

Das Wissen

Panzer statt PKW – Rettet Rüstung die deutsche Autoindustrie?

Von Bartholomäus Laffert und Ronja Morgenthaler

Sendung vom: Montag, 12. Oktober 2026, 8:30 Uhr

Redaktion: Lukas Meyer-Blankenburg

Regie: Martin Buntz

Produktion: SWR 2026

Viele Milliarden Euro steckt der Staat in neue Rüstungsaufträge. Deshalb suchen Rüstungskonzerne nach Fachkräften und Kapazitäten. Autohersteller überlegen, wo sie einspringen könnten.

Das Wissen in der **ARD-Sounds App** hören und abonnieren:

<https://1.ard.de/das-wissen>

Oder als **Podcast**: <https://www.swr.de/swrkultur/programm/podcast-swr-das-wissen-102.html>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die ARD-Sounds App

Hören Sie das Programm von SWR Kultur in ARD-Sounds, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live – als Webradio – oder zeitversetzt, online oder offline.

<https://www.ardsounds.de/radio/swr/swr-kultur>

MANUSKRIPT

Musikakzent

Sprecherin:

Autos waren lange das Zugpferd der deutschen Wirtschaft. Doch die teuren Verbrenner sind auf dem Weltmarkt nicht mehr gefragt. Günstige und moderne E-Autos sind heute made in China. Da kommt es – scheinbar – wie gerufen, dass Deutschland aufrüstet: Für 2026 stehen mehr als 108 Milliarden Euro im Verteidigungshaushalt – bis 2029 sollen es rund 150 Milliarden Euro im Jahr werden. Ein Ausweg für die Autobauer?

O-Ton 01 Rico Chmelik, Unternehmer:

Und deswegen ist zumindest auch die Industrie gerade stark in dem Glauben behaftet, okay, es lohnt sich offenbar, dahin zu investieren.

O-Ton 02 Jürgen Kerner, 2. Vorsitzender der IG Metall:

Ich glaube schon, über die Zeit werden, wenn ich die ganze Wertschöpfungskette mitnehme im Rüstungsbereich, in Summe wahrscheinlich 100.000 Arbeitsplätze entstehen.

Sprecherin:

Immer mehr Autobauer und Zulieferer steigen ins Militärgeschäft ein. Die Rüstungsbranche wirbt offensiv für Kooperationen und dafür, Werke und Arbeitskraft aus der Autoindustrie zu übernehmen. Doch der Trend spaltet.

O-Ton 03 Marlene Stanschuss, Gewerkschafterin:

Es ist nicht besser, für den Krieg zu arbeiten, als den Job zu verlieren.

Sprecherin:

Die einen sehen eine Chance: Aufträge aus der Rüstung könnten auffangen, was die Autoindustrie an Absatz und Arbeitsplätzen verliert. Die anderen warnen davor, dass zivile Industrie militarisiert wird.

Musikakzent

Ansage:

Panzer statt PKW – Rettet Rüstung die deutsche Autoindustrie? Von Bartholomäus Laffert und Ronja Morgenthaler.

Atmo 01: ILA Berlin

Sprecherin:

Juni 2026 auf der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung ILA in Berlin. Kampffjets, gepanzerte Fahrzeuge, Raketenabwehrsysteme, Drohnen: Das Bild auf dem Messegelände ist vor allem von militärischem Gerät geprägt. Und auch deutsche Autobauer sind dabei.

In Anwesenheit von Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche unterzeichnet der Autohersteller Mercedes an diesem Tag eine Absichtserklärung mit dem Münchner Drohnen-Start-up Tytan Technologies. Zukünftig soll Mercedes Fahrzeuge zur mobilen Drohnenabwehr liefern. Es klingt wie ein verheißungsvolles Versprechen für die Zukunft. Mercedes will mit dieser Kooperation einen großen Wurf landen. **(1)**

Und mit dieser Hoffnung ist Mercedes nicht alleine. Der Autozulieferer Dräxlmaier produziert mit KNDS Teile für den Radpanzer „Boxer“. Auch andere große Zulieferer ziehen mit: Schaeffler kooperiert mit den Drohnenherstellern Helsing und Delair. ZF Friedrichshafen entwickelt Lenkgetriebe für Panzer. Das VW-Werk in Osnabrück steht kurz vor der Übernahme durch das israelische Rüstungsunternehmen Rafael, **(2)** in dem künftig Teile für die Luftverteidigungssysteme des Iron Dome produziert werden sollen. Und Rheinmetall übernimmt Beschäftigte vom Bremsenhersteller Continental in Gifhorn. Ganz ähnlich Hensoldt: Der Rüstungselektronik-Spezialist bietet bis zu 600 hochqualifizierten Beschäftigten des Automobilzulieferers Aumovio neue Jobs.

Musikakzent

Sprecherin:

So unterschiedlich diese Beispiele sind – sie alle finden vor dem Hintergrund der größten Beschäftigungskrise in der Automobilindustrie seit Jahrzehnten statt. Was das für die Arbeiter bedeutet, erklärt Jürgen Kerner aus dem Vorstand der IG Metall.

O-Ton 04 Jürgen Kerner:

Also die Stimmungslage, glaube ich, bei unseren Mitgliedern ist sehr angespannt und zwar aus zwei Gesichtspunkten. Die Forderungen der Arbeitgeber nach mehr unbezahlter Arbeit, nach Lohnverzicht sind natürlich sehr massiv. Auf der anderen Seite die politischen Debatten, Stichwort Altersteilzeit nach vorn, Rentenzugang, die Spardebatten im Gesundheitswesen treffen alle Beschäftigten.

Sprecherin:

Doch wieso ist eine so lange erfolgreiche Branche überhaupt so tief gesunken, dass ihre Beschäftigten um die Zukunft fürchten müssen? Die Schuld für die Krise gibt der Gewerkschafter den Arbeitgebern und dem Management der Konzerne.

O-Ton 05 Jürgen Kerner:

Ich sage es mal ganz salopp, die Party in China im Autobereich, die war einfach zu groß. Man hat versäumt, die richtigen Modelle für Europa zu entwickeln, man hat versäumt, die neuen Strukturen für Europa zu entwickeln, dass wir kostengünstig produzieren können. Es ist nicht eine Situation von einzelnen Unternehmen und einzelnen Beschäftigten. Es geht um die Zukunft der ganzen Branche, es geht um die Zukunft des großen Herstellers, aber auch um die Zulieferer in diesem Land.

Sprecherin:

Rico Chmelik leitet das Branchennetzwerk Automotive Thüringen und untersucht, was die Autobranche im Rüstungsgeschäft erwartet. Auch er meint, die Transformation zur E-Mobilität haben Unternehmen und Politik weitestgehend verschlafen:

O-Ton 06 Rico Chmelik:

Wir werden klimaneutrale Mobilität auf Deutschlands Straßen erleben, aber vermutlich mit 80 Prozent importierten E-Autos. Wo dann die Frage kommt, ja aber was ist denn mit der eigenen Wertschöpfung im Lande, also mit der Inlandsproduktion?

Sprecherin:

2007 liefen 5,7 Millionen Pkw vom Band, heute sind es gut 4 Millionen – ein Minus von rund einem Viertel. Und jedes Auto, das hier nicht gebaut wird, fehlt am Ende auch in den Auftragsbüchern der Zulieferbetriebe.

O-Ton 07 Rico Chmelik:

Was wiederum die Unternehmen veranlasst zu sagen, okay, offenbar, wenn die Teile hier nicht mehr abgerufen, hier nicht mehr produziert werden, sollte ich mir überlegen, was mache ich denn mit meinem Unternehmen?

Sprecherin:

Dass ausgerechnet Rüstung zum vermeintlichen Rettungsanker für Deutschlands größten und wichtigsten Industriezweig wird, liegt vor allem an einer richtungsweisenden Entscheidung im März 2025:

O-Ton 08 Friedrich Merz, Bundeskanzler:

Wir wollen einen Weg eröffnen, die Verteidigungsfähigkeit unseres Landes schnell zu erhöhen, den Zivil- und Bevölkerungsschutz zügig auszubauen, die Nachrichtendienste mit ausreichenden Mitteln auszustatten und für diese große nationale Kraftanstrengung auch die wirtschaftlichen Grundlagen zu schaffen.

Sprecherin:

Damals beschließt der Bundestag mit den Stimmen von Union, SPD und Grünen eine Grundgesetzänderung. Seitdem gilt: Alles, was Deutschland über ein Prozent des Bruttoinlandsprodukts hinaus für Verteidigung ausgibt, fällt nicht mehr unter die Schuldenbremse – es darf also auf Kredit finanziert werden. Wenige Monate später einigen sich die NATO-Staaten in Den Haag zusätzlich auf ein neues Ziel: bis 2035 fünf Prozent der Wirtschaftsleistung für Sicherheit, davon 3,5 Prozent für Militär und 1,5 Prozent für Infrastruktur **(3)** – so, wie es US-Präsident Donald Trump zuvor gefordert hatte.

Wie sich das Versprechen, die Bundeswehr aufzurüsten, auf die Industrie auswirkt, verfolgt Rafaela Kraus. Sie ist Professorin für Unternehmens- und Personalführung an der Universität der Bundeswehr in München.

O-Ton 09 Rafaela Kraus, Unternehmensforscherin, Universität der Bundeswehr in München:

Wenn es wirklich umgesetzt wird, dass bis 2035 fünf Prozent vom Bruttoinlandsprodukt in Europa ausgegeben wird für Defence, dann sind das natürlich gigantische Summen. Dann haben wir natürlich auch Readiness 2030. Also

dieses Programm der EU, wo man 800 Milliarden sozusagen für Defence mobilisieren möchte.

Sprecherin:

Schon jetzt warnen Fachleute wie Kraus: Viel Geld investieren bedeutet nicht, es auch richtig zu investieren. Auffällig sei vor allem, wie schnell sich die Haltung mancher Akteure gedreht habe.

O-Ton 10 Rafaela Kraus:

Es ist teilweise auch fast schon ein bisschen gruselig, wie sozusagen Akteure, die früher komplett gegen Verteidigung waren und damit nichts zu tun haben wollten, wie die plötzlich mit größter Begeisterung auf das Thema aufspringen. Und viele, die niemals was damit zu tun haben, hätten wollen, die sagen jetzt, oh, das sind tolle Marktchancen, die wir haben und ist ja auch verständlich, gerade auch vor dem Hintergrund, was wir heute auch diskutieren mit der Autoindustrie.

Sprecherin:

Einerseits sei die Entwicklung wertegetrieben – der Wille, Deutschland angesichts der Bedrohung durch Russland sicherer zu machen. Andererseits gehe es schlicht ums Geschäft.

O-Ton 10.1 Rafaela Kraus:

...dass man einfach die Marktchancen sieht und dass man sagt, ja, man kann zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen, Europa verteidigungsfähig machen und gleichzeitig auch noch gutes Geld verdienen.

Sprecherin:

Wo also profitiert die Autoindustrie von der Aufrüstung und wo die Rüstungsindustrie von der Autoproduktion?

In den vergangenen Jahren sind viele neue Unternehmen und Start-ups auf den Rüstungs-Markt gedrängt. Oft mit großen Ideen – aber mit wenig Erfahrung, wie diese umzusetzen sind. Das jetzt benötigte Fachpersonal sucht man auch in der Autoindustrie.

Atmo 02: Begrüßung Jan Hendrik Boelens, Alpine Eagle

Sprecherin:

Der gebürtige Niederländer Jan Hendrik Boelens hat ein Drohnen-Start-up gegründet. Inzwischen hat er neben dem Standort in München auch noch einen zweiten eröffnet.

O-Ton 11 Jan Hendrik Boelens, Drohnen-Start-Up Unternehmer, München:

Wir haben einen zweiten Standort auch in Karlsruhe. Weil auf der einen Seite ist der Talent-Pool in München zwar sehr groß, auf der anderen Seite ist er heiß umkämpft. Das ist in Baden-Württemberg teilweise ein bisschen weniger der Fall, auch dadurch, dass die Automobilindustrie dort nicht mehr so gut läuft und da eben nicht kompensiert wird mit einer neuen Defence-Sektor.

Sprecherin:

Fachleute, die vorher bei Mercedes gearbeitet hätten, könnte er nur allzu gut gebrauchen, sagt Boelens.

O-Ton 12 Jan Hendrik Boelens:

Also Leute, die vorher an Driver Assistance, ADAS-Systemen gearbeitet haben. Da sind sehr gute Computervision-Ingenieure dabei, da sind Radar-Ingenieure dabei. Systemingenieure, Softwareentwickler. Die sind bei all diesen Firmen. Ob das jetzt Bosch in Remchingen ist oder ob die im Stuttgart-Umfeld arbeiten oder ob sie in München arbeiten, die werden überall verfügbar.

Sprecherin:

Doch es sind nicht nur die Fachkräfte, die von der Rüstungsindustrie umworben werden. Es sind auch Komponenten, die vor allem Zulieferer produzieren, sagt Rafaela Kraus von der Universität der Bundeswehr:

O-Ton 13 Rafaela Kraus:

Das wäre halt alles, das mit Sensorik zu tun hat, was mit Elektronik zu tun hat. Dann auch KI, dann autonome Systeme, diese ganzen Themen, Werkstoffe, spezielle Werkstoffe, also es geht glaube ich nicht nur um Metallbearbeitung oder dass man jetzt Fahrzeuge montiert, sondern es geht halt auch um Zusammenarbeit bei dieser ganzen elektronischen Systemarchitektur, weil da sind die Autohersteller definitiv weiter als die Rüstungshersteller.

Sprecherin:

Es geht hierbei oft um Dual-Use Güter, also Teile, die ein Zulieferer ohnehin herstellt für den zivilen Nutzen, die am Ende aber auch in einem Militärfahrzeug oder anderen militärischen Gütern landen können.

*Atmo 03: JOPP-Gruppe Werkshalle***Sprecherin:**

Wie das aussieht, sieht man bei einem Besuch bei der JOPP-Gruppe in Bad Neustadt an der Saale im Norden von Bayern. Der familiengeführte Zulieferer-Betrieb mit seinen 1400 Mitarbeitern produzierte bisher fast ausschließlich für die Autoindustrie. Vor allem für Schaltsysteme ist JOPP bekannt. Doch es stehen Veränderungen an, sagt Firmenchef Martin Büchs.

O-Ton 14 Martin Büchs, Firmenchef der Firma JOPP:

Wir haben hier drüben die Mehrspindeldrehautomaten gesehen, die ist für sehr große Stückzahl ausgelegt...

Sprecherin:

Ein Mehrspindeldrehautomat ist eine Industriemaschine, die wie eine vollautomatische Mini-Fabrik funktioniert. Im Sekundentakt produziert sie präzise Metallteile.

O-Ton 15 Martin Büchs:

Das sind Einspindeldrehautomaten, die viel flexibler sind. Da können wir auch kleinere Losgrößen fertigen. Und das ist dann eher geeignet auch für andere Industrien, um da flexibel einzusteigen, wo die Stückzahl nicht so groß ist. Und auf diesen Maschinen, die wir hier sehen, könnten wir auch problemlos Teile für die Verteidigungsindustrie produzieren.

Sprecherin:

Die Krise der Automobilindustrie ist auch bei JOPP zu spüren. Zwei Werke musste der mittelständische Betrieb bereits schließen, 600 Mitarbeiter entlassen. Wie viele andere Zulieferer-Betriebe versucht Martin Büchs, das Unternehmen strategisch neu auszurichten. Ein Baustein ist der Einstieg ins Rüstungsgeschäft.

O-Ton 16 Martin Büchs:

Also wir sind ein Zulieferer für Drohnenbauer. Wir werden aber auch selber Drohnen fertigen. Ich denke, dass wir es noch in dem Jahr in Serie bringen, militärische Aufklärungsdrohnen, die aber auch zivil genutzt werden können.

Sprecherin:

In seinen Händen dreht Martin Büchs einen etwa handflächengroßen Zylinder aus silbernem Stahl, an dessen unteren Ende vier Metallstifte herausragen.

O-Ton 17 Martin Büchs:

Für solche Art Drohnen stellen wir einen Mechanismus her, der ein Netz abwirft, der dann andere Drohnen einfängt. Das ist ein Drehteil, ähnlich wie wir auch Drehteile für die Automobilindustrie fertigen und hat hier vier Einheiten, die das Netz dann tragen zum Auswerfen.

Sprecherin:

Als Gesellschafter habe er nie gedacht, dass seine Firma einmal Rüstung produzieren würde. Doch nach fünf Jahren Krise habe sich seine Einstellung geändert, sagt Martin Büchs: Wenn man auch in Zukunft überleben wolle, dürfe man vor Rüstung nicht Halt machen. Zwar ist der Umsatz, den JOPP mit Projekten wie Drohnen macht, momentan noch ein Tropfen auf den heißen Stein. Aber Martin Büchs hofft, dass daraus ein stabiler Geschäftszweig wird.

O-Ton 18 Martin Büchs:

Also wichtig für uns ist ja, dass das Ganze nicht nur eine Eintagsfliege ist. Wir wollen hier als verlässlicher Arbeitgeber Maschinen beschaffen und Leute einstellen und trainieren, möglichst mit langfristiger Auslastung und Perspektiven. Und die Zeitenwende in Deutschland, aber auch das, was die NATO sich an Zielen gesetzt hat, hat uns dann doch schon viel Zuversicht gegeben, dass das ein Markt ist in der Verteidigungsindustrie, der nicht nur heute und morgen andauert, sondern der viele Jahre die Möglichkeit bietet, sich zu engagieren und auch Umsätze zu machen.

Sprecherin:

Wie groß der Andrang in der Branche inzwischen ist, lässt sich auch in Zahlen ablesen. Der BDSV, der Verband der Verteidigungsindustrie, verzeichnet einen

deutlichen Zuwachs an Mitgliedern. Und in einer Umfrage der Deutschen Industrie- und Handelskammer gab knapp ein Drittel der befragten Unternehmen an, sich für den Rüstungsmarkt zu interessieren oder bereits in ihm tätig zu sein.

Die Rüstungsindustrie als neues Erfolgsversprechen – eine Botschaft, die nicht nur bei den Unternehmen angekommen ist, sondern längst auch bei den Gewerkschaften. Jürgen Kerner sitzt im Vorstand der IG Metall und rechnet vor, was der Umbau der Branche bringen könnte:

O-Ton 19 Jürgen Kerner:

Ich glaube schon, über die Zeit werden, wenn ich die ganze Wertschöpfungskette mitnehme im Rüstungsbereich in Summe, wahrscheinlich 100.000 Arbeitsplätze entstehen, wenn die wirklich von der Zulieferkette bis zu den Endproduzenten gehen. Das heißt, es hat volkswirtschaftlichen Effekt. Das sind gut bezahlte Jobs, die mit Tarifbindung, Facharbeiter, Ingenieure. Das kann man, finde ich, nicht wegdiskutieren.

Sprecherin:

Und er beobachtet noch etwas anderes: wie sich das Ansehen der Rüstungsindustrie gedreht hat.

O-Ton 20 Jürgen Kerner:

Früher haben die Beschäftigten in den Bereichen eigentlich eher geschwiegen in der Öffentlichkeit, wo sie arbeiten. Heute sagen sie das auch sehr selbstbewusst. Wir sehen auch, wenn Unternehmen im Rüstungsbereich Stellen ausschreiben, dann sind die Bewerbungen gigantisch.

Sprecherin:

Wie groß die Bereitschaft ist, tatsächlich zu wechseln, zeigte sich zuletzt im sächsischen Görlitz. Dort baute Alstom Züge, dem Werk drohte die Schließung, dann übernahm es der Panzerbauer KNDS. Ein kleiner Standort, verglichen mit einem Autowerk, technologisch aber verwandt genug. Die Beschäftigten standen vor der Wahl.

O-Ton 21 Jürgen Kerner:

Am Schluss, würde ich sagen, haben weit über 80 Prozent der Beschäftigten gesagt, ich bleibe in diesem Werk und ich arbeite da bei dem neuen Arbeitgeber weiter. Ein Teil hat auch gesagt, nee, ich wechsle lieber in das andere Werk nach Bautzen, weil ich lieber Züge weiterbauen möchte.

Sprecherin:

Das Beispiel zeigt zwei Dinge: nicht nur, dass in Zeiten, in denen Jobs bedroht sind, Beschäftigte auch bereit sind, von der zivilen in die Rüstungsproduktion zu wechseln. Sondern auch, warum große Werke, die von Schließungen bedroht sind, für die Rüstungsindustrie interessant werden können: weil diese die Fähigkeit haben, schnell und in Masse zu produzieren, sagt Rafaela Kraus.

O-Ton 22 Rafaela Kraus:

Nachdem die Bundeswehr ja auch ihre Ausgaben immer weiter runter gesenkt hat und die meisten europäischen Länder ja auch, ist das ja kein Wachstumsmarkt gewesen und dann hat man ja auch nicht die industrielle Kapazität aufgebaut, um jetzt plötzlich mal 100 zum Beispiel zu skalieren. Und jetzt muss dieses viele Geld ausgegeben werden und man hat aber nicht die entsprechende industrielle Kapazität und auch nicht die entsprechenden Prozesse und Fertigungsverfahren, die das ermöglichen, dass man da so schnell hochskaliert.

Sprecherin:

Naheliegender wäre also, die freiwerdenden Fabriken der Autoindustrie einfach für die Rüstung umzuwidmen. Doch so einfach, sagt Kraus, ist diese Umstellung nicht.

O-Ton 23 Rafaela Kraus:

Ich denke schon, dass in Teilen natürlich solche Werke dann umgewidmet werden können, weil die Produktionskapazitäten sind notwendig, aber dass man da eins zu eins so quasi, man stellt die Produktion um und sagt jetzt okay, wir haben jetzt unsere Fertigungsstraßen und da fertigen wir jetzt Panzerwannen anstatt Autokarosserien, das ist aus meiner Sicht nicht so ohne weiteres möglich und ich bin mir auch nicht sicher, ob das sinnvoll ist.

Sprecherin:

Wie wenig sich ein Autowerk einfach umwidmen lässt, führt man sich auch beim Verband der Automobilindustrie vor Augen – und zwar ganz buchstäblich. Ein Panzer wiege ein Vielfaches eines Autos. Das stelle völlig andere Anforderungen an eine Fabrik. Bei einem der öffentlich diskutierten Werke trage der Hallenboden die Last schlicht nicht. Viel wahrscheinlicher ist der Ausbau in einem anderen Bereich – ein Bereich, in dem es Kooperation eh schon seit längerem gibt. Dem Bereich der Militärfahrzeuge, sagt auch Rafaela Kraus:

O-Ton 24 Rafaela Kraus:

wenn ich jetzt so andere militärische Fahrzeuge mir anschau, also es gibt ja da dieses Joint-Venture-Rheinmetalle-MAN-Military Vehicles. Das sind ja nicht so explizit militärische Fahrzeuge, dass man sagen muss, ok, da ist jetzt alles militärisch. Da sind ja auch ganz viele Komponenten, bestimmt die Hälfte sind da auch zivil, weil man braucht Reifen, man braucht, was halt in so einem Auto halt alles drin ist, das ist ja nicht unbedingt militärisch. Das wird halt teilweise angepasst. Da kommen glaube ich schon die Zulieferer mit ins Spiel, die genau solche Komponenten eben liefern und die das mit geringem Aufwand sozusagen anpassen können.

Sprecherin:

Kurz zusammengefasst: Es gibt Bereiche, wo Rüstungs- und Automobilindustrie schon jetzt eng zusammenarbeiten, so wie im Bereich der militärischen Nutzfahrzeuge oder Antrieben und Getriebe. In Zukunft erhofft man sich, auch von abwandernden Fachkräften zu profitieren und von Zulieferern aus Bereichen wie Sensorik und Aufklärung oder Energiesystemen. Aber kann das tatsächlich die Krise

der Autoindustrie lösen? Nein – darüber sind sich Experten wie Chmelik und Kraus einig:

O-Ton 25 Rico Chmelik:

Die Stückzahl, die dahinter steht, ist bei Weitem nicht mit einer Stückzahl aus der Automobilindustrie zu vergleichen. Wir haben weltweit jedes Jahr über 100 Millionen gebaute Autos. Wenn wir das jetzt runter definieren, auch auf die einzelnen Marken und Modelle, dann ist es für unsere Zulieferindustrie spannend, so ab, ich sage mal, so ab 200.000 Stückzahl. Wenn man jetzt irgendeinen Teil für einen Golf fertigt, so ab 200.000 Teile wird es interessant für eine volumenbehaftete Zulieferindustrie, die jeden Tag Teile produziert. Die Stückzahlen im Verteidigungsbereich, die sind deutlich geringer. Da redet man mal vielleicht über 100 oder 500 Fahrzeuge oder Systeme, die gebraucht werden.

Sprecherin:

Das Problem sind nicht nur die unterschiedlichen Produktionsabläufe. Viel größer seien die Unterschiede bei den Absatzmärkten. Denn Autos und Rüstungsgüter werden grundlegend anders verkauft: Panzer und Drohnen an Staaten, Autos an Privatkunden. Rafaela Kraus:

O-Ton 26 Rafaela Kraus:

Da ist ja der Markt auch ungleich größer als in der Verteidigungsindustrie. Selbst wenn man jetzt davon ausgeht, dass das Ganze jetzt natürlich steigt und dass der Markt sich vergrößert. Aber das ist ja überhaupt in kleinster Weise vergleichbar jetzt mit dem weltweiten Automarkt, wo man ja auch keine Exportbeschränkungen hat. Wo man nach China liefert, wo man in alle Länder der Welt letztendlich liefert.

Sprecherin:

Zwar arbeiten Politiker wie Markus Söder längst daran, Exportbestimmungen für Rüstungsprodukte zu lockern, (4) doch selbst das, sagt Rafaela Kraus, könne die Autoindustrie nicht retten.

O-Ton 27 Rafaela Kraus:

Die Märkte, die jetzt in der Auto-Industrie wegbrechen, das können wir auf keinen Fall durch den Rüstungsmarkt auffangen. Die einzige Ausnahme wäre, wenn es tatsächlich zu einer weiteren Eskalation kommt, in der Ukraine oder Russland tatsächlich die EU-Außengrenzen, die NATO-Außengrenzen angreifen würde, dann wäre das theoretisch dann schon der Fall, aber sonst kann ich mir das überhaupt nicht vorstellen.

Sprecherin:

Drohnen und Panzer lagern in der Halle. Rüstungsgüter werden beschafft und eingelagert, nicht ständig ersetzt. Ein Markt, der dauerhaft in einer ansatzweise vergleichbaren Größenordnung wie der der Autoindustrie liefern würde, entsteht nur unter einer Bedingung: dass es tatsächlich Krieg gibt.

Der Krieg als wirtschaftliche Lösung – das sind düstere Aussichten. Aussichten, die vielen Angst machen. Auch denen, die gerade um ihren Arbeitsplatz in der Autoindustrie fürchten.

Atmo 04: Demonstration: „Alle zusammen Rheinmetall entwaffnen.“

Sprecherin:

Immer wieder gab es in den vergangenen Monaten Demonstrationen gegen Aufrüstung, bei denen sich auch Beschäftigte von VW oder Mercedes beteiligten. Eine, die den Protest mitorganisiert, ist Marlene Stanschuss. Seit 20 Jahren ist sie Mitglied der IG Metall, seit elf Jahren arbeitet sie bei Mercedes in Bremen am Band. Im vergangenen Jahr hat sie mit Kolleginnen und Kollegen eine kleine antimilitaristische Initiative gegründet.

O-Ton 28 Marlene Stanschuss:

Es ist kein Ausweg zu sagen, ich habe Arbeit und arbeite für den Tod. Es ist nicht besser, für den Krieg zu arbeiten, als den Job zu verlieren. In diesem Sinne haben Mercedes-Arbeiter in Bremen in den letzten Wochen ein Transparent gemalt. Das lautet: „Keine Stunde ohne Bezahlung, keine Stunde für den Krieg, sieben Stunden an fünf Tagen per Gesetz bei vollem Lohn. Sonst stoppen wir die Produktion.“ Ich glaube, die Menschheit hat weitaus mehr zu tun als für den Krieg zu arbeiten.

Sprecherin:

Geht es nach Marlene Stanschuss, dann haben die Arbeiterinnen und Arbeiter – ganz gleich ob in Russland, der Ukraine oder Deutschland – kein Interesse an einem Krieg. Einzig die Unternehmer würden davon profitieren. Denn für sie sei der Krieg ein vielversprechendes Geschäft, gerade wenn die Wirtschaft schwächelt.

O-Ton 29 Marlene Stanschuss:

Das ist ja keine Frage von, da ist jemand böse geworden und deswegen investiert er plötzlich sein Geld in eine Industrie, die anderen Menschen Leben kostet, sondern das ist eine Frage als Kapitalist, ich will überleben oder nicht. Wenn ich überleben will, dann habe ich keine andere Möglichkeit, außer Profit zu machen. Also muss ich dorthin gehen, wo das Geld herkommt. Also braucht es den Krieg, ökonomisch.

Sprecherin:

In den vergangenen Monaten hat sie deshalb gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen von Volkswagen, Siemens und Ford Unterschriften gegen den Krieg gesammelt. Was sie in den Gesprächen immer wieder hört: Unmut darüber, dass die Regierung bei Sozialem und im Gesundheitswesen kürzt – gleichzeitig massiv in Rüstung investiert. Marlene Stanschuss meint: Das treibe vor allem der AfD Wählerschaft zu. Ihr Ziel ist es deshalb, die Beschäftigten zu mobilisieren.

Was aber sind die Alternativen für die Autoindustrie? Gibt es Wege, die Produktionskapazitäten in Deutschland anders zu nutzen – abseits von Rüstung? Der Ökonom Tom Krebs, Professor für Makroökonomik an der Universität Mannheim, hat sich dazu in seinem 2026 erschienenen Buch „Kapital und Krise“ Gedanken gemacht. (5)

O-Ton 30 Tom Krebs, Ph.D., Makrökonom, Universität Mannheim:

Diese zusätzlichen Militärausgaben schaffen zusätzlich Wertschöpfung und zusätzliche Arbeitsplätze. Das würde ich nicht abstreiten. Es ist besser als gar nichts. Die Frage ist nur, wollen wir uns mit besser als gar nichts abfinden?

Sprecherin:

Tom Krebs hat das durchgerechnet. Von jeder zusätzlichen Million Euro, die der Staat ins Militär steckt, bleibt etwa die Hälfte als Wertschöpfung in Deutschland – 500.000 Euro (6). So entstünden drei bis vier dauerhafte Arbeitsplätze. Dieselbe Million in Infrastruktur, in Klimatechnologien oder in den Ausbau von Kitas und Ganztagschulen investiert, brächte zwei bis drei Millionen Euro an zusätzlicher Wertschöpfung – also das Vier- bis Sechsfache.

O-Ton 31 Tom Krebs:

Für die Autobauer selbst muss die Alternative sein: der Elektroantrieb. Fertig. Und dadurch werden dann trotzdem gerade auch bei den Zulieferbetrieben und also im Maschinenbau und Elektrotechnik, selbst wenn wir diesen Weg gehen würden, würde was wegfallen. Das heißt, die müssten in andere Bereiche reingehen. Und da denke ich, sind wir eigentlich in Bezug auf Elektrolyseanlagen, die wir zur Produktion des grünen Wasserstoffs brauchen, in Bezug auf die Produktion von Windkraftanlagen, in Bezug auf Elektrozüge – all diese Sachen, da sind wir eigentlich prinzipiell sehr gut aufgestellt in Deutschland. Aber es passiert nichts.

Sprecherin:

Was nicht passiert, ist aus Sicht von Krebs vor allem eines: Der Staat schafft keine verlässlichen Bedingungen. Bei der Rüstung hat er das getan – mit Milliarden Aufträgen und einer Ausnahme von der Schuldenbremse. Für Wasserstoff, Windkraft oder Schienenfahrzeuge fehlt ein vergleichbares Signal.

So einfach, wie es bei Krebs klingt, ist es aus Sicht des Verbands der Automobilindustrie allerdings nicht. Züge bauen? Gern – dafür brauche es erst einmal Schienen, und der Güterverkehr in Deutschland liege danieder. Beim Elektroantrieb sei man in Deutschland auf dem Stand der Zeit. Der Unterschied zu China liege woanders: Es fehle der Zugang zu Rohstoffen. Und es fehle das Know-how: ohne chinesische Fachleute, heißt es beim VDA, bekomme man eine Batteriezellenfabrik in Deutschland nicht ans Laufen.

Für die Arbeiterin Marlene Stanschuss von Mercedes ist es Aufgabe der Politik, Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine sozial-ökologische Transformation rentabel machen – statt einer Transformation hin zur Rüstung. Die Beschäftigten seien dazu längst bereit:

O-Ton 32 Marlene Stanschuss:

Wir müssen uns anschauen, das Bremer Mercedes-Werk hat das größte Presswerk in ganz Europa. Wir haben viele tausend Roboter. Wir haben Platz ohne Ende, wir haben 15.000 bis 20.000 Arbeiter, wenn ich jetzt mal die Zulieferer dazu rechne. Wir haben einiges, was wir bieten können. Dagegen hat unsere Stadt marode Brücken, fehlende Wohnungen. Es braucht Massenverkehrsmittel, es braucht Medizintechnik.

Ich glaube, für ein Leben, was lebenswert ist, fällt uns ohne Ende ein, was wir tun können. Wir müssen es nur anpacken.

Sprecherin:

Klar ist: Die deutsche Industrie steckt in einer tiefgreifenden Umbruchphase. Aufrüstung allein kann einen Teil davon abfedern – aber nur einen kleinen. Die Krise der Autobranche lösen kann sie nicht. Mehr wäre nur dann möglich, wenn der Krieg in der Ukraine weiter eskaliert. Während aber milliarden schwere Investitionen die militärische Produktion anschieben, bleibt offen, welche Zukunft zivile Industrieprojekte in Deutschland haben.

Abspann:

Das Wissen mit (Soundbett)

Sprecherin:

Panzer statt PKW – Rettet Rüstung die deutsche Autoindustrie? Von Bartholomäus Laffert und Ronja Morgenthaler. Sprecherin: Sylvana Seddig. Redaktion: Lukas Meyer-Blankenburg. Regie: Martin Buntz.

Abbinder

Quellen und Links:

(1) <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/unternehmen-aus-bw-setzen-auf-ruestung-verteidigung-mercedes-heidelberger-druck-100.html>

(2) <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/vw-ruestung-osnabrueck-100.html>

(3) <https://www.bmvg.de/de/aktuelles/nato-gipfel-2025-historischer-beschluss-verteidigungsausgaben-5952094>

(4) <https://www.br.de/nachrichten/bayern/no-limit-fuer-ruestung-soeder-will-milliarden-nach-bayern-holen,UIFnPOi>

(5) **Tom Krebs:** Kapital und Krise. Wie Deutschland aus der Wirtschaftskrise findet – und wie nicht, 2026. <https://www.oekom.de/buch/kapital-und-krise-9783987265297>

(6) <https://www.surplusmagazin.de/studie-ruestungsboom-militarisierung-rheinmetall-aufruestung/>