

# Ein neuer Jet muss her

»Revolution« in der EU-Rüstungsindustrie? Die deutsch-französische Kooperation wirft so einige Fragen auf. **Von Jörg Kronauer**

Eine Revolution für Europas Rüstungsindustrie!« Die beiden Militärexperten waren rundum begeistert. Der neue Kampfflugzeug, dessen gemeinsame Entwicklung Bundeskanzlerin Angela Merkel und Frankreichs Präsident Emmanuel Macron vergangene Woche in Aussicht gestellt hatten, sei »das größte vorstellbare Rüstungsprojekt, das derzeit in Europa möglich ist«, schwärmten Claudia Major von der Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) und Christian Mölling von der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik (DGAP). Die Bedeutung des Fliegers reiche »weit über die Frage hinaus, welches Waffensystem Franzosen und Deutsche in den nächsten 40 bis 50 Jahren nutzen werden«, also stellten sie fest: »Die Entscheidung setzt den Maßstab für die Zukunft der gesamten europäischen Verteidigungsindustrie.« Denn, so erläuterten Major und Mölling, die Luftwaffe sei in der Rüstung »die Schlüsselindustrie« – »hinsichtlich Umsatz und Innovationsleistung«. Berlin und Paris bewahrten der EU mit dem Kampfflugzeug also nichts Geringeres als »die Möglichkeit, eine eigenständige Rüstungsindustrie zu erhalten und nicht von US-Firmen abhängig zu werden«. Das bedeute: »Die europäische Autonomie rückt damit ein bisschen näher.«

Die Entscheidung, auf der Grundlage deutsch-französischer Kooperation einen EU-Kampfflugzeug zu bauen, reicht tatsächlich weit. Dabei ist sie alles andere als selbstverständlich. Der Maßstab, an dem sich heute alles messen lassen muss, was in den nächsten Jahrzehnten in den Krieg fliegen soll, ist der US-Jet »F-35« vom US-amerikanischen Rüstungskonzern Lockheed Martin. Die Gesamtkosten für das F-35-Projekt werden mit mehr als 1,4 Billionen US-Dollar veranschlagt. Zum Vergleich: Der aktuelle deutsche Militäretat liegt bei 37 Milliarden Euro, die Gesamtausgaben der EU belaufen sich in diesem Jahr auf 329 Milliarden Euro. Weil die Kosten für die F-35 so gigantisch sind, trommelt Washington energisch für ihren Export; mehrere Staaten haben bereits Kaufverträge geschlossen; in Italien fliegt die Maschine inzwischen. Soll man da wirklich noch sein eigenes Ding machen, mit



**Bewaffnet in die Zukunft: Mit dem neuen EU-Kampfflugzeug könnte der Bastille Day bald ganz ohne US-Flieger auskommen**

der Aussicht, nicht nur irre Kosten tragen zu müssen, sondern auch ein gutes Jahrzehnt zu spät zu kommen?

Berlin und Paris haben anders entschieden – ganz so wie einst Franz Josef Strauß, der entschlossen für den Airbus trommelte, und wie Bonn, als es sich für den Bau des »Eurofighters« und gegen den Kauf eines US-Flugzeugs aussprach. Wieso? Das Kampfflugzeugprojekt sei »bewusst als europäisches Bekenntnis konzipiert«, schreiben Major und Mölling, und es sei deshalb »auch eine doppelte Absage: an die USA und an Großbritannien«. Eine Absage an die Vereinigten Staaten, weil das Projekt zur Folge habe, »dass Paris und Berlin, und hoffentlich noch viele andere Europäer, die sich dem Projekt anschließen, eben kein US-Produkt kaufen werden«; Deutschland bekomme damit »die Möglichkeit«, »selber Spitzentechnologien zu entwickeln und seine Industrie innovativ und wettbewerbsfähig zu halten«. Eine Absage an Großbritannien sei es, weil eine britische Beteiligung zwar »industriell-technisch möglich«, aber

nach dem Austritt aus der EU »politisch undenkbar« sei. Allerdings dürfte der Ausschluss Großbritanniens, das am Bau und an der Vermarktung des »Eurofighters« umfassend beteiligt ist, auch aus anderen Gründen eine Voraussetzung für den Deal gewesen sein. An den Planungen für den »Eurofighter« war Anfang der 1980er Jahre zunächst auch der französische Dassault-Konzern beteiligt. Als ihm aber die Systemführerschaft verwehrt blieb, stieg er aus und entwickelte die »Rafale«, heute Konkurrent des »Eurofighters«. Soll sich das nicht wiederholen, muss diesmal jemand zurückstecken. Nach Lage der Dinge wird das natürlich Großbritannien sein.

Mit der Grundsatzentscheidung, die Merkel und Macron vergangene Woche getroffen haben, hat nun der Kampf um die Realisierung des Luftwaffenprojekts begonnen. Er wird wohl wie üblich erbittert geführt werden. Eine der ersten Fragen, die gravierendes Konfliktpotential bergen, könnte erneut die nach der Systemführerschaft sein. Bekommt Dassault

sie nicht – schließlich hat Airbus bereits ein erstes Konzept vorgelegt (siehe Text unten) –, dann wird der französische Konzern, den man bei dem Riesenvorhaben schlecht außen vor lassen kann, anderweitig auf einer angemessenen Beteiligung bestehen. Dies klar voraussehend, hat die bayerische Rüstungsindustrie inzwischen laut zu husten und aufmerksamkeitsheischend zu schniefen begonnen. In Manching bei Ingolstadt etwa werden wichtige Teile für den »Eurofighter« gebaut, auch andere deutsche Firmen sind daran beteiligt. Was soll aus den Unternehmen werden, wenn der letzte »Eurofighter« in nicht allzu ferner Zukunft ausgeliefert ist und Wartung und Bewaffnung deutlich geringere Aufträge abwerfen? Major und Mölling geben sich hoffnungsfroh: Das neue Kampfflugzeugprojekt sei »groß genug, um die nationalen Kirchtürme kleiner werden zu lassen«, sagen sie mit Blick auf das riesige Auftragsvolumen des teuren Projektes voraus. Wenn sie sich da mal nicht irren.

## ■ Hintergrund Nukleare Teilhabe

Der von Frankreich und Deutschland in die Wege geleitete Bau eines EU-Kampfflugzeugs wird noch ganz unerwartete Fragen mit sich bringen. Das hat mit der sogenannten nuklearen Teilhabe zu tun, die besagt, dass auch die Bundeswehr im Kriegsfall US-Atombomben einsetzen darf. Dazu sind 20 Atombomben auf dem Fliegerhorst Büchel in der Eifel gelagert, wie auch passende »Tornados« der Luftwaffe, die sie zum Einsatzort transportieren können. Dafür hat der »Tornado« in den Vereinigten Staaten ein Zulassungsverfahren durchlaufen, in dem Washington sämtliche Konstruktionsdaten erhalten hat.

Nun fliegt auch ein Flugzeug nicht ewig. In der Bundeswehr ist gegenwärtig davon die Rede, man werde die letzten »Tornados« wohl um das Jahr 2035 herum außer Dienst stellen. Unklar ist, welche Flieger dann für die »nukleare Teilhabe« bereitgehalten werden. Den »Eurofighter« haben die beteiligten Staaten nicht in das US-Zulassungsverfahren geschickt – nicht zuletzt, weil sie dann ja auch seine Produktionsgeheimnisse hätten ausplaudern müssen. Den Merkel-Macron-Kampfflugzeug wird erst recht niemand von den US-Prüfstellen auseinandernehmen lassen wollen; schließlich besteht der Sinn ja gerade darin, eigene Technologien zu entwickeln und von der eigenen Industrie nutzen zu lassen.

Was tun? Man könnte natürlich für den Fliegerhorst Büchel bei dem US-Waffenkonzern Lockheed Martin ein paar »F-35« kaufen, die ohnehin für US-Atombomben zugelassen sind. Allerdings wäre es widersinnig, zusätzlich Jets mit einem Stückpreis von 135 Millionen US-Dollar teuer zu erstehen. Andererseits kann man in künftigen Kriegen kaum mit dem Einsatz von Atombomben drohen, wenn man dafür nur museumsreife Klapperkisten zur Verfügung hat. Aber vielleicht erledigt sich das bald von selbst: Im deutschen Politestablishment fragt man sich, ob man nicht EU- oder gar deutsche Nuklearstreitkräfte brauche. Die US-Zulassungsverfahren wäre man damit auf jeden Fall los. (jk)

## »Waffensysteme der nächsten Generation«

Der »Eurofighter« hält nicht ewig, doch die Bundeswehr hinkt in der Entwicklung hinterher

Die Luftwaffe drängelt schon lange. Der »Tornado«, von dem sie laut Berichten noch 83 Stück nutzt, ist alt: Der erste Prototyp startete 1974 zu seinem Jungferflug; weit mehr als 40 Jahre hat der Kampfflugzeug inzwischen also auf dem Buckel. Der »Eurofighter«, von dem die Luftwaffe bis Ende kommenden Jahres die letzten der geplanten 143 Exemplare erhalten wird, ist auch nicht mehr tauffrisch: Sein erster Prototyp hob 1994 vom Boden ab. Andere Länder bereiten sich inzwischen darauf vor, ein Kampfflugzeug der nächsten Generation zu beschaffen – die F-35 aus dem Hause Lockheed Martin, deren erste die US-Streitkräfte vor zwei Jahren in Betrieb nahmen. Der

Tarnkappen-Mehrzweckkampfflugzeug ist zur Zeit das Modernste, das Hippeste, was eine Luftwaffe haben kann. Die Bundeswehr aber besitzt nur den alten »Tornado« und den »Eurofighter«. Sie hinkt – mal wieder – hinterher.

Anfang 2016 hat die Luftwaffe also ihre Chance genutzt, und als das Verteidigungsministerium stolz seine »Militärische Luftfahrtstrategie 2016« präsentierte, ihren Wunsch nach einem Kampfflugzeug auf der Höhe der Zeit in das Papier hineinschreiben lassen. Als »zukünftiges komplementäres System zum Waffensystem Eurofighter« benötige man ein »NextGenWS«, hieß es; mit dem Kürzel war »Waffensystem der nächsten Ge-

neration« gemeint. Wie das Ding aussehen sollte, das wisse man noch nicht so genau: Es könne »unbemannt, bemannt, aber auch optional bemannt sein«; man müsse sehen. Wichtig war nur: Der Anstoß war da. Nun kam es darauf an, in Sachen »NextGenWS« am Ball zu bleiben.

Noch 2016 hat Airbus Defence and Space, die Airbus-Rüstungssparte, erste Ideen für das neue Gerät entwickelt. Es müsse ein »integriertes Waffensystem« sein, hieß es; die *Welt* zitierte aus einer Mitarbeiterzeitschrift des Konzerns, die verlauten ließ, das neue Kampfflugzeug werde »im Verbund mit Begleitdrohnen fliegen, die es schützen und als Sensoren dienen«. Das sei hilfreich, damit die Piloten

sich voll und ganz »auf ihre Mission konzentrieren« könnten. Parallel sei an eine Vernetzung mit anderen Jets oder auch mit Satelliten gedacht.

Die Debatte ging weiter. Im Januar meldete sich, angesichts der hochtrabenden Airbus-Pläne um die Zukunft seines Unternehmens besorgt, der Chef des »Eurofighter«-Konsortiums, Volker Paltzo, zu Wort. Man solle doch vor lauter »NextGenWS« den »Eurofighter« nicht vergessen, erklärte er: Die Reichweite des Fliegers könne man steigern, ihm eine bessere Tarnung verschaffen, neue Waffen entwickeln – darunter hochmoderne Laserkanonen, die nicht nur Lenkraketen abschießen könnten, sondern auch »eine Antwort

auf zukünftig in Schwärmen operierende, unbemannte Drohnen« böten. Besser den »Eurofighter« in der Hand als das »NextGenWS« auf dem Dach? Airbus hat sich von der »Eurofighter«-Offensive nicht kirren machen lassen. Das Projekt, das man ins Auge fassen, sei extrem aufwendig, räumte Airbus-Defence-and-Space-Chef Dirk Hoke im Juni ein: »Wir hoffen, dass auch Frankreich teilnehmen wird, denn wir müssen es in Europa gemeinsam machen, es gibt keinen Platz mehr für zwei oder drei verschiedene Systeme.« Wie es scheint, hat Ex-Siemens-Manager Hoke in der vergangenen Woche einen ersten Erfolg errungen.

Jörg Kronauer