

---

## **German Angst trifft deutsche Zukunft - Wie Wolfsburg einen Geburtstag ohne Vergangenheit feiert**

---

Stöbert man auf der Internetseite der Stadt Wolfsburg, kommt man seit neustem auf die Kampagne „75 Jahre Wolfsburg“, eine auf Hochglanz designte Imagekampagne der Stadt. Unter dem Motto „Wolfsburg wächst mit mir“ lächelt der Wolfsburger Bürgermeister Klaus Mohrs (SPD) zufrieden in die Kamera. „75 Jahre Wolfsburg ist mehr als ein Jubiläum, es ist eine Erfolgsgeschichte, die die Bürgerinnen und Bürger schrieben und noch schreiben. Wolfsburger glauben an sich und ihre Zukunft. Die Stadt und ihre Bewohner gestalten die eigene Zukunft permanent neu. Deshalb wird Wolfsburg für immer beeindruckend und jung bleiben“<sup>1</sup>, gibt Mohrs pathetisch zum besten. Aber warum ist Wolfsburg denn eigentlich so „dynamisch“ und jung, während doch die meisten Großstädte der Bundesrepublik auf Jahrhunderte an Stadtgeschichte zurückblicken können. Die Homepage der Stadt Wolfsburg gibt darüber nur unkonkret Auskunft. Unter dem Unterpunkt „Geschichte entdecken“ finden sich lediglich Trivialinformationen über die eigene Geschichte und Gründungszeit.

Schaut man sich die Webpräsenz der Stadt Wolfsburg einmal genauer an, so kommt man gar nicht um den Eindruck herum, dass sich die Bürger\_innen mit dem Standort der Stadt Wolfsburg identifizieren sollen - in guten wie in schlechten Zeiten. Was zunächst einmal auch gar nicht überrascht: die Stadt setzt den Bürger\_innen eine vorgekaute Kampagne vor und diese geben sich dem Ganzen in froher Volksfestmanier hin. Stolz auf seine eigene Stadt zu sein, ist adäquater Ausdruck eines bezeichnend unkritischen Lokalpatriotismus. Es zeugt von eben jener zynischen Gegebenheit, da ausgerechnet die Porschestraße, benannt nach dem Oberführer der SS - Ferdinand Porsche – dem Wehrwirtschaftsführer und quasi Gründungsvater der Stadt bzw. des Werkes, sich ende Juli laut der Stadt in eine Festmeile verwandeln soll.

Dass die zentrale Shoppingmeile nach dem Gründungsvater der Stadt benannt ist, mag jetzt nicht besonders spektakulär klingen, jedoch werden einige Leser\_innen schon 75 Jahre zurück gerechnet haben. Das Gründungsdatum der Stadt liegt in Zeiten des Nationalsozialismus. Das Projekt der „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ (so lautete der offizielle Name Wolfsburgs damals) ist eine vom Reißbrett der Nazis entstandene Siedlung und sollte der Produktion des „KdF-Wagens“ dienen, der von Adolf Hitler persönlich in Auftrag gegeben und von Ferdinand Porsche eifrigst entworfen wurde. Porsche, der sich bereits 1937 ein Bild von der fordistischen Fließbandarbeit beim damals bekennenden Antisemiten und Hitlerfan, Henry Ford, in den USA machen konnte, wurde so mit der Aufgabe des Hauptgeschäftsführers des Werkes von Hitler höchstpersönlich betraut. Doch der eigentlichen Bestimmung der zivilen PKW-Produktion wurde das Werk bis zum Kriegsende nur bedingt gerecht. Jedoch hatte die „Volksmotorisierung“ für Hitler eine enorme Bedeutung. Die Vision, dass sich auf den von den Nazis hochgelobten Autobahnen bald viele „Volksgenossen“ tummeln würden, war in der NS-Propaganda omnipräsent. Die Zukunftsängste der

Bevölkerung wurden gekonnt durch die Autobahnprojekte und das Konzept der Volksmotorisierung kaschiert, die SPD im Untergrund betitelte das Projekt treffend als „Autopsychose“. Doch die meisten Deutschen konnten sich ausrechnen, dass sie sich mit einem durchschnittlichen Verdienst von 26 Reichsmark pro Woche keinen 1000 RM teuren PKW leisten konnten. Das Produkt KdF-Wagen war eher für die obere Mittelschicht und NSDAP-Parteifunktionäre gedacht; bis 1945 wurden nur um die 1000 Fahrzeuge gebaut. Von einer flächendeckenden Versorgung der „Volksgenossen“ kann also nicht die Rede sein. Die Grundsteinlegung für das Volkswagenwerk erfolgte am 26. Mai 1938. Als das Werk jedoch für die industrielle Massenproduktion nutzbar wurde, begann der Staat sofort mit Aufträgen für Kriegsmaterial um sich zu werfen. Statt sich auf die Herstellung von KdF- Wagen zu konzentrieren, wurden nun Rüstungsgüter hergestellt: von Heizöfen für die Kriegsfrente über Tellerminen bis hin zu Panzerteilen. Auch Ferdinand Porsches Fokus wandelte sich von Traktoren, Landmaschinen und PKW-Konstruktionen hin zu Panzern und Kübelwagen, in denen die deutsche Wehrmacht und SS mordend durch Europa, Afrika und Asien zog.

Der schnell wachsende Bedarf an Arbeitskräften wurde zunächst durch deportierte Zwangsarbeiter\_innen aus Polen gedeckt. Dies war möglich, weil Ferdinand Porsche gute Verbindungen zum Reichsführer-SS, Heinrich Himmler, hatte. Porsche scheute sich nicht diese persönlich bei ihm anzufordern, der im deutschen Vernichtungskrieg an der Ostfront bereitwillig „Menschenmaterial“ nach Wolfsburg deportierte. So kam das Werk schnell auf eine Belegschaft (wenn man von so etwas in diesem Fall sprechen kann) von über 80% Zwangsarbeiter\_innen.<sup>2</sup> Mit circa 20.000 Zwangsarbeiter\_innen hielt die Stadt des KdF Wagens den traurigen Rekord der verschleppten Arbeiter\_innen im nationalsozialistischen Deutschland. Unter menschenunwürdigen Bedingungen mussten sie durchschnittlich 12 Stunden, 6 Tage die Woche für die deutsche Kriegsmaschinerie schufteten. Bei der Unterbringung der Zwangsarbeiter\_innen und den ihnen zugeteilten Arbeiten, erfolgte die Kategorisierung nach rasse-ideologischen Maßstäben: Die Zwangsarbeiter\_innen wurden nach nationaler Staatsangehörigkeit selektiert. Während die in den Augen der Nazis „gesunden“ Völker (Franzosen, Italiener, Niederländer, etc.) zuerst in einem Gemeinschaftslager untergebracht wurden, mussten die als sogenannte „Untermenschen“ diskriminierten Personen in das „Ostlager“ ziehen, welches für die deutlich schlechtere Verpflegung und härtere Arbeit gefürchtet wurde. Abhängig von der rassistischen Einschätzung ihrer Nationalität oder der politischen Beziehung ihres Heimatlandes zum nationalsozialistischen Deutschland erhielten die ausländischen Zwangsarbeiter\_innen unterschiedliche Ernährungsrationen.<sup>3</sup> Politische Häftlinge, Kriegsgefangene und Jüdinnen\_Juden wurden in einer Außenstelle des KZ Neuengamme auf dem Wolfsburger Laagberg untergebracht. Hier herrschten noch unmenschlichere Lebensbedingungen als im „Ostlager.“ Die Behandlung der Menschen wurde im Werk vor allem durch die deutsche Arbeiter\_innenschaft und deren politische Einstellung geprägt. Zwangsarbeiter\_innen beschrieben die Behandlung unterschiedlich. Die Spanne der Angaben verläuft von kollegialen Arbeitsverhältnissen bis zu hin täglichen gewalttätigen Übergriffen. Die Gestapo, SS, Werkschutz und ein Kaposystem wurden von der Geschäftsführung als weitere Kontrollorgane eingesetzt. Diese führten Kontrollen in Form von permanenter Bespitzelung und regelmäßigen Ausweiskontrollen durch. Am meisten jedoch waren

sie wegen der gewalttätigen Übergriffe und Folter auf die unzureichend ernährten Zwangsarbeiter\_innen und den völlig abgemagerten KZ- Häftlingen gefürchtet.

Auch bei der Beisetzung der Zwangsarbeiter\_innen wurde rassistisch selektiert. Die von den Deutschen als „arisch“ oder „ehrwürdigen“ Toten wurde auf dem Friedhof beerdigt, wo auch Deutsche begraben wurden. Alle an anderen wurden auf dem sogenannten „Russenfriedhof“ neben der städtischen Müllkippe beigesetzt. Nach dem Krieg gab es keine größeren Bemühungen von städtischer Seite, die Toten einen würdigeren Ort der letzten Ruhe zu geben. In der Zeit zwischen 1970 und heute wurde das Denkmal etliche Male mit Hakenkreuzen, SS Runen und rassistischen und antisemitischen Schriftzügen geschändet.<sup>4</sup>

Unter den Zwangsarbeiter\_innen kam es trotz der Grausamkeiten von SS und Werkschutz zu Liebesbeziehungen untereinander. Wiederholt kam es auch zu Schwangerschaften. Die SS richtete daraufhin ein Kinderlager in Rühren ein, in dem die Neugeborenen weitestgehend sich selbst überlassen wurden. Der leitende Betriebsarzt des Volkswagenwerkes, Hans Körbel, war für die Führung des Lagers verantwortlich. 254 Kinder<sup>5</sup> überlebten das Lager in Rühren aufgrund der unterlassenen Mindestversorgung nicht. Körbel wurde nach dem Krieg von den Alliierten wegen „vorsätzlicher Vernachlässigung“ zum Tode verurteilt und in Hameln hingerichtet. Im Fall Körbel zeichnete sich der erste Ansatz der Verdrängungsmechanismen der Wolfsburger Bevölkerung ab. Kurz vor der Vollstreckung des Todesurteils protestierten CDU und evangelische Kirchengemeinde gegen die Verhältnismäßigkeit des Urteils, ganz so als hätten sie nichts über den perfiden Hintergrund dieses Kinderlagers im Nationalsozialismus gewusst. Über Körbel ist bekannt, dass er selbst noch im Verhör überzeugt rassistische Ansichten von sich gab.<sup>6</sup>

Ein weiteres Beispiel für die Ressentiments der Bevölkerung verdeutlicht die Befreiung Wolfsburgs durch die Alliierten. Da die SS und Gestapo die Stadt vorzeitig vor dem Erreichen der U.S. Armee am 14/15. April verlassen hatten, bewaffneten sich die Zwangsarbeiter\_innen und befreiten alle Lager in und um Wolfsburg aus den Zuständen der Knechtschaft und Folter. Die Wolfsburger Zivilbevölkerung, die sich vorher nie groß für das Leiden der Zwangsarbeiter\_innen interessiert hatte, bekam es plötzlich mit der Angst zu tun und wendete sich aus Furcht vor Racheakten hastig an die amerikanischen Truppen. Die sollten doch nun endlich die Stadt besetzen und für Ordnung und Sicherheit sorgen. Von Ferdinand Porsche fehlte jede Spur. Er soll zuletzt am 11. Januar 1945 in Wolfsburg gewesen sein. Erst Ende 1945 wurde er zusammen mit Anton Piech und seinem Sohn Ferry in Baden-Baden in Haft genommen. Vom Französischen Staat wurde ihnen unter anderem vorgeworfen, während der Besetzung Frankreichs die Deportation französischer Arbeiter\_innen nach Fallersleben und die Verschleppung von Direktoren der Firma Peugeot in ein Konzentrationslager veranlasst zu haben. Im Verhör sagte Ferdinand Porsche in Bezug auf den Nationalsozialismus: „Wer kann sagen, er ist nicht dabei gewesen?“<sup>7</sup> Von den Verbrechen, die unter der Aufsicht von Ferry Porsche und Anton Piech, und insbesondere von Ferdinand Porsche in Wolfsburg begangen wurden, waren nur Angelegenheiten die Frankreich direkt betroffen haben, Gegenstand des Verfahrens.

Wegen der Deportation von Zwangsarbeiter\_innen und Kriegsgefangenen aus anderen europäischen Staaten und der Ausbeutung ihrer Arbeitskraft, musste sich jener vor Gericht nie verantworten. Nach nur 22 Monaten konnten Ferdinand Porsche und Anton Piech die Haftanstalt verlassen, Ferry Porsche war bereits nach 3 Monaten ein freier Mann.

Nach der Aufteilung Deutschlands in die vier Besatzungszonen, fiel die Stadt des KdF-Wagens, die nun in Wolfsburg umbenannt wurde, unter britische Kontrolle. Eine britische Expertenkommission schätzte Wolfsburg aufgrund der Nähe zur Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) als einen ungeeigneten Standort und die Konstruktion des Käfers aufgrund angeblicher Qualitätsmängel als nicht reproduktionsgeeignet ein. Nur ein britischer Major namens Ivan Hirst ließ sich nicht davon abringen den Käfer produzieren zu lassen und legte damit den Grundstein für die Produktion des 2. erfolgreichsten Autos der Weltgeschichte und Symbol der deutschen Wirtschaftswunders der Nachkriegszeit.<sup>8</sup>

Die Zwangsarbeiter\_innen rückten lange Jahre aus dem Fokus von Volkswagen. Das Unternehmen war perfekt mit der Vergangenheit im Dunkeln geblieben, bis es um die Jahreswende 1986/1987 national sowie international zu einem großen Aufschrei kam. Die Deutsche Bank hatte mit dem Erwerb des Flick-Konzerns ein Unternehmen erworben welches ähnlich wie Volkswagen in der NS-Zeit Zwangsarbeiter\_innen eingesetzt hatte. Der stellvertretende Chef-Ankläger der Nürnberger Prozesse hatte von dem Vorstandssprecher der Deutschen Bank verlangt, die Zwangsarbeiter\_innen des Flick-Konzerns endlich zu entschädigen. Die Umwandlung des Unternehmens zur Aktiengesellschaft sei ein guter Anlass die Sache aus der Welt zu schaffen, „(...)damit den neuen Aktien nicht ein Geruch von Schweiß und Blut anhaften kann.“<sup>9</sup> Diese öffentliche und zudem skandalisierte Debatte kam auch in Wolfsburg an. Scheinbar wollten die Verantwortlichen erst jetzt merken, in was für einer Stadt der Volkswagenkonzern seinen Hauptsitz hat. Der Konzern entschied den Bochumer Historiker Hans Mommsen mit der „lückenlosen Aufklärung“ der eigenen Unternehmensgeschichte zu beauftragen. Jene Tatsache sorgte in der Öffentlichkeit für Verwunderung, da Unternehmen wie bspw. Daimler Benz Historiker\_innen anheuert, die dazu neigten die Unternehmensgeschichte weiß zu waschen. Hans Mommsen war für gegenteiliges bekannt, denn im Historikerstreit<sup>10</sup> war Mommsen einer der härtesten Kritiker der Thesen von Ernst Nolte gewesen. Doch auf dem Wolfsburger Symposium<sup>11</sup> sollte er einigen kritischen Wolfsburger\_innen, denen die Aufarbeitung ihrer Stadt sehr am Herzen lag, den Wind aus den Segel nehmen. Denn gegen eine Umbenennung der Porschestraße positionierte er sich schon zu Beginn, weil er weiter forschen wolle. Im Zuge dessen ließ er sich jedoch nicht nehmen, die Gegner\_innen Porsches als „Anhänger eines Rituals“ zu bezeichnen.<sup>12</sup> Im weiteren Verlauf des Symposiums wurden dann weitere Abgründe über Mommsens Forschungsergebnisse präsent: Mit dem Anfordern von sowjetischen Kriegsgefangenen habe, so befand Mommsen, Porsche ihr Überleben gesichert. Ebenso leidenschaftlich hielt Mommsen Porsche zu gute, dass er sich auch bei Hitler persönlich über die miserablen Bedingungen der Kriegsgefangenen beschwerte, wodurch er die Menschlichkeit Porsches betont. Ein in erster Linie

ökonomisches Interesse, das ein Geschäftsführer an der Ausschöpfung von Arbeitskraft hat, wurde also als Menschlichkeit umgedeutet. Natürlich sind halbwegs ertragbare Lebensbedingungen die notwendige Voraussetzung einer Produktivkraftsteigerung der Arbeiter\_innen. Denn dass Ferdinand Porsche kein zweiter Oskar Schindler war, dürfte bereits aus dem oberen Teil dieses Textes hervorgegangen sein. Mit den angeblichen noch zu klärenden Fakten konnte sich VW erst einmal aus der Debatte um Entschädigungszahlungen herausziehen und bei Anfragen von Journalist\_innen zum Thema Entschädigungen auf die Arbeit von Hans Mommsen und auf den Erscheinungstermin des Buches „*Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*“ verweisen. Bis 1996 sollte es bis zum fertigen Buch dauern. Nach fast 10 Jahren hatten Hans Mommsen und sein Team in den Unterlagen des Unternehmens und in diversen Archiven geforscht - eigentlich wollte er seine Recherchen bereits 1992 vorgestellt haben.

Am 6. November stellte er sich in der Niedersächsischen Landesvertretung in Bonn den Fragen der Journalist\_innen und Kritiker\_innen. Dort verkündete er das, was viele erwartet hatten: er selbst hielt eine Entschädigung der Zwangsarbeiter\_innen für nicht möglich, da angeblich in der Bürokratie zu viel Geld gebunden bleiben würde. Doch eigentlich waren viele Fragen von vornherein klar, so hatte der Wolfsburger Stadtarchivar Klaus-Jörg Siegfried knapp 8 Jahre vorher zwar ein nicht so ausführliches, jedoch ein deutlich kritischeres Werk vorgelegt. Eine Verzögerungstaktik seitens VW auf Kosten der Zwangsarbeiter\_innen liegt daher nahe. Doch die Unzumutbarkeiten wurden noch schlimmer. Mommsen schreibt in seinem Buch zwar über schlechte Bedingungen in den Zwangsarbeiter\_innenlager und im Werk, jedoch relativierte er auf der Pressekonferenz die Zustände in Wolfsburg vor 1945. Der Gipfel seiner Formulierungen war, dass die oben genannten Zustände „besser als Auschwitz“<sup>13</sup> gewesen seien. Eine perfide Formulierung, die noch in Anbetracht dessen, dass das Volkswagenwerk in den letzten Kriegsjahren Ingenieure zur Selektion nach Auschwitz an die Rampe schickte, die direkte Verbindung von VW und der Shoa verwischt. Denn die Aufgabe jener Ingenieure bestand lediglich darin, geeignete Zwangsarbeiter\_innen auszulesen, um diese nach Wolfsburg zu verschleppen, während es für alle Menschen, die bei der Selektion als arbeitsunfähig eingestuft wurden, nur den Weg in den Tod gab. In seinem Buch bezeichnet er die aus Auschwitz deportierten ungarischen Jüdinnen allen ernstes als „*produktiv Beschäftigte im Bereich der Panzerfaust- und Tellerminenfertigung*.“ Zu der Unterbringung dieser hält er fest: „*Die Unterbringungsbedingungen erschienen für sie im Vergleich zu den Verhältnissen in Auschwitz geradezu ausgesprochen komfortabel. Die Räume waren ausreichend geheizt, die Doppelstockbetten mit Stroh und Laken versehen, es gab kalte und warme Duschen, sowie eine Krankenstation(...)*“.<sup>14</sup> Doch schaut man sich die dort erwähnte Fußnote an, wirft man auf das Buch von Klaus-Jörg Siegfried verwiesen. Wirft man einen genaueren Blick in dieses Buch, finden sich dort keine Berichte über etwaige warme Duschen. Eher ist das Gegenteil der Fall, denn die Zustände werden vielmehr so beschrieben: „*Sie lebten in einem Keller, in dem das Wasser von der Decke tropfte und Wasserlachen auf dem Fußboden bildete, bekamen viele Tuberkulose, und mehrere starben.*“ Auf der Pressekonferenz konfrontierte der Konkret-Redakteur Otto Köhler Hans Mommsen, doch der wiegelte ab und verwies

auf Klaus-Jörg Siegfried; Wolfsburgs Stadtarchivar. Dieser bestätigte Otto Köhler jedoch, dass bei Mommsen seine Äußerungen komplett anderes dargestellt würden als bei ihm.<sup>15</sup> Otto Köhler, welcher seinen Artikel in der Konkret veröffentlichte, hatte ihn „Mommsens warme Dusche“ benannt; eine Überschrift die treffender nicht hätte sein können.

In der Gedenkpolitik des Konzerns und der Stadt spiegelt sich diese schwammige Aufarbeitung wider. So gedenkt der Konzern den Zwangsarbeiter\_innen in einer Gedenkstätte auf dem Werksgelände, die für nicht Werksangehörige erst einmal schwer zu finden und dann ausschließlich nach vorheriger Anmeldung zu besichtigen ist. Ebenso kommt die „Autostadt“, welche sich selbst als Museum und Erlebnispark zugleich darstellt, im „Zeithaus“, einer Art Museum welches die Geschichte der Volkswagen AG und der Geschichte des Automobils erklären soll, ganz ohne nazistische Vergangenheit und Berichte über Zwangsarbeiter\_innen aus. Dort wird zwar der KdF-Wagen ausgestellt, aber sein besonderer Symbolcharakter für die NS-Zeit wird nicht thematisiert. Anstelle dessen wird der Käfer als Symbol für das deutsche Wirtschaftswunder gefeiert. Die gleichen Verhältnisse lassen sich im Wolfsburger Rathaus finden: So zeugt beispielsweise die Dauerausstellung über die Stadthistorie Wolfsburg ihre ganze Informationslosigkeit. In Ihr fehlen die Thematik der Zwangsarbeit im Nationalsozialismus und detaillierte Informationen über das Naziprojekt der Stadt des KdF-Wagens. So verwundert es nicht, dass sich mit der Umbenennung von öffentlichen Straßen und Plätzen schwer getan wird. 2010 wurde zwar ein kleiner Platz nach der ehemaligen Zwangsarbeiterin Sara Frenkel benannt und ein Denkmal für alle Zwangsarbeiter\_innen errichtet, jedoch ist es blanker Hohn, wenn einige 100 Meter weiter die Fußgänger\_innenzone beginnt, die nach wie vor nach der Person ist, die für all die geschehenen Verbrechen in Wolfsburg mitverantwortlich gewesen ist.



---

## **Exkurs: Über den Zusammenhang des postnazistischen Wirtschaftswunders und des Nationalsozialismus**

---

Wer sich Deutschlands wirtschaftlichen Vorzeigerfolg in der Nachkriegszeit erklären will, kommt um eine Betrachtung des Nationalsozialismus nicht umher. Kaum eine andere Zeitspanne genießt in der (damals noch jungen) BRD eine so nostalgische Stellung der kollektiven Erinnerung wie das kurze aber „goldene Zeitalter des Kapitalismus“ der Nachkriegsgesellschaft. Daher verwundert es auch nicht, dass dieser fordistische Nachkriegsboom landläufig auch „Wirtschaftswunder“ genannt wird.<sup>16</sup> Mit dem Begriff des Wirtschaftswunders, der ursprünglich Ende der 1930er Jahre für die nationalsozialistische Rüstungskonjunktur Verwendung fand, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg die Prosperität der postnazistischen Gesellschaft bezeichnet, in der Massenkonsum und Vollbeschäftigung den Deutschen unter anderem ein schnelles Ablenken von der nationalsozialistischen Vergangenheit ermöglichte.<sup>17</sup> Doch die Voraussetzungen, die Deutschland diesen maßgeblichen Aufschwung ermöglicht hatten, werden von den meisten Bürger\_innen der Republik oft ausgeblendet.

Ganz im Gegenteil zu anderen Phasen kapitalistischer Vergesellschaftung lief das wirtschaftliche Wachstum der Nachkriegszeit, abgesehen von vereinzelt Konjunkturerinbrüchen, weitgehend kontinuierlich und reibungslos ab. Was für manche schon als perfektes Wirtschaftssystem, das nun endlich alle vorausgehenden Krisen überwunden habe, gesehen wurde, sollte sich auf langfristige Sicht jedoch nicht bewahrheiten. Charakteristisch für diese Phase des „krisenfreien Kapitalismus“ waren enorme wirtschaftliche Wachstumsraten, eine stetige Produktivitätssteigerung und eine allgemeine Verbesserung der Arbeits- und Konsumbedingungen für den Großteil der Bevölkerung. Die Kaufkraft der Deutschen wurde massiv gesteigert, was sich auch darauf zurückzuführen lässt, dass immer mehr Menschen der kapitalistischen Verwertung zugeführt werden konnten: wer bislang arbeitslos war, fand in Zeiten wirtschaftlichen Aufstiegs bald eine Anstellung und einige Jahre später gab es bereits einen erheblichen Arbeitskräftemangel, der sich nur durch Arbeitsmigration und Zuwanderung lindern ließ. Maßgeblich für diesen ökonomischen Schub waren Neustrukturierungen in der Industrie verantwortlich: als Stichworte seien vor allem die massive Umsetzung des „Fordismus“ und „Taylorismus“ als Rationalitätskriterien der Industrieproduktion genannt.<sup>18</sup>

Jedoch wäre es verkürzt gedacht, nähme man an, dass sich die Charakterisierung der ökonomischen Verhältnisse der jungen BRD bereits in einer Schilderung der wirtschaftlichen und politischen Prozesse erschöpfe. *„Flankiert wurden diese Entwicklungen durch eine massive Ausdehnung der Staatstätigkeit, die unvermeidlich war, um die materiellen und sozialen Rahmenbedingungen des Booms*

zu gewährleisten.“<sup>19</sup> Einige Beispiele dieses staatlichen Agierens innerhalb der ökonomischen Sphäre sind beispielsweise die Gewährleistung von Infrastruktur (Verkehrsnetz, Energieversorgung, etc.) und der damalige Ausbau des Gesundheits- und Sozialsystems, um die Existenzweise der auf den Markt geworfenen Arbeitssubjekte abzusichern. Des Weiteren kam es zu einer enormen Einsparung von Arbeitskraft durch die vorweg erwähnten Neuerungen innerhalb fast aller Produktionsbereiche.

Der entscheidende Erfolgsfaktor, der letztendlich zum besagten Nachkriegsboom führte, war die absolute Erweiterung der Arbeits- und Wertbasis, die sich grundsätzlich aus der sozioökonomischen Konstellation Deutschlands in den ersten Jahren der Nachkriegsgeschichte und ihrem Vorspiel im Nationalsozialismus erklären lassen muss. Die absolute Wertproduktion stieg im Verlaufe dieser sich selbst tragenden kapitalistischen Akkumulation enorm an und bildete die Grundvoraussetzung für all jene Veränderungen und Neuerungen, die von den bürgerlichen Individuen nun allzu dankend anerkannt wurden. Ihre Wurzeln liegen bereits im Zweiten Weltkrieg und gar noch weiter zurück. Denn ohne die flächendeckend eingesetzten fordistischen Arbeitsstrukturen in den wesentlichen Bereichen der Produktion, hätte es keine entscheidenden technologischen Vorstöße – Atomkraft, Düsentriebwerke und Raketentechnik bis hin zur elektronischen Datenverarbeitung, etc. – gegeben. Innerhalb der Autoindustrie war das nationalsozialistische Deutschland bereits mit der Machtergreifung der NSDAP weltweit führend, denn seit 1933 produzierte das Dritte Reich in jedem folgenden Jahr eine erheblich größere Stückzahl an Automobilen als etwa die USA oder irgendein anderes Land.<sup>20</sup> Paradigmatisch für die Automobilindustrie gilt der Volkswagen, der damals noch den Namen des KdF-Wagen trug und heute liebevoll „Käfer“ genannt wird, heutzutage als Sinnbild des deutschen Wirtschaftswunders der Nachkriegszeit. Eben jener wurde aber bekanntermaßen im Dritten Reich entworfen und bot zunächst *„Raum für zwei Soldaten, ein MG nebst Munition.“*<sup>21</sup>

Charakteristisch für das Dritte Reich war die nahezu vollständige Identifikation der Bevölkerung mit dem Kapital, das sich als Staatssubjekt neu konstituierte. Die negative Aufhebung des Widerspruchs zwischen Kapital und Arbeit kulminierte im völkisch-nationalistischen Schaffen der fleißigen deutschen Bienen für das Kollektiv, das sich zuletzt als Arbeitgeber\_innen und Arbeitnehmer\_innen vereint in der Deutschen Arbeitsfront (DAF) wiederfand und sonst keine anderen Gewerkschaften mehr kannte. Ihre Einheit wurde mit der Synthese von Staat und Partei eingepflegt. *„Unter dem Motto 'Kraft durch Freude' erlebte das gesamte organisatorische Spektrum der Arbeiterbewegung vom Gesangsverein bis zur paramilitärischen Schutzorganisation, vom Arbeitersport bis zum Arbeitersymphoniekonzert seine Wiederauferstehung als Gliederung der 'Einheit von Staat und Partei'. Die gesellschaftlichen und materiellen Bedingungen der Reproduktion wurden aus der Selbstregulation herausgenommen und als Staatsfunktion gesetzt.“*<sup>22</sup> Innerhalb der deutschen Arbeiter\_innen-Bewegung mischte sich die Zerschlagung der antifaschistischen Strukturen mit dem bald darauf einsetzenden Konformitätszwang der verbliebenen Werkstätigen in den Staatskörper. Diese Eingliederung der arbeitenden Massen war notwendige Voraussetzung für das



selbst gewählte Ziel der Nazis, die die deutsche Industrie und Gesellschaft alsbald für den angesteuerten Plan der Umstellung auf die Kriegsproduktion verwirklicht sehen wollten. So ließ Adolf Hitler beispielsweise in einem geheimen Dokument aus dem August 1936 verkünden, dass die deutsche Wirtschaft in vier Jahren kriegsbereit sein müsse. *„Tatsächlich stand schließlich die gesamte deutsche Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik – unmittelbar und mittelbar: vom Arbeitsdienst bis zum Volkswagen, von den Hitlerjungen bis zu den Autobahnen, von der Denunziation ‘entarteter Musik’ bis zur Ästhetisierung des Staates in Leni Riefenstahls Filmen – im Zeichen der Arbeit für die Aufrüstung. Der ganze Aufschwung wurde von der Vorbereitung zu Krieg und Vernichtung stimuliert, und alle Schulden, die gemacht wurden, um sie zu finanzieren, wurden in Hinblick darauf gemacht, daß sie durch Krieg und Vernichtung getilgt werden könnten.“*<sup>23</sup> Anhand dieses Kalküls lässt sich bereits der wahnhaft Glaube der nationalsozialistischen Herrscher an einen vermeintlichen „Endsieg“ erahnen. Damit zwangsläufig einhergehend ist der zur eliminatorischen Praxis gewordene Gedanke der „Endlösung der Judenfrage“, die letztendlich ihren Höhepunkt im Holocaust fand. Während durch die totale Mobilmachung der Massen im Dienste der Rüstungsproduktion die Volksgemeinschaft sich für die kommenden Materialschlachten und Vernichtungsfeldzüge widmen sollte, planten die antisemitischen Chefideologen der Shoa bereits den idyllisch-phantastischen Zustand einer nationalsozialistischen Nachkriegsgesellschaft, in der die in ihrer Teleologie befangenen Täter\_innen frei von Jüdinnen und Juden und somit frei von Schulden und Schuld seien würden. Dass diesem wahnhaften Unterfangen letztendlich nur die Streitkräfte der Alliierten ein Ende bereiten konnten, löste und löst noch immer heftige und unsägliche Diskussionen um die Verfasstheit und ideologische Gesinnung der Deutschen aus. Ausdruck findet dieser Diskurs in den als Unwörter stigmatisierten Begriffe der „Kollektivschuld“, des „Tätervolk“, der „Volksgemeinschaft“ usw. Dabei wird in der Regel verkannt, dass weder Sieger\_innen noch Besiegte die Tatsache erwähnen, *„daß der Reichtum des Nachkriegsbooms, der die Stabilität der politischen Ordnung einschloß, nicht ein Geschenk des Himmels oder die Frucht der Arbeit war, sondern ein Resultat von Vernichtungskrieg und Massenmord war.“*<sup>24</sup> In der Zeit des Nationalsozialismus bedienten sich die Deutschen massiv des Raubs von Rohstoffen, Lebensmitteln, „arisiertem“ Vermögen und Edelmetallen in einem kaum berechenbaren Ausmaß. Dazu kam der Arbeitskrafteinsatz von insgesamt 9 Millionen in die Arbeit getriebene Menschen: sechs Millionen Zwangsarbeiter\_innen, zwei Millionen Kriegsgefangene und eine Million KZ-Häftlinge.

Nach der Niederlage der Deutschen im Zweiten Weltkrieg brach das Zweckbündnis der sogenannten Anti-Hitler-Koalition zur Bekämpfung und Entmachtung des Nationalsozialismus rasch auseinander: West-Alliierte auf der einen und die Sowjetunion auf der anderen Seite waren sich bereits während des Krieges sehr wohl bewusst, dass ihre Beziehungen nach dem Sieg gegen Deutschland abkühlen würden. Als Sinnbild für diese die Welt langfristig verändernde Konstellation der politisch-ideologischen Frontenbildung gelten die Begriffe des „Kalten Krieges“ und des „Eisernen Vorhangs“. Insbesondere die USA hatten ein geopolitisches Interesse am raschen Wiederaufbau (West-)Deutschlands. Mit dem

Inkrafttreten des Marshallplans, der den durch Krieg zerstörten Ländern Europas finanzielle Mittel für den Wiederaufbau zur Verfügung stellte, konnte sich überhaupt erst das künftige Potenzial des deutschen Wirtschaftsaufschwungs herausbilden. Mit dem NATO-Beitritt Deutschlands 1955 wurde der noch junge Staat letztendlich auch politisch in ein militärisches Bündnis zur Verteidigung des eigenen Wirtschafts- und Handelsraums eingegliedert. Nachdem Europa vom Joch des Nationalsozialismus befreit worden war, spielten vor allem die USA die wichtigste Rolle für den Aufbau der westeuropäischen Ökonomien. Günstige Kredite und allerhand Subventionen ermöglichten die Investition in den vom Krieg zerstörten Ländern. Indes fand ein reger Warenaustausch zwischen den USA und dem westlichen Europa statt, bei dem nicht nur amerikanische Konsumgüter gehandelt wurden, sodass auch die europäische Produktion aufs Neue angekurbelt werden konnte. Mithilfe der Kredite und Subventionen wurden die infrastrukturellen Grundlagen der Produktion geschaffen. Wichtig dabei sind die einzelnen Voraussetzungen und Verhältnisse der jeweiligen europäischen Staaten, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg vor der Aufgabe sahen, wieder eine funktionstüchtige Ökonomie auf die Beine zu stellen. Jene Voraussetzungen unterschieden die Nachfolgestaaten des Dritten Reichs von den übrigen Ländern: *„Der Nachkriegsaufschwung, die erstaunliche Regenerationsfähigkeit der westdeutschen und österreichischen Gesellschaft und die eminente Akkumulationsfähigkeit ihres Kapitals beruhte zunächst auf der Beute, die man im Zweiten Weltkrieg und im Massenmord an den Juden gemacht hatte, ebenso wie auf der Zwangs- und Sklavenarbeit, die vom Dritten Reich in diesem Zusammenhang organisiert worden war.“*<sup>25</sup> Mit besagter Beute konnten die Deutschen in der Währungsreform von 1948 ihre noch verbliebenen Schulden aus der NS-Zeit gegenrechnen lassen. Hinzu kommt die Tatsache, dass das industrielle Sachvermögen eins zu eins in die DM-Eröffnungsbilanz implementiert werden konnte. Eben jenes industrielle Sachvermögen war durch die Aufrüstung und den gigantischen Investitionsschub im Nationalsozialismus erheblich gesteigert worden. Die Deutschen hatten in der neu gegründeten und postnazistischen Bundesrepublik also nicht die schlechtesten Voraussetzungen für einen „Wiederaufbau“ - ganz im Gegenteil. So lässt sich zugespitzt festhalten: *„Im Erstaunen darüber, daß Vernichtung und Massenmord nicht Rache und Bestrafung nach sich zogen, sondern den durch das Wohlwollen der Sieger ermöglichten Wohlstand, das heißt die Koinzidenz von Vernichtung und Volkswohlstand, begreift das faschisierte Massenbewusstsein als logische Folge: >>jessas, na uns geht's guat<< (nach Karl Kraus), die Vernichtung hat sich gelohnt – wenn das der Führer noch hätte erleben dürfen!“*<sup>26</sup> Sieht man es einmal so, so scheint sich der Wunschtraum der nationalsozialistischen Ideologie von einer Konsumgesellschaft des ganzen Volkes zuletzt erst ohne sie, gemeint sei die nazistische Herrschaft, in der postnazistischen Gesellschaft verwirklicht zu haben: das Kapital sei endlich krisenfrei, der Staat schuldenfrei und das deutsche Volk judenfrei geworden. Was Moïse Postone so treffend in seinem Aufsatz „Nationalsozialismus und Antisemitismus“ bereits Ende der 1970'er formulierte, kann und muss sich als Gegenstand der Kritik die deutsche Gesellschaft und ihre Zumutungen suchen. Der nur allzu bekannte Spruch vermeintlich ahnungsloser Deutscher „man habe von alledem ja nichts gewusst“ muss nach 1945 vielmehr als „wir wollen noch immer nichts wissen“ verstanden werden. Zu gestehen, man habe gewusst, was in den

Konzentrations- und Vernichtungslagern passiert ist, hätte zwangsläufig zu einer Auseinandersetzung des Verdrängens oder gar der eigenen Identifikation geführt. Aber dazu kam es nicht. Was fehlte, nämlich das öffentliche Artikulieren des Entsetzens und der Forderung nach gerechter Strafe für die Täter\_innen, wurde letztendlich durch den bekannten „Schlußstrich“, den die Deutschen nur allzu bald zu ziehen lernten und genau dies auch taten, ersetzt. *„Das Ziel war 'Normalität' um jeden Preis – eine Normalität, die ohne Auseinandersetzung mit der Vergangenheit erreicht werden sollte. Die starke Identifikation mit jener Vergangenheit wurde nicht überwunden, sondern einfach unter Unmengen von Volkswagen begraben.“*<sup>27</sup>

---

There is no german Zukunft // Mai 2013.

Bei Fragen, Anmerkungen und Kritik:

**[www.tingz.blogspot.de](http://www.tingz.blogspot.de) und [no\\_tddz2013@riseup.net](mailto:no_tddz2013@riseup.net)**



- 1 <http://www.waz-online.de/Wolfsburg/Wolfsburg/Stadt-Wolfsburg/Neues-Logo-und-Fest-in-der-Fuzo-Wolfsburg-feiert-75.-Geburtstag>
- 2 In der Zeit des 2. Weltkrieges leisteten etwa 20.000 Menschen in Wolfsburg Zwangsarbeit.
- 3 Siegfried, Klaus-Jörg : Das Leben der Zwangsarbeiter im Volkswagenwerk 1939-1945. Campus Verlag 1986.
- 4 <http://www.waz-online.de/Wolfsburg/Wolfsburg/Stadt-Wolfsburg/Nazi-Geschmiere-sorgt-fuer-Wirbel>
- 5 Siegfried, S. 192
- 6 Siegfried, S. 175 ff.
- 7 <http://www.dradio.de/dkultur/sendungen/fazit/587491/>
- 8 Das erfolgreichste Auto der Weltgeschichte ist der Golf, ebenfalls von Volkswagen,
- 9 <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13516668.html>
- 10 Der Historikerstreit war eine Debatte unter deutschen Historikern über die Singularität der Shoa. Auslöser war ein von Ernst Nolte veröffentlichter Text welcher suggerierte, dass die Konzentrationslager eine Sowjetische Erfindung waren und die Einzigartigkeit der Shoa abstritt. Er kann außerdem als erste große Debatte über die deutscher Vergangenheitsbewältigung gesehen werden.
- 11 Das Wolfsburger Symposium war ein von Volkswagen und der Ruhr-Universität Bochum inszeniertes Symposium, welches mit dem Ziel angesetzt war die Breite Öffentlichkeit über Ferdinand Porsche und das Volkswagenwerk in der Nazizeit zu informieren.
- 12 Konkret 06/88, S. 38
- 13 Konkret 12/96 S. 20
- 14 Zitiert nach Otto Köhler Konkret 12/96
- 15 Ebd.
- 16 Vgl. Lohoff, Ernst und Trenkle, Norbert [Gruppe Krisis]: Die große Entwertung. Warum Spekulation und Staatsverschuldung nicht die Ursache der Krise sind. Münster 2012, S. 34.
- 17 Vgl. Nachtmann, Clemens: Krisenbewältigung ohne Ende. Über die negative Aufhebung des Kapitals. In: Postnazismus revisited. Das Nachleben des Nationalsozialismus im 21. Jahrhundert, hg. von Stephan Grigat. Freiburg 2012, S. 191f.
- 18 Fordismus beschreibt die industrielle Massenproduktion von Waren, die maßgeblich von Henry Ford umgesetzt wurde und sinnbildlich mit dem Konzept der Fließbandarbeit in die Geschichte eingegangen ist. Beim Taylorismus, benannt nach dem amerikanischen Ingenieur Frederick Winslow Taylor, handelt es sich um die kleinteilige Zerlegung aller Arbeitsschritte in einzelne durch ungelernete Arbeitskräfte durchzuführende Handgriffe.
- 19 Lohoff, Ernst und Trenkle, Norbert, S. 38.
- 20 Vgl. Deist, Wilhelm u.a.: Ursachen und Voraussetzungen des Zweiten Weltkriegs. Frankfurt am Main 1989, S. 284.
- 21 Ferdinand Porsche, zitiert nach Winfried Wolf: Auto-Krieg. Konzerne rüsten für die Zukunft. Hamburg 1987, S. 18f.
- 22 Scheit, Gerhard: Die Meister der Krise. Über den Zusammenhang von Vernichtung und Volkswohlstand. Freiburg 2006, S. 62f.
- 23 Ebd. S. 64.
- 24 Ebd. S. 76.
- 25 Ebd. S. 84f.
- 26 Nachtmann, Clemens, S. 191.
- 27 Postone, Moishe: Nationalsozialismus und Antisemitismus. In: Deutschland, die Linke und der Holocaust. Politische Interventionen, hg von der Initiative kritische Geschichtspolitik (Berlin). Freiburg 2005, S. 169.