

"Ökonomie der Zerstörung"

Als Hitler 340.000 Käfer stahl

Die Autoindustrie pokerte in den dreißiger Jahren mit dem NS-Regime um ein bezahlbares Auto. Dann sollte es gebaut werden und viele bezahlten vorab. Bekommen hat es aber im Krieg keiner. Die Entstehung des Käfers.

Von Adam Tooze

Adam Tooze, Dozent an der Universität Cambridge, legt mit seinem Buch "Ökonomie der Zerstörung" eine Gesamtdarstellung der Wirtschaft im Nationalsozialismus vor. In England wurde das Werk im vergangenen Jahr vorgestellt, jetzt ist es in deutscher Sprache erschienen. Der hier vorgestellte Buchauszug beleuchtet - kurz vor dem 70-jährigen Jubiläum von VW Ende Mai - die Frühgeschichte des Käfers, des "Kraft-durch-Freude-Wagens".

Dass das Automobil für Hitler das Symbol des modernen Konsums war, steht außer Frage. Doch Anfang der dreißiger Jahre war ein Auto in Deutschland noch ein Luxus, den sich nur eine winzige Minderheit leisten konnte.

Im Jahr 1932 gab es in ganz Deutschland gerade mal 486.001 zugelassene Pkws. In Berlin, einer Stadt mit 4 Millionen Einwohnern, fuhren nur knapp 51.000, im Gegensatz zu den 1,2 Millionen Autos, die dort heute die Straßen verstopfen.

Man stelle sich eine Hauptstraße in einer modernen Großstadt vor, von der 29 von 30 Autos entfernt wurden, dann sieht man bildlich vor sich, wie exklusiv Pkws im NS-Staat waren.

Gemessen an der Gesamtzahl aller Haushalte besaß 1933 nur jeder 37. Haushalt ein Auto. Doch dieses Bild ist irreführend, denn es erweckt den Eindruck, als seien Autos im Deutschland der dreißiger Jahre primär in Privatbesitz gewesen.

Tatsächlich war nur eine verschwindend geringe Anzahl von Pkws überhaupt auf Privatpersonen zugelassen. Die überwältigende Mehrheit aller Autos auf den Straßen von Hitlers Reich waren Firmen- oder Behördenwagen.

Schon bevor Hitler den Bau des Volkswagens ankündigte, hatte er gefordert, dass sich die Zahl der Autos im Land vervielfachen müsse. Er hatte nicht nur als erster deutscher Reichskanzler persönlich die Internationale Automobilausstellung in Berlin eröffnet, er hatte sich dafür sogar inmitten der frenetischen Propagandafeldzüge im Februar 1933 Zeit genommen.

Welche Bedeutung er der Motorisierung zuschrieb, lässt auch die Aussage erkennen: »Wenn man früher die Lebenshöhe von Völkern oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahnschienen zu messen versuchte, dann wird man in Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen haben.«

Hitler war sich natürlich völlig bewusst, dass Deutschland 1933 dieser Norm nicht gerecht wurde: Nur 25 Prozent aller deutschen Hauptverkehrsstraßen waren gepflastert und damit für ein hohes Verkehrsaufkommen geeignet.

Um diesem Missstand Abhilfe zu schaffen, wurde im Sommer 1933 der Plan für den Autobahnbau verkündet. Anfang 1934 ging die Verantwortung für den Bau und Erhalt der Straßen wie gesagt in die Hände von Fritz Todt über.

Im April 1933 verkündete das Regime außerdem, dass alle neu erworbenen Automobile von der Kfz-Steuer befreit seien. Vor 1933 hatten diese Steuern nicht nur zu den höchsten in ganz Europa gezählt, sie waren auch mindestens zehn Mal höher gewesen als die durchschnittlichen Kfz-Steuern in den amerikanischen Bundesstaaten.

Logischerweise stiegen die Produktion und der Erwerb von Pkws daraufhin beträchtlich an. 1932 waren insgesamt 486.001 Fahrzeuge zugelassen worden, bis 1938 sollte sich ihre Zahl auf 1,271 Millionen mehr als verdoppelt haben. Doch selbst das beweist, wie begrenzt die allgemeine Motorisierung noch war. Ende der dreißiger Jahre war der Besitz eines Wagens in der deutschen Gesellschaft noch immer das Vorrecht einer kleinen Minderheit.

Gemessen am durchschnittlichen Familieneinkommen waren Autos einfach zu teuer. Das Institut für Konjunkturforschung fand 1938 in einer umfassenden Studie heraus, dass sich die Anschaffungs- und Unterhaltskosten eines Pkws bei 10.000 Kilometern Fahrleistung jährlich auf mindestens 67,65 Reichsmark monatlich beliefen.⁴⁸ Für eine vierköpfige Arbeiterfamilie mit einem Jahreseinkommen von 2300 Reichsmark hätte der Unterhalt eines Autos also das gesamte Einkommen verschlungen, das nach Abzug der Lebenshaltungskosten – Nahrung, Miete und Strom – noch verfügbar war.

Laut dem Reichsamt für Statistik belief sich der Betrag, den eine »Durchschnittsfamilie« Mitte der dreißiger Jahre für Transportmittel ausgab, auf 27 Mark jährlich, was gerade einmal die Kosten für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie den Unterhalt eines Fahrrads deckte und ein Dreißigstel des Aufwands war, der für den Unterhalt des preiswertesten Automobils erforderlich war.

Dieselbe Studie enthüllte auch die beiden größten Hürden, die dem Besitz eines kostengünstigeren Pkws im Wege standen: Neben den Finanzierungskosten, die sich auf 30 bis 35 Prozent der monatlichen Gesamtkosten beliefen, waren das vor allem die Benzinpreise.

Am Ende der dreißiger Jahre lag der Preis für einen Liter Benzin im »Dritten Reich« bei 39 Pfennig (was ungefähr 1,70 Dollar im Wert von 1990 entsprach). Bei solchen Kosten verschlang ein Familienausflug mit 160 gefahrenen Kilometern in einem Pkw mit geringem Spritverbrauch den gesamten Tageslohn eines durchschnittlichen deutschen Arbeiters.

Doch nur ein geringer Teil dieses exorbitanten Preises war auf den tatsächlichen Ölmarktpreis zurückzuführen. Aufgrund der weltweiten Angebotsschwemme lag der Preis für einen Liter Benzin im Golf von Mexiko während der gesamten dreißiger Jahre bei 2 bis 3 Pfennigen pro Liter, also bei etwa 10 Prozent dessen, was dem deutschen Autofahrer in Rechnung gestellt wurde.

Nach der Verschiffung war der Liter ab Hamburger Hafen für 5,13 Pfennige zu haben. Die Verteilungs- und Vermarktungskosten addierten noch einmal 13 Pfennige hinzu. Das heißt, der Kostenpreis für einen Liter Benzin lag bei etwa 20 Pfennigen und damit genau auf der Höhe des Verbraucherpreises in den Vereinigten Staaten. Im »Dritten Reich« bestimmte jedoch die Politik die Benzinpreise.

Darin unterschied sich das Regime nicht von der Weimarer Republik oder von den meisten heutigen Gesellschaften in Europa. Und das sollte man auch bei jeder ernsthaften Analyse der NS-Motorisierungspolitik im Gedächtnis behalten. Es waren die Steuern und die gesetzliche Vorschrift, inländisch produzierten Alkohol zuzufügen, die den Benzinpreis verdoppelten.

Wäre die Förderung der allgemeinen Motorisierung also wirklich die Priorität des Hitlerregimes gewesen, dann hätte man die Unterhaltskosten für ein kleines Familienauto um bis zu 15 Prozent senken können, wenn man auf diese Steuern verzichtet hätte. Doch das war ein Ding der Unmöglichkeit.

Die IG Farben hatte sich durchgesetzt. Von weit größerer strategischer Bedeutung als die Volksmotorisierung waren für das Hitlerregime die Zahlungsbilanzprobleme und das damit zusammenhängende Projekt, Autarkie im Treibstoffbereich zu erreichen.

Und das erforderte, dass man den Benzinpreis gegenüber dem Weltmarktniveau stark überhöhen musste. Die Kosten des im IG-Farben-Werk Leuna produzierten Benzins beliefen sich in den dreißiger Jahren auf 15 bis 17 Pfennige pro Liter, was bedeutete, dass das Benzin an der Zapfsäule mindestens 30 Pfennige der Liter kostete.

Eine Steuer auf importiertes Benzin war also unverzichtbar, wenn man die Hersteller von synthetischem Benzin antreiben wollte. Als der Druck auf die Reichsfinanzen im Laufe der dreißiger Jahre immer mehr zunahm, wurde dieser Imperativ mit dem noch wesentlich drängenderen Bedarf des Reichsfinanzministeriums verkoppelt.

Opel konnte nicht mithalten

Die Besteuerung von importiertem Öl war eine beträchtliche Einkommensquelle und brachte dem deutschen Staat im Jahr 1936 421 Millionen Reichsmark ein, was einem Drittel seiner gesamten Zolleinnahmen entsprach. Als sich im Dezember 1936 der Druck auf die deutschen Finanzen nochmals verstärkte, wurde auch das inländisch produzierte Benzin mit mindestens 4 Pfennigen pro Liter besteuert.

Wegen der Nichtverfügbarkeit der Benzinsteuern sahen sich die Verfechter der Massenmobilität im NS-Staat schließlich gezwungen, sich stärker auf die Kosten des Kraftfahrzeugs selbst zu konzentrieren.

Die Industrie, die sich entwickelt hatte, um den kleinen deutschen Automobilmarkt zu bedienen, war noch weit davon entfernt, jene dominante Macht zu sein, zu der die deutsche Autoindustrie im späteren 20. Jahrhundert werden sollte.

Eine Vielzahl von kleinen Herstellern teurer Automobile profitierte von den deftigen Zöllen, die auf importierte Fahrzeuge erhoben wurden. Zwar wurde in allen Führungsetagen über den Fordismus diskutiert, doch den kleinen deutschen Automobilbauern wäre durch eine Massenproduktion nur eine geringe oder gar keine Kostenersparnis möglich gewesen.

Die große Ausnahme von dieser Regel war das Opel-Werk, das seit 1929 vollständig General Motors gehörte. Ironischerweise war es also nicht Ford, sondern Fords großer Rivale, der schließlich die Massenproduktion in die deutsche Metallindustrie einführen sollte.

Auch der massiv gestiegene Absatz von Pkws, über den das Hitlerregime im Jahr 1933 waltete, war größtenteils durch die Investitionsentscheidungen angetrieben worden, die GM in Detroit getroffen hatte.

Denn Opel nutzte nicht nur den Fakt, dass sein Werk in Rüsselsheim auf den neuesten Stand der Technik gebracht worden war, um als Erster eine neue Generation von kleinen Familienkutschen einzuführen, die einen guten Kompromiss zwischen Leistung, Verlässlichkeit und Komfort darstellten, sondern übernahm auch die Führung bei der Preispolitik, indem es den Preis für sein P4-Modell auf reißerische 1400 Reichsmark ab Fabrikator drückte.

1936 machten Pkws unterhalb der 1,5-Liter-Klasse 70 Prozent aller Neuzulassungen im Reich aus. Und von den 150.000 verkauften Automobilen in dieser Klasse waren fast die Hälfte von GMs deutscher Tochter gebaut worden.

Für Opel war bei einem Preis von 1450 Reichsmark jedoch die Schallgrenze erreicht. Und da selbst dieser niedrige Kaufpreis nur für eine kleine Minderheit erschwinglich war, konnte sich Mitte der dreißiger Jahre auch kaum jemand vorstellen, wie der deutschen Automobilindustrie je der Durchbruch zu einem wirklichen Massenmarkt gelingen sollte.

Die vollständige Motorisierung der deutschen Gesellschaft würde warten müssen, bis der Konjunkturaufschwung seinen Lauf genommen und sich allmählich mehr Kaufkraft unter immer weiteren Gesellschaftsgruppen verteilt haben würde.

Doch Hitler hatte keine Geduld. Am 7. März 1934 ergriff er anlässlich der Eröffnung der zweiten Internationalen Automobilausstellung im »Dritten Reich« die Initiative und kündigte nicht nur ein staatliches Benzinprogramm an, sondern erklärte auch seine Absicht, ein Auto für das Volk bauen zu lassen.

Dabei schwebte ihm die Konstruktion eines Familienwagens mit 30 PS vor, in dem vier Personen einigermaßen bequem Platz finden sollten und der nicht mehr als die außergewöhnlich geringe Summe von 1000 Reichsmark kosten sollte.

Die Presse reagierte erwartungsgemäß aufgeregt auf die Ankündigung eines derart kühnen Projekts. Die Automobilhersteller waren weit weniger begeistert. Angesichts des gegebenen Standes der Fertigungstechnik und der herrschenden Rohstoffpreise konnte sich niemand vorstellen, wie es möglich sein sollte, ein angemessenes Fahrzeug für einen Verkaufspreis von nur 1000 Reichsmark zu bauen.

Ebenso wenig klar war, wie der Staat in Anbetracht seiner chronischen Zahlungsbilanzprobleme das notwendige Benzin und Gummi für die Massenproduktion beschaffen wollte. Doch nachdem die Presse bereits

einen solchen Wirbel verursacht hatte, fühlten sich Daimler-Benz und die Auto Union genötigt, wenigstens mit Verhandlungen über dieses Volkswagenprojekt zu beginnen.

Die beiden wichtigsten Autohersteller in deutscher Hand fürchteten, dass das Regime anderenfalls zu Zwangsmaßnahmen greifen oder sogar einen Deal mit Detroit aushandeln könnte. Also kamen Daimler-Benz und die Auto Union mit dem Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie überein, eine Forschungsgruppe unter der Leitung von Ferdinand Porsche zu finanzieren, um herauszufinden, wie sich Hitlers Wünsche in die Tat umsetzen ließen.

Porsche war zweifellos ein phantasievoller Ingenieur. Abgesehen davon genoss er beste Kontakte zu Hitler, der seine Begeisterung für den Motorsport teilte. Aus Sicht der Automobilindustrie empfahl er sich jedoch vor allem deshalb, weil sich seine Meinung über das Volkswagenprojekt mit ihren Ansichten deckte. Wer erwartete, dass man einen hochwertigen Familienwagen für weniger als 1200 Reichsmark produzieren konnte, der hing nach Meinung von Porsche wie der Automobilindustrie völlig unrealistischen Vorstellungen an.

Die Automobilindustrie setzte also auf Porsche, weil sie ihn für den Mann hielt, der Hitler von der Undurchführbarkeit seines Projekts überzeugen konnte. Doch da hatten die Autohersteller sowohl Hitlers brachiale Sturheit als auch den skrupellosen Ehrgeiz von Porsche unterschätzt: Anstatt sich von seiner Volkswagen-Idee zu verabschieden, erneuerte Hitler im Februar 1935 bei der nächsten Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung sein Versprechen.

Noch im selben Jahr begann Porsche den ersten Prototypen seines »KDF-Wagens« (»Kraft durch Freude«) zu testen. Wie zu erwarten war, hatte er das Kostenproblem nicht gelöst. In vertraulichen Schreiben avisierte er einen Preis zwischen 1400 und 1450 Reichsmark, was mit anderen Worten nicht günstiger war als Opels letztes Angebot.

Doch Porsche ließ sich nicht so leicht aus dem Rennen werfen. Nachdem die Arbeit an den Prototypen schnell voranging und Opel mit einer neuerlichen Preissenkung für sein Einstiegsmodell Druck machte, begann er aktiv gegen seine Auftraggeber im Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie zu intrigieren.

Im Januar 1936 lud er Hitler zur ersten offiziellen Testfahrt seines Volkswagens ein, ohne den Reichsverband vorher auch nur verständigt zu haben. Als der Verband daraufhin einen Bericht schrieb, in dem er nicht nur Porsches Design kritisierte, sondern auch enthüllte, dass der Stückpreis derzeit in Wahrheit mit 1600 Reichsmark kalkuliert wurde, polterte Hitler nicht etwa gegen Porsche los, sondern gegen den Industrieverband, und zwar öffentlich, bei der Eröffnungsrede zur nächsten Internationalen Automobilausstellung im Februar 1936.

Zuerst wiederholte er, dass nur ein technisches Genie der Volksmobilisierung den Weg bereiten könne, dann wandte er sich gegen die deutschen Automobilhersteller und beschuldigte sie, sich, wenn auch vielleicht unbewusst, der elitären Sicht angeschlossen zu haben, dass ein Automobil eben ein teures Luxusgut sei.

Es sei schlicht inakzeptabel, dass auf den Straßen Deutschlands, in dem halb so viele Menschen wie in Amerika lebten, fünfzigmal weniger Automobile fahren sollten wie auf amerikanischen Straßen.

Niemand sollte an der Entschlossenheit der nationalsozialistischen Regierung zweifeln. Das Volkswagenprojekt werde erfolgreich zum Abschluss gebracht.⁵⁴ Porsche gegenüber versicherte Hitler, dass er das Projekt wenn nötig durch Erlass und gegen den Widerstand der Industrie durchziehen würde. Das Kostenziel könne jederzeit erreicht werden, er bräuchte nur die Preise zwangsverringern, die Porsche für die benötigten Mengen an Stahl und Aluminium zahlen musste.

Im Juli 1936 begann das Volkswagenprojekt der deutschen Industrie endgültig zu entgleiten. Nach einer erfolgreichen Vorführung des Prototyps am 11. Juli 1936 am Obersalzberg entschied Hitler, dass Porsches KDF-Wagen in keiner existierenden Automobilfabrik Deutschlands, sondern in einem eigens für 80 bis 90 Millionen Reichsmark zu errichtenden Werk gebaut werden sollte.

Die Fabrik sollte auf eine Kapazität von 300.000 Autos jährlich ausgelegt sein, die ersten Auslieferungen müssten rechtzeitig zur Internationalen Automobilausstellung am Jahresbeginn 1938 erfolgen.

Angesichts der Unmöglichkeit, die Herstellungskosten so zu senken, dass sie sich mit der Zielvorgabe eines

Kaufpreises von 1000 Reichsmark deckten, scheint die private Automobilindustrie Deutschlands alles in allem recht zufrieden gewesen zu sein, als sie erfuhr, dass Porsches problematisches Projekt in den Staatssektor verlagert wurde.

Als kommerzielles Produkt war der Volkswagen schlicht nicht machbar, und eine Fabrik unter privatwirtschaftlicher Zwangsbeteiligung, wie bei der Brabag, konnte der Automobilindustrie nur schaden. Da war es doch weit besser, wenn dafür öffentliche Gelder verwendet wurden, oder konkreter: die Gelder der Deutschen Arbeitsfront (DAF).

Dieser Vorschlag scheint von Franz Josef Popp zu stammen, dem ersten Generaldirektor von BMW, der auch im Aufsichtsrat von Daimler-Benz saß. Popp hatte jedenfalls vorgeschlagen, dass die DAF die Volkswagenproduktion als ein gemeinnütziges Projekt übernehmen sollte.

Denn durch den Status der Gemeinnützigkeit erhielt das Werk Anspruch auf Steuervergünstigungen, die dann ihrerseits dazu beitragen konnten, den Endpreis des Wagens zu drücken. Aus Sicht der Industrie noch wichtiger aber war, dass es somit zulässig wurde, den Verkauf des Volkswagens ausschließlich auf die in der DAF organisierten Arbeiter zu beschränken, wodurch der profitable Markt für Mittelklassewagen allein der Privatindustrie vorbehalten blieb.

Die DAF-Führung griff diese Gelegenheit begierig beim Schopf. Robert Ley sollte später erklären, dass die Partei 1937 eingesprungen sei, weil die Privatwirtschaft wegen ihrer »Kurzsichtigkeit, Böswilligkeit, Profitgier und Dummheit« versagt habe.

Im Mai 1937, nachdem die Industrie Porsche und seinem Konstruktionsteam insgesamt bereits 1,8 Millionen Reichsmark gezahlt hatte, beschloss sie, Schadensbegrenzung zu betreiben und endgültig aus dem Volkswagenprojekt auszusteigen.

Am 28. Mai 1937 gründete Porsche die »Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH« (Gezuvor). Ein Jahr später begann der Bau des ersten Werkes in der niedersächsischen Gemeinde Fallersleben. Im Oktober 1938 wurde Ferdinand Porsche neben Fritz Todt und den Flugzeugkonstrukteuren Willy Messerschmitt und Ernst Heinkel mit Hitlers alternativem Nobelpreis, dem Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft, ausgezeichnet.

Die grundlegende Frage war jedoch ungelöst geblieben: Wie konnte der Volkswagen zu einem Preis produziert werden, den sich die Mehrheit der Deutschen leisten konnte? Die DAF wollte das Auto ausdrücklich als einen Erfolg der NS-Sozialpolitik verkaufen, die natürlich von keinerlei Profitstreben bestimmt sei.

Doch auch Leys Organisation mangelte es an einem kohärenten Finanzierungsmodell. Es war von Anfang an klar gewesen, dass die Kosten für den Bau dieses Werkes niemals wieder durch den Verkauf von Autos hereingebracht werden könnten, solange sie zu einem Stückpreis von 990 Mark angeboten werden sollten.

Also musste der Werksaufbau aus anderen kommerziellen Mitteln finanziert werden. Das Kapital der DAF, die ja das beträchtliche beschlagnahmte Gewerkschaftsvermögen »geerbt« hatte, wurde 1937 auf 500 Millionen Reichsmark geschätzt, außerdem verfügte sie über den gewaltigen Fluss der Jahresbeiträge ihrer 20 Millionen Mitglieder.

Doch die Summen, die für den Bau des Volkswagenwerks benötigt wurden, waren noch viel gewaltiger. Denn anstelle einer Fabrik im Wert der von Hitler ursprünglich zur Debatte gestellten 80 bis 90 Millionen Reichsmark sah die Planung inzwischen das größte Automobilwerk der Welt vor.

Allein die Kosten für den Bau des ersten Werkteils mit einer Jahreskapazität für 450.000 Autos wurden mittlerweile mit 200 Millionen Reichsmark veranschlagt. In der dritten und letzten Bauphase sollte das Werk auf eine Produktionskapazität von 1,5 Millionen Pkws jährlich erweitert werden, was ausgereicht hätte, um sogar Henry Fords Fabrik am River Rouge in den Schatten zu stellen.

Investitionen dieser Größenordnung stellten die DAF nun aber vor gewaltige Herausforderungen. Die erste Tranche von 50 Millionen Reichsmark, die benötigt wurde, um mit dem Bau der Fabrik überhaupt beginnen zu können, konnte nur durch den Brandverkauf von Bürohäusern und anderem beschlagnahmten Gewerkschaftsvermögen beschafft werden.

Weitere 100 Millionen wurden durch eine Überbelastung der DAF-Hausbank und DAF-Versicherungsgesellschaft aufgebracht. Zudem sollten die künftigen Besitzer eines Volkswagens zur Vorfinanzierung gebeten werden. Das heißt, die DAF wollte keine Käuferkredite anbieten, sondern die Käufer dazu bringen, durch Ratenansparungen Vorauszahlungen zu leisten.

Um also einen Volkswagen zu erwerben, wurden die künftigen Kunden zu einer wöchentlichen Rate von mindestens 5 Reichsmark genötigt, zahlbar auf ein zinsloses DAF-Konto. Hatte das Kontoguthaben 750 Mark erreicht, war der Käufer zum Erwerb eines Volkswagens berechtigt, während die DAF indessen Sparzinsen in Höhe von 130 RM pro Wagen eingestrichen hatte.

Zusätzlich musste jeder Käufer einen Versicherungsvertrag mit zweijähriger Laufzeit im Wert von 200 RM abschließen. Der Ansparvertrag war nicht übertragbar, es sei denn im Falle des Todes. Und wer von dem Vertrag zurücktreten wollte, hatte üblicherweise kein Recht auf die Rückerstattung der angesparten Summe.

Bemerkenswerterweise sollten bis Ende 1939 trotzdem 270.000 »Kunden« solche Verträge unterzeichnen. Bei Kriegsende war die Zahl der VW-Sparer auf 340.000 gestiegen.

Alles in allem hatte die DAF 275 Millionen Reichsmark Reingewinn mit dem eingezahlten Geld gemacht. Doch kein einziger ziviler Kunde sollte während der Existenz des »Dritten Reiches« je einen Volkswagen geliefert bekommen. Seit 1939 war der gesamte Produktionsausstoß für den einen oder anderen staatlichen Zweck reserviert worden, während ein Großteil des halb fertiggestellten Werkes für wehrwichtige Produktionen genutzt wurde.

Im Zuge der Nachkriegsinflation gingen die von den künftigen VW-Besitzern eingezahlten 275 Millionen Reichsmark komplett verloren. Erst in den sechziger Jahren und nach langem Rechtsstreit erhielten diese ersten Kunden von VW Kompensationen. Doch selbst wenn kein Krieg dazwischengekommen wäre, hätte sich das Konzept des »Volks«Wagens als ein katastrophaler Fehlschlag erwiesen.

Das hatte sich ja schon im Entwicklungsstadium bis 1939 angekündigt. Um dem fabelhaften Preisziel von 990 Mark pro Auto auch nur nahezukommen, hätte das gewaltige Werk einen Produktionsausstoß von mindestens 450.000 Stück pro Jahr leisten müssen.

Das wäre mehr als das Doppelte der damaligen Gesamtproduktion aller deutschen Automobilhersteller gewesen und hätte weit mehr als der Kaufverträge bedurft, die bis Ende 1939 unter Dach und Fach gebracht worden waren. Wenn man von einer Produktion von »nur« 250.000 Pkws pro Jahr ausgeht – was schon beträchtlich mehr gewesen wäre als das, was der deutsche Markt ertragen konnte –, dann hätten sich die durchschnittlichen Kosten eines Volkswagens auf über 2000 Reichsmark belaufen und somit einen Verlust von 1000 Mark gegenüber dem offiziell versprochenen Festpreis gebracht.

Hinzu kommt, dass ein VW sogar beim Preis von 990 Reichsmark für die große Mehrheit der deutschen Bevölkerung noch unerschwinglich blieb. Eine Studie über die 300.000 Personen, die bis 1942 Ansparungen geleistet hatten, enthüllte, dass der durchschnittliche VW-Sparer über ein Jahreseinkommen von rund 4000 Reichsmark verfügte, also bequem in den oberen Rängen der deutschen Einkommensverteilung anzusiedeln war. Fabrikarbeiter, die ja die eigentliche Zielgruppe der Volksgemeinschaftsrhetorik gewesen waren, machten nur 5 Prozent aller angehenden VW-Fahrer aus.