

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

European Languages

زبانهای اروپایی

Aus: **Ausgabe vom 20.07.2017**, Seite 3 / Schwerpunkt

Von Jörg Kronauer

22.07.2017

Ein neuer Jet muss her

»Revolution« in der EU-Rüstungsindustrie? Die deutsch-französische Kooperation wirft so einige Fragen auf



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

Foto: Etienne Laurent/REUTERS

»Eine Revolution für Europas Rüstungsindustrie!« Die beiden Militärexperten waren rundum begeistert. Der neue Kampffjet, 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 Kampffjet 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-Kampffjet 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 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 Kampffjetprojekt sei »bewusst als europäisches Bekenntnis konzipiert«, schrieben 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 Kampffjetprojekt 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.