

JU Landesverband Braunschweig
Gieselerwall 2
38100 Braunschweig
<http://www.ju-lv-bs.de>

info@ju-sicherheitsforum.de
<http://www.ju-sicherheitsforum.de>

Nr. 7/2005

Tragende Rolle für die Deutsche Marine? – Wege zur Fortentwicklung der europäischen Flugzeugträgerkapazitäten

von Stefan Axel Boës

Es schien realitätsfern, als der hessische Ministerpräsident Roland Koch im Juni 2003 bei der Taufe der Fregatte HESSEN in Emden bemerkte, bei Bedarf werde auf einer deutschen Werft vielleicht auch bald ein Flugzeugträger gebaut. Erst im Mai desselben Jahres hatte Verteidigungsminister Peter Struck schließlich angekündigt, das mit TORNADO Jagdbombern ausgerüstete Marinefliegergeschwader 2 werde bis 2005 im Rahmen des fortgesetzten Umbaus der Bundeswehr aufgelöst. Damit wurden gleichzeitig alle Überlegungen aufgegeben, deutsche Marineflieger mittelfristig mit träger-tauglichen Flugzeugen auszustatten und zumindest auf Schiffen der Verbündeten einzusetzen.

Laut Struck soll zwar „das Fähigkeitsspektrum der Bundeswehr in der Seekriegführung aus der Luft als Teil der verbundenen Seekriegführung uneingeschränkt und dauerhaft aufrechterhalten werden“. Dies geschieht aber nun nach Abgabe der Marine-Jagdbomber entsprechend dem Vorbild anderer „trägerloser“ Bündnispartner, bei denen der Einsatz von Kampf-flugzeugen über See Aufgabe der Luftwaffe ist. Die besonderen Anforderungen trägergestützter Operationen stellen in diesem Bereich of-

fensichtlich die letzte marinespezifische Domäne dar.

Eine Rechtfertigung für den Bau deutscher Flugzeugträger scheint zudem schwer. Koch wies zwar auf die neuen internationalen Aufgaben der Marine hin. Als Beispiel nannte er den Einsatz am Horn von Afrika im Rahmen der internationalen Terrorbekämpfung. Hier müssen jedoch praktischer Nutzen und Prestige gegen Kosten und notwendige Ressourcen aufgerechnet werden.

Aufgaben des Flugzeugträgers

Flugzeugträger dienen als schwimmende Luftstützpunkte im hoheitsfreien Seeraum. Sie ermöglichen Seestreitkräften abseits eigener Basen

- die Luftherrschaft über eigenen Überwasserverbänden,
- die luftgestützte Kontrolle großer Räume,
- die Seekriegführung aus der Luft, sowie
- die Möglichkeit, von See aus der Luft an Land zu wirken, ohne auf die Gewährung von Stützpunkt- oder Überflugrechten durch Drittstaaten angewiesen zu sein.

Flugzeugträger sind daher wichtige Mittel der „Power Projection“. Sie potenzieren die offensive und defensive Schlagkraft von Überwasserverbänden – im Einsatz, oder als Machtdemonstration. Bei Interventionen in Krisengebieten kann die Verfügung über autonome Luftstützpunkte sogar entscheidend sein, weil ein „freundlicher Himmel“ mit eigener Luft-herrschaft mittlerweile nahezu als Voraussetzung für den Einsatz größerer Truppenkontingente gilt. Da 70 Prozent der Weltbevölkerung nicht mehr als 60 Kilometer von der Küste entfernt leben, sind Einsätze in diesen Gebieten am wahrscheinlichsten.

Zur Durchsetzung bei Interventionen entwickelten konventionell startende und landende Trägerflugzeuge bisher die größte Kampfkraft. Als Folge des Größenzuwachses der Kampf-flugzeuge nach dem 2. Weltkrieg nahmen auch Größe und Kosten der Flugzeugträger zu, die erstere als Basis benötigten. Der Betrieb großer Träger war daher nur den USA, Großbritannien und Frankreich möglich. Die Überseeinteressen dieser klassischen See- beziehungsweise Kolonialmächte rechtfertigten den damit verbundenen Aufwand.

Als Antwort auf die amerikanische Dominanz zur See entwickelte die Sowjetunion ebenfalls Trägerkapazitäten, die als Teil der kostspieligen Überrüstung aber wohl eher zu ihrem Zerfall beitrugen. Einige kleinere Mächte mit vor allem in der Seeraumkontrolle liegenden Interessen unterhielten leichte Träger aus britischer Weltkriegs-Überschussproduktion, von denen nur der Einsatz weniger leichter Kampfflugzeuge möglich war.

Mit der Einführung kurzstartender und senkrecht landender Kampfflugzeuge (STOVL) wurde die Entwicklung kleiner Trägerschiffe ohne aufwändige Start- und Landevorrichtungen möglich. Solche „Baby-Träger“ werden mittlerweile von einer Reihe von Nationen betrieben. Obwohl sie wie die früheren leichten Träger vorwiegend zur Seeraumkontrolle geeignet sind bewies Großbritannien im Falklandkrieg

1982 den Wert selbst einer kleinen Trägerkapazität gegen einen Gegner, der in einem entlegenen Operationsgebiet ansonsten die Luft beherrscht hätte.

Interessen und Ressourcen

Dennoch beabsichtigt Großbritannien unter explizitem Hinweis auf Interventionsfähigkeiten an Land, zum großen Träger zurückzukehren. Der von der französischen Thales stammende Entwurf der beiden mit 60 000 Tonnen Einsatzverdrängung geplanten Einheiten der QUEEN ELIZABETH-Klasse, deren erste 2015 in Dienst gehen soll, wird aus Kostengründen möglicherweise auch dem französischen Projekt PA 2 zugrunde liegen, das zur gleichen Zeit die nukleargetriebene CHARLES DE GAULLE (40000 ts) ergänzen soll.

Die britischen Schiffe werden allerdings nach gegenwärtigem Stand auf die herkömmlichen Katapulte und Fangseile großer Träger verzichten und die STOVL-Version der unter amerikanischer Federführung entwickelten Lockheed Martin F-35 einsetzen. Diese F-35B wird aber auch von kleineren Trägern wie der in Bau befindlichen italienischen CONTE DI CAVOUR mit 27 000 ts die Kampfkraft konventioneller Kampf-flugzeuge erreichen.

Flugzeugträger haben jedoch auch finanziell eine beträchtliche „Verdrängung“ zu Lasten anderer Vorhaben. Wie jedes andere Schiff verbringen sie zudem etwa ein Drittel der Zeit mit Werftliegezeiten, und weitere Zeit mit Ausbildungsfahrten. Sollte die deutsche Marine also den Einsatz von Flugzeugträgern für nationale Aufgaben in Betracht ziehen, wären zur Sicherstellung ihrer Verfügbarkeit mindestens zwei, besser jedoch drei Einheiten erforderlich.

Darüber hinaus bewegt ein Träger sich nicht allein, sondern als Kern einer Kampfgruppe aus Kriegs- und Versorgungsschiffen. Für den Schutz eines so hochwertigen Ziels im Einsatz sind mehrere Einheiten zur Verbandsflugabwehr und Verteidigung gegen Über- und Un-

terwasserstreitkräfte erforderlich. Hinzu kommt mindestens ein Einsatzgruppenversorger. Gegenwärtig ist der Bestand der deutschen Marine jedoch nur darauf ausgerichtet, jeweils zwei Kampfgruppen zu drei bis vier Fregatten zu generieren. Insofern würde der Betrieb von Flugzeugträgern nicht nur mögliche andere Anschaffungen verdrängen, sondern auch vorhandene Ressourcen binden.

Deutschland hat zwar maritime Interessen, die es mit den übrigen NATO-Staaten teilt. Insbesondere liegen diese im Schutz der Seeverbindungen, der daher auch im Bündnis wahrgenommen wird. Darüber hinaus hat es aber keine überragenden Sonderinteressen, die den beschriebenen Ressourcenaufwand auf rein nationaler Ebene rechtfertigen könnten.

Möglichkeiten europäischer Lösungen

Anders sieht es allerdings mit dem deutschen Interesse an einer Verbesserung der europäischen Fähigkeiten im Bündnis aus. Ein Wettbewerb mit der gewaltigen amerikanischen „Superträger“-Flotte wäre zwar bündnispolitisch nicht sinnvoll, geschweige denn bezahlbar. Die Verwendung erheblicher Ressourcen, um die bereits vorhandenen amerikanischen Fähigkeiten zu duplizieren, wäre ökonomisch verfehlt und rief den unnötigen Eindruck transatlantischer Konkurrenz hervor. Eine gewisse europäische Trägerkapazität ist aber notwendig, um innerhalb des Bündnisses ausreichend zu Aufgaben beitragen zu können, die sich aus den gemeinsamen Interessen ergeben.

Als großes Mitglied der Europäischen Union müsste Deutschland eigentlich auch im maritimen Bereich einen angemessenen Beitrag leisten. Inwieweit allerdings Modelle europäischer Kooperation im Bereich der Trägerkapazitäten möglich sind, ist angesichts des gegenwärtigen Standes der Gemeinsamen Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GESVP) zweifelhaft.

Mögliche Lösungen sind umso wahrscheinlicher, je geringer der dafür erforderliche Grad der Integration ist. So ist die multinationale Entwicklung und Fertigung von Kriegsschiffen mittlerweile ein akzeptierter Weg der Kostenreduzierung. Die gemeinsame Nutzung stieße dagegen auf zahlreiche, nicht zuletzt völkerrechtliche Probleme. Eine supranationale Lösung gar – also ein Schiff unter EU-Flagge, mit einer „europäischen“ Besatzung – scheint selbst angesichts der Fortschritte in der europäischen Einigung auf absehbare Zeit unwahrscheinlich. Allein die Frage nach der erforderlichen politischen und militärischen Führungsstruktur wäre inner- und außerhalb Europas ein politischer Sprengsatz.

Am realistischsten wäre noch die Unterstellung nationaler Einheiten unter ein „europäisches Trägerkommando“ analog zu bestehenden multinationalen Strukturen. Auch Deutschland könnte zwecks Beteiligung an Einsätzen im EU- oder NATO-Rahmen hierzu beitragen. Da die Einsatzrotation auf europäischer Ebene stattfinden würde, wäre die erforderliche Zahl von Trägern und Begleitschiffen auf nationaler Ebene geringer. Selbst diese Lösung würde jedoch beträchtlichen politischen Willen und finanzielle Aufwendungen der Beteiligten voraussetzen.

Verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Trägerkapazitäten lassen sich allerdings auch bei besserem Kosten-Nutzen-Verhältnis erhöhen – Stichwort Mehrzweckfähigkeit. So nähern sich große amphibische Landungsschiffe mit durchgehenden Hubschrauberlandedecks bereits dem Typ des „Baby-Trägers“ an, und übertreffen diese teilweise in der Größe. Da keine eigentlichen Kampfschiffe, haben solche Einheiten meist weder die Geschwindigkeit noch die Sensorausstattung echter Flugzeugträger. Zudem verzichten sie aus Platzgründen auf eine „Sprungschanze“ am Bug, die beim Einsatz von STOVL-Kampfflugzeuge mit großem Startgewicht einen Teil der mangelnden Abhebegeschwindigkeit kompensiert. Jedoch liegt die größere Rentabilität einer Einheit auf

der Hand, die auch als Führungs-, Lazarett- und Transportschiff eingesetzt werden kann.

Großbritannien hat 1998 den reinen Hub-schrauberträger OCEAN mit knapp 22 000 ts in Dienst gestellt, während Frankreich zwei Schiffe der MISTRAL-Klasse in vergleichbarer Größe baut. Spanien plant als Nachfolger der gegenwärtigen GALICIA-Klasse für 2008 ein Docklandungsschiff von 27 000 ts, von dem auch Harrier STOVL-Jäger operieren sollen. Solche Kapazitäten wären in Fortentwicklung des mangels finanzieller Mittel und politischen Willens gescheiterten Projekts „Einsatztruppen-Unterstützungsschiff“ (ETruS) für Deutschland ebenfalls erreichbar. Sollte an die Integration von STOVL-Fähigkeiten gedacht werden, stellt sich allerdings die Frage nach dem einzusetzenden Flugzeugmuster.

Derzeit ist die amerikanische F-35B das einzige neu entwickelte STOVL-Modell. Als Nachfolgerin des Harriers scheint diese dazu bestimmt, den zukünftigen Markt für leichte Trägerflugzeuge auf ähnliche Weise zu beherrschen. Aus wirtschaftspolitischer Sicht wäre natürlich die Entwicklung eines europäischen Flugzeugs vorzuziehen, was wiederum politischen Willen, Zeit und Geld erfordern würde. Angesichts der heute zu erwartenden Kosten und Musterdienstzeiten ist es allerdings möglich, dass die gegenwärtigen Typen auf absehbare Zeit die letzte Generation bemannter Kampfflugzeuge darstellen.

Fortentwicklung des Trägerkonzepts

Andererseits läuft in den USA bereits die Entwicklung unbemannter – auch trägergestützter – Kampfflugzeuge. Ziel ist, bis 2010 ein Waffensystem zu bauen, das Aufgaben wie Angriff, Aufklärung, Unterdrückung gegnerischer Luftabwehr (SEAD) und elektronische Kampfführung erfüllen kann. Derzeit stehen die Boeing X-45 sowie die Northrop Grumman X-47 im Wettbewerb um ein Unmanned Combat Air Vehicle (UCAV) für Air Force und Navy. Beide sollen unter anderem zwei GPS-gelenkte

JDAM-Bomben von 907 kg tragen können und ähneln konventionell startenden Kampfflugzeugen im Stealth-Design. Im August 2005 schlossen zwei Versuchsmodelle der X-45 ihr Erprobungsprogramm ab, bei dem sie mehrfach im Verband und autonom Angriffe auf verschiedene simulierte Ziele geflogen und nach Genehmigung der Bodenstation ausgeführt hatten.

Mit einem Abfluggewicht zwischen 13 000 und 18 000 kg und Spannweiten bis zu 15 m liegen beide Modelle größtenteils im Bereich des französischen Trägerflugzeugs Rafale – viel Platzersparnis an Bord ist also nicht zu erwarten. Diese Größe hat ihre Ursache in den gestiegenen Anforderungen an Flugdauer, Reichweite und Waffenzuladung. So wird für die X-47 eine Höchstflugdauer von zwölf Stunden angestrebt.

Leichtere Modelle könnten jedoch durchaus zum Typ des kleinen „Drohnenträgers“ führen, der eine Verbindung zwischen den Flugzeugträgern und marschflugkörpertragenden Kriegsschiffen darstellen würde. Im Unterschied zum Marschflugkörper könnte das UCAV dabei für die Zielbestimmung oder zur Unterstützung von Bodentruppen „auf Abruf“ im Einsatzgebiet verweilen. Und selbstverständlich würde nach Abwurf der Waffenlast – oder auch ohne diese – die Rückkehr an Bord erfolgen. Da keine Rücksicht auf die Belastbarkeit einer menschlichen Besatzung genommen werden muss, könnten trägergestützte UCAVs auf kleinen Decks mittels Raketenbooster gestartet und mit einfachen Netzbarrieren wieder an Bord genommen werden.

Bau und Betrieb solcher mehrzweckfähigen Einheiten würde sich auch für kleinere Nationen rentieren. Die effektive Nutzung der verfügbaren Kapazitäten könnte durch ihre Zusammenfassung auf europäischer Ebene noch verbessert werden. Durch die Integration in europäische Einsatzverbände auf Rotationsbasis stünde der Gemeinschaft ein stets einsatzbereites Potenzial zur Verfügung. Die begrenzten

Fähigkeiten der EU-Staaten zum Einsatz bemannter Trägerflugzeuge könnten so auf Einsatzbereiche konzentriert werden, in denen die menschliche Entscheidung vor Ort erforderlich bleibt.

Europäisches Potenzial im Bündnis

Dieses würde sowohl eine Verstärkung der europäischen Kräfte als auch einen bedeutenden Beitrag zu denen der atlantischen Allianz bedeuten. Denn die amerikanische Trägerflotte unterliegt denselben Einschränkungen der Einsatzbereitschaft, die sich auch nicht ohne übermäßigen Aufwand vergrößern lässt. Bau und Betrieb ihrer „Superträger“ sind unverhältnismäßig teurer als der kleiner „Drohnenträger“. Eine europäische Flotte aus letzteren, die einen erheblichen Anteil an UCAV-Einsätzen im Rahmen gemeinsamer Operationen stellt, könnte daher eine wertvolle Ergänzung der amerikanischen Kapazitäten darstellen.

Dies wäre eine wichtige „Nischenfunktion“ Europas im Bündnis, die zur Sicherung des beiderseitigen Interesses an einer fortgesetzten Partnerschaft beitragen könnte. Sie entspräche den Gedanken des ehemaligen Vorsitzenden des NATO-Militärausschusses, Klaus Naumann. Dieser hatte 2002 als Beispiel für die Ausfüllung amerikanischer Fähigkeitslücken zur Festigung der transatlantischen Bindung die Schaffung einer seegestützten Cruise Missile Force auf Basis der in Europa fortgeschrittenen Hyperschall-Technologie angeregt.

Vorläufig sind die von UCAV erfüllbaren Aufgaben noch auf wenige, aber wichtige Missionstypen beschränkt. Die europäische Verteidigungsindustrie hat die Bedeutung dieser Entwicklung ebenfalls erkannt. Sowohl EADS als auch andere europäische Flugzeughersteller unter Führung der französischen Dassault Aviation befassen sich gegenwärtig mit der Konzeption von UCAVs mit Stealth-Merkmalen für penetrierende Einsätze. Dassault stellte auf dem Aéro салон Le Bourget 2005 bereits ein Modell des Projekts „Neuron“ in Originalgröße

vor. Das unter schwedischer, spanischer, italienischer, griechischer und schweizerischer Beteiligung zu entwickelnde UCAV ähnelt den US-Modellen und soll erstmals 2010 fliegen.

Allerdings setzt die großräumige Steuerung über Satellit entsprechende Kapazitäten voraus, über die Europa gegenwärtig nicht verfügt. Mit dem GALILEO-Programm befindet sich jedoch ein eigenes europäisches Satelliten-Navigationssystem im Aufbau. Globale militärische Kommunikationsfähigkeiten könnten folgen und würden ebenfalls dazu beitragen, das europäische Potenzial zu erhöhen und den Anschluss im Bündnis zu halten.

Ebenso wie bei der zur autonomen Flugsteuerung und Zielerkennung notwendigen Hard- und Software handelt es sich hierbei um Hochtechnologie-Bereiche, die in zahlreiche Felder der militärischen und zivilen Industrie ausstrahlen. In der Entwicklung von Systemen, die in ihrer Kombination das Trägerkonzept weiterführen könnten, liegt daher ein zukunftsfähiges Betätigungsfeld für Europa – und damit auch für Deutschland.

* * *

Stefan Axel Boës, M.A. (33) hat Politikwissenschaft sowie Mittlere- und Neuere Geschichte in Göttingen studiert. Derzeit ist er als freier Journalist und Publizist tätig.