



Volker Mayer-Lay

Mitglied des Deutschen Bundestages
Abgeordneter des Wahlkreises Bodensee

Abgeordnetenbüro

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Tel: (0 30) 227 – 74 123
Fax: (0 30) 227 – 76 478
Volker.mayer-lay@bundestag.de

PRESSEMITTEILUNG

Berlin, 03. Dezember 2025

Ein Ende ohne Schrecken – FCAS steht endlich vor dem Aus

Noch vor Weihnachten ist von Seiten der Bundesregierung eine Entscheidung angekündigt, wie es mit dem in Schiefelage geratenen Projekt weitergeht – oder eben nicht weitergeht. Fest steht nämlich: Ein weiteres Verzögern droht nicht nur Millionen von Kosten zu verursachen, sondern es kostet wichtige Zeit, die in die Entwicklung und Forschung eines neuen Zukunftssystems investiert werden muss.

Das Future Combat Air System (FCAS) galt als sicherheitspolitisches Jahrhundertprojekt Europas: ein Kampfflugzeug der sechsten Generation (New Generation Fighter – kurz NGF), begleitet von kooperativen unbemannten Systemen, hochentwickelter Sensorik und einer „Combat Cloud“, die den luftgestützten Einsatz vernetzt. Ziel war, europäische Industriekompetenz zu bündeln, Europas technologische Souveränität zu stärken und international gleichwertig aufzutreten. Von dieser Vision bleibt inzwischen zu wenig übrig. Statt konstruktiver Partnerarbeit erleben wir Machtspiele, Blockaden und nationale Eitelkeiten, die das Projekt lähmen.

Es ist bekannt, dass Dassault Chef Éric Trappier früh eine Führungsrolle Frankreichs gefordert hat; er sagte, er brauche „keine anderen Fähigkeiten außer den eigenen, um ein Kampfflugzeug zu bauen“ und drohte zuletzt mit einem Alleingang, falls Dassault nicht die alleinige Entscheidungsmacht erhalte. Wer auf diese Weise auftritt verlangt Unterordnung. Wer andere verdrängt, sucht keine Partnerschaft.

Die Deutsche Industrie ist nicht nur in der Lage; sie ist bereit die Verantwortung für die Entwicklung eines Kampffjets der 6. Generation zu übernehmen, ohne dabei dauerhaft von einem Partner behindert zu werden. Die reiche Industriekultur Deutschlands und die Marktführer in ihren entsprechenden Gebieten, die heute an FCAS mitarbeiten, sind in der Lage, die gewonnen Erkenntnisse direkt in ein neues Projekt einzubringen. Beispielhaft zu nennen sind Airbus im Bereich der Combat Cloud und des NGF, DIEHL Aviation mit der Entwicklung der Avionikplattform, DIEHL Defence mit einem System vernetzter Waffen oder Hensoldt mit der Sensortechnologie. Damit ist Deutschland in der komfortablen Situation, sich konsequent gegen die Forderungen Dassaults zu behaupten. Wir haben es in der Hand uns zwischen Abhängigkeit und einer kooperativen Lösung zu entscheiden. Die parallel stattfindende Zusammenarbeit bei der Entwicklung der neuartigen FCAS-Antriebsturbine von MTU und dem französischen Unternehmen Safran zeigt aber auch, dass eine Zusammenarbeit mit Frankreich in Teilbereichen durchaus erfolgreich sein kann.

Am Ende steht fest: Das Vertrauen zwischen beteiligten Regierungen und Unternehmen ist schwer beschädigt, sodass die Beendigung von FCAS die einzig funktionale Lösung für die bestehende Problematik sein dürfte.

Es stehen viele exzellente Unternehmen in den Startlöchern, die nur auf eine Kooperation warten. Dies dürfte deutlich vielversprechender sein, als es die Zukunft von FCAS ist. Namentlich ist hier, neben dem deutschen Unternehmen Liebherr, das vielseitige Expertise im Bereich Fahrwerk und Hydraulik einbringen könnte, vor allem der schwedische Konzern SAAB zu nennen. Erste Verhandlungen und ein Memorandum of Understanding (MoU) zwischen Airbus und Saab lassen hoffen. Zudem ist die schwedische der deutschen Mentalität in Wirtschaftsfragen deutlich ähnlicher als die französische. Mit Schweden steht ein Partner bereit, der ohne lautstarke Führungsansprüche liefert – technologisch wie politisch. Auch das Projekt „GCAP“ zwischen Großbritannien, Italien und Japan bleibt weiterhin eine Option zum Einstieg. Für Deutschland bestehen somit beste Chancen, die Entwicklung eines Next Generation Fighter zu Ende zu bringen, dabei gewonnene Kenntnisse und Entwicklungen mitzunehmen und neue Partnerschaften zu schließen.

Jetzt braucht die Bundesregierung noch den entscheidenden Willen, aber auch Mut zur Konsequenz. Ein kontrollierter Abschied von FCAS wäre kein sicherheitspolitisches Risiko, sondern die Chance auf einen echten Neustart. Die deutsch-französische Freundschaft wird das überstehen – die deutsche Industrie eine weitere Verzögerung aber nicht.

EURRACTIV