

Die Industrie und der Vernichtungsauftrag

Vortragsreihe zum Kunstwettbewerb „Erinnerungsräume“: Erster Abend drehte sich um BMW, Zwangsarbeit, Doggerstollen und Aufarbeitung

HERSBRUCK (ap) – „Die Aufarbeitung als und im Unternehmen kam recht spät“, sagte Fred Jakobs ganz offen. Wie die BMW-Gruppe mit der eigenen NS-Geschichte umgeht und welche Lehren sie daraus zog, darüber sprach der Leiter der Archive und löste gleich eine lebhafte Diskussion um Schuld aus.

Dabei sollte genau dieser Aspekt nicht im Fokus landen, erläuterte Projektleiter Klaus Petersen: „Es geht uns um eine moderne, zeitgemäße Erinnerungskultur. Wir dürfen nicht im Schrecken über das, was geschehen ist, stehen bleiben, sondern müssen unseren Blick aus diesem Wissen heraus auf die aktuelle Gesellschaft richten.“ Und diesen Weg sei man bei BMW gegangen – wenn auch spät und vor allem durch die Sammelklagen zu Entschädigungen als Triebfeder in den 90ern – mit dem Bekenntnis: „Auch das ist Teil unserer Geschichte“, so Jakobs.

Um diese zu verstehen, gab Jakobs zunächst einen gut strukturierten Abriss über die historische Entwicklung mit ihren jeweils kriegsbedingten Zäsuren und Erfolgen. Dabei stellte er immer wieder aktuelle Bezüge her – egal ob mit einem „Gschmäcke“, wenn ein hoher Beamter in der Firmenführung saß, mit Geldverschwendung beim Flughafenbau oder der Zeitspanne zwischen Neuentwicklungen: „Das waren damals wie heute etwa sieben Jahre.“

Aus zwei Wurzeln um 1911/13 gegründet, erlebten die Bayerischen Motorenwerke als Flugmotorenhersteller dank des Ersten Weltkriegs mit ihrem Höhenmotor



Fred Jakobs, Leiter BMW-Group Archive, stuft die Produktionsverlagerung in den Doggerstollen als politische Utopie ein. Auch weil viele Details wie Energieversorgung oder Lüftung nicht geklärt waren und 1945 nur 15 Prozent der 100 000 Quadratmeter fertig waren.

Foto: A. Pitsch

einen ersten Höhenflug. Der Versailler Vertrag verbot das Fliegen aber, weshalb „für uns ein neues Geschäftsfeld nötig wurde“, führte Jakobs aus. Langsam bauten sich Motorrad- und Automobilgeschäft auf – mit Endkundenkontakt, Vertriebsstrukturen, Massenproduktion und Werkstätten. „BMW war die Marke der Selbstfahrer.“

Als die ersten Fotos von Oldtimern in der Präsentation auftauchen, ist immer wieder Getuschel im gut gefüllten Selskeckerhaus zu hören. Den überwiegend älteren

Zuhörern kommen dabei sofort eigene Erlebnisse in den Sinn. „Die Isetta war toll“, meint einer begeistert. Doch schon Mitte der 20er streckte auch BMW die Fühler heimlich wieder Richtung Fliegen aus; die zivile Luftfahrt baute sich auf. „Vorher war das nur für reiche Spinner.“

Da das Fliegen aber verboten war, gründete BMW verschiedene GmbHs, um die Flugaktivitäten zu verschleiern. „Als AG musste die Gruppe ja die Zahlen offen legen.“ Bei Eisenach entstand ein Schat-

tenwerk versteckt im Wald. Ab 1939 war BMW ein Rüstungskonzern, der 1942 die zivile Fertigung einstellte. Jetzt stiegen die Fragen in den Anwesenden hoch: Wie NS-treu war BMW? War die Führung in der NSDAP? Wie viel Schuld trug die Firma an der Menschenvernichtung? Hätte sie sich dagegen wehren können? Und wie viele Fremd- und Zwangsarbeiter beschäftigte der Konzern?

„An Ihren Händen klebt Blut“, spie Pastor Wolfgang Rieker so denn auch einen Vorwurf hervor.

Das wollte Jakobs auch nicht verneinen, versuchte aber deutlich zu machen, dass für eine detaillierte Aufarbeitung die Quellen fehlen: „Wir hatten in der Firma kaum eigene Unterlagen, weil die Alliierten viele Akten beschlagnahmt hatten, weil wir ein Technologieunternehmen waren.“ Daher könne er auch über die Einbindung BMWs in die Planungen zur Produktionsverlagerung in die Houbirg wenig sagen.

„Das war aber höchstwahrscheinlich eine politische Sache.“ Im Prinzip wie auch Rüstungsproduktion und Einsatz von Zwangsarbeitern. Bekanntermaßen durchdrangen die Nazis geschickt sämtliche Bereiche des Lebens: Wer nicht mitspielte, durfte nicht arbeiten etc. Herausfinden konnte Jakobs, dass ab 1942 auch Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge bei BMW waren. „1944 waren in Eisenach und Allach rund zwei Drittel der Belegschaft Fremd- und Zwangsarbeiter.“ Genaue Zahlen gebe es nicht, was für viele Anwesende schwer nachzuvollziehen war. „Es gab immer nur Momentaufnahmen und die Bezeichnungen waren zudem ungenau.“

Dass die Auseinandersetzung mit dem Geschehenen bei BMW so lange gedauert hat, kann Jakobs durchaus verstehen: „Vielleicht hat es die zwei Generationen von Entscheidern gebraucht, weil die anderen noch zu nahe dran waren. Stichwort: Andenken nicht beschmutzen“, überlegte er. Aus heutiger Sicht sei sie jedoch absolut nötig – für den aktuellen Wertekanon. „Wir haben unsere Geschichte transformiert.“ Und genau das entspricht dem Gedanken der „Erinnerungsräume“.