



SWR2 Zeitwort

19.01.1978:

In Emden rollt der letzte Käfer vom Band

Von Wolfram Wessels

Sendung: 19.01.2024

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2019

SWR2 Zeitwort können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/zeitwort.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

Autor:

Es ist ein Auto, das die Welt bewegte, von hier, von Emden aus, besonders. Das Werk ist in der Stadt angesiedelt worden, weil sie am Meer liegt einen Hafen besitzt und damit die Möglichkeit, den Export zu erleichtern. Und der ist für den VW-Käfer zuletzt entscheidend. In Deutschland selbst ist die Nachfrage rapide zurück gegangen, das Auto gilt als technisch überaltert, unbequem und unpraktisch. Für Liebhaber reicht das Werk in Mexiko. Also kann die Produktion des Käfers in Emden eingestellt werden – am 19. Januar 1978. Die Erfolgsgeschichte des Autos, das Deutschland mobil machte, ist damit zu Ende.

Begonnen hat sie in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Nach dem Volksempfänger, einem Radio für Jedermann, wollen die Nationalsozialisten auch einen Volkswagen haben. Obwohl das Automobil in Deutschland erfunden worden war, war es ein Luxus für die begüterte Oberschicht geblieben. Die Amerikaner haben die Idee der Mobilität zuerst demokratisiert und mit dem Bau von Autos für alle begonnen, der berühmten Tin Lizzy, dem Modell T von Ford. Während man in Deutschland noch meint, der Auto-Bus reiche fürs gemeine Volk.

Ferdinand Porsche ist da anderer Meinung, der Ingenieur aus Stuttgart, und reicht dem Reichsverkehrsministerium 1934 ein „Exposé“ betreffend den Bau eines deutschen „Volkswagens“ ein. Wie eine Magna Charta klingen seine Sätze: „Ein Volkswagen darf kein Kleinwagen mit verringerten Abmessungen, aber hohem Gewicht sein. Ein Volkswagen darf kein Kleinwagen mit verringerter Antriebsleistung sein. Ein Volkswagen darf kein Fahrzeug für einen begrenzten Verwendungszweck sein.“ Dem Führer gefällt das, und weil die Industrie sich ziert, beauftragt er die „Deutsche Arbeitsfront“, die Zwangsorganisation der Arbeitnehmer, die Pseudo-Gewerkschaft der Nazis, die Produktion zu organisieren. Ein Werk wird geplant und eine Stadt gleich mit dazu. Die Unterorganisation der „Deutschen Arbeitsfront“, „Kraft durch Freude“, KdF, wird für den Absatz zuständig. „KdF-Wagen“ soll der Volkswagen jetzt heißen „Stadt des KdF-Wagens“ die Stadt in der Nähe des Ritterguts Wolfsburg, dessen Namen sie 1945 annimmt. Aber „KdF-Wagen“ setzt sich nicht durch, zu populär ist das Modell bereits, bekannt selbst in Amerika: „Käfer“ nennt es die New York Times zuerst, „Beetle“. Aus den USA auch holt sich Porsche das Produktions-Know-How, kauft Maschinen und engagiert die Monteure. Das Volk in Deutschland kann derweil schon bestellen, auch wenn die Fabrik noch nicht steht. 5 RM pro Monat als Ansparbetrag bringen über 250 Mio. zusammen, aber kein Volkswagen wird geliefert bis 45. Der Krieg kommt dazwischen, die Wagen gehen zum Militär. Lange wird es dauern, fast 30 Jahre, bis die Sparer etwas kriegen für ihr Geld: 600.- DM Rabatt auf einen Käfer, der dann 5.000.- kostet. Erst nach dem Krieg beginnt die Produktion fürs Volk, vom Wirtschaftswunder beflügelt. Ein Viertel geht bereits nach 3 Jahren in den Export. Und weil das Ausland immer mehr von diesen Käfern kaufen will, wird auch in Brasilien und in Mexiko gebaut: nah am Kunden, nah am Markt. Und auch die deutsche Produktion wandert an die Küste, 1964 entsteht das Werk in Emden, vom Fließband gleich aufs Schiff. Der Käfer wird zum Botschafter des „Made in Germany“ und eine New Yorker Agentur kreiert den Kult ums Auto mit Werbesprüchen: „Er läuft und läuft und läuft“ - „Es gibt Formen, die man nicht verbessern kann“ - „Da weiß man, was man hat“. Und als der starke Dollar die deutschen Autos billig macht und Disneys „Toller Käfer“ die Kinos erobert, fahren in den USA bald mehr VWs als in Deutschland selbst. Der letzte in Deutschland produzierte Käfer aber blieb im Land, steht in der Lobby des Emdener Werks bis heute und zeugt von deutscher Automobilgeschichte.