Informationsstelle Militarisierung e.V.

IMI-Analyse

Nr. 5/2026 - 26.2.2026 - ISSN: 1611-213X

Rama, CC BY-SA 3.0 FR

Vom FCAS zum GCAS?

Deutsch-französisches Kampfflugzeug vor dem Aus – Auftritt der Lobbyisten

von Jürgen Wagner

Es ist einiges in Bewegung rund um das – einstmals, muss man wohl bald sagen – wichtigste Rüstungsprojekt Europas, das zwischen Frankreich und Deutschland (später stieg auch noch Spanien als Juniorpartner mit ein) vereinbarte „Future Combat Air System“ (FCAS). Grob gesagt handelt es sich dabei um ein tarnkappenfähiges Kampfflugzeug („Next Generation Fighter“, NGF), das von bewaffneten und unbewaffneten Drohnenschwärmen („Remote Carrier“, RC) umgeben und über ein Softwaresystem („Combat Cloud“, CC) mit diesen sowie mit anderen Einheiten vernetzt werden soll. In jüngster Zeit haben sich die Konflikte zwischen den Projektpartnern jedoch in einem Maße zugespitzt, dass ein wie auch immer gearteter Abbruch immer wahrscheinlicher wird. Zuletzt äußerte sich Kanzler Friedrich Merz alles andere als optimistisch über die Zukunft des Projektes: „Wir haben ein echtes Problem im Anforderungsprofil. Und wenn wir das nicht lösen können, dann können wir das Projekt nicht aufrechterhalten.“ (Handelsblatt, 18.02.2026)

Vor diesem Hintergrund wittern verschiedene interessierte Kreise die Chance, sich größere Anteile am Milliardenkuchen der Zeitenwende unter den Nagel zu reißen. Ganz vorne bei den diesbezüglichen Bemühungen finden sich auf der einen Seite der „Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie“ (BDLV) und IG Metall, die für einen nationalen Alleingang („German Combat Air System“, GCAS) plädieren. Dagegen stellt sich die KI- und Drohnenlobby, die aktuell besonders lautstark durch Tom Enders vertreten wird. Er spricht sich ebenfalls für eine weitgehende Aufkündigung der Zusammenarbeit mit Frankreich aus, durch eine Kooperation mit anderen Ländern soll aber Geld gespart und dann in neue Technologien umgeleitet werden.

Einstiges Schlüsselprojekt

Die Bündelung der europäischen Rüstungsindustrie durch die Auflage länderübergreifender Großprojekte galt lange als Königsweg zum Aufbau eines europäischen Rüstungskomplexes. Davon versprach man sich hohe Stückzahlen und in deren Folge niedrige Stückpreise, verbunden mit der Fähigkeit, halbwegs ernsthaft mit den US-Konzernen um die weltweiten Exportmärkte konkurrieren zu können. Ob dies tatsächlich realistisch ist, sei einmal dahingestellt, die Tatsache allerdings, dass gerade die länderübergreifenden EU-Rüstungsprojekte fast schon traditionell die Liste der Beschaffungsvorhaben mit den größten Verzögerungen und drastischsten Preisanstiegen anführen, lässt daran zumindest Zweifel aufkommen.

Jedenfalls handelt es sich beim FCAS um ein wahrhaft gigantisches Projekt – allein die Entwicklungskosten bis zur ursprünglich ab 2040 geplanten Auslieferung wurden auf rund 100 Mrd. Euro geschätzt. Allerdings wäre auch dies lediglich ein Bruchteil der bei solch einem Großprojekt anfallenden Gesamtkosten: „Die Betrachtung der Lebenszykluskosten umfasst Entwicklungs-, Beschaffungs- und Unterhaltskosten […]. Der damit ermittelte Kostenkorridor von 1,1 bis 2 Billionen Euro für die Lebenszykluskosten mindestens bis in die 2070er Jahre zeigt, welche finanziellen Dimensionen dieses Großprojekt in Zukunft annehmen kann.“ (Marius Pletsch, Flug ins Ungewisse, Greenpeace-Studie, Dezember 2023)

Unter dem damaligen Eindruck, Projekte dieser Größenordnung seien schon allein aus finanziellen Gründen nicht mehr im Alleingang zu stemmen, beschlossen Frankreich und Deutschland 2017 den Bau mehrerer gemeinsamer Rüstungsprojekte. Während Deutschland die Führungsrolle beim geplanten Kampfpanzersystem („Main Ground Combat System“, MCGS) erhielt, sollte Frankreich beim FCAS den Hut aufhaben. Nachdem also auch politisch bereits reichlich Kapital in das Projekt investiert worden war, wurde im Juni 2021 als eine Art „Anschubfinanzierung“ vom Bundestag ein deutscher Anteil von 4,468 Mrd. Euro genehmigt (allerdings ist der komplette Abruf der Gelder noch einmal zustimmungspflichtig). Für die Bewilligung der Gelder warb damals unter anderem der CSU-Bundestagsabgeordnete Reinhard Brandl: „FCAS ist nicht eines unter vielen Rüstungsvorhaben der Bundeswehr. Es ist das strategische Projekt in Europa zur langfristigen Sicherung unserer Souveränität im Bereich der militärischen Luftfahrt. An diesem Projekt wird sich entscheiden, ob wir in Europa langfristig noch Kampfflugzeuge selbst bauen oder uns in eine vollständige Abhängigkeit von den USA begeben.“ (Donaukurier, 23.06.2021)

Bis zuletzt wurde in Fachkreisen noch mit nahezu denselben Argumenten für das Projekt geworben: „FCAS ist ein Prüfstein für die Fähigkeit Europas, sicherheitskritische Schlüsseltechnologien gemeinsam zu entwickeln und eigene Standards zu setzen. Gelingt dies nicht, droht der Verlust von Einfluss auf zentrale Architekturprinzipien und Einsatzlogiken der Luftverteidigung mit Folgen, die weit über das Jahr 2040 hinausreichen.“ (Europäische Sicherheit & Technik, 13.10.2025)

Krisensymptome: French Combat Air System?

Allerdings kriselt es bereits seit einiger Zeit – schon im Februar 2021 wurde berichtet, die Gräben seien inzwischen so groß, dass nur ein Krisengipfel das Projekt noch retten könne (lesecho.fr, 17.02.2021). Obwohl im Anschluss eigentlich eine Einigung über die Zuständigkeiten erzielt worden war, warnte Dassault-Chef Éric Trappier dann im Juni 2022, aufgrund anhaltender Streitereien sei, wenn überhaupt, wohl mit einer Erstauslieferung nicht um das Jahr 2040, sondern erst 2050 zu rechnen (hartpunkt.de, 09.06.2022). Vor allem seit vergangenem Jahr mehren sich nun die Stimmen, die fordern, das Projekt auf die ein oder andere Art einzustampfen. In diese Richtung äußerte sich zum Beispiel CDU-Bundestagsmitglied Volker Mayer-Lay, Berichterstatter der Unionsfraktion für die Luftwaffe im Verteidigungsausschuss, im September 2025: „Es wäre schön – und schließlich professionell – gewesen, das Projekt gemeinsam zu Ende zu bringen. Aber irgendwann ist auch Schluss. Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende. Deutschland muss den Mut haben, klare Konsequenzen zu ziehen: Entweder Kooperation auf Augenhöhe oder neue Partner, die das Wort ‚Zusammenarbeit‘ auch leben.“ (defence-network.com, 24.09.2025)

Zwischenzeitlich war die Angelegenheit dann zur Chefsache erklärt worden: Eigentlich hatte Kanzler Friedrich Merz angekündigt, die Probleme bis Ende 2025 gelöst haben zu wollen – nachdem auch diese Frist ergebnislos verstrichen ist, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass das Projekt, zumindest in der bisher geplanten Form, gestorben ist. Streitpunkte rund um das FCAS gibt es mehr als genug. Paris wollte beispielsweise sichergehen, dass weder die langjährige (inzwischen weitgehend beendete) deutsche Debatte über die Anschaffung von Kampfdrohnen den Bau noch die – zumindest vergleichsweise – restriktiven deutschen Rüstungsexportrichtlinien die künftigen Absatzmöglichkeiten behindern würden. Allzu rigide Exportbeschränkungen oder ethische Bedenken sind allerdings nicht der Grund für das sich abzeichnende Schei-

FCAS-Modell, das bei der Pariser Flugshow 2019 gezeigt wurde. Quelle: Tiraden, CC BY-SA 4.0 , via Wikimedia Commons

tern, der Hauptkonflikt liegt ganz woanders. Einmal existieren unterschiedliche Anforderungsprofile, da Frankreich ein atomwaffenfähiges kleineres Kampfflugzeug möchte, damit es auch auf Flugzeugträgern landen kann. Vor allem aber verdächtigt Frankreich den „Partner", er sei hauptsächlich darauf erpicht, sich das technologische Know-How zu sichern: „Dassault hält sich für das einzige Unternehmen Europas, das ohne Hilfe ein modernes Kampfflugzeug bauen kann. Airbus beherrsche wichtige Bestandteile wie die Flugsteuerung oder die Tarnkappen-Technologie nicht." (NZZ, 03.03.2021) Dementsprechend warnte Dassault in jüngster Zeit immer lauter, zur Not sei man auch in der Lage, ein neues Kampfflugzeug im Alleingang zu bauen. „Die Deutschen können ruhig murren. Wir wissen hier, wie es geht", sagte Dassault-Chef Trappier im September vergangenen Jahres. „Wir wissen von A bis Z, wie man das macht. Das stellen wir seit 70 Jahren unter Beweis. Wir haben die Kompetenzen." (stern.de, 23.09.2025)

Umgekehrt beklagt sich die deutsche Seite lautstark darüber, sie drohe bei der Vergabe der Pfründe zu kurz zu kommen. So brachte das rüstungsnahe Fachportal hartpunkt.de den deutschen Ärger schon vor Jahren mit folgenden Worten auf den Punkt: „Frankreich, das die Führung bei FCAS übernommen hat, schultert die gleiche Last. […] In Industriekreisen wird diese Konstellation mitunter als ‚schwerer Geburtsfehler' bezeichnet. Aufgrund der Dominanz des Nachbarlandes in dem Projekt heißt es hinter vorgehaltener Hand auch schon mal, FCAS stehe für French Combat Air System." (hartpunkt.de, 06.02.2020)

Hand in Hand: Industrie und Gewerkschaft

Während man bei der Software (Combat Cloud) sowie den Drohnenschwärmen (Remote Carrier) „gut" aufgestellt ist, besteht der Knackpunkt aus deutscher Sicht in der Sorge, dass Frankreich bzw. Dassault durch die Führung beim FCAS-Filetstück, dem Kampfflugzeug, das dabei entwickelte Know-How monopolisieren könnte. Öffentlichkeitswirksam wurde in diesem Zusammenhang der Airbus-Betriebsrat bereits Mitte Februar 2021 mit einer Erklärung nach vorne geschickt, die in den deutschen Medien breite Beachtung fand: „Dreh- und Angelpunkt des FCAS ist ein neues europäisches Kampfflugzeug (‚New Generation Fighter'), das als Nachfolger des Eurofighter und der französischen Rafale vorgesehen ist. Derzeit ist nur ein Demonstrator geplant, der bei Dassault in Frankreich auf Rafale-Basis entwickelt und gebaut werden soll. Damit würde die Luftfahrtindustrie inklusive der Zulieferbetriebe in Deutschland kurzfristig ins Abseits gestellt, langfristig wäre dies wohl das Aus der Branche in unserem Land." (Airbus-Betriebsrat zitiert bei augengeradeaus.net, 12.02.2021)

Mit Blick auf die jüngeren Vorschläge zur „Lösung" der FCAS-Krise ist besonders beachtenswert, dass aus Gewerkschaftskreisen bereits damals gefordert wurde, beim Bau des Kampfflugzeuges bzw. des Prototyps (Demonstrator) zweigleisig zu fahren: „Ein eigener in Deutschland zugelassener Demonstrator auf Eurofighter-Basis ist für die deutsche Verteidigungsindustrie von zentraler Bedeutung. Nicht nur für unsere Kolleginnen und Kollegen bei Airbus, sondern auch für die Belegschaften vieler mittelständischer, deutscher Zulieferbetriebe." (Thomas Pretzl, Gesamtbetriebsratsvorsitzender von Airbus Defence and Space zitiert bei augengeradeaus.net, 12.02.2021)

Als im Sommer 2025 Meldungen auftauchten, denen zufolge Dassault 80 Prozent der Kontrolle am Bau des Kampfflugzeuges (nicht an den anderen Komponenten des FCAS) beanspruchen würde, diente dies als Anlass, noch vehementer auf den de facto Ausstieg aus dem Projekt zu drängen. Auch hier befanden sich der Airbus-Betriebsrat bzw. die IG Metall erneut an vorderster Front – Hand in Hand mit der Industrie. Im Juli 2025 riet der Airbus-Betriebsrat einmal mehr, sich neue Partner beim Bau eines Kampfflugzeugs zu suchen (hartpunkt.de, 07.07.2025). Nahezu zeitgleich kritisierte die Chefin der wichtigsten Lobbyorganisation in diesem Bereich, dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI), Marie-Christine von Hahn: „Unsere Unternehmen treten dem einseitigen französischen Dominanzstreben entschieden entgegen und werden sich im Austausch mit der französischen Seite dafür einsetzen, auf den bereits vereinbarten Weg der Kooperation zurückzukehren. Wir appellieren an die Bundesregierung, sich ebenfalls in diesem Sinne zu einzubringen." (hartpunkt.de, 08.07.2025)

Noch schärfere Worte wählte die Lobbyorganisation dann in einem „vertraulichen" Papier, das im November 2025 an die Presse durchgestochen wurde: „In dem Schreiben, das hartpunkt vorliegt, heißt es, dass Dassault seit Dezember 2024 dogmatisch auf dem Anspruch alleiniger Hoheit über die Auslegung des Flugzeuges und Auswahl der zu beteiligenden Zulieferer beharre. […] ‚Deutsches Steuergeld würde dafür verwendet, die europäische Luftfahrtindustrie einseitig in Frankreich zu konsolidieren. Es wäre nicht weniger als das Ende des deutschen Kampfflugzeugbaus' schreibt der Verband." (hartpunkt.de, 28.11.2025)

Im Dezember 2025 zogen dann wiederum Gewerkschaftsvertreter in einem Brief an Finanzminister Lars Klingbeil nach: „Die deutsche Politik und Industrie haben aus unserer Sicht bei FCAS von Beginn an Zugeständnisse gemacht. Trotzdem ist Dassault von Anfang an bemüht, uns zu diffamieren, zurückzudrängen und gegen uns zu arbeiten. […] Wir sind fest überzeugt: Dassault hat sich als verlässlicher Partner innerhalb Europas in Zeiten akuter Bedrohung komplett disqualifiziert. […] Wir trauen den Belegschaften in Deutschland ein Kampfflugzeug der nächsten Generation zu, wir werden so die Kompetenzen der deutschen Industrielandschaft erhalten und weiterentwickeln – und nicht Steuergelder zum Aufbau sicherheitsrelevanter, wettbewerbsbeherrschender Kapazitäten an anderer Stelle verschwenden." (Jürgen Kerner, Zweiter Vorsitzender der IG Metall, und Thomas Pretzl, Gesamtbetriebsratsvorsitzender Airbus Defence and Space zitiert bei hartpunkt.de, 10.12.2025)

German Combat Air System?

Schlussendlich kam dann zusammen, was augenscheinlich hier zusammengehört: Es sei nicht hinnehmbar, dass Dassault die „Alleinherrschaft" beanspruche, monierten BDLI-Chefin Marie-Christine von Hahn und der Zweite Vorsitzende der IG Metall, Jürgen Kerner, Anfang Februar 2025 in einem gemeinsamen Artikel: „Seit fast einem Jahr beansprucht das französische Unternehmen Dassault de facto die Alleinherrschaft über das Projekt. Diese rigo-

Das Kampfflugzeug Tempest steht im Zentrum des „Global Combat Air Programme“, das eine der möglichen FCAS-Alternativen ist. Quelle: Mztourist - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0.

rose Haltung ist nicht mehr als Führungsanspruch unter gleichberechtigten Partnern zu verstehen – sie ist vielmehr eine Aufforderung an uns zur industriellen Selbstaufgabe. Pardon, aber das geht gar nicht. […] Die konsequente Antwort lautet: zwei Flugzeuge in einem gemeinsamen europäischen FCAS. Ein ZweiFlugzeugeAnsatz ist kein Scheitern, sondern das Erwachsenwerden dieses Projekts.“ (Marie-Christine von Hahn / Jürgen Kerner, Handelsblatt, 09.02.2026)

Interessant ist im Übrigen, dass Dassault-Chef Trappier bereits letzten Sommer umgehend die Meldungen dementiert hatte, sein Unternehmen strebe 80 Prozent der Anteile am Kampfflugzeug, geschweige denn dem gesamten FCAS an (flugrevue.de, 23.07.2025). Ob dies den Tatsachen entspricht, lässt sich nicht verifizieren. Es ist allerdings durchaus auffällig, dass genau diejenigen, die am stärksten von einem Eigenbau profitieren würden, sich nun am lautesten über die französische Seite echauffieren. Entlarvend ist dabei die folgende Passage aus dem gemeinsamen Artikel der BDLI-Lobbyistin von Hahn und des Gewerkschaftsvizes Kerner: „In der Kombination mit einem robust ausgestatteten Bundeshaushalt sind wir in der Lage, selbstbewusst zu investieren und damit industriepolitisch mutige Wege zu beschreiten: Wir schließen uns nicht länger einem multinationalen Vorhaben an, sondern setzen ein eigenes Programm auf und suchen anschließend nach Partnern, die sich beteiligen möchten. Verantwortung für die Sicherheit Europas zu übernehmen, heißt auch, aus einer Position industrieller Stärke heraus zu führen.“ (Handelsblatt, 09.02.2026)

Die deutsche Industrie steht jedenfalls in den Startlöchern, wie der für den Bereich zuständige CDU-Bundestagsabgeordnete Volker Mayer-Lay unmissverständlich wissen lässt: „Die Deutsche [sic] Industrie ist nicht nur in der Lage; sie ist bereit die Verantwortung für die Entwicklung eines Kampfjets 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. […] 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.“ (Volker Mayer-Lay, Pressemitteilung, 03.12.2025)

Während aufgrund mangelnden Know-Hows in früheren Jahren eine Eigenentwicklung viel zu teuer gewesen wäre, kann man sich dies heute leisten – und, salopp gesagt, auf die Franzosen pfeifen. Frankreich wiederum kündigte bereits den Ausstieg aus der Eurodrohne an und drohte auch das gemeinsame Panzerprojekt MCGS zu beerdigen,

sollte sich Deutschland vom FCAS in der bisher geplanten Form verabschieden. Das brachte erneut CDU-Mann Volker Mayer-Lay so richtig auf die Palme, der polterte, „als stärkste Industrienation Europas – mit wiedererstarktem sicherheitspolitischem Führungsanspruch“ dürfe man sich von Frankreich nicht auf der Nase herumtrampeln lassen, um dann zum Kern der Auseinandersetzung zu kommen: „Damit wird deutlich, dass es längst nicht mehr nur um industrielle Arbeitsteilung geht, sondern um politische Machtbalance und industriepolitische Führungsansprüche.“ (hartpunkt.de, 23.02.2026)

Schamlose Lobbypolitik

Womöglich gelingt es durch enormen politischen Druck ein weiteres Mal, das FCAS-Ruder herumzureißen, die Chancen dafür erscheinen allerdings nicht allzu hoch. Schließlich wird hier recht ungeschminkt versucht, vor allem Airbus ein Riesengeschäft zuzuschustern. Doch dabei handelt es sich nicht um die einzigen, die ihr Chance wittern. Am prominentesten ist hier der ehemalige Airbus-Chef Tom Enders, der mittlerweile als Co-Verwaltungsratschef des Drohnenhersteller Helsing die Fronten gewechselt hat, einem Unternehmen, in dem er das Potenzial sieht, „zu einem Airbus des 21. Jahrhunderts zu werden.“ (welt.de, 29.09.2025)

Enders plädierte dagegen, Milliarden in einen nationalen Alleingang bei der Kampfflugzeugentwicklung zu stecken. Technologisch sei man zwar dazu in der Lage, aber die „Kosten und der Zeitaufwand wären allerdings enorm“ und das Ergebnis wäre ein „nationales Prestigeprojekt, das die Verteidigungsbudgets für Jahrzehnte aussaugt“, so Enders (rnd.de, 23.02.2026). Stattdessen solle man sich große Teile des Geldes durch einen Einstieg ins (ebenfalls von massiven Teuerungen und Streitereien um die Anteile geplagten) „Global Combat Air Programme“ (GCAP) sparen, einem britisch-italienisch-japanischen Kampfflugzeugprojekt.

Doch rüstungsnahe Portale beeilten sich schnell zu bemängeln, die deutsche Industrie würde bei einem solchen späten Quereinstieg kaum zum Zuge kommen (hartpunkt.de, 17.02.2026), was Enders augenscheinlich billigend in Kauf nimmt. Recht unverfroren bringt er dann noch die andere Alternative zu einem nationalen Alleingang ins Spiel, bei der „sein“ Unternehmen Helsing massiv involviert ist: „Die Saab Gripen E, mit hochmoderner Softwarearchitektur ausgestattet, flog und kämpfte letzten Sommer erstmals vollautonom mit einem KI-Agenten der deutschen Firma Helsing an Bord – wahrscheinlich eine Weltpremiere.“ (rnd.de, 23.02.2026)

Das Hauptanliegen von Enders liegt aber noch einmal woanders, da er bemannte Systeme ohnehin als Auslaufmodelle erachtet, solle man die Kosten geringhalten und das Geld stattdessen genau dem Bereich zufließen lassen, in dem Helsing vorrangig tätig ist: „Die Zukunft der Luftkriegsführung liegt nicht in immer komplexeren, bemannten High-End-Plattformen mit zwanzigjährigen Entwicklungszeiten. Sie liegt in hochintelligenten autonomen Drohnensystemen – im Jargon Unmanned Combat Aerial Vehicles (UCAV) –, bei denen Software, KI-Fähigkeit und kostengünstige Massenproduktion wichtiger sind als Cockpit-Design oder aerodynamische Perfektion. […] Die technische Fähigkeit dafür, die entsprechenden UCAVs, wird die europäische Industrie, wenn sich etablierte Hersteller mit Software- und KI-zentrierten Firmen und Start-ups zusammentun, schon in wenigen Jahren liefern können. […] Hier liegt mithin auch die Zukunft für die deutsche militärische Luftfahrt. Hier, bei den unbemannten Kampfflugzeugen, könnte Deutschland mit seinen breiten industriellen und technologischen Fähigkeiten eine Führungsposition in Europa erringen.“ (rnd.de, 23.02.2026)

Angriffe tief im gegnerischen Raum

Ohne jede Scham versuchen hier unterschiedliche Sparten der Branche sich den größten Teil am gigantischen Rüstungskuchen einzuverleiben – ob das dann militärisch oder finanziell sinnvoll ist, danach fragt dabei kaum jemand mehr. Ob es dem Frieden dienlich ist, scheint ohnehin keine Rolle mehr zu spielen. Denn was die Luftwaffen vorrangig interessiert machte der in einem Artikel des Reservistenmagazins loyal zitierte Luftwaffeninspekteur Holger Neumann ziemlich deutlich, nämlich die Fähigkeit für Angriffe tief im gegnerischen Raum: „Für Neumann ist der taktische Maßstab bei der Luftkriegsführung, in dichte Luftverteidigungszonen eines Gegners eindringen und dort massive Schläge ausführen zu können. […] Entscheidend für die NATO-Luftwaffen seien daher wirksame Offensivwaffen. ‚Die NATO ist eine Verteidigungsallianz. Den ersten Schlag macht immer ein Gegner. Umso wichtiger ist es, mit raschen Gegenschlägen dessen Angriffswaffen – beispielsweise Raketenstartrampen – zerstören zu können.‘ In naher Zukunft soll eine autonome ‚Jagdbomberdrohne‘ die Offensivfähigkeit der deutschen Luftwaffe erhöhen. Wichtig für die Entwicklung der Luftwaffe sei deshalb eine Verstärkung der Kampfjet-Bewaffnung über den kommenden Marschflugkörper Taurus Neo und Deep-Precision-Strike-Systeme.“ (loyal, 24.02.2026)

Informationsstelle Militarisierung e.V.

ANTI MILITARISMUS BLEIBT NOTWENDIG

Wir haben was gegen Aufrüstung & Sozialabbau. Du auch? Tiefgehende Recherchen, knackige FactSheets, Kontexte & Standpunkte - schon immer ohne Paywall und kostenlos zum Download auf imi-online.de und auf Social Media. Findest Du gut? Werde jetzt Mitglied! Antimilitarismus braucht Analysen! IMI braucht Euch!

Information

Die Informationsstelle Militarisierung (IMI) ist ein eingetragener und als gemeinnützig anerkannter Verein. Ihre Arbeit trägt sich durch Spenden und Mitglieds-, bzw. Förderbeiträge, die es uns ermöglichen, unsere Publikationen kostenlos im Internet zur Verfügung zu stellen. Wenn Sie Interesse an der Arbeit der Informationsstelle oder Fragen zum Verein haben, nehmen Sie bitte Kontakt zu uns auf. Nähere Informationen wie auch Sie IMI unterstützen können, erfahren Sie auf unserer Homepage (www.imi-online.de), per Brief, Mail oder Telefon in unserem Büro in Tübingen.

Spenden an IMI sind steuerabzugsfähig.

Unsere Spendenkontonummer bei der Kreissparkasse Tübingen ist:
IBAN: DE64 6415 0020 0001 6628 32 BIC: SOLADES1TUB

Adresse:

Informationsstelle Militarisierung (IMI) e.V.
Hechingerstr. 203
72072 Tübingen

Telefon: 07071/49154
Fax: 07071/49159
e-mail: imi@imi-online.de
web: www.imi-online.de

Der hier abgedruckte Text spiegelt nicht notwendigerweise die Meinung der Informationsstelle Militarisierung (IMI) e.V. wieder.