

Pressemitteilung

Technische Universität Chemnitz

Dipl.-Ing. Mario Steinebach

23.06.2014

<http://idw-online.de/de/news592695>

Forschungsergebnisse, Wissenschaftliche Publikationen
Geschichte / Archäologie, Maschinenbau, Verkehr / Transport
überregional



Die dunkle Seite von Audi

Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz bei der Auto Union AG Chemnitz im Zweiten Weltkrieg: Studie der Historiker Prof. Dr. Rudolf Boch und Dr. Martin Kukowski arbeitet Audis NS-Vergangenheit auf

Die Vorkriegsjahre mit den legendären Luxuskarossen dominierten bisher die Sicht auf die 1932 gegründete Chemnitzer Auto Union. Doch produzierte der expandierende Konzern im Laufe des Zweiten Weltkriegs von Infanteriemunition bis hin zu Panzer- und Flugzeugmotoren nahezu alles – und seine Werkhallen füllten sich mit Zwangsarbeitern und schließlich sogar KZ-Häftlingen. In sieben von der SS für Auto Union eingerichteten Konzentrationsaußenlagern wurden Anfang 1945 mehr als 3.700 KZ-Häftlinge als Zwangsarbeiter ausgebeutet. Weitere 16.500 Zwangsarbeiter, die nicht in Konzentrationslagern interniert waren, arbeiteten ebenfalls für Auto Union in Chemnitz und Zwickau. Dies ist nur ein Ergebnis der in den vergangenen vier Jahren erarbeiteten Studie der Historiker Prof. Dr. Rudolf Boch, Inhaber der Professur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Technischen Universität Chemnitz, und Dr. Martin Kukowski, Koordinator für Archiv und Unternehmensgeschichte bei der AUDI AG. Die im Franz Steiner Verlag erschienene mehr als 500-seitige Studie beruht insbesondere auf Unterlagen des Firmenarchivs, das sich heute im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz befindet. Es ist eines der größten Archive der Autoindustrie.

Vom geretteten Automobilbauer zum internationalen Rüstungskonzern

Auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise war die Auto Union Aktiengesellschaft Chemnitz ein von der landeseigenen Sächsischen Staatsbank initiiertes Rettungsprojekt für die existenzbedrohten „Reste“ der vormals sehr zahlreichen sächsischen Automobilhersteller. „Mit Millionenkrediten des von der Sächsischen Staatsbank angeführten und vom Freistaat Sachsen mit Landesbürgschaften bedachten Bankenkonsortiums wurden die verbliebenen zukunftssträchtigen Teile des sächsischen Automobilbaus entschuldet und zu einem Großunternehmen der deutschen Autobranche vereinigt“, berichtet Boch. Der sächsische Auto-Konzern etablierte sich als nach Opel zweitgrößter deutscher Automobilhersteller und baute seine Marktposition bis zum Zweiten Weltkrieg hin beständig aus.

„Zum Aufschwung der Auto Union trug unzweifelhaft auch die Aufrüstung Deutschlands nach der NS-Machtergreifung bei“, schätzt Boch ein. Die Auswertung der Unterlagen im Firmenarchiv belegt, dass die Auto Union in ihren Werken Siegmars und Horchs seit 1934 in eigens eingerichteten Abteilungen Wehrmachtskraftfahrzeuge baute. Ihr Zschopauer DKW-Werk steuerte zum Rüstungsgeschäft noch Motorräder und Einbaumotoren bei. Der Rüstungsanteil am Jahresumsatz belief sich bis zum Zweiten Weltkrieg dennoch zumeist auf deutlich unter zwanzig Prozent. Ab dem Spätf Frühjahr 1940 wandte sich die Auto Union verstärkt der Kriegsrüstung zu und mobilisierte unter weitgehender Einstellung des Zivilfahrzeugbaus die eigenen Werke. Ende 1940 übernahm sie auch den Flugmotorenbauer MMW, wodurch sich ihre Rüstungsumsätze nahezu verdoppelten. Einschließlich ihrer beiden Tochterfirmen DKK und MMW erzielte sie 1941 schon 70 Prozent ihres Umsatzes im Rüstungsgeschäft.

In den Ausbau der Auto Union zum internationalen Rüstungskonzern mischten sich die Kriegswirtschaftsinstanzen im deutlichen Unterschied zu den Fertigungsprogrammen für Rüstungsgüter kaum ein. „Das Ziel des Managements bei der Unternehmensexpansion war die eigeninitiierte Sicherung von Rüstungsaufträgen und zukünftigen Marktchancen“, so

das Urteil der Verfasser der Studie. Die Eingliederung des Flugmotoren-Großwerkes MMW in den Konzern markierte den Aufstieg der Auto Union in eine höhere Liga der deutschen Rüstungsproduzenten. Die Auto Union genoss nun die Vorzüge höchster Dringlichkeitseinstufung wie bevorzogter Maschinen- und Arbeitskräftezuteilung, zumal sie zügig die Führungsrolle im Panzermotoren-Programm übernahm. Die Produktion der schweren Panther- und Tigermotoren beschäftigte anders als die bisherigen Rüstungsprogramme in den Werken der Auto Union permanent höchste Stellen der deutschen Kriegsrüstung. Die spätere Untertageverlagerung nach Leitmeritz, einem Außenlager des KZ Flossenbürg, erfolgte auf Befehl von Adolf Hitler. Der nur wenige Monate anhaltende Höhenflug der Panzermotorenfertigung im Chemnitzer Stadtteil Siegmars wurde erst durch die Bombardierung des Werkes am 11. September 1944 abrupt gestoppt.

Masseneinsatz entrechteter Sklavenarbeiter

Von besonderer Bedeutung für die kriegswirtschaftliche Entwicklung der Auto Union war die Entwicklung ihrer Belegschaft. „Wenngleich dem bei den Werken anfänglich mit Skepsis begegnet wurde, griff auch die Auto Union deshalb ab Sommer 1942 massiert auf eine durch das NS-Regime neu eröffnete Quelle für die Rekrutierung von Arbeitskräften zurück: den Einsatz ausländischer Zivil- und Zwangsarbeiter“, sagt Kukowski. Von März 1942 bis September 1944 nahm die Belegschaft um insgesamt mehr als vierzig Prozent zu. Im März 1943 kletterten sie konzernweit über die Marke von 40.000 Beschäftigten. Im ersten Quartal 1943 erreichte der Anteil ausländischer Arbeitskräfte konzernweit gut 31 Prozent, erhöhte sich dann aber bis Juni 1944 nur noch geringfügig auf knapp 35 Prozent. Die freiwillige und zwangsweise Rekrutierung von Arbeitskräften im Inland und dem vom Deutschen Reich beherrschten Gebieten Europas vermochte mit den Anforderungen der Auto Union im Kriegsjahr 1944 aber längst nicht mehr Schritt zu halten. „Nur der Rückgriff auf das in den NS-Konzentrationslagern vorhandene Menschenpotenzial erlaubte es ihr nun abermals, wie bereits der forcierte Einsatz ausländischer Zwangsarbeiter zwei Jahre zuvor, die drohende Kapazitätsgrenze zu überschreiten“, schätzt Boch ein und fügt hinzu: „Sie wurde dadurch in die Lage versetzt, im besten Einvernehmen mit dem NS-Regime und den Kriegswirtschaftsorganen den eingeschlagenen Kurs unbedingter betrieblicher Expansion in Verfolgung ehrgeiziger Rüstungsprogramme fortzusetzen und – aus humanitärer Sicht – mit dem Masseneinsatz entrechteter Sklavenarbeiter auf die Spitze zu treiben.“

Auf dem Höhepunkt im Februar/März 1945 beschäftigte die Auto Union in ihren Werken nach den vorliegenden Stichtagserhebungen bereits rund 3.700 KZ-Häftlinge. Das entsprach einem Anteil von 7,4 Prozent an ihrer zu dieser Zeit fast 50.000-köpfigen Belegschaft – und nur das naheliegende Kriegsende verhinderte einen noch umfangreicheren KZ-Häftlinge-Einsatz. „Mit ihrem KZ-Häftlinge-Anteil bewegte sich die Auto Union aber durchaus noch im branchenüblichen Rahmen. Auch der Gesamtumfang des Zwangsarbeiterkomplexes bei der Auto Union, der sich durch die Übernahmen tschechischer Firmen und den Einsatz rückverlagerter Justizgefangener im letzten Kriegsjahr noch auf bis zu 45 Prozent erhöhte, blieb im Rahmen der deutschen Kraftfahrzeugbranche“, so die Einschätzung der Historiker. Wie ihre Konkurrenten habe die Auto Union AG aus Gewinninteresse, nationalistischer Verblendung und vor allem im Hinblick auf die Positionierung in einer europäisch-großdeutschen Nachkriegswirtschaft zu jeder Zeit des Krieges die ihr durch das NS-Regime dargebotenen Expansionschancen genutzt.

Einseitige Rechenschaft und moralische Verantwortung

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs koppelte sich ihre Entwicklung von der überwiegend in den „Westzonen“ beheimateten Konkurrenz ab. Während diese eher verschmerzbarer Demontageverluste erlitt, wurde die Kraftfahrzeugbranche in der Sowjetischen Besatzungszone für ihre Verstrickungen in das NS-Regime rigoros zu Rechenschaft gezogen. Die Produktion der Unternehmen wurde durch exzessive Demontagen weitgehend vernichtet, das wenige Verbliebene nach entschädigungsloser Enteignung dann zu volkseigenen Nachfolgebetrieben überführt. Die Auto Union bezahlte für die Exzesse der Kriegswirtschaft mit ihrer Auslöschung im Stammland Sachsen. Ihre späteren „Westnachfolger“, die Auto Union AG Ingolstadt als Rechts- und die Auto Union GmbH Ingolstadt als Produktionsnachfolger, vermochten in den 1950er und 60er Jahren niemals an die Prosperität und Marktstellung der Auto Union AG Chemnitz heranzureichen.

Eine besondere Verantwortung für den Einsatz der KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter im Audi-Vorgängerunternehmen komme, so die Verfasser der Studie, dem Vorstand der sächsischen Auto Union, Richard Bruhn, zu. Bruhn führte die Auto Union von 1932 bis 1945 und nach der Neugründung im Westen von 1949 bis 1956. Nach dem Zusammenschluss mit NSU wurde das Unternehmen 1985 in Audi umbenannt. Laut Studie stehe die moralische Verantwortung des Auto-Union-Managements außer Frage - beispielsweise für die katastrophalen hygienischen Zustände in Leitmeritz, wo 18.000 KZ-Häftlinge unter dem Kommando des SS-Baustabs B5 bei der Untertage-Verlagerung des Panzermotorenwerkes eingesetzt wurden, von denen 4.500 den Tod fanden. Mit der nun im Buchhandel erhältlichen Studie hat sich Audi nun nach Volkswagen, Daimler und BMW als letzter deutscher Automobilhersteller seiner NS-Vergangenheit gestellt. „Die Firma Opel hat übrigens keine KZ-Häftlinge beschäftigt“, sagt Boch.

Bibliographische Angaben: Martin Kukowski, Rudolf Boch: Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz bei der Auto Union AG Chemnitz im Zweiten Weltkrieg 2014. 518 Seiten. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, ISBN 978-3-515-10618-4, 75 Euro

Kontakt: Prof. Dr. Rudolf Boch, Telefon 0371 531-33921, E-Mail rudolf.boch@phil.tu-chemnitz.de

Hinweis für die Medien: Themenbezogenes Bildmaterial können Sie bei den Verfassern der Studie anfordern.