

PORSCHE VON FALLERSLEBEN

Geschichte eines Automobils

1. Fortsetzung

Porsche kreuzte bei den Leuten auf, die seinen Rennwagenfanatismus in der Periode von Neumeyers Volksmotorisierung genossen hatten. Allein, im 33er Jahr war ein „Auftrag des Führers“ noch kein „Sesam öffne Dich“ und Zündapp beteiligte sich nur episodisch an dem Vorhaben, noch 1933 mit dem Rennwagen herauszukommen.

1934 brachte ihn dann die Auto-Union. Allerdings nicht als „P-Wagen“ auf Rechnung und Gefahr Porsches, vielmehr als den Auto-Union-Rennwagen, der in mörderischer Konkurrenz mit Mercedes Benz zum Talisman der bedeutendsten sportlichen Erfolgsperiode wurde, die Deutschland je gehabt hat.

1929 bis 1933, als der internationale Sport keine genormten Konstruktionsvorschriften für die Grand-Prix-Wagen kannte, hatten die deutschen Konstruktionserfolge eine Flaute gehabt. Selbst der alte Caracciola war auf Alfa Romeo übergegangen. Nur der treue Brauchitsch siegte 1932 noch einmal auf der Avus mit einer antiquierten Mercedes SSK-Stromlinie.

In den Porsche-Jahren 1934 bis 1937 begrenzte eine internationale Formel das Gewicht der Grand-Prix-Wagen auf 750 Kilo. (Die alten Franzosen und Italiener wogen je nach Leistung zwischen 800 und 1000 Kilo).

Als man die 750-Kilo-Klausel ausknobelte, um aus Sicherheitsgründen mit dem Konstruktionsgewicht auf die bis dahin erreichten PS-Leistungen und Geschwindigkeiten zu drücken, hatte man nicht mit dem Spezialfach der Deutschen, Pionier Porsche an der Spitze, gerechnet: dem Leichtbau.

Die typische Porsche-Lösung, natürlich drehstabgefedert, wich vom üblichen Schema — Motor vorn, Antrieb hinten — ab und gruppierte das gesamte Triebwerk mit dem 16-Zylinder-Motor um die Hinterachse. Der Wagen faßte trotz der Gewichtsbegrenzung auf 750 Kilo gegen Ende der Periode Maschinen mit 5,5 bis 6 Liter Hubraum, 550 bis 600 PS (der formelfreie italienische Alfa Romeo hatte 220 PS bei 800 Kilo Gewicht gegeben). Spitzengeschwindigkeit des „Auto-Union“: ca. 350 km/st (Alfa Romeo 250), für Rekordzwecke mit Spezialaufbau über 400.

Die Siegesgeschwindigkeiten der Rosemeyer, Delius, Hasse, Nuvolari, Stuck und Varzi auf dem Porsche-Auto-Union-Wagen und der Mercedes-Leute auf den Modellen der Untertürkheimer Konkurrenz stellten die internationalen Kommissionen vor die Erkenntnis, daß der Zweck der 750-Kilo-Klausel, die Geschwindigkeiten aus Sicherheitsgründen zu senken, verfehlt war. Gleichzeitig war man durch die Rennerfolge um wertvolle Erkenntnisse für den Bau leichter Tourenwagen reicher.

Nach den ersten Rennerfolgen bemächtigte sich die deutsche Kollektivseele Porsches. 1934 saß er beim Führer Adolf Hitler im historischen Kaiserhof, der Kreißstube von NS-Utopia. Geblendet von neuen technischen Möglichkeiten, verfilzte der Doktor ehrenhalber seine Laufbahn mit der res publica, wurde noch einmal „Ehrenhalber“, wurde Honorar-Professor in Stuttgart, RAK („Reichsautokonstrukteur“, ein Scherz, der ihm immer wohlthat) und „Pionier der Arbeit“. Seine Verwunderung, daß er, wie die res publica, im Orkus endete, war echt.

Adolf Hitler war von jeher mit einem hartnäckigen Autofimmel behaftet. 1923 hatte er die letzten Bestände an Inflationsscheinen der NSDAP-Kasse gestürzt, um für mehrere Milliarden einen 60 PS-Wagen zu kaufen. Und der Mann, der ihn bei der Entlassung aus der Landsberger Haft vor dem Festungstor mit einem Auto erwartet hatte, der Münchener Benzver-



An der Rennbahn
Reichsautokonstrukteur Porsche

treter Jakob Werlin, behielt als sein Automobilberater bis zum Ende freien Zugang zum Führer.

Kaum an der Macht, verkündete Hitler — noch im Smoking — bei der Berliner Automobilausstellung 1933 (11. bis 23. Februar) sieben Punkte zur Volksmotorisierung. Das Thema Volkswagen allerdings wurde noch nicht angesprochen. Der Automobil-Pressedienst schrieb am 10. Februar: „Bei den Personenwagen wird die Ausstellung im Zeichen des billigsten und wirtschaftlichsten Kleinwagens stehen. Fast

alle Werke haben die Erzeugung derartiger Kleinwagen in ihr Fabrikationsprogramm aufgenommen.“

Doch schon 1934 wurde Hitler mit einem kräftigen Schuß Klassenagitation deutlicher: „Es ist ein bitteres Gefühl, von vornherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen von der Benutzung eines Verkehrsinstrumentes ausgeschlossen zu wissen, das ihnen vor allem an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines unbekannt, freudigen Glücks würde. Man muß den Mut haben, dieses Problem entschlossen und großzügig anzugreifen. Was in einem Jahr nicht gelingen kann, wird — vielleicht — schon in zehn Jahren als selbstverständliche Tatsache hingenommen werden.“

Der Reichsverband der Automobilindustrie begriff: geschehen mußte etwas, mindestens als Ablenkungsmanöver. Denn der braune Mann war schon Diktator.

Er saß mit Porsche und seinem alten Autofreund Werlin eine Viertelstunde im Kaiserhof und entwickelte seine Forderungen:

- 100 km Dauergeschwindigkeit: es sollte ein Fahrzeug für die „Straßen des Führers“ sein.
- 7 Liter Verbrauch (Faustformel: 100 Kilo Fahrzeuggewicht — 10 Liter Treibstoff auf 100 km), damit die Treibstoffkosten nicht über 3 Mark pro 100 km steigen.
- 4–5 Sitzen, „denn wir können die Kinder nicht von den Eltern trennen“.
- Luftkühlung, „denn nicht jeder Landarzt hat eine Garage“.

Am 22. Juni 1934 wurde diese technische Träumerei, die Hitler, hier einmal wirklich Fachmann, richtig an der äußersten Grenze des technisch Erreichbaren lokalisierte, Vertragsgegenstand: Der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie einerseits und die Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche G. m. b. H. als juristische Person sowie der Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche als natürliche Person andererseits schlossen einen Volkswagen-Konstruktionsvertrag, „um die Motorisierung des deutschen Volkes auf der Grundlage einer Gemeinschaftsarbeit, unter Einsatz der besten Kräfte des deutschen Automobilwesens, mit allen Mitteln zum Wohle des deutschen Reiches zu fördern.“

Porsche mußte sich von vornherein verpflichten, „falls aus übergeordneten nationalen Gründen eine Einforderung des gesamten Materials durch die Reichsregierung oder deren Beauftragte in Frage kommen sollte, dieses Material restlos über den RDA (Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie) an die entsprechende Stelle zu überführen“.

„P. hat die gestellte Aufgabe längstens innerhalb zehn Monaten zu lösen und den Versuchswagen in dieser Frist fertigzustellen. Die Kalkulationen sind aufzubauen auf einem Gestehungspreis von 900 Mark je Wagen bei einer Serie von 50 000 Stück.“

Nach dem Vertrag hätten die Prototypen bis zum April 1935 fertig sein müssen. Aber die Mittel des RDA hatten keine Porsche-Dimensionen: mehr als 20 000 Mark durfte er laut Vertrag im Monat nicht verbrauchen. Er begann also mangels großzügiger Einrichtungen mit seinen Hausingenieuren Raabe, Kales und Sohn Ferry Porsche in der Garage seiner Villa im Landhausstil auf Stuttgarts Weichbildhöhe Killesberg zu tüfteln. Um dem RDA die

Innerhalb zehn Monaten versprochenen Versuchswagen zu liefern, brauchte er 28 Monate.

Der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie zeigte sich später sehr ungeniert über die Tatsache, daß er trotz dringlicher Führermahnung dem Volkswagen nur recht dürftige Voraussetzungen für eine rasche Entwicklung geschaffen hatte. Der Reichsverband selbst berichtete:

„Die Herstellung der Versuchswagen war teilweise behelfsmäßig ohne Vorrichtung erfolgt, so daß sie wichtige Maßabweichungen von den Sollwerten aufwies, die Fehlschläge erwarten ließen. Auch die verwandten Werkstoffe waren zum Teil nicht vorschriftsmäßig und fast durchweg auf Einhaltung der geforderten Eigenschaften mangels an geeigneten Einrichtungen nicht geprüft.

„Aus diesem Grunde mußte im Dauerbetrieb der Versuchswagen über größere Strecken mit Schäden von vornherein gerechnet werden.

„Gegenüber diesen zahlreichen Störungsquellen erschienen die Mittel zur jeweils schnellen Abhilfe von vornherein als sehr beschränkt. Ersatzteile waren nur in geringem Umfang vorhanden.

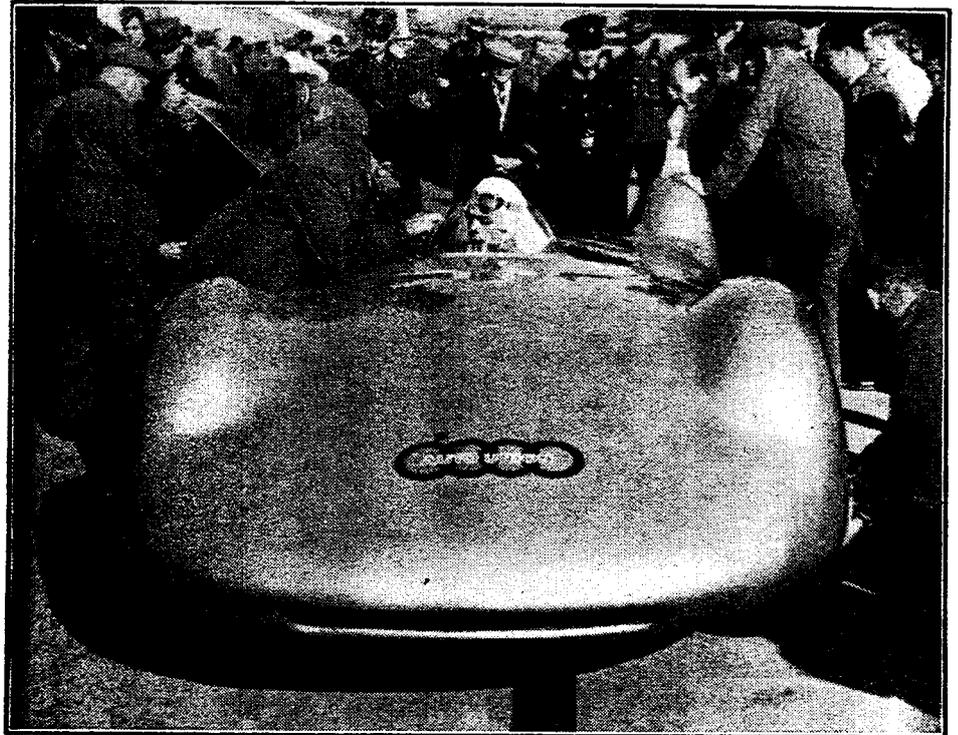
„Das Fehlen genügender Ersatzteile wäre nicht so schwerwiegend gewesen, wenn zur Betreuung der Versuchswagen eine größere Werkstatt mit allen notwendigen Hilfsmitteln zur Verfügung gestanden hätte. Aber auch hier waren die Möglichkeiten beschränkt.“

Während die Automobilhersteller bei der Aufzucht des Volkswagens derart weise Beschränktheit übten und Porsche in seiner Werkstatt laborieren ließen, strapazierte der Führer Adolf Hitler seine Nerven mit der Zwangsvorstellung, daß die Masse der Systemgläubigen auch Zutritt zur Kathedrale des Systems, zur Reichsautobahn, haben müsse. Am 23. September 1933 waren zum Bauabschnitt Frankfurt—Heidelberg, am 2. März 1934 zum Bauabschnitt südlich München Spaten gestochen worden und der deutsche Mensch klebte NSV, aber immer noch keine Volkswagen-Sparkarte.

Adolf Hitler auf der Automobilausstellung 1935: „Ich freue mich, daß es der Fähigkeit eines glänzenden Konstrukteurs und der Mitarbeit seines Stabes gelungen ist, die Vorentwürfe für den deutschen Volkswagen fertigzustellen, um die ersten Exemplare ab Mitte dieses Jahres endlich proben zu können (davon war in Wirklichkeit keine Rede). Es muß möglich sein, dem deutschen Volke einen Kraftwagen zu schenken, der im Preise nicht mehr kostet als früher ein mittleres Motorrad.“

Adolf Hitler auf der Automobilausstellung 1936: „Ich zweifle nicht, daß es der Genialität des damit betrauten Konstrukteurs sowie der späteren Produzenten in Verbindung mit höchster nationalwirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten dieses Wagens in ein tragbares Verhältnis zum Einkommen der breiten Massen unseres deutschen Volkes zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem so glanzvollen Beispiel bereits als gelungen gelöst sehen können.“

Dieser Amerikafimmel war eine Reperoireplatte von Hitlers „Größer-und-Schöner“-Komplex. In Wirklichkeit lagen die Verhältnisse so, daß Chevrolet damals den billigsten Wagen für den Arbeitserlös von etwa 250 Stunden verkaufte, während der Volkswagen immerhin, selbst wenn er zu Robert Leys Preisen jemals erzeugt worden wäre, den Netto-Erlös von über 800 Arbeitsstunden gekostet hätte.



...mit Spezialaufbau über 400: Porsche mit Rosemeyer

Der deutsche Arbeiter hätte für den Erlös einer Arbeitsstunde knapp drei Liter Benzin kaufen können, dem Amerikaner trug die Arbeitsstunde 30 Liter ein.

Eine Wochenendfahrt über 300 Kilometer hätte den deutschen Arbeiter an reinem Treibstoff ein Fünftel des Wochenlohns gekostet, ohne daß darauf schon Garagenmiete, Versicherung, Reparaturen und der Verzehr während des Wochenendausflugs angerechnet wären. Unberück-

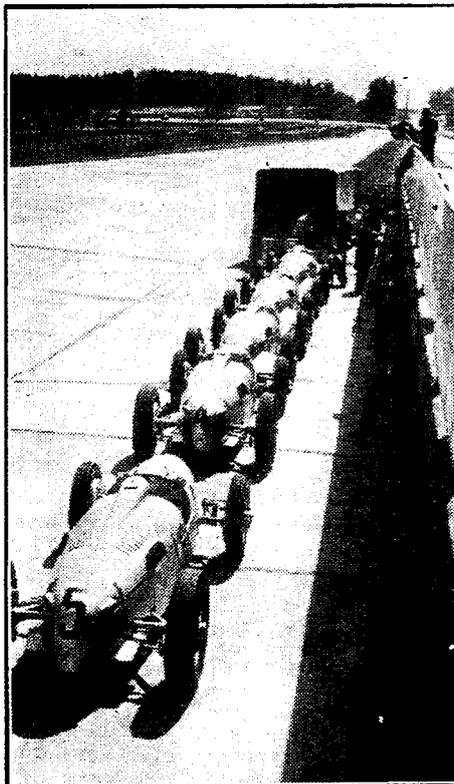
sichtigt dabei auch die Tatsache, daß der Wagen ja auch zu Bequemlichkeitsfahrten während der Woche verführt hätte. Unberücksichtigt endlich die Tatsache, daß auf allen Konsumsektoren die Preise zum Ertrag der Stundenarbeit ähnlich ungünstig lagen, der deutsche Arbeiter also unvergleichlich viel schwerer als der Amerikaner wirtschaftliche Reserven für die Autohaltung schaffen konnte.

Dem Dr. h. c. Ferdinand Porsche, der auf Bestellung die Aristokratie Wiens, das schwerste Geschütz der Welt, die Feuerwehren halb Europas und den Weltrekordaspiranten Bernd Rosemeyer motorisiert hatte, waren solche Rechnungen wurscht. Er sah nur das technische Programm, nicht den politischen Hintergrund, und intern war man sich im Porschestab schon darüber klar, daß auch zur Haltung des im Entwurf steckenden Volkswagens ein Monatsgehalt von mindestens 400 Mark notwendig war, von den Produktionskosten und ihrer Aufbringung durch Adolf Hitlers schaffende Menschen einmal ganz abgesehen.

Am 12. Oktober 1936 gab Porsche drei Probewagen, deren Fertigung Mercedesvertreter und Führerfreund Jakob Werlin den Untertürkheimern als freundliches Kuckucksei vermittelt hatte, dem RDA in die Erprobung. In der Grundkonstruktion glichen sie dem heutigen Volkswagen, doch waren Details ihrer Gestalt von abenteuerlicher Häßlichkeit.

Die Versuchsfahrten jedes der drei Wagen gingen über 50 000 km und wurden am 22. Dezember 1936 abgeschlossen. Der RDA berichtete: „Zweifellos war ein Ziel gesetzt, das über die von der Kraftfahrzeugindustrie bisher erreichten und die von ihr unter den gegebenen Verhältnissen für ausführbar gehaltenen Masse hinausging. Daß die Schwierigkeiten dabei von der Dr.-Porsche-G.m.b.H. doch wohl unterschätzt worden waren, bewies die beträchtliche Ueberschreitung der für die Fertigstellung des Entwurfs zunächst zugesagten Zeit.

„Es gelang zwar verhältnismäßig rasch, zu einem Ergebnis zu kommen, das in technischer Beziehung befriedigte, jedoch



Die typische Porsche-Lösung 750-Kilo-Wagen der Auto-Union



... von abenteuerlicher Häßlichkeit: Porsches Versuchs-Volkswagen

erfüllte es nicht die hinsichtlich des Preises bestehenden Bedingungen. Es bestätigte sich die alte Erfahrung, daß die Gewichtsverminderungen nur bis zu einer gewissen Grenze auch Preisvorteile mit sich bringen.“

Versuchsleiter des RDA war damals der Ingenieur Vorwick, der 1949 als Geschäftsführer der Nachfolgeorganisation VDA (Verband der Automobilindustrie) ganz offen zugab: „Es ist klar, daß eine privatwirtschaftlich geführte Industrie kein Interesse am Volkswagen haben konnte, mit dem sie sich ja praktisch die eigene Konkurrenz züchtet.“

Vorwicks Versuchsbericht (fertiggestellt am 26. Januar 1936) war ein technisches Tagebuch, in dem jedes kleine Hüsterchen der Versuchsautos bis hinunter zum Riß im Blech verzeichnet war. Er schloß mit einem „Gesamturteil“, dessen Kühle angesichts der Tatsache, daß es dabei um die Lieblingsidee des Dritten Reiches ging, nur als Impertinenz aufgefaßt werden konnte.

Das Gesamturteil: „In kurzen Worten kann das Ergebnis der Versuchsfahrt wie folgt zusammengefaßt werden:

„Die Bauart hat sich als zweckmäßig erwiesen, die Versuchswagen haben sich auf der 50 000-Kilometer-Fahrt im allgemeinen bewährt. Es sind zwar eine Anzahl von Schäden vorgekommen und Mängel aufgedeckt worden. Sie alle sind jedoch nicht grundsätzlicher Natur und voraussichtlich technisch ohne große Schwierigkeiten beherrschbar. Verschiedene Baugruppen, wie z. B. Vorderachsen und Bremsen erfordern zur Weiterentwicklung noch weitere Versuche.

„Der Betriebsmittelverbrauch hält sich in befriedigenden Grenzen.

„Die Fahrleistungen und Fahreigenschaften des Wagens sind gut.

„Das Fahrzeug hat demnach Eigenschaften gezeigt, die eine Weiterentwicklung empfehlenswert erscheinen lassen.

„Es ist zu erwarten, daß die nächsten 30 Probewagen, deren Herstellung in einer mit allen modernen Einrichtungen versehenen bewährten Automobilfabrik unter Ausnutzung der Erfahrungen dieser Versuchsfahrt im Gange ist, bei einer neuen, ebenso systematisch durchgeführten Dauerprüfung wesentlich bessere Ergebnisse bringen werden. Sämtliche Originalunterlagen, Beobachtungsprotokolle, Stammkarten, Tachographenblätter usw. stehen den Herren Mitgliedern der technischen Kommission des RDA zur Einsichtnahme jederzeit zur Verfügung.“

Hitler witterte richtig Verrat des Kapitals am völkischen Sozialismus. Der Reichsverband der Automobilindustrie hatte vier bis fünf Millionen an eine Sache verloren, die nicht die seinige sein konnte. Er distanzierte sich. Und selbst der braune Mann war machtlos in seinem Groll. Die Idee, den Automobilfabriken Deutschlands entweder die Herstellung jeweils verschiedener Teile für die Montage des Volkswagens aufzugeben oder jede Fabrik neben ihrer Normalproduktion Volkswagenquoten bauen zu lassen, erwies sich als illusorisch. Denn industrielle Preiskonferenzen über vor Porsche konstruierte Volkswagenaggregate wurden von den Opel-Werken, die in amerikanischer Hand waren, gemieden. Ebenso waren die Ford-Werke, die als Massenproduzent nächst

Opel vor allem in Frage kamen, in amerikanischer Hand.

Also Volkswagenbau in NS-Regie. Hitler bestellte Kraft durch Freude — Ley, fragte: „Pg. Ley, wollen Sie ein großes Autowerk gründen?“ Pg. Ley riß den Arm hoch und meldete: „Jawohl, mein Führer!“ So und nicht anders entstand die Volkswagenwerk-GmbH. Eigentümerin des Gesellschaftskapitals wurden zwei Tochtergesellschaften der Deutschen Arbeitsfront.

Gegründet wurde die Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens („Gezuvor“), Geschäftsführer: Dr.-Ing. h. c. Ferdinand Porsche, Jakob Werlin und der Ley-Adlatus Dr. Bodo Lafferentz.

Adolf Hitler auf der Automobilausstellung 1937: „Es ist nunmehr notwendig, die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Volkswagens sicherzustellen und mit dieser dann zu beginnen.“

Porsche ist bald imstande, sich im Stuttgarter Industrie-Vorort Zuffenhausen aus eigenen Mitteln eine Privatfabrik zu bauen, in der er unbeschränkt wühlen und wüten kann. Es entstehen, fertigungsgemäß teils in Zuffenhausen, teils noch bei Mercedes in Untertürkheim zugerichtet, 30 und dann noch einmal 30 Prototypen, die von SS-Fahrern unter Leitung von Porsches Sohn Ferry über Autobahn und Alpenpässe auf Strecken von insgesamt 2 1/2 Millionen Kilometern gejagt und geprügelt werden.

Die Kosten gehen in die zig Millionen. Aber dieser nach einem politischen Programm erbaute Auto-Homunculus, dieser Wagen mit einer Erprobungsperiode, wie sie noch kein Modell der Welt durchgemacht hat, reift zu einer technischen Sensation.

Porsche geht, die Konstruktion im Kopf, zweimal mit Lafferentz nach Amerika. Seine Augen wandern an Kilometern Detroit Automobil-Fließbänder entlang. Am Schluß nimmt er deutsche Ingenieure mit, die, auf Massenherstellung geeicht, Kenntnisse genug besitzen, um in Deutschland eine Millionenproduktion werkstattmäßig auszurüsten. Sie sind es auch, die mit wenigen Kunstgriffen den etwas verunglückten Karossen-Aufbau gefällig machen.

Adolf Hitler auf der Automobilausstellung 1938: „Es wurden jetzt vier Jahre verwendet, um mit fortgesetzter Verbesserung allmählich einen Volkswagentyp zu entwickeln, der unserer Ueberzeugung nach nicht nur in der Preislage den gewünschten Bedingungen entspricht, sondern der vor allem auch in der Leichtigkeit seiner Konstruktion die Möglichkeit bietet, mit einem Minimum an Arbeitskraft ein Maximum an Wirkung zu erzielen.“

In der ersten Ausbaustufe des Werkes sollten in der Hauptschicht 10 000 Arbeiter, in einer zweiten Schicht 7500 Arbeiter mit einem Jahressoll von 400 000 bis 500 000 fertigen Wagen eingesetzt werden. In der zweiten Ausbaustufe sollte bei einem Höchstarbeiterstand von 30 000 die Jahresproduktion auf 800 000 bis 1 000 000 Wagen gesteigert werden.

Leys Adjutant vom KdF-Amt „Reisen, Wandern und Urlaub“, Dr. Bodo Lafferentz, spürte nach einem geeigneten Terrain, den Fabrikkoloß aufzustellen und 30 000 Arbeiterfamilien rund herum anzusiedeln. Er schwang sich ins Flugzeug und suchte. Heute ist man leichtfertig geneigt, zu sagen: er suchte als kleiner Moritz braundeutscher Luftstrategie — denn 300 Kilometer von Kohle und Eisen entfernt bestach ihn das Luftbild von Bruchland und Spargelkulturen des Grafen von der Schulenburg, der im Wolfsburger Renaissance-Schloß nahe Fallersleben residierte.

Beim tatsächlich erreichten Produktionsstand von rund 100 000 Wagen in vier

Jahren, und selbst beim gegenwärtigen Spitzen-Produktionsniveau von 6000 Volkswagen im Monat, ist es weniger problematisch, die fertigen Wagen zu verteilen, als Schmiedeteile, Kohle und Bleche aus der Ruhr planmäßig und billig nachzuschieben.

In der Endstufe des Planes der Gezuvor von 1937 aber wären im Jahr eine Million oder monatlich über 83 000 oder täglich über 2700 Wagen ab Werk an die Verteiler gerollt. Unter solchen Aspekten kann dem

Obwohl Ley jeder Opposition gegen das Wolfsburger Projekt mit dem Führer drohte („Der Führer hat bereits entschieden“), zogen sich die Sitzungen und Besichtigungen bis Januar 1938 hin. Generaldirektor Pleiger von den Hermann-Göring-Werken (Watenstedt-Salzgitter) war der heftigste Opponent. Er fürchtete bei gleichzeitigem Aufbau der beiden Monumentalwerke des Dritten Reichs mit aus dem Boden gestampften Gespensterstädten

Zuge der Geländeerschließung der Grundwasserspiegel sank, auch ausgerottet.

Vergebens suchte die Reichsstelle für Raumordnung, den Stab Ley auf die Räume Fürstenwalde-Storkow, Stendal-Tangermünde oder nördlich Fallersleben abzulenken. Die Trümpfe in der Argumentation des Lafferentz und des Stadt- und Landesplaners Dipl.-Ing. Peter Koller stachen alles.

Der Wiener Schule überdrüssig, war der junge Steiermärker Peter Koller (Jahrgang 07) ins Reich gegangen, um bei Berliner Stadtplanungs-Kapazitäten zu studieren, bzw. später zu assistieren. Speer hatte den jungen Berliner Bekannten, der einen international ausgeschriebenen Wettbewerb zur Neugestaltung von Agram gewonnen hatte, nicht vergessen und spürte ihn, als er selbst mit Hitler ein großer Mann geworden war, im Bezirksplanungsbüro von Augsburg auf.

Am großen Berliner Umbauprojekt mitzuarbeiten, lockte den jungen Koller nicht. Dort war Speer als „Generalbauinspektor“ der erste Mann. Aber als ihm angeboten wurde, selber als erster Mann die Stadt des KdF-Wagens zu entwerfen, griff Peter Koller zu.

Er war ein hartnäckiger Verfechter des Standortes Wolfsburg und hat später oft in Denkschriften selbst die Frage „Warum eigentlich hier?“ gestellt und beantwortet:

- „Eine Stadt kann man ja nur dort hinbauen, wo noch keine andere ist und keine andere ihr das Stadtein bzw. Stadtwerden streitig macht. Eine Stadt unterscheidet sich von einem Wohnplatz (Siedlung, Kolonie, Industriedorf) durch die städtische Funktion. Eine Stadt lebt zu einem wesentlichen Teil von Leistungen für das Hinterland, sei es in Handel, Handwerk, Gewerbe oder Kultur und Verwaltung. Nur wo noch Hinterland wartet, kann eine neugegründete Stadt Wurzel schlagen. Ein Blick auf das Kärtchen erleichtert die Vorstellung. Das dicht besiedelte Gebiet Mitteldeutschlands liegt in unserem Rücken, vor uns dehnt sich eine ganz dünn besiedelte Zone, in der größere



Motorisierung zum Wohle des Reiches: Hitler auf der Autoschau 1937

Bodo Lafferentz niemand absprechen, daß er das Richtige tat, als er das Werk nicht an die westliche Peripherie, sondern ins Zentrum des Reiches legte, auf diese Weise extreme Anfahrtswege zu den Verteilern vermeidend und gleichmäßige Belastung der Straßen nach allen Himmelsrichtungen erreichend.

Bodo Lafferentz hatte den Standort für die Fabrik und die auf 90 000 Einwohner berechnete Stadt des KdF-Wagens zuerst im Weser-Raum gesucht, ehe er östlich ausweichend auf den Standort Fallersleben-Wolfsburg verfiel. Die Entscheidung des Lafferentz war längst gefallen, als der Wolfsburger Graf von der Schulenburg den Eigentümer eines auf dem Gutsgelände verlorenen Spazierstockes als einen Flieger identifiziert, der das aus der Vogelperspektive sondierte Gelände zwischen Autobahn, Schienenweg und Mittelland-Kanal interessehalber am Boden durchstöberte.

Hellhörig geworden, wußte der Graf nun auch die Gesprächsfetzen zu deuten, die ein Fallersleber Kneipier einer auswärtigen Mittagsgesellschaft abgelauscht hatte.

Der Graf hatte einen kurzen Draht zum Reichsminister für Raumordnung, denn Raumordnungsminister Kerrl war, wie der Graf, ein Fallersleber Kind.

Der Minister wußte von nichts. Indessen, das hieß auch nichts. Lafferentz und Ley hatten über seinen Kopf hinweg gewählt und beschlossen. Man tröstete den Grafen, es würden nur 5000 Morgen benötigt, obwohl bereits feststehen mußte, daß insgesamt 15 000 Morgen gebraucht werden würden. Zwei Drittel mußte der Großgrundbesitz stellen, 7600 Morgen Graf von der Schulenburg, 2500 Morgen Herr von der Wense. Trotzdem mußten noch 28 Landwirte und Erbhofbauern mit ihrem Grundbesitz daran glauben.

als Anhang um Materialbeschaffung, Lohnniveau, Wohnstandard, Preisniveau und Baufirmenkapazität seines Hermann-Göring-Werke-Projektes.

Das Verkehrsministerium trug Bedenken wegen der ohnehin schon überlasteten zweigleisigen Bahnstrecke Berlin-Köln vor, an der das Werk liegen sollte, und auch wegen der Ueberlastung der vom Werk beanspruchten Passage des Mittellandkanals.

Den Vertreter des Reichsforstministeriums dauerten die bei Wolfsburg raren Bestände von 80- bis 100jährigen Eichen des Grafen von der Schulenburg, die von der KdF-Stadt forstwirtschaftlich ruiniert werden mußten.

Vollends war der Generalstäbler der Luftwaffe dagegen: eine blödsinnigere Stelle könne man sich gar nicht aussuchen, da das Werk als Luftziel nicht zu verfehlen sei, und jede trotzdem vorbeifliegende Bombe Kanal, Bahn und Stadt treffen würde. (Ley: „Der Krieg wird im Osten entschieden.“)

Graf und Gräfin von der Schulenburg, damals mehr im ministeriumsnahen Berliner Edenhotel als in Wolfsburg, tippten abwechselnd auf die Zugkraft dieser Fachargumente und auf das Private, das sie selbst noch in der Hinterhand hatten: das Allertal und der waldige Hang des Graf Schulenburgischen Klieversberges, an den sich die Stadt anlehnen sollte, seien dermaßen von Mücken verseucht, daß niemand es dort aushalten könne.

Vor Mücken aber kapitulierte kein Bodo Lafferentz und kein Robert Ley. Ein Mückenspezialist wurde zum Klieversberg beordert, und dieser Mensch verlebte dort glückliche Zeiten: über 70 verschiedene Mückensorten hat er gefangen, identifiziert, individuell bekämpft und später, als im



Städte fehlen. Fast ohne Uebergang grenzen diese zwei Zonen unvermittelt aneinander.“

- „Karte 2 zeigt uns eine wesentliche Voraussetzung jeder Besiedlung, den Boden. Der gute Boden liegt hinter uns in geschlossenem Vorkommen. Vor uns kommt selbst mittlerer Boden nur in



Inseln vor... So liegen wir also an einem Angelpunkt von Grenzverläufen. Die natürlichen Voraussetzungen hierfür und die geschichtlichen Folgen im Laufe der Zeit, beides in seinem Zusammenwirken, erklären uns erst den heute vorliegenden Mangel an Siedlungen und Städten. Dieser Zustand ist nun wieder Voraussetzung für eine echte Stadtgründung als binnenkolonialisatorische Tat.“

- „Eine Hauptbedingung war gute Verkehrslage an Bahn, Wasser, Straße und Autobahn, ohne daß man gleichzeitig die schon überlasteten Knotenpunkte noch zusätzlich belastet hätte. Eine Grundforderung der Raumordnung ist

es, mit solchen Gründungen Ballungsgebiete zu vermeiden.“

- „Die sonst förderliche Nachbargroßstadt darf nicht so nah sein, daß der Handelsumsatz abgesaugt wird.“

Wie Lafferentz mit 83 000 und nicht mit 6000 Wagen monatlich rechnete, als er sich 300 km von Kohle und Eisen entfernt in die geographische Mitte Deutschlands setzte, so rechnete Peter Koller mit einer fertigen Autobahn über Wolfsburg — und nicht mit 20 km zweitklassiger Landstraße, die das heute wirkliche Wolfsburg von der Ost-West-Achse der Autobahn (Berlin—Köln) trennen. Er rechnete mit einer fertigen Nord-Süd-Achse durch den Wolfsburger Raum — aber die ist von Frankfurt her nur bis Göttingen fertig geworden. Zwischen Göttingen und Hamburg gibt es heute noch keine Autobahn, Wolfsburg hat keinen Anschluß an eine Nord-Süd-Verbindung.

Die Wohnlandschaft den bewaldeten Berghang empor war dem Stab Ley den Preis wert, der gezahlt werden mußte, um das eigentliche Werksgelände auf der anderen Seite des Kanals überhaupt bebaubar zu machen: dieses Werksgelände ist Bruch und Sand am Rande der Lüneburger Heide. Das betongegossene Gitterrost allein, das statt eines Fundaments tief in diesen Boden gesenkt werden mußte, schätzte der Graf von der Schulenburg (unverbindlich in grobem Ueberschlag) auf 50 Millionen Mark Baukosten.

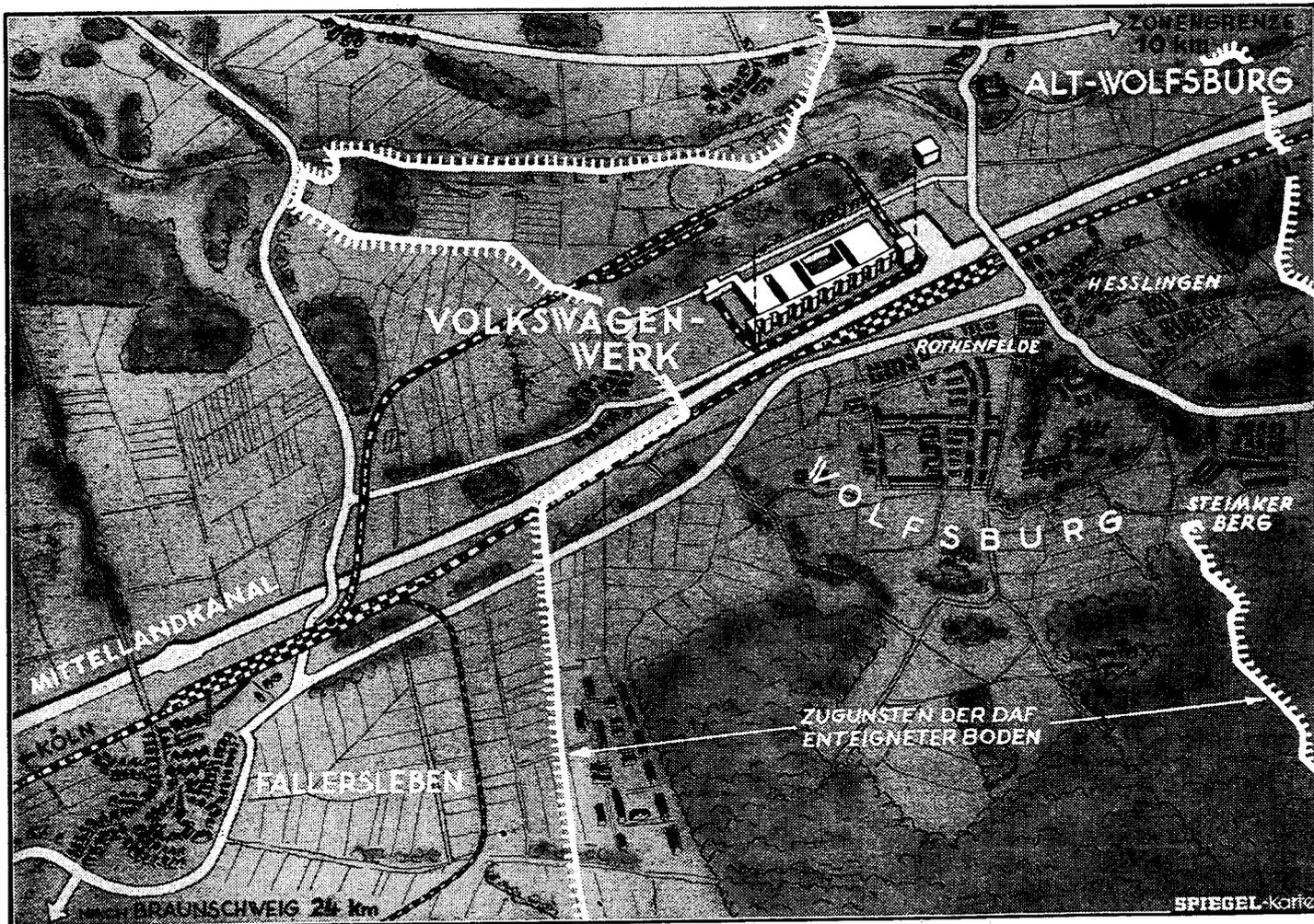
Mit dem Bau des Werks selber hatte Peter Koller nichts zu schaffen. Er plante nur die Stadt. Sein Bebauungsplan wurde dem dreier Braunschweiger Professoren vorgezogen.

Mit der Unbefangenheit des 30jährigen ging er 1938 daran, seine Vision einer gigantischen Menschenpflanzung in die Tat umzusetzen: eine Stadtlandschaft, in der Wohnblock und Zweifamilienhaus, Grünfläche und Spielplatz, Ladenstraße und Markt, Parkstreifen und Hauptverkehrsstraße, Rathaus und „Stadtkrone“ nicht Jahresring des tätigen Lebens, sondern in der das tätige Leben Funktion der Planzeichnung werden sollte. Eine Fabrik des neuen Menschen, dessen Existenz nur als Funktion der Autofabrik auf der anderen Seite des Kanals begriffen wurde.

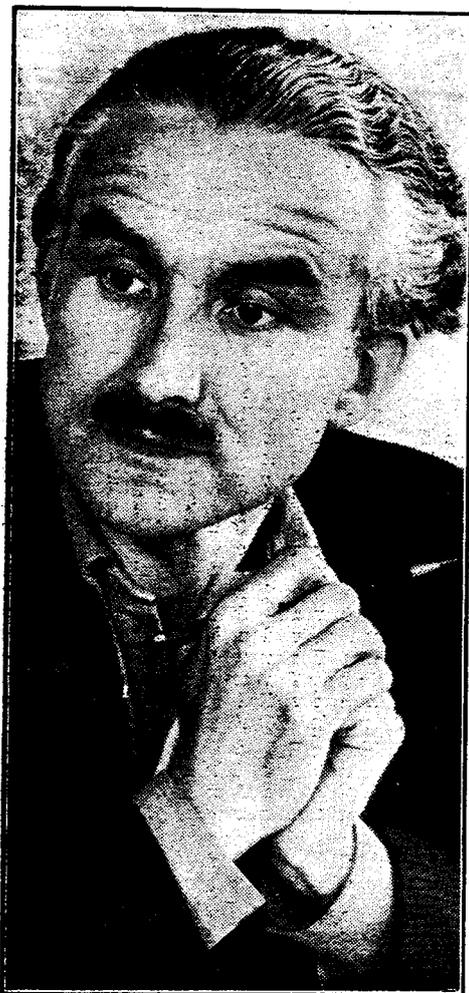
Sektor für Sektor wollte Peter Koller seine Spielzeugschachtel-Stadt von Ost nach West entlang einem Straßen-U bauen dessen offene Seite sich an Landstraße, Kanal, Eisenbahn und die 1½ km lange Werksfront anlehnt. Nicht ganz so breit wie die von Speer geplanten „Achsen“ Berlins, aber doch über 100 m breit sollte die Monumentalstraße nördlich der Stadtkrone werden. Der Stadtkrone, die als Akropolis die Kollerstadt beherrschen sollte, mit Partei-Bauten, Theater, Saalbau, Kulturpalast und Terrassen hinunter zur Monumentalstraße und zum Rathaus.

1941 ist der winzige fertige Zipfel am äußersten Ostsektor von Peter Kollers Zeichenbrettplan als Torso liegen geblieben. 2358 Wohnungen waren bezogen, als im Dezember 1941 die Reichskanzlei verfügte, daß die Neugestaltung deutscher Städte nicht mehr kriegswichtig und das Personal der Wehrmacht bzw. der OT zur Verfügung zu stellen sei.

Für Peter Koller, den Freund Speers, den Stadtbauer, dessen Plan von Hitler selbst ausgewählt worden war, hätten die



Das heute wirkliche Wolfsburg



„Warum gerade hier?“
Gespensterstadt-Bauer Peter Koller

OT und das Rüstungsministerium offene Plätze die Fülle gehabt. Aber Peter Koller war da schon ein Fahnenflüchtiger seiner eigenen Idee.

Er bestand darauf, als einfacher Soldat eingezogen zu werden, grübelte monatelang im Lungenlazarett über die ethische Seite der Gründung einer Homunculus-Stadt, ging freiwillig und uneingedenk seiner sieben Kinder an die Ostfront und machte zwei Jahre als Gefangener der Russen Fabrikbau, ehe er Wolfsburg wiedersah. („Oh, TBC, bald kapuut.“)

Hinter der Stirn von Peter Kollers apartem Künstlerkopf wühlen noch heute die Zweifel des Vierzigers an dem, was ihn als gerade 30jährigen enthusiastisierte. Aus einem Deckenwinkel seines Zimmers schaut ein von Kinderhänden gefalteter Goldpapierengel, neben der Zither ist das Bild zweier gefalteter Hände aufgestellt und zu Häupten der Liegestatt liegt das Gebetbuch. Von niemand aufgefordert und von niemand zur Rede gestellt, rechnet Peter Koller mit sich selbst in Gespräch und Schrift um Rehabilitation oder Verdammung der „Stadt des KdF-Wagens“, der Gespensterstadt Wolfsburg.

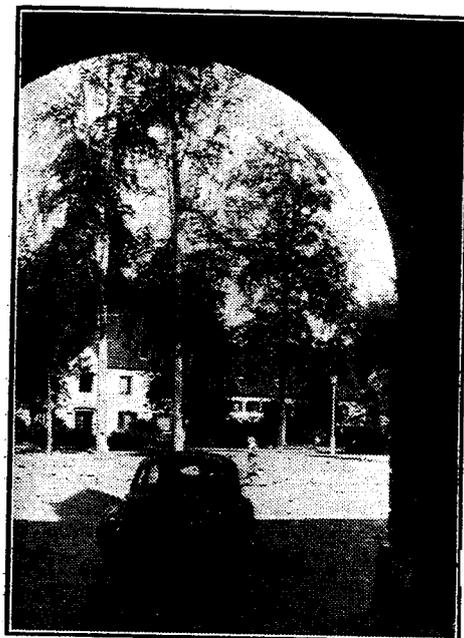
„Wir kommen da sicher dem Mittelpunkt aller unserer Fragen näher, wenn wir uns erinnern, daß Hitler selbst 1940 Anordnung getroffen hat, daß keine Kirchen gebaut werden sollten. Ursprünglich waren im Stadtplan Bauplätze für Kirchen genau so wie andere öffentliche Plätze vorgesehen. Die Entscheidung fiel erst anlässlich eines besonderen Zwischenfalles. Die Geschichte ist über diesen Beschluß ja hinweggegangen, und damit scheint die Möglichkeit wieder eröffnet, daß ein Segen sich über

diese Stadt legt. Er ist gewiß nicht abhängig vom Kirchenbau, aber er ist abhängig davon, ob die Menschen dieser Stadt bereit sind, sich gemeinsam unter ein höheres Gesetz zu stellen.“

So schrieb Peter Koller. Und er sagt: „Die Männer, die damals angingen, diese Stadt und dieses Werk aus dem Boden zu stampfen, lebten nur zu oft in Hast, Hetze, Eile und Gier. Und wieviele maßgebliche Leute, die ich in dieser mit viel zu hohen Touren laufenden Maschine sah und kennen lernte, lebten getrennt von ihren Familien in Trunk und Ehebruch, also auf der Flucht vor sich selbst. Diese Stadt hat den doch beinahe heiligen Akt der Gründung nie erlebt. Die Gründung wurde lediglich als technisch administrativer Akt aufgefaßt. Und als ich eine kommunale Spitze für die neue Stadt forderte, schickte man vom Regierungspräsidenten einen wackeren und rechtskundigen Assessor, der nicht mehr zu tun imstande war, als seine Paragraphen anzuwenden. Wolfsburg wurde für Bürger gebaut, die noch nicht da. deren Bedürfnisse noch nicht bekannt waren. Ein Problem, das für den Laien ebenso lächerlich wie für den Architekten und Juristen furchtbar ist.

„Die Volksgemeinschaft und Kameradschaft bestand als äußere Form. Die tatsächliche innere Einstellung dem anderen gegenüber war hinter dieser Fassade ganz anders beschaffen.

„Weshalb gibt es keine Schulen, weshalb keine Kinos, keine öffentlichen Bauten, zu wenig Läden? Es wurde alles versucht, mit den Kontingenten, die die Stadt im Rahmen der Kriegswirtschaft zugewiesen bekam, auch diese Gebäude zu errichten. Daß diese notwendigen Dinge fehlen, ist

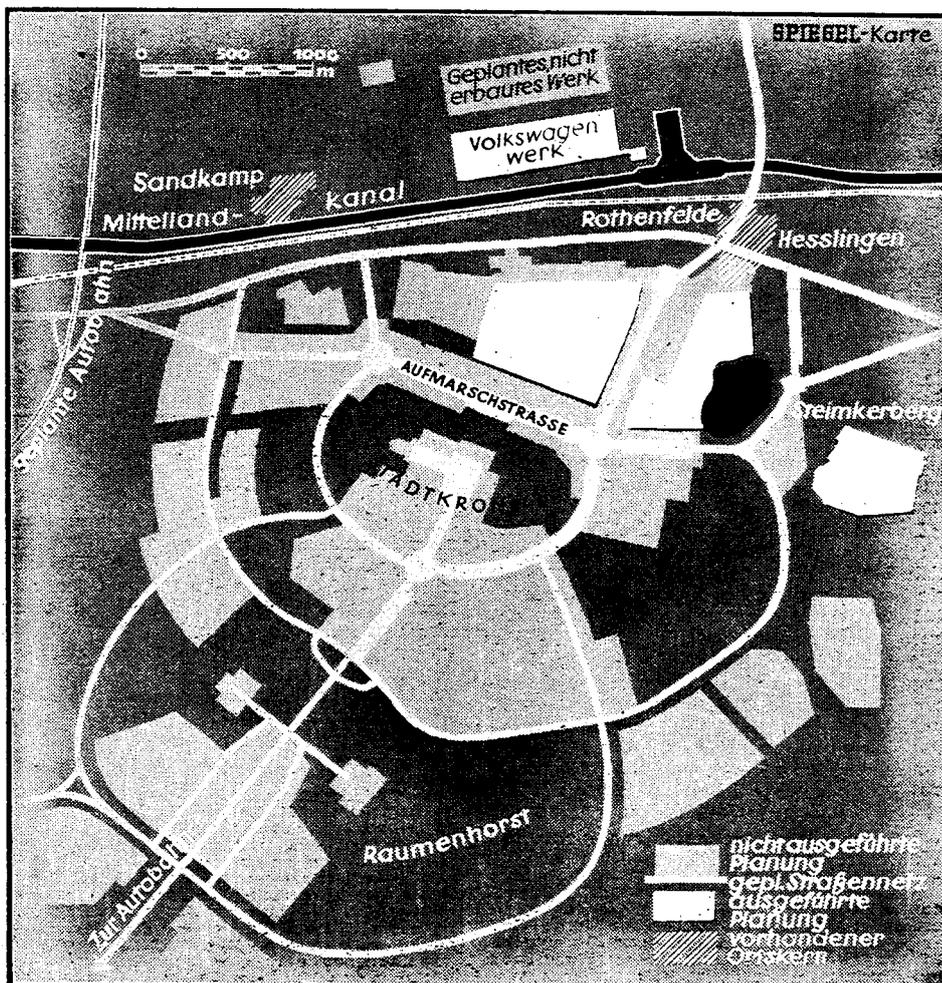


Idyll nach Plan
Spielzeugschachtelstadt Wolfsburg

eine Folge des Krieges. Daß wir diesen Krieg dem Nationalsozialismus verdanken und daß er die Folge des Fluchs war, der über diesem System lag, wissen wir.“

So spricht Peter Koller, der 1938 die Fabrik des neuen Menschen, des Volkswagen-Arbeiters, bauen wollte, 1950.

Fortsetzung folgt.



Torso geblieben: Kollers Fabrik des neuen Menschen.