Lagebericht

Lagebericht für das

Geschäftsjahr 2025

Rheinmetall MAN Military Vehicles

Österreich GesmbH

(RMMVÖ)

Inhaltsverzeichnis

1.1. Wirtschaftsbericht 3
1.2. Organisatorisches 8
1.3. Umsatzentwicklung 8
1.4. Investition 8
1.5. Finanzierungsmaßnahmen 9
1.6. Personal- und Sozialbereich 9

2. Darstellung der Lage 9
2.1. Vermögens- und Finanzlage 9
2.2. Ertragslage 10

3. Nachtragsbericht / Going Concern 10

4. Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem 10

5. Umweltschutz 11

6. Arbeitssicherheit und betriebliche Gesundheitsförderung 12

7. Bericht über Chancen und Risiken 13

8. Prognosebericht Rheinmetall Konzern 13

9. Bericht über Forschung und Entwicklung 16

Berichterstattung durch die Geschäftsführung

1.1.Wirtschaftsbericht

Die Weltwirtschaft expandierte im Jahr 2025 in moderatem Tempo

Im Verlauf des Jahres 2025 nahm die Weltwirtschaft nur in gemäßigtem Tempo zu. In Anbetracht der Zollpolitik der US-Regierung erwies sich die globale Wirtschaftslage insgesamt als überraschend stabil. Für das recht solide Wachstum waren mehrere Entwicklungen ausschlaggebend. Beispielsweise nahmen die Investitionen in neue Technologien, vor allem im Bereich der Künstlichen Intelligenz (KI), global deutlich zu. Zudem war die erste Jahreshälfte 2025 aber auch durch eine Zunahme des lokalen Handels und der Industrieproduktion gekennzeichnet –hervorgerufen durch die zollpolitischen Entscheidungen der US-Regierung. Aufgrund der Besorgnis über zukünftige US-Zölle wurde vielfach die Fertigung angekurbelt, um noch zügig in die USA ausführen zu können, sodass die Industrieproduktion zunahm. Auch die Exporte in die USA legten aufgrund dieser Vorzieheffekte zu. Zu den zunehmenden Warenströmen in Richtung USA wurden außerdem auch verstärkte Exporte aus Ländern festgestellt, die von den USA mit besonders hohen Zöllen belegt sind, in Länder mit niedrigeren US-Zöllen. Ab der zweiten Jahreshälfte haben diese Vorzieh- und Umlenkungseffekte nachgelassen und die negativen Folgen der US-Zollpolitik zeigen sich verstärkt – manifestiert in einem nachlassenden globalen Handel und einer wachsenden wirtschaftspolitischen Ungewissheit. Als Folge zeigte sich die globale Konjunktur spürbar weniger dynamisch.

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat für die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 ein Wachstum von 3,3% ermittelt und bestätigte damit seine Prognose vom Beginn des Jahres 2025. Im Euroraum ist der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Berichtsjahr 2025 mit einem Plus von 1,4% mäßig ausgefallen. Die deutsche Wirtschaftsleistung ist im Jahr 2025 bei einem BIP-Anstieg von 0,2% kaum über eine Stagnation hinausgekommen. Neben konjunkturellen Faktoren bedingen der tiefgreifende Strukturwandel und geopolitische Veränderungen, die das deutsche Exportmodell gefährden, diese Schwäche mit. China wird z. B. zu einem Mitbewerber für deutsche Industrieerzeugnisse und nutzt den Rückgang der Exportpreise zu seinem Vorteil. Gleichzeitig macht die nach wie vor bestehende Zersplitterung des europäischen Binnen- und Kapitalmarktes die Anpassung der europäischen Volkswirtschaften an die sich verändernden globalen Anforderungen schwieriger. Die aktuelle Schwächephase in Deutschland hat jedoch nicht nur externe Gründe. Zur ungünstigen aktuellen Situation tragen auch inländische Faktoren bei, wie die andauernde Abnahme der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie und der voranschreitende demografische Alterungsprozess.

Besser entwickelte sich die US-Wirtschaft. Dort lag der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 2025 bei 2,1%. In China haben strukturelle Faktoren wie die zunehmende staatliche Regulierung und die Korrektur im Immobiliensektor das Wachstum begrenzt, sodass für die chinesische Volkswirtschaft im Jahr 2025 ein Zuwachs um 5,0% ausgewiesen wurde.

Inflationsraten im Trend weiter rückläufig

Die globale Verbraucherpreisinflation ist im Verlauf des Jahres 2025 im Vergleich zum Vorjahr weiter zurückgegangen. Preisanstiege in den Dienstleistungsbereichen waren weiterhin die wesentlichen Treiber der Inflation. Auch die Nahrungsmittelpreise waren zunächst erhöht und gingen im weiteren Jahresverlauf nur leicht zurück. Weltweit wirkten sich die Energiepreise aufgrund des Rückgangs der Rohölpreise in den ersten Monaten 2025 dämpfend auf die Gesamtinflation aus. Die höheren US-Einfuhrzölle werden zunehmend auf die Verbraucherpreise in den USA überwälzt und erhöhten die Inflationsrate in den USA zumindest etwas. Insgesamt schwächt sich die globale Verbraucherpreisinflation im Trend weiter ab. Die globale Inflationsrate lag laut Internationalem Währungsfonds im Jahr 2025 bei 4,1%. Damit revidierte der Fonds seine Prognose von Beginn des vergangenen Jahres um 0,1 Prozentpunkte nach unten. Für die Industriestaaten wurde für das Jahr 2025 eine Teuerungsrate von 2,5% berichtet, bezüglich der Schwellen- und Entwicklungsländer von 5,2%. Für Deutschland hat das Statistische Bundesamt eine Preissteigerungsrate von 2,2% für das vergangene Jahr ausgewiesen. Der geldpolitische Kurs der Zentralbanken der größten Volkswirtschaften unterscheidet sich seit Ende des Jahres 2024. Während die Bank of England und die EZB die Leitzinsen im Verlauf des Jahres 2025 mehrmals gesenkt haben, hat die Federal Reserve erst im September und Oktober 2025 nach einer neunmonatigen Pause den Zinssenkungszyklus fortgesetzt.

Erneuter Anstieg der globaler Verteidigungsausgaben

Die globalen Militärausgaben stiegen im Jahr 2025 laut Jane's Defence Budgets (JDB) um 9,4% auf 2,90 BioUSD weiter an und erreichten damit einen neuen Höchststand. Wesentliche Treiber hierfür waren der anhaltende Krieg in der Ukraine und die weiteren globalen Krisenherde, sowie die allgemeine Verschlechterung der globalen Sicherheitslage.

Mit rund MrdUSD 1.096 , mehr als einem Drittel der weltweiten Militärausgaben, blieben die USA an der Spitze – mehr als das Dreifache des zweitplatzierten China mit geschätzten MrdUSD 301 . Zusammen machten nur diese beiden Staaten etwa 48% der weltweiten Ausgaben im Jahr 2025 aus. Auf Platz drei folgt Russland, Deutschland, Großbritannien und Indien schließen sich an.

In Deutschland erreichte der Verteidigungsetat 2025 mit MrdEUR 86,5 einen neuen Höchststand. Im Etat des Bundesverteidigungsministeriums (Einzelplan 14) lagen die vorgesehenen Ausgaben mit MrdEUR 62,4 mehr als MrdEUR 10 über dem Vorjahr. Hinzu kamen militärische Beschaffungen aus Mitteln des Sondervermögens Bundeswehr mit Ausgaben in Höhe von MrdEUR 24,1, rund MrdEUR 4,3 mehr als im Jahr 2024. Zu den Änderungen am Grundgesetz durch den deutschen Bundesrat im März 2025, die es Deutschland ermöglichen, neue Schulden für Verteidigungs- und Sicherheitsausgaben aufzunehmen.

Verteidigungsbudgets ausgewählter Länder

Modus	2025	2024	Veränderung (%)
Weltweit	**2.903,4**	**2.653,5**	**9,4**
USA	1.096,3	1.010,1	8,5
China	300,5	277,4	8,3
Russland	157,6	132,4	19,0
Deutschland	102,9	83,5	23,2
Großbritannien	91,3	98,7	-7,4
Indien	80,6	74,9	7,6
Saudi-Arabien	72,4	67,8	6,8
Frankreich	73,2	70,4	3,9
Australien	42,0	41,0	2,3
Kanada	33,5	23,5	42,7
Polen	34,1	33,6	1,5
Niederlande	30,3	25,4	19,5
Algerien	24,3	21,7	11,6
Vereinigte Arabische Emirate (VAE)	23,3	21,5	8,3
Norwegen	18,1	12,5	44,7
Ungarn	5,9	6,4	-7,7

Quelle: Jane's Defense Budgets (JDB), Stand: 23. Januar 2026

Globale-Krisenherde verdeutlichen den Stellenwert der Verteidigungsfähigkeit – Technologie von Rheinmetall weiterhin gefragt

Auch im Jahr 2025 stand Rheinmetall als Ausrüster der Bundeswehr und verlässlicher Lieferant moderner Verteidigungstechnologie für Deutschland und seine Verbündeten zur Verfügung. Davon zeugen sowohl große Beschaffungsvorhaben in Deutschland als auch bedeutende Großaufträge von verbündeten Staaten. Zur stark gestiegenen Nachfrage nach Verteidigungstechnologie aufgrund erhöhter Sicherheitsbedürfnisse kommt hierzu ein akuter Nachhol- und Modernisierungsbedarf der Bundeswehr und bei den internationalen Kunden. Auch die neue Nationale Sicherheitsstrategie der USA mit der Ankündigung, das militärische Engagement des Landes in der Welt – und damit auch in Europa – zu verringern, dürfte perspektivisch zu einer signifikant höheren Nachfrage nach den Verteidigungssystemen von Rheinmetall führen.

Unterschiedliche Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten

Der internationale Absatz variierte im Jahr 2025. In der Europäischen Union wuchsen die Neuzulassungen bis einschließlich Dezember in einem herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Umfeld mit 10,8 Millionen neu registrierten Pkw leicht, was einen Anstieg von 1,8% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht. Trotz der jüngsten recht positiven Entwicklung liegen die Gesamtmengen weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Pandemie. Für Deutschland berichtete der Branchenverband VDA bei den Neuzulassungen für das Gesamtjahr 2025 lediglich ein Plus von 1%. Insbesondere den deutschen Herstellern machen die hohen US-Zölle und der Aufstieg der chinesischen E-Autobauer zu schaffen. Hinzu kamen in der Zwischenzeit Versorgungsschwierigkeiten mit Halbleitern. In den USA lag der Light-Vehicle-Verkauf 2025 im

Vergleich zum Vorjahr bei einem Zuwachs von 2,4% auf 16,2 Millionen im Plus. Die Verkaufsvolumina aus dem Jahr 2019 werden in beiden Märkten weiterhin nicht erreicht. Der Pkw-Verkauf in China legte im vergangenen Jahr 2025 mit 23,9 Millionen Fahrzeugen um 4,5% zum Vorjahresniveau zu. In Japan waren in den letzten Monaten spürbare Rückgänge festzustellen. Auf Jahressicht war dennoch ein Anstieg um 3% zu verzeichnen. Der Pkw-Verkauf in Indien nahm mit einer Rate von 5% zu, in Brasilien lag der Anstieg bei 2,6% mit einem Volumen von knapp 2,6 Millionen Fahrzeugen.

EU-Nutzfahrzeugmarkt insgesamt rückläufig, lediglich Markt für Busse positiv
Der Nutzfahrzeugmarkt der EU zeigte sich 2025 weiterhin durch rückläufige Zulassungen und schwierige wirtschaftliche Bedingungen herausgefordert. Lediglich das Bussegment wies einen Anstieg um 7,5% im Vergleich zum Vorjahr auf, die Werte für Lastkraftwagen sanken um 6,2% und für Lieferwagen um 8,8%.

In Deutschland wurde laut VDA im Jahr 2025 ein Rückgang von 7,0% bei den Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen verzeichnet, bei Bussen war dagegen ein Anstieg der Neuzulassungen um 28,0% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen.

Wandel in der Automobilbranche schreitet voran
Die internationalen Automobilmärkte befinden sich in einem tiefgreifenden Wandel, der von der Elektromobilität und der Digitalisierung (insbesondere durch KI) geprägt wird und die Industrie vor neue Herausforderungen stellt. Fast alle Hersteller haben mittlerweile rein batterieelektrische und Plug-in-Hybridfahrzeuge im Angebot. Im Jahr 2025 stiegen die Neuzulassungen in Deutschland von rein batterieelektrischen Pkw (BEV) um 43,0% im Vergleich zum Vorjahr, während die von Plug-in-Hybriden (PHEV) sogar um 62,0% im gleichen Zeitraum zunahmen. Im Jahr 2025 wurden in Deutschland 856.600 Elektro-Pkw (BEV + PHEV) zugelassen. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs um 50,0%. Der Anteil von Elektrofahrzeugen an der Gesamtzahl neu zugelassener Fahrzeuge in Deutschland lag 2025 bei 30,0%.

Insgesamt wirkt sich die anhaltende allgemeine, strukturelle und konjunkturelle Marktschwäche der Automobilindustrie auch belastend auf das relevante Geschäft von Rheinmetall in der Division Power Systems aus. Sie erhöht einerseits den Druck auf die Gewinnmargen als auch die Unsicherheit hinsichtlich zukünftiger Investitionen und Entwicklungsvorhaben. Als Folge dessen hat Rheinmetall die zivilen Aktivitäten als nicht mehr zum strategischen Kerngeschäft gehörig klassifiziert.

Metall- und Energiemärkte im Jahr 2025
Trotz starker Schwankungen und einem zwischenzeitlichen Preiseinbruch im Zuge des sogenannten US-amerikanischen Liberation Day im April erzielten die Industriemetalle im Jahresverlauf insgesamt Preiszuwächse. Dennoch konnten diese nicht mit den enormen Zuwächsen im Edelmetallmarkt mithalten. Unter den Industriemetallen war Kupfer im Geschäftsjahr 2025 der stärkste Performer. Die Preise stiegen, stark getrieben von globaler Nachfrage (insbesondere Elektrifizierung, Infrastruktur, Energiewende) und Angebotsengpässen (z. B. Produktionsunterbrechung in der Grasberg-Mine). Durch die Euro-Stärke/USD-Schwäche im Geschäftsjahr 2025 verlief der Preisanstieg in Euro allerdings wesentlich gedämpfter als in der Haupthandelswährung USD. Der Aluminiumpreis legte, trotz starker Dynamik, am Ende nur leicht gegenüber dem Vorjahres-Ultimo zu.

Aluminium- und Kupferpreise 2025 EUR/t



Quelle: REFINITIV

Während sich die durchschnittlichen deutschen Erdgas-Spotmarktpreise im Geschäftsjahr 2025 gegenüber dem Vorjahr verteuerten, sanken die Terminpreise gegenüber Ende 2024 deutlich. Aufgrund höherer LNG-Verfügbarkeiten und dem erwarteten Aufbau weiterer Projekte, insbesondere in den USA, verloren Nachrichten um die Gasspeicherfüllstände im Laufe des Jahres an Gewicht. Auch im Strommarkt legte der Spotmarktpreis zu, während die Terminpreise leicht sanken. Dennoch war zwischen Strom- und Gasmarkt stellenweise eine Entkopplung der Preisdynamik zu beobachten, während in den vergangenen Jahren eine sehr hohe Korrelation vorlag. Vielmehr machte sich im Strommarkt nun auch wieder ein steigender CO2-Zertifikate Preis bemerkbar.

Strom- und Gaspreise 2025 EUR/MWh



Quelle: www.eex.com

1.2.Organisatorisches

Am 01.05.2010 haben die Rheinmetall AG und die MAN Truck & Bus AG (MTB) ein Joint Venture für militärisch genutzte Radfahrzeuge gegründet. Mit dem neuen Unternehmen, das als Rheinmetall MAN Military Vehicles (RMMV) firmiert, entstand ein bedeutender Komplettanbieter im Markt für logistische und taktische Militärradfahrzeuge, der die vollständige Palette der geschützten und ungeschützten Transport-, Führungs- und Funktionsfahrzeuge für die internationalen Streitkräfte abdeckt. An dieser Gesellschaft mit Sitz in München ist Rheinmetall mit 51 Prozent und MAN Truck & Bus AG mit 49 Prozent beteiligt.

RMMV bündelt die starken Marken von Rheinmetall und MAN und die sich ergänzenden technologischen Kernkompetenzen beider Partner zu einem global operierenden Systemhaus. Damit folgt RMMV den Trend zur gemeinsamen Beschaffung logistischer und taktischer Militärfahrzeuge, die sich in ihren Schutz- und Mobilitätseigenschaften auf Grund der aktuellen Einsatzbedingungen stark angenähert haben.

Die RMMVÖ ist eine Tochtergesellschaft der Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH (RMMV) mit Sitz in München, die über Rheinmetall MAN Military Vehicles Österreich Holding GesmbH 100% der Anteile hält.

Wichtige Vorgänge Vorjahre
Mit Eintragung ins Handelsregister München am 28.08.2019 wurde die Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH im Wege der Abspaltung nach dem Umwandlungsgesetz (gem. § 135ff. UmwG) neu gegründet und wird zukünftig ausschließlich für die logistischen Radfahrzeuge zuständig sein. Die bis zum Vollzugstag alle Geschäfte der RMMV umfassende GmbH wird zukünftig unter dem Namen Rheinmetall Military Vehicles GmbH (RMV) firmieren und ausschließlich das Geschäft mit taktischen Radfahrzeugen betreiben.

Die RMMVÖ als Tochtergesellschaft der RMMV ging im Rahmen der Abspaltung vollständig auf die neu entstandene RMMV über.

Die Anteilseignerstruktur ist hier unverändert geblieben mit 51% der Anteile Rheinmetall AG und 49% die MAN Truck & Bus AG (MTB).

1.3.Umsatzentwicklung

Im Geschäftsjahr 2025 wurden Umsätze in Höhe von Mio. EUR 1.255,4 (VJ: Mio. EUR 1.279,9) erzielt. Der Umsatzanteil für militärische Fahrzeuge wurde im Wesentlichen durch das Großprojekt WLS mit der deutschen Bundeswehr und die Auftragsprojekte von Militärkunden aus Europa getrieben.

1.4.Investition

In 2025 sind Anlagen in Höhe von Mio. EUR 14,5 (VJ: Mio. EUR 7,9) zugegangen. Die wesentlichen Investitionen betreffen technische Anlage und aktivierte Entwicklungsleistungen.

1.5.Finanzierungsmaßnahmen

Die Gesellschaft ist in das zentrale Finanzmanagement (Cashpool) des Rheinmetall-Konzerns integriert. Als weiteres Mittel zur Optimierung der Liquidität ist die Gesellschaft in das asset-back-securities-Programm (ABS-Programm) des Rheinmetall-Konzerns eingebunden und verkauft in diesem Rahmen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

1.6.Personal- und Sozialbereich

Der technologische Wandel bei unseren Produkten und in der Informationstechnologie führen für unsere Mitarbeiter, sowohl auf technischem als auch kaufmännischem Gebiet, zu immer komplexeren Aufgabenstellungen. Zur Sicherung der hierfür erforderlichen Qualifikationen ist eine langfristig orientierte und zielgerichtete Weiterbildung und Förderung aller Mitarbeiter einer der wichtigsten Bausteine für unseren dauerhaften Unternehmenserfolg. Ziel ist es daher, das hohe Qualifikationsniveau langfristig zu sichern und kontinuierlich auszubauen.

Durch Qualifizierung und persönliche Weiterentwicklung werden Führungskräfte und Mitarbeiter aller Ebenen auf die aktuellen und künftigen Herausforderungen ihrer Aufgaben vorbereitet. Auf der Basis des Rheinmetall-Kompetenzmodells, das die Grundlage aller Bewertungsinstrumente wie zum Beispiel der Potenzialanalyse ist, wird der konkrete Bedarf für Weiterbildungen, Projektaufgaben und Lernpartnerschaften ermittelt. Attraktive Vergütung ist eine wichtige Randbedingung bei der Einstellung und eine ebenso wichtige Komponente bei der Bindung qualifizierter und engagierter Mitarbeiter an das Unternehmen. Die Vergütungsregelungen orientieren sich an marktüblichen Kriterien und sind in Abhängigkeit vom Umfang der Führungsverantwortung nach individuellem und Unternehmenserfolg gewichtet.

Am 31. Dezember 2025 waren 1.253 aktive Beschäftigte in der RMMVÖ tätig, nach 1158 Personen im Jahr zuvor. Der Anstieg resultiert aus dem Produktionsanlauf der Großprojekte.

Stand 31.12.	2025	2024	Δ
Lohnempfänger	677	629	+48
Gehaltsempfänger	576	529	+47
Stammmitarbeiter	**1.253**	**1158**	**+95**
Lehrlinge	72	69	+3
Leiharbeiter	254	266	-12

2. Darstellung der Lage

2.1.Vermögens- und Finanzlage

Das Eigenkapital zum 31. Dezember 2025 beträgt Mio. EUR +312,4 (VJ: Mio. EUR +296,6), die Bilanzsumme Mio. EUR 754,2(VJ: Mio. EUR 610,7). Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf +41,4 % (VJ: +48,6 %).

Die Reduzierung der immateriellen Vermögensgegenstände um Mio. EUR -2,0 gegenüber dem Vorjahr ist vor allem in der Abschreibung der Entwicklungsleistungen für die gestützte Kabine begründet.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen um Mio. EUR 3,9. Daneben sind die unfertigen Erzeugnisse um Mio. EUR 5,2 gestiegen und die fertigen Erzeugnisse inklusive der geleisteten Anzahlungen um Mio. EUR 33,4 gestiegen. Insgesamt erhöhen sich die Vorräte um Mio. EUR 42,5 verursacht v.a. durch den Aufbau von Beständen, Produktionsvolumen für div. Projekte.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um Mio. EUR 0,3 gesunken.
Die RMMVÖ verfügte zum 31.12.2025 über keine nennenswerten liquiden Mittel und ist in den zentralen Cashpool der Rheinmetall-Gruppe eingebunden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betragen Mio. EUR 59,8 (dies entspricht 7,9 % der Passiva) und resultieren im Wesentlichen aus erhaltenen Anzahlungen von Kundenprojekten, die über die Muttergesellschaft abgeführt werden, sowie aus Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Die Abfertigung- und Pensionsrückstellung sind gesunken gegenüber dem Vorjahr um 5,3 % auf Mio. EUR 20,9. Durch die Anwendung des zehnjährigen Durchschnittszinssatzes bei der Bewertung der Rückstellung wirkt in erster Linie die kollektivvertragliche Erhöhung der Löhne und Gehälter.

2.2.Ertragslage

Der Jahresgewinn der Gesellschaft zum 31.12.2025 beträgt Mio. EUR +114,2 (VJ: Mio. EUR +98,3) und ist nun bereits das sechste Jahr in Folge deutlich positiv.

Die Reduktion der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr um Mio. EUR 24,5 resultiert im Wesentlichen aus den Auftragsprojekten v.a. Deutsche Bundeswehr Wechselladesystem. Die Umsatzrentabilität der Gesellschaft beträgt für 2025 9,1 % (VJ: +7,7 %).

Die Materialaufwandsquote (ohne Berücksichtigung von Bestandsveränderungen) beträgt 69,7 % (Vorjahr: 55,8 %), die Personalaufwandsquote ist bei 9,9 % (Vorjahr: 10,6 %).
Der positive Jahreserfolg ist auf die wiederum sehr gute Auslastung des Wiener Werkes zurück zu führen.

3. Nachtragsbericht / Going Concern

Nach dem Bilanzstichtag zum 31.12.2025 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Gesellschaft eingetreten, die zu einer anderen Darstellung der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage geführt hätten.

4. Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem

Das interne auf den Rechnungslegungsprozess bezogene Kontroll- und Risikomanagementsystem der RMMVÖ umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, mit denen organisatorisch und technisch die zeitnahe, einheitliche und zutreffende buchhalterische Erfassung sämtlicher geschäftlicher Prozesse und Transaktionen sichergestellt wird. Hierzu zählen neben definierten

Kontrollmechanismen, wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmprozesse, die Trennung von Verwaltungs-, Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen sowie Richtlinien und Arbeitsanweisungen.
Die Verantwortung für die Erstellung der Abschlüsse obliegt der Geschäftsführung der RMMVÖ. Die Buchhaltung und die Abschlusserstellung erfolgen grundsätzlich in SAP-basierten Rechnungslegungssystemen (SAP-FI). Dabei sind Verfahren in den Rechnungslegungsprozess implementiert, die die Ordnungsmäßigkeit der Buchhaltung und der Abschlusserstellung sicherstellen. Die Geschäftsführung überwacht die Einhaltung der IFRS-Bilanzierungsrichtlinie sowie der weiteren konzernweit gültigen Richtlinien und Arbeitsanweisungen.
Der Abschluss der RMMVÖ wird für den Konzernabschluss mittels der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS erstellt. In diesem System ist ein einheitlicher, verbindlicher Kontenplan hinterlegt, der nahezu sämtliche für den IFRS-Konzernabschluss der Rheinmetall AG erforderlichen Informationen abdeckt. Die Erfassung der unter Beachtung der IFRS-Bilanzierungsrichtlinie erstellen Abschlüsse in der Konsolidierungssoftware erfolgt durch die RMMVÖ selbst. Nach Erfassung der IFRS-Einzelabschlussdaten werden diese einer automatisierten Plausibilitätsprüfung und systemseitigen Validierung unterzogen. Der Abschluss wird zudem auf Basis standardisierter Berichte anhand von Soll-Ist-Vergleichen und Abweichungsanalysen sowie detaillierten Auswertungen überprüft.

5. Umweltschutz & Energie

Umweltschutz hat in der RMMVÖ, einem ganzheitlichen Verständnis folgend, einen hohen Stellenwert. Der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen, der sparsame Einsatz von Rohstoffen und Energie sowie nach Möglichkeit die Vermeidung schädlicher Auswirkungen auf die Umwelt in jeder Phase des Produktlebenszyklus – von der Produktentwicklung, über Beschaffung der Rohstoffe, die Produktion, Verpackung und Transport bis hin zu Entsorgung und Recycling – führen dazu, die ökonomischen und ökologischen Ergebnisse im Unternehmen zu verbessern. Das Verantwortungsbewusstsein der Mitarbeiter für die Umwelt wird auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette gefördert.

RMMVÖ ist bestrebt, Umweltbelastungen mit der besten verfügbaren, wirtschaftlich vertretbaren Technik weiter zu reduzieren. Der sorgfältige Umgang mit natürlichen Ressourcen wird durch den Einsatz moderner Technik und moderner Prozesstechnologien unterstützt, die dazu beitragen, Emissionen und Abfälle zu reduzieren.

Am Standort Wien wird ein Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 betrieben, welches mit dem bestehenden integrierten Managementsystem gemäß ISO 9001, ISO 27001, ISO 45001 und ISO 50001 gekoppelt ist. Die internen Systemaudits werden als integrierte Audits (Umwelt, Qualität, Informationssicherheit, Arbeitssicherheit und Energiemanagement) durchgeführt. Das Umweltmanagement ist innerhalb der RMMVÖ im Bereich Qualität angesiedelt.

Die externen Überwachungs- und Rezertifizierungsaudits werden durch akkreditierte Zertifizierer durchgeführt. Alle Auditergebnisse sowie der Fortschritt bei der Abarbeitung der Korrekturmaßnahmen werden im Zuge der regelmäßigen Berichterstattung an die Geschäftsführung und Werksleitung berichtet.

Im einem jährlichen Umweltbericht werden die Entwicklung von umweltbezogenen Kennzahlen verfolgt und die wesentlichen Maßnahmen und Ziele zur Energieeinsparung und Energieeffizienz dokumentiert.

6. Arbeitssicherheit und betriebliche Gesundheitsförderung

Am Standort Wien wird das Arbeitsschutzniveau kontinuierlich verbessert. Es wurden viele Maßnahmen eingeleitet, um die körperliche Unversehrtheit unserer Mitarbeiter zu erhalten. Dazu zählen sowohl das richtige Verhalten bei der Arbeit als auch Präventivmaßnahmen, die ein falsches Verhalten vermeiden oder die möglichen Folgen minimieren sollen.

Schon beim Eintritt in unser Unternehmen werden neue Mitarbeiter im Bereich Arbeitssicherheit geschult. Alle Betriebsangehörigen werden regelmäßig in der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften unterwiesen. Im Produktions- und Lagerbereich wird das erworbene Wissen zusätzlich anhand eines standardisierten Tests überprüft. Danach werden vorhandene Wissenslücken in einem persönlichen Gespräch mit dem Vorgesetzten geschlossen.

Im Betrieb finden kontinuierliche Rundgänge durch den Werksleiter, die Sicherheitsfachkraft, dem Arbeitsmediziner sowie den Vertretern der Belegschaftsorgane und Bereiche statt. Dabei werden mögliche Risiken erkannt, bewertet und eine Beseitigung veranlasst. Zusätzlich werden Erhebungen zur Arbeitsplatzevaluierung durchgeführt und die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente regelmäßig erweitert.

Wichtige Themen werden in dem zweimal im Jahr stattfinden Arbeitssicherheitsausschuss mit der Werksleitung, den Abteilungsleitern der Produktion und des Personalwesens, der Sicherheitsfachkraft, dem Arbeitsmediziner, dem Brandschutzbeauftragten, den Belegschaftsvertretern und den Sicherheitsvertrauenspersonen erörtert. Bei Bedarf werden zusätzliche Personen beigezogen.
Neben der Untersuchung von meldepflichtigen Unfällen werden auch alle nicht meldepflichtigen Unfälle und gefährlichen Situationen, die aus der Mannschaft gemeldet werden, untersucht und daraus vorbeugend Lösungsansätze erarbeitet und umgesetzt.

Um die Gesundheit unserer Mitarbeitenden präventiv zu fördern, wurde das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) errichtet. Bisher gab es Initiativen wie zum Beispiel das Bewegungsprogramm für die Lehrlinge, die wöchentlich gemeinsam Sport treiben. Dies fördert nicht nur die Gesundheit, sondern auch den Zusammenhalt im Team. Wie bereits in den letzten Jahren wird es weiterhin Maßnahmen des betriebsärztlichen Dienstes geben, wie beispielsweise Impfaktionen, Vorsorgeuntersuchungen, das betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) u.Ä.

Im Betriebsrestaurant wird ein Vitalmenü angeboten. So soll es den Mitarbeitenden ermöglicht werden, einen gesunden Lebensstil durch gesunde Ernährung zu unterstützen.

Im Rahmen der Suchtprävention wurde ein Stufenprogramm bei Suchterkrankungen von Mitarbeitenden zur Unterstützung und Sicherung des Arbeitsplatzes sowie die Sensibilisierung der Führungskräfte im Umgang mit Betroffenen eingeführt.

7. Bericht über Chancen und Risiken

Die Gesellschaft ist den allgemeinen konjunkturellen, wirtschaftlichen und politischen Risiken in den Regionen und Ländern ausgesetzt, in denen sie tätig ist. Diese Risiken werden als gering eingeschätzt. Zur Begrenzung von Währungsrisiken werden ab einem bestimmten Volumen Sicherungsgeschäfte durchgeführt, insofern sind diese Risiken gut steuerbar und als gering einzuschätzen.

Darüber hinaus unterliegt die Gesellschaft im Defence-Segment branchentypischen Risiken, die als gering eingeschätzt werden. Für Verluste aus langfristigen Aufträgen bzw. aus Liefer- und Bezugsverträgen sowie für sonstige Risiken, wie zum Beispiel Gewährleistungen, wurde ausreichend bilanzielle Vorsorge getroffen. Die Bonitätsrisiken sind aufgrund der Kundenstruktur sehr gering.
Das am Markt erfolgreich positionierte Produkt- und Leistungsportfolio der RMMVÖ bildet auch in Zukunft die Basis für eine erfolgreiche Entwicklung der Gesellschaft. Die Geschäftsfelder der RMMVÖ sind nicht unmittelbar konjunkturabhängig. Risiken bestehen jedoch in der Abhängigkeit vom Ausgabeverhalten öffentlicher Haushalte in Kundenländern.

Die RMMVÖ ist einer der führenden europäischen Anbieter für Wehrtechnik und auf die Ausrüstung der Landstreitkräfte mit gepanzerten und ungepanzerten Logistischen Radfahrzeugen spezialisiert. Das Marktpotenzial ergibt sich zu wesentlichen Teilen aus den Verteidigungsbudgets der Kundenländer. Chancen und insofern steigende Umsatzerlöse bzw. Ergebnisse für die RMMVÖ ergeben sich durch die Veränderung des militärischen Bedarfs bei den Streitkräften weltweit. Das Produkt- und Fähigkeitsspektrum der RMMVÖ ist auf die zentralen wehrtechnischen Anforderungen zugeschnitten, die sich international aus einem anhaltend hohen Modernisierungsbedarf der Streitkräfte und den neuen militärischen Einsatzszenarien ergeben. Die RMMVÖ kann darüber hinaus von kurzfristigen Beschaffungen profitieren, die sich aus den Einsätzen der Streitkräfte in Krisengebieten ableiten.

Als Folge des Ukraine Krieges ist bei vielen Ländern der NATO und der sogenannten „westlichen Welt“ die Erkenntnis hinzugekommen, dass die eigene Verteidigungsfähigkeit erhöht werden muss. Es ist daher davon auszugehen, dass Verteidigungsetats weiter aufgestockt werden und die Modernisierung der militärischen Ausrüstung voranschreitet.

Eine weitere Veränderung der wesentlichen Chancen und Risiken ist im Vergleich zum Vorjahr nicht eingetreten. Besondere Risiken, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, sind derzeit nicht erkennbar.

8. Prognosebericht Rheinmetall Konzern

Konjunkturerwartungen

Die Weltwirtschaft expandiert auch in diesem Jahr nur verhalten– Dynamik leicht schwächer
Die Weltwirtschaft wird weiter durch die Verwerfungen durch die seit Anfang 2025 protektionistisch ausgerichtete und sprunghafte US-Handelspolitik belastet. Die derzeit geltenden US-Einfuhrzölle liegen deutlich über dem Niveau der vergangenen Jahre. Nachdem im Sommer 2025 zahlreiche Staaten bilaterale Handelsabkommen mit den USA abgeschlossen haben, ist die handelspolitische Unsicherheit zwar gesunken, aber immer noch hoch. Im Nachgang der starken Vorzieh- und Rückpralleffekte im globalen Warenhandel im Jahr 2025 wird die Weltwirtschaft im

Jahr 2026 voraussichtlich nur moderat wachsen. Rezessive Tendenzen, wie sie teilweise aus den geopolitischen Verwerfungen und der erratischen Handelspolitik der USA befürchtet wurden, sind auf globaler Ebene derzeit jedoch unwahrscheinlich.

Die konjunkturelle Dynamik der US-Wirtschaft dürfte nach Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) im Jahr 2026 bei einem BIP-Plus von 2,4% nur moderat zunehmen. Hier dürften die höheren US-Einfuhrzölle auf die Verbraucherpreise überwälzt werden und die preisbereinigten Einkommen zunehmend belasten. Der private Konsum wird das BIP-Wachstum nur verhalten stützen. Die Wirtschaftsleistung in der Eurozone dürfte im Jahr 2026 mit geringem Schwung expandieren. Die hohen Zölle, die auf US-Einfuhren aus der EU gelten, senken die Nachfrage nach Waren wie Maschinen oder Fahrzeugen sowie chemischen Produkten, die zu den wichtigsten Ausfuhren aus der Eurozone zählen. Die effektive Aufwertung des Euro in den vergangenen Monaten hat die preisliche Wettbewerbsfähigkeit verschlechtert. Dies könnte die Ausfuhren in andere Staaten belasten. Der hohe Anteil importierter Vorleistungen an den Exporten der Eurozone kompensiert jedoch den dämpfenden Effekt des aufgewerteten Euro auf die Exporte, da die Vorleistungsgüter günstiger bezogen werden können. Gestützt werden dürfte die Konjunktur von einer mäßigen Erholung der Investitionstätigkeit. Der private Verbrauch dürfte sich aufgrund steigender Reallöhne ebenfalls ausweiten. Die Ausrichtung der Finanzpolitik im Währungsgebiet ist nicht einheitlich. Während sie in Deutschland im Prognosezeitraum expansiv ausgerichtet ist, ist sie in anderen Staaten, z. B. Italien, Frankreich oder den Niederlanden, restriktiv. Im Aggregat gehen von dieser Seite daher nur geringe Impulse für die Konjunktur aus. Insgesamt wird für die Eurozone im laufenden Jahr 2026 ein Wachstum von 1,3% und damit eine leichte konjunkturelle Abschwächung erwartet.

In Deutschland dürfte das Bruttoinlandsprodukt 2026 lediglich um 1,1% zulegen. Seit Beginn 2025 belasten die US-Handelspolitik sowie die Aufwertung des Euro die Exporte deutscher Unternehmen. Der private Konsum legte zum Jahresanfang zwar kräftig zu, im weiteren Verlauf sind aber keine stärkeren Impulse zu erwarten. Nach der Normalisierung der Sparquote in der ersten Jahreshälfte 2025 dürfte angesichts nur leicht steigender Reallöhne das Konsumwachstum auch im Jahr 2026 moderat bleiben. Die Investitionstätigkeit der Unternehmen dürfte aufgrund der niedrigen Kapazitätsauslastung und der schwachen Umsätze im In- und Ausland gedämpft bleiben. Von der Verausgabung der Mittel aus dem im März 2025 verabschiedeten Finanzpaket sollten in diesem Jahr allerdings expansive Impulse für die Bau- und Ausrüstungsinvestitionen ausgehen. China dürfte in diesem Jahr den Warenhandel mit anderen Regionen der Welt außer den USA erneut ausweiten. Aufgrund einer verhaltenen Binnennachfrage dürfte die chinesische Volkswirtschaft jedoch nur unterdurchschnittlich wachsen. Insgesamt ist hier für das Jahr 2026 nur mit einem moderaten BIP-Zuwachs von 4,5% zu rechnen. Auch der angeschlagene Immobilienmarkt und die angespannte Finanzlage der lokalen Kommunen verhindern ein dynamischeres Wachstum.

Insgesamt wird das Wachstum der Weltwirtschaft nach Prognosen des IWF im Jahr 2026 nur verhalten ausfallen und weiterhin wenig Schwung entwickeln. Nachdem im Jahr 2025 ein Zuwachs bei der globalen Wirtschaftsleistung um 3,3% erreicht wurde, dürfte sie auch im Jahr 2026 nur moderat um ebenfalls 3,3% steigen. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2025 hat der Währungsfonds seine Prognose für 2026 damit bestätigt. Für das Jahr 2027 ist auf globaler Ebene mit einer Wachstumsrate von 3,2% zu rechnen.

Inflationsraten fallen im Jahr 2026 geringer aus

Seit Ende 2024 haben sich die Leitzinsen der großen Zentralbanken nach einer Phase gemeinsamer Zinssenkungen deutlich differenziert entwickelt. Mit der schrittweisen Senkung des Einlagensatzes auf 2,0% gilt die Geldpolitik der EZB nun als weitgehend neutral. In den USA ist das Zinsniveau trotz einer jüngsten Reduzierung um 25 Basispunkte auf 3,75% bis 4,00% weiterhin deutlich höher. Dort nimmt die Inflation wieder zu, was unter anderem auf die Zölle zurückzuführen ist, während sie im Euroraum größtenteils mit dem 2%-Ziel der Notenbank übereinstimmt. Der Internationale Währungsfonds prognostiziert für das Jahr 2026 eine globale Inflationsrate von durchschnittlich 3,8%, was eine Aufwärtskorrektur um 0,3 Prozentpunkte im Vergleich zum Jahresanfang 2025 darstellt. Im vergangenen Jahr lag die globale Inflation mit 4,1% noch spürbar höher. Für Deutschland rechnen die deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute in ihrer Gemeinschaftsdiagnose mit einer Inflationsrate von 2,1% für 2026. Die erwartete Inflationsrate beträgt in den Schwellen- und Entwicklungsländern 4,8%, in den Industrieländern hingegen 2,2%. Der IWF erwartet, dass die globale Inflation im Jahr 2027 auf 3,4% weiter abnimmt.

Stärkung der Verteidigungsfähigkeit weiterhin im politischen Fokus

Angesichts der aktuellen geopolitischen Risiken und der Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Entwicklung in diesem Kontext sollen die weltweiten Verteidigungsausgaben nach den Prognosen von Jane's Defence Budgets (JDB) in diesem Jahr bei 2.801 MrdUSD liegen. Sie übersteigen damit deutlich die noch vor dem Krieg in der Ukraine abgegebene Prognose, bewegen sich aber um 3,5% unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.903 MrdUSD). Der anhaltende Krieg in der Ukraine und insbesondere die Erkenntnis, sich deutlich stärker um die eigene Sicherheit kümmern zu müssen, wird vor allem in Europa zu weiter steigenden Verteidigungsetats führen. Auch die Beschlüsse des Nato-Gipfels im vergangenen Jahr werden diese Entwicklung maßgeblich antreiben. Zudem sollten auch die weiteren geopolitischen Krisenherde ursächlich für den weltweiten Trend weiter steigender Verteidigungsbudgets sein. Für Europa prognostiziert Jane‘s im Jahr 2026 Ausgaben in Höhe von 661 MrdUSD. Deutschlands Verteidigungsausgaben sollen in diesem Jahr auf 108,2 MrdEUR und damit auf einen erneuten Höchststand steigen. Danach sind für den Bundeshaushalt 2026 im regulären Wehretat (Einzelplan 14) Ausgaben von 82,7 MrdEUR eingeplant, weitere Ausgaben von 25,5 MrdEUR sollen aus dem Sondervermögen Bundeswehr finanziert werden. In Deutschland wird die Stärkung der nationalen Sicherheit perspektivisch zu einem weiteren Anstieg der Verteidigungsausgaben führen, von dem Rheinmetall substantiell profitieren dürfte.

Obwohl die europäischen Verteidigungsbudgets im Jahr 2026 in Summe insgesamt deutliche Wachstumsraten verzeichnen, bleiben Nordamerika und Asien-Pazifik mit 975 MrdUSD bzw. 685 MrdUSD in diesem Jahr die Regionen mit den höchsten Verteidigungsausgaben. In den USA gehen die Experten für das Jahr 2026 von Verteidigungsausgaben in Höhe von 930 MrdUSD aus, nach 1.096 MrdUSD im Jahr zuvor. US-Präsident Donald Trump hat eine starke Erhöhung der US-Verteidigungsausgaben vorgeschlagen. Für 2027 sollten die Militärausgaben auf 1.500 MrdUSD steigen, schrieb Trump auf seiner Online-Plattform Truth Social. Für China wird in diesem Jahr mit einem Anstieg der Ausgaben auf 320 MrdUSD gerechnet, nach 301 MrdUSD im vergangenen Jahr.

Für die kommenden Jahre sehen die Experten von Jane's weiterhin Wachstumspotenzial. Sie rechnen für das Jahr 2027 mit Ausgaben in Höhe von 2.873 MrdUSD weltweit. Bis zum Jahr 2030 sollen die globalen Verteidigungsausgaben auf 3.086 MrdUSD zunehmen. Für die USA erwartet Jane’s im Jahr 2027 Ausgaben in Höhe von 933 MrdUSD. Für Deutschland rechnen die Experten im kommenden Jahr mit Ausgaben in Höhe von rund 135 MrdUSD.

Verteidigungsbudgets ausgewählter Länder

MrdUSD	2026	2025	Veränderung (%)
Weltweit	**2.800,9**	**2.903,4**	**-3,5%**
USA	929,7	1.096,3	-15,2%
China	319,8	300,5	6,4%
Russland	140,4	157,6	-10,9%
Deutschland	126,3	102,9	22,8%
Großbritannien	93,7	91,3	2,6%
Indien	82,7	80,6	2,6%
Saudi-Arabien	76,2	72,4	5,3%
Frankreich	80,0	73,2	9,3%
Kanada	45,4	33,5	35,7%
Australien	42,7	42,0	1,6%
Niederlande	40,8	30,3	34,5%
Polen	31,8	34,1	-6,9%
Algerien	25,0	24,3	3,1%
Vereinigte Arabische Emirate (VAE)	24,3	23,3	4,3%
Norwegen	17,7	18,1	-2,3%
Ungarn	6,4	5,9	7,7%

Quelle: Jane's Defence Budgets (JDB), Stand: 23. Januar 2026

9. Bericht über Forschung und Entwicklung

Das Geschäftsjahr 2025 war durch weitere organisatorische und innovative Aktivitäten sowie gezieltem Personalaufbau im Bereich F&E geprägt, um besonders kritische Kompetenzbereiche im Engineering weiter zu stärken (z.B. System Engineering, Elektrik/Elektronik, Homologation etc.). Dadurch war und ist es möglich, den enormen Wachstumskurs und die technologische Wettbewerbsfähigkeit der RMMV im Produktsektor militärisch-logistischer Fahrzeugsysteme nachhaltig abzusichern.

Um die operative Projektabwicklung und die damit verbundene Ressourcenallokation im Engineering weiter zu verbessern, zu optimieren und im Fall einzelner fachlicher Bottlenecks in die richtige und vor allem übergreifend gleiche Richtung zu steuern, wurde im Kapazitätsplanungstool eine Priorisierungslogik für Projekte ins Leben gerufen. Diese berücksichtigt die strategische Relevanz von Kunden und Projekten sowie den zeitlichen Aspekt von Meilensteinen in den einzelnen Projekten. Sie wird automatisiert berechnet und ermöglicht es der Engineering-Organisation, abgestimmt über alle Engineering-Bereiche an den richtigen Inhalten zu arbeiten.

Ein weiterer Fokus im Jahr 2025 war die Gründung eines Steuerkreises für den im Engineering prozessual verantworteten Produktentstehungsprozess (PEP) unter Einbeziehung aller Funktionsbereiche der RMMV sowie der Geschäftsführung. Hierbei wird angestrebt, gemeinsam über alle Funktionsbereiche hinweg noch enger, gezielter und effizienter zusammen zu arbeiten sowie gemeinsame Projektentscheidungen und damit auch –Konsequenzen zu forcieren.
In den letzten Jahren wurde außerdem der Bereich der Homologation neu strukturiert und aufgebaut. Hierbei wurde ein Großteil der Agenden vom Homologations-Dienstleister MAN zur

RMMV überführt, um die Zulassung unserer Fahrzeuge noch besser und effizienter und auch mit dem dadurch verbundenen Lerneffekt durchführen zu können.
Gestützt werden die o.g. Ansätze und Aktivitäten durch stetige Weiterentwicklung unserer Engineering Toollandschaft. Dies betriff zum einen reine Engineering-Tools im Zuge der Produktentwicklung als auch organisatorisch-administrative Anwendungen, um die Organisation weiterhin besser und effizienter zu machen. Hierbei werden nicht nur Tools gezielt im operativen Geschäft eingesetzt, sondern auch Schritt für Schritt Prozesse digitalisiert und wo möglich auch (teil-) automatisiert.

Im September 2025 hat außerdem nach knapp einjähriger Vorbereitungsphase das Engineering Traineeprogramm gestartet. Aus über 80 Bewerbungen wurden sechs Trainees ausgewählt, um 12 Monate sämtliche Bereiche der RMMV zu durchlaufen. Der Fokus hierbei liegt auf den Engineering-Bereichen, jedoch werden ebenso die Bereiche Produktion, Quality, Einkauf und Programs mit abgedeckt, um das gesamtheitliche Bild und den Blick auf das RMMV-Business abzurunden. Mit September 2026 werden die Trainees dann in die Engineering-Stammmannschaft final übernommen.

In der Vorentwicklung standen in 2025 folgende Themenschwerpunkte im Fokus:

<u>Automatisiertes Fahren</u>:

- Einbindung von UGVs in den Leader Follower Betrieb
- Inbetriebnahme des „Software in the Loop (SIL)“ Prüfaufbaus für die Evaluierung der Vehicle Control Unit Software
- Weiterentwicklung eines Real-Time fähigen digitalen Zwillings (8x8 Grundfahrzeug) als Grundlage für virtuelle Automated Drive Entwicklungen
- Aufbau einer 2D Testumgebung zwecks Evaluierung des dynamischer Fahrverhaltens des digitalen Zwillings mit digitalen Fahrbefehlen
- Experimentelle Versuche, um mittels geeigneter Sensorik den aktuellen Fahrbahnuntergrund zu bestimmen.
- Ausarbeitung von „Drive by Wire Kit“-Serienkonzepten für die Plattformen HX2 und HX3

<u>Alternative Energiequellen:</u>
Im Zuge eines European Defence Fund Projektes forscht die RMMV an der möglichen zukünftigen Energiequelle für sämtliche militärischen Land und Marine Plattformen.
Als Teil dieses Konsortiums entwickeln wir den digitalen Zwilling des aktuellen Triebstranges sowie des Grundfahrzeuges. Im Zuge dieses Projektes werden durch andere Konsortialmitglieder digitale Zwillinge mit alternative Energiequellen (wie Wasserstoff, Mehtanol, Ethanol, Dimethyleter, eDiesel, eLNG und Biofuels) sowie alternative Antriebstrangarchitekturen (Hybridantrieb mit Brennstoffzelle oder Verbrennungskraftmaschine) entwickelt. Ziel des Projektes ist ein virtueller dynamischer Vergleich der unterschiedlichen Triebstrangkonzepte mit den unterschiedlichsten Grundfahrzeugen sowie eine Abschätzung des notwendigen Volumens sowie Masse der unterschiedlichsten Triebstrangkonzepte.

Alternative Materialien:
Der Fokus bei unseren Recherchen zum Thema alternative Materialen liegt klar in den Bereichen

- Bessere Materialeigenschaften
- Gewichtseinsparungspotential
- Bauteilkostenreduktion

Aufgrund der aktuellen Themen im Bereich der Plattformentwicklungen hat das Thema Gewichtseinsparungspotential dabei die höchste Priorität.

Im Zuge eines Vorentwicklungsprojektes wurde erstmals 3D Metalldruck bei der RMMV eingesetzt. Ziel dieser Anstrengungen ist es, einen Überblick über die aktuellen Möglichkeiten dieser Technologie sowie den prinzipiellen Entwicklungsablauf, das zu erwartende Gewichtseinsparungspotential und die zu erwartenden Stückkosten zu erlangen.

Weiterhin entwickeln wir mit einem langjährigen Entwicklungspartner eine alternative Vorderachsfeder. Dieses Produkt wäre auch als Nachrüstlösung für Bestandskunden von Interesse. Das neue Produkt kombiniert Stahl mit glasfaserverstärkten Kunststoff. Hierbei erwarten wir uns ein erhebliches Gewichtseinsparungspotential auf der Vorderachse bei nur moderater Produktkostenerhöhung.

Der Bereich Sales-Engineering war im Jahr 2025 durch eine sehr hohe Arbeitslast charakterisiert. So wurden über 270 Angebote, teils unter enormen Zeitdruck bearbeitet, die sich auf die Produktsektoren HX, TG-Mil und White Fleet erstreckten. In 2025 war im Sales Engineering speziell die Angebotslegung für TG-Fahrzeuge sehr divers. Auf der einen Seite wurden im Vergleich zum HX preissensitive Fahrgestelle für Special Application Anwendungen wie Radar-Träger oder Luftverteidigungssysteme vermehrt angefragt, andererseits gab es auch große Beschaffungsvorhaben, unter anderem in Frankreich. Ein sehr umfangreiches Angebotskonzept, inklusive der neuen geschützten TG-Kabine, wurde in 2025 für den französischen Markt erarbeitet und im Gemeinschaftsabkommen mit der MTB angeboten. Am Ende hat der Preis über die Angebotsvergabe entschieden und wurde an Arquus/Daimler vergeben. Im letzten Quartal ist auch ein Großtender für MoD Spanien in Bearbeitung, eine Vergabe wird in 2026 erwartet.

Die Produktlinie TG hatte im Jahr 2025 den Schwerpunkt in der Kundenprojektabwicklung sowie einer Machbarkeitsstudie zu einer neuen Produkt-Variante (TG-Protected). Letztere stand im Zeichen des Schließens einer Portfolio-Lücke zwischen der sehr erfolgreichen HX Produktpalette (Dünnblech- & Dickblech-Fahrerhaus) und den militarisierten TG Varianten, welche bisher nur mit Dünnblech-Fahrerhaus angeboten werden konnten.
Anfang 2025 wurde das in 2024 intensiv entwickelte Erstfahrzeug mit Hakengerät der Purchase Order 4 (POA4) für das Ministry of Defence Norway in Standmontage gebaut. Die Komplexität des Fahrzeugs war nicht nur auf Entwicklungs-Seite eine enorme Herausforderung, sondern hat sich auch während des Baus weiter abgezeichnet. Neben der reinen Baubarkeit des Fahrzeugs mussten auch Erkenntnisse und Optimierungen der Umsetzung zur bandtauglichen Montage aufgenommen und in Dokumentation gegossen werden. Aufgrund der geplanten Stückzahlerhöhung in 2026 und der damit einhergehenden Verkürzung der Taktzeit lag der Schwerpunkt in der Optimierung. Nach dem Bau des Fahrzeugs wurde die notwendige interne Funktionserprobung und die Messung der Elektromagnetischen Verträglichkeit absolviert. In

weiterer Folge war die intensive Begutachtung und Prüfung durch und mit dem Kunden im Zielland geplant, welche außerordentlich positiv absolviert wurde.

Die weitere Fahrzeugvariante mit Hakengerät und Kran wurde währenddessen dokumentiert und mit den gewonnenen Erkenntnissen ergänzt. Der Bau des Fahrzeugs hat Ende des Jahres begonnen und wird sich in die ersten Wochen des Jahres 2026 erstrecken. Anders als beim reinen Hakenlader wird der Aufbau bei einem Aufbauhersteller implementiert, bevor das Fahrzeug den bekannten Prüfungen unterzogen werden wird.

Wie schon in 2024 wurde auch 2025 an Fahrzeugen für den Haus & Hof-Kunden Österreichisches Bundesheer gearbeitet und weitere aktuelle Varianten entwickelt und im Anlauf begleitet. Aus den 8x8 Fahrzeugen wurde eine neue Fahrzeugtype entwickelt, die bereits ab Werk mit Luftfederung an den Hinterachsen versehen wurde. Hierdurch ist der Aufwand für Um- und Aufbauer erheblich gesunken. Mit dem neuen Typ einhergegangen ist auch die Einführung einer neuen Bremsentechnologie im MAN-Baukasten bei militarisierten Fahrzeugen. Die neue Bremsen-Generation erlaubt eine noch bessere Realisierung von Assistenzsystemen und wird durch eine neue Luftfedersteuerung ergänzt.

Das große Volumen der TGM Fahrzeuge für das ÖBH konnte zwar gestartet werden, durch einige Hürden in der Umsetzung kundenspezifischer Anforderungen im Zusammenhang Tarnlicht, externes Ladegerät sowie erstmaliger Implementierung von militarisierten Umfängen in der Produktvariante TGM war der Anlauf und die Übergabe an den Kunden zeitlich stark verzögert. Das Ziel 120 Fahrzeuge an den Kunden übergeben zu können, wurde erst im letzten Moment realisierbar. Durch Obsoleszenzen war auch die Fahrschulvariante massiv in der Umsetzung beeinträchtigt und konnte leider nicht, wie geplant, im aktuellen Kalenderjahr fertig gebaut werden. Ein Abschluss und eine Vorstellung des Fahrzeugs zur Prüfung wird voraussichtlich erst im Februar 2026 erfolgen können.
Die geschützte Kabine auf einem TG Chassis wurde als statischer Demonstrator im Rahmen der Konzeptstudie realisiert. RMMV Kunden als auch Medien konnten sich im Rahmen von Marketing-Tagen ein Bild des Konzepts machen. Die weitestgehend positive Rückmeldung, als auch die erfolgreiche Machbarkeits-Untersuchung haben in der zweiten Jahreshälfte zum Start des Serienentwicklungsprojekts für den TG-Protected geführt. Sowohl weitere Vertiefungen in den Analysen als auch die Berücksichtigung von neuen Komponenten aus Triebstrang und Kabine haben etliche Anpassungen gegenüber dem vorgestellten Fahrzeug zur Folge gehabt. Das kommende Jahr wird maßgeblich vom Serienentwicklungsprojekt für den TG-Protected geprägt sein, wo neben dynamischen Messfahrzeugen auch die Schutz-Nachweisführung anhand Sprengmuster-Fahrzeugen zu absolvieren sein wird.

Die Produktlinie HX war im Jahr 2025 mit vielfältige Herausforderungen konfrontiert. Zwei Themenschwerpunkte standen bei der Akquise von HX- Kundenprojekten in 2025 im Fokus, zum einen der Rahmenvertrag mit Dänemark sowie Fahrzeug-Plattformen für den Bereich „Special Applications“. Der Dänische Kunde hat einen Bedarf an verschiedenen HX- und TG-Varianten, wobei die HX-Plattform im Vordergrund steht. Die Anforderungen an die Fahrzeuge wurden gemeinsam mit der Beschaffungsbehörde DALO erarbeitet. Besonderen Wert legt der Dänische Kunde dabei auf Wiederverwendung von bestehenden und bewährten Fahrzeuglösungen. Der Rahmenvertrag für die kommenden 7 Jahre wurde zusammen mit einer Erst-Bestellung von 120 Fahrzeugen Ende 2025 unterzeichnet.

Luftverteidigung ist im europäischen Raum aufgrund der geopolitischen Lage von besonderer Bedeutung. Verschiedenste Fahrzeugkonzepte für Rohr-Artillerie, Boden-Luft Missile Anwendungen sowie Drohnen-Abwehr wurden entwickelt und angeboten. Schnellste Verfügbarkeit von Fahrzeugen war wichtig, weshalb unter anderem die UTF-/WLS Zweitvermarktung stärker zur Anwendung kam.
Im Bereich der Luftverteidigung wurden Projekte mit Deutschland, Estland und Lettland aufgesetzt, die ersten „Fire Units" gebaut und bei der Fa. Empl in Zauner Elster an den Kunden Diehl übergeben. Weitere Diehl-Projekte für die Nationen Dänemark Bulgarien und Slowenien sind in Bearbeitung für die Erst-Fahrzeugproduktion in 2026. Zu diesem Bereich zählt auch das BAE Archer Projekt, das kurz vor dem Serienanlauf steht. Schussversuche wurden nach Umsetzung einiger konstruktiver Verbesserungsmaßnahmen am KTG positiv abgeschlossen.

Beim laufenden Recovery ERC Projekt mit der kanadischen Beschaffungsbehörde DND wurden erfolgreich der SRR und das PDR abgeschlossen. Das Projekt leidet unter der zeitlichen Verzögerung von mindestens 4 Monaten, wobei derzeit der Erst-Fahrzeugaufbau für Ende Mai 2026 geplant ist.
Zusätzlich wurde ein umfangreiches Kundenprojekt mit Slowenien aufgesetzt, das sich auszeichnet durch Variantenvielfalt und einer herausfordernden Zeitschiene. Ein wichtiges Ziel für 2025 war die Beendigung des Projektes mit Norwegen und Schweden. Es galt die noch offenen Punkte bis zum Jahresende abzuarbeiten und deswegen wurden diese Punkte mit dem Kunden besprochen und vermittelt. Letzte Themen sind seitens Kunde noch nicht alle freigezeichnet.

Das Tawan-Projekt wurde mit einem Kick-off in Bremen in KW4 gestartet. Im Juni konnte die Bandauflage von MOB2 (mit Mastsystem) und im Juli die für MOB1 (Containerfahrzeug) realisiert werden. Danach folgte die termingerechte Ablieferung der ersten beiden Mob1 bei Empel im September zur Erstintegration des Containertragrahmens. Für den MOB2 folgte die termingerechte Auslieferung zur SMAG für die Montage des Mastsystems. Die Endabnahme des Containertragrahmens wurde erfolgreich in KW51 absolviert, die erfolgreiche Vorabnahme des Mastsystems in Salzgitter in KW50. Damit ist sichergestellt, dass eine termingerechte Auslieferung im Jänner 2026 zur RLS nach Flensburg zur Integration der D-LBO Komponenten nach Beistellungen durch die DBW und RME erfolgen kann.

Im Fokus des HX3-Basisentwicklungsprojekts stand in 2025 unter anderem der Aufbau von drei Erprobungsfahrzeugen 64M002A, 62M001A, 64M003A und der Baubeginn von zwei weiteren Fahrzeugen (62M002A, 64M007A). Hier wurden die Bandauflagetermine eingehalten. Drei Fahrzeuge wurden erfolgreich in zwei Sommererprobungen (Spanien und Ungarn) mit geschützter und ungeschützter Kabine und Radformen 8x8 und 6x6 und einer Wintererprobung in Schweden getestet. Hier wurde die Verbesserungen vom HX3 zur aktuellen Fahrzeuggeneration HX2 herausgefahren und bestätigt. Für den geschützten 64M konnte eine Straßenzulassung auf Erprobungsfahrzeug-Basis erwirkt werden. Die elektromagnetischen Eigenschaften wurden in mehreren Messzyklen ermittelt, Verbesserungspotenziale definiert und in die Entwicklung eingesteuert. Zum Jahresende wurde auch das interne CDR und der Baubeginn des 5.ten Fahrzeuges (Vertrieb und Messefahrzeug M64007A) erfolgreich absolviert.

Das CTT Vorserienprojekt war in 2025 geprägt durch den Fokus auf Eliminierung von Eintrittsbarrieren für den US-Markt (Amerikanisierung von Bremse und Beleuchtung). Parallel dazu wurde der RFI (Request for Information) des US-Kunden beantwortet. Zusätzlich wird ein interner CTT-Erprobungsträger zur Validierung aller Entwicklungspakete geplant und soll in 2026 gebaut werden.

Wien, am 23. Februar 2026

Heiko Kayser
(Geschäftsführer)

Andreas Hammerschmid
(Geschäftsführer)