

Dienstag, 24.06.2014

[Home](#) > [Nachrichten](#) > [Top-Thema](#)**Das banale Böse der Auto Union**

Die Chemnitzer Auto Union war stärker in die Rüstungspolitik des NS-Regimes eingebunden als bisher bekannt. Das zeigt eine neue Studie der TU Chemnitz. Tausende Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge haben für den Konzern gearbeitet.

Chemnitz. Sachsen gilt als Wiege des deutschen Automobilbaus. Die 1932 in Zschopau gegründete Auto Union stieg noch vor dem Krieg zu einem der bedeutendsten deutschen Automobilhersteller und zum wichtigsten Unternehmen in der Region auf. Mit den legendären Silberpfeilen wurde in den 1930er-Jahren Motorsportgeschichte geschrieben. Doch die sportlichen und wirtschaftlichen Höhenflüge hatten auch eine dunkle Seite: Die Auto Union war stärker in der Kriegsrüstung engagiert als bisher bekannt. Gegen Kriegsende produzierte der Konzern von leichter Infanteriemunition bis hin zu Panzer- und Flugzeugtriebwerken nahezu alles.

Vor allem aber beschäftigte das Unternehmen Tausende von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen, wie die neue Studie der TU Chemnitz und der Audi AG - "Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz bei der Auto Union AG Chemnitz im Zweiten Weltkrieg" - belegt. Es ist die letzte Arbeit über die NS-Verstrickungen der verschiedenen deutschen Automobilkonzerne. Die Auto Union hatte 1945 rund 50.000 Mitarbeiter, davon waren 40 Prozent Zwangsarbeiter und 3700 Häftlinge aus Konzentrationslagern. Die "Banalität des Bösen" - frei nach der Philosophin Hannah Arendt, die den Begriff im Zusammenhang mit dem Prozess gegen den NS-Verbrecher Adolf Eichmann in den 1960er-Jahren prägte - hatte auch bei der Auto Union Einzug gehalten. "Wir wussten schon in den 90er-Jahren, dass bei der Auto Union rund 13.000 Zwangsarbeiter beschäftigt waren. Jetzt kennen wir mit rund 20.000 aber eine höhere Zahl", erklärt Jürgen de Graeve, Sprecher von Audi in Ingolstadt. Der Autohersteller ist zwar nicht der Rechtsnachfolger der Auto Union, sieht sich aber selbst in der Tradition der sächsischen Autoschmiede.

Der Chemnitzer Wirtschaftshistoriker Rudolf Boch, der das Werk zusammen mit dem Leiter des Audi-Archivs in Ingolstadt, Martin Kukowski, verfasst hat, sieht in der Zwangsarbeit ein "Signum der Epoche" und hält sie für zentral für die gesamte deutsche Rüstungsproduktion. "In den Jahren 1941 bis 1945 ist Zwangsarbeit nicht irgendeine Beigabe oder ein Nebenaspekt. Die Firmen konnten nur expandieren und Gewinne erwirtschaften, wenn sie Arbeitskräfte hatten." Der deutsche Arbeitsmarkt war aber leergefegt. Also beantragte auch die Auto Union - ganz bürokratisch - Arbeiter beim Arbeitsamt und bekam zunächst Menschen aus verbündeten Staaten oder aus besetzten Ländern. Später kamen KZ-Häftlinge dazu.

Dies war bei den anderen Autofirmen wie Volkswagen, BMW oder Daimler-Benz ganz ähnlich. War die Auto Union der faschistische Musterbetrieb, zu dem ihn die DDR-Geschichtsschreibung gemacht hatte? Dessen Konkursmasse stellte nach 1945 die Basis für den volkseigenen Automobilbau in der DDR. Boch und Kukowski zeichnen in der Studie ein differenziertes Bild von den Verhältnissen bei der Auto Union: "In den Fabriken wurden, wie es damals hieß, jede Menge Fremdarbeiter eingesetzt. Es begann mit Arbeitern von befreundeten Nationen wie etwa Italienern oder Kroaten. Dann kamen Arbeitskräfte aus den besetzten Gebieten." In Chemnitz waren vor allem die französischen Arbeiter von Bedeutung. Citroën musste 2000 Arbeitskräfte abstellen. Das waren "Zwangsarbeiter" mit Sozialversicherung und zunächst sogar noch Urlaubsansprüchen, die nach Tarif bezahlt wurden. "Die Nazis haben natürlich Druck ausgeübt. Bestimmte Firmen in Frankreich wurden deutschen als Partnerfirmen zugesprochen: Auto Union bekam Citroën." Wer kam, konnte sich anfangs frei in Chemnitz bewegen. Das änderte sich mit der Dauer des Krieges und der Kriegslage. Der nächste Schub an Arbeitskräften bestand aus russischen Kriegsgefangenen. Sie kamen in bewachte Lager.

Die Auto Union war der mit Abstand größte Betrieb in der Region, der bei Auto-Produkten breit aufgestellt war. Boch: "Das Unternehmen war auch noch im ersten Kriegsjahr keine klassische Rüstungsschmiede - im Vergleich zu BMW oder auch Daimler-Benz. Die Automobilindustrie war lange ein wichtiger Exportträger, um Devisen ins Land zu holen, mit denen im Ausland Rohstoffe für die Aufrüstung gekauft wurden."

In der Hoffnung auf ein baldiges Kriegsende zeigte sich die Auto Union anfänglich nicht um jeden Preis um Kriegsaufträge bemüht. "Die Fertigungskapazität für den Zivilfahrzeugbau sollte im Interesse zukünftiger Marktbehauptung möglichst erhalten bleiben", heißt es in der Studie. Die Auto Union stieg daher relativ spät in die wichtige Luftrüstungsproduktion ein. 1940 wurden die Motorenwerke in Taucha vollständig gekauft. Bei der Expansion des Konzerns spielte auch eine Rolle, dass die Verantwortlichen um Vorstandschef Richard Bruhn die Expansionschancen in einem "großdeutschen Nachkriegseuropa" nutzen und sich positionieren wollten.

Das Zwangsarbeiter-System war mit einer teilweisen Umstellung des Produktionsprinzips verbunden: von den Facharbeitern mit wenigen angelernten Mitarbeitern hin zu vielen an- und sogar ungelerten Kräften, die an Spezialmaschinen nach amerikanischem Muster arbeiteten. Es ging darum, standardisierte Produkte in großen Stückzahlen mit schlecht ausgebildeten Arbeitskräften herzustellen. Boch: "Zwangsarbeit bedeutete also auch gleichzeitig einen Rationalisierungsschub in bestimmten Bereichen der deutschen Wirtschaft. Das beginnt zuerst in der Massenproduktion von Motoren für die Luftrüstung."

Der Aufstieg zum Rüstungskonzern nahm mit der vollständigen Übernahme des Taucha-Werks sehr schnell Fahrt auf. Vorstandsmitglied William Werner etwa stieg in den wichtigen Industrierrat Hermann Görings auf. „Als die Maybach-Werke am Bodensee 1943/44 schwere Bombenschäden erlitten, rückte die Auto Union in das Zentrum der Panzermotorenfertigung. Damit waren sie in der ersten Liga der Rüstungsproduktion angekommen“, zitiert Boch aus der Studie. Dafür brauchten sie immer mehr Arbeiter und bekamen schließlich KZ-Häftlinge.

Hätte sich die Auto Union dem Ganzen auch entziehen können? Die Opel-Werke verzichteten damals auf KZ-Häftlinge. "Die Akten der Rüstungsbehörden in Dresden oder Chemnitz sind von Historikern noch wenig ausgewertet. Aber so viel kam man sagen: Den Vorgaben der Rüstungsadministrationen konnten sich die Unternehmen nicht so einfach entziehen. Der Druck war groß", gibt Boch zu bedenken. Das Nazi-Regime setzte das Gewinnziel des Kapitalismus nicht außer Kraft, aber es bestimmte, was produziert wurde. Auch die Branchenkonkurrenz funktionierte: Man schaute immer, was etwa BMW oder Daimler-Benz machten. Wenn man sich gegen die Konkurrenz behaupten wollte, war man auf Zwangsarbeiter angewiesen. Die KZ-Häftlinge als letzte Arbeitsreserve kamen ab Sommer 1944.

Warum kommt die Studie erst jetzt - Jahre nach denen über die anderen Autofirmen? Boch: "Ich wurde erst Ende der 1990er-Jahre vom Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz darauf aufmerksam gemacht, dass dort massenweise Akten der Auto Union lagerten. Wir fragten daraufhin bei Audi Ingolstadt an, ob die nicht bei der computergestützten Erschließung der Akten behilflich sein könnten, was sie dann auch taten." Hinzu kamen dann aber einige institutsinterne Verzögerungen.

Wie aber reagierte Audi auf die schreckliche Vergangenheit des Quasi-Vorgängers? Dazu Audi-Sprecher de Graeve: "Der Volkswagenkonzern hat 2000 in Kenntnis der Tatsache, dass bei der Auto Union Zwangsarbeiter beschäftigt waren, einen dreistelligen Millionenbetrag für alle seine Marken in die Stiftung 'Erinnerung Verantwortung Zukunft' eingezahlt. Entschädigung konnte jeder Antragsteller bekommen, der von den Nazis als Zwangsarbeiter zur Arbeit gezwungen wurde. Dieses Kapitel ist abgeschlossen."

Man wolle aber die moralische Verantwortung weitertragen, die sich aus der Studie ergebe, so de Graeve weiter. "Dazu planen wir Bildungsprojekte mit Auszubildenden. Wir überlegen, welche Rolle die KZ-Gedenkstätte Flossenbürg dabei spielen kann. Ein erster Kontakt ist hergestellt." Unabhängig davon soll die Richard-Bruhn-Pensionskasse von Audi umbenannt werden. Die Stadt Ingolstadt hat die Umbenennung der Bruhnstraße auf der Tagesordnung.

Der Gründer der Audi Union, Richard Bruhn, verantwortlich für Zwangsarbeit und KZ-Häftlinge in seinem Unternehmen, machte nach 1945 auch in der Bundesrepublik Karriere, baute die Auto Union in Ingolstadt wieder auf und erhielt für seine Verdienste sogar das Große Verdienstkreuz. "Die Auto-Union-Manager waren keine Nazis der ersten Stunde", wie Boch erläutert, "aber durchweg extrem deutschnational eingestellt. Die meisten traten dann nach 1933 der NSDAP bei."

Und die Lehren für die Zukunft? "Ökonomisches Handeln muss immer an humanistischen Kriterien gemessen werden", mahnt Boch. Auch heute gelten nach wie vor das Gewinnmotiv und die Branchenkonkurrenz, die schon damals die Treiber der Rüstungsproduktion in den Firmen waren. "Mit Blick auf dieses skandalöse Handeln unter den Nazis sollten wir bei der Ausbildung künftiger Manager viel mehr Wert auf humanitäre und soziale Maßstäbe des Wirtschaftens legen." Für ihn gehörten das brutale Unterschreiten dieser Standards und das fehlende Schuldbewusstsein der Auto-Union-Vorstandsriege zu den erschütterndsten Erkenntnissen seiner Studien.



Rüstungsproduktion während des Krieges: Blick in die Panzermotoren-Herstellung bei der Auto Union im Jahr 1944.

Foto: Unternehmensarchiv AUDI AG



Rudolf Boch- Historiker TU Chemnitz

Foto: privat