GPS und Motor seien „zuverlässig behoben“, eine neue Batterie eingebaut, beteuert das Ministerium, für die „Beseitigung der erkannten Fehler der Funkboje ist ein Plan erarbeitet“.

Nach Auskunft des Ministeriums soll U35 nun Ende März in Dienst gestellt werden – das wären fast eineinhalb Jahre nach Plan. Laut Ministerium sind nur zwei von sechs U-Booten voll einsatzfähig, zwei Schiffe befänden sich „noch in planmäßiger Werftfliegezeit“, U35 sei „materiell einsatzbereit“, U36 werde diesen Zustand erst nach Indienstellung erreichen, die im vierten Quartal 2015 erwartet werde.

Das hat schon einmal besser funktioniert, ausgerechnet beim historischen Namensgeber U35. Die Kaiserliche Marine hatte ihre U35 1912 in Kiel in Auftrag gegeben. Unter Militärhistorikern gilt es als eines der erfolgreichsten U-Boote aller Zeiten. Vom Stapel lief es nur sechs Wochen verspätet, bereits sieben Monate später wurde es in Dienst gestellt.

Gordon Repinski, Marcel Rosenbach, Gerald Trauffetter