Gerade als Berlin einmal kurz und zurückhaltend Israel wegen seines Vorgehens im Gazastreifen kritisierte, nahm Volkswagen Verhandlungen mit dem israelischen staatlichen Unternehmen Rafael Advanced Defense Systems über die Zukunft seines Werks in Osnabrück auf. Die Gespräche gingen dabei weit über einen gewöhnlichen Liefervertrag hinaus. *Reuters* berichtete später, dass Rafael eine Absichtserklärung unterzeichnet habe, das Werk zu erwerben und es für die Produktion im Zusammenhang mit dem Iron Dome zu nutzen. Die Sicherung der Zukunft des Werks ist aber nur ein Aspekt des Themas. Die Produktion in Osnabrück könnte Rafael nämlich eine deutsche Basis verschaffen, von der aus das Unternehmen europäische Rüstungsaufträge anstreben könnte. Ein Artikel von **Freddie Ponton**, aus dem Englischen übersetzt von **Maike Gosch**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260811_Die_VW_Uebernahme_in_Osnabrueck_durch_die_israelische_Waffenindustrie_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Die Verhandlungen schritten weiter voran, auch nachdem eine UN-Untersuchungskommission festgestellt hatte, dass Israel in Gaza Völkermord beginge, nachdem umfangreiche Beweise für die Tötung und schwere Schädigung palästinensischer Zivilisten, darunter Frauen und Kinder, vorlagen. Auch die Haftbefehle des IStGH gegen Premierminister Benjamin Netanjahu und den ehemaligen Verteidigungsminister Yoav Gallant wegen mutmaßlicher Kriegsverbrechen und Verbrechen gegen die Menschlichkeit blieben in Kraft. Die Kritik aus Berlin unterbrach die industriellen Bemühungen nicht. Das Verteidigungsministerium arbeitete mit dem Wirtschaftsministerium zusammen, und Niedersachsen begann später damit, Strukturen zu prüfen, um Rafael mit öffentlicher Unterstützung nach Osnabrück zu holen.

Das Volkswagen-Werk in Osnabrück nähert sich dem Ende seiner Existenz als Automobilfabrik; die Fahrzeugproduktion des Konzerns soll 2027 eingestellt werden, und rund 2.000 Beschäftigte sehen einer ungewissen Zukunft entgegen. Dieser Druck lieferte dem Rafael-Vorschlag sein stärkstes politisches Argument, doch machte er die Umwandlung eines zivilen Automobilwerks in einen israelischen Rüstungsproduktionsstandort nicht zu einer neutralen Antwort auf eine Beschäftigungskrise. Katar erhob Einwände, und die Debatte verlagerte sich in Richtung Doha und die Bedrohung deutscher Arbeitsplätze, obwohl der reiche Golfstaat den Vorschlag weder ins Leben gerufen noch zu Fall gebracht hatte *(mehr dazu unten)*.

Die *Neue Osnabrücker Zeitung (NOZ)* berichtete unter Berufung auf Insider und Verhandlungsbeteiligte, dass Volkswagen das Werk für einen symbolischen Euro an ein neues *Joint Venture* übertragen könnte, wobei Niedersachsen bis zu 200 Millionen Euro für eine Minderheitsbeteiligung beisteuern würde.

Der Preis von einem Euro lässt das Werk fast kostenlos erscheinen, doch in dieser Zahl sind die teuersten Verpflichtungen nicht enthalten, darunter Umrüstung, Weiterbeschäftigung und die Verluste, die entstehen würden, sollten die erwarteten Aufträge ausbleiben. Wer diese Kosten trägt, steht nun im Mittelpunkt der Verhandlungen.

Ein Werk ohne Modell

Volkswagen gibt an, dass der Standort Osnabrück eine Fläche von mehr als 430.000 Quadratmetern einnimmt, rund 2.000 Mitarbeiter beschäftigt und auf Nischen-, Kleinserien- und Auftragsfertigung spezialisiert ist. Das derzeitige T-Roc-Cabriolet-Programm soll im Sommer 2027 auslaufen, und Arbeitnehmervertreter beziffern die Belegschaft eher auf 2.300.

Osnabrück präsentiert sich offiziell als die „Stadt des Friedens“ und leitet diese Identität daraus ab, dass hier der Westfälische Frieden geschlossen wurde. Die geplante Umstellung auf Rüstungsproduktion würde mit diesem städtischen Selbstverständnis in Konflikt stehen. Friedensaktivisten haben eine Petition gestartet, in der sie sich gegen den Einstieg von Rafael aussprechen und Garantien für zivile Arbeitsplätze fordern, und der Betriebsrat sowie die IG Metall Osnabrück haben Volkswagen zu einem verbindlichen Betriebsplan gedrängt. Für die Arbeitnehmervertreter steht allerdings die Sicherung der Arbeitsplätze an erster Stelle. Friedensaktivisten und andere Kritiker in Osnabrück fragen sich, welche Art von Arbeit die Automobilproduktion ersetzen wird und wie sich die Stadt verändern müsste, um diese Arbeitsplätze zu erhalten. Die Gefahr für 2.000 Arbeitsplätze wird zum Argument für Eile, damit die Umstellung auf die Rüstungsproduktion voranschreiten kann, bevor die Bedingungen dafür einer gründlichen Prüfung unterzogen werden.

Volkswagen hatte bereits vor dem Einstieg von Rafael Möglichkeiten im Verteidigungsbereich geprüft. Das Unternehmen stellte die Prototypen MV.1 und MV.2 auf der Enforce-Tac-Messe vor, um die Nachfrage nach militärischen Versionen seiner Amarok- und Crafter-Plattformen auszuloten. Rheinmetall-Vorstandsvorsitzender Armin Papperger besuchte den Standort und bezeichnete ihn als geeignet für die Rüstungsproduktion. Später schloss Rheinmetall eine Übernahme jedoch aus, da das Unternehmen keine zusätzlichen Kapazitäten für die sechsrädrigen gepanzerten Fahrzeuge benötigte, die Osnabrück hätte produzieren können.

Bis Ende 2025 hatte Volkswagen in Wolfsburg ein „Group Defense Office“ unter der Leitung von Antoin Abou-Haydar eingerichtet. Bei einem Konferenz-Workshop der Branche wurde er unter diesem Titel für eine Sitzung mit dem Titel „Automotive goes Defence“ aufgeführt, zusammen mit Referenten, die sich mit militärischer Beschaffung und den regulatorischen Anforderungen für den Einstieg in diesen Sektor befassten. Volkswagen hat weder das Mandat noch das Budget oder die organisatorische Zuordnung des Büros innerhalb des Konzerns veröffentlicht.

Die Tatsache, dass es bereits vor Bekanntwerden der Verhandlungen mit Rafael existierte, zeigt, dass Volkswagen eine interne Struktur zur Prüfung von Verteidigungsgeschäften geschaffen hatte, während in Osnabrück noch Autos produziert wurden – lange bevor Rafael als potenzieller Käufer in Erscheinung trat. Ende April 2026 sprach Vorstandsvorsitzender Oliver Blume offen über intensive Gespräche mit Rüstungsunternehmen und rechnete mit einer Entscheidung noch im selben Jahr.

Blume erklärte, Volkswagen werde keine Waffen herstellen, und nannte Militärtransportfahrzeuge als eine mögliche Ausrichtung. Diese Unterscheidung schützte die öffentliche Position des Unternehmens, ohne die Frage zu beantworten, was ein Käufer, ein *Joint Venture* (ein gemeinsam betriebenes Unternehmen) oder ein Nachfolgebetreiber am Standort produzieren könnte. Durch den Rückzug von Rheinmetall schied ein möglicher Käufer aus; daraufhin legte Rafael ein konkretes Produktionskonzept vor, bevor das bestehende Fahrzeugprogramm auslief. Volkswagen benötigte einen Nachfolger, bevor die Pkw-Produktion 2027 endete. Rafael hatte jedoch weder einen Kunden noch einen verbindlichen Auftrag genannt, wodurch Volkswagen unter Druck geriet, einen Vorschlag anzunehmen, dessen wirtschaftliche Tragfähigkeit noch keineswegs erwiesen war.

Ein Deal ohne festgelegte Form

Am 30. April berichtete *Reuters* unter Berufung auf zwei mit der Angelegenheit vertraute Personen, dass Rafael eine Absichtserklärung mit Volkswagen zum Erwerb des Werks in Osnabrück unterzeichnet habe. Umfang, Status und Unterzeichner sind bis heute nicht bekannt.

Der erste Bericht beschrieb eine Übernahme. Rafaels deutsche Tochtergesellschaft, Dynamit Nobel Defence (DND), kristallisierte sich später als möglicher Käufer oder Betreiber heraus, und ein Joint Venture stand ebenfalls zur Diskussion, als Rafaels CEO Yoav Tourgeman deutsche Regierungsvertreter in Berlin und Volkswagen-Vertreter in Wolfsburg traf.

Bei einer Übernahme würde die Kontrolle übergehen, während ein *Joint Venture* Volkswagen finanziell und institutionell weiterhin einbinden könnte. Der Betrieb über DND könnte eine deutsche Gesellschaftseinheit zwischen Rafael und dem Werk schalten, ohne Rafaels staatliche Eigentumsverhältnisse zu ändern. Solange sich die Parteien nicht auf eine Struktur geeinigt haben, kann niemand außerhalb der Verhandlungen wissen, wem der Standort gehören würde, wer dessen Verbindlichkeiten tragen oder für die dort stattfindende Produktion haften würde. Die Struktur würde auch dazu beitragen, zu klären, ob Osnabrück gegenüber Kunden und staatlichen Beschaffungsstellen als europäischer Produktionsstandort präsentiert werden könnte – und nicht als israelischer Betrieb auf deutschem Boden.

Tourgeman hatte Deutschland bereits als „ein sehr zentrales Land“ für Rafael bezeichnet und bestätigte, dass Gespräche mit Unternehmen fortgesetzt würden, ohne jedoch direkt auf die Berichte über Volkswagen einzugehen. Seine späteren Treffen in Berlin und Wolfsburg stellten diese Äußerungen in den Kontext von Verhandlungen, an denen sowohl Regierung als auch Industrie beteiligt waren.

Gemäß dem von Bloomberg beschriebenen Plan würden Raketen und die Kernkomponenten der Luftabwehrsysteme weiterhin in Israel hergestellt, bevor sie auf in Deutschland produzierten Militärlastwagen installiert würden. „Iron Dome“ war das Hauptprogramm, über das diskutiert wurde. Rafaels laserbasiertes „Iron Beam“-System wurde ebenfalls als Möglichkeit genannt, und zwei weitere deutsche Standorte könnten durch damit verbundene Lieferketten profitieren. Die daraus resultierenden Systeme waren als weitere Ebene der von Deutschland geführten und von der NATO koordinierten „European Sky Shield Initiative“ (ESSI) vorgesehen.

Das deutsche Verteidigungsministerium lehnte es ab, sich zu der Transaktion zu äußern. Am Tag, an dem die Absichtserklärung öffentlich wurde, teilte das Ministerium *n-tv* jedoch mit, dass es eng mit dem Wirtschaftsministerium zusammenarbeite, um sogenannte Synergien zwischen der Verteidigungs- und Sicherheitsindustrie und zivilen Unternehmen zu identifizieren. Der von den Ministerien verwendete Begriff „Synergien“ verschleierte ein weitaus folgenschwereres Vorhaben, bei dem deutsche zivile Industriekapazitäten auf die Produktion für ein staatliches israelisches Rüstungsunternehmen umgelenkt wurden – ohne irgendeine öffentliche Rechenschaft darüber, wer daran beteiligt war, was versprochen worden war oder in wessen Auftrag die Verhandlungen vorangetrieben wurden.

Bei der geplanten deutschen Produktion handelte es sich nicht um nebensächliche Metallbearbeitung. Sie umfasste Lkw, Abschussvorrichtungen und Generatoren sowie Fahrzeugunterbauten, auf denen israelische Systeme montiert werden sollten. Ein späterer

Bericht fügte Raketenkomponenten hinzu, wobei die Sprengstoffe an anderer Stelle hergestellt werden sollten. Zusammen würden diese Elemente die physische Infrastruktur bereitstellen, die für den Transport, die Stromversorgung und den Einsatz des Systems erforderlich ist.

Osnabrück würde die Fabrik, die Arbeitskräfte, die Fahrzeuge und die Systemintegration bereitstellen, während Rafael die zugrunde liegende Raketenabwehrtechnologie behalten würde. Soweit wir das beurteilen können, bleibt der von Niedersachsen versprochene Zugang zu israelischer Technologie unklar, da in keinem Bericht die Rechte, Lizenzen oder das Fertigungswissen genannt werden, die auf die deutsche Seite übergehen würden. Von Deutschland wurde daher verlangt, industrielle Kapazitäten und möglicherweise öffentliche Gelder bereitzustellen, ohne dass erkennbar war, ob damit auch technologische Kontrolle übertragen würde. Rafael würde daher vermutlich die Kontrolle über die zugrunde liegende Technologie behalten und gleichzeitig von der deutschen Produktion und Systemintegration profitieren, um europäische Aufträge zu akquirieren. Zu diesem Zeitpunkt blieb der Gegenwert für Deutschland weitgehend ein Versprechen.

Früheren Berichten zufolge sollte die Produktion innerhalb von 12 bis 18 Monaten mit vergleichsweise geringen Investitionen beginnen können. Der spätere Vorschlag sah für denselben Umbau bis zu 200 Millionen Euro aus niedersächsischen Mitteln vor. In keinem veröffentlichten Bericht wird erläutert, warum sich die Kosten so drastisch geändert haben oder was mit dem höheren Betrag finanziert werden soll. Aus einem scheinbar bescheidenen Industrieprojekt war ein erheblicher Anspruch auf öffentliche Gelder geworden, wobei das Land aufgefordert wurde, eine konkrete Zusage in Betracht zu ziehen, bevor der Öffentlichkeit überhaupt gezeigt worden war, was sie damit erwirbt.

Das Projekt richtet sich an europäische Käufer, obwohl bislang weder ein Kunde noch ein verbindlicher Auftrag genannt wurde. Einige von der EU geförderte gemeinsame Beschaffungsprogramme knüpfen ihre Unterstützung an Bedingungen hinsichtlich des Standorts der Auftragnehmer, der Kontrollverhältnisse und des Anteils der Komponenten, die aus der EU oder assoziierten Ländern stammen müssen. Der Standort Osnabrück allein würde die Systeme von Rafael noch nicht zu europäischen Produkten machen; jedoch würden die nicht offengelegten Eigentumsverhältnisse und Lieferkettenbedingungen darüber entscheiden, wie weit die Lokalisierung gehen würde.

Der Luftverteidigungsexperte am Royal United Services Institute, Sidharth Kaushal, argumentierte, dass der „Iron Dome“ angesichts der von Russland ausgehenden Bedrohungen mit größerer Reichweite, mit denen Westeuropa rechnet, „so gut wie keinen Mehrwert“ bieten würde. Ein deutscher Verteidigungsmanager erklärte gegenüber der

Financial Times, dass Deutschland kaum Bedarf daran hätte, es sei denn, russische Truppen würden die Oder erreichen. Sidharth Kaushal nannte die baltischen und skandinavischen Staaten oder im Ausland stationierte europäische Streitkräfte als plausiblere Nutzer.

Von deutschen Arbeitnehmern und potenziell auch deutschen Steuerzahlern wurde also verlangt, die Produktion zu unterstützen, noch bevor eine Nachfrage seitens der Käufer nachgewiesen worden sei. Das Fehlen eines namentlich genannten Kunden ist kein geringfügiges wirtschaftliches Versäumnis, insbesondere wenn es um öffentliche Gelder gehe. In diesem Fall bedeute dies den Unterschied zwischen der Finanzierung eines Auftrags und der Finanzierung der Hoffnung, dass ein solcher Auftrag noch eingehen werde.

Katar rückt in den Mittelpunkt

Qatar Holding kontrolliert 17 Prozent der Stimmrechte bei Volkswagen, und zwei Vertreter mit Verbindungen zur Qatar Investment Authority (QIA) sitzen im Aufsichtsrat des Konzerns, nämlich Dr. Hessa Sultan Al Jaber, eine ehemalige Ministerin für Informations- und Kommunikationstechnologie, und Mohammed Saif Al-Sowaidi, Vorstandsvorsitzender der Qatar Investment Authority. Doha hatte somit Einfluss, doch aus den öffentlich zugänglichen Unterlagen geht kein einseitiges Veto hervor. *Reuters* berichtete, dass die Fragen der QIA die Transaktion erschwerten und dass deren Vertreter über die Diskussionen informiert waren. *Bloomberg* interpretierte diese Störung als Veto, obwohl in keinem der Berichte geklärt wurde, ob die Vertreter der QIA formell konsultiert worden waren, um die Zustimmung zu dem Deal gebeten worden waren oder die Befugnis besaßen, ihn allein zu blockieren.

Doha wurde in der Berichterstattung zur Partei, der vorgeworfen wurde, deutsche Arbeitsplätze zu gefährden, und zum Sündenbock für eine Kontroverse, die es nicht ausgelöst hatte, während die Institutionen, die den Deal vorangetrieben hatten, aus dem Blickfeld verschwanden. Die entscheidende Weichenstellung erfolgte bereits früher, als Volkswagen und deutsche Regierungsvertreter dazu beitrugen, den Weg für den Erwerb eines angeschlagenen zivilen Automobilwerks durch einen staatlichen israelischen Rüstungskonzern zu ebnen. Katar scheint eine Variante dieser Vereinbarung verhindert zu haben, nicht das Projekt an sich.

Volkswagen suchte daraufhin weiter nach einer Nutzung für Osnabrück, und Rafael zeigte weiterhin Interesse. Die Verhandlungen entwickelten sich in Richtung einer öffentlichen Beteiligung Niedersachsens, das eine Beteiligung an dem Werk in Erwägung zog. Weit davon entfernt, das Geschäft zu beenden, erzwang Katars Einwand daher nur eine

Neugestaltung, die deutsche öffentliche Gelder stärker in den Mittelpunkt rückte.

Öffentliche Gelder fließen in den Deal

Am 13. Juli berichtete *Capital* unter Berufung auf Quellen innerhalb der niedersächsischen Landesregierung, dass das Land erwäge, sich an dem Werk zu beteiligen. *Capital* erklärte, die Verantwortlichen seien bereit, den Einstieg in die Rüstungsproduktion zu unterstützen, und betrachteten die Vereinbarung als mögliches Modell für andere Volkswagen-Standorte mit ungewisser Zukunft.

Niedersachsen prüfte verschiedene Möglichkeiten, um den Einstieg von Rafael zu erleichtern. Eine davon sah vor, das Grundstück, die Gebäude und einen Teil der Belegschaft von dem Unternehmen zu trennen, das die Rüstungsproduktion betreibt. Eine andere würde das gesamte Werk vor der Übergabe an Rafael unter die Kontrolle Niedersachsens stellen, wodurch der Staat möglicherweise für die Mitarbeiter und die Umstrukturierungskosten aufkommen müsste.

Nach dem Bericht der *NOZ* würde Niedersachsen zunächst eine Beteiligung von zehn Prozent im Wert von bis zu 200 Millionen Euro erhalten, wobei sich sein Anteil potenziell auf 20 Prozent erhöhen könnte. Das Geld könnte die Umstellung finanzieren und dem Land, wie die Zeitung es nannte, Zugang zu israelischer Technologie verschaffen. Unterdessen könnte Volkswagen laut *NOZ* das Werk für einen symbolischen Euro übertragen, da dessen Schließung mehr kosten würde; in der Zwischenzeit prüften externe Anwaltskanzleien die rechtlichen Konsequenzen des Vorschlags.

Den symbolischen Kaufpreis für das Volkswagen-Werk und den möglichen finanziellen Beitrag Niedersachsens muss man dabei im Zusammenhang betrachten. Volkswagen könnte dadurch die Kosten der Schließung und Restrukturierung vermeiden, während der Staat die Umrüstung des Werks und den Erhalt der Arbeitsplätze finanzieren müsste. Ohne eine vollständige Aufstellung der zu übertragenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sagt der symbolische Euro nichts über den Wert aus und markiert möglicherweise lediglich den Punkt, an dem die Kosten von Volkswagen voraussichtlich auf jemand anderen übergehen.

Die *NOZ* merkte an, dass Volkswagen 2009 beim Erwerb des ehemaligen Karmann-Betriebs aus der Insolvenz etwa 39 Millionen Euro gezahlt habe. Der Vergleich liefert keine aktuelle Bewertung. Dennoch zeigt er, wie wenig der symbolische Euro über das Werk, das Unternehmen oder die damit verbundenen Verpflichtungen aussagt.

Wenn die gesamten 200 Millionen Euro genau zehn Prozent des Eigenkapitals erkauften,

würde die Rechnung eine Bewertung von zwei Milliarden Euro implizieren. Die *NOZ* behauptet nicht, dass die Zahlung so strukturiert ist, und die Berechnung gibt keinen Aufschluss darüber, was das *Joint Venture* wert ist. Sie macht jedoch die Kluft zwischen der Genauigkeit der Ausgabenangabe und dem Mangel an Informationen darüber deutlich, was damit erworben würde.

Die *NOZ* nennt weder die Vermögenswerte noch die vertraglichen Rechte oder die Technologie, die in das *Joint Venture* einfließen würden. Die anderen Berichte enthalten keine Kapitalisierungstabelle, unterzeichneten Aufträge oder Technologievereinbarungen. Niedersachsen erwog eine konkrete finanzielle Verpflichtung, doch der Öffentlichkeit wurde bislang nicht genau mitgeteilt, was mit dem Geld erworben werden soll.

Genehmigung ohne Offenlegung

In der Berichterstattung wurde wiederholt auf den geplanten Verkauf oder die Übertragung des „Volkswagen-Werks“ Bezug genommen, doch diese verkürzte Darstellung verschleiert eine zweite Unternehmensebene. Die Volkswagen Osnabrück GmbH ist eine eigenständige deutsche Gesellschaft mit eigener Geschäftsführung und eigenem Aufsichtsratsvorsitzenden. Die Identität des Unterzeichners der Absichtserklärung wird darüber entscheiden, ob die Transaktion Unternehmensanteile, ausgewählte Vermögenswerte, Immobilien oder einen Betriebsvertrag betrifft.

In den Geschäftsordnungsregeln von Volkswagen vom Oktober 2024 sind Maßnahmen im Zusammenhang mit Produktionsstätten, Unternehmensbeteiligungen und Immobilien unter denjenigen aufgeführt, die einer vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen. Je nach Struktur und Identität des Unterzeichners könnte die geplante Transaktion unter eine oder mehrere dieser Kategorien fallen. Volkswagen hat weder die Unterzeichnerin der Absichtserklärung noch einen Aufsichtsratsbeschluss zu deren Genehmigung genannt.

Da die Unterzeichnerin nicht bekannt ist, kann die Öffentlichkeit die Transaktion nicht anhand der eigenen Regeln von Volkswagen überprüfen. Auch lassen sich die wechselnden Beschreibungen von Übernahme, *Joint Venture* und Betriebsvereinbarung ohne das Dokument, das diese definieren würde, nicht überprüfen. Die Geheimhaltung ist ein wirksames Mittel zur Verwirrung; sie ermöglicht es, dass widersprüchliche Versionen des Deals diskutiert werden.

Niedersachsen kontrolliert bereits 20 Prozent der Stimmrechte bei Volkswagen, und Arbeitnehmervertreter sowie Ministerpräsident Olaf Lies sitzen im Aufsichtsrat. Berichten zufolge waren die Vertreter der QIA über die Gespräche informiert, doch diese Kenntnis

allein belegt nicht, ob ein Vorschlag formell vorgelegt oder genehmigt wurde. Niedersachsen könnte als Anteilseigner und Aufsichtsratsmitglied Einfluss auf Volkswagen ausüben, bevor es Investor an der Nachfolgegesellschaft wird.

Eine vollständige Übernahme von Rafael würde den Deal in den Geltungsbereich des deutschen Systems zur Überprüfung ausländischer Investitionen bringen. Die Regelungen zur Investitionsprüfung des Wirtschaftsministeriums sehen eine Überprüfung vor, wenn ein Nicht-EU-Investor mindestens 25 Prozent eines deutschen Unternehmens erwirbt. Eine separate branchenspezifische Regelung gilt bereits ab zehn Prozent, wenn das Zielunternehmen in sensiblen Sicherheitsbereichen tätig ist, darunter Kriegswaffen und wichtige Militärtechnologien.

In aktuellen Berichten ist nun von einer Übernahme, einem *Joint Venture* sowie Modellen die Rede, bei denen Vermögenswerte, Belegschaft und Verteidigungsgeschäft auf verschiedene Unternehmen aufgeteilt würden. Volkswagen hat nicht mitgeteilt, welche Variante aktuell in Betracht gezogen wird oder ob eine Investitionsprüfung oder eine Unbedenklichkeitsbescheinigung beantragt wurde.

Das Wirtschaftsministerium hat gemeinsam mit dem Verteidigungsministerium an Verbindungen zwischen zivilen Unternehmen und der Rüstungsproduktion gearbeitet. Dasselbe Ministerium ist für die Prüfung ausländischer Investitionen zuständig, was es bei der geplanten Transaktion sowohl zum Förderer der Industrie als auch zum „regulatorischen Schiedsrichter“ macht. Bislang gibt es keine Informationen darüber, ob eine formelle Prüfung begonnen hat.

Wer trägt das Risiko?

Das Land versucht, Arbeitsplätze zu erhalten, seine Volkswagen-Beteiligung zu sichern und zu entscheiden, ob das Nachfolgeunternehmen öffentliche Gelder verdient. Noch offen sind die Eigentumsverhältnisse, die Verbindlichkeiten, die Niedersachsen möglicherweise übernehmen müsste, und die Nachfrage, die zur Absicherung der Investition erwartet wird.

Die nicht offengelegten Bedingungen könnten dazu führen, dass Kosten von einer der bestehenden Beteiligungen des Landes auf ein anderes, mit öffentlichen Mitteln finanziertes Unternehmen übertragen werden. Deutsche Steuerzahler könnten somit dazu veranlasst werden, die bestehende Volkswagen-Beteiligung des Landes zu sichern und gleichzeitig die Risiken des Nachfolgeunternehmens zu tragen, ohne darüber informiert zu werden, worin diese Risiken bestehen.

Nach den von der *NOZ* berichteten Bedingungen könnte Volkswagen einen angeschlagenen Standort für einen Euro übertragen, da dessen Schließung mehr kosten würde; Rafael könnte deutsche Produktionskapazitäten für europäische Rüstungsaufträge erhalten; und Niedersachsen könnte bis zu 200 Millionen Euro beisteuern und zusätzlich die Verantwortung für einen Teil des Umstrukturierungsprozesses übernehmen. Das Argument für den Erhalt von rund 2.000 Arbeitsplätzen ist unmittelbar und politisch gewichtig, belegt jedoch nicht, dass das Vorhaben über Kunden verfügt, dass die Minderheitsbeteiligung die gemeldete Investition wert ist oder dass der Staat Kosten übernehmen sollte, die Volkswagen andernfalls zu tragen hätte.

Solange die Bedingungen und Genehmigungen nicht offengelegt werden, kann niemand außerhalb der Verhandlungen sagen, ob Niedersachsen eine industrielle Zukunft für Osnabrück finanziert oder dafür bezahlt, den Ausstieg von Volkswagen und den Einstieg von Rafael zu ermöglichen. Die Frage, die wir im Hinterkopf behalten sollten, ist, was Rafael von Osnabrück erwartet. In dem Vorschlag geht es um mehr als nur ein Werk. Er könnte Rafael eine deutsche Produktion, eine lokale Unternehmensstruktur und eine Basis verschaffen, von der aus in Israel entwickelte Systeme um europäische Aufträge konkurrieren könnten. Solange die Eigentumsverhältnisse, die Kontrollrechte, die Technologierechte und die Herkunft der Komponenten nicht offengelegt werden, kann die Öffentlichkeit nicht wissen, ob Niedersachsen deutsche Industriekapazitäten und -interessen bewahrt oder öffentliche Gelder dafür verwendet, um Rafael eine europäische industrielle Basis zu verschaffen.

Dieser Artikel beruht auf einer längeren Recherche, die ursprünglich am 13. Juli 2026 bei 21st Century Wire, einer unabhängigen englischsprachigen Newsplattform für investigativen Journalismus und geopolitische Analysen, erschienen ist. Freddie Ponton wird noch in weiteren Artikeln zusätzliche Aspekte dieser Recherche beleuchten.

Titelbild: Volkswagen AG

Mehr zum Thema:

Baden-Württembergs bedenkliche Zusammenarbeit mit Palantir

Industrieroboter im Dienst des Völkermords

„Deutschland macht sich damit gemein mit israelischen Verbrechen“ – Interview

mit Shir Hever zum deutsch-israelischen Cyberpakt