

Andreas Neider

Mein Auto und Ich ...

Zu den geschichtlichen Hintergründen der deutschen Automobilindustrie

Nicht nur die körperliche Leibesfülle der Menschen in Deutschland nimmt in den letzten Jahrzehnten immer mehr zu, auch ihre Autos werden nach amerikanischem Muster zunehmend voluminöser und PS-stärker.¹ Das heute am meisten wachsende Segment unter den deutschen Automobilen ist das der sogenannten »Sport Utility Vehicle« (SUV), der vierradgetriebenen, geländegängigen Autos, als da wären Audi Q, BMW X, Daimler G und M, Porsche Cayenne, VW Tiguan und Tuareg. Diese Baureihen haben in den letzten Jahren jeweils 20 Prozent Zuwachs bei den Neuzulassungen gebracht.² Was aber steckt hinter diesem Trend und warum ist ausgerechnet die deutsche Automobilindustrie gegenwärtig so erfolgreich? – Es geht hier um ein Stück jüngerer deutscher Wirtschaftsgeschichte im Zusammenhang der Frage nach einer Ich-Kultur, die ihre Substanz nicht nur aus der um das Auto erweiterten Leiblichkeit bezieht. Wobei mit den aufgezeigten Bezügen keineswegs die Qualität deutscher Automobile angezweifelt werden soll. Im Gegenteil, ihr Erfolg spricht eindeutig für das, was als »Made in Germany« weltweiten Ruf genießt.

Ein gegenwärtig kaum zu übersehendes Phänomen, das in krassem Gegensatz zu der sonst allgegenwärtigen Finanz- und Eurokrise zu stehen scheint, ist der ungeheure Boom der deutschen Autoindustrie, genauer gesagt der deutschen Premiummarken Audi, BMW, Daimler-Benz und Porsche.³ Die Gewinnzahlen des VW-Konzerns haben sich 2011 in nie gekannte Höhen von 11 Milliarden Euro emporgeschraubt, was vor allem der Tochter Audi zuzuschreiben ist. Kein DAX-Konzern hat jemals einen solchen Überschuss erzielt. Aber auch Daimler-Benz, BMW und Porsche überbieten sich gegenseitig mit Rekordverkaufs- und Gewinnzahlen. Davon profitieren neben den Shareholdern dank des deutschen Partizipationsmodells auch die Mitarbeiter, die in diesem Jahr durchschnittlich Prämien zwischen 4.100 und 10.000 Euro mit nach Hause nehmen dürfen.

Der VW-Konzern hat 2011 ca. 8,2 Millionen Fahrzeuge verkauft und ist nun die Nummer 2 hinter dem amerikanischen GM-Konzern. Ferdinand Piëch, der unumschränkte Herrscher des Konzerns, strebt jedoch mit aller Macht die Weltführung im Automobilbau an. Dabei ergeben sich Kontinuitäten in der Ge-

Boom trotz Eurokrise

1 Laut statistischem Bundesamt waren 2009 60 Prozent der Männer und 43 Prozent der Frauen in Deutschland übergewichtig. 1999 waren es noch 56 Prozent bzw. 40 Prozent. Die durchschnittliche PS-Stärke aller Fahrzeuge in Deutschland ist von 95 PS im Jahr 1995 auf 134 PS im Jahr 2011 gestiegen. Bei den vier Premiummarken liegt der Durchschnitt 2011 aber weit höher, nämlich bei 222 PS!

2 2011 wurden 360.000 neue SUVs zugelassen. Insgesamt fahren heute ca. 2,8 Millionen SUVs auf deutschen Straßen.

schichte der deutschen Automobilindustrie, die tief in die Geschichte der Familie Ferdinand Piëch hineinreichen. Doch dazu später ausführlicher.

Die Premiummodelle

Werfen wir zunächst einen Blick auf jene Modelle, die den deutschen Autobauern gegenwärtig so viel Geld in die Kassen spülen: In den letzten zehn Jahren haben alle Premiumhersteller, der zunehmenden Vermögensmenge der Deutschen, aber auch der zunehmenden Kaufkraft der Oberschicht in den Schwellenländern entsprechend, ihre Produktpalette nach oben hin ausgebaut. Die Leistung der größeren SUV-Modelle reicht von 180 PS beim Audi Q5 bis 555 PS beim BMW X6 M. Ihr Preis beginnt bei knapp 40.000 und reicht bis weit über 100.000 Euro. Dazu kommt das sogenannte Performance-Segment. So hat Audi beispielsweise für jedes seiner Modelle auch ein S bzw. RS-Modell entwickelt, vom S3 mit 265 PS über den S5 mit 333 PS bis zum Supersportwagen R8 GT mit 560 PS. Die Preisspanne, ohne Zubehör versteht sich, reicht von 40.000 Euro für den S 3 bis 200.000 Euro für den R8 GT.⁴ Der Boom ist vor allem auch darauf zurückzuführen, dass die noch nicht gesättigten Märkte in China, Russland, Brasilien und Indien gierig auf die Autos der deutschen Premiumhersteller sind.⁵ Der überwiegende Teil der Gewinne wird nämlich im Exportgeschäft bzw. durch die Produktionsstätten in diesen Ländern erwirtschaftet. Und Gewinne werden bekanntlich nicht mit Volumenfahrzeugen oder Kleinwagen, sondern mit den teuren Premiummodellen gemacht.

Ein zweites Wirtschaftswunder?

Wie sagte Angela Merkel doch bei ihrem Regierungsantritt 2005? »Warum soll uns das, was uns früher und was uns zu Beginn der Bundesrepublik Deutschland, in den ersten Gründerjahren, gelungen ist, heute, in den – wie ich sage – zweiten Gründerjahren, nicht wieder gelingen?« Und auf dem Weltwirtschaftsforum 2006 in Davos erinnerte sie die anwesenden Wirtschaftsführer denn auch an Ludwig Erhard, aus dessen Idee der sozialen Marktwirtschaft entstand, »was man in Deutschland das Wirtschaftswunder« nennt.⁷

3 Zur Finanz- und Eurokrise vgl. die Beiträge von Stephan Eisenhut in *DIE DREI* 10 und 11/2011 sowie 1/2012 zur Eurokrise und zum *National-ökonomischen Kurs* (NöK) Rudolf Steiners. Der nachfolgende Aufsatz beruht auf einem Vortrag, den der Autor auf einer gemeinsamen Tagung mit Stephan Eisenhut und Wilfried Münch zu diesem Thema im Februar 2012 in Stuttgart gehalten hat.

Ludwig Erhard freilich war kein Freund des Wortes »Wirtschaftswunder«, da er als Wissenschaftler nicht an Wunder glaubte und ihm zudem das Wort »Wunder« noch allzu nahe in den Ohren klang. Hatte nicht auch Albert Speer während der Aufrüstungs- und Endphase des Zweiten Weltkrieges von einem »Rüstungswunder« gesprochen? Und in der Tat. Das sogenann-

te deutsche Wirtschaftswunder stand in einer direkten historischen Linie mit jenem »Rüstungswunder«, das Albert Speer mit Hilfe einer bestimmten Gruppe deutscher Industrieller und unter gnadenloser Ausbeutung von Millionen Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen zuwege gebracht hatte. »Speers Kindergarten« wurde diese Gruppe von Großindustriellen genannt. Sie waren die »Wundertäter« auch nach 1945. Zu ihnen gehörten Leute wie etwa Friedrich Flick und der Bankier Herman Josef Abs, aber eben auch die Herrscher der Automobilindustrie wie etwa der Daimler-Benz Chef Wilhelm Haspel. Sie alle waren nach z.T. nur kurzem Gefängnis- oder Lageraufenthalt von den Alliierten wieder entlassen worden und an ihre alten Posten zurückgekehrt.

Wirtschaftshistoriker wie der Co-Autor des »Daimler-Benz-Buches« Joachim Jungbeck betonen deshalb, dass es eine »Stunde Null« in diesem Sinne nie gegeben habe und das insofern von einem wirklichen Untergang der Industrie des Dritten Reiches eigentlich nicht gesprochen werden könne. »Dass die Kriegszerstörungen keineswegs die Ausmaße haben konnten, wie in den offiziellen Berichten der Daimler-Benz AG behauptet wird, zeigt sich auch an den hohen Produktionsziffern unmittelbar nach Kriegsende«.⁸

Und so resümiert Nina Grunenberg in ihrem Buch *Die Wundertäter* folgerichtig, dass es der alliierten Kriegs- und Nachkriegspolitik entsprach, Westdeutschland als ein Bollwerk gegen Stalin und den Kommunismus als Industriestaat und Absatzmarkt möglichst zu erhalten und damit ein in die Westallianz eingebundenes Mitteleuropa zu schaffen. Der amerikanische Außenminister Byrnes plädierte in seiner berühmten Stuttgarter Rede bereits am 6. September 1946 dafür, den Deutschen ein Industrierpotenzial zu belassen, das die »Aufrechterhaltung eines durchschnittlichen europäischen Lebensstandards ohne die Hilfe anderer Länder ermöglicht.«⁹ Viele Jahre später wurde dann auch der ehemalige Leiter des Industriereferats der US-Militärregierung von Württemberg-Baden, Gerald B. O'Grady, vom Daimler-Benz-Vorstand mit einer Ehrenmedaille ausgezeichnet, und eine Gruppe ehemaliger US-Generäle der 7. US-Army besuchte mit demselben Hintergrund noch 1968 das Daimler-Benz-Museum in Stuttgart.¹⁰

Wo aber lagen die Wurzeln der nach dem Krieg wieder aufstrebenden deutschen Automobilindustrie? Gibt es in ihrer Ge-

4 Bei BMW gibt es die entsprechende M-Reihe, bei Mercedes-Benz die AMG-Modelle. Kein ausländischer Hersteller verfügt über vergleichbare Baureihen mit nennenswerten Stückzahlen. 5 Hier stellt sich die Frage, warum nicht auch in anderen europäischen Ländern Premiummarken mit PS-starken Modellen entstanden sind, beispielsweise in Frankreich. Der Chefredakteur einer französischen Autozeitschrift, der aus diesem Grund privat einen 7er BMW fährt und den ich darauf ansprach, sagte mir dazu, dass es in Frankreich nach dem Kriege unpopulär war, PS-starke Autos zu bauen oder zu fahren. Es galt staatlicherseits gewissermaßen als dekadente Muskelspielerei. Daher auch die starke Beschränkung hoher Geschwindigkeiten auf französischen Autobahnen. Auch SUVs waren in Frankreich lange Zeit als bourgeois und dekadent verpönt und wurden zusätzlich besteuert. Seit der Einführung des Euro werden aber auch in Frankreich zunehmend Modelle deutscher Premiummarken gekauft.

6 Regierungserklärung Angela Merkels am 30. November 2005, zitiert nach Nina Grunenberg: *Die Wundertäter. Netzwerke der deutschen Wirtschaft 1942-1966*, München 2007, S. 13.

7 Zitiert nach Nina Grunenberg, a.a.O.

Die Wurzeln des deutschen Automythos

schichte eine Kontinuität? Schlägt man dazu das Buch »Premiumpower« von P.G. Rosengarten und C.B. Stürmer auf,¹¹ so erfährt man dort lapidar, dass alle vier Premiumhersteller bereits in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts tätig waren, kein Wort

hingegen darüber, wer der Urheber der damaligen Erfolge gewesen ist.

Anfang der 30er Jahre lagen infolge der Weltwirtschaftskrise alle deutschen Automobilhersteller am Boden. Veraltete Produktionsmethoden, bei denen die meisten Fahrzeuge noch von Hand gefertigt wurden,¹² vor allem aber die mangelnde Kaufkraft der notleidenden und zu großen Teilen arbeitslosen deutschen Bevölkerung, ein schlecht ausgebautes Straßennetz sowie hohe KFZ-Steuern hatten den Verkauf von Automobilen praktisch zum Erliegen gebracht.

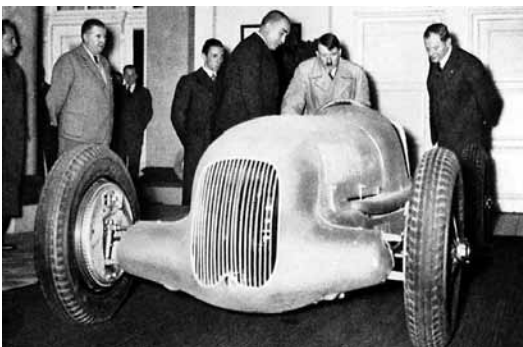
Bereits 1923 hatte der Münchner Mercedes-Benz-Händler Jakob Werlin einem gewissen Adolf Hitler eine Benz-Limousine verkauft, und diese Beziehung wurde nach dessen Entlassung aus der



Hitlers Lieblingsmarke

Feste in Landsberg weiter ausgebaut. Der spätere Nazi Werlin sah wie viele andere in Hitler den kommenden Führer Deutschlands und band den Autobegeisterten frühzeitig an die Daimler Benz AG.

Fortan fuhren nicht nur Adolf Hitler, sondern auch seine treuen Gefolgsleute Limousinen mit dem Stern, oftmals allerdings nur mit großen Rabatten oder Nachlässen erkaufte. Diese Beziehungen verhalfen Werlin zum Aufstieg in den Vorstand der Daimler Benz AG in Stuttgart, von wo aus er nach der Machtergreifung Hitlers nun für die notwendige Wende im Niedergang der Automobilindustrie sorgen konnte.



Der Autoverkäufer und spätere Daimler-Benz-Vorstand Jakob Werlin (rechts) und Hitler mit einem »Silberpfeil«

an ein Autonarr gewesen. Sein großes Vorbild war zunächst Henry Ford, der seinerseits die junge Nazibewegung mit antisemitischen Schriften stimuliert hatte.¹³ Die modernen Produktionsmethoden Fords und die fortgeschrittene Motorisierung der

USA waren Hitlers dauernder Ansporn, Deutschland ebenfalls zu motorisieren.¹⁴ Das zweite Vorbild Hitlers aber war Mussolini, der bereits 1927 mit der »Mille Miglia« ein nationales Autorennspektakel veranstaltet hatte und die notleidende Firma Alfa Romeo verstaatlichen ließ. Dabei war auch ein gewisser Enzo Ferrari beteiligt, ein glühender Anhänger der italienischen Faschisten, der fortan für Alfa Romeo die Rennwagen konstruierte.¹⁵



Henry Ford mit seinem Modell T, 1921

Hitlers liebster Konstrukteur: Ferdinand Porsche

Auch in Deutschland diente sich ein Autokonstrukteur den Nazis an: Ferdinand Porsche. Sein Aufstieg war direkt verknüpft mit Hitlers Machtergreifung, weil er mit dessen Plänen einer nationalen Motorisierung seine Idee eines »Volkswagens« zur Verwirklichung bringen wollte. Beide waren Österreicher und verstanden sich hervorragend. Kein anderer Techniker – außer dem Architekten Albert Speer – stand Hitler näher als Ferdinand Porsche.

Hinzu kam, dass auch der deutsche Automobil-Rennsport danieder lag. Die privat organisierten deutschen Fahrer litten mit der niedergehenden Autoindustrie und gewannen keine Rennen mehr. Die Rennfahrer Hans Stuck für die Auto Union und Manfred von Brauchitsch für Daimler Benz sprachen nun gemeinsam mit Porsche bei Hitler vor, der in ihnen die zukünftigen Vorbilder für seine mörderischen Kriegspläne sah: nationale, todesmutige Helden! So versprach er diesen noch vor der Machtergreifung die intensive Förderung neuer siegestauglicher Rennwagen.

Später sagten sie alle, sie seien immer nur am Sport und an der Konstruktion von schnellen Rennwagen interessiert gewesen und daher vollkommen »unpolitisch«. Auch nach seiner vorübergehenden Inhaftierung durch die Franzosen im Jahre 1946 begriff der ansonsten sehr gerissene Porsche nicht – oder



Porsche (links vorne) schenkt Hitler zum 50. Geburtstag 1939 ein Volkswagen-Cabrio.

8 Joachim Jungbeck: *Zerstörung und Wiederaufbau*, in: *Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im »Tausendjährigen Reich« und danach*, hrsg. von der Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jh., Nördlingen 1987, S. 379.

9 Zit. nach Nina Grunenberg, a.a.O., S. 69.

10 Vgl. *Das Daimler-Benz-Buch*, a.a.O., S. 387. Charakteristisch für die deutsche Nachkriegsgeschichte ist allerdings, dass es diese Kontinuität des Wirtschaftslebens nur in Westdeutschland gab, während in Ostdeutschland das Wirtschaftsleben grundlegend neu organisiert wurde. Das Umgekehrte gilt jedoch für das Geistes- und Rechtsleben.

11 Philipp G. Rosengarten, Christoph B. Stürmer: *PremiumPower. Das Geheimnis des Erfolgs von Mercedes Benz, BMW, Porsche und Audi*, Weinheim 2011.

12 Lediglich bei Opel baute man bereits nach amerikanischem Muster am Fließband, doch Opel gehörte damals schon den Amerikanern.

13 1922 erschien im Hammer-Verlag, Leipzig eine von Henry Ford herausgegebene Schrift *Der internationale Jude. Ein Weltproblem*, von der z.B. Baldur von Schirach beim Nürnberger Prozess sagte, sie habe seiner Begeisterung für den Nationalsozialismus und seinem Antisemitismus gewaltigen Auftrieb verliehen. Ford scheute sich im Übrigen nicht, mit Mussolini und Hitler zu paktieren. Er lieferte der deutschen Wehrmacht noch 1938 LKWs und Kettenfahrzeuge und ließ dafür in Berlin eine eigene Fa-

wollte es nicht begreifen –, wie in höchstem Maße politisch seine Handlungen waren, zu denen auch die Abkommandierung tausender Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge gehört hatte.¹⁶

Mit der Machtergreifung 1933 schlug nun auch die Stunde der »Silberpfeile«. Porsche, der seinen vormaligen Arbeitgeber, die Daimler-Benz AG, mittlerweile verlassen und sich in Stuttgart ein eigenes Konstruktionsbüro aufgebaut hatte, arbeitete nun für die Auto-Union, zu der auch die Marke Audi gehörte, und entwickelte deren Silberpfeile, während Jakob Werlin eifrig die notwendigen Gelder für die Daimler-Benz-Rennwagen bei Hitler locker machte. Dieser strich nicht nur die KFZ-Steuer, er ließ auch die für schnelle Wagen notwendigen Rennstrecken und Autobahnen bauen.

Die bis heute unbeschränkte Geschwindigkeit auf deutschen Autobahnen hat in Hitlers Fanatismus ebenso ihren Ursprung wie die PS-starken Audi- und Daimler-Benz-Fahrzeuge, die ab 1936 auch zu Rekordfahrten aufgemöbelt wurden – schon damals unterstützt von den Automobilclubs, dem AvD und dem ADAC.¹⁷

Hitler nutzte die um Zuschüsse bettelnden Automobilfabrikanten und Rennfahrer gnadenlos aus. Er war zwar ein Autonarr und ließ sich gerne in großen Daimler-Benz-Karossen umherkutschieren. Von den Grand-Prix-Rennen war er selbst hingegen nicht so hingerissen, dass er diese als Zuschauer besucht hätte. Vielmehr sah er in dieser Branche einen willigen Unterstützer seiner Ziele und in der Motorisierung des deutschen Volkes die notwendige Voraussetzung für die von ihm erstrebte Weltherrschaft. Immerhin wurden auf Hitlers Geheiß zwischen 1933 und 1941 für die Förderung der »Silberpfeile« und die Rennsportveranstaltungen bei Audi und Daimler-Benz ca. 38 Millionen RM ausgegeben, wovon der NS-Staat insgesamt zwischen 20 und 30 Prozent übernommen hat. Das Rennsportengagement förderte das Image und damit die Verkaufszahlen gewaltig. So stiegen die Umsätze bei der Daimler-Benz AG zwischen 1932 und 1939 von 32 Millionen auf 170 Millionen RM.¹⁸ Auch bei BMW klingelten in den 30er Jahren wieder die Kassen, und der Umsatz stieg von 32,5 Millionen RM in 1933 sogar auf 280 Millionen RM in 1939, wobei allerdings nicht nur der Bau von schweren Motorrädern, sondern vor allem auch der Bau von Flugzeugmotoren für die Luftwaffe eine große Rolle spielte.

Viktor Klemperer schrieb 1946 in seinem Buch *LTI (Lingua Tertii Imperii)*: »... das einprägsamste Bild des Heldentums liefert in

der Mitte der 30er Jahre der Autorennfahrer. Nach seinem Todessturz steht Bernd Rosemeyer eine Zeitlang fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie.«¹⁹ Rosemeyer, der mit dem weiblichen Vorbild zukünftigen Todesmutes, der Fliegerin Elly Beinhorn, verheiratet war, fuhr für die Auto Union Weltrekorde in den Silberpfeilen heraus, bis er am 28. Januar 1938 auf der Autobahn Frankfurt-Heidelberg bei einem Rekordversuch mit über 400 km/h tödlich verunglückte. Seine Fahrzeit von Frankfurt nach Heidelberg betrug zuvor 17 Minuten!



Ein Silberpfeil mit »Märkenzeichen«, 1937

Seit der Machtergreifung ging es der Deutschen Automobilindustrie schlagartig besser. Zwar konnte von einer Motorisierung des Volkes keine Rede sein, denn Porsches und Hitlers »Volkswagen« nahm noch die von Hitler geforderte Hürde eines Preises von nicht mehr als 1000 RM. Doch das Volk wurde auf andere Weise begeistert: ein Sieg nach dem anderen bei den Grand-Prix-Rennen in Europa. Jetzt schlugen die Silberpfeile sogar die Italiener in ihren staatlich angetriebenen Alfa Romeos. Die Rennfahrer waren seit 1933 Teil des NSKK, des Nationalsozialistischen Kraftfahrer-Korps. Dessen Anführer war ebenfalls ein enger Vertrauter Hitlers, Adolf Hühnlein. Seine Rennfahrer wurden wie SS-Soldaten geführt, und die meisten waren aus Überzeugung Mitglied der SS. Auch Paul Pietsch, der spätere Gründer der Stuttgarter Motorpresse, gehörte diesem Korps an. Andere bekannte Namen waren Hans Stuck, Rudolf Caracciola, Huschke von Hanstein und Manfred von Brauchitsch, der nach dem II. Weltkrieg aus innerer Überzeugung in die DDR flüchtete und dort zum Nationalhelden aufstieg. Das hinderte ihn nach der Wende jedoch nicht, nach der Rückkehr der »Silberpfeile« in die Formel 1 wieder für die Daimler-Benz AG Werbung zu machen.

Caracciola hielt, wie auch von Brauchitsch und Stuck, große Stücke auf den »Führer« und sparte bei entsprechenden Anlässen nicht mit Lobeshymnen: »Wir Rennfahrer sind Kämpfer für die Weltgeltung der deutschen Automobilindustrie. Unsere Siege sind gleichzeitig Triumphe deutscher Ingenieurskunst und Werkmannsarbeit. Der Führer hat unseren Fabriken wieder die

Eine Unterabteilung der SS

brik errichten. Deshalb wurde Ford von Hitler persönlich mit dem Adlerschild des Deutschen Reiches, der höchsten Auszeichnung für einen Ausländer, ausgezeichnet.

14 In Deutschland fuhr zu Beginn der 30er Jahre nur jeder 30. Bewohner ein Auto, in den USA hingegen bereits jeder siebte.

15 Vgl. dazu Brock Yates: *Ferrari – Die Legende lebt*, München 1998, S. 43 ff.

16 Vgl. dazu Guido Knopp: *Hitlers Manager. Kap. Der Techniker*. München 2007, S. 269 ff. Übrigens hat Albert Steffen diesen Aspekt der Verführbarkeit der Techniker in seinem Drama *Der Sturz des Antichrist* noch vor Hitlers Machtergreifung und vor der Ära der »Silberpfeile« 1928 sehr treffend dargestellt. Hier baut der Techniker für den Diktator ein ultraschnelles Flugzeug.

Möglichkeit gegeben, Rennwagen zu bauen, deren Siege die Erinnerung an die bittere Zeit des rennsportlichen Beiseitestehensmüssens 1931/32 ausgelöscht haben. Die einzigartigen Erfolge dieser neuen Rennwagen in den vergangenen vier Jahren sind ein sieghaftes Symbol für das Aufbauwerk unseres Führers. Dafür danken wir ihm aus vollem Herzen durch unser *Ja!*«²⁰

Kritik aus der Schweiz

In Deutschland wagte niemand diese Entwicklungen zu kritisieren. Wohl aber fand sich am 22. Juli 1935 in der *Berner Tagwacht* ein bemerkenswert kritischer Artikel, dessen Autor jedoch ungenannt blieb: »Das Dritte Reich, durch allzu kühne Attacken seiner neuen Männer rasch isoliert – es braucht Erfolge ... Zu durchschlagenden Erfolgen gehören Köpfe. Die wirklichen geistigen Soldaten ... sind zur Desertation gezwungen worden. Man erinnert sich plötzlich einer Kategorie, die dableib, die eventuell in der Lage wäre, Erfolge zu verschaffen: die Techniker. ... Bei einer gemütlichen Zusammenkunft in Berlin, es war im



Ein Sieg der »Silberpfeile« wird mit Hitlergruß gefeiert.

Frühjahr 1 der Revolution, begeistert man Adolf Hitler für einen deutschen Volkswagen. Ebenso muss ein Rennwagen gebaut werden, der Deutschland Weltgeltung und der Industrie die nötigen Aufträge verschafft. Die Pläne für den Rennwagen hatte man vorsichtig schon mitgebracht – der Volkswagen hatte ja noch Zeit. Adolf, selbst in der Reklamebranche tätig, hatte schon immer Sympathie für Bluff und – einen guten Riecher für Reklameneuheiten; hörte er dazu von Weltgeltung, an der er ja sein Leben lang zu arbeiten sich opferfreudig entschlossen hatte, so war er

zu allem bereit. ... Und ER erklärt, als sei der Gedanke original von ihm: *Wir brauchen Erfolge, Siege, Rekorde! Meine Herren – wir bauen den Rennwagen! Die Pläne des Volkswagens bitte auszuarbeiten.* Der Führer befiehlt, die Reichsbank öffnet weit die Tresore ...« Und der Autor fasst am Ende zusammen: »Römischer Zirkus im Zeichen des Hakenkreuzes.«

Der Autor des kritischen Artikels konnte trotz intensiver Nachforschungen Jakob Werlins und der Gestapo nicht ausfindig gemacht werden. Es muss sich aber um einen deutschen Fachjournalisten, möglicherweise sogar um einen Werksangehörigen der Daimler-Benz AG, der ins Ausland geflüchtet war, gehandelt

haben. In Deutschland ließ sich in dieser Zeit jedoch kaum jemand von solchen vereinzelt Kritiken beirren. Hier folgte das Volk seinem Führer. Denn dieser wollte ja schließlich den Deutschen zu Wohlstand und zu neuen Autos verhelfen.

Wir hatten bereits erwähnt, dass Hitler den Volkswagen, der ihm von Ferdinand Porsche entworfen worden war, für 1000 RM unters Volk bringen wollte, um auf diese Weise den riesigen Vorsprung, den Henry Ford in Amerika durch sein Modell T erreicht hatte, aufzuholen.

Da aber die Chefs von Daimler-Benz, Auto Union und BMW in einem Fahrzeug für 1000 RM kein lukratives Geschäft sahen, begann Hitler mit Porsche gemeinsam den Plan einer neuen Fabrik nach dem Muster Henry Fords zu entwickeln. Diese sollte staatlich finanziert und von riesigen Dimensionen sein. Als Ort hatte Hitler sich Fallersleben in Niedersachsen ausgewählt. Im Zentrum Deutschlands gelegen, schien ihm der Geburtsort des Dichters der deutschen Nationalhymne der richtige Ort für sein nationales Prestigeprojekt.²²

Jedenfalls benötigte Porsche zum Ausbau des Werkes und zur Inangriffnahme der geplanten Massenproduktion des Volkswagens erhebliche finanzielle Mittel. Hitlers Prinzip des Bluffens folgend, kam man auf die Idee, die deutschen Volksgenossen zum Sparen für den künftigen Volkswagen aufzurufen: »5 Mark die Woche musst du sparen, willst du im eigenen Wagen fahren«, so hieß es 1938. Bis 1945 glaubten 300.000 Sparer an diese Fiktion und brachten dabei 280 Millionen RM zusammen, die die Deutsche Arbeiterfront, die sich auch des Gesamtvermögens der ehemaligen Gewerkschaften bemächtigt hatte, zu allem anderen, nur nicht zur Herstellung eines Volkswagens nutzte. Denn schon 1939 entfachte Hitler den Zweiten Weltkrieg, und da benötigte das Volkswagenwerk diese Gelder, um auf der Basis des geplanten Wagens Kriegsfahrzeuge wie den Kübelwagen oder den Schwimmwagen

Porsche und das Volkswagenwerk



Porsche mit einem Versuchswagen seines Volkswagens

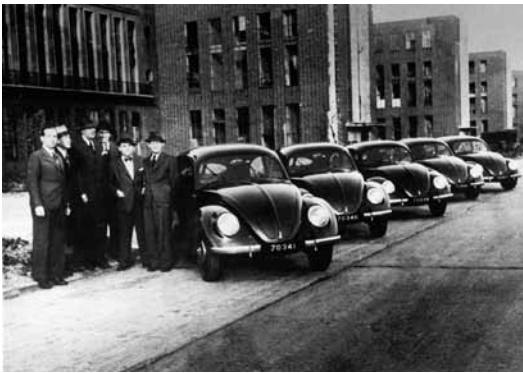
herzustellen. Keiner der Sparer hat jemals einen Volkswagen für seine Ersparnisse erhalten.

Dass der von einem amerikanischen Journalisten 1938 »Beetle« getaufte Wagen dann doch noch zum meistverkauften Fahrzeug aller Zeiten wurde, verdankte er dem englischen Offizier Ivan Hirst, der 1945 nicht nur das Volkswagenwerk wieder in Betrieb nahm, sondern überdies an dem geplanten Wagen soviel Gefallen fand, dass er für die wieder in Gang gesetzten Fabrikhallen in Wolfsburg einen ersten Großauftrag über 10.000 Exemplare erteilte.²³ Auch hier waren es also die Alliierten, die die Fortsetzung der Automobilproduktion im Sinne Hitlers ermöglichten.

Ein Erbe und sein Vorbild

Schaut man auf die heutige Lage der Automobilindustrie in Deutschland, dann sticht besonders der VW-Konzern, dessen Zentrale sich nach wie vor in Wolfsburg befindet, mit seinen 11 Milliarden Gewinn und 8,2 Millionen verkauften Fahrzeugen hervor. Dieser Erfolg beruht, wie schon erwähnt, sehr stark auf der Premiummarke Audi. Auf der Suche nach den Ursachen kommt man an einem Namen nicht vorbei: Ferdinand Piëch.

Im Gegensatz zu Ferdinand Alexander (F.A.) Porsche, seinem Cousin und Designer des berühmten 911, fällt auf, dass Ferdinand Piëch mit eiserner Härte und Durchsetzungskraft in die Fußstapfen seines Großvaters getreten ist.²⁴ Von Hause aus Ingenieur und Konstrukteur wie dieser, arbeitete er zunächst in der Firma seines Onkels Ferry Porsche.²⁵ Dort entwickelte er den erfolgreichen Rennwagen 917, der zu Beginn der 70er Jahre in Le Mans das 24-Stunden-Rennen gewann. Nach einem Familienstreit schied er bei Porsche aus und wechselte zu Audi, wie vormals sein Großvater, um die bis dato eher verschlafene Marke zu einer Premi-



Die ersten VW Käfer in Wolfsburg.

ummarke mit PS-starken Sportwagen umzugestalten. Daraufhin wurde er 1992 der Chef des Volkswagenkonzerns, um diesen mit Hilfe des berühmten Chefeinkäufers José Ignacio López zu sanieren. Seit 2002 ist er der Aufsichtsratsvorsitzende des Konzerns. Konsequenter hat er alle Karrierestationen seines Großvaters, des ersten Autokonstruktors Hitlers, durchlaufen, inklusive der Bestrebungen, die deutsche Autoindustrie zur führenden in aller Welt zu machen.²⁶

Vergleiche mit dem Dritten Reich sind bekanntermaßen gefährlich. Deshalb muss man hier ganz nüchtern auf jene Ebene schauen, auf der es tatsächlich eine Kontinuität gibt. Und das ist die Ebene des Wachstumsdenkens im Wirtschaftlichen, das sich in der Automobilindustrie in immer größeren Fahrzeugen mit immer mehr PS und in einer zunehmenden Motorisierung ausdrückt. Auf dieser Ebene besteht zwischen den »Silberpfeilen« von damals und den Premiummodellen von heute ein innerer Zusammenhang.

Dennoch könnte man fragen: Was hast du gegen die Erfolge des Herrn Piëch? Immerhin sorgen die Autos seines Konzerns in weiten Teilen unserer Republik für Wohlstand, internationale Anerkennung und Bewunderung! Denn aufgrund des positiven Wandels zu einem demokratischen Rechtsstaat und der Einbindung Mitteleuropas in die Europäische Union und die NATO ist mit der friedlichen Automobilproduktion keine Aufrüstung für einen Krieg mehr verbunden. Was also lässt sich unter den heutigen Umständen gegen diese Erfolge einwenden?

Das ständige Wachstum und die steigenden Gewinne, die immer stärkere Akkumulation des Kapitals – sind nicht sie verantwortlich dafür, dass diese durch ihren spekulativen, vom realwirtschaftlichen abgekoppelten Charakter in jene Finanzkrisen hinein führen, mit denen wir es gegenwärtig zu tun haben?²⁷ Sind diese Krisen in Friedenszeiten nicht gewissermaßen ein Äquivalent des Krieges? Wovon also wird die Produktion immer größerer, immer stärkerer Automobile letztlich also getrieben? Auch wenn das Wachstumsdenken heute selbstverständlich ein globales Phänomen ist, so wurde und wird es von Deutschland aus in entscheidender Weise mit beeinflusst. Gehört aber dieses Wachstumsdenken und die Anhäufung immer größerer Mengen an Kapital zur eigentlichen Aufgabe des Landes der Dichter und Denker, und wenn nicht, worin bestünde diese dann?

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges stellte der Begründer der Anthroposophie, Rudolf Steiner, die Aufgabe Deutschlands und Mitteleuropas im Gegensatz zur Aufgabe Englands und Amerikas so dar, dass er auf den Gegensatz des Goetheschen Entwicklungsgedankens und der Entwicklungslehre Darwins hinwies. Diese Aufgabe bestünde darin, eine innere Entwicklung des Ich hin zur Erfassung des Geistigen anzustreben. Dabei nannte Steiner nicht nur die Philosophie des Deutschen Idealismus, sondern auch Goethes Faust als Vorbild: »Was Goethe hinstellte,

17 Hitler selber war zwar ADAC-Mitglied, ob er aber je einen Führerschein besessen hat und selber gefahren ist, ist nicht überliefert.

18 Nach *Das Daimler-Benz-Buch*, a.a.O., S. 334.

19 Zit. nach Eberhard Reuß: *Hitlers Rennschlachten*, Berlin 2006, S. 9. Aus diesem hervorragend geschriebenen und recherchierten Buch habe ich die meisten der hier versammelten Fakten entnommen. Reuß hat unter demselben Titel auch einen Dokumentarfilm gemacht, der Anfang 2012 auf 3Sat zu sehen war. Er ist im Internet auf YouTube unter dem Titel des Buches abrufbar.

20 Zit. nach E. Reuß, a.a.O., S. 169.

21 Zit. nach E. Reuß, a.a.O., S. 162.

22 Dass der Ort nach 1945 nach Hitlers Lieblingstier »Wolfsburg« getauft wurde, lag zwar daran, dass sich hier ein ehemaliges Rittergut mit diesem Namen befunden hatte. Dennoch stimmt diese Namenswahl, die an Hitlers Hauptquartier »Wolfsschanze« erinnerte, merkwürdig. In heutigen Lexika findet sich kein Hinweis darauf, dass Wolfsburg von Hitler persönlich gegründet wurde.

Das Automobil und die »Ablehnung der Ich-Kultur«

23 Dass Porsche während des Krieges Waffen, u.a. die V2-Rakete, mit konstruierte und dazu unzählige Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge einsetzte, dass Daimler-Benz, BMW und die Auto Union dasselbe auch taten, ist bekannt und nachhaltig dokumentiert worden.

24 Vgl. Wolfgang Fürwegers Biografie *Ferdinand Piëch. Der Automanager des Jahrhunderts*, Wien 2011. Fürweger gesteht allerdings frei ein, dass er sich der Faszination und dem unumschränkten Herrschaftsanspruch Piëchs beim Schreiben des Buches nicht entziehen konnte.



Daimlers erstes Auto, bei dem der Fahrer noch wie bei einer Kutsche oben auf saß.

innerlich sich entwickelnd, das stellt der Darwinismus äußerlich dar; und weil wir schon einmal im Zeitalter des Materialismus leben, so hat die gesamte Kulturmenschheit weniger gern die aus der Tiefe der Ich-Kultur herauf geholte Entwicklungslehre Goethes angenommen, sondern lieber diejenige Form, welche Darwin aus der britischen Volksseele heraus gebracht hat. – In einem gewissen Punkte stehen wir heute noch mitten drinnen in dieser Ablehnung der Ich-Kultur ... alles wird zum Konkurrenzkampf.«²⁸

Man mag diese vor bald 100 Jahren gesprochenen Worte für überholt halten, dennoch hat Steiner Recht behalten, denn Hitler ließ sich vollkommen von dieser Idee des Darwinismus leiten, indem er, die Motorisierung Amerikas als Vorbild vor Augen, die deutsche Automobilindustrie mittels der Entwicklung der »Silberpfeile« und der dazugehörigen Rennschlachten förderte.

Rudolf Steiner hat eine bestimmte naturwissenschaftliche Vorstellung wie kaum eine andere als irreführend bezeichnet: die Vorstellung von den sogenannten »motorischen« Nerven, d.h. der

Nervenfasern, die vom Gehirn ausgehend aus die Muskeln mit Reizen versorgen.²⁹

Warum? Weil damit die Illusion verbunden sei, dass unser Ich sich *im* Gehirn und damit im Leibe befände. Vielmehr ging Steiner davon aus und versuchte dieses auch physiologisch nachzuweisen, dass das, was wir als Ich empfinden, nur eine leibliche Spiegelung unseres eigentlichen Ichs sei, welches sich seinem höheren Wesen nach nicht im Leibe, sondern in der Peripherie desselben befände.³⁰ Das Ich bewegt den Leib demnach von »außen«, aus dem geistigen Umraum heraus.

Wenn man phänomenologisch vorgeht, so zeigt dies auch die Geschichte des Automobils und seiner Vorläufer: Ein Reiter, der sich auf einem Pferd bewegt, sitzt *auf* dem Pferd und bewegt dieses von außen. Auch der Kutscher sitzt zum Lenken des Pferdes oben auf dem Kutschbock und nicht im Inneren des Wagens. Entsprechend einer Kutsche waren auch die ersten Automobile konstruiert. Erst die weitere Entwicklung hat mit zunehmender PS-Stärke dahin geführt, dass der Fahrer tief im Leib des Fahrzeuges sitzt.

Ein Rennfahrer bewegt wie jeder Autofahrer sein Gefährt also

von innen her, gewissermaßen als Gehirn des Autos, mit dem sein Leib zu einer Einheit verschmilzt. So realisiert sich die der Technik nachgebildete Vorstellung der motorischen Nerven. Anders ausgedrückt: Er steigert einseitig das im Leibe befindliche »niedere« Ich und verliert so immer mehr das Bewusstsein seines geistigen Ursprungs. Aber gerade in der aktiven Entwicklung eines neuen Geistbewusstseins vom »höheren« Ich sah Rudolf Steiner eine von Mitteleuropa aus zu ergreifende Aufgabe. Die Zurückweisung der »Ich-Kultur« bestand historisch gesehen also in einer einseitigen, auf äußeres Wachstum und motorische Bewegung gerichteten Betonung einer darwinistisch gedachten Entwicklung im Sinne des »Kampfes ums Dasein«.

Die enorme Produktivität der Deutschen im Hinblick auf den Bau hochwertiger Automobile hängt im Wesentlichen mit der Fähigkeit des *organisierenden* Geistes zusammen. Was Rudolf Steiner aber als eine zukünftige Aufgabe betrachtete und wozu er die Grundlagen in der Zeit Goethes und des Deutschen Idealismus gelegt sah, das war die Fähigkeit des *schöpferischen* Geistes.

Im Wirtschaftsleben entspricht dieser Doppelheit die Wirksamkeit des Kapitals.³¹ Auf der einen Seite dient es dazu, die Organisation von Produktionsmitteln anzuregen. Jeder Unternehmer braucht für seine Fabriken und die Entwicklung neuer Produkte auch stets neues Kapital. Wo sich das Kapital aber akkumuliert, verliert es auf dieser Seite der Produktivität seine Aufgabe und beginnt nun in Form der Finanzwirtschaft in spekulativer Art sich immer weiter zu vermehren. Deshalb weist Steiner auf die wichtige Aufgabe der Kapitalverwaltung hin, das übersprudelnde Kapital dem Geistesleben zuzuführen, wo es schöpferisch wirksam werden kann.

Es liegt in der Natur des Denkens, dass es auf den Lebenskräften unseres Ätherleibes beruht. Denkkräfte, so hatte Steiner bemerkt, sind verwandelte Lebenskräfte.³² Diese stehen beginnend mit dem Schulalter, also nach Abschluss des leiblichen Wachstums und der Ausgestaltung der Organe partiell als »freie Kräfte« dem Denken zur Verfügung und können hier, z.B. in jeglicher künstlerischen Tätigkeit, schöpferisch aktiv werden. Damit aber

Die Doppelnatur des Geistes im Wirtschaftsleben



Der von Porsche 1938/39 für Hans Stuck als Prototyp entwickelte Superrennwagen T80, der die Geschwindigkeitsrekorde des Amerikaners John Cobb, die bei weit über 500 km/h lagen, brechen sollte. Der Fahrer ist in den riesigen Leib des Rennwagens eingekapselt.

25 Ferdinand Porsche hatte zwei Kinder, Ferry und Luise. Ferry leitete nach Porsches Tod die Firma Porsche und entwickelte zusammen mit seinem Sohn F.A. Porsche das Kultmobil 911. Luise heiratete den Rechtsanwalt Anton Piëch. Ihr Sohn Ferdinand trat bald bei Porsche ein. Durch Streitigkeiten der beiden Familienteile wurde 1972 beschlossen, dass Familienmitglieder fortan nicht mehr in der Firma arbeiten durften.

26 Dazu gehört auch Piëchs ambitionierte Wiederbelebung der Marke Bugatti im Jahr 1998, die heute lediglich ein Modell in wenigen Exemplaren herstellt: den Bugatti Veyron, einen Supersportwagen mit 16 Zylindern, 1200 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von weit über 400 km/h. Diese Leistung knüpft an den von Ferdinand Porsche konstruierten Auto Union Silberpfeil an, mit dem Bernd Rosemeyer seinerzeit tödlich verunglückte.

27 Vgl. die erwähnte Aufsatzreihe von Stephan Eisenhut.

28 Vortrag vom 27. 11. 1914 in: *Aus schicksaltragender Zeit*, GA 64, Dornach 1959, S. 144 ff.

29 Vgl. die Zusammenstellung von Hans-Jürgen Scheuerle in: *Die menschliche Nervenorganisation und die soziale Frage*, Bd. 2, hg. von Wolfgang Schad, Stuttgart 1992.

30 Vgl. dazu Rudolf Steiner: *Das gespiegelte Ich. Die philosophischen Grundlagen der Anthroposophie*, Vortrag vom 8.4.1911 in Bologna, hrsg. von Andreas Neider, Dornach 2007, sowie meinen Aufsatz *Das Leib-Seele-Problem oder: Wie lässt sich die »Erklärungslücke« schließen?*, in: *Der Merkur* 6/2011.

knüpfte Steiner an die alte Geistauffassung des Aristoteles an, der zwischen dem tätigen, dem *nous poietikos*, und dem passiven Geist, dem *nous pathetikos*, unterschied.³³

Die oben beschriebene Entwicklung der Automobilindustrie in Deutschland ist Ausdruck eines materialistisch orientierten, nicht freien, sondern organisierenden Wachstumsdenkens, wie es von England und Amerika im Zuge des Materialismus und des Darwinismus ausgegangen ist. Die heutige Aufgabe aber wäre es, das Denken nicht nur der Leibeseite zuzuwenden, die Materie organisierend und permanentes wirtschaftliches Wachstum fördernd, sondern ebenso die produktive Geistseite des Denkens, den *nous poietikos*, zu entfalten und wirksam werden zu lassen. Die gegenwärtige Euphorie und Saturierung des von Angela Merkel beschworenen »zweiten Wirtschaftswunders« sorgt in Deutschland allerdings für wenig Hoffnung auf eine Abkehr vom Materialismus und Wende hin zur schöpferischen Seite des Geistes.³⁴

Autorennotiz:

ANDREAS NEIDER, Jahrgang 1958, Studium der Philosophie, Geschichte und Ethnologie. Von 1984 bis 2001 im Verlag Freies Geistesleben als Lektor und Verlagsleiter tätig. 2002 Gründung der Agentur »Von Mensch zu Mensch«, Veranstaltung von Bildungskongressen und anthroposophischen Seminaren. Seit 2007 außerdem publizistisch und als Vortragender tätig. Zahlreiche Veröffentlichungen zu pädagogischen Themen und zum Lebenswerk Rudolf Steiners. Im Februar 2011 erschien das vom Kunstmuseum Stuttgart herausgegebene Buch *Rudolf Steiner in Stuttgart* (mit Harald Schukraft), im Herbst 2011 die werkbiographische Studie *Christus-Impuls und Rosenkruzertum. Rudolf Steiners Weg zum 5. Evangelium* (Stuttgart). Der Autor steht für Vorträge zu diesen Themen zur Verfügung. – Kontakt: aneider@gmx.de

31 Siehe die oben bereits zitierte Aufsatzreihe von Stephan Eisenhut zum NöK Steiners.

32 Vgl. Rudolf Steiner: *Grundlegendes zu einer Erweiterung der Heilkunst* (1925; GA 27), Dornach 1991, S. 12.

33 Vgl. Rudolf Steiners Vorträge über *Die Philosophie des Thomas von Aquino* (1920; GA 74), Dornach 1993, S. 55 ff.

34 Zum Thema der beiden Seiten des Ätherleibes erscheint Anfang Juni 2012 im Verlag Freies Geistesleben, Stuttgart, vom Verfasser ein umfangreiches Buch unter dem Titel *Der Mensch zwischen Über- und Unternatur. Das Erwachen des Bewusstseins im Ätherischen und die Gefährdung der freien Kräfte*.