

Presseartikel

Europe and its external challenges – a 360° approach in uncertain times

26. und 27. November 2019
Vienna House Andel's Berlin

Internationale Luftfahrtmesse bei Paris

Alles drehte sich um die 5. und 6. Generation der Kampfjets

(BSC) Ende Juni war es wieder soweit: Da traf sich die internationale Community der Luft- und Raumfahrt in Le Bourget zur weltweit größten Messe dieser Art, die alle zwei Jahre vor den Toren von Paris stattfindet. Besuchsdelegationen und Aussteller aus aller Herren Länder besuchten diese wichtigste internationale Industrieschau des Jahres. Von besonderer Bedeutung ist auf der diesjährigen Paris Air Show das europäische Kooperationsprojekt FCAS („Future Combat Air System“) gewesen. Dieses Vorhaben gilt als zentral für das Weiterbestehen einer wettbewerbsfähigen und unabhängigen militärischen Luftfahrt in Deutschland und Europa.

Am ersten Tag der Luftfahrtmesse unterzeichneten die Verteidigungsministerinnen Dr. Ursula von der Leyen (Deutschland), Florence Parly (Frankreich) und Margarita Robles (Spanien) – in Anwesenheit des französischen Staatspräsidenten Emmanuel Macron – eine Vereinbarung zur Entwicklung des „Future Combat Air System“. Bis zu acht Milliarden Euro sollen in die gemeinsame Entwicklung investiert werden. Dieses Luftkampfsystem der 6. Generation soll von 2040 an einsatzfähig sein.

Es handelt sich bei FCAS nicht lediglich um ein Kampfflugzeug, sondern um einen Systemverbund. Bei diesem „System of Systems“ werden bemannte Kampfflugzeuge („Next Generation Fighters“) und unbemannte Flugkörper („Remote Carriers“) in einem Verbund integriert werden. Darüber hinaus könnten Schiffe der Marine und Landfahrzeuge mit in den Verbund eingeschlossen werden. Alle Teilstreitkräfte könnten so eng zusammen agieren. Moderne Technologie – insbesondere dank Künstlicher Intelligenz (KI) – ermöglicht heute schon, dass große Datenmengen mit hoher Geschwindigkeit innerhalb des FCAS über eine „Cloud“ ausgetauscht werden könnten. Dies eröffnet unter anderem die Möglichkeit, Sensordaten unterschiedlicher Waffensysteme zusammenzuführen.

Dies sei „ein großer Tag für die europäische Verteidigungsunion“, resümierte die deutsche Verteidigungsministerin nach der Enthüllung eines ersten Modells des neuen Kampfflugzeugs, der in Le Bourget offiziell unter „Next Generation Fighter“ firmierte. Allerdings war bereits im vergangenen Jahr das britische Konkurrenzprojekt „Tempest“ in Farnborough vorgestellt worden, das von BAE („British Aerospace Electronic“) Systems gebaut werden soll. Damit wäre erstmals seit Jahrzehnten das Vereinigte Königreich nicht mehr an einem multinationalen Kampfjet-Programm in Europa beteiligt.

Auch für die Modernisierung in der Bundeswehr sei das Vorhaben wichtig, so die deutsche Verteidigungsministerin in Le Bourget. Unterzeichnet wurde ein FCAS-Rahmenabkommen („Framework Agreement“), in dem Projektorganisation und Managementstrukturen festgelegt werden. Daneben gibt es ein sogenanntes erstes Durchführungsabkommen, mit dem Deutschland den Arbeiten an einer bis Ende 2020 geplanten Konzeptstudie beiträgt.

„Ergebnis soll ein robustes Gesamtsystem mit einfacher Anpassbarkeit an unterschiedliche Rollen und technischer Aufwuchsfähigkeit sein“, so Brigadegeneral Gerald Funke, Unterabteilungsleiter Planung I (Strategische Steuerung der Planung) im Bundesministerium der Verteidigung (BMVg), neulich in einem Beitrag für den Behörden Spiegel. „Ein Betrieb unter Einsatz geringstmöglicher Ressourcen stellt ein zusätzliches Auslegungskriterium dar. Ein wesentlicher Fokus der Entwicklung liegt auf der Vernetzung dieses Systems mit anderen bemannten und unbemannten Systemen aus allen Dimensionen (neben Luft auch Weltraum, Land, See und Cyber- und Informationsraum), so General Funke weiter.

Dr. von der Leyen sprach in Le Bourget auch von einem großen Schritt für die deutsch-französische Zusammenarbeit. Die europäische Verteidigungsunion nehme so weiter Konturen an. Während Frankreich bei der FCAS-Entwicklung federführend sein soll – industrieseitig mit Dassault Aviation –, wird Deutschland – auch industrieseitig (KMW) – die Führungsrolle beim gemeinsamen Kampfpanzer-Projekt („Main Ground Combat System“ – MGCS) übernehmen, das ebenso aus miteinander vernetzten bemannten und unbemannten Plattformen bestehen soll.

Auch deutsche Industrie beim FCAS am Start

Bereits zum jetzigen frühen Zeitpunkt wird auch die wehrtechnische Industrie hierzulande in das FCAS-Projekt eingebunden. So begleiten zum Beispiel die Diehl Aviation Holding GmbH mit Stammsitz in Nürnberg und die Diehl Defence GmbH & Co. KG mit Sitz in Überlingen – beides Teilkonzerne der Diehl-Gruppe – einen der beiden Systemführer, Airbus Defense and Space nämlich, während der zweijährigen gemeinsamen Konzeptphase („Joint Concept“-Studie). Diehl will damit seine Expertise im Bereich der Avionik (Cockpit, Integrated Modular Avionics, Avionics and Mission Computing Platforms, Flight Control) sowie Bewaffnung, Selbstschutz und multispektrale Sensorik einbringen.

Auch die MBDA Deutschland GmbH aus Schrobenhausen plant, sich mit verschiedenen Subsystemen an dem FCAS-Projekt zu beteiligen: Im Gespräch sind unter anderem der Luft-Luft-Lenkflugkörper für große Entfernungen „Meteor“ sowie Hilfssysteme, die das Eindringen in gegnerische Gebiete mithilfe von sogenannten „Remote Carriers“ (RC) ermöglichen sollen. Diese RC verfügen über Tarneigenschaften und interagieren vernetzt mit anderen Waffensystemen und Plattformen. Damit lassen sich ferngesteuerte Mehrfachwirkungen erzielen sowie neue Funktionen für Effektoren wie Aufklärung, Zielerfassung und Täuschung feindlicher Sensoren bereitstellen.

Der „Next Generation Fighter“ soll einen anspruchsvollen zweistrahligen Antrieb („Next European Fighter Engine“ – NEFE) bekommen. Im Rahmen einer nationalen Studie des BMVg ist die MTU Aero Engines AG mit Sitz in München bereits mit der Definition des Triebwerks befasst. Im Februar dieses Jahres haben MTU und der französische Triebwerkshersteller Safran Aircraft Engines in Paris einen Vertrag über ihre Zusammenarbeit beim Antrieb für das künftige Kampfflugzeug der nächsten Generation unterschrieben. Sie wollen bei diesem internationalen Programm gemeinsam die Führungsrolle bei der Entwicklung, Fertigung und Betreuung des Triebwerks übernehmen. Nach dem Abschluss wesentlicher Technologieentwicklungen zwischen 2024 und 2026 sollen bis 2031 Auslegung, Materialbeschaffung, Montage und Abwicklung aller Tests zur Triebwerkszulassung folgen. Von 2031 bis 2040 sind die Tests der Prototypen und die militärische Zulassung des Kampfflugzeugs geplant.

5. Generation: USA versus Türkei

Dieses Jahr machte auch das aktuell teuerste Kampfflugzeug der Welt, die F-35A „Lightning II“ von Lockheed Martin, seine Aufwartung in Le Bourget – zum nunmehr zweiten Mal nach 2016. Anders als vor zwei Jahren, war dieser „Joint Strike Fighter“ (JSF) mit Tarnkappeneigenschaft der 5. Generation diesmal nur am Boden, nicht aber auch in der Luft zu sehen. Die F-35 war als eventueller Nachfolger des Bundeswehr-„Tornado“ im Gespräch gewesen. Letztlich hatte das BMVg jedoch dankend abgewunken.

Neben dem „Next Generation Fighter“ von Dassault und Airbus wurde in Le Bourget ebenfalls erstmals öffentlich ein Modell im Maßstab 1:1 des „Turkish Fighter“ (TF) von Turkish Aerospace Industries (TAI) gezeigt. Dabei handelt es sich um ein Projekt für ein zweistrahliges All-Wetter-Luftüberlegenheits-Kampfflugzeug der 5. Generation. Nachdem das Land am Bosphorus bereits verschiedene westliche Kampfflugzeuge in Lizenz gebaut hat, handelt es sich hierbei um die erste heimische Kampfflugzeugentwicklung.

Das TF-Programm ist eine Kampfansage der Staatsführung in Ankara an das F-35-Programm der USA. Eigentlich sollte die Türkei am JSF-Programm teilnehmen. Die ersten beiden „Lightning II“ wurden zwar vor einem Jahr offiziell an die Türkei übergeben, doch bleiben sie bis mindestens 2020 in den USA, um türkisches Personal auszubilden. Die Trump-Administration ist jedoch verärgert, dass die Regierung Erdogan das mobile allwetterfähige Langstrecken-Flugabwehrsystem S-400 „Triumpf“ des größten russischen Rüstungskonzerns Almas-Anteil beschaffen wird. Deshalb soll die Ausbildung der anatolischen Piloten ausgesetzt werden. Es ist sogar von einem möglichen vollständigen Ausschluss der Türkei aus dem F-35-Programm die Rede. Groß ist in den USA die Sorge, dass Russland über S-400 in der Türkei an die „Stealth“-Technik der F-35 gelangen könnte.

Prompt hat das russische Rüstungsunternehmen Rostec seine Absicht bekundet, dem TF-Programm beitreten zu wollen. Der Vereinigte Maschinenkonzern der Rostec-Gruppe mit Sitz in Moskau bekundete bereits seine Absicht, Technologie für das TF-Triebwerk beizusteuern. Türkische Rüstungsfunktionäre bestätigten, dass sie diese Option – einschließlich möglicher Kooperationsmodelle – bereits prüfen würden. Man kann dabei schon den Eindruck gewinnen, dass die Türkei sich langsam, aber sicher vom westlichen Bündnis wegbewegt – zumindest unter Staatspräsident Erdogan.

Dr. Gerd Portugal