



Samuel B.H. Faure
Dozent für Politikwissenschaft
Universität Sciences Po Saint-Germain-en-Laye

Kann die deutsch-französische Zusammenarbeit in der Rüstungsindustrie gelingen?

Ja, die deutsch-französische Zusammenarbeit im Bereich der Rüstungsindustrie kann in den 2020er Jahren (weiterhin)¹ erfolgreich sein, wenn drei Bedingungen – politischer, industrieller und bürokratischer Natur – erfüllt sind.

Die erste Bedingung hängt mit den Wahlen und Regierungsbildungen in Deutschland 2021 und Frankreich 2022 zusammen. In Frankreich deuten die Umfragen, wie bereits 2017, auf ein Duell zwischen dem liberalen Amtsinhaber Präsident Emmanuel Macron und der Neonationalistin Marine Le Pen vom Rassemblement National hin. Bei einer Wiederwahl von Emmanuel Macron würde weiterhin viel politisches Kapital in die deutsch-französische Zusammenarbeit investiert werden. Für Macron ist die Partnerschaft mit Berlin der unverzichtbare politische Pfeiler seines Projektes einer „europäischen Wiedergeburt“, welches weit über industrielle und militärische Fragen hinausgeht. Sollte hingegen Le Pen Präsidentin werden, so würde Frankreich seine Beziehungen zu Berlin wohl zugunsten bilateraler Beziehungen mit London und Washington stark reduzieren, wie Le Pen es im Juli in einem Meinungsbeitrag angedeutet hat. Die Wahl eines weiteren rechtsextremen Kandidaten, wie etwa des Publizisten Eric Zemmour, brächte dasselbe Ergebnis.

Die zweite Voraussetzung liegt in der Verteidigungsindustrie. Ein kooperatives europäisches Rüstungsprogramm hat dann Erfolgchancen, wenn dabei ein europäischer Industriekonzern am Steuer sitzt – und nicht mehrere nationale Firmen. Das Programm des europäischen Militärtransportfliegers A400M – er wurde im August zur Evakuierung von Zivilisten aus Afghanistan eingesetzt – wurde nur deswegen ein Erfolg, weil Deutschland und Frankreich mit EADS (der Vorgängerin von Airbus) ein transnationales Unternehmen schufen, welches für das Transportflugzeug die industrielle Verantwortung übernehmen konnte. Die Integration der deutschen und französischen Industrie für militärische Landssysteme bleibt nach wie vor unzureichend – trotz der Gründung von KNDS im Jahr 2015 und trotz der im Dezember 2020 getroffenen Entscheidung, fortan einen einzigen CEO (den Deutschen Frank Haun) und einen einzigen Verwaltungsratsvorsitzenden (den Franzosen Philippe Petitcolin) zu haben. Eine beschleunigte und verstärkte Integration von KNDS würde das Risiko von Konflikten zwischen nationalen Industriellen verringern, wie es kürzlich zwischen Airbus und Dassault Aviation während der FCAS-Verhandlungen zu beobachten war. Dies ließe auch die Erfolgchancen des Kampfpanzers der Zukunft, des so genannten Main Ground Combat System (MGCS) steigen.

Die dritte Bedingung ist bürokratischer Art und wird in der öffentlichen Debatte vollkommen vernachlässigt. Doch ein halbes Jahrhundert Politikwissenschaft hat uns gelehrt, dass staatliches Handeln nicht nur das Ergebnis eines „politischen Willens“ und des Wirkens der „Industrielobby“ ist, sondern dass die staatliche Technokratie eine wesentliche Rolle spielt, weil sie die Entwicklung und Umsetzung bilateraler Projekte verlangsamen oder beschleunigen kann. Tatsächlich spielen zivile und militärische Beamte in den Verteidigungsministerien eine Schlüsselrolle bei der Begleitung von Rüstungsprojekten, weil ihr Status ihnen eine zeitliche Dauerhaftigkeit sichert, die über ein politisches Mandat von einigen Jahren hinausgeht. Daher können die anhaltenden Unterschiede in der deutschen und französischen Verwaltungskultur gegenseitiges Nichtverstehen befördern und bilaterale Verhandlungen, die sich über Jahrzehnte hinziehen, verlangsamen. Die Angleichung von Ausbildung, Organisation und Funktionsweise der deutschen und französischen Verwaltung würde ein gemeinsames Verständnis industrieller und strategischer Fragen befördern.

Diese drei Bedingungen würden die deutsch-französische Zusammenarbeit in der Rüstungsindustrie, einem Vektor verstärkter strategischer Autonomie, zwar nicht garantieren, aber sie würden sie sehr wohl begünstigen.

¹ Einige Projekte, deren Erfolg zunächst keineswegs gewiss war, waren dennoch erfolgreich: das Hubschrauberprogramm Tiger in den 1990er Jahren, die Gründung von EADS und dann Airbus in den 2000er Jahren, die laufenden Verhandlungen über die Eurodrohne, das MGCS oder FCAS. Letzterem wurde am 31. August 2021 ein Budget von mehr als 8 Milliarden Euro für die Entwicklung eines Demonstrators bewilligt.