



Es sollte das Flaggschiff einer selbstbewussten europäischen Verteidigungspolitik werden: technologisch führend, industriell integriert, politisch symbolträchtig. Das Future Combat Air System (FCAS), auf Französisch Système de combat aérien du futur (SCAF), steht für nicht weniger als den Anspruch Europas, im militärischen Hochtechnologiebereich unabhängig von den USA zu agieren. Doch fast ein Jahrzehnt nach dem politischen Startschuss wirkt das Projekt angeschlagen. Die wiederholte Verschiebung zentraler Entscheidungen durch Berlin nährt Zweifel, ob der deutsch-französisch-spanische Schulterschluss tatsächlich trägt – oder ob nationale Interessen am Ende überwiegen.

Ein System der Systeme – und der Konflikte

Als Frankreich und Deutschland 2017 das FCAS initiierten, war die strategische Lage nur leicht anders. Donald Trump stellte die transatlantische Verlässlichkeit infrage, Großbritannien bereitete den Brexit vor, und die Debatte über „strategische Autonomie“ gewann in Paris an Fahrt. Spanien stieß später hinzu. Das Projekt sollte nicht nur einen neuen Kampfjet hervorbringen, sondern ein vernetztes „System von Systemen“: ein Next Generation Fighter (NGF), begleitet von unbemannten Trägersystemen („Remote Carriers“), eingebettet in eine digitale Gefechts-Cloud.

Industriell ist das Programm hochkomplex. Auf französischer Seite führt Dassault Aviation die Entwicklung des bemannten Kampfflugzeugs an – gestützt auf jahrzehntelange Erfahrung mit dem Kampfjet Rafale. Auf deutscher und spanischer Seite spielt Airbus Defence and Space eine zentrale Rolle. Hinzu kommen zahlreiche Zulieferer, etwa im Bereich Triebwerksentwicklung oder Sensorik.

Von Beginn an entzündeten sich Konflikte an der industriellen Arbeitsteilung, an Fragen der geistigen Eigentumsrechte und an der Führungsstruktur. Paris pocht auf eine klare „maîtrise d’œuvre“, also eine eindeutige technische Gesamtverantwortung je Teilprojekt. Berlin hingegen verlangt eine paritätische Beteiligung. Hinter der Debatte stehen nicht nur industriepolitische Interessen, sondern die Frage, wer die Schlüsseltechnologien kontrolliert – und damit langfristig sicherheitspolitische Souveränität.

Zeitenwende und F-35: Deutschlands strategischer



Spagat

Die sicherheitspolitische Großwetterlage hat sich seit 2022 dramatisch verändert. Der russische Angriff auf die Ukraine markierte eine „Zeitenwende“, wie der damalige Bundeskanzler Olaf Scholz es formulierte. Deutschland beschloss ein Sondervermögen von 100 Milliarden Euro zur Modernisierung der Bundeswehr. Doch diese Mittel sind bereits stark gebunden.

Ein besonders symbolträchtiger Schritt war die Entscheidung Berlins, US-amerikanische F-35-Kampfjets für die nukleare Teilhabe der NATO zu beschaffen. Die Wahl fiel auf das Modell von Lockheed Martin – operativ nachvollziehbar, da die F-35 kurzfristig verfügbar und für die nukleare Rolle zertifiziert ist. Politisch jedoch sendete der Kauf ein ambivalentes Signal: Während Paris auf europäische Autonomie drängt, vertieft Berlin seine sicherheitstechnologische Verflechtung mit Washington.

Für die französische Seite ist dies mehr als eine technische Beschaffungsentscheidung. Es berührt das Selbstverständnis der EU als geopolitischer Akteur. Wenn zentrale Mitgliedstaaten im Hochtechnologiebereich weiterhin auf US-Plattformen setzen, wird das Argument für teure europäische Eigenentwicklungen schwächer.

Industriopolitische Reibungen und technologische Risiken

Im Zentrum der aktuellen Spannungen steht die nächste Entwicklungsphase des FCAS, die den Bau eines Demonstrators für den NGF vorsieht. Jede Verzögerung erhöht die Kosten und verschiebt den geplanten Indienststellungszeitpunkt – derzeit um 2040 angesetzt.

Für Dassault Aviation ist die Sache klar: Wer die Verantwortung für das Kampfflugzeug trägt, muss auch die Entscheidungsgewalt über dessen Architektur besitzen. Das Unternehmen argumentiert mit seiner Alleinentwicklung der Rafale – ein in Europa seltenes Beispiel vollständiger nationaler Souveränität im Kampfflugzeugbau. Airbus Defence and Space dagegen verweist auf die Erfahrung mit multinationalen Programmen wie dem Eurofighter und fordert eine stärker verteilte Governance-Struktur.

Der Konflikt ist strukturell. Multinationale Rüstungsprojekte sind notorisch anfällig für Verzögerungen, weil sie industriopolitische Rücksichtnahmen mit technologischer Effizienz in



Einklang bringen müssen. Jeder Partnerstaat will Arbeitsplätze sichern, Kompetenzen ausbauen und Schlüsseltechnologien im eigenen Land verankern. Gleichzeitig erfordern moderne Luftkampfsysteme enorme Investitionen in Digitalisierung, Künstliche Intelligenz, Sensorfusion und Tarnkappentechnologie. Eine Zersplitterung der Verantwortung kann Innovationsprozesse lähmen.

Hinzu kommt ein zeitkritischer Faktor: Der Ersatz der französischen Rafale und der deutschen sowie spanischen Eurofighter-Flotten duldet keinen unbegrenzten Aufschub. In der militärischen Luftfahrt sind Entwicklungszyklen von 20 bis 30 Jahren üblich. Wer heute zögert, riskiert morgen Fähigkeitslücken.

Europäische Konkurrenz und globale Dynamik

FCAS ist nicht das einzige Projekt dieser Art. Großbritannien verfolgt gemeinsam mit Italien und Japan ein eigenes Programm für ein Kampfflugzeug der nächsten Generation. Auch die USA arbeiten mit Hochdruck an einem Nachfolgesystem für ihre bestehenden Plattformen. Der globale Wettbewerb verschärft sich.

Für Europa bedeutet dies eine strategische Zwickmühle. Einerseits spricht viel für Konsolidierung: Ein fragmentierter Markt mit mehreren konkurrierenden Projekten schwächt die industrielle Basis. Andererseits erschwert politisches Misstrauen eine tiefere Integration. Der Brexit hat die Verteidigungskooperation zusätzlich verkompliziert.

Ökonomisch geht es um Milliardenbeträge. Schätzungen für die Gesamtkosten des FCAS bewegen sich im hohen zweistelligen Milliardenbereich – verteilt über mehrere Jahrzehnte. In Zeiten angespannter Haushalte und wachsender sozialpolitischer Ausgaben steigt der Rechtfertigungsdruck. Gerade in Deutschland ist die Debatte über Verteidigungsausgaben innenpolitisch sensibel.

Strategische Autonomie als Prüfstein

FCAS ist mehr als ein Rüstungsprojekt. Es ist ein Lackmustest für die europäische Ambition, sicherheitspolitisch eigenständiger zu werden. Strategische Autonomie bedeutet nicht Abkopplung von den USA, wohl aber die Fähigkeit, im Ernstfall unabhängig handeln zu können – technologisch, industriell und politisch.



FCAS in der Warteschleife: Europas Prestigeprojekt zwischen strategischem Anspruch und politischer Realität

Frankreich versteht sich traditionell als Verfechter dieser Linie. Mit eigener Nuklearstreitmacht und einer vergleichsweise geschlossenen Rüstungsindustrie sieht sich Paris als Motor einer europäischen Verteidigungsidentität. Deutschland hingegen ist historisch stärker in die transatlantischen Strukturen eingebunden und neigt zu einem kooperativeren, aber auch vorsichtigeren Ansatz.

Die wiederholten Verzögerungen beim FCAS sind daher Symptom tiefer liegender Divergenzen. Sie spiegeln unterschiedliche strategische Kulturen, Bedrohungswahrnehmungen und industrielpolitische Prioritäten wider. Solange diese Unterschiede nicht offen adressiert werden, droht das Projekt weiter in technokratischen Detailfragen stecken zu bleiben.

Noch ist FCAS nicht gescheitert. Die bereits investierten Mittel, die industrielle Verflechtung und das politische Prestige sprechen gegen einen Abbruch. Doch jedes weitere Zögern untergräbt die Glaubwürdigkeit. Am Ende wird nicht die technische Machbarkeit entscheidend sein, sondern der politische Wille. Wenn Berlin und Paris bereit sind, echte Führungsverantwortung zu akzeptieren – auch asymmetrisch verteilt –, könnte das Projekt zum Kern einer handlungsfähigeren europäischen Verteidigung werden. Gelingt dies nicht, dürfte FCAS als weiteres Beispiel in die Geschichte eingehen, wie ambitionierte Integrationsprojekte an nationalen Vorbehalten scheitern.

Autor: P. Tiko