

Auto und Krieg Historische und aktuelle Verbindungen zwischen Automobil- und Rüstungsindustrie

von Jule Steinert



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

INHALT

Hinführung

Die Förderung von Automobil- und Rüstungsindustrie.....	2
Die Automobilindustrie als Rüstungsmotor des Zweiten Weltkriegs.....	3
Überblick: Fahrzeughersteller der Bundeswehr.....	4
KASTEN: Mercedes-Benz AG.....	4
Betriebsgeschichtliche Wurzeln in den Rüstungskonzernen der NS-Zeit.....	4
Aktuelle Rüstungsgeschäfte deutscher Automobilproduzenten... ..	5
KASTEN: Rüstung aus dem Ausland.....	5

Branchenüberlappungen zwischen Automobil- und Rüstungsindustrie.....	7
Methode.....	8
Zuordnung zur Rüstungsbranche.....	8
Zuordnung zur Automobilbranche.....	8
Weitere Merkmale.....	9
Ergebnisse.....	9
Hersteller.....	9
Zulieferer ohne sichtbaren Rüstungsbezug.....	9
Zulieferer von Automobil- und Rüstungsbranche.....	10
Auf Militärprodukte spezialisierte Zulieferer.....	11
Sonderkategorie: Kerngeschäft Rüstung.....	11
KASTEN: Personelle Überschneidungen.....	11
Die Robert Bosch AG - Ein Beispiel außer der Reihe.....	11
Fazit.....	12

Hinführung

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. Wie Dr. Hartmut Küchle in seiner Studie 'Die Neustrukturierung des deutschen Rüstungsmarktes als industriepolitische Aufgabe' für die Hans-Böckler Stiftung beschreibt,¹ schrumpfte die wehrtechnische Industrie in Deutschland seit Ende des Kalten Kriegs zwar mit dem Abbau von rund 200.000 Arbeitsstellen deutlich, dennoch hat der verbleibende Bestand eine strategisch und politisch wichtige Bedeutung. Der Erhalt einer rüstungstechnologischen und -industriellen Basis (RTIB) im eigenen Land wird mit Verweis auf das Risiko, sich von ausländischen Herstellern abhängig zu machen, wirtschaftliche Gewinne wie auch politischen Gestaltungseinfluss aufzugeben sowie mit Verweis auf die Verantwortung gegenüber den europäischen Partnern und der NATO verteidigt - mit dem „Ziel, Mindestkapazitäten und internationale Kooperationsfähigkeit zu erhalten“.² Der sich damals schon abzeichnende Trend zur Bewahrung oder gar Aufstockung statt zum vollständigen Abbau einer RTIB in Deutschland ist auch in dem Bekenntnis der Bundesregierung „zum Erhalt nationaler verteidigungsindustrieller Schlüsseltechnologien“ zu erkennen, welches im Juli 2015 als Teil eines Zehn-Punkte-Programms zur Stärkung der nationalen Verteidigungsindustrie beschlossen wurde.³

Geschichtlich, 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 Hauptbasis 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. Was steckt wirklich hinter der vermehrten Abspaltung einzelner Produktionssparten der Automobilität von der Rüstung im engeren Sinne: 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 möchte der folgende Text nachgehen, indem zunächst die aktuelle wirtschaftliche Relevanz der Automobil- und Rüstungsindustrie sowie ihre historische Verknüpfung miteinander während des Zweiten Weltkrieges kurz nachgezeichnet wird. Vor diesem Hintergrund soll ein erster überblicksartiger Eindruck der aktuellen Verbindungspunkte von Unternehmen der Automobilindustrie zur Rüstungsherstellung vermittelt, anhand von Beispielen vertieft und schließlich ausgewertet werden. Dabei verweist die Leitfrage weiter auf eine grundlegende kritische Reflexion der Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland und deren vielbetontes Wirtschaftsprimat, welches gerade im Kontext der Sorge um Gewinneinbußen während der Covid-19 Pandemie in der Forderung nach gezielten Konjunkturförderungen für den Automobilmarkt wieder deutlich wurde.⁴ Lässt sich die politische Gewichtung und Unterstützung der Automobilindustrie in Deutschland vor dem Hintergrund ihrer Rolle im Zweiten Weltkrieg möglicherweise sogar auch als Investition in die Aufrechterhaltung einer RTIB deuten?

Die Förderung von Automobil- und Rüstungsindustrie

Der Bundeshaushalt 2020⁵ sieht insgesamt Ausgaben für 2020 von 362 Mrd. Euro vor. Davon sollen mit gut 16 Mrd. Euro – das sind über 1 Mrd. mehr als im letzten Jahr – knappe 5% an „Militärische Beschaffungen, Materialerhaltung, Wehrforschung, wehrtechnische und sonstige militärische Entwicklung und Erprobung sowie militärische Anlagen (nur Bund)“ gehen.⁶ Für Infrastruktur und Verkehr sind Ausgaben für Straßen (etwa 9 Mrd. Euro), Wasserstraßen und Häfen sowie die Förderung der Schifffahrt (etwa 1 Mrd. Euro) und die Luftfahrt (etwa 305 Mio. Euro) geplant.⁷ Die Automobilbranche wird außerdem direkt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Bereich ‚Neue Mobilität‘ mitbedacht, für den rund 69 Mio. Euro in Verkehrstechnologien fließen.⁸

Neben diesen Ausgaben des Bundeshaushalts fördert die Bundesregierung die Automobilindustrie, Hersteller- sowie Zuliefererunternehmen auf zahlreichen Wegen, wie u.a. die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE für den Zeitraum von 2008 bis 2019 offenlegt:⁹ Zum einen laufen Milliardenbeträge der Bundesmittel durch zahlreiche Forschungs- und Entwicklungszuschüsse (FuE) sowie Investitionsförderungen und Verbundprojekte an die großen Automobilunternehmen Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW, Opel, Ford und Audi sowie die Zulieferbetriebe Bosch, Siemens, Thyssen Krupp, Continental, BASF SE, HELLA KGaA Hueck & Co., Schaeffler, MAN, Mahle und ZF Friedrichshafen und an Forschungseinrichtungen und Universitäten.¹⁰ Zum anderen unterstützt der Bund Auslandsinvestitionen und -exporte der Branche, indem er auf Antrag Investitions Garantien, d.h. politisch-rechtliche Rückendeckung und Rückerstattungen im Verlustfalle für Direktinvestitionen deutscher Unternehmen in Schwellen- und Entwicklungsländern übernimmt (2018 mit 414 Mio. Euro und 2019 mit 1,87 Mrd. Euro) und Exportkreditgarantien (Hermesdeckungen) vergibt. Dabei nimmt der Bund deutschen Exporteuren das Risiko eines Zahlungsausfalls der ausländischen Käufer aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen ab (2018 wurde ein Gesamtvolumen von rund 1 Mrd. Euro und 2019 von 46 Mio. Euro vom Bund gedeckt).¹¹ Hinzu kommen staatliche Kaufförderungen für Kraftfahrzeuge. So wurde die Automobilbranche durch das ‚Programm zur Stärkung der Pkw-Nachfrage ab 2009‘ (Abwrackprämie) bis September 2009 mit insgesamt 5 Mrd. Euro sowie die Produktion ‚elektrisch betriebener Fahrzeuge‘ von Juli 2016 bis September 2019 mit etwa 180 Mio. Euro subventioniert.¹² Zusätzlich gehen Fördermittel in bestimmte Forschungsbereiche insbesondere zur ‚nachhaltigen‘ Mobilität wie Brennstoffzellen, die Tankinfrastruktur, Wasserstofftankstellen, e-fuels und Agrarkraftstoffe, aber auch Diesel-, Benzin- und Gasantrieb. Zum Beispiel erhielten BMW, VW, Mercedes-Benz, Opel, Ford, Nissan und Siemens seit 2008 für FuE im Bereich Elektromobilität für PKWs und LKWs Zuschüsse aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von insgesamt etwa 27,7 Mio. Euro, während das BMWi im gleichen Zeitraum und zum selben Zweck Audi, BMW, Daimler, Continental, Elring Klinger, Mahle, MAN, Ford, IAV, Opel, Porsche, Bosch, Schaeffler, Siemens, Toyota, VW und ZF mit rund 39 Mio. Euro gefördert hat und auch das Bundesministerium für Umwelt seit 2018 Fördergelder von insgesamt gut 119,93 Mio. Euro für FuE im Elektromobilitätsbereich an Audi, BMW, Daimler, IAV, Siemens und VW zahlte.¹³

Die Automobilindustrie als Rüstungsmotor des Zweiten Weltkriegs

Viele Automobilwerke wurden unter nationalsozialistischer Herrschaft zu Rüstungskonzernen, zu Waffenschmieden des Zweiten Weltkriegs und des deutschen Angriffskriegs, der zu schätzungsweise über 60 Millionen Toten, der Besetzung und brutalen Unterdrückung fast ganz Europas sowie Nordafrikas, der Ausweitung deutscher Verfolgung und systematischer, grausamer Ermordung jüdischer Menschen im Holocaust sowie unzähligen weiteren Verbrechen gegen die Menschlichkeit führte. Dieser Prozess der Produktionsumstellung und Kollaboration mit der nationalsozialistischen Bewegung setzte teilweise schon ein, bevor diese an die Macht kam. Dabei waren es nicht vorwiegend die Fahrzeughersteller selbst, die auf eine Neuausrichtung hin zur Rüstung drängten, sondern vielmehr die Zulieferer sowie die Deutsche Bank, die durch Kreditvergabeentscheidungen ganz gezielt auf eine erneute Aufrüstung Deutschlands hinwirkte. Mit der zunehmenden, systematischen Inhaftierung unter schlimmsten Bedingungen von Juden, politischen Gegnern, Menschen mit Behinderung, Schwulen, Sinti und Roma wurde die Rüstungsproduktion in den (ehemaligen) Automobilwerken wesentlich auf den Einsatz, die Lasten und Leiden von Zwangsarbeiter*innen abgestellt. Über die 'Struktur und Funktionsweise der Kriegswirtschaft in Deutschland ab 1942 unter besonderer Berücksichtigung des organisatorischen und produktionswirtschaftlichen Wandels in der Fahrzeugindustrie' hat Martin Pesch eine umfassende Untersuchung geschrieben.¹⁴

Über diese produktionstechnische Basis hinaus bildete die Automobilindustrie und insbesondere die Sportwagenherstellung auch ideologisch eine wichtige Unterstützung des nationalsozialistischen Narrativs von Kraft und Mobilisierung. Das Sportliche wurde mit dem Geschäftlichen und Militärischen zusammen gedacht, eine knappe, harsche, ständige Vorwärtsbewegung suggerierende Ausdrucksweise genutzt – so beschreibt es Victor Klemperer in seinen Betrachtungen über die Sprachveränderungen während der NS-Zeit.¹⁵

Ein besonders exemplarisches Beispiel ist die Daimler-Benz AG. Diese begann ihre Rolle als größter Rüstungskonzern im nationalsozialistischen Deutschland erst und auch nur gezwungenermaßen aufzuarbeiten, nachdem einige Mitarbeiter*innen 1986 für Recherchen anlässlich des hundertjährigen Konzern-Jubiläums auf Zeugnisse ehemaliger Zwangsarbeiter*innen in den Werken stießen. Doch die im Folgenden entstandene Studie durch ein konzernnahes Gremium blieb oberflächlich.¹⁶ Der erst unter äußerem Druck einsetzende und dann in großen Teilen verharmlosende Prozess, in dem Daimler-Benz die eigene Rolle in dieser Zeit schließlich aufzuarbeiten begann, ist beispielhaft für die Geschichtsbewältigung deutscher Automobilunternehmen. Der Umgang deutscher Konzerne mit ihrer NS-Vergangenheit wurde erstmals intensiv von Sebastian Brünner in seinem Buch 'Geschichte und Gewinn' untersucht, in dem er u.a. Daimler-Benz und Volkswagen in den Blick nimmt.¹⁷

Um dieser „Weißwäscherei ohnegleichen“ etwas entgegenzusetzen, entstand im 'Daimler-Benz Buch' eine umfassende Analyse der tiefgreifenden Einbindung, mit der sich die Daimler-Benz AG bereits vor 1933 aktiv zu einem der wichtigsten wirtschaftlichen, kriegsindustriellen und nicht zuletzt ideologischen Unterstützer des NS-Regimes entwickelt hat.¹⁸ So gab es, wie die Autor*innen dezidiert nachweisen, bereits Anfang der 1930er Jahre Kooperationen z.B. in der Werbung oder Fahrzeugverleihungen zwischen NSDAP und Daimler-Benz und immer

mehr Vorstandsmitglieder des Konzerns traten der Partei und der SS bei. Diese außergewöhnlich intensiven personellen Verbindungen, die enge Zusammenarbeit und gemeinsame Planung eines Wirtschaftsaufschwungs durch Motorisierung, die ambitionierten gegenseitigen öffentlichen Verbundenheitsbekundungen durch die gesamte NS-Zeit hindurch sowie die massenhafte Ausbeutung von Zwangsarbeiter*innen, die 1944 sogar 50% der Gesamtbelegschaft ausmachten, gehen weit über eine den Umständen geschuldete Unterordnung des Betriebes unter das NS-Regime hinaus, urteilen die Autor*innen schlussendlich.¹⁹

Karl Heinz Roth verfolgt nach, welche entscheidungsgebende Macht die Deutsche Bank AG zu dieser Zeit in und über den Konzern innehatte²⁰ und entdeckt, dass die Deutsche Bank in den 1920er Jahren ganz gezielt eine erneute Produktionsverlagerung des Autokonzerns auf die Rüstungsindustrie beförderte, der nun wieder Flugzeug-, Panzer- und Schiffsmotoren für die Reichswehr herstellte. Dies geschah zum einen durch finanzielle Weichenstellungen, welche auf Grundlage eines bis in die 1890er Jahre zurückreichenden und bewusst aufrecht erhaltenen Abhängigkeitsverhältnisses möglich waren, und zum anderen mit Hilfe ihres Einflusses im Aufsichtsrat, der von Bankiers dominiert wurde und bei Daimler-Benz ungewöhnlich viel in der Firmenpolitik zu sagen hatte. Roth kommt zu dem Ergebnis, dass sich ab Mitte der 1920er Jahre „der Motorenkonzern unmittelbar in der Hand der Deutschen Bank“ befand.²¹ Die Deutsche Bank hat in den 1920er Jahren unter dem revanchistisch eingestellten Vorstandsmitglied Emil Georg von Strauß (1877-1942) auf eine zentrale Zusammenführung der gesamten deutschen Kfz- und Motorenherstellung hingearbeitet und hiermit sowohl auf eine als Gefahr empfundene und propagierte ‚Überfremdung‘ durch marktführende amerikanische Unternehmen reagieren wie auch eine neue Militarisierung Deutschlands entgegen den Bestimmungen des Versailler Vertrags erwirken wollen. In diesem Rahmen lancierte die Deutsche Bank auch die Fusion von Daimler und Benz und brachte zahlreiche Rüstungsunternehmen unter ihren Einfluss. Allerdings, so stellt Roth klar, kann nicht von einem Zugzwang, der den Konzern ganz unfreiwillig



Daimler-Benz NS-Propaganda. Todor Bozhinov/Wikipedia.

zurück in die Rüstungsgeschäfte gedrängt hätte, die Rede sein:

Spätestens nach 1926 sei keine bemerkenswerte Opposition in den Betriebskreisen von Daimler-Benz mehr laut geworden, sondern im Gegenteil eher Unterstützung und Identifizierung mit dem Leitkurs der Bankiers.²² Es ist für Roth schlussendlich „kein Zufall, daß sich Strauß und mit ihm Daimler-Benz seit 1931/32 entschieden und exponiert für die nazistische ‚Machtübernahme‘ einsetzen“.²³

Noch heute sitzen wichtige Vertreter der Deutschen Bank im Aufsichtsrat von Daimler-Benz, wie etwa Paul Achleitner, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG, und Clemens Börsig, ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG.²⁴ Die Deutsche Bank ist laut ‚Aufschrei Waffenhandel‘ noch heute in Rüstungsgeschäfte wie dem Export von Leopard-2-Panzern nach Saudi-Arabien verwickelt.²⁵

Angesichts der prioritären wirtschaftlichen Relevanz der Automobilbranche, die sowohl Grund als auch Konsequenz ihrer besonderen Protektion und Förderung durch die Bundesregierung ist, und ihrer Vergangenheit als wichtigste industrielle Basis der deutschen Aufrüstung für den Zweiten Weltkrieg drängt sich die Frage auf, ob es bis heute fortbestehende oder neue Verbindungen der Automobil- zur Rüstungsproduktion gibt. Dies soll im Folgenden genauer betrachtet werden.

Mercedes-Benz AG

Mercedes Benz ist seit der Fusion der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit Benz & Cie 1926 eine eingetragene Handelsmarke für Autos der Daimler AG. Parallel dazu ist die Mercedes-Benz AG heute auch eine eigene Geschäftssparte des Daimler-Benz Konzerns, die zwei Bereiche (Mercedes-Benz Cars (MBC) und Mercedes-Benz Vans) umfasst. Dabei gehören nicht alle Fahrzeuge dieser Sparte auch zur Marke Mercedes-Benz (so produziert MBC auch Smarts), während andersherum auch andere Geschäftssparten Nutzfahrzeuge dieser Marke produzieren können (z.B. Trucks und Busse von Daimler). Erst mit der neuen Konzernstruktur, die seit dem 1. November 2019 greift, wurden Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in der Mercedes-Benz AG sowie Daimler Trucks und Daimler Buses in der Daimler Trucks AG zusammengefasst und beide wie zuvor schon die Daimler Mobility AG zu rechtlich eigenen Gesellschaften ausgegliedert. Alle drei AGs sind nun hundertprozentige Tochtergesellschaften der Daimler AG, die ihre börsennotierte Dachgesellschaft bildet. Zur ganzheitlichen Koordinierung aller Bereiche wurde der neue Posten der des Chief Operating Officers (COO) geschaffen, den Markus Schäfer bekleidet.²⁷

Quelle: Eigene Darstellung

Überblick: Fahrzeughersteller der Bundeswehr

Im Vergleich der Hersteller von Rad- und Kettenfahrzeugen, die von der Wehrmacht in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und von der Bundeswehr nach Ende des Zweiten Weltkrieges genutzt wurden bzw. werden,²⁶ wird zwar deutlich, dass die Produktionsketten wie auch die Unternehmen seit der Nachkriegszeit inter- und transnationaler geworden sind. Dennoch bleiben die wichtigsten großen Marken dieselben und die meisten Automobilproduzenten, deren Fahrzeuge die Bundeswehr heute nutzt, weisen in ihrer Unternehmensgeschichte klare Bezüge zu denen aus der Kriegszeit auf: Das waren und sind natürlich die großen Stahlzulieferer Rheinmetall und Thyssenkrupp sowie die Hersteller BMW, Volkswagen und Mercedes-Benz mit der dazugehörigen Daimler AG.

Betriebsgeschichtliche Wurzeln in den Rüstungskonzernen der NS-Zeit

Viele der früheren Hersteller von Fahrzeugen für die Wehrmacht sind von den größeren Unternehmen übernommen worden, vor allem Daimler und Volkswagen gingen aus diesen Fusionen als Gewinner hervor: So kaufte der Daimler-Benz-Konzern in den 1970er Jahren die Famo Fahrzeug- und Motoren-Werke GmbH zusammen mit der gesamten Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG auf. Henschel & Sohn war seit 1810 ein Maschinen-, Fahrzeugbau- und Rüstungskonzern, der bereits im Ersten Weltkrieg an der Rüstungsindustrie beteiligt war und im Zweiten Weltkrieg dann Kriegslokomotiven, Lastkraftwagen, Panzer und Geschütze für die Wehrmacht produzierte. Ende der 1950er Jahre nahm der Konzern erneut die Produktion von Waffensystemen auf, wurde 1965 von den Rheinischen Stahlwerken aufgekauft und in ‚Rheinstahl-Henschel‘ umbenannt. Die Diesellokproduktion wurde 1969 von der Klöckner-Humboldt-Deutz AG übernommen und die Lkw-Produktion nach ihrer Ausgliederung als Hanomag-Henschel-Fahrzeugwerke GmbH 1971 von Daimler-Benz aufgekauft, um sie mit der Mercedes-Benz LKW-Sparte zusammenzulegen. Die Rheinstahl AG selbst ging 1976 in die August Thyssen-Hütte ein und wurde erst zu Thyssen Henschel, dann zusammen mit Asea Brown Boveri 1990 zur ABB Henschel und 1995 vereinbarten ABB und Daimler-Benz schließlich den weltweiten Zusammenschluss ihrer Verkehrstechnik-Sparten.

Auf ähnliche Weise laufen auch in der heutigen Volkswagen AG mehrere Hersteller zusammen, die im Zweiten Weltkrieg noch zur Rüstungsbasis des nationalsozialistischen Deutschlands gehörten: Der PKW-Hersteller Horch fusionierte 1932 mit Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen (DKW), Audiwerke AG Zwickau und dem Automobilwerk Siegmund der Wanderer-Werke zur Auto Union AG, die während des Zweiten Weltkriegs insbesondere durch die Fertigung von Junker-Flugmotoren für die Deutsche Luftwaffe in den Mitteldeutschen Motorenwerken an der Rüstungsindustrie beteiligt war. Nach dem Krieg getrennt, wurden die Hersteller doch 1948 erneut zusammengeführt und 1959 erst von Daimler-Benz, 1966 dann von VW übernommen. Innerhalb des Volkswagen Konzerns fusionierte Horch 1985 schließlich mit der Neckarsulmer NSU AG zur Audi AG. Audi ist lateinisch für ‚Hör zu‘ oder ‚Horch‘ und soll an den Unternehmensursprung erinnern.²⁸ Seit 2012 hält VW auch die Aktienmehrheit des Fahrzeug- und Maschinenbaukonzerns MAN SE, der 1758 als Gemeinschaftsunternehmen der Automobilwerke Adolph Saurer und der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG entstand. VW hat MAN schließlich mit seiner schwedischen Tochter Scania zusammengeführt. Zuvor, 1971, hat MAN allerdings noch die Bussing NAG Spezialfabrik für Motorlastwagen,

Motoromnibusse und Motoren übernommen, welche in den 1930er Jahren die Neue Automobil-Gesellschaft AG aufgekauft hatte.²⁹ Auch von Škoda hat VW im Jahr 2000 die ausgegliederte Automobilsparte aufgekauft. Das ehemals böhmische Maschinenbauunternehmen wurde unter der Deutschen Besetzung von den Reichswerken Hermann Göring übernommen und nach Kriegsende zunächst verstaatlicht.

Der Volkswagen Konzern selbst entstand aus der ersten Entwicklung eines Volkswagens (dem VW Käfer) 1934 von Ferdinand Porsche und seiner GmbH – im Auftrag des ‘Reichsverbands der Deutschen Automobilindustrie’. Die nationalsozialistische Organisation ‘Kraft durch Freude’ errichtete zur Massenproduktion dieses Autos 1937 in Berlin die ‘Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens mbH’, die sich schließlich mit Werken in Braunschweig, Fallersleben und vor allem Wolfsburg erweiterte. Die enge Verbindung von Volkswagen und Porsche blieb bestehen, 2008 wurde VW ein Tochterunternehmen der Porsche Automobil Holding SE, die ihren Anteil am Konzern kontinuierlich ausgebaut hat und die Volkswagen AG übernahm ihrerseits 2012 die Porsche AG vollständig, die vor allem Sportwagen und Limousinen herstellt, allerdings auch schon einen Geländewagen für die Bundeswehr entworfen hat (den Jagdwagen-Prototyp Porsche 597).³⁰

Zwei der großen Hersteller von Fahrzeugen für die Wehrmacht hatten zu dieser Zeit ihren Hauptsitz gar nicht (mehr) in Deutschland: So produzierte der seit 1925 existierende deutsche Ableger der amerikanischen Ford Motor Company im Zweiten Weltkrieg für die Wehrmacht LKWs, schwere Einheits-PKWs und Halbkettenfahrzeuge.³¹ Der einst größte deutsche Automobilhersteller Opel wurde im Zuge der Weltwirtschaftskrise 1931 vom amerikanischen Unternehmen General Motors aufgekauft. Dennoch trug Opel während des Zweiten Weltkriegs maßgeblich mit der Produktion von Blitz-LKWs zur Auf- und Ausrüstung der Wehrmacht bei, obwohl die USA der deutschen Aufrüstung erst kritisch, dann gar militärisch entgegenstand.³² Weder bei Ford noch bei Opel sind Militärfahrzeuge im aktuell online offen einsehbares Angebot zu finden.

Aktuelle Rüstungsgeschäfte deutscher Automobilproduzenten

Gerade Daimler-Benz und Volkswagen, die großen ‘Erben’ der Rüstungsbasis des nationalsozialistischen Deutschlands, in denen die Mehrzahl der Militärfahrzeuge- und Motorenhersteller Deutschlands im Zweiten Weltkrieg zusammenlaufen, beteiligen sich auch heute noch am Rüstungsgeschäft. So gehören zum aktuellen Bestand der Bundeswehr-Fahrzeuge u.a. das Bergfahrzeug ‘Bison’, der Geländewagen ‘Wolf SSA’ sowie einige LKWs von Mercedes Benz sowie der Schwerlasttransporter ‘Mammut’, ungeschützte Transportfahrzeuge und LKWs von Rheinmetall und der VW-Tochter MAN.³³ Cornelia Meyer beschreibt die militärisch relevanten Aktivitäten beider Konzerne detailliert in ihrem Artikel ‘Mercedes an die Front: Wie sich VW und Daimler an Rüstungsgeschäften beteiligen’, der im Januar letzten Jahres bei Business Insider erschien.³⁴ Von ihren Erkenntnissen ausgehend sollen im Folgenden die Unternehmen einzeln genauer betrachtet werden.

Über die Daimler AG gibt Meyer zunächst an, dass sie Mitglied im Bundesverband der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie (BDSV) ist, einer der wichtigsten Interessensgemeinschaften bzw. Lobbyverbände der deutschen Rüstungsindustrie. Sie verweist außerdem darauf, dass Daimler und Mercedes Benz auf der International Defence Exhibition & Conference (IDEX),

Rüstung aus dem Ausland

Auch einige aktuelle Hersteller von Bundeswehr-Fahrzeugen, die ihren Hauptsitz außerhalb Deutschlands haben, sind dennoch eng mit der deutschen Automobilindustrie und ihrer nationalsozialistischen Rüstungsvergangenheit verknüpft: Erst im April 2020 hat die General Dynamics European Land Systems-Germany GmbH von dem deutschen Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) den Auftrag bekommen, 80 hochgeschützte EAGLE 6x6-Fahrzeuge für den Zentralen Sanitätsdienst der Bundeswehr herzustellen.⁵¹ Diese Zweigstelle ist aus der Übernahme der ehemaligen Eisenwerke Kaiserslautern durch den amerikanischen Rüstungskonzern General Dynamics entstanden.⁵² General Dynamics European Land Systems (GDELS) hat 2018 auch den Instandhaltungs-, Umrüstungs- und Serviceanbieter für Militärfahrzeuge FWW Fahrzeugwerk GmbH übernommen, welcher 2001 nach mehreren Namen- und Besitzerwechseln sowie Produktionsumstellungen aus einer Außenstelle der Torpedoversuchsanstalt Neubrandenburg hervorging, die 1941 von der deutschen Marine zum Testen und Weiterentwickeln von U-Boot-Torpedos am Tollensesee gegründet wurde.⁵³ Das italienische Unternehmen IVECO Group liefert vor allem Sanitätsfahrzeuge wie den Intensivtransportwagen an die Bundeswehr⁵⁴ und produziert unter der Sparte ‘Iveco Defence Vehicles’ Militärfahrzeuge⁵⁵ – seit deren Übernahme u.a. in den ehemaligen Magirus-Deutz Werken in Ulm, die zur Kölner Klöckner-Humboldt Deutz AG gehörten und während des Zweiten Weltkriegs die Einheits-LKWs der Wehrmacht herstellten.⁵⁶

der größten Messe für Rüstungsindustrie, ausstellen – wie übrigens auch die Renk AG und General Dynamics Land Systems (von denen später noch die Rede sein wird).³⁵ Daimler hatte sich in den 1980er Jahren unter Vorstandschef Edzard Reuter auch an Rüstungsunternehmen wie MTU oder DASA (später EADS und heute Airbus, größter Rüstungskonzern Europas) beteiligt, sich aus diesen Geschäften jedoch nach heftiger Kritik und aus wirtschaftlichen Gründen mittlerweile wieder zurückgezogen, rekapituliert Meyers.³⁶

Bei einem Blick auf die Webseite des Unternehmens finden sich bei Daimler, wenn auch lange nicht so exponiert wie die zivilen



Fahrzeug des ehemaligen Raketenartilleriebataillons von MAN. Quelle: Wikipedia.

Produkte, doch unter der Rubrik ‘Ready for Future Operations’ die ‘Mercedes-Benz Defence Vehicles’. Diese werden hier für ihre Robustheit, Tragfähigkeit und flexible Anpassungsfähigkeit im Gelände angepriesen. Der ‘Mercedes-Benz Blue Efficiency Euro VI’-Motor ist dabei nicht nur besonders ‘klimafreundlich’, sondern erlaubt es Mercedes auch, Fahrzeuge anzubieten, die mit verschiedenen Kraftstoffen (von ganz ‘sauberen’ bis sehr schädlichen) fahren können. Diese Fahrzeuge sind an Emissionsstandards und Energievorkommen verschiedener Einsatzländer anpassbar, unabhängig in ihrer Mobilität und bieten somit einen (kriegs-)strategischen Vorteil. Das Umweltthema wird also, wenn es gerade zupass kommt, für die Unterstreichung der modernen Ausrichtung der Daimler Militärfahrzeuge herangezogen. Dass Militärs weltweit die Adressaten solcher international ausgerichteter Werbung sind, wird schnell deutlich: „Mercedes-Benz Defence Vehicles sees itself not only as a supplier of commercial vehicles, but also as a sustainable partner of modern armies”.³⁷

Nicht nur Daimler, auch der Volkswagen-Konzern ist an Rüstungsgeschäften beteiligt, attestiert Meyer, und zwar durch das Tochterunternehmen Renk AG, das zur MAN Group gehört. Renk stellt vor allem Getriebe für zahlreiche Industriebranchen, Fahrzeuge und Schiffe her, sowie Kupplungen und Prüfsysteme. Meyer zufolge gehören zu den Produkten des Unternehmens auch Getriebe für Kriegsschiffe und Panzer, die „zum Beispiel für die deutschen Panzer Leopard und Puma, Ajax in Großbritannien und den türkischen Altay“ eingesetzt werden.³⁸

Dass Renk auch Rüstungsgüter herstellt, bestätigt sich auf der Unternehmens-Homepage unter dem Angebot von gepanzerten Kettenfahrzeugen³⁹ sowie in der Broschüre ‘Transmissions for Military Tracked Vehicles’.⁴⁰ Die Verbindung von Renk zur VW

AG wird allerdings nicht direkt über die offizielle Internetpräsenz von VW oder MAN deutlich, sondern nur nach gezielter Suche auf der Homepage von Renk, auf der es heißt: „Mit der mehrheitlichen Übernahme der MAN SE durch die Volkswagen AG im Jahr 2011 wurde RENK auch Mitglied in der Volkswagen Gruppe“.⁴¹ Hier findet sich schließlich auch die Information, dass die Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH 76% der Aktienanteile von Renk hält und damit das größte Stimmrecht innehat,⁴² auch wenn im Januar 2020 die SCUR-Alpha 1138 GmbH (hinter der die Beteiligungsgesellschaft Triton steckt) das Angebot veröffentlicht hat, alle Aktien von Renk aufzukaufen, über das bisher noch nicht entschieden wurde.⁴³

Meyer hat beide Unternehmen für ihren Artikel direkt über deren Aktivitäten im Rüstungsgeschäft befragt. Sie beschreibt die grundlegende Tendenz deutscher Unternehmen, in der Öffentlichkeit sehr zurückhaltend über ihre Beteiligung an der Rüstungsbranche aufzutreten, die in Deutschland vor dem Hintergrund der Kriegsschuld „stark umstritten und unpopulär“ ist.⁴⁴

Auf die Anfrage von Business Insider hat sich Daimler laut Meyer damit verteidigt, dass das Rüstungsgeschäft nur einen minimalen Teil der Konzernaktivitäten und –gewinne ausmache und Fahrzeuge aus der Unternehmensproduktion zwar für den Einsatz in Krisenregionen geeignet wären, hierzu jedoch keine bewaffneten Fahrzeuge gehörten. Alle angebotenen Militärfahrzeuge würden auf denselben Grundbaumustern basieren, wie die zivile Autoproduktion. Volkswagen betont in der Antwort, dass der Konzern „weder Waffen noch Waffensysteme“ herstellt und die militärisch nutzbaren Produkte von Renk nur im gesetzlich erlaubten Rahmen gehandelt werden.

Die erste Aussage ist schwer zu prüfen, da im Daimler

Abbildung 1: Ausschnitt von Automobilunternehmen und Zulieferern mit Militär-/Rüstungsbezug

Unternehmen	Verbindung zur Automobilbranche	Produkt/Service
ACS Armoured Car Systems GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Fahrzeugschutz und -aufrüstung
ACUTRONIC Schweiz AG	Zulieferer/Dienstleister	Simulation und Test
Adolf Witte Elektro- und Hochfrequenztechnik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Kabel, Kabelbäume und Schaltschränke
AGP Europe GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Sicherheitsglas
Airbus Defence and Space GmbH	verbandelt	
Airbus Helicopters Deutschland GmbH	verbandelt	
Atos Information Technology GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Digital Transformation
Barbarino & Kilp GmbH/ HYTORC	Zulieferer/Dienstleister	Schraubprozesse
benntec Systemtechnik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Tainingssoftware für Militärfahrzeuge, marine, aerospace
BINZ Ambulance- und Umwelttechnik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Ausstattung für Sonderfahrzeuge
Brüker Daltonik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	instrumentellen Analytik z.B. Gefahrenerkennung
Cappemini Deutschland GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Management- und IT-Beratung
Carbon-Solutions Hintsteiner GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Bauteilsysteme aus Composite Materialien/Carbon
Carmeta Germany GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Technik für autonome Fahrzeuge
Daimler-Benz/ Mercedes AG	Hersteller	Kraftfahrzeuge
Diehl Defence GmbH & Co. KG/ Diehl Gruppe	Zulieferer/Dienstleister	Bauteile, Technologie, Systeme
DNV GL SE	Zulieferer/Dienstleister	technische Beratung, Ingenieurdienstleistungen, Zertifizierungen und Risikomanagement
Doll Fahrzeugbau GmbH	Hersteller	High-Tech-Spezialist für Transportlösungen
DREHTAINER GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Spezialcontainer und -fahrzeuge
Dynamit Nobel Defence GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Explosivstoff- und Systemtechnik, Waffen und Munition, Fahrzeugschutz
EAFIT Emden Anlagen- und Fahrzeugtechnik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Instandsetzung, Reparatur, Aufrüstung
ENGINOX/IQS	Zulieferer/Dienstleister	sonderlogistische Transporte
ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Elektronik- und IT-Systeme
Europlast-Nycast GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Maschinenelemente aus Industriekunststoffen
Excelitas Technologies Gruppe	Zulieferer/Dienstleister	photonische Produkte und Lösungen
F.I.T. Fahrzeug-Ingenieurtechnik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Product-Support-Dienstleistungen
FFG Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft mbH	Hersteller	Panzer- und Unterstützungsfahrzeuge
Finstervalder Transport & Logistik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Logistikdienstleistungen
Fischer Panda GmbH	Zulieferer/Dienstleister	extrem leise Stromgeneratoren
FIT Additive Manufacturing Group AG	Zulieferer/Dienstleister	Technologien
General Dynamics European Land Systems - Deutschland	Hersteller	Militärische Fahrzeuge und Fahrzeugsysteme
genua gmbh	Zulieferer/Dienstleister	Spezialist für IT-Sicherheit/ Lösungen
GEROH GmbH & Co. KG	Zulieferer/Dienstleister	Trägersysteme und Systemanhänger
Glückauf-Logistik GmbH	Zulieferer/Dienstleister	Umrüstung und Ersatzteilversorgung militärischer Fahrzeuge
GOFA Gocher Fahrzeugbau GmbH	Hersteller	Tankfahrzeuge und -container
GuS glass + safety	Zulieferer/Dienstleister	Sicherheitsglas

Geschäftsbericht nicht aufgeschlüsselt ist, welchen Anteil die Defence Vehicles am Konzerngewinn ausmachen, der 2019 insgesamt bei 2,7 Mrd. lag.⁴⁵ Viele Unternehmen, die einzelne Teile von Rüstungsgütern herstellen, entschuldigen sich wie hier Daimler Benz und VW damit, dass sie keine kompletten Waffensysteme produzieren und/oder sich an die gesetzlichen Bestimmungen zum Export oder Einsatz ihrer militärisch nutzbaren Produkte halten. Doch können Hersteller selbstverständlich davon ausgehen, dass geschützte und gepanzerte Fahrzeuge, die sie dezidiert für militärische Einsätze in Kriegs- und Krisengebieten entwickeln, im Dienst gewaltsamer und tödlicher Missionen eingesetzt werden – auch wenn diese Fahrzeuge erst später mit Waffen ausgestattet oder ‚nur‘ zur Aufklärung oder zum Transport genutzt werden. Zum Beispiel erklärt die Bundeswehr, wie der zivile Mercedes Benz G270 CDI zum geschützten Geländewagen Wolf SSA (Sonderschutzausstattung) u.a. für den Einsatz in Afghanistan aufgerüstet werden konnte.⁴⁶ Nicht nur sind die gesetzlichen Bestimmungen der Bundesregierung darüber, in welche Länder Rüstungsgüter exportiert werden dürfen, wenigstens teilweise diskussionswürdig (geliefert wird an EU-, NATO- sowie NATO-gleichgestellte Länder darunter die Türkei, die in Nordsyrien militärisch aktiv ist, sowie an ‚Entwicklungsländer‘ wie Ägypten, das im Krieg in Jemen involviert ist),⁴⁷ auch werden diese immer wieder unterlaufen. So hat Greenpeace herausgefunden, dass die Polizei in Belarus Streifenwagen und Truppentransporter von VW nutzt, u.a. zur brutalen Bekämpfung der aktuellen demokratischen Protestbewegung, die sich gegen den autokratischen Präsident Alexander Lukaschenko auflehnt. Dabei hat die EU bereits seit 2001 ein Waffenembargo gegen Belarus verhängt.⁴⁸

Im Bestand der Bundeswehr sind auch Fahrzeuge von BMW enthalten, z.B. Notarztwagen oder Motorräder.⁴⁹ Zum aktuellen Produktangebot der BMW Group gehören unter der Rubrik ‘Protection Vehicles’ und ‘Bullet Resistant Vehicles’ verschiedene gepanzerte, schussichere Schutzfahrzeuge, für die sogar ein spezielles Training angeboten wird. Für Mitglieder des US Militärs, die in Europa stationiert sind, sowie auch für Heimkehrer gibt es außerdem ein eigenes ‘BMW Military Sales’ Programm mit besonderen Privilegien für den Fahrzeugerwerb.⁵⁰

Branchenüberlappungen zwischen Automobil- und Rüstungsindustrie

Nach ihrer mehr oder weniger verzweigten Entstehung aus den wichtigsten Rüstungsbetrieben der NS-Zeit und neben dem Fortbestehen eines Produktangebots von Schutz- und Militärfahrzeugen für die Bundeswehr und andere Streitkräfte, bleibt die Frage bestehen, inwieweit die Automobilwirtschaft in Deutschland auch heute noch auf Zuliefer- und Wertschöpfungsketten beruht, die in enger industrieller Verwandtschaft oder produktionstechnischen Zusammenhängen mit dem Rüstungsgeschäft stehen. Um einen ersten groben Überblick und Eindruck von der großen und sehr diversen, weil teilweise extrem spezialisierten Unternehmenslandschaft beider Branchen und dem Bereich ihrer Überlappung zu erhalten, wurde für diese Studie in einem ersten Ansatz eine Datenerhebung vorgenommen.

zivile Fahrzeuge/Automotiv-Branche	Militärfahrzeuge/Rüstungstechnik	Webseite	DWT Mitglied	BDSV Mitglied	FKH Mitglied	Zusatz-Infos
x	x	acs-armoured-cars.com	x		x	
x	x	acutronic.com	x			
	x	adolf-witte.de	x			
x	x	agpglass.com		x		
	x	airbus.com	x	x	x	Hersteller von Militärtechnik, die mit der Autoindustrie verbandelt sind
	x	airbus.com	x	x	x	Hersteller von Militärtechnik, die mit der Autoindustrie verbandelt sind
x	x	atos.net		x		Global Strategic Alliance Partnership mit Siemens
	x	hytorc.de	x			
	x	benntec.de	x			
x	x	binz-automotive.com	x			
	x	bruker.com		x		
x	x	capgemini.com	x			
x	x	carbon-solutions.at	x			
x		carmenta.com		x		
x	x	mercedes-benz.de	x	x	x	
x	x	diehl.com	x	x		
x	x	dnvgl.com	x	x		
x	x	home.mobile.de			x	
	x	drehtainer.de	x	x		
	x	dn-defence.com	x	x		
x	x	eafit.de	x			
x	x	enginox.de	x			
x	x	ess.de	x	x		
	x	europplast-nycast.eu		x		
x	x	excellitas.com	x			
x	x	fit-koblenz.de	x			
	x	ffa-flensburg.de	x	x	x	
x		finsterwalder.com	x			
x	x	fischerpanda.de	x			
x	x	fit-technology/index.php		x		
	x	edels.com/businesses.php	x	x		
x	x	genua.de	x	x		
(x)	x	geroh.com	x			
	x	glueckauf-logistik.de	x			
x	x	gofa.de		x	x	
x	x	gus-germany.com		x		

Quelle: Eigene Darstellung.

Methoden

Gesammelt wurden Daten von allen Unternehmen, die in deutschen Rüstungsverbänden Mitglied sind und zugleich eine Verbindung zur Automobilherstellung aufweisen. 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 DWT⁵⁷; ca. 220 des BDSV⁵⁸ und ca. 180 des FKH⁵⁹)⁶⁰ wurde jedes einzeln in den Blick genommen – vorrangig über die Beschreibung durch den jeweiligen Rüstungsverband sowie die eigene Webseite – 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.⁶¹

Bevor dieser erste Versuch, dieses bisher wenig erforschte Feld auszuloten, detaillierter ausgewertet wird, soll zunächst erläutert werden, nach welchen Auswahlkriterien die Erhebung entstanden ist:

Zuordnung zur Rüstungsbranche

Bei der Erhebung wurde als allererstes von der Mitgliedschaft der geprüften Unternehmen in mindestens einer der drei großen deutschen Rüstungsvereinigungen (DWT, BDSV oder FKH) ausgegangen, die als Indikator für eine Verbindung zur Rüstungsindustrie verstanden wird.

Die DWT schreibt auf ihrer Webseite, dass sie Dialog und „Bildung in den Bereichen Wehrtechnik, Verteidigungswirtschaft, Bündnisfähigkeit und Sicherheitspolitik“ fördern und damit „einen Beitrag zur bestmöglichen Ausrüstung der Bundeswehr“ leisten möchte⁶² und stand als Kontaktschmiede zwischen Rüstungsindustrie und Politik sowie wegen ihrer Anerkennung als gemeinnütziger Organisation durch die nordrhein-westfälische Finanzverwaltung bereits heftig in der Kritik einiger Medien (Spiegel, TAZ).⁶³ Die CDU-Politikerin Gisela Manderla ist Vizepräsidentin der DWT und im Präsidium sitzen neben (ehemaligen) Bundeswehr-Kommandanten und Vertretern der Rüstungsriesen Airbus, Krauss-Maffei Wegmann, Rohde & Schwarz oder Rheinmetall AG auch weitere Bundestagsabgeordnete der CDU, SPD und FDP sowie Vertreter der Automobilbranche wie Norbert Erichsen (Geschäftsführer von FFG Flensburger Fahrzeugbau GmbH) und Marcus Ernst (Vertriebsleiter der Defence-Sparte von Mercedes-Benz der Daimler AG).⁶⁴

Der BDSV reklamiert, dass seine Mitgliedsunternehmen „als hochqualifizierte Ausrüster und Partner der Bundeswehr sowie der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben der Bundesrepublik Deutschland“ fungieren und sieht die „Stärkung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der deutschen SVI [Sicherheits- und Verteidigungsindustrie]“ als eine seiner Hauptaufgaben als Interessensvertreter an.⁶⁵ Hierfür setzt er sich auch für eine Ausweitung deutscher Rüstungsexporte ein und beklagt politische Einschränkungen.⁶⁶ Der Förderkreis Deutsches Heer e.V. bietet nach eigenen Angaben eine Plattform für alle, die sich „aktiv der Bundeswehr, ihren Landstreitkräften, hier vor allem dem Deutschen Heer, verpflichtet fühlen“ mit dem Ziel der gemeinsamen Interessenvertretung sowie „zur Verbesserung und

zum dauerhaften Erhalt der Einsatzfähigkeit der Bundeswehr“. Zu diesem Zweck will sich der FKH auch „um eine leistungsfähige nationale Industriebasis für die Ausrüstung des Deutschen Heeres“ bemühen.⁶⁷ Diese Rüstungsverbände sind zudem untereinander vernetzt, so sitzt Generalmajor a. D. Wolfgang Köpke, Präsident vom Förderkreis Deutsches Heer e.V., im DWT-Präsidium, der BDSV ist selbst Mitglied der DWT e.V. und Frank Haun (Vorsitzender der Geschäftsführung von Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG) ist Vizepräsident sowohl des BDSV als auch vom Förderkreis des Deutschen Heers und sitzt im DWT-Präsidium.⁶⁸

Die erstellte Datenerhebung kann allein schon deshalb keine Vollständigkeit beanspruchen, weil die Mitgliederliste der Gesellschaft für Sicherheitspolitik e.V., dem ältesten und mit ca. 6.000 Mitgliedern auch größten Lobbyverein der deutschen Verteidigungs- und Sicherheitspolitik⁶⁹ leider nicht öffentlich einsehbar war und somit hier nicht mit aufgenommen werden konnte.

Zuordnung zur Automobilbranche

Welche der Mitglieder dieser Vereinigungen auch als Zulieferer der Autoindustrie einzuordnen sind, beschreibt die wichtigste und schwierigste Aufgabe dieser Erhebung. Als Auswahlkriterium galt vor allem, ob in der Internetpräsenz des jeweiligen Betriebs ein klarer Beleg dafür zu finden war, dass sich das Angebot (Produkt oder Serviceleistung) auch an die Automobilbranche richtet, es hierfür entweder eine direkte Adressierung, die Erwähnung eines Automobilherstellers als wichtigen Abnehmer oder gar eine eigene Sparte gibt. Hierüber lässt sich bestimmt bei einigen Beispielen streiten, denn wo genau die Grenze der Zugehörigkeit zur Automobilbranche verläuft, ist nicht ganz einfach zu bestimmen. In Frage steht dies natürlich nicht für die konkrete Fahrzeugproduktion, doch welche Zulieferer und Dienstleister zur Branche zählen, wandelt sich auch mit technischen Entwicklungen. Für die Erhebung wurden Produktionszusammenhänge zur klassischen Materialverarbeitung sowie zur Mechanik, Ingenieurstechnik, Elektronik, Hydraulik und Mechatronik, zur Instandsetzung, Reparatur, Umbau und Wartung von Fahrzeugen, der Spezialisierung auf einzelne Fahrzeugteile, -typen oder -zusätze sowie in den Bereich Transport und Logistik gefunden, aber auch zur Glas- und Kunststoffherstellung, zur Energiebranche – vor allem im Bereich der mobilen und effizienten Energiespeicherung und -nutzung. Im Zuge der Digitalisierung und Automatisierung der Automobilbranche gibt es außerdem zahlreiche Verbindungen in die Bereiche High-Tech, Telekommunikation, Optik, Sensorik, Nano- und Informationstechnologie. Weniger offensichtlich sind die Bezüge zu Beratungs- und Consultingagenturen, die den Strukturwandel der Automobilbranche in Richtung Digitalisierung (und wahlweise auch Nachhaltigkeit) begleiten oder zu Anbietern von analogen oder digitalen Simulations-, Trainings- oder Testverfahren, die zum Beispiel die Sicherheit und Nutzungsfreundlichkeit von neuen Fahr- oder Sicherheitstechnologien überprüfen.

Diese Vielzahl an Branchen zeigt bereits, wie spezialisiert die Automobilherstellung ist. Dass sich diese Diversifizierung jedoch gerade unter den hier geprüften Unternehmen deutlich abbildet, die ebenfalls in der Rüstungsbranche aktiv (oder wenigstens indirekt mit dieser verbunden) und in gemeinsamen Verbänden organisiert sind, spricht auch für das Fortbestehen einer Verbindung der beiden Industriezweige. Schließlich sind Themen wie Energieeffizienz, IT-Sicherheit, autonomes Fahren oder digitale Verknüpfung sowohl für zivile, v.a. aber auch für militärische Fahrzeuge, von Interesse. Auch die Einordnung der Unternehmensangebote zur militärischen oder rüstungsindustriellen Nut-

zung lässt sich kritisieren, da hier zum Beispiel auch Fahrzeuge der öffentlichen Sicherheitsbehörden oder Sanitätsfahrzeuge, die von Armeen ebenfalls eingesetzt werden, mitberücksichtigt worden sind (da aufgrund der Mitgliedschaft in einem Rüstungsverband eben auch eine militärische Nutzung zu vermuten steht).

Weitere Merkmale

Außerdem wurde bei der Erhebung 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 (dies sind nur einige Ausnahmen). Ferner wurde festgehalten, welche Produkte oder Serviceleistungen das Unternehmen vorrangig anbietet. In zwei weiteren separaten Spalten wurde nun vermerkt, ob sich dieses Angebot auf zivile Fahrzeuge (und die Automobilbranche) bezieht und ob es sich dezidiert (auch) an Militärfahrzeuge (und die Rüstungsbranche) richtet. Der Verifizierbarkeit halber wurde zusätzlich die Webseite der geprüften Betriebe angegeben und eine Spalte für besondere ‘Zusatz-Infos’ angelegt. Nicht erfasst wurden die Betriebsgröße, also ob es sich um kleine, mittelständische oder große Unternehmen handelt oder ob die Unternehmen transnational organisiert sind.

Ergebnis der Datensammlung nach diesen Überlegungen und Kriterien ist eine Tabelle. Abb. 1 zeigt ein Ausschnitt mit der obersten Kategorie-Zeile und den alphabetisch angeordneten Unternehmen. Trotz den beschriebenen methodologischen Unsicherheiten und Schwachstellen,⁷⁰ die bei jeder Erstellung und Interpretation statistischer Datensammlungen stets im Hinterkopf behalten werden sollten, lassen sich aus dieser ersten Erhebung interessante Eindrücke gewinnen.

Ergebnisse

Ganz allgemein lässt sich zunächst festhalten, dass die meisten der 104 Unternehmen, die auf Grundlage dieser Zählung im Überlappungsbereich von Automobil- und Rüstungsbranche verortet wurden, Mitglieder 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.⁷¹ Um die Branchenlandschaft im hier studierten Überlappungsbereich weiter zu sondieren, kann auf Grund der Indikatoren sowohl zwischen Zulieferern und Herstellern unterschieden sowie verglichen werden, ob die Unternehmen jeweils für die zivile Nutzung in der Automobilindustrie, die militärische in der Rüstungsbranche oder beide produzieren:

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, die zugleich führend in der PKW-Produktion ist, tatsächlich eine enge Verbindung der militärischen und zivilen Produktion.⁷² Im oben rezipierten Interview von Cornelia Meyer für Business Insider hat der Konzern

Vereine der Rüstungslobby Mitgliederanteil mit Automobilbezug



*fördernde Mitglieder

Quelle: Eigene Darstellung

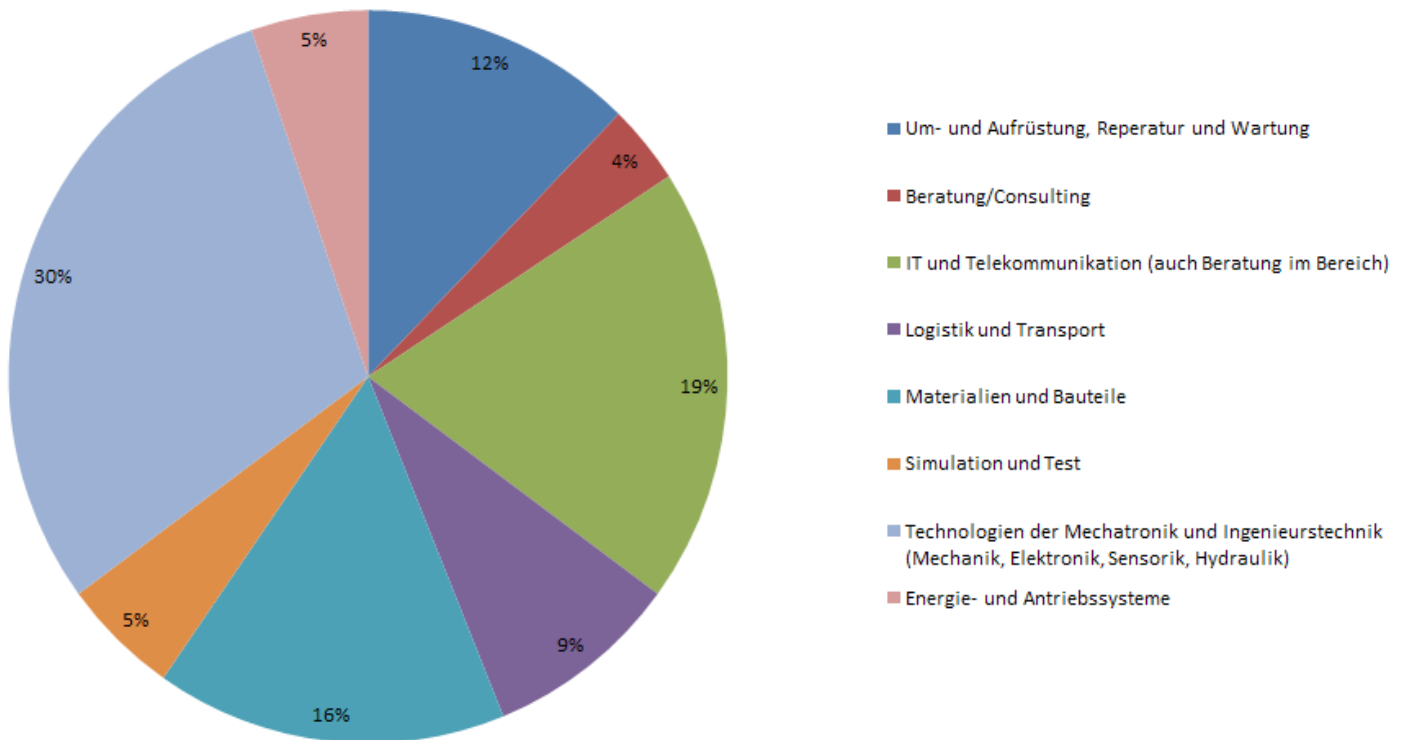
sogar angegeben, dass bei ihm militärische auf der Basis von zivilen Fahrzeugen gebaut werden.⁷³ Dagegen stellen die FFG Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft (Panzer- und Unterstützungsfahrzeuge), GDELS Deutschland (Militärische Fahrzeuge und Fahrzeugsysteme), Hägglunds Vehicle (Kampf- und Geländefahrzeuge) und Krauss-Maffei Wegmann (hochgeschützte Rad- und Kettenfahrzeuge) gar keine Fahrzeuge für den zivilen Nutzungsbereich her.⁷⁴ Eine stärkere Verknüpfung der zivilen und militärischen Produktion scheint es im Herstellungsbereich von geschützten, vorwiegend schweren Sicherheits- oder Sonderfahrzeugen zu geben – wie bei der bereits erwähnten 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).⁷⁵ 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.⁷⁶

Zulieferer ohne sichtbaren Rüstungsbezug

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 geprüften 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. Es bleibt also Spekulation, ob Abnehmer im Rüstungsbereich dennoch hier einkaufen und diese Unternehmen solche Absatzmärkte nur nicht publik machen. In jedem Fall aber scheint ein beidseitiges Interesse am Austausch zwischen Vertretern der Militär-, Sicherheits- und Verteidigungsindustrie und Betrieben aus den Bereichen der digitalen 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 GmbH, 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 Hydraulikprodukte spezialisierte HYDAC Systems & Services GmbH und der Alarm- und Sicherheitssysteme-Hersteller Securiton GmbH, die sogar zwei Rüstungsvereinen angehören.⁷⁷

Besonderes Augenmerk verdient jedoch die ZF Friedrichshafen AG, die sogar in allen drei Verbänden Mitglied ist, und vor

Abbildung 2: Branchenanteile der Zulieferer und Dienstleister der Automobil- und Rüstungsindustrie



Quelle: Eigene Darstellung.

allem Antriebs- und Fahrwerktechnik produziert. Der Technologiekonzern ZF Friedrichshafen zählt zu den größten Automobilzulieferern in Deutschland (an dritter Stelle) und der Welt (an elfter Stelle) und ist mit 260 Produktionsstandorten in 41 Ländern vertreten.⁷⁸ 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.⁷⁹ Wie die Informationsstelle Militarisierung bereits dargestellt hat, liefert ZF Motoren und Getriebe an das benachbarte Rüstungsunternehmen MTU und das Tochterunternehmen ZF Luftfahrttechnik wartet die Helikopter der Bundeswehr auf dem Airbus-Gelände des Kassler Flughafens.⁸⁰

Zulieferer von Automobil- und Rüstungsbranche

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 (die auch auf der Waffenmesse Enforce Tac ausstellen), EAFT Emden Anlagen- und Fahrzeugtechnik und KIDDE DEUGRA tätig sind,⁸¹ sondern für die ganze Breite diversifizierter Produktion über verschiedene Branchen hinweg (s.o.). Interessant ist, wie sich diese 57 Anbieter an der Schnittstelle von ziviler und militärischer Produktion auf die Zulieferbranchen verteilen.

Die 57 Zuliefer- und Dienstleistungsunternehmen wurden entsprechend ihres Produktangebots in acht Branchen zusammengefasst: ‚Um- und Aufrüstung, Reparatur und Wartung‘, ‚Beratung und Consulting‘, ‚IT und Telekommunikation‘, ‚Logistik und Transport‘, ‚Materialien und Bauteile‘, ‚Simulation und Test‘, ‚Technologien der Mechatronik‘ sowie ‚Energie- und Antriebssysteme‘. Ihre Verteilung ist in Abb. 2 dargestellt.

Auch wenn dies sehr grob zusammengefasste Kategorien sind,

von denen einige auch gemeinsam vertrieben werden oder ineinander übergehen, ergibt sich doch ein erster Eindruck von der Verteilung auf die verschiedenen Branchen: So hat der IT-Sektor mittlerweile den zweitgrößten Anteil (fast 20%) an der Sicherheits- und Fahrzeugbranche innerhalb des hier identifizierten Überlappungsbereiches. In diesem werden häufig Software- wie Hardwareprodukte zusammen mit Begleit- und Beratungsangeboten verkauft und eine besonders wichtige Rolle spielen Kommunikations- und Sicherheitssysteme, wie auch autonome Geräte. Mit 30% machen die klassischen Technologien der Mechatronik und Ingenieurkunst jedoch immer noch den umfangreichsten Bereich aus, dieser umschreibt allerdings auch ein bereits Angebot von der Fertigung von Getrieben, Kupplungen oder Schraubungen über die Entwicklung von Elektronik-, Hydraulik- oder Sensoriklösungen bis zur Verbindung all dieser Elemente zu ganzen Systemen. Dabei hängen Elektronikprodukte teilweise eng mit Angeboten für effiziente (und nachhaltige) Speicherung und mobile Nutzung von Energie zusammen, die hier extra gezählt wurden und allein 5% des Branchenspektrums ausmachen. Materialien und Bauteile wie Aluminium-, Schmiede- oder Carbonprodukte sowie in diesem Bereich ver-



Die Getriebe des Leopard 2 sind von Renk. Quelle: egpdfs.com

mehrt auch Sicherheitsglas sind natürlich nach wie vor mit 16% ein wichtiger Zuliefersektor. Ein enger Bezug besteht auch zum Transport- und Logistikbereich (9%) mit Containern, Verladungs- und Hebetchnik oder Spezialausstattungen für bestimmte, sicherheitsrelevante Sonderfrachten, wofür häufig Schwerlasttransporter gefragt sind. Kleine Anteile an der Branchenschnittstelle haben auch Test-, Simulations- oder Trainingssysteme für die Sicherheit oder Nutzung von geschützten und bewaffneten Fahrzeugen sowie Beratungsunternehmen, die sich u.a. auf die Begleitung von Betrieben in diesem Industriebereich spezialisiert haben.

Unter den hier untersuchten Unternehmen sind einige der bekanntesten, großen Rüstungszulieferer Deutschlands: MTU Friedrichshafen GmbH gehört zum britischen Rolls-Royce Konzern und produziert Motoren und spezielle Antriebssysteme (Motor, Getriebe, Kühl- und Luftfilteranlagen) für gepanzerte Radfahrzeuge, Panzer und Schiffe.⁸² Die VW-Tochter RENK AG stellt auch hochmoderne Spezialgetriebe für die Anwendung in militärischen Kettenfahrzeugen und Marineschiffen im Auftrag der Bundeswehr oder anderer Streitkräfte her (s.o.).⁸³ Als international und europäisch etablierter Rüstungskonzern entwickelt die Rheinmetall AG in der Defence Sparte nicht nur komplexe Technologien für Schutz- und Waffen- sondern auch für Fahrzeugsysteme, während die Mobilitätssparte Rheinmetall Automotive AG die zivile Fahrzeugproduktion beliefert.⁸⁴ Genauso entwickelt die Diehl Group neben ihrem vorrangigen Defence Sektor, der Diehl Defence GmbH, auch Elektromobilitäts-, High-Tech- und Energielösungen für die zivile Automotivherstellung unter der Sparte 'Diehl Metall'.⁸⁵ Beide, Diehl Group und Rheinmetall gehören auch zu den Ausstellern auf der Enforce Tac Waffenmesse in Nürnberg.⁸⁶ Der vor allem für seine Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie, Kommunikations- und Verschlüsselungstechnik und als Geschäftspartner weltweiter Streitkräfte (und Geheimdienste) bekannte Elektronikkonzern Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG konstruiert und vertreibt auch Testlösungen für Automotive wie mobile Überwachungstechnologien oder vernetzte Fahrzeuge.⁸⁷

Auf Militärprodukte spezialisierte Zulieferer

Etwa ein Sechstel (14 von 86) der Zuliefer- und Dienstleistungsbetriebe in unserer Auswahl 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),⁸⁸ Gefahrenanalyse und -erkennung zum Beispiel für Aufklärungsfahrzeuge (von Bruker Daltonik GmbH oder TELEFUNKEN RACOMS),⁸⁹ der Aufrüstung und Instandhaltung von Militärfahrzeugen (Glückauf-Logistik als Teil der RUAG AG)⁹⁰ oder Unternehmen wie benntec Systemtechnik GmbH, die Trainingssoftware für Militärfahrzeuge anbieten.⁹¹ 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.

Sonderkategorie: Kerngeschäft Rüstung

Eine Sonderkategorie, die ganz aus der Ordnung fällt und daher weder den Zulieferern noch den Herstellern zugeordnet ist, bilden schließlich Produzenten von militärischen Verkehrsmitteln oder Militärtechnik, die mit der Autoindustrie nicht direkt etwas zu tun haben. Sie wurden trotzdem in die Erhebung aufgenommen, weil sie auf besondere Weise mit dieser 'verban-

delt' sind. Damit sind nur einige wenige Ausnahmen gemeint: Die beiden Divisionen von Airbus SE, einem der zehn größten Rüstungsunternehmen weltweit, Airbus Defence and Space GmbH und Airbus Helicopters Deutschland GmbH, sind Mitglied bei allen drei geprüften Rüstungsverbänden und aus der Daimler-Benz Aerospace AG (DASA) hervorgegangen, die bis 2000 noch mit 93,8 % Anteilseignung eine Tochtergesellschaft der Daimler-Benz AG war (s.o.).⁹² Saab Deutschland GmbH ist die deutsche Division für den schwedischen Konzern Saab AB (Svenska Aeroplan Aktiebolaget), der zu den weltweit führenden High-Tech-Anbietern im Bereich der Verteidigung, Luft- und Raumfahrt zählt. Zwischen 1947 und 2000 aber produzierte das Unternehmen auch zivile PKWs, diese Sparte fusionierte von 1969 bis 1995 mit dem Lkw-Hersteller Scania (Saab-Scania) und wurde in dieser Konstellation erst 1990 in ein gemeinsames Joint-Venture mit General Motors (Saab Automobile AB) überführt und nach der Fusionstrennung dann ganz an GM verkauft.⁹³ Die Thyssenkrupp Marine Systems GmbH schließlich gehört zur Thyssenkrupp Group, die auch die Automobilbranche belie-

Personelle Überschneidungen

Neben den organisatorischen Verknüpfungen gibt es auch Hinweise für einige enge personelle Überlappungen zwischen Automobil- und Rüstungsbranche. Ein auffälliges Beispiel für solche Verbindung im informellen Bereich persönlicher Kontakte und Karriereleitern sind die vielen fliegenden Wechsel im Lebenslauf der gelernten Maschinenbauingenieurin Martina Merz.⁹⁵ Das Manager Magazin beschreibt sie als „mächtigste Frau in der deutschen Wirtschaft“⁹⁶ und sie hat bereits viele wichtige Positionen sowohl in der Automobil- als auch der Rüstungsbranche besetzt: Von 1985 bis 2002 arbeitete Merz neben ihrem Maschinenbaustudium an der Berufsakademie Stuttgart bei der Robert Bosch GmbH, einem der größten deutschen Automobilzulieferer und wurde anschließend Executive Vice President von Brose Fahrzeugteile, ein Automobilzulieferer aus Coburg, der auf eine nationalsozialistische wie auch rüstungsbetriebliche Vergangenheit während des Zweiten Weltkriegs zurückblickt.⁹⁷ Ab 2012 konnte Merz in leitender Funktion als CEO bei Chassis Brakes International einsteigen, ein Bremsenhersteller aus ursprünglicher Bosch-Division mit Sitz in den Niederlanden, welcher mittlerweile von der japanischen TNC Hitachi Automotive Systems übernommen wurde.⁹⁸ Zwischen 2012 und 2015 war sie dann als selbständige Unternehmensberaterin tätig und beriet unter anderen die Lufthansa AG,⁹⁹ SAF-Holland¹⁰⁰ und den schwedischen Nutzfahrzeughersteller Volvo AB. Und nun ist Merz seit Oktober 2019 Vorstandsvorsitzende des Aufsichtsrats der Thyssenkrupp AG, die neben zivilen Produkten der Stahlindustrie auch eine große Rüstungssparte insbesondere mit dem Bau von Marineschiffen und U-Booten bedient und somit häufig zu den größten Unternehmen der deutschen Rüstungsindustrie gezählt wird.¹⁰¹ In dieser Funktion nimmt sie auch an der inoffiziellen Wirtschaftsinstitution der Baden-Badener Unternehmer Gesprächen teil, einer Zusammenkunft der führenden deutschen Businessplayer im engen, elitären Kreis (2020 waren es 27 Männer und 5 Frauen) – vertreten sind hier neben Thyssenkrupp auch Unternehmen wie Siemens, Daimler und BMW.¹⁰²



BOSCH
Invented for life

Logo der Bosch-Sicherheitssysteme. Quelle: Wikipedia.

fert, bzw. mit Thyssenkrupp Automotive tatsächlich unter den umsatzstärksten Automobilzulieferern Deutschlands zwischen 2011 und 2013 den fünften Platz belegte.⁹⁴

Die Robert Bosch AG - Ein Beispiel außer der Reihe

Ein Unternehmen, das in dieser Erhebung bisher nicht mitberücksichtigt wurde, ist die Robert Bosch GmbH, einer der wichtigsten Automobilzulieferer mit sowohl welt- als auch deutschlandweit zweitgrößtem Umsatz nach Continental.¹⁰³ „Mobility Solutions ist der größte Unternehmensbereich der Bosch-Gruppe und trägt 60 Prozent zum Gesamtumsatz bei“, heißt es im Geschäftsbericht von 2020.¹⁰⁴ Das Produktangebot auf der offiziellen Webseite lässt zunächst keine Verbindung zum Rüstungssektor erahnen. Der Konzern wurde jedoch als führender Zulieferer für die Kraftfahrzeug- und Flugmotorenproduktion unter nationalsozialistischer Herrschaft wichtiger Bestandteil deutscher Aufrüstung. In den Ausweichwerken wie der Dreilinden Maschinenbau GmbH (DLMG) bei Berlin, die man im Zuge rüstungswirtschaftlicher Taktiken zur Risikostreuung von möglichen Angriffen auf kriegsentscheidende Industriezweige in sicheren Regionen errichtete, wurden für diese Produktion auch Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter eingesetzt, darunter ebenfalls KZ-Häftlinge.¹⁰⁵ Die Rolle des Konzerns im Nationalsozialismus wurde ausführlich in Johannes Bährs und Paul Erkers Buch ‘Bosch - Geschichte eines Weltunternehmens’ behandelt, das 2013 erschien.¹⁰⁶

Heute ist Bosch als Weltmarktführer in der Automobil- und deren Zulieferbranche vernetzt, über die Tochterunternehmen Robert Bosch Automotive Steering GmbH, welche vor der Übernahme durch Bosch zunächst ein Ableger der ZF Friedrichshafen AG war, und EM-motive GmbH, einem ehemaligen Joint Venture mit der Daimler AG, auch mit Konzernen, die selbst Verbindungen zur Rüstungsindustrie aufweisen.¹⁰⁷ Erst auf den zweiten Blick fällt auf, dass zwar nicht die Robert Bosch GmbH, 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.¹⁰⁸ Parallel dazu setzt Bosch auch im Transport-Sektor auf diese Schiene: Mobility Solutions „bündelt seine Kompetenzen in den Domänen Personalisierung, Automatisierung, Elektrifizierung und Vernetzung“ beschreibt der Bericht.¹⁰⁹ Die Webseite preist Produkte wie ‘Intelligent Transportation Systems’ an, die ebenfalls mit intelligenten, sensorischen Kamerasystemen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen oder Fahrer*innen helfen sollen, freie Parkplätze zu finden.¹¹⁰ Das Angebot umfasst außerdem laut Bericht „Einspritztechnik und Nebenaggregate für Verbrennungsmotoren sowie vielfältige Lösungen zur Elektrifizierung des Antriebs, Fahrzeug-Sicherheitssysteme, Assistenz- und Automatisierungsfunktionen, Technik für bedienerfreundliches Infotainment und

fahrzeugübergreifende Kommunikation“ sowie unter der Sparte ‘Mobility Lifecycle Business’ „die regelmäßige Datenerfassung“ für Flottenbetreiber.¹¹¹

Die KI-Spezialisierung des Konzerns wird auch darin deutlich, dass Bosch Gründungsmitglied des Projekts Cyber Valley in Tübingen ist und in Renningen ein eigenes Forschungszentrum hierzu betreibt.¹¹² 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.¹¹³

Aus der Mitgliedschaft im Förderkreis 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“.¹¹⁴

Fazit

Dem Bundesministerium für Wirtschaft zufolge ist die Automobilbranche „gemessen am Umsatz [gut 435 Milliarden Euro 2019] der mit Abstand bedeutendste Industriezweig in Deutschland“ und hat eine enorm „stark ausdifferenziert[e]“ Wertschöpfungskette.¹¹⁵ Daher rührt auch das Interesse der Bundesregierung, den deutschen Unternehmen im tiefgreifenden Strukturwandel, der sich aus den „Trends der Elektrifizierung der Antriebe sowie die zunehmende Etablierung automatisierter Fahrfunktionen und neuer Mobilitätsdienstleistungen“ ergibt, unter die Arme zu greifen und ihren Wettbewerbsvorteil zu sichern. Hierfür sind bereits zahlreiche Maßnahmen im Gange: So investiert die Branche selbst seit Jahren in Forschung und Entwicklung auf diesen Gebieten (2018 waren es 44,6 Mrd. Euro), die Bundesregierung rief außerdem die „Konzertierte Aktion Mobilität“ und die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ ins Leben, während das Wirtschaftsministerium erst in diesem Juni den „Transformationsdialog Automobilindustrie“ auf nationaler und regionaler Ebene initiierte. Schon 2015 hatte das Bundeskabinett eine „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ beschlossen und das BMWi unterstützt mit dem Förderprogramm „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ insbesondere die Bereiche „Automatisiertes Fahren“ und „Innovative Fahrzeuge“ mit rund 60 Mio. Euro, die pro Jahr in Förderprojekte fließen, welche „als Kooperationen von Autobauern, Zulieferern und Forschungsinstitutionen angelegt sind“. Am 9. Juli 2018 haben das Wirtschafts- und das Verkehrsministerium eine „gemeinsame Absichtserklärung zur Zusammenarbeit im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens mit dem Ministerium für Industrie und Informationstechnologie der Volksrepublik China“ unterschrieben.¹¹⁶

Diese Studie hat damit begonnen, das Überlappungsfeld zwischen der Automobilherstellung und Rüstung aus der Geschichte heraus bis heute insbesondere in den Organisationsstrukturen auszuloten. Zunächst konnte aufgezeigt werden, wie sich v.a. die großen PKW-Hersteller Daimler und VW aus der auf Zwangsarbeit gestützten Rüstungsbasis des nationalsozialistischen Deutschland entwickeln konnten und dass beide noch heute am Rüstungsgeschäft beteiligt sind. Eine erste Datenerhebung konnte – ausgehend von Betrieben, die Mitglied in Rüstungs-

vereinen sind – darüber hinaus Einblick gewähren in die Verbindungen der beiden Branchen über die ganze Breite ihrer Wertschöpfungsketten hinweg. 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 in ihrer Umsatzstärke und ihrem Anteil an der deutschen Automobilindustrie innehat (so machen die hier untersuchten Betriebe in Rüstungsverbänden, die auch eine Verbindung zur Automobilbranche haben, fast 10% der gesamten deutschen Automobilindustrie aus s.o.).

Als weiteres zentrales Ergebnis kann festgehalten werden, dass eine engere Verbindung der zivilen mit der militärischen Produktion weniger bei den Fahrzeugherstellern – und hier eher im Bereich der Schwerlast- und Sondertransporter – 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 (und häufig auch an viele andere). Dabei decken sie eine umfassende 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 mit fast 20% den zweitgrößten Bereich 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, tw. im Kleinsten mit komplexester Technik ausgestatteter Bauteile selbst herstellen kann. Die Produzenten einzelner Techniken, Bauteile oder Systeme wiederum bedienen nun Absatzmärkte in möglichst vielen verschiedenen Branchen, die dieselben Technologien (tw. unterschiedlich oder mehrfach) nutzen.

Zu diesem Thema gab es bislang fast keine Untersuchungen und es wäre spannend, hier noch weiter zu recherchieren. So geraten zum einen in dieser Erhebung einige wichtige Zulieferer beider Branchen wie die Siemens AG aus dem Blick,¹¹⁷ da sie nicht in den Rüstungsverbänden vertreten sind. Es ist also eher ein noch viel weiteres Feld der Branchenüberlappung zu vermuten, als das, welches in dieser Studie aufgezeigt werden konnte. Zum anderen wäre auch eine genauere Prüfung der technischen Zusammenhänge in der Produktion von Autos und militärischen Fahrzeugen, Maschinen der Marine und Luftwaffe sowie der Militärtechnik in ganzer Breite notwendig, um den Grad der Abhängigkeiten zu ermitteln, mit der die deutsche Rüstungsproduktion tatsächlich auf der zivilen Automobilherstellung, ihren diversen Sparten, Zulieferern und Dienstleistern als industrietechnischer Basis abgestellt ist – ob sie also tatsächlich immer noch eine RITB darstellt.

Anmerkungen

- 1 Dr. Hartmut Kühle: Die Neustrukturierung des deutschen Rüstungsmarktes als industriepolitische Aufgabe. Hans-Böckler Stiftung, 2005. boeckler.de
- 2 Ebd. S.140.
- 3 Strategiepapier der Bundesregierung, Berlin, 8. Juli 2015. bdi.eu.
- 4 Vgl. z.B. die Hilfsforderungen des Verbands der Automobilindustrie (VDA). vda.de.
- 5 Bundeshaushalt 2020. bundshaushalt.de. Diese Studie berücksichtigt noch nicht die weitere, umfangreiche Förderung der Automobilindustrie im Zuge der sog. Corona-Konjunkturpakete und der entsprechenden Nachtragshaushalte.
- 6 Vgl. ebd. Teil I: Gruppierungsübersicht A. S.31.
- 7 Vgl. ebd. Teil II: Funktionenübersicht. S.42f.
- 8 Vgl. ebd. Einzelplan 09.0901. S.8.
- 9 Deutscher Bundestag: Drucksache 19/14691.
- 10 Hier ist leider kein Gesamtvolumen ablesbar, doch die schiere Menge und Summe der Zahlungen spricht für sich: Vgl. ebd. Tabellen 1 bis 9 ab. S.26.
- 11 Vgl. ebd. S.5.
- 12 Vgl. ebd. S.6f.
- 13 Vgl. ebd. S.7-9.
- 14 Martin Pesch: Struktur und Funktionsweise der Kriegswirtschaft in



Auswahl des Fuhrparks der Bundeswehr. Quelle: Wikipedia.

14 IMI-Studie 06/2020

- Deutschland ab 1942/Unter besonderer Berücksichtigung des organisatorischen und produktionswirtschaftlichen Wandels in der Fahrzeugindustrie. Köln, 1988.
- 15 Victor Klemperer: LTI – Notizbuch eines Philologen. Berlin, 1947, S.354.
- 16 Vgl. Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte (Hrsg): Das Daimler-Benz Buch - Ein Rüstungskonzern im „Tausendjährigen Reich“. Nördlingen, 1987, S.7ff.
- 17 Vgl. Sebastian Brünger. Geschichte und Gewinn: Der Umgang deutscher Konzerne mit ihrer NS-Vergangenheit. 2017. wallstein-verlag.de.
- 18 Vgl. Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte (Hrsg): Das Daimler-Benz Buch - Ein Rüstungskonzern im „Tausendjährigen Reich“. Nördlingen, 1987.
- 19 Vgl. ebd. S.7-11.
- 20 Vgl. ebd. Teil I/Der Weg zum guten Stern des ‚Dritten Reichs‘/ Schlaglichter auf die Geschichte der Daimler-Benz AG und ihrer Vorläufer (1890-1945).
- 21 Vgl. ebd. S.29.
- 22 Vgl. ebd. S.8-40.
- 23 Ebd. S.39.
- 24 Jahresabschluss 2019 Daimler AG. daimler.com.
- 25 Vgl. Aufschrei-Waffenhandel: Deutsche Bank im Rüstungsgeschäft. aufschrei-waffenhandel.de.
- 26 Vgl. Liste der Hersteller von Rad- und Kettenfahrzeugen der Wehrmacht wikipedia.org und der Bundeswehr wikipedia.org. Beide zuletzt eingesehen am 24.8.2020, 10:05.
- 27 Vgl. mercedes-benz.com; daimler.com und wikipedia.org.
- 28 Zum Nachlesen über die Rolle der Auto-Union im Zweiten Weltkrieg u.a. Elena Dickert: Die Rolle der Auto Union AG bei der «Nutzbarmachung» ausländischer Unternehmen. Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Jahrgang 58 (2013) Heft 1, Seite 28 – 53. Sowie: Peter Kohl und Peter Bessel: Auto Union und Junkers/ Die Geschichte der Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH Taucha 1935–1948. Stuttgart, 2003.
- 29 Vgl. corporate.man.eu.
- 30 Vgl. wikipedia.org/wiki/Porsche_Automobil_Holding; wikipedia.org/wiki/Porsche; wikipedia.org/wiki/Volkswagen_AG und volkswagenag.com.
- 31 Vgl. Informationen über Ford auf ford.de und wikipedia.org.
- 32 Allerdings weigerte sich Opel neben Zwangsarbeitern auch KZ-Häftlinge in seinen Betrieben zur Arbeit zu zwingen. Seit 2017 gehört das Unternehmen zum französischen Automobilkonzern Groupe PSA. Vgl. de-media.opel.com und wikipedia.org.
- 33 Vgl. bundeswehr.de.
- 34 Cornelia Meyer: Mercedes an die Front. Business Insider, 31.1.2019. businessinsider.de.
- 35 Vgl. International Defence Exhibition & Conference (IDEX) – Ausstellerliste 2019: idexuae.ae.
- 36 Vgl. Meyer, 31.01.2019.
- 37 Mercedes: Ready for future operations: mbs.mercedes-benz.com.
- 38 Meyer, 31.01.2019.
- 39 Vgl. renk-ag.com.
- 40 Vgl. Renk AG: Transmissions for military tracked vehicles: renk-ag.com.
- 41 renk-ag.com.
- 42 Vgl. renk-ag.com und die korrig. Stimmrechtsmitteilung, 11.3.2020. renk-ag.com.
- 43 Vgl. ebd. und spruchverfahren-direkt.de.
- 44 Meyer, 31.01.2019.
- 45 Vgl. Daimler Geschäftsbericht 2019 daimler.com/dokumente.
- 46 bundeswehr.de.
- 47 Vgl. Bundesregierung: Politische Grundsätze für den Rüstungsexport: bundesregierung.de; 11. Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung zu Rüstungsangelegenheiten Teil 1 – Berlin, Juni 2020 bmvg.de auf bmvg.de und Bericht der Bundesregierung über ihre Exportpolitik für konventionelle Rüstungsgüter im Jahre 2019: bmwi.de.
- 48 Vgl. greenpeace.de; greenpeace.de/themen; aufschrei-waffenhandel.de; consilium.europa.eu.
- 49 Vgl. bundeswehr.de und bundeswehr.de.
- 50 Vgl. bmw-special-sales.com; bmwusa.com und bmw.de.
- 51 Vgl. gdels.com.
- 52 Vgl. gdels.com.
- 53 Vgl. ebd. sowie gdels.com; wer-zu-wem.de und wikipedia.org.
- 54 Vgl. bundeswehr.de.
- 55 Vgl. ivecodefencevehicles.com und ivecodefencevehicles.com.
- 56 Vgl. wikipedia.org und Hans Reckweg: Die Geschichte von Magirus Deutz: hansreckweg.dk.
- 57 Vgl. dwt-sgw.de. Die Mitglieder-Seiten der DWT sind momentan in Bearbeitung, konnten für diese Studie aber Anfang März 2020 noch aufgerufen werden: dwt-sgw.de/foerdernde-mitglieder. Darum wird von der Wiki-Angabe über die Gesamtzahl der fördernden Mitglieder ausgegangen: wikipedia.org.
- 58 Vgl. bdsv.eu und die Mitgliederliste: bdsv.eu.
- 59 Vgl. Förderkreis Deutsches Heer e.V.: fkhev.de.
- 60 Mehrere Unternehmen gehören dabei zwei (20 Stück) oder auch allen drei Verbänden gleichzeitig an (9 Stück). Dies wurde aus der Gesamtmenge von 650 geprüften Unternehmen aber nur für diejenigen erfasst, die wegen Verbindungen zur Automobilindustrie auch in die Erhebung aufgenommen wurden. Wahrscheinlich sind es darüber hinaus noch einige mehr.
- 61 Vgl. Statista-Dossier. Angaben für das Jahr 2013. S. 14: automotive-allstars.com. Dieser Wert ist zwar nicht mehr ganz aktuell und kann nicht auf seine direkte Vergleichbarkeit hin überprüft werden (da Statista nicht aufschlüsselt, welche Unternehmen hier als Zulieferer mitgezählt werden) – doch im Abgleich mit den Zahlen einer Studie der Hans-Böckler-Stiftung, die für 2012 insgesamt 1.314 Betriebe (ab 20 Beschäftigten) zur deutschen Automobilindustrie rechnet, und den Mitgliederzahlen des Verbands der Automobilindustrie, die aktuell über 600 Unternehmen der Branche vertritt, liegen die 952 etwa im Mittelfeld und geben somit einen guten Vergleichswert ab. Vgl. Arne Klöpffer und Julian Lenz: Die Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Norddeutschland. Hans-Böckler Stiftung 2013, S.9. nord.dgb.de und VDA: vda.de.
- 62 dwt-sgw.de/die-dwt.
- 63 Vgl. Christian Schweppe: Waffengeschäfte - Speeddating mit Diplomaten. Spiegel, 10.10.2015: spiegel.de und Ingo Arzt: Gemeinnützigkeit von NGOs/Waffen für das Gemeinwohl. Taz, 27.2.2019: taz.de.
- 64 Vgl. dwt-sgw.de.
- 65 bdsv.eu.
- 66 Vgl. aufschrei-waffenhandel.de und Süddeutsche Zeitung, 28.12.2018: sueddeutsche.de.
- 67 fkhev.de.
- 68 Vgl. dwt-sgw.de; fkhev.de; www.bdsv.eu und bdsv.eu.
- 69 Vgl. gsp-sipo.de.
- 70 Außerdem halten natürlich verschiedene Unternehmen Anteile aneinander, z.B. gehört Renk zur MAN Group.
- 71 Die Ambivalenz (77+49+35=161, nicht 104) entsteht, weil viele Betriebe in mehreren Vereinen sind (s.o.).
- 72 Vgl. mercedes-benz.de und mbs.mercedes-benz.com.
- 73 Vgl. Meyer, 31.01.2019.
- 74 Vgl. ffg-flensburg.de; gdels.com; kmweg.de und haeggglunds-vehicle.de.
- 75 Vgl. iveco.com; stoof-international.de; tii-group.com; gofa.de; home.mobile.de und welp-group.com.
- 76 Vgl. cargobull.com.
- 77 Vgl. t-systems.com; securiton.de und hydac.com.
- 78 Vgl. Statista Dossier. Angaben für 2011-2013. S.35-37: automotive-allstars.com und zf.com.
- 79 Vgl. wikipedia.org/wiki/ZF_Friedrichshafen; wikipedia.org/wiki/Leopard_1 und dwt-sgw.de. So kann die Initiative gegen Waffen vom Bodensee auf ein Kunden-Magazin von ZF verweisen, welches speziell Antriebe für Militärfahrzeuge aus der Produktion vorstellt. Vgl. waffenvombodensee.com und waffenvombodensee.com/files. Jens Katemann berichtet am 04.02.2011 für Auto-Motor-Sport aus dem Archiv von ZF Friedrichshafen, wo u.a. Leopard Panzer mit ZF-Getriebe ausgestellt wurden, vgl. auto-motor-und-sport.de.
- 80 Vgl. Christoph Marischka: Gefahr eines militärisch-forschungsindustriellen Komplexes: imi-online.de. 2019 kaufte ZF den Tübinger Fahrradhersteller Brake Force One vgl. tagblatt.de.
- 81 Vgl. acs-armoured-cars.com; enforcetac.com; eaft.de und kidde-deugra.com.

- 82 Vgl. Christoph Marischka (a.a.O); mtu-solutions.com und wikipedia.org.
- 83 Vgl. renk-ag.com; renk-ag.com und wikipedia.org.
- 84 Vgl. rheinmetall-defence.com und rheinmetall-automotive.com.
- 85 Vgl. diehl.com und diehl.com/defence.
- 86 Vgl. enforcetac.com.
- 87 Vgl. rohde-schwarz.com und rohde-schwarz.com.
- 88 Vgl. drehtainer.de und dn-defence.com.
- 89 Vgl. bruker.com und tfk-racoms.com.
- 90 Vgl. devex.com und ruag.ch.
- 91 Vgl. benntec.de.
- 92 Vgl. wikipedia.org; airbus.com airbus.com und nadir.org.
- 93 Vgl. wikipedia.org.
- 94 Vgl. Statista Dossier. Angaben für 2011-2013. S.37: automotive-allstars.com; thyssenkrupp-marinesystems.com und thyssenkrupp.com.
- 95 Vgl. zu Martina Merz wikipedia.org und thyssenkrupp.com.
- 96 Arvid Kaiser: Merz als Chefaufseherin für Thyssenkrupp. Manager Magazin, 25.9.2019: manager-magazin.de.
- 97 Vgl. wikipedia.org.
- 98 Vgl. wikipedia.org; chassisbrakes.com und wikipedia.org.
- 99 Vgl. lufthansagroup.com. Deren Tochterunternehmen Lufthansa Cargo führt ein Logistikangebot für den Transport von Produktions- und Ersatzteilen u.a. der Automobilindustrie: lufthansa-cargo.com.
- 100 Das ist ein Zulieferer der LKW- und Bus-Industrie, der aus der Fusion der deutschen Otto Sauer Achsenfabrik (SAF) mit dem US-amerikanischen Kupplungshersteller Holland entstand. Vgl. corporate.safholland.com.
- 101 Vgl. thyssenkrupp-marinesystems.com und Gabriel Pankow: Die 10 größten deutschen Rüstungsunternehmen. Produktion, 29.4.2020: produktion.de.
- 102 Vgl. Dietmar Student: Deutschlands wichtigstes Karrierenetzwerk. Manager Magazin, 23.4.2020: manager-magazin.de.
- 103 Vgl. Statista Dossier. Angaben für 2011-2013. S.35-37: automotive-allstars.com.
- 104 Bosch-Geschäftsbericht 2020, S.6.: assets.bosch.com.
- 105 Vgl. bosch.de/ und zwangsarbeit-bosch.de.
- 106 Vgl. Christian Marx: Bosch - Geschichte eines Weltunternehmens. Rezension für H-Soz-Kult, 26.02.2014: hsozkult.de.
- 107 Vgl. wikipedia.org; bosch.com/; wikipedia.org und em-motive.com.
- 108 Vgl. fkhev.de; boschsecurity.com und boschsecurity.com.
- 109 Bosch-Geschäftsbericht 2020, S.6: assets.bosch.com. Vgl. Susanne Preuß: Künstliche Intelligenz ist die Zukunft von Bosch. FAZ, 18.8.2017: faz.net.
- 110 Vgl. bosch.com.
- 111 Bosch-Geschäftsbericht 2020, S.6: assets.bosch.com.
- 112 Vgl. cyber-valley.de; bosch.de und imi-online.de.
- 113 Vgl. Peter Welchering: KI-Systeme im Militär. Deutschlandfunk, 26.9.2019: deutschlandfunk.de.
- 114 europaeischer-polizeikongress.de.
- 115 bmwi.de.
- 116 Ebd.
- 117 Siemens stellt u.a. Motoren, Kupplungen und Getriebe für Autos her, diese Produkte werden an eine immer automatisierteren Produktion angepasst (vgl. new.siemens.com) und hat ein Programm zur Beschäftigung von US-Army Veteranen (vgl. new.siemens.com). Der Konzern war immer wieder in Rüstungsgeschäfte involviert, aktuell könnten sich neue Schnittmengen im Bereich Cybersecurity ergeben, vgl. Gerhard Hegmann: Siemens setzt bei der Rüstung jetzt auf „saubere“ Technik. WELT online, 5.4.2018: welt.de.

Spendenaufruf

Dieser Wegweiser zeigte 2017 am Tag der Bundeswehr in Dornsteden in die Richtungen der zahlreichen, aktuellen Auslandseinsätze der Bundeswehr. Die Informationsstelle Militarisation (IMI) versucht mit all den Einsätzen sowie den Militarisationsprozessen im Inneren, Migrationsbekämpfung, militärischen Landschaften, Rekrutierungsmaßnahmen, Rüstungshaushalten und vielen weiteren Themen Schritt zu halten. Um dazu fähig zu sein und das erstellte Material grundsätzlich online kostenlos zur Verfügung stellen und in Printform zum Selbstkostenpreis abgeben zu können, sind wir auf Spenden und Mitgliedschaften angewiesen, die steuerlich absetzbar sind.

Daher bitten wir alle, die sich finanziell dazu in der Lage sehen, uns für das kommende Jahr mit einer Spende zu unterstützen oder auch Menschen im Bekanntenkreis über eine mögliche IMI-Mitgliedschaft zu informieren.

IMI-Spendenkonto Kreissparkasse Tübingen:
IBAN: DE64 6415 0020 0001 6628 32
BIC: SOLADES1TUB

Mitgliedsformulare finden sich hier:
www.imi-online.de/mitglied-werden

Jede Form der Unterstützung ist sehr willkommen!



Information

Die Informationsstelle Militarisation (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 Militarisation (IMI) e.V. wieder.

