

Das Auto und der Krieg

Historische und aktuelle Verbindungen zwischen Automobil- und Rüstungsindustrie

von Jule Steinert

Während es in anderen Ländern klarere politische Aussagen über das Ziel gibt, eine rüstungsindustrielle Basis zu haben, um im Zweifel kriegsbereit bzw. wehrhaft zu sein, wird das in Deutschland vor dem Hintergrund der beiden Weltkriege weniger offen formuliert. Historisch, insbesondere während des Zweiten Weltkriegs, hat die Automobilbranche mit der Produktion von Militärfahrzeugen, Schwertransportern für die Mobilisierung von Kriegstechnik an die Fronten und Motoren für den Bau von Kriegsschiffen und -flugzeugen die industrielle Basis deutscher Aufrüstung gebildet. Nun drängt sich die Frage auf, ob sie hierfür bis heute einen wichtigen Bestandteil verkörpert oder sich seither mit der Elektrisierung, Digitalisierung, Automatisierung und Spezialisierung weiter von der Rüstungsindustrie entfernt hat. Findet tatsächlich eine industrielle Trennung der Branchen voneinander statt oder werden durch Anteilseignung, Zulieferketten und personelle Überlappungen weiterhin Verbindungen erhalten, die schnell zu Wiedereingliederungen in die Rüstung genutzt werden könnten?

Dieser Fragestellung geht die ausführliche Studie ([IMI-Studien 2020/06: Auto und Krieg](#)) nach, indem zunächst die aktuelle wirtschaftliche Relevanz der Automobil- und Rüstungsindustrie sowie ihre historische Verknüpfung miteinander während des Zweiten Weltkrieges kurz nachgezeichnet werden. Vor diesem Hintergrund wird ein erster überblicksartiger Eindruck der aktuellen Verbindungspunkte von Unternehmen der Automobilindustrie zur Rüstungsherstellung vermittelt, anhand von Beispielen vertieft und schließlich ausgewertet. Im Folgenden sollen hier nur die Teilergebnisse für die Verknüpfungen der Automobil- mit der Rüstungsbranche aufgezeigt und interpretiert werden.

Automobilunternehmen in den Rüstungsverbänden

Um einen ersten groben Überblick und Eindruck von der aktuellen großen und sehr spezialisierten Unterneh-

menslandschaft beider Branchen und dem Bereich ihrer Überlappung zu erhalten, wurde für diese Studie eine Datenerhebung vorgenommen. Ausgewertet wurden Daten von automobil-bezogenen Unternehmen, die in deutschen Rüstungsverbänden Mitglied sind. Hierfür wurden die Mitgliederlisten der Deutschen Gesellschaft für Wehrtechnik e.V. (DWT), des Bundesverbands der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie (BDSV) und vom Förderkreis Deutsches Heer e.V. (FKH) untersucht. Aus dieser Datenmenge von insgesamt rund 650 Mitgliedsunternehmen (ca. 250 der DWT; ca. 220 des BDSV und ca. 180 des FKH) wurde jedes einzeln in den Blick genommen und daraufhin geprüft, ob es im weitesten Sinne der Automobilbranche zugehört. Aus dieser Sammlung entstand dann eine Liste von 104 Unternehmen, die wegen ihrer gleichzeitigen Zugehörigkeit zu Verbänden der Rüstungsindustrie und ihrem Beitrag zum Herstellungsprozess von Automotiven einen Ausschnitt des Überlappungsbereichs beider Branchen darstellen. Diese machen mit über 10% im rein rechnerischen Abgleich mit den 952 Betrieben, die das Statista-Dossier zur deutschen Automobilindustrie zählt, einen bemerkenswert großen Anteil der Branche aus.¹

Bei der Erhebung wurde eine Einordnung der untersuchten Betriebe in mehrere Kategorien vorgenommen: So wurde kontrolliert, ob es sich entweder um einen 'Zulieferer oder Dienstleister'- oder um einen 'Hersteller'-Betrieb aus der Automobilbranche handelt oder gar um ein Unternehmen, das aus dem Rüstungsbereich stammt und lediglich mit der Automobilbranche 'verbandelt' ist. Ferner wurde festgehalten, welche Produkte oder Serviceleistungen das Unternehmen vorrangig anbietet und ob sich dieses Angebot auf zivile Fahrzeuge (und die Automobilbranche) bezieht und ob es sich dezidiert (auch) an Militärfahrzeuge (und die Rüstungsbranche) richtet (siehe Tabelle 1).

Ganz allgemein lässt sich zunächst festhalten, dass die meisten der herausgefilterten 104 Unternehmen

Mitglieder in der DWT sind. Die DWT ist die größte mitberücksichtigte Rüstungsvereinigung und die einzige, bei der die Automobilbranche auch im Präsidium vertreten ist. So haben mit 77 fast ein Drittel von den rund 250 fördernden Mitgliedern der DWT eine Verbindung zur Autoindustrie, während dies beim BDSV (49 von 220) und dem FKH (35 von 180) jeweils für etwa 20% der Mitgliedsunternehmen zutrifft.²

Hersteller

Das Verhältnis von 12 Herstellern zu 86 Zulieferern aus der Gesamtmenge von 104 Unternehmen beträgt etwa eins zu sieben. Allerdings verkörpert von den hier untersuchten Fahrzeugherstellern nur die Daimler AG tatsächlich eine enge Verbindung der militärischen und zivilen Produktion. Dagegen stellen die FFG Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft (Panzer- und Unterstützungsfahrzeuge), GDELS Deutschland (Militärische Fahrzeuge und Fahrzeugsysteme), Hägglunds Vehicle (Kampf- und Geländefahrzeuge) und Krauss-Maffei Wegmann (hochgeschützte Rad- und Kettenfahrzeuge) gar keine Fahrzeuge für den zivilen Nutzungsbereich her. Eine stärkere Verknüpfung der zivilen und militärischen Produktion scheint es im Herstellungsbereich von geschützten, vorwiegend schweren Sicherheits- oder Sonderfahrzeugen zu geben – wie bei der IVECO Magirus AG (Transporter und Nutzfahrzeuge), Stoof International (gepanzerte Fahrzeuge), TII GROUP (Schwerlastfahrzeuge), Doll Fahrzeugbau (High-Tech-Spezialist für Transportlösungen), GOFA Gocher Fahrzeugbau (Tankfahrzeuge und -container) und WELP

Holding (sondergeschützte Fahrzeuge, Prototypen). Auch Schmitz Cargobull AG (Sattelaufzieger und Anhänger, auch für sicherheitsrelevante Fracht) gehört in diese Nische, weist jedoch über die Mitgliedschaft bei der DWT hinaus keine sichtbare Verbindung zur Rüstungsindustrie auf.

Zulieferer

Auch bei den Zuliefer- und Dienstleisterunternehmen gibt es einige, deren Bezug zur Rüstungsbranche im Dunkeln bleibt. Unter ihnen sind es mit 15 von 86 Betrieben sogar rund 17%, die zwar eine Mitgliedschaft in mindestens einem der Verbände haben, doch in ihrer öffentlichen Präsenz ansonsten keine deutliche Verbindung zum Rüstungsgeschäft aufweisen und ihr Angebot nicht (offen) an militärische Fahrzeughersteller oder andere Rüstungssparten richten. In jedem Fall aber scheint ein beidseitiges Interesse am Austausch zwischen Vertretern der Rüstungsindustrie und Betrieben aus den Bereichen digitale Sicherheit und Technik, Informations- und Kommunikationstechnologie, autonomes Fahren, automatische Fahrwerktechnik, Logistik und Transport, Leichtbautechnik sowie Lasermaterialbearbeitung zu existieren. Der Strukturwandel in der Fahrzeugindustrie zur Digitalisierung und Automatisierung spiegelt sich auch hier wider. Dabei stechen Unternehmen hervor wie T-Systems International, deren Automotive-Sparte die früheren IT-Tochtergesellschaften von Daimler und Volkswagen (debis und gedas) in sich vereinigt und die u.a. öffentliche Sicherheitsbehörden beliefert, sowie die auf Hydraulik



Auswahl des Fuhrparks der Bundeswehr. Quelle: Wikipedia.



Werbung von Mercedes-Benz Defence Vehicles. Quelle: Screenshot/mbs.mercedes-benz.com.

likprodukte spezialisierte HYDAC Systems & Services GmbH und der Alarm- und Sicherheitssysteme-Hersteller Securiton GmbH, die sogar zwei Rüstungsver-einen angehören.

Besonderes Augenmerk verdient die ZF Friedrichshafen AG, die sogar in allen drei Verbänden Mitglied ist, und vor allem Antriebs- und Fahrwerktechnik produziert. Der Technologiekonzern ZF Friedrichshafen zählt zu den weltweit größten Automobilzulieferern und ist mit 260 Produktionsstandorten in 41 Ländern vertreten. Obgleich auf der Firmen-Webseite selbst nicht ersichtlich, ist der Konzern doch ebenfalls in der Rüstungsindustrie aktiv als Zulieferer von Antrieben u.a. für die Herstellung der Panzerserie Leopard.

Erst auf den zweiten Blick fällt auf, dass zwar nicht die Robert Bosch GmbH, ebenfalls einer der größten Automobilzulieferer der Welt, aber doch die Bosch Sicherheitssysteme GmbH als Mitglied im Förderkreis Deutsches Heer e.V. eingetragen ist. In dieser Sparte bietet Bosch Produkte der Sicherheits- und Überwachungsindustrie an, die stets auf dem neuesten Stand der Künstlichen Intelligenz, IT- und Kommunikationstechnik sind, wie beispielsweise fixierte und mobile Kameras mit eingebauten Videoanalyse-Systemen. Bosch ist auch Gründungsmitglied des Projekts Cyber Valley in Tübingen und betreibt in Renningen ein eigenes Forschungszentrum zu KI.³ Dass neben Bosch fast nur Unternehmen der Automobilbranche (außer Amazon) zu den Industriepartnern des Valleys gehören, zeigt, wie wichtig „intelligente“ Systeme gerade in diesem Wirtschaftszweig werden. KI-Techniken können allerdings ebenfalls militärisch genutzt werden, z.B. für die

Auswertung von Datenmaterial von Aufklärungsflügen, Überwachung oder autonome Waffensysteme wie Drohnen.⁴ Aus der Mitgliedschaft im Förderkreis Deutsches Heer e.V. lässt sich schließen, dass die digitalen KI-Technologien, die der Konzern in den Bereichen der Fahrzeug- und Sicherheitsbranche entwickelt, auch für die Verteidigungsindustrie von Interesse sind und hier womöglich sogar Abnehmer finden. Hierauf deutet auch hin, dass Bosch zusammen mit Rüstungskonzernen wie Airbus, Rheinmetall und Heckler & Koch Partner des Europäischen Polizeikongresses in Berlin ist. Bosch wird auf der Kongress-Seite präsentiert als

„international führender Anbieter von Produkten und Systemen für Sicherheit und Kommunikation“.⁵

Bei der Mehrheit der Zulieferer und Serviceleister (mit 57 von 86 etwa zwei Drittel) wird jedoch ganz deutlich, dass sowohl die zivile wie auch die militärische Fahrzeugbranche bedient werden. Dies gilt nicht nur speziell im Bereich der Um- und Aufrüstung und Sicherheitstechnik (12%), in dem u.a. ACS Armoured Car Systems, EAFT Emden Anlagen- und Fahrzeugtechnik und KIDDE DEUGRA tätig sind, sondern für die ganze Breite diversifizierter Produktion über verschiedene Branchen hinweg. Interessant ist, wie sich diese 57 Anbieter an der Schnittstelle von ziviler und militärischer Produktion auf die Zulieferbranchen verteilen. Etwa ein Sechstel (14 von 86) der Zuliefer- und Dienstleistungsbetriebe haben sich gezielt auf militärische Produkte in der Fahrzeugindustrie spezialisiert, insbesondere in der Sparte von Spezial- und Schutzfahrzeugen (wie DREHTAINER GmbH und Dynamit Nobel Defence GmbH), Gefahrenanalyse und -erkennung



Der gepanzerte ‚Dingo‘ im Bundeswehreininsatz in Afghanistan – mit Motor von Mercedes-Benz. Quelle: Wikipedia.

zum Beispiel für Aufklärungsfahrzeuge (von Bruker Daltonik GmbH oder TELEFUNKEN RACOMS), der Aufrüstung und Instandhaltung von Militärfahrzeugen (Glückauf-Logistik als Teil der RUAG AG) oder Unternehmen wie benntec Systemtechnik GmbH, die Trainingssoftware für Militärfahrzeuge anbieten. Bei anderen ist die militärische Ausrichtung gar nicht auf den ersten Blick erkennbar, wie bei Elektronik- oder Hydraulikspezialisten, die sich an Luft-, Schifffahrt- und Militärtechnik ausrichten.

Fazit

Diese Studie hat damit begonnen, das Überlappungsfeld zwischen der Automobilherstellung und Rüstung aus der Geschichte heraus bis heute auszuloten. Eine erste Datenerhebung konnte darüber hinaus einen aktuellen Einblick in die Verbindungen der beiden Branchen gewähren. Dabei wurde deutlich, dass viele industrielle Zusammenhänge seit dem Zweiten Weltkrieg fortbestehen oder sich mit dem Aufkommen digitaler Technologien neu ergeben konnten und die Unternehmenslandschaft in dieser Schnittstelle durchaus immer noch eine unbestreitbare Relevanz innehat.

Als weiteres zentrales Ergebnis kann festgehalten werden, dass eine engere Verbindung der zivilen mit der militärischen Produktion weniger bei den Fahrzeugherstellern zu finden ist. Viel ausgeprägter sind die Verknüpfungen bei den Zulieferer- und Dienstleister-Unternehmen. Von den hier untersuchten Betrieben richtet die große Mehrheit ihr öffentlich sichtbares Angebot gezielt an beide Industriesparten aus und

deckt dabei die ganze Bandbreite der Zulieferbranchen ab. Die Vermutung, dass sich beide Wirtschaftszweige nach dem Zweiten Weltkrieg durch stärkere Spezialisierung auseinanderentwickelt hätten, scheint sich eher nicht zu bestätigen. Im Gegenteil bewegen sich die Branchen durch den oben beschriebenen Strukturwandel hin zu einer vermehrten Digitalisierung und Automatisierung wieder aufeinander zu: Das hat nicht nur das Beispiel Bosch als führender KI-Spezialist gezeigt, auch in der statistischen Verteilung der Zuliefererbetriebe machen in unserer Auswahl Informations- und Kommunikationstechnologien einen großen Anteil aus. Die High-Technisierung bewirkt also weniger eine Trennung der Produktionssparten voneinander als eine stärkere Ausfransung beider auf hoch spezialisierte Dienstleister und Zulieferer, da kein Unternehmen noch alle, teilweise im Kleinsten mit komplexester Technik ausgestatteten Bauteile selbst herstellen kann. Die Produzenten einzelner Techniken, Bauteile oder Systeme wiederum bedienen nun Absatzmärkte in möglichst vielen verschiedenen Branchen, die dieselben Technologien nutzen.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Statista-Dossier. Angaben für das Jahr 2013. S. 14: automotive-allstars.com.
- 2 Die Ambivalenz ($77+49+35=161$, nicht 104) entsteht durch Doppelmitgliedschaften
- 3 Vgl. cyber-valley.de; bosch.de und imi-online.de.
- 4 Vgl. Peter Welchering: KI-Systeme im Militär. Deutschlandfunk, 26.9.2019: deutschlandfunk.de.
- 5 europaeischer-polizeikongress.de.