

VERTEIDIGUNG

Kommando 218

Die deutsche Rüstungsindustrie entdeckt den Pazifik als Wachstumsmarkt. Mit riesigen U-Booten verdienen Firmen an schwellenden Konflikten in der Region.

Die besondere Faszination des Untertums ist von außen nicht erkennbar, sie entfaltet sich beim Anblick der filigranen, detailreichen Technik im Heck. Dort ist die „Außenluft-unabhängige Antriebsanlage“ eingebaut, sie wird direkt verbunden mit dem getriebelosen Permasyn-Motor. Fast geräuschlos soll das U-Boot damit durch die Meere gleiten, leiser und ausdauernder als jedes andere konventionelle Modell.

Mit dem Brennstoffzellen-Antrieb und hochleistungsfähigen Lithium-Ionen-Batterien kann ein solches U-Boot über 80 Tage im Einsatz auf See bleiben und vier Wochen ohne Pause tauchen.

Es sind ideale Voraussetzungen für ein Kriegsgerät, das in den Tiefen schier endloser Gewässer agiert; auf Strecken, die länger als bisher ohne Unterbrechung befahren werden können. Es ist ein Entwurf für den größten aller Ozeane: den Pazifik.

Ende November hat Singapur, ein autoritärer Stadtstaat am Rande der Krisenregion Westpazifik, die ersten zwei U-Boote mit der Typbezeichnung 218SG bei der deutschen ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) bestellt. Bis 2020 sollen sie ausgeliefert werden, der Deal kostet das Land bis zu 1,6 Milliarden Euro – und geht direkt an die deutsche Wirtschaft.

Die Ausbildung der Besatzung auf dem U-Boot und logistische Unterstützung bieten deutsche Fachleute als Teil der Ver-

einbarung gleich mit an, es ist ein branchenübliches Gesamtpaket. Die Seestreitkräfte Singapurs werden damit zu den modernsten in der Region gehören. Dank deutscher Ingenieurskunst.

Der Deal ist ein weiterer Beitrag im Wetttrüsten um die militärische Vorherrschaft im pazifischen Raum. Um seine Interessen zu unterstreichen, hat China bereits seinen ersten Flugzeugträger durch das Südchinesische Meer kreuzen lassen, auch ein Tarnkappenjet wurde vorgestellt. Japan und die USA verstärken ihr Engagement im Westpazifik. Vietnam rüstet sich mit U-Booten, Fregatten und Kampfflugzeugen auf. Singapurs Nachbarland Malaysia ist in Rangeleien um Inseln mit der chinesischen Volksrepublik verwickelt. Auch Russland mischt mit: Im vergangenen Sommer gab es ein gemeinsames Flottenmanöver mit China – mitten im Japanischen Meer.

Die ganze Region dürfte in Zukunft zu einem der sicherheitspolitisch wichtigsten Brennpunkte der Erde werden. Es geht um Fischereigebiete, Inselgruppen – und um große Rohstoffvorkommen, die am Boden des Ozeans vermutet werden.

Es ist eine Konfliktsituation, die für die deutsche Rüstungsindustrie große Geschäfte verspricht. Der Pazifik wird neben der Golfregion zusehends zu einem der wenigen globalen Wachstumsmärkte für die Rüstungsfirmen. Laut 2013 vom schwedischen Forschungsinstitut Sipri veröffentlichter Zahlen sind mit China, Südkorea und Singapur drei Staaten aus dem Westpazifik unter den fünf größten Rüstungsimporthoren der Welt. Für die deutsche Wirtschaft ist der Verkauf riesiger U-Boote besonders lukrativ. Zwischen 400 Millionen und 800 Millionen Euro kostet ein Exemplar – je nach Größe.

Die Bundesregierung begleitet die Geschäfte mit Wohlwollen. Mit eigenen Hermes-Bürgschaften sollen die Vertrags-

schlüsse abgesichert werden, im Fall Singapurs bürgt der deutsche Staat für den Verkaufswert der U-Boote. Es ist ein Risiko, das sich lohnt: Am Ende verdient auch der Staat durch Steuereinnahmen an den Exporten in alle Welt mit. Daneben bedeuten lange laufende Aufträge für die norddeutsche TKMS-Werft HDW sichere Jobs für die ansonsten eher strukturschwache Region an der Kieler Förde.

Bisher legten die Merkel-Regierungen die Waffenexport-Richtlinien so wirtschaftsfreundlich wie möglich aus. So wurde mit dem Argument sicherheitspolitischer Interessen gern mal ein Auge zugedrückt, wenn es um die Menschenrechtssituation im Empfängerland ging. Auch im Koalitionsvertrag ist der Punkt nicht endgültig geklärt – ein Dauerstreit zwischen Union und SPD droht. „Im Pazifik findet ein Wetttrüsten statt“, sagt der SPD-Außenpolitiker Rolf Mützenich, „wir müssen da genau hinschauen.“ Menschenrechte, so Mützenich, stünden in jedem Fall vor den sicherheitspolitischen Interessen.

Im Fall der U-Boote ging jedoch alles noch seinen wirtschaftsfreundlichen Gang – der Deal war bereits im Sommer sorgsam vorbereitet worden. Am 3. Juni vergangenen Jahres schrieb Finanzstaatssekretär Steffen Kampeter an die SPD-Haushaltspolitikerin Petra Merkel einen Brief mit einigen Details und Anhängen. Der Inhalt: die Genehmigung der Exportgarantie.

Kampeters Zusatz an die „liebe Petra“: Sie möge die übersandten Unterlagen doch vertraulich behandeln, schließlich befindet sich „der Exporteur in direkter Konkurrenz zu Anbietern aus Frankreich und Schweden“. Die „Wettbewerbssituation“ gelte es nun „nicht zu gefährden“. Das ist gelungen.

OTFRIED NASSAUER,
GORDON REPINSKI

Wegweiser für Informanten: www.spiegel.de/briefkasten



U-Boot-Bau bei HDW in Kiel

CARO / IMAGO