

PORSCHE VON FALLERSLEBEN

Geschichte eines Automobils



Von geräumigen Betonstraßen durchzogen

Schluß

Autos, deutsche Autos, hunderttausend deutsche Autos, kleine deutsche Rekordautos, die „100 000 km mit ein- und demselben Motor laufen“. Aber „die Namen Volkswagen und Volkswagenwerk haben nur dann eine Berechtigung, wenn der kleine Mann des deutschen Volkes diesen für ihn geschaffenen Volkswagen, der heute noch nach zehn Jahren seines Erscheinens ohne Konkurrenz in der 1-1-Klasse dasteht, sein eigen nennen kann“. So steht's in „Unser Volkswagen-Prozeß — Wichtige Aufklärungen für Volkswagen-Sparer (der Reinerlös dient der Fortsetzung unseres Kampfes, Preis 1 DM)“.



an denen kein Haus steht
So sieht die Praxis aus

Und weiter fragt der Hilfsverein ehemaliger Volkswagensparer: „Wer aber sitzt heute am Steuer des Wagens des Volkes? Nicht wir Volkssparer, die wir Pate gestanden haben beim Volkswagen und beim Volkswagenwerk. Denn als Sparer schufen wir die wirtschaftlichen Voraussetzungen dazu, und als Volk gaben wir den Namen.“

Die KdF-Wagen-Sparverträge sahen vor, daß der Volkswagenkäufer die Einlagen bei der DAF zahlte, die sie zunächst in Verwahrung nahm. Verkäufer allerdings war die Volkswagenwerk-GmbH., Stadt des KdF-Wagens.

Rund 280 Millionen Einlagegelder befanden sich im Besitz der Deutschen Arbeitsfront und waren bei der Bank der Deutschen Arbeit in Berlin deponiert, als das Vermögen der DAF nach dem Zusammenbruch von den Alliierten beschlagnahmt wurde. Immerhin wären das heute, wenn schon nicht 300 000 Volkswagen, noch 18 Millionen DM.

Einer von 300 000, die zahlten, Sparmarken klebten und keinen Wagen bekamen, war Karl Stolz aus Niedermarkberg. Karl Stolz klagte 1949 auf Lieferung.

300 000 Sparer, zum Teil im Hilfsverein der ehemaligen Volkswagensparer organisiert, zum größeren Teil auch nicht, horchten nach Hildesheim, als am 7. Juli 1949 zwischen zwei Ehescheidungen beim Landgericht der Anspruch Stolz zu Termin stand. 300 000 erwarteten sich eine Präjudiz ihres Anspruchs. Die Verhandlung dauerte sieben Minuten.

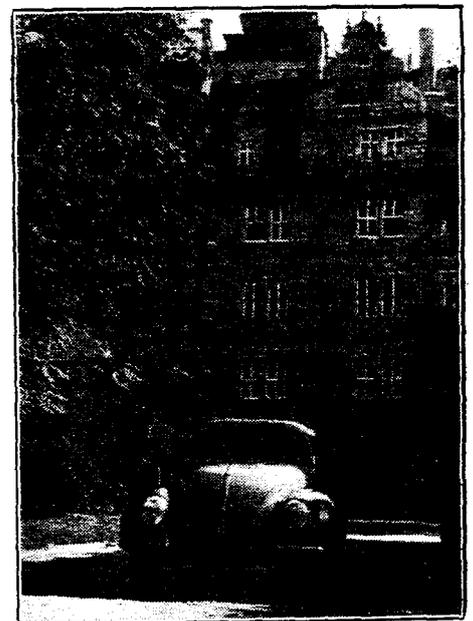
Sie wurde vertagt wegen des Einspruchs, das Volkswagenwerk habe die Prozeßunterlagen nicht rechtzeitig einsehen können.

Im neuen Termin am 19. Januar 1950 fällt die 3. Zivilkammer des Landgerichts Hildesheim das erlösende Urteil: Die Klage, die der Verein der ehemaligen Volkswagensparer im Namen seines Mitgliedes Stolz wegen dessen Ansprüchen auf einen vollbezahlten und im Namen seines Mitgliedes Mechner wegen dessen Ansprüchen auf einen teilweise bezahlten Wagen, angestrengt hatte, wurde kostenpflichtig abgewiesen. In der mündlichen Begründung stützte sich das Gericht auf die Ueberzeugung, daß

- die Geschäftsgrundlage der damaligen Sparverträge fortgefallen sei, — Herstellung und Absatz des Volkswagens

hätten mit dem nationalsozialistischen Regime eng zusammengehungen und vor allem in der Aufrechterhaltung der Totalität des Dritten Reiches beruht.

- das Volkswagenwerk konkursreif sein würde, wenn es sämtliche Sparverträge zu den alten Bedingungen erfüllen, d. h. für jede voll geklebte Sparkarte einen Wagen liefern müßte.
- die Sparer erkennen müßten, daß sie wie alle Kriegs- und Währungsgeschädigten ein Opfer der damaligen Staatsführung, ihrer Wirtschaftslenkung und Propaganda geworden seien.
- nicht die jetzt für die Leitung des Volkswagenwerkes Verantwortlichen die Sparverträge verletzt hätten, sondern der Vertragsbruch schon erfolgt sei, als im Zeitpunkt der Grundsteinlegung des Werks die kriegerischen Pläne des Dritten Reiches bereits feststanden.



„Wollen Sie
Schloß Wolfsburg wieder kaufen?“

„Daß Sparer Stolz seinen Prozeß durch weitere Instanzen ziehen will, ficht die Wolfsburger nicht an. Zur Frage der persönlichen Verhältnisse der Kläger“, verlautbart das Werk, „ist noch darauf hinzuweisen, daß sich in dem Entschluß, Volkswagensparer zu werden, ein besonderes Vertrauen zur nationalsozialistischen Staatsführung dokumentierte. Es ist kaum gerechtfertigt, diesen Kreis von Sparern besser zu behandeln, als die Masse anderer Sparer, die ihr Geld bei öffentlichen Sparkassen, Bausparkassen, Genossenschaften oder dergleichen verloren haben.“

„Bei den Verlusten der anderen Sparer handelt es sich meistens um in langen Jahren sauer verdiente Beträge, während die Volkswagensparer lediglich von dem Geldüberhang abgeschöpft haben, der ihnen in der Kriegszeit zufließt.“

„Wenn die Volkswagensparer nicht, wie die anderen Sparer, wenigstens 6,5 Prozent

politik. Keiner fragte danach, ob der andere Parteigenosse war oder nicht.“

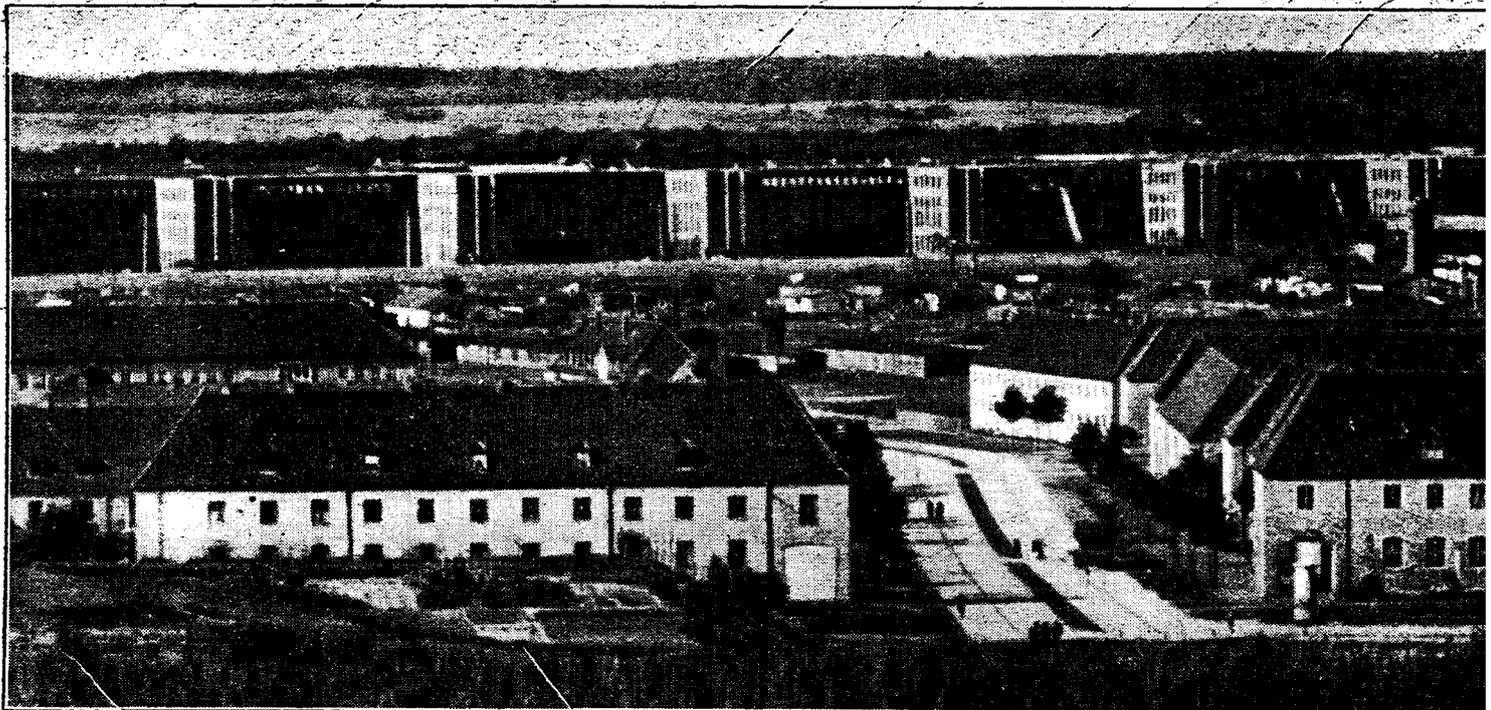
„Darum haben wir uns gar nicht gekümmert. Unter schwersten Augenblicksentbehrungen wollten wir den Volkswagen erwerben für friedliche Zwecke, und uns soll nun unser Recht vorenthalten werden zugunsten eines Privatunternehmens.“

„Alles ging im Wirbel der Ereignisse zugrunde, aber das Volkswagenwerk steht! Dieses Volkswagenwerk, zu dem wir Volkswagensparer Pate gestanden haben, das eine Gründung der von ihm geschmähten DAF ist, das ohne das Mitgehen und die ehrenamtliche und unentgeltliche Mitarbeit jener Hunderttausender deutscher Menschen gar nicht hätte entstehen können, das während des Krieges durch seine Produktion den nationalsozialistischen Staat unterstützte und verteidigte, das ohne nennenswerte Verluste — im Vergleich zu dem, was wir verloren haben — aus dem Zusammenbruch

einem rohen Stiefeltritt hinweggegangen ist auch über den Volkswagenbauer Dr. h. c. Ferdinand Porsche.“

Und übrigens auch über den Grafen von der Schulenburg. Der hatte sich mit seinen Entschädigungsgeldern für den bei Wolfsburg enteigneten Grund im Odenbruch und in Mecklenburg angekauft. Seine östlichen Latifundien sind ihm bodenreformatorisch wieder entzogen worden, und dieses Mal ohne Entschädigung. Heute bewirtschaftet der Graf das Gut Nordsteinke bei Wolfsburg, das er von einem Verwandten erwarb, und den Waldbesitz, der ihm vom alten Wolfsburger Besitz geblieben ist. Alle Tage fährt die gräfliche Sippe am Renaissanceschloß Wolfsburg (mit tausendjährigem Turm) vorbei, das sie auf Leys Geheiß an der Jahreswende 1941/42 hat räumen müssen.

Heute weiß mit Schloß Wolfsburg so recht niemand etwas anzufangen. Die



Abrupt in eine Abraumlandschaft gestellt, eindrucksvolle Fassaden

der Spareinlagen zurückerhalten, so beruht dies ausschließlich darauf, daß sie ihr Vertrauen einer Parteiorganisation geschenkt haben, deren Verpflichtungen durch das Umstellungsgesetz in voller Höhe gestrichen worden sind.

„Die Volkswagen-Aktion war in allen ihren Teilen eine hochpolitische Aktion. Die Kraft des deutschen Volkes, aus der das Werk entstehen sollte, ist gebrochen, die Freude, der es dienen sollte, erloschen. Auch von der ganzen Kraft der DAF ist nichts mehr übriggeblieben; die Organisation ist vergessen, das in ungeheuren Mengen angehäufte Geld ist verschwunden.“

Darauf antworten wir“, heißt es in der Denkschrift „Unser Volkswagenprozeß“ von Sparer und Hilfsvereinsvorsitzendem Stolz: „Die Krone der gegnerischen Beweisführung“ ist die Behauptung, daß die Volkswagensparer ein besonderes Vertrauen zur nationalsozialistischen Staatsführung dokumentiert hätten! Da haben auf der einen Seite wahllos und zahllos Hunderttausende deutscher Menschen ihre Spargroschen und ihre unentgeltliche Mitarbeit jahrelang dem Volkswagenwerk selbstlos zur Verfügung gestellt, damit dieses überhaupt erst entstehen und der Plan eines Volkswagenwerkes verwirklicht werden konnte. Dies taten sie fern von jeder Partei- und Kriegs-

hervorging, das seitdem am laufenden Band produziert und verdient und als ein selbständiges wenn auch ungeratenes Kind der DAF anzusehen ist, das trotzdem seine Eigenständigkeit nach dem Kriege behielt und noch besitzt — dieses Volkswagenwerk will uns Volkswagensparer politisch diffamieren, weil es sich dadurch einen persönlichen Vorteil für seine auf so schwachen Füßen stehende Beweisführung erhofft.“

Auf schwachen Füßen steht aber für die kommenden Prozeßinstanzen doch wohl die Argumentation des Karl Stolz. Das Werk ist keineswegs aus den Mitteln der Sparer errichtet worden — deren Geld lag unangestastet bei der Bank der Deutschen Arbeit. Es ist herrenlos aus der Konkursmasse des Krieges übriggeblieben. Es produziert unter Manager Nordhoff und ist ein Wirtschaftsfaktor, der aus der Aktivbilanz der neuen Republik getilgt werden müßte, wenn den Forderungen der 300 000 Recht gegeben würde. Die Vernunft ist nicht auf seiten von Karl Stolz.

Die Vernunft ist auf seiten einer Volkswagenproduktion unter den wirtschaftlichen Verhältnissen, die der Krieg zurückgelassen hat. Einer Zeit, die hinweggegangen ist über die Arbeitsfront, über das KdF-Sparen, über die Aussicht auf einen Lebensstandard, der Arbeiter Autos trägt, mit

Stadt hat es an die Regierung vermietet und die Regierung hat es an das Dänische Rote Kreuz weiter vermietet, das in Schloß Wolfsburg fahrende Jugend sammelt.

Die Grafen haben ihre Ambitionen auf das Schloß aufgeben müssen. Obwohl sie es wieder haben könnten. Die Gräfin erzählt es: eines mittags, als sie just mit vorgebundener Küchenschürze auf Nordsteinke Geschirr spülte, klopfte es an die Küchentür und ein Herr begehrte die Gräfin zu sprechen.

Ungeniert trug er auch sein Begehren an der Küchentür vor: „Wollen Sie nicht Schloß Wolfsburg wieder kaufen?“ Der Gast an der Küchentür war Wolfsburgs Stadtdirektor Dr. Dahme. Die Gräfin, die auf Manieren hält, hieß den Herrn Stadtdirektor zuvor sich in den grünen Polstern der Gräfin Schlenburgschen Stilmöbel niedersetzen, ehe sie ihr Nein formulierte. „Was sollen wir denn mit einem Schloß mit 120 Zimmern ohne den Grund und Boden rundherum, der so ein Schloß trägt?“

Auf der Höhe eines Hügels liegt am Waldrand Porsches Hütte, heute von zwei Angehörigen des Volkswagenwerks bewohnt, über der Stadt Wolfsburg — einer Stadt Klondyk, der mißratenen Menschenplanlage, dem politischen Gomorra der zweiten Republik.

Mit 2358 bezogenen Wohnungen ist sie im Dezember 1941 liegen geblieben, 46 Millionen hatten die Wohnungen gekostet, 35,5 Millionen die öffentlichen Anlagen, 7 Millionen die kommunalen Einrichtungen. Dazwischen lagen die Barackenstädte der 11.000 Fremdarbeiter aus Italien, Polen, Frankreich und Jugoslawien.

Die Fremdarbeiter zogen ab, in die Baracken zogen die Soldaten ein, die aus den Kriegsgefangenenlagern Montgomerys die Stadt Wolfsburg als Geheimtyp mitgenommen hatten. Wie das verlassene, geplünderte und verwüstete Werk in fünf Jahren zum funktionierenden Auto-Automaten werden mußte, so mußte die Menschenwüste Wolfsburg sich in fünf Jahren zu einem funktionierenden Gemeinwesen organisieren.

Allmählich formte sich erst einmal wieder eine Werksbelegschaft. Im ersten Jahr setzte sie sich einmal um, d. h., sie ver-

gefunden haben? Aus dem Lager weisen — wohin? Zurückschicken — mit Gewalt? 60 Frauen und ein Mehrfaches an Kindern leben in gemeinsamen Baracken mit der Belegschaft des „Männerlagers“.

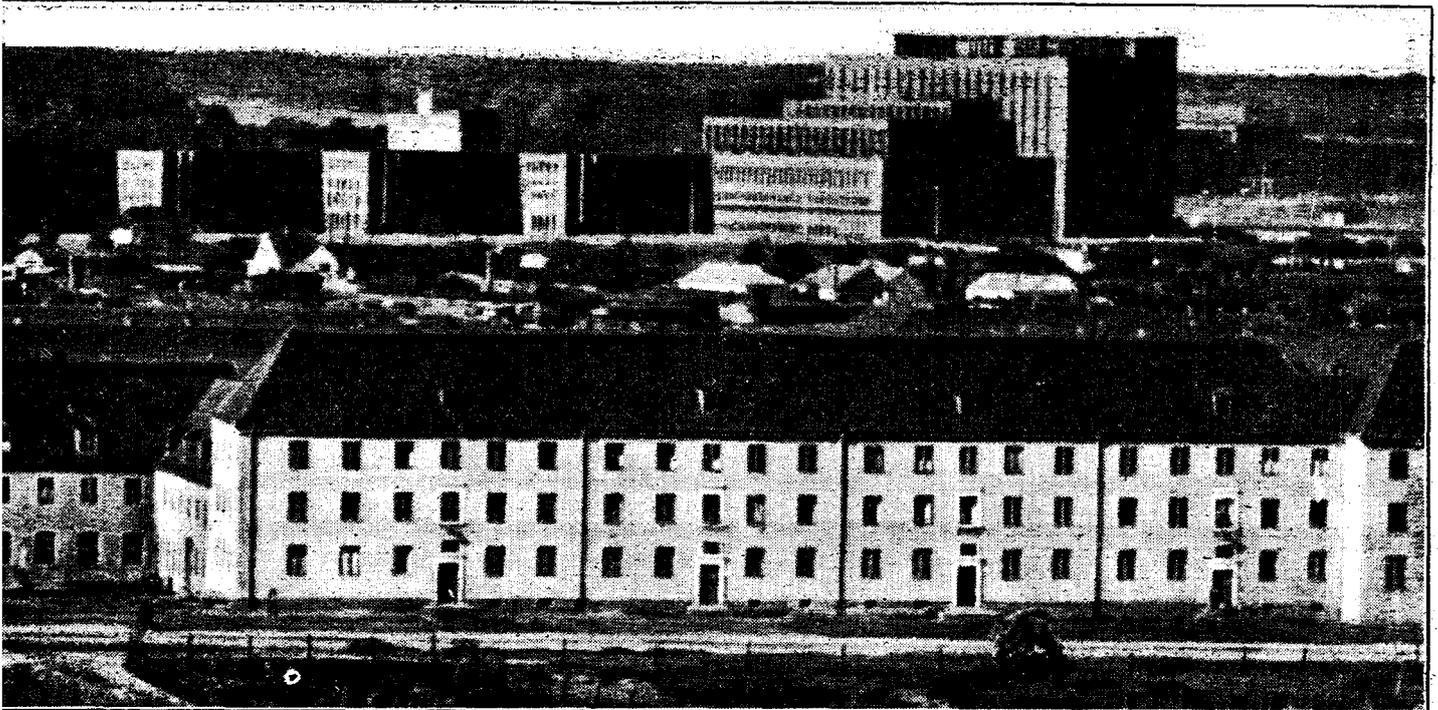
Baracken bewohnen in Wolfsburg auch der Bürgermeister, der Schullehrer, der Arzt und der liebe Gott. Wolfsburg hat noch immer nur Behelfskirchen, Volksschulen und Oberschule, Krankenhaus und Rathaus sind in Behelfsbaracken untergebracht.

Zu Leys Zeiten wäre Speer der zuständige Mann gewesen, eine rechtsrechtliche Lösung der kommunalen Finanzierungsprobleme für die Städte-Neugründungen des Dritten Reiches zu schaffen. Aber Speer, vorwiegend Architekt und nicht vorwiegend Jurist, stellte sich auf den Standpunkt, die Städte sollten erst, bevor sie über Mittel verfügen könnten, in Ruhe einige Jahre planen. Als Generalinspektor von Berlin sah er es ohnehin

konstruiert, dem „Antragsteller“ Volkswagenwerk, der sich „außerhalb einer im Zusammenhang gebauten Ortschaft“ anzusiedeln gedachte, die Lasten für die kommunalen Einrichtungen und Bauten zuzuschieben. Auf Grund dieser juristischen Konstruktion hat das Volkswagenwerk im November 1939 und im August 1944 „Leistungsbescheide“ bekommen. Aber die Juristen der Arbeitsfront schlugen schon damals die eine juristische Konstruktion mit der nächsten: da mit der Genehmigung des Flächenplans für Wolfsburg auf Grund eines Reichsgesetzes das Stadtgebiet rechtskräftig zum Baugebiet geworden sei, seien die Voraussetzungen zur Anwendung des „Preußischen Ansiedlungsgesetzes“ entfallen.

Für die Praxis ist bei dieser juristischen Sophistik bis heute nichts herausgekommen.

Für die Praxis hatte schon 1939 eine vom Reichsarbeitsministerium herausgegebene



ichen Barackenvierteln: Wolfsburg — Gomorra der II. Republik

zeichnete soviel Abgänge und Zugänge wie die Gesamtbelegschaft zählte. 1947 noch wurden 3921 Zugänge und 3800 Abgänge bei einem Beschäftigtenstand von 8382 am Jahresende verzeichnet, 1948 2165 Zugänge und 1828 Abgänge.

Von den annähernd 12.000 Arbeitern und Angestellten in diesem Frühjahr 1950 haben über 9000 das Werk zu Leys Zeiten von innen niemals gesehen. Für über 4000 Zuzüglinge aus Wolfsburg und über 2000, die aus der Umgebung anreisen, hat das Werk seit dem Kriege 375 Wohnungen neu gebaut, 150 sind im Bau, 100 geplant. Über 4000 Menschen aus Wolfsburg blieb nichts als die Baracke oder die werkseigene Behelfswohnung mit zwei Räumen (Wohnküche und Schlafraum).

2800 der Baracken-Menschen von Wolfsburg gehören zu Familien. Die 1200 Ledigen leben in den drei Ledigenlagern wie in den Mannschaftsbaracken eines Truppenübungsplatzes oder Fliegerhorstes, 4—6 Mann auf einer Stube. Jeder ein Spint, jeder ein Feldbett, Mädchenbesuche verboten. In Wolfsburg hat die Liebe kein Dach über dem Kopf.

Aber was soll geschehen, wenn in das „Männerlager“ (nicht zu verwechseln mit Ledigenlager) Frauen eindringen, die Ehefrauen der Männer, die in Wolfsburg Arbeit

nicht gern, wenn Reichsmittel in andere Städte flossen, bevor er den Hauptbedarf Berlins gedeckt hatte.

So war auf dem Wege über die „Verordnung des Reichsministeriums des Innern für die Haushaltsbewirtschaftung der Städte, deren Ausbau durch den Führer und Reichskanzler angeordnet ist“, für Wolfsburg nichts zu hoffen gewesen.

Interne Differenzen zwischen dem Reichsarbeitsministerium und der Dienststelle des Generalbauinspektors für Großberlin (Speer), verschärfte durch die Befürchtung, Speer strebe ein Bauministerium an, verzögerten eine Regelung für Wolfsburg und die übrigen betroffenen Städte bis über das Ende des Reiches hinaus.

Heute möchte man im Rathaus Schuld an den Zuständen gern dem Werk zuschieben, indem man sich auf den Standpunkt zurückzieht, den schon zu Leys Zeiten der für Wolfsburg zuständige Regierungspräsident in Lüneburg eingenommen hat: die Unsicherheit der Finanzierung öffentlicher Bauten und Einrichtungen sei durch einen Leistungsbescheid des „Preußischen Gesetzes betreffend neuer Ansiedlungen vom 10. August 1904 in der Fassung der Verordnung vom 6. Dezember 1918“ zu regeln.

Unter Zugrundelegung dieser alten Gesetze wurde die theoretische Möglichkeit

Schrift entschieden: „Eine gesetzliche Regelung der Frage, wer die Kosten für die genannten Gemeinschaftseinrichtungen tragen soll, gibt es nicht.“*)

Außerdem war damals die Arbeitsfront für die Praxis ohnehin gesonnen, die Bauten aufzuführen, die ihr die „Leistungsbescheide“ auferlegen wollten — nur scheiterte sie an den objektiven Hemmnissen der Autarkie-(Kriegs-)Wirtschaft (keine Arbeiter, kein Material). Und heute ist das Volkswagenwerk, als unter den Gesetzen normaler Rentabilitätswirtschaft arbeitende Autofabrik, nicht in der Lage, mit seinen Mitteln in das Programm der Arbeitsfront einzutreten und eine ganze Stadt auszubauen.

Die kommunalen Probleme Wolfsburgs gehen auf Kosten des „après nous le déluge“, das Goebbels predigte. Das ist die Praxis, vor der städtische Versuche, das Prinzip der „Leistungsbescheide“ wieder aufzuwärmen, kalten Formalismus darstellen.

*) „Die Lastenverteilung sowie die Höhe der Abdeckung der Vorlagen durch die Beteiligten und die Bedingungen für eine zu gewährende Reichsbeihilfe werden zu einem späteren, noch festzulegenden Zeitpunkt in einem besonderen Verfahren, dessen Regelung noch vorbehalten bleibt, bestimmt.“



Für 4000 blieb nur die **Baracke**

Die Praxis sieht so aus, daß das Wolfsburger Siedlungsgebiet von geräumigen Betonstraßen durchzogen wird, an denen kein Haus steht und daß sich fertige Häuserkomplexe an halb-befestigte Wege anlehnen. Im unteren Stadtbezirk, wo die dreistöckigen Miethäuser liegen, kann man vergebens auf Autos warten an einer Straße, die besteht aus: Bürgersteig, Parkstreifen, Betonfahrbahn, Trennstreifen, Gegenfahrbahn, Parkstreifen, Bürgersteig. Auf der schmalen Verbindungsstraße aber, die vom unteren Stadtbezirk hinaufführt zum im Wald verborgenen Dahlem von Wolfsburg, dem Wohnbezirk „Steimkerberg“, kollidiert man mit Omnibussen, regem Automobilverkehr, Radfahrerschwärmen, Fußgängern (kein Bürgersteig) und den Kuhwagen der Bauern von Heßlingen, die noch immer gegen Pacht den Grund beackern, der ihnen 1938 enteignet wurde.

Auf den breiten Bürgersteigen des unteren Stadtbezirks haben die Kaufleute Schaukästen für ihre Auslagen aufgestellt. Denn die auf dem Flächenplan des Architekten Koller vorgesehenen Geschäftsstraßen waren noch nicht ausgebaut, als 1941 die Stadt des KdF-Wagens als Torso liegen blieb. Nur an einigen markanten Ecken waren nicht minder markante Kaufläden in die Wohnblocks eingeschoben worden.

Nach dem Kriege etablierten sich die Kaufleute von Wolfsburg in behelfsmäßig hergerichteten Parterrewohnungen. Kaufhäuser zu errichten, verbot ein doppeltes Risiko:

- Wo die Geschäftsstraßen von Wolfsburg liegen werden, ist bis heute nicht eindeutig entschieden.
- Am unter alliierter Vermögenskontrolle stehenden Grund und Boden der Stadt

Wolfsburg konnte niemand Eigentum oder Erbbaurecht erwerben — und wer wollte sich auf einem mit 90 Tagen Frist kündbaren Pachtgrundstück anbauen?

Es ist gerade ein Jahr her, daß hinsichtlich der 90-Tage-Klausel ein Wandel geschaffen wurde. Wobei sich allerdings eine ganze Gilde von Wolfsburger Schildbürgern bescheinigen darf, daß es vielleicht nicht ganz so lange hätte zu dauern brauchen.

Im Herbst 1948 berief der damalige SPD-Bürgermeister Hieber eine Versammlung ein, an der Mitglieder des Rates, Vertreter der Wolfsburger Wirtschaft, der Wolfsburger Volksbank, einer Braunschweiger Bank, der Wolfsburger Siedlungsgesellschaft „Neuland“ und der Wolfsburger Liegenschaftsverwaltung teilnahmen. Es wurden Möglichkeiten einer Baufinanzierung besprochen. Aber die Vertreter der Banken erklärten eindeutig, daß ihre — beschränkten — Mittel nicht in Wolfsburg investiert werden könnten, so lange hier noch die 90-Tage-Klausel bestehe.

Der Journalist Sandmann entnahm aus der Debatte, daß bis dahin so gut wie nichts zur Beseitigung der Klausel getan worden war. Ja, daß man sich offensichtlich noch nicht einmal über das durch das Gesetz 52 geschaffene Recht klar war. Der junge Mann Jürgen Sandmann machte sich deswegen aus eigener Initiative auf den Weg zu Mr. McNeal, dem Leiter der englischen Vermögenskontrolle.

Mr. McNeal informierte den jungen Sandmann, nachdem der im Hinblick auf bevorstehende Wahlen Verschwiegenheit versprochen hatte, daß die Stadtverwaltung es bis dahin noch nicht für nötig befunden habe, mit ihm zu verhandeln. Bei anderen unter Vermögenskontrolle stehenden Ob-

jekten werde die 90-Tage-Klausel bereits seit längerem nicht mehr generell angewandt, Ausnahmen seien im Verhandlungswege sehr wohl zu erreichen.

Später, meint Sandmann, habe dann zwischen McNeal und den Vertretern der Stadt eine Unterredung stattgefunden, bei der die Stadtvertreter im gleichen Sinne unterrichtet wurden. Die städtischen Vertreter hätten jedoch Mr. McNeal falsch verstanden. Denn als am Tage nach der Unterredung der Stadtdirektor im Anschluß an eine Wahlversammlung erklärte, daß die 90-Tage-Klausel völlig aufgehoben sei, wurde Journalist Sandmann von Mr. McNeal ermächtigt, nun eine Richtigstellung zu bringen: einzelne Ausnahmen seien möglich.

McNeal intervenierte auch in dieser Richtung bei der Stadt, die jedoch bei ihrer Auffassung beharrte und eine Flut eingehender Bauanträge annahm, ohne daß die Antragsteller gewarnt wurden.

Als einige Monate später die Funktion des britischen Vermögenskontroll-Offiziers vom deutschen Treuhänder des Volkswagenwerks übernommen wurde, schob die Stadt, die sich inzwischen der auf Erledigung ihres Antrages wartenden Baulustigen nicht mehr erwehren konnte, alle Schuld auf das Volkswagenwerk —, lieber, als zuzugeben, daß der Stadtdirektor unerfüllbare Versprechen gemacht hatte.

Denn natürlich war angesichts der ungesiebten Flut von Ausnahmeanträgen praktisch keine Ausnahme von der 90-Tage-Klausel genehmigt worden. Und es verging nach der Währungsreform noch fast ein Jahr, ehe in Wolfsburg private Unternehmerinitiative die erste Maurerkelle in Bewegung setzte. Womit allerdings dem Streit um die Frage, ob nun die Stadt zum Werk gehört oder das Werk zur Stadt, keineswegs ein Ende gesetzt war.

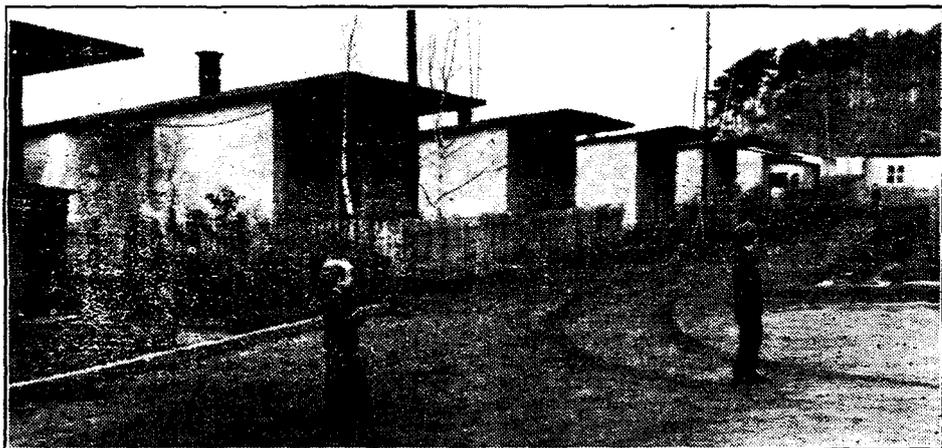
Man ist nämlich nicht gut aufeinander zu sprechen — bei der Stadtverwaltung nicht auf das Werk und beim Werk nicht auf die Stadtverwaltung. Gerade was die Pacht- und Erbbauverhältnisse anlangt.

Als grundbuchlich eingetragener Eigentümer des städtischen Areals geht, seit das Werk aus der alliierten Vermögenskontrolle entlassen wurde, das Volkswagenwerk die Pacht- und Erbbauverhältnisse am städtischen Areal ein. Und nicht die Stadtverwaltung. Durch die Gespräche bei der Stadtverwaltung klingt der verhohlene Verdacht, die Verfügungspraktiken des Werkes seien nicht frei von bodenspekulatorischen Motiven.

Umgekehrt beim Werk: man wolle etwaigen spekulatorischen Motiven bei der Stadtverwaltung von vornherein den Boden entziehen. Deswegen würden bestimmt Grundstücke vorläufig nicht vergeben. Deswegen würde Geschäftsleuten das Baurecht für Filialen verweigert, während neu hinzukommende Unternehmer berücksichtigt würden (Förderung des Konkurrenzgedankens).

Die Stadt pocht auf ihre absolute Armut an Grund- und Immobilienbesitz, der ihr gesunde Dispositionen unmöglich mache (sie ist sogar auf dem Grundstück ihres eigenen Rathauses Gast). Das Werk pocht auf den einmaligen Steuerreichtum der Stadt (Gewerbesteuer vom Volkswagenumsatz und Grundsteuer von dem riesigen Grundbesitz des Volkswagenwerks), der besser ausgenutzt werden könne.

Ratsherr Dr. Gerecke (augenblicklich Sozialistische Reichspartei), dessen politischer Aktivität trotz viermaligem Parteiwechsel seit Kriegsende noch nicht die Luft ausgegangen ist, nennt Wolfsburg die „besitzärmste, aber steuerreichste Stadt Niedersachsens“. Diese Stadt wurde — als erste Deutschlands mit nachkriegsgewählter Rechtsmajorität — von der sozialdemokratischen Presse als neue Hauptstadt der Be-



Wolfsburgs private Bau-Initiative: „Klein-Moskau“

wegung gefeiert. Das politische Klima ist für kommunale Beamte nicht gerade sehr gemütlich.

Wolfsburg ist

- eine junge Stadt: 71,9 Prozent der Bevölkerung sind unter 40 Jahre alt (Bundesdurchschnitt 49,8 Prozent).
- eine Männerstadt: 54,5 Prozent der Einwohner sind Männer (Bundesdurchschnitt 45 Prozent).
- eine Soldaten- und Flüchtlingsstadt (entlassene Kriegsgefangene, 6000 Vertriebene und 3000 Ostzonenflüchtlinge, bei 25 000 Einwohnern insgesamt, witterten — richtig — Arbeitsmöglichkeiten im Volkswagenwerk).
- „ein Produkt der hitlerischen Hybris, es trägt die gleichen Merkmale nationalsozialistischer Konkursmasse wie das benachbarte Salzgitter. Rudimente einer Großstadt mit modernen ferngeheizten Häusern, abrupt in eine Abraumlandschaft gestellt, eindrucksvolle Fassaden vor erbärmlichen Barackenvierteln, prachtvolle Autobahnen, die ohne Uebergänge in Feldwege münden, eine Landschaft, die auch vorher nicht mit Schönheit gesegnet war, Menschen, die wurzellos aus allen Teilen Deutschlands kamen . . . ein Konglomerat von negativen Superlativen“ (Seff Schmidt im „Tagespiegel“).
- eine Stadt mit einer Bevölkerung, deren Gemeinschaftsbewußtsein nicht auf die Gemeinde, sondern auf das Werk gerichtet ist. Beim Ablauf des 100 000. Volkswagens erntete der Werksangehörige Karl Lehmann ehrlichen Beifall mit einem Gedicht in bestem braunem Arbeitermythos-Stil:

*Zehntausend, deren Herzen pochen
Das Hohe Lied von Treu und Pflicht,
Ob öbeschmiert auch ihr Gesicht
Und stählern ungelent die Knochen.*

*Zehntausend stehn in gleichem Streben
An Werkzeuq, Zeichentisch und Band,
Das Ansehen unseres Vaterlands
Und unserer schönen Werks zu heben.*

*Zehntausend Mann eine Idee
Direktor, Lehrling Spezialist,
Und der Erfolg des Schaffens ist
Der hunderttausendste VW.*

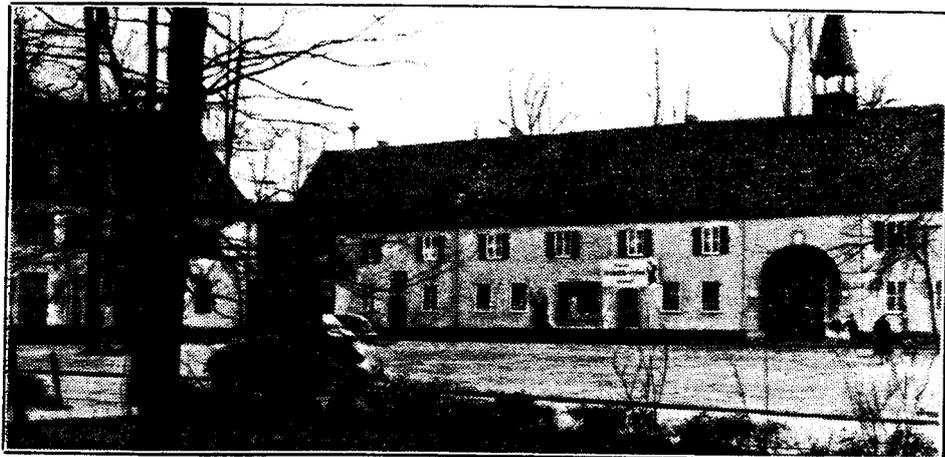
Daß es „in dieser Stadt der SPD-Stadtverwaltung in den letzten Jahren trotz erheblicher Anstrengungen nicht gelang, die Grundprobleme zu lösen, dürfte ein Grund für den Erdrutsch sein“. So schrieb die „Norddeutsche Zeitung“ („überparteilich und unabhängig“), als der linke Stadtrat aus dem Jahre 1946 (von 21 Sitzen 18 SPD) nach den Kommunalwahlen vom 21. November 1948 durch einen rechten abgelöst wurde (von 25 Sitzen 17 Deutsche Rechtspartei, 12 davon ehemalige NSDAP-Mitglieder; SPD nur noch 6).

Den vorausgegangenen tumultösen Wahlkampf hatte der an der Göttinger Universität immatrikulierte Ritterkreuzträger Falk als „Gebietsbeauftragter“ geleitet, allerlei Redner hatten sich mit ihrer früheren Zugehörigkeit der NSDAP gebrüstet, und eine Kolonne Symmathisierender der Deutschen Rechtspartei hatte gar, in Kolonne marschierend, „Es zittern die morschen Knochen“ gesungen.

Dabei hatte die Deutsche Rechtspartei Mühe gehabt, ihre Kandidatenliste für die Wahl aufzustellen, denn die Ortsgruppe hatte knapp soviel funktionsbereite Mitglieder, wie Kandidaten aufzustellen waren.

Die Propaganda der Deutschen Rechtspartei traf auf Männer, deren „in langen Kriegsjahren eingewurzelten Korpsgeist sich nicht wandeln konnte“, wie Seff Schmidt im „Tagespiegel“ damals die Wolfsburger Rechtswahl analysierte.

„Die Baracken waren alt und morsch. Weder Stadtverwaltung noch Werksleitung vermochten etwas daran zu ändern, weil es



Wolfsburgs Dahlem am Steimker Berg

vor der Währungsreform an Material, nachher an Geld mangelte. So umgibt die Arbeiter viel Elend. Wenn sie keine entlassenen, heimatlosen Soldaten und keine ‚Belastete‘ sind, sind sie Flüchtlinge, in jedem Falle Strandgut des verlorenen Krieges. Wenn sie aus den Fenstern ihrer Baracke blicken, sehen sie vor sich das in der nationalsozialistischen Ära erbaute Werk. Zu bequem oder auch nicht gewillt, die wirklichen Zusammenhänge zu begreifen, vergleichen sie die unlegbar großzügige Schöpfung mit der Misere der Gegenwart.“

Vollends wurde das werkwärts gerichtete Gemeinschaftsgefühl dieser Wähler aufgebracht, als in einem Steuerstreit zwischen Stadt und Werk ein verbitterter SPD-Stadtrat äußerte, das Werk sei das Unglück der Stadt.

„Dieser Ausspruch, geschickt unter der Arbeiterschaft verbreitet, hatte Erfolg. Die Deutsche Rechtspartei machte sich zum Anwalt des Werkes und agitierte gegen eine Stadtverwaltung, die, von der SPD mit starker Mehrheit geführt, teils grobe Fehler machte, teils infolge der ungeklärten Vermögensverhältnisse ohne Schuld außerstande war, viel zu unternehmen.“

„Die Deutsche Rechtspartei gab die Parole ‚Freies starkes Deutschland‘. ließ in Versammlungen das Deutschlandlied singen und hißte, wo es anging, die schwarz-weiß-rote Fahne.“ So deutete Seff Schmidt die Rechtswahl von Wolfsburg.

Statt nun die neuen rechten Stadträte im eigenen Saft ihrer sofort aufflackernden inneren Differenzen schmoren und sich an den objektiv unlösbaren Kommunalproblemen die Zähne ausbeißen zu lassen, betrieb die SPD aus formellen Gründen die Anfechtung der Wahl. Um es nach der Wie-

derholung nun wirklich ganz genau zu wissen: in Wolfsburg hat sie einstweilen keine Chancen.

Ihre Mandate stiegen zwar von 6 auf 8. Aber den Löwenanteil der infolge vorübergehenden Verbots der Deutschen Rechtspartei freien Mandate kassierte die Deutsche Partei (12), und auch die CDU bekam etwas ab (4).

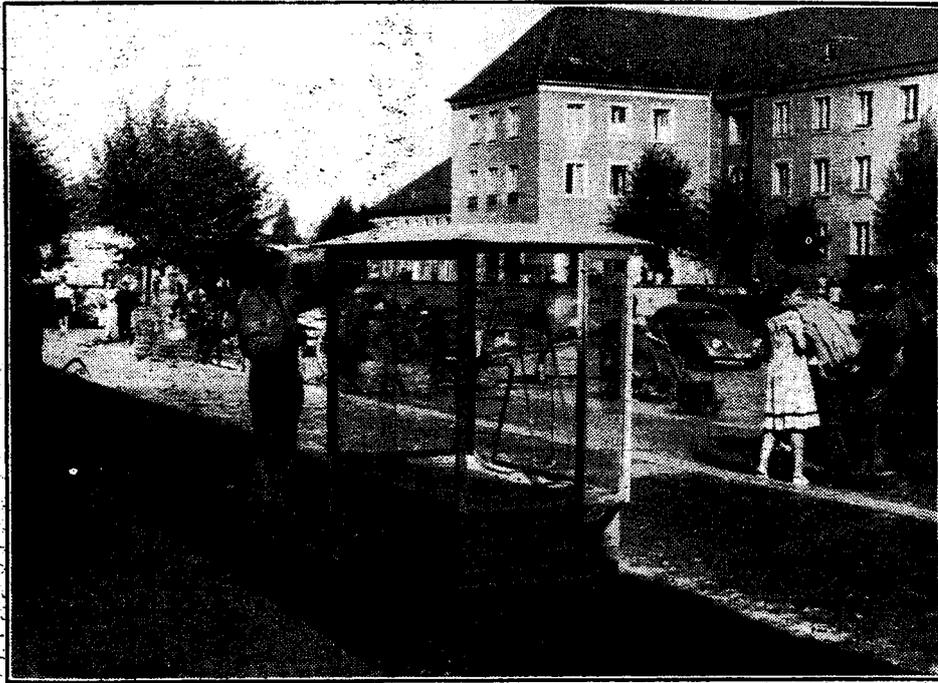
Allerdings war die Deutsche Partei praktisch nichts anderes als die Deutsche Rechtspartei aus der Zeit der ersten Wahl, nur unter anderer Firma: von den 12 Mandatsträgern hatten 9 vorher ein Mandat der Deutschen Rechtspartei gehabt. Sie waren nur übergetreten, um wählbar zu sein, und führten den Wahlkampf mit Schwarz-Weiß-Rot statt mit der gelb-weißen Fahne der welfisch anti-preußischen Deutschen Partei.

Das politische Kaleidoskop Wolfsburgs wandelte sich auch weiterhin lustig auf ein Hakenkreuz los: als die Deutsche Rechtspartei wieder erlaubt wurde, traten von den 12 Räten der Deutschen Partei 3 wieder zur Deutschen Rechtspartei über. Von denen wiederum wechselten zwei zur Sozialistischen Reichspartei über, als die sich von der Deutschen Rechtspartei spaltete. Und bei der Wahl zum Bundestag war die Deutsche Partei mit 1900 Stimmen schon wieder im Hintertreffen gegenüber der Deutschen Rechtspartei mit 4100 Stimmen. An zweiter Stelle lag die CDU mit 2800 Stimmen. Die SPD kam unter „Ferner liefen“ mit 1200. In der Arbeiter- und Soldatenstadt Wolfsburg hat Kurt Schumacher nichts zu hoffen.

Die Engländer, die sich nach den Rechtswahlen mit einer Umfrage auf die Wolfsburger stürzten, analysierten die Gründe



... kann man vergebens auf Autos warten: Im unteren Stadtbezirk



Keine Läden eingeplant: Wolfsburg Schaufenster

für die SPD-Feindschaft als „Bonzenwirtschaft“, unfähiges und korruptes Wohnungsamt“, „vielversprochen, wenig gehalten“.

Als Motive der Rechts-Sympathie analysierten die Engländer „Erwartungen auf exaktere Verwaltungstätigkeit“ und „erhöhte kommunale Aktivität“. Ideologische Gründe („stimme mit dem Programm überein“ und „hat die Soldatenehre hoch“) folgten erst an dritter und vierter Stelle.

Insofern haben die Stimmen im Volkswagenwerk sicher nicht unrecht, die sagen: Wolfsburg sei nicht die Brutstätte einer neuen faschistischen Ideologie, sondern eine aktive Stadt mit sozialer Hochspannung, in der politische Routine nichts, persönliche Initiative alles gelte.

Die Volkswagenarbeiter wählten bei ihren letzten Betriebsratswahlen mit den meisten Stimmen den Arbeitskollegen Hillebrecht aus der Inspektionsabteilung, ehemals Major der Luftwaffe und Ritterkreuzträger, heute Mitglied der Sozialistischen Reichspartei und der Industriegewerkschaft Metall („Ich stimme mit den Gewerkschaftspraktiken nicht voll überein, gehe aber trotzdem hinein, um von innen heraus zu wirken“).

An zweiter Stelle folgte auf der Betriebsratsliste die Werksärztin Dr. Gerecke, Gattin des Rats Herrn der Sozialistischen Reichspartei — dann allerdings folgten in bunter Reihe auch zehn Sozialdemokraten unter den 20 Betriebsräten.

Zahllos sind die Versuche der Deutung dieser Diskrepanz zwischen Stadtwahl und Werkswahl, bei der doch im Grund dieselben Menschen stimmten. Noch keiner hat indessen eine wirkliche Analyse der politischen Unwägbarkeiten im Gefüge von Robert Leys Hinterlassenschaft Wolfsburg vorgewiesen.

Diese brodelnde Stadt wartet auf eine gesetzliche Regelung ihrer und ihres Werks Verhältnisse.

Die Stadt braucht, um Sicherheit für Kredite bieten zu können, Eigentumsrechte an dem Grund, auf dem sie steht. Eigentumsrechte, die laut Grundbuch dem Werk zustehen. Eigentumsrechte aber, die auszuüben das Werk nicht das mindeste Interesse haben kann; denn dieser Grund des einst auf 90 000 berechneten, heute aber zur Kleinstadt gestempelten Ortes wird zum

größten Teil Wald und Acker bleiben — wird eine saftige Veranlagung zum Lastenausgleich mit sich bringen.

Also ist das Werk im Grunde schon bereit, diesen Grund, einige Zäpfel ausgenommen, der Stadt abzutreten. Aber wie soll das juristisch vor sich gehen, da doch der gesamte Komplex „Volkswagenwerk“ niemand gehört?

Es müßte gebaut werden in Wolfsburg. Dem Werk gehören ein Gästehaus, ein Ledigenheim und fünf Vier-Familien-Häuser. Der Rest der zu Leys Zeiten aufgeführten Häuser Wolfsburgs gehört der Neuland-GmbH, einer — ebenfalls herrenlosen — Gesellschafts-Gründung der DAF.

Das Werk kann kein Interesse am Bauen in eigener Regie haben — es hat als Aeußerstes der Neuland 325 Wohnungen hypothekarisch finanziert. Die Neuland hat keine großzügigen Mittel — woher auch. Die Stadt hat keine Grundlage für Realkredite, nämlich keinen Boden. Und vor großzügiger privater Bau-Initiative stehen wieder die verworrenen Rechtsverhältnisse.

Trotz allem haben Werk und Stadt sich zusammengetan und werden gemeinsam noch 750 Wohnungen in nächster Zeit bauen. Die erste Hypothek soll von Bankseite aufgebracht werden, während in den Rest sich Werk und Stadt teilen.

Die Rechtsverhältnisse sind in ihrer vollen Kompliziertheit gar nicht zu schildern. Grob vereinfacht sieht es so aus:

Die Rechtspersönlichkeit der DAF als Körperschaft war umstritten. Deswegen gründete sie zwei rechtsfähige Gesellschaften: Die „Vermögensverwaltung der Deutschen Arbeitsfront GmbH.“ und die „Treuhandverwaltung für die wirtschaftlichen Unternehmungen der Deutschen Arbeitsfront GmbH.“ (TWU).

Die Vermögensverwaltung und die TWU wurden ihrerseits wieder zu gleichen Anteilen Gesellschafter der Volkswagenwerk-GmbH und der Neuland-GmbH. Der gesamte Grundbesitz von Stadt und Werk ist grundbuchlich auf die Volkswagenwerk-GmbH eingetragen mit Ausnahme derjenigen Parzellen, auf denen Baulichkeiten der Neuland-GmbH stehen.

Volkswagenwerk-GmbH und Neuland-GmbH wurden von den Briten unter Vermögenskontrolle gestellt. Im Oktober 1949 wurde das Volkswagenwerk aus der briti-

schen Vermögenskontrolle entlassen und der Verwaltung des Bundeswirtschaftsministers unterstellt. Der Bundeswirtschaftsminister delegierte die Verwaltung an den niedersächsischen Wirtschaftsminister Fricke, der sie im Auftrag des Bundes bis dato ausübt.

Praktisch ist es so, daß das Werk unter Manager Nordhoff von jedermann unangefochten arbeitet und daß darüber jedermann sehr froh ist. Nur eben — eine Lösung der Rechtsverhältnisse ist das nicht.

Die Autofabrik mit einer Produktion von 75 000 Wagen jährlich formell „der Hand des Volkes“, der Vollsozialisierung zu überantworten — das zu tun, birgt Gefahr. Frankreichs Renault-Werke mußten nach dreijährigem Experiment sozialistischer Wirtschaftsführung der Verfügungsgewalt eines Generaldirektors rücküberstellt werden. Erst seitdem arbeiten sie wieder rentabel.

Eine neue Rechtsform für das Volkswagenwerk zu finden, ist Minister Ehrhard, der Hohepriester liberaler Wirtschaftsprinzipien, auf der Suche. Die Entscheidung wird beim Bundestag zu liegen haben.

Denn es gibt nur eine Möglichkeit, diese Rechtsverhältnisse zu lösen, und es ist an der Zeit, daß sich der Bundestag zu dieser Lösung aufrafft: zu einer Lex Volkswagenwerk.

Ende



„Je nach Laune — nur nach Laune“
Generaldirektor Nordhoff