

EIN WAGEN FÜRS VOLK

Von Hitler propagiert, von Ferdinand Porsche konstruiert und auf Initiative britischer Offiziere in größeren Stückzahlen produziert, wurde der Volkswagen das meistgebaute Modell der Automobilgeschichte. Basiert der Erfolg auf einer NS-Modernisierungspolitik? / VON CHRISTOPHER KOPPER



FRENTZ / ULLSTEIN BILDERAGENT

Volkswagen-Förderer Hitler (vorn r.), Himmler (l.) in einem VW-Cabrio (1944): Sicherer Instinkt für die Bedürfnisse der breiten Massen

Hitlers erste Begegnung mit den Spitzen der deutschen Autoindustrie verlief vielversprechend. Als erster deutscher Kanzler überhaupt gab er am 11. Februar 1933 an Stelle des erkrankten Reichspräsidenten Paul von Hindenburg der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Berlin die Ehre und hielt eine Grundsatzrede.

Nach einer rhetorischen Verbeugung vor der Genialität deutscher Autokonstrukteure kündigte er die „Inangriffnahme und Durchführung eines großzügigen Straßen-

bauplans“ an. Zudem sicherte er den Autobauern zu, die Straßenverkehrspolitik aus dem eisenbahnfreundlichen, autokritischen Verkehrsministerium herauszulösen und die starke steuerliche Belastung von Kfz-Besitzern zu mindern. Die Absichtserklärungen hörten die Manager von Daimler-Benz, BMW und Auto Union nur zu gern.

Anschließend begab sich Hitler, der ja erst seit zwölf Tagen Reichskanzler war, auf einen längeren Messerudgang. Die Vorstandsmitglieder der deutschen Auto-

produzenten waren entzückt und geschmeichelt, dass der neue „Führer“ so großes Interesse an den Fortschritten der Kraftfahrzeugtechnik zeigte.

Mit seinen Straßenbau- und Steuerplänen überraschte Hitler nicht nur die Öffentlichkeit, sondern auch seine Regierung. Im Februar 1933 lag lediglich ein utopisch klingendes Bauprogramm für ein reichsweites Autobahnnetz vor, das der nationalsozialistische „Chefingenieur“ Fritz Todt kurz zuvor hatte entwerfen lassen.

Der „Reichsausschuss der Kraftverkehrswirtschaft“ reagierte rasch auf Hit-

lers Auto-Euphorie, indem er das konzeptionelle Vakuum mit eigenen Vorschlägen füllte. So setzte er sich erfolgreich dafür ein, neu zugelassene Pkw und Motorräder von der Kfz-Steuer zu befreien.

Die Hitler-Regierung stimmte der Vorlage nicht nur zu, weil es beschäftigungspolitisch opportun war, die von der Weltwirtschaftskrise besonders stark getroffene Autoindustrie zu unterstützen. Die Nationalsozialisten bedienten auch gezielt die populäre Vision einer hochtechnisierten, automobilen Gesellschaft, waren sie doch ansonsten zu Recht verschrien als barbarische Feinde aller Züge von Modernität, ob in der Kunst, der Musik, der Architektur.

Neue Straßen sollten gebaut werden, von möglichst vielen Arbeitern, die noch das trostlose Heer der Arbeitslosen bildeten. Auf den Straßen sollten möglichst viele Autos fahren. Und da Pkw in Deutschland Luxusartikel waren, die sich nur einige wenige leisten konnten, befahl Hitler einfach die Konstruktion eines billigen, technisch fortschrittlichen, für die Massenfertigung geeigneten Autos. Wie der „Volksempfänger“ sollte künftig ein „Volkswagen“ zur Grundausstattung deutscher Haushalte gehören.

„Mit sicherem Instinkt für sozialpsychologische Aspekte“, so schrieben die Historiker Hans Mommsen und Manfred Grieger in ihrer Untersuchung über die Geschichte des Volkswagenwerks, „appellierte Hitler an soziale Aufstiegsbedürfnisse der breiten Massen.“**“

Die Autobahn und der VW-Käfer gehörten auch im Bewusstsein der Nachkriegsdeutschen zusammen. Für viele der NS-Mitläufer, die in den fünfziger und sechziger Jahren stereotyp zu beweisen suchten,



Konstrukteur Porsche (3. v. l.), Technik-Fan Hitler (2. v. r.): Schöpferischer Elan

dass „nicht alles schlecht am Dritten Reich gewesen ist“, dienten beide als Beleg für ihre schlichte These.

Unübersehbar war ja auch die Kontinuität. Aus dem VW-Werk bei Fallersleben, von den Nazis gegründet, entstand nach 1945 der Wolfsburger Konzern, ein Synonym für deutsche Tüchtigkeit und globalen Erfolg. Der Wagen für das Volk wurde dann für die Nachkriegsdeutschen ein Symbol für Freiheit und Beweglichkeit. Beides erfüllte sich auf den Autobahnen, auf denen die stolzen Autobesitzer im aufkeimenden Wirtschaftswunder während des Urlaubs vorzugsweise nach Italien reisten: ein Auto für die zu bescheidenem Wohlstand gekommene breite Masse.

Die Utopie stammte aus den dreißiger Jahren. Schon in der Nazi-Zeit erhielt die Autoindustrie die Aufgabe, das Volksmobil im Eiltempo zu entwickeln: Binnen vier bis fünf Jahren sollte es produktionsreif sein. Und den Preis gab Hitler vor: Keine Reichsmark mehr als 1000 durfte der Wagen kosten.

Die Verkehrspolitik des totalitären Regimes war jedoch keineswegs aus einem Guss. Obwohl das Regime die Massenmotorisierung propagierte, hielt es durch hohe Zölle für Ölimporte auch die Benzinpreise hoch. Denn wichtiger war es Hitlers Wirtschaftsplanern, die Produktion synthetischen Benzins aus

deutscher Kohle zu fördern, um möglichst unabhängig von ausländischem Öl zu sein.

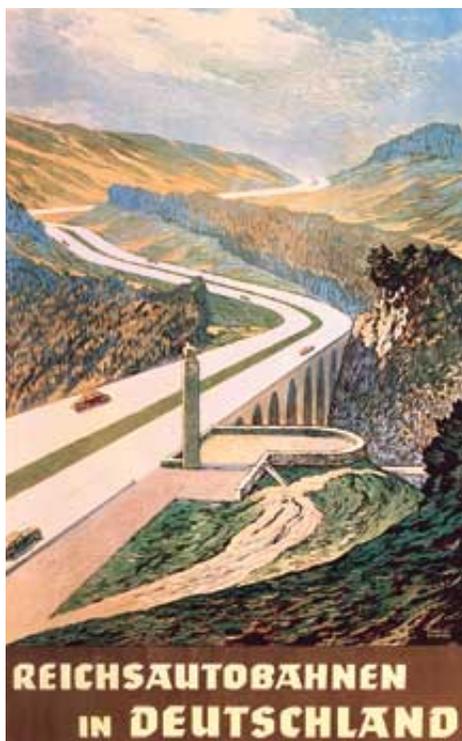
Die deutschen Autofahrer zahlten also eine Steuer für die Vorbereitung des Kriegs, indem sie überteuerten Kraftstoff tanken mussten. Das Verkehrsministerium wiederum widersetzte sich niedrigeren Steuern für Lkw, um die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zu erhalten – eine Politik, für die ihm heute der Beifall aller Umweltschützer sicher wäre, die damals aber als modernisierungsfeindlich galt.

Als die Autokonjunktur im Spätsommer 1933 wieder anzog, sorgte die nationalsozialistische Propaganda mit gewaltigem Getöse für Begleitmusik. In einer großen öffentlichen Inszenierung nahm Hitler am 23. September 1933 den ersten Spatenstich für den Bau des Reichsautobahnnetzes vor. Das sollte in der ersten Ausbaustufe 6500 Kilometer umfassen, war zunächst jedoch mehr von symbolischer als von praktischer Bedeutung. Denn die mobile Gesellschaft, der die Kfz-Rollbahnen dienen sollten, lag ja noch in weiter Ferne. Doch volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Kalkulationen kümmerten die Nazis nicht. Sie bauten forsch drauflos.

Aber war das Projekt nicht doch ökonomisch sinnvoll, weil dadurch das Heer der Arbeitslosen rasch dezimiert wurde? Allen Legenden zum Trotz war der Auto-

* Bei einer Waffenvorführung 1942 mit Generalfeldmarschall Wilhelm Keitel (M.) und Rüstungsminister Albert Speer (r.).

** Hans Mommsen und Manfred Grieger: „Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich“. Econ Verlag, Düsseldorf; 1055 Seiten; 78 Mark.



NS-Werbeplakat (1937) „Straßen des Führers“

DIE GEGENWART DER VERGANGENHEIT

bahnbau keinesfalls entscheidend für den Rückgang der Arbeitslosigkeit. Die Beschäftigung auf den Autobahnbaustellen erreichte erst 1936 mit 120.000 Arbeitern ihren Höhepunkt. Da war die Massenarbeitslosigkeit bereits beseitigt.

Nur eine Mär war es auch, dass die Autobahnen der Wehrmacht als Aufmarschstraßen dienten. Das Heer verfrachtete die wenigen motorisierten Divisionen, über die es zunächst verfügte, zur Schonung lieber mit der Bahn. 1938 forderte der Generalstab des Heeres daher, der vernachlässigten Reichsbahn Vorrang vor der Autobahn zu gewähren. Vergebens: Mit den „Straßen des Führers“ konnte das Regime besser seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen als mit dem traditionellen Verkehrsmittel Eisenbahn.

Leiter des gesamten Bauprogramms war der vom Reichsverkehrsministerium unabhängige, Hitler unmittelbar unterstellte Generalinspektor für das deutsche Straßewesen – ein Amt, das auf Fritz Todt zugeschnitten war. Der Bauingenieur, der sich schon 1922 in Hitlers Gefolgschaft eingereiht hatte, scherte sich, wie bei NS-Granden üblich, nicht um Verwaltungsvorschriften. Mit Hitlers Generalvollmacht ausgestattet, ließ er so bauen, wie er das persönlich für richtig hielt.

Die Trassen legte Todt fest, ohne auf Wünsche oder Ratschläge der Raumplaner einzugehen. Noch weniger interessierten ihn die Einsprüche von Gemeinden oder Grundeigentümern.

In kaum einem Fall bestimmte er die Bauabschnitte nach sachlicher Dringlichkeit, sondern nach politisch-symbolischen Kriterien. So führte eine der ersten Strecken von Elbing nach Königsberg in der Exklave Ostpreußen – eine Gegend, die ausgesprochen verkehrsarm war. Die Strecke München–Salzburg war Todt und dem „Führer“ wichtig, weil sie das Reich mit der „Ostmark“ verband.

Als begeisterter Wagnerianer sah Generalinspektor Todt Trassen, Brücken und Raststätten wie eine Wagner-Oper als Gesamtkunstwerk, als ein meisterhaftes Zusammenspiel von Landschaftsplanung, Architektur und Tiefbautechnik. Mit Filmen, Kunstausstellungen, Bildbänden und Zeitschriften, ja sogar in Romanen und Gedichten ließ er den Bau und die Gestaltung der „Straßen des Führers“ als ein ästhetisches Glanzstück feiern. In seinem Auftrag stellten „Reichsautobahnmal“ Propaganda-Schinken im Stil des nationalsozialistischen Realismus her.

Auch wenn Hitler die Idee eines Volkswagens zum Preis von 1000 Reichsmark bereits auf der IAA 1933 geäußert hatte, er-



Bauherr Hitler bei Eröffnung eines Autobahnstückes (1935)*: *Vision einer automobilen*

ging sein konkreter Auftrag für den Bau eines Volkswagens erst auf der IAA im März 1934. Der Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) reagierte auf diesen propagandistischen Coup ausgesprochen skeptisch.

Der RDA zeigte sich zwar aufgeschlossen gegenüber Hitlers Wunsch, um keine staatliche Intervention zu riskieren. Aber die Erfahrungen des damals größten und effizientesten deutschen Autoproduzenten, der Adam Opel AG, deuteten darauf hin, dass der Preis pro Auto selbst bei Massenfertigung allenfalls auf 1200 bis 1500 Reichsmark gedrückt werden könne.

Um ihren guten Willen zu demonstrieren, gründeten die Mitgliedsfirmen des RDA im Mai 1934 eine Arbeitsgemeinschaft zur Entwicklung des Volkswagens. Die beauftragte einen Autokonstrukteur, der sich 1928 mit Daimler-Benz überworfen und danach ein unabhängiges Konstruktionsbüro gegründet hatte, die Pläne für das Billig-Vehikel auszuarbeiten: den Österreicher Ferdinand Porsche.

Porsche hatte Hitler bereits vor dessen „Volkswagen“-Rede 1934 ein ausführliches Exposé für einen Kleinwagen zugesandt.

Nach Größe, Hubraum und Gewicht erfüllte das Modell die Wünsche der Industrie und des Verkehrsministeriums. Hitler war von der Idee seines Landsmanns fasziniert, ein Auto mit einem luftgekühlten Drei-Zylinder-Dieselmotor zu bauen. Der erste Pkw mit einem konventionellen wassergekühlten Vier-Zylinder-Diesel sollte dann allerdings 1936 bei Daimler-Benz in Serie gehen.

War Porsches visionäre Technik ganz im Sinne der Nazis, so war es die Preiskalkulation von 1550 Mark nicht. Nur mit einem frisierten Zahlenwerk, mit Hilfe zu niedrig angesetzter Materialkosten und Löhne, konnte Porsche den Preis auf 1190 Mark senken – näher an die Zielvorgabe, aber nicht ans Ziel.

Im Juli 1935 stellte Porsche sein Modell dem Verband der Autoindustrie vor, der die Entwicklungskosten für den Volkswagen übernehmen hatte. Die Industriellen sahen sich bestätigt. Der Pkw war zu teuer geraten. Obwohl Porsche auf den aufwendigen Dieselmotor verzichtet hatte, lag der Preis mit 1400 bis 1450 Mark nur wenig unter der ursprünglichen Kostenschätzung.

Um eine stille Beerdigung seiner Pläne durch die Autoindustrie zu verhindern, arrangierte Porsche im Januar 1936 eine Pri-

„Hitlers Unterstützung war einfach notwendig, um meine Ideen erfolgreich durchzusetzen.“

Ferdinand Porsche über seine Volkswagen-Pläne

* Hitler grüßt vom Pkw aus vorbeifahrende Autobahnarbeiter bei einer Feier nahe Darmstadt.



Gesellschaft

vatvorführung des Prototyps für den ihm gewogenen Hitler. Wie erhofft, ignorierte der Allgewaltige die Bedenken an der Realisierbarkeit des Projekts. Öffentlich pries er die Genialität Porsches.

In dem hoch begabten Techniker sah Hitler einen Schicksalsgenossen: den verkannten, verfemten Außenseiter, der sich gegen das Mittelmaß durchsetzen muss. Mit seinem schöpferischen Elan entsprach Porsche dem nationalsozialistischen Ideal des „schaffenden“ Unternehmers, der sein Produkt über den Profit stellt.

Volkswagen in KdF-Prospekt (um 1939)
Symbol des NS-Wohlfahrtsstaats



ULLSTEIN BILDERDIENST

Die Autoindustrie aber wollte die Verantwortung für ein Projekt loswerden, dem sie nicht offen zu widersprechen wagte, das aber ein riesiges Verlustgeschäft zu werden drohte. Franz Josef Popp, der Generaldirektor von BMW, verfiel auf den eleganten Ausweg, das Projekt der Deutschen Arbeitsfront (DAF) zu überlassen. Die DAF hatte sich 1933 bereits die Volkfürsorge und andere gewerkschaftseigene Unternehmen angeeignet und war mittlerweile zum größten Reiseveranstalter des Reiches („Kraft-durch-Freude-Reisen“) aufgestiegen.

Arbeitsfront-Führer Robert Ley war vom Vorschlag einer gemeinnützigen DAF-Gesellschaft für die Produktion und den Vertrieb des Volkswagens angetan. Der „Reichstrunkenbold“ (Volksmund) neigte nicht nur unter Alkoholeinfluss zu Größenwahn. Obwohl das DAF-eigene Arbeitswissenschaftliche Institut vor dem Finanzrisiko warnte, stimmte er zu.

Autoliebhaber Ley, der hohe Gäste wie den Herzog von Windsor höchstselbst chauffierte, auch wenn er sternhagelvoll war, hatte den Ehrgeiz, die Deutschen nicht nur an ihrem Arbeitsplatz, sondern auch in ihrer Freizeit an die Arbeitsfront zu binden. Da kam ihm die Aussicht, das Volk mit einem „Kraft-durch-Freude-Wagen“ beglücken zu können, gerade recht. Das Volkswagenwerk sollte nicht nur das erste NS-Großunternehmen werden, sondern auch ein Symbol für den totalitären Wohlfahrtsstaat.

Dank der Zwangsbeiträge aus den Lohntüten der deutschen Arbeitnehmer war die DAF die finanzkräftigste NS-Organisation, verfügte also über ein gewisses Startkapital. Ley, der 1927 seine Stellung bei den Bayer-Werken wegen Hetztiraden gegen jüdische Aufsichtsratsmitglieder verloren hatte, durfte nun Unternehmer spielen.

„Das angebliche Versagen der Privatindustrie bot der DAF eine Chance“, urteilen Mommsen und Grieger, „die Überlegenheit des nationalsozialistischen Gestaltungswillens gegenüber der ‚liberalistischen‘ Unentschlossenheit und mangelnden nationalen ‚Opferbereitschaft‘ der Kraftfahrzeugindustrie herauszustellen.“

Am 28. Mai 1937 gründete die DAF die gemeinnützige Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH (Gezuvor), aus der die Volkswagenwerk GmbH hervorging. Die drei Geschäftsführer Jakob Werlin, Bodo Lafferentz und Ferdinand Porsche repräsentierten die politischen, finanziellen und technischen Grundpfeiler des VW-Projekts.

Hitlers langjähriger Berater Werlin, den Daimler-Benz wegen seiner hervorragenden Kontakte zum Reichskanzler 1933 vom Leiter der Münchner Niederlassung zum Vorstandsmitglied des Unternehmens befördert hatte, hielt die Verbindung zum „Führer“ und zu den NS-Paladinen, zog sich aber bald aus der Geschäftsführung zurück. Porsche war für die Entwicklung und Fertigung zuständig.

Lafferentz, der zuvor die Planung und den Baubeginn des gigantischen KdF-Seebades Prora auf Rügen („Bad der 20 000“) geleitet hatte, übernahm neben dem geplanten Vertrieb des Volkswagens über die



KdF-Projekt Prora (1939)
„Bad der 20000“

Organisation „Kraft durch Freude“ de facto die kaufmännische Geschäftsführung der Gesellschaft. 1943 gelang dem ebenso ehrgeizigen wie geltungssüchtigen Manager der Sprung in die kulturelle Sinnstiftungselite des Reiches: Er heiratete Richard Wagners Enkelin Verena.

Im Kriege, als Porsche und Lafferentz immer mehr Zeit für die Verhandlungen mit den untereinander konkurrierenden Wirtschafts- und Rüstungsbehörden aufwenden mussten, trat ein neuer Mann in die Geschäftsführung ein. Von 1941 an leitete faktisch der zuvor als Anwalt in Wien tätige Anton Piëch das Werk. Der Jurist hatte bis dahin kaum Management-Erfahrungen, besaß aber einen anderen Vorzug: Er war mit Ferdinand Porschets Tochter Louise verheiratet.

DAF-Manager Lafferentz und dessen Chef Ley trafen die Standortentscheidung für das Volkswagenwerk unter großer Geheimhaltung. Nach einem Erkundungsflug über den Mittellandkanal wählte Lafferentz ein Gelände östlich der niedersächsischen Kleinstadt Fallersleben.

Die zuständigen Behörden erfuhren nichts davon, da Lafferentz mit Widerstand rechnete. Er sicherte sich das Plazet Hitlers und hielt dann gegen alle Einwände am Standort fest, auch wenn der auf Grund der Nähe zu dem gerade entstehenden Hüttenwerk Salzgitter („Reichswerke Hermann Göring“) arbeitsmarktpolitisch keinesfalls optimal war. Selbst Göring, der mächtigste Wirtschaftspolitiker des Reiches, konnte die Entscheidung nicht revidieren. Die staatlichen Raumplaner hätten Tangermünde an der Elbe den Vorzug gegeben.

Die Standortwahl sollte die bundesdeutsche Nachkriegswirtschaft erheblich beeinflussen. Hätte das im heutigen Sachsen-Anhalt gelegene Tangermünde den Zuschlag erhalten, wäre das Werk nach 1945 von der sowjetischen Besatzungsmacht demontiert worden. Den Welterfolg VW hätte es nie gegeben.

* Mit weiteren DAF- und NS-Funktionären in einer Ausstellung der ersten im VW-Werk produzierten Pkw 1941.



VW-Chef Porsche (3. v. l.), DAF-Chef Ley (4. v. l.), KdF-Leiter Lafferentz (r.)*, Werbung für das

Das Volkswagenwerk war in seiner dritten Ausbaustufe für die Produktion von 450 000 Autos pro Jahr ausgelegt. In der Endstufe sollte es 1,5 Millionen Autos jährlich fertigen. Damit wäre es die weitaus größte Autofabrik der Welt geworden. Aber solche Absatzzahlen waren damals reine Theorie. BMW-Generaldirektor Popp rechnete vor, dass die Durchschnittseinkommen erheblich steigen müssten, um die notwendige Massenkaufkraft zu schaffen.

Zur Finanzierung des Werks erdachte Lafferentz einen Plan, der sich bereits beim Vertrieb von KdF-Reisen bewährt hatte. Interessenten sollten fünf Reichsmark pro Woche ansparen, um nach Vorlage von Sparmarken im Wert von insgesamt 750 Mark ein KdF-Mobil zu erhalten. Der Restbetrag von 240 Mark (bei einem Gesamtpreis von 990 Mark) sollte nach der Lieferung fällig sein.

Den Kauf durch Ratensparen pries die DAF als sozialpolitische Errungenschaft und aktive Konsumförderung. In Wirklichkeit sollte das „VW-Sparen“ der Organisation ermöglichen, den Bau des Werks statt mit teuren Bankkrediten und knappem Eigenkapital durch unverzinsliche Spareinlagen zu finanzieren.

Mehr als 300 000 VW-Sparer zahlten insgesamt 78 Millionen Reichsmark pro Jahr ein – und sahen ihr Geld nie wieder. Die große Mehrheit der Kleinfinanzierer hatte die Sparverträge bis zum Sommer 1940 im Glauben unterschrieben, der Krieg werde schnell gewonnen sein.

Nach einem langwierigen Rechtsstreit in den fünfziger Jahren erklärte sich Volkswagen 1961 bereit, den Sparern einen Rabatt bis zu 600 D-Mark beim Kauf eines Käfers zu gewähren – etwa 15 Prozent des Gesamtpreises. Den vom NS-Regime geprellten Sparern blieb lediglich der Trost, dass sie auf einem gewöhnlichen Sparkonto ebenfalls fast ihr gesamtes Geld verloren hätten.

Wären nicht alle Pläne zur Serienproduktion durch den Beginn des Krieges Makulatur geworden, hätte eine Massenfertigung unausweichlich ins finanzielle Desaster geführt. Eine neue Kalkulation im Herbst 1939 zeigte, dass das Werk mit jedem Auto einen Verlust von 1080 Mark erlitten hätte.

Nach Ausbruch des Krieges leiteten die NS-Wirtschaftsplaner selbst Maschinen- und Stahllieferungen, die sie für das VW-Werk bewilligt hatten, in die Rüstungsin-

„Neben dem Bau der Autobahnen gehört die Propagierung des Volkswagens zu den herausragenden Mythen über die technologischen Errungenschaften des NS-Regimes.“

Hans Koschnick im Geleitwort zu „Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter“, 1996

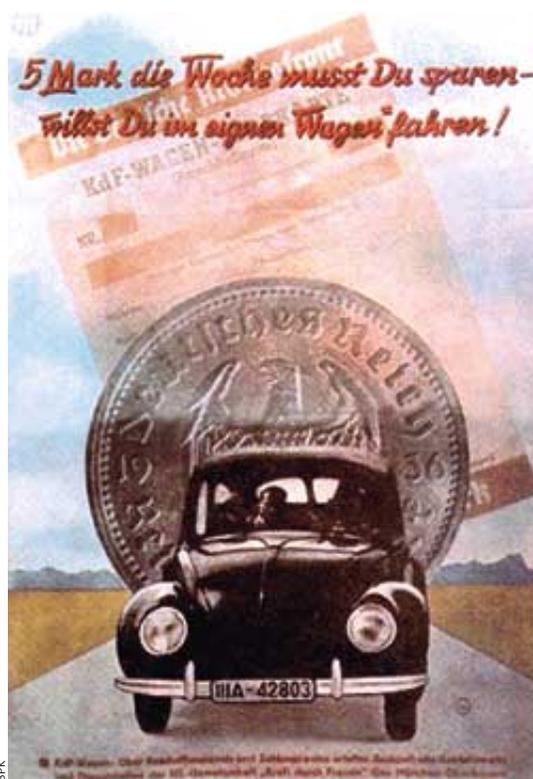


Ansparen eines KdF-Wagens (1938): Aktive Konsumförderung

dustrie um. Porsche und Lafferentz versuchten daher, den Aufbau des Werks durch Umstellung auf Rüstungsproduktion zu retten, ohne die zivile Autoproduktion aus dem Blick zu verlieren.

Der Volkswagen selbst war zunächst nur als Zivilfahrzeug einsetzbar. Hitler hatte zwar auch ein vierradgetriebenes, militärisch nutzbares Modell angeregt, aber das war den Rationalisierungs- und Sparzwängen zum Opfer gefallen. Und die technisch konservativen Rüstungsplaner des Heeres ignorierten anfänglich die Option eines VW-Geländewagens.

Der dann von Porsche entwickelte VW-Kübelwagen (Typ 82) war den schwereren Konkurrenzmodellen in Fahrverhalten und Geländegängigkeit überlegen. Dennoch



teilten die Beschaffer des Heeres dem VW-Werk für 1940 nur eine Produktionsquote von 1400 Fahrzeugen zu. Um ihre neue Anlage besser auszulasten, ließen sich Porsche und Lafferentz auf den Bau von Flugzeugteilen für die Junkers-Werke ein.

Im Oktober 1939 erhielt das VW-Werk den Auftrag zur Fabrikation von Leitwerken und Tragflächen für das Kampfflugzeug Ju 88. Durch ständige Produktionsumstellungen – die Luftwaffe änderte immer wieder ihre Pläne – konnte es seine eigentliche Stärke, die hochrationelle Fertigung eines Produkts in großen Stückzahlen, nicht ausspielen. Viele der Spezialmaschinen für die Autoproduktion standen im Frühjahr 1940 ungenutzt herum, weil sie sich nicht auf Flugzeugbau

umrüsten ließen. 35 000 Quadratmeter Hallenfläche blieben leer. So nahmen die verhinderten Autobauer noch Aufträge zur Lieferung von Munition herein.

Erst als das Heer den Angriff auf die Sowjetunion vorbereitete, erhielt VW eine deutlich höhere Quote für Kübelwagen. Anfang 1941 wurde dem Werk die Fertigung von 1000 Fahrzeugen pro Quartal zugestanden. Wegen des großen Bedarfs an der Ostfront wurde die Zahl für die letzten drei Monate des Jahres 1941 auf 2000 Stück erhöht.

Nach den katastrophalen Erfahrungen mit wassergekühlten Autos im russischen Winter entschied Hitler im März 1942 sogar, dem VW-Werk das Monopol für die Pkw-Fertigung zu erteilen. Von Juli 1942 an sollte es 4000 Fahrzeuge pro Monat liefern. Obwohl die Autobauer am Mittellandkanal damit überlastet waren und das Fabrikationsoll weder 1942 noch 1943 erfüllen konnten, setzten sie ihre Zulieferungen für die Flugzeugindustrie fort. Denn der Maschinenpark für die Flugzeugteile-Produktion und -Reparatur war größtenteils für die Autoproduktion nicht geeignet.

Im Gegensatz zu vielen etablierten Industriebetrieben, die eine hinreichend große Stammebelegschaft besaßen, bemühte sich die VW-Werksleitung schon frühzeitig um die Zuweisung von Zwangsarbeitern und sowjetischen Kriegsgefangenen. Viele von ihnen waren durch das monatelange Hungern in den Lagern der Wehrmacht jedoch so geschwächt, dass sie bei ihrer Ankunft im Werk arbeitsunfähig waren. 27 von 865 sowjetischen Kriegsgefangenen im Werk starben bis Ende 1941 sogar an den Folgen der Mangelernährung.

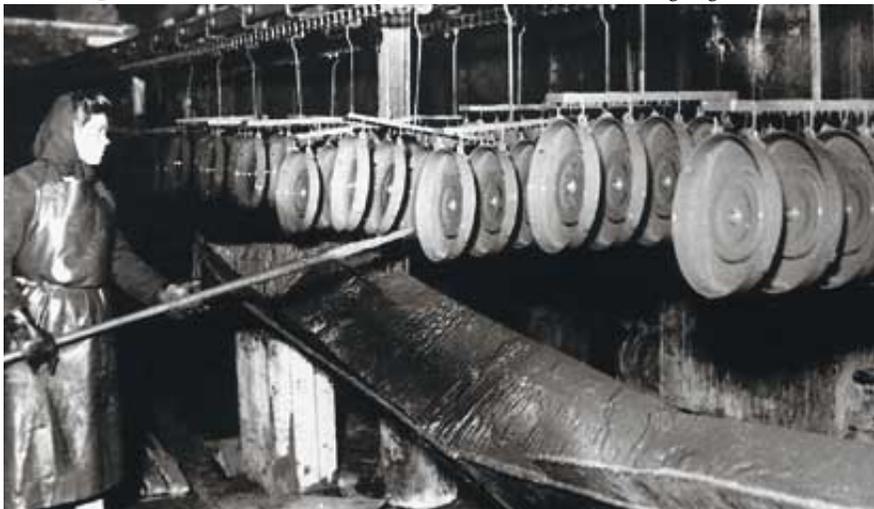
Aus Angst um das Leben und die Arbeitsleistung der Kriegsgefangenen plädierte Ferdinand Porsche bei einem Besuch im Führerhauptquartier für höhere Essensrationen. Aber das Reichsernährungsministerium lehnte das kategorisch ab.

Im Werk selbst waren die sowjetischen Arbeitssklaven dem Sadismus der Leute vom Werkschutz wehrlos ausgesetzt. Die Werksleitung nahm die unzumutbare Unterbringung und Verpflegung der „Ostarbeiter“ in Kauf. Aus ihrer Sicht hatte die Produktion absoluten Vorrang vor humanitären Bedenken.

Der vermeintlich unpolitische Techniker Porsche, der im Gegensatz zu seinem Kollegen Lafferentz stets Anzug statt Parteiuniform trug, hob sich zwar in seinen Grundüberzeugungen von den Nationalsozialisten deutlich ab. Er akzeptierte jedoch, dass die NS-Rassenpolitik in „seinem“ Werk brutal angewandt wurde.

Wie viele andere Führungskräfte in Industrie und öffentlicher Verwaltung entwickelte der Konstrukteur ein selektives

VW-Zwangsarbeiterin bei Tellerminenproduktion (1944): Vom Hunger geschwächt



ULLSTEIN BILDDIENST

Verantwortungsbewusstsein. Der moralische Tunnelblick erklärt sich aus dem Ziel, das Werk trotz des Kriegs fertig zu stellen.

Um die als besonders wichtig erachtete Leichtmetallgießerei aufzubauen, schreckte Porsche auch nicht vor dem Einsatz von KZ-Häftlingen zurück. Gegen Ende 1941, Anfang 1942 bat er Jakob Werlin, seine Beziehungen zu Himmler spielen zu lassen.

Werlin hatte rasch Erfolg. Am 11. Januar 1942 unterzeichneten er, Porsche und Himmler eine Vereinbarung, wonach die SS die Fertigstellung, den Ausbau und den Betrieb der Gießerei mit KZ-Häftlingen übernehmen sollte. In einem makabren Tauschgeschäft – KZ-Insassen gegen Kübelwagen – sagte Porsche die bevorzugte Lieferung von 4000 Autos an die Waffen-SS zu.

Arbeitshetze, Mangelernährung und Misshandlung durch SS-Wachen und Vorarbeiter verschlimmerten sich gegen Kriegsende rapide. So kamen 1944/45 im Volkswagenwerk 41 KZ-Häftlinge um – die sterbenden Häftlinge nicht gerechnet, die noch schnell in das Stammlager Neuen-gamme zurückgeschickt wurden. In Daimlers Untertagewerk bei Obrigheim und dessen KZ-Außenlagern starben von Mai 1944 bis zu den Todesmärschen im März 1945 266 Häftlinge.

Im Volkswagenwerk liefen nur noch wenige Räder, als am 10. April 1945 Panzeralarm gegeben wurde. So weit SS und Werkschutz noch nicht verschwunden waren, machten sie sich nun davon. Das Werk stand still.

Auch die britische Militärregierung, die im Juni das Regiment über das Volkswagenwerk übernahm, war bestrebt, die Fabrik nicht ab-, sondern so weit wie möglich wieder aufzubauen und für eigene Zwecke einzusetzen. Damit handelten die Besatzungsoffiziere vor Ort ganz im Sinne des US-Militärgouverneurs Lucius D. Clay und des Clay-Wirtschaftsberaters William H. Draper.

Draper bezeichnete das Demontageprogramm der Alliierten als das Werk von „kompletten Idioten“ und forderte, die deutschen Arbeiter für den Wiederaufbau Europas einzusetzen.

Die britischen Besatzer kamen sogar auf die Idee, durch den Export des „Käfers“ Devisen hereinzuholen, die sie für ihre Nahrungsmittelimporte brauchten. So stellte das VW-Werk nach dem Krieg erstmals Porsches Pkw in größeren Mengen her – zunächst ausschließlich für die Alliierten, von 1947 an zunehmend auch für den Export nach Westeuropa.

Es war also vor allem das Verdienst britischer Kontrolloffiziere, dass aus dem Volkswagenwerk nach 1945 keine Industri ruine entstand, sondern die Produktionsstätte eines Wagens für das Volk. Als die Anlagen in Wolfsburg 1949 wieder in das Eigentum der Deutschen übergingen, lief die Produktion schon rund. Und nur wenige Jahre später war der Käfer das meistgefahrte Auto auf den Straßen Westdeutschlands.

Mit insgesamt über 20 Millionen Stück wurde der von Porsche entwickelte, von Hitler propagierte und von den Besatzern gerettete Volkswagen schließlich das erfolgreichste Modell der Automobilgeschichte. Am Ende war der Käfer

mehr als ein billiger, zuverlässiger Kraftwagen, er war Kult.

Ferdinand Porsche selbst besuchte das Werk in Wolfsburg nach dem Krieg nur einmal – im Oktober 1950, wenige Monate vor seinem Tod am 30. Januar 1951. Da zeichnete sich ab, dass sein Lebenstraum verspätet in Erfüllung gehen werde.

CHRISTOPHER KOPPER

lehrt als Gastdozent an der University of Pittsburgh Geschichte. In seinem Buch „Zwischen Marktwirtschaft und Dirigismus. Bankenpolitik im ‚Dritten Reich‘ 1933 – 1939“ analysierte Kopper, 38, die Rolle der Banken in der NS-Zeit – und kritisierte auch die Deutsche Bank, deren Vorstandschef von 1989 bis 1997 Christophers Vater Hilmar Kopper war.



C. KELLER / GRÖNINGER

DIE GEGENWART DER VERGANGENHEIT



ULLSTEIN BILDDIENST

VW-Kübelwagen in Russland (1942): Großer Bedarf an der Ostfront

800 KZ-Häftlinge schufteten am fast fertigen Rohbau der Gießerei, als Reichsmunitionsminister Albert Speer im September 1942 einen Baustopp erließ. Die Häftlinge wurden in das KZ Sachsenhausen überführt.

Von Ende 1943 an ließ Volkswagen – wie auch Daimler-Benz – größere KZ-Außenlager in der Nähe seiner Werke errichten. Allein das VW-Hauptwerk bei Fallersleben beschäftigte Ende 1944/Anfang 1945 circa 1450 KZ-Häftlinge – 800 Männer mussten als Bauarbeiter malochen, 650 Frauen Panzerfäuste und Tellerminen produzieren.

In den deutschen Werken von Daimler-Benz stieg die Zahl der KZ-Häftlinge zwischen Dezember 1943 und Dezember 1944 sogar von 300 auf 5400. Ein großer Teil von ihnen wurde geschunden, um das Lkw-Werk Gaggenau und das Flugmotorenwerk Genshagen unter Tage zu verlagern. Allein 3000 kamen beim Bau einer unterirdischen Fabrik nahe Obrigheim am Neckar zum Einsatz.

Am nächsten Morgen rückten die ersten amerikanischen Einheiten in die „Stadt des KdF-Wagens“, wie Wolfsburg damals noch hieß. In den Karten der US-Bodentruppen gab es weder Stadt noch Werk, obwohl die Bombereinheiten der Alliierten über deren Lage bestens informiert waren.

Statt der vom NS-Regime geplanten Musterstadt mit geräumigen Wohnungen für „erbgesunde“ deutsche Arbeiter fanden die Soldaten aus Übersee lediglich triste Barackenlager vor. Sie hielten es nicht einmal der Mühe wert, Stadt und Werk zugleich zu besetzen, sondern taten das erst Tage später – auf Bitten leitender VW-Angestellter, die Plünderungen und Vandalismus im Werk fürchteten.

Die U. S. Army richtete in der Autofabrik schon bald einen Reparaturbetrieb ein und nutzte sie dann – alle rigorosen Demontagevorgaben aus Washington ignorierend –, um aus noch vorhandenem Material Kübelwagen für den Eigenbedarf zu fertigen.