

## **Zur Geschichte der Straßennamen in Ostfildern**

Vortrag von Stadtarchivar Jochen Bender, VHS an der Halle, 16.04.2015

Meine Damen und Herren,

in unserer Veranstaltungsreihe „Die Last der Vergangenheit in der Gegenwart“ dringen wir heute zu den umstrittenen Straßennamen vor. Mein Ziel ist dabei die Sachlichkeit, die von allen Seiten in diesem Zusammenhang immer wieder gefordert wird. Sachlichkeit – das bedeutet, dass man sich alle Aspekte anschaut, und Sachlichkeit bedeutet auch, dass man differenziert.

Sachlichkeit heißt aber genauso, dass man die Geschichte in ihren Zusammenhängen kennt. Deshalb möchte ich Sie auf eine kurze Reise durch die Geschichte der Straßenbenennungen mitnehmen. Sie sollen schließlich auch die gewachsene Kultur der Straßenbenennungen kennen lernen.

Ich habe den Vortrag auf 50 Minuten konzipiert, so dass wir danach noch reichlich Zeit für eine rege Diskussion haben.

### 1) Die Zeit bis 1933

Manche Straßennamen gibt es schon sehr lange. Das sind vor allem die Richtungsstraßen, also Ausfallstraßen, die in einen benachbarten Ort führen. Nehmen wir die Bernhäuser Straße in Scharnhausen, die anno dazumal auch mal „Weg nach Bernhausen“ oder „Bernhäuser Weg“ genannt werden konnte. Oder die Berkheimer Straße in Nellingen beispielsweise. Diese Straßen waren im Volksmund und in der Verwaltung schon früh benannt, da sie ein Teil des überörtlichen Orientierungssystems waren.

Im Ort selbst gab es auch schon vereinzelte frühe Straßenbenennungen im 19. Jahrhundert. In Nellingen zum Beispiel hieß die Riegelstraße schon 1848 „Riegelgasse“, und die heutige Kaiserstraße war damals das „Kaisergässle“ – benannt übrigens nicht nach dem Kaiser, sondern nach den Familien mit Nachnamen Kaiser, die dort wohnten. Und es gab auch

Straßenbezeichnungen, die heute offiziell nicht mehr existieren. In Kemnat gab es die Obergass´ und die Untergass´ genauso wie die Vordergass´ und die Hintergass´. Damit war das Straßenkarree Heumadener Straße, Hauptstraße, Neidlinger Straße und Rosenstraße beschrieben. Die Plieninger Straße in Scharnhausen war von jeher die „Staig“, und die Ruitter Straße wurde „Hofer Gass“ genannt – im Volksmund übrigens bis heute. Die heutige Wilhelmstraße in Nellingen hieß einfach „Straße“ – alles andere waren Gassen, und somit war die einzige Straße auch ohne Namen exakt definiert. Wer also in Nellingen „oben im Dorf an der Straße“ wohnte, der hatte sein Haus ungefähr auf Höhe von Wilhelmstraße 19.

Man brauchte diese Straßennamen damals im Rahmen eines innerörtlichen Kommunikationssystems. Für die Verwaltung waren sie nicht notwendig, denn das ganze Dorf war durchnummeriert, und jedes Haus hatte eine Nummer, also zum Beispiel von 1 bis 378. Im Feuerversicherungsbuch waren die Gebäude nach diesen Nummern geordnet. Der Postbote brauchte diese Nummer eigentlich nicht, denn er wusste, wer wo wohnte. Und wenn es zwei Leute mit gleichem Namen gab, dann wurde der Brief vermutlich vom ersten gelesen, und wenn er für den anderen bestimmt war, dann demjenigen vorbeigebracht.

Dieses durchgängige Nummernsystem des 19. Jahrhunderts wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts geändert. In manchen unserer Orte fing das schon um 1900 an, in anderen erst um den Ersten Weltkrieg herum: Man begann, die Häuser pro Straße immer neu zu nummerieren, genau so, wie wir das heute kennen. Aber dazu brauchte man einen gültigen und offiziellen Straßennamen für jede Straße, in der ein Haus stand. Jetzt mussten alle Straßen offiziell benannt werden.

Interessant ist nun, dass in den amtlichen Unterlagen überhaupt keine Diskussionen um die Straßenbenennungen nachweisbar sind. Der Gemeinderat hat es damals offenbar nicht als seine Aufgabe angesehen, Straßen zu benennen, geschweige denn, darüber zu reden, nach wem oder was eine Straße heißen sollte. Und wenn er darüber geredet haben sollte, dann fand er das so unwichtig, dass ein Beschluss im Gemeinderatsprotokoll nicht auftaucht. In Kemnat zum Beispiel hieß es 1914 im Gemeinderatsprotokoll:

„Nachdem der Gemeinderat beschlossen hat, eine neue Gebäudenummerierung vorzunehmen, wird heute auf Antrag des Bezirksgeometers zum Beschluß erhoben, daß diese Neunummerierung zweckmäßigerweise nach Straßen erfolgen soll.

Gleichzeitig fand eine neue Straßenbenennung statt, und es sollen die Straßennamen wie in der Gemeindegkarte vom Bezirksgeometer blau eingetragen der Nummerierung der Gebäude zu Grunde gelegt werden.“

Im Klartext heißt das wohl, dass der Bezirksgeometer viele der Kemnater Straßen benannt hat, zum Beispiel die Karlstraße oder die Ludwigstraße. Überhaupt standen damals die Herrschernamen hoch im Kurs, allerdings wurde nirgends niedergeschrieben, wer denn nun gemeint war. Bei der Karlstraße vermuten wir Herzog Carl Eugen als Namensgeber, bei der Ludwigstraße Herzog Ludwig von Württemberg. Genauso ging es in Nellingen mit den Adelsnamen: Da gab es bereits 1909 die Wilhelmstraße, aber bis heute weiß niemand genau, welcher Wilhelm gemeint ist: Vermutlich geht es um König Wilhelm I. von Württemberg, aber vielleicht ist König Wilhelm II. gemeint? Oder gar Kaiser Wilhelm?

In Kemnat hieß die heutige Hauptstraße zunächst „Kaiserstraße“, es gab eine Bismarckstraße und auch eine Moltkestraße. Bei diesen Straßennamen vom Ende des Kaiserreichs finden wir die ersten Reaktionen auf missliebig gewordene Namensgeber: Im Januar 1921 – wir befinden uns inzwischen in der Weimarer Republik – heißt es dann im Gemeinderatsprotokoll:

„Die im Ortsbauplan festgelegten Bezeichnungen der Bismarck-, Moltke- und Kaiserstraße haben bei einem großen Teil der Bevölkerung wenig Beifall gefunden (sie sollen für einen Landort unpassend sein). Es wird deshalb beschlossen (...), die Bismarckstraße künftig mit Rosenstraße, die Kaiserstraße künftig mit Hauptstraße und die Moltkestraße künftig mit Bergstraße zu bezeichnen.“ (Die Bergstraße ist heute „Ob der Wette“.)

Es ist zu vermuten, dass ein Teil der Bevölkerung nach den Erfahrungen des Ersten Weltkriegs und der Abschaffung der Monarchie einfach genug hatte von Kaisern, Eisernen Kanzlern und Generälen. Der angegebene Grund „für einen Landort unpassend“ dürfte eine diplomatische Umschreibung sein.

In Kemnat wurden 1921 drei Straßen umbenannt – in anderen Orten erregten genau diese Straßenbenennungen aber keinerlei Unbehagen. In Nellingen, das ja auch nur ein „Landort“ war, und in vielen anderen Städten gibt es bis heute Bismarck- und Moltkestraßen. Was für die Weimarer Republik festgestellt werden kann, ist bis heute typisch für die Diskussionen

um Straßenbenennungen: In der einen Gemeinde wird über einen Straßennamen heftig diskutiert, in der anderen über denselben Straßennamen überhaupt nicht.

Wir können vor der Zeit des Nationalsozialismus also drei Phänomene beobachten:

- es gab die aus dem Volksmund heraus entstandenen althergebrachten Straßennamen
- es gab mit Einführung der Neummerierung der Straßen viele neue Straßennamen, und das ohne großes Aufhebens
- und es gibt erste zaghafte Eingriffe in die Straßenbenennungen seitens des Gemeinderats in der Zeit der Weimarer Republik

## 2) Die Jahre 1933-1945

In den ersten Jahre des Nationalsozialismus waren etliche politisch motivierte Straßenbenennungen vorgenommen worden. Eine Adolf-Hitler-Straße hatte bereits 1933 fast jeder Ort in Deutschland.

In Kemnat war am 1. Mai 1933 die Hauptstraße zur Adolf-Hitler-Straße geworden. Es war der von den neuen Machthabern groß inszenierte nationalsozialistische „Tag der Nationalen Arbeit“. Die Straßenbenennung wurde vorgenommen „in Anerkennung der überaus grossen Verdienste unseres Reichskanzlers und Führers der National Sozialistischen Deutschen Arbeiterpartei Adolf Hitler (...) um die nationale Erhebung und Sammlung aller deutsch und sozial denkenden Volksgenossen“. So steht es im Gemeinderatsprotokoll.

Einen Tag später, am 2. Mai 1933 wurde in Nellingen die heutige Otto-Schuster-Straße zur Adolf-Hitler-Straße unbenannt, und zwar „zu Ehren des Herrn Reichskanzlers“. Ebenso im Mai 1933 war in Scharnhausen schon die Nellingener Straße zur Adolf-Hitler-Straße geworden. Nur in Ruit gab es keine Adolf-Hitler-Straße.

Später wurden noch weitere Umbenennungen vorgenommen:

In Ruit hieß der heutige Weiler Weg „Dietrich-Eckart-Straße“ nach einem frühen Anhänger des Nationalsozialismus und Ideengeber Hitlers, und der heutige Bopserweg hieß „Hans-Schemm-Straße“, ebenfalls nach einem „Alten Kämpfer“, der bereits Ende der 1920er-Jahre

Gauleiter von Oberfranken gewesen war und bis zu seinem Tod 1935 bayerischer Kultusminister.

In Scharnhausen wurden 1936 vier Straßen im Neubaugebiet „Haldenländer“ nach SA-Männern benannt, die zu Tode gekommen waren:

- die Ernst-Weinstein-Straße (heute Lenzhalde)
- die Gregor-Schmidt-Straße (heute Krähenbachstraße)
- die Paul-Scholpp-Straße (heute Fußweg)
- und die Karl-Heinzelmann-Straße (heute ebenfalls ein Fußweg)

In Nellingen hieß die heutige Mutzenreisstraße schon in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg „Horst-Wessel-Straße“. Wessel war 1930 von Kommunisten ermordet worden und galt den Nazis als „Märtyrer der Bewegung“. Er war außerdem der Verfasser des Horst-Wessel-Lieds, das zur Partei hymne der NSDAP und zum zweiten Teil der Nationalhymne wurde.

Alle diese Straßennamen wurden gleich nach Kriegsende und Befreiung vom Nationalsozialismus wieder umbenannt. Es gab damals eine Anweisung der Militärregierung, man hatte also gar keine Wahl, aber man kann davon ausgehen, dass auch die große Mehrheit der Einwohner diese Namen nicht mehr haben wollte.

Auch eine „Tannenbergstraße“, wie sie in Ruit bis August 1945 existierte, wollten die Leute dann nicht mehr. Die Schlacht von Tannenberg 1914 war nach dem Sieg über die russischen Truppen als Symbol der deutschen Kampfeskraft verehrt worden – und vom Krieg hatten die Ruitler 1945 die Nase voll. So wurde 1945 die „Richard-Wagner-Straße“ draus – na ja, er wurde von den Nationalsozialisten ja auch geradezu verehrt.

Anders verhielt es sich mit Umbenennungen, die nicht nach Nationalsozialisten erfolgt sind. In Nellingen wurde 1934 die Heinestraße in „Silcherstraße“ umbenannt. Der Jude Heinrich Heine war für die Nazis für einen Straßennamen ungeeignet. Die unverfängliche Silcherstraße blieb dann aber bis 1976, man hat sie also nach 1945 nicht wieder in Heinestraße umbenannt. 1976 wurde die Silcherstraße wegen Ostfildern in „Hegelstraße“ umbenannt – die Silcherstraße in Scharnhausen blieb dafür bestehen.

Nicht ganz so einfach war es auch mit den vielen Hindenburgstraßen und –plätzen. In Kemnat in der „Hirschkurve“ und in Scharnhausen bei der Einmündung der Rüter Straße in die Plieninger Straße, also beim „Lamm“, entstanden 1933 Hindenburgplätze nach Paul von Hindenburg, dem Reichspräsidenten von 1925 bis 1934. Das waren aber keine offiziellen Straßenbenennungen, und so musste man sich 1945 gar nicht überlegen, ob der Hindenburgplatz umbenannt werden sollte – es gab ihn ja offiziell gar nicht.

Und selbst bei den offiziellen Straßenbenennungen wie in Ruit und in Nellingen gab es keinen Zwang zur Umbenennung, denn der Name „Hindenburg“ stand nicht auf dem Index der Militärregierung. Schließlich war er der demokratisch gewählte Reichspräsident und niemals Mitglied der NSDAP.

Die Rüter sahen das 1945 kritisch und benannten ihre Hindenburgstraße in „Thälmannstraße“ um. Ernst Thälmann war 1925-1933 der KPD-Vorsitzende gewesen und 1944 im KZ Buchenwald von den Nazis ermordet worden. Nebenbei bemerkt: Die Freude am neuen Namen „Thälmannstraße“ währte nur neun Jahre lang. 1954 beschloss der Gemeinderat auf den Druck der Anwohner hin, die Thälmannstraße wieder umzubenennen. Im erstarkenden Kalten Krieg war es negativ ins öffentliche Bewusstsein gedrungen, dass Thälmann ein linientreuer Stalinist gewesen war und vor 1933 die These des „Sozialfaschismus“ propagiert hatte: Die SPD galt ihm als linker Flügel der Nationalsozialisten und sollte ebenfalls bekämpft werden. Das hatte – auch in Ruit – zur Folge, dass die Linken sich gegenseitig das Bein stellten und sich bekriegten, anstatt mit vereinten Kräften gegen den gemeinsamen Feind, die Nationalsozialisten zu kämpfen. Die Hindenburg- bzw. Thälmannstraße in Ruit ist heute übrigens die Rossbergstraße.

Gegenstand von Diskussionen ist heute immer mal wieder die einzige Hindenburgstraße, die wir in Ostfildern haben: Die Hauptgeschäftsstraße in Nellingen. Deshalb hierzu einige Ausführungen, die Ihnen helfen sollen, sachlich zu argumentieren:

Eine Hindenburgstraße in Nellingen war seit 1929 vorgesehen, und zwar an Stelle der heutigen Ludwig-Jahn-Straße. Sie wäre also auch ohne Hindenburgs historischen Fehler des Jahres 1933 gekommen, sobald man die Straße bebaut hätte.

1933 hat man dann den Namen Hindenburgstraße für die neue, große Durchgangsstraße mit Straßenbahn und späterer Zubringerfunktion für die Reichsautobahn genommen. Es lässt sich nicht leugnen, dass diese Straßenbenennung einen politischen Aspekt hatte: Sie erfolgte ebenfalls am 2. Mai 1933, und zwar in einem Atemzug mit der Adolf-Hitler-Straße. Der Bezug zum „Tag von Potsdam“ liegt auf der Hand.

Nach der Befreiung vom Nationalsozialismus 1945 sahen die Nellinger Bürgerinnen und Bürger und ihr antifaschistischer Beirat bzw. Gemeinderat keine Veranlassung, die Hindenburgstraße umzubenennen. Man hätte durchaus die Möglichkeit dazu gehabt – siehe Ruit –, aber ganz offensichtlich wurde Hindenburg damals in Nellingen nicht als Nazi gesehen und auch nicht als derjenige, der Schuld an der nationalsozialistischen Diktatur hatte.

Ob eine Hindenburgstraße heute noch akzeptiert werden kann, ist keine Frage der historischen Wahrheit, sondern eine Frage der historischen Bewertung.

Die Situation in den Jahren vor 1933 stellte sich folgendermaßen dar: Die Weimarer Republik befand sich in einer sozialökonomischen Dauerkrise, die durch die Weltwirtschaftskrise seit 1929 noch verschärft wurde. Die radikalen, verfassungsfeindlichen Parteien NSDAP und KPD gewannen immer mehr Sympathien bei den Wählern. Das parlamentarische System wurde durch die sich gegenseitig bekämpfenden verfassungsfeindlichen Parteien zunehmend blockiert. Vor diesem Hintergrund muss Hindenburg bewertet werden.

Ich zähle Ihnen die wichtigsten Argumente pro und contra Hindenburg auf, wie sie von ausgewiesenen und seriösen Historikern genannt werden:

Hindenburg gilt für einen Teil der Historiker als rückwärtsgewandter, monarchisch gesinnter Militarist und wird schon aus diesem Grund abgelehnt. Als Feldherr im Ersten Weltkrieg und Vertreter der „Dolchstoßlegende“ wird er als Protagonist der „Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts“ gesehen, die als mitursächlich für den Nationalsozialismus gilt. Hindenburg wird angekreidet, dass er als Reichspräsident seit 1930 mit Notverordnungen und Präsidialkabinetten regierte und damit die Funktion des Parlaments schwächte. Sein historischer Fehler war, Hitler am 30. Januar 1933 zum Reichskanzler ernannt zu haben. Damit hat er, so seine Kritiker, die Gefahr des Nationalsozialismus nicht erkannt und Hitler die Loyalität verschafft,

die er zur Festigung der Diktatur benötigte. Hindenburg ließ sich von den Nazis instrumentalisieren: Am so genannten „Tag von Potsdam“ am 21. März 1933 wurde ein Festakt für den neu gewählten Reichstag inszeniert, der konservative und monarchisch eingestellte Kräfte versöhnlich stimmen sollte: Hitler verneigte sich in Cut und Zylinder vor dem hochdekorierten und uniformierten Hindenburg. Wohlgemerkt: Hitler verneigte sich vor Hindenburg, nicht umgekehrt.

Zu Gunsten Hindenburgs werden folgende Argumente genannt:

Hindenburg stand trotz monarchischer Biografie hinter der Verfassung der Weimarer Republik, allerdings mit einiger Distanz. Damit band er viele konservative Skeptiker an die Demokratie. Er war der wiederholt gewählte demokratische Präsident der demokratischen Weimarer Republik. Hindenburg verfolgte seit 1930 das Konzept zur „nationalen Einigung“, um die instabilen politischen Verhältnisse zu stabilisieren. Er nutzte die Möglichkeiten, die ihm die Weimarer Verfassung gab: Ernennung des Reichskanzlers, Notverordnungen und Parlamentsauflösung. Hindenburg sah die Nazis mit einiger Distanz und nannte Hitler abfällig einen „böhmischen Gefreiten“. 1932 hat er sich drei Mal dezidiert dagegen gewehrt, Hitler zum Reichskanzler zu ernennen. 1933 wurde er schlecht beraten: Ein von einer konservativen Kabinettsmehrheit „eingerahmter“ Hitler bedeute nur eine geringe Gefahr, wurde ihm eingeredet. Der greise Hindenburg sah keine Alternative, um bürgerkriegsähnliche Zustände zu verhindern. Historiker erinnern daran, dass die Ernennung Hitlers zum Reichskanzler nicht gleichzusetzen sei mit der Schuld am Nationalsozialismus. Schuld seien zum einen die Wähler gewesen, die Hitler gewählt haben und zum anderen die Mehrheit im Reichstag, die 1933 dem Ermächtigungsgesetz zugestimmt hat.

Wie ist für Sie die Wahrnehmung des Namens „Hindenburgstraße“ heute? Wird Hindenburg geehrt, weil sein Name auf einem Straßenschild steht? Verhindert eine „Hindenburgstraße“ eine kritische Auseinandersetzung mit Hindenburg? Ich bin gespannt auf die Diskussion nach meinem Vortrag.

### 3) Die Zeit nach 1945

Mit dem deutschen Wirtschaftswunder wuchsen auch auf den Fildern neue Wohn- und Gewerbegebiete aus dem Boden. Straßenbenennungen hatten Hochkonjunktur. Weil die Orte nach außen wuchsen, boten sich Flurnamen immer an. Da es sich meistens aber um ganze Gebiete handelte, war es beliebt, die notwendigen Straßennamen aus dem gleichen Bereich zu nehmen.

Im Ruit-Maierwaldgebiet waren es in den 1950er-Jahren zum Beispiel Blumen (z.B. Nelkenweg, Lilienweg usw.), in Nellingen im Gebiet östlich der Denkendorfer Straße waren es Dichter und Komponisten (z.B. Mozartstraße, Uhlandstraße usw.). Anfang der 1970er-Jahre hat Scharnhausen dann auf der Filderhöhe südlich der Plieningerstraße ebenfalls Blumennamen genommen, die dann 1976 im Zuge Ostfilderns komplett in Vogelnamen umbenannt wurden (z.B. Amselweg, Drosselweg usw.). Ende der 1970er-Jahre war in den „Steinen“ in Nellingen sinnigerweise Gestein dran (z.B. Granitweg, Tuffweg usw.). In Kemnat in den 1980er-Jahren ging es bei den „Hinteren Gärten“ um Mitglieder des Hauses Württemberg (z.B. Charlottenweg, Ulrichstraße usw.), und im Scharnhauser Park in den 1990er-Jahren unter anderem um Bildende Künstler (z.B. Oskar-Schlemmer-Weg, Willi-Baumeister-Weg usw.)

1975 wurde aus den selbständigen Gemeinden Kemnat, Nellingen, Ruit und Scharnhausen die Reformstadt Ostfildern gegründet. Um Verwechslungen zu vermeiden, war es das Ziel, dass jeder Straßennamen nur einmal in der Stadt vorkommt. 1976 ging man daran, viele Straßen umzubenennen. Kamen Straßennamen mehrfach vor, konnte einer davon bleiben, für die anderen musste jeweils ein neuer Name gefunden werden.

Vereinzelt wurden auch Personen der Ortsgeschichte zu Namensgebern von Straßen. Hier sind vor allem die Bürgermeister zu nennen (z.B. die Hermann-Seeger-Straße in Nellingen, der Fauserweg in Kemnat oder die Otto-Vatter-Straße in Ruit), aber auch andere Persönlichkeiten mit örtlichem Bezug (z.B. die Gottlieb-Göz-Straße in Scharnhausen).

In den Gewerbegebieten standen und stehen Straßennamen hoch im Kurs, die einen Bezug zu Wirtschaft, Industrie und Technik haben, zum Beispiel die Gutenbergstraße in Kemnat, die

Liststraße in Scharnhausen, die Senefelderstraße in Ruit oder die Robert-Bosch-Straße in Nellingen.

Allen Straßenbenennungen bis in die jüngste Vergangenheit ist gemeinsam, dass man bei der Benennung kein großes Aufhebens gemacht hat. In aller Regel hat die Verwaltung einen Vorschlag gemacht, und der Gemeinderat hat zugestimmt. Bei der Auswahl hat man sich an anderen Orten orientiert bzw. man hat sich bei historischen Personen danach gerichtet, ob jemand „lexikonrelevant“ war, also als Person der Geschichte in einem Lexikon auftauchte. Manchmal kam der Vorschlag aber auch aus den Reihen des Gemeinderats.

Ich möchte Ihnen ein Beispiel nennen: Am 5. August 1970 ging es im Nellinger Gemeinderat unter anderem um die Straßenbezeichnungen im Gewerbegebiet „Schwarze Breite“. Für die zweite Verlängerung der Vogelsangstraße schlug die Gemeindeverwaltung vor: „Otto-Hahn-Straße“ und „Filderstraße“, und dies ohne jede weitere Ausführung. Nach lebhafter, allerdings nicht dokumentierter Diskussion beschloss der Gemeinderat mit vier Gegenstimmen den Straßennamen „Daimlerstraße“. Ob die Person Gottlieb Daimler gemeint war oder das Automobilunternehmen, wird im Gemeinderatsprotokoll ebensowenig erklärt wie die Gründe für diese Straßenbenennung. Man interessierte sich damals bei Straßenbenennungen nicht für einzelne Aspekte der Biografie oder Zeitabschnitte eines Unternehmens.

Im Jahr 2013 begann der Gemeinderat, einzelne Straßenbenennungen kritisch zu diskutieren. Es ging dabei um Unternehmer und Unternehmen, die in der Zeit des Nationalsozialismus gewirkt haben und um die Frage, ob das Profitieren von nationalsozialistischem Unrecht – etwa durch den Einsatz von Zwangsarbeitern – heute der Anlass sein sollte, diese Straßen umzubenennen. Die Stadtverwaltung hat dem Gemeinderat eine Liste mit 15 einschlägigen Straßennamen vorgelegt. Der Gemeinderat hat sich Ende 2013 in der Diskussion über diejenigen Straßennamen, bei denen nicht geklärt ist, ob das Unternehmen oder der Unternehmer gemeint ist, dafür ausgesprochen, dass es im Zweifelsfall immer um den Unternehmer geht. Bei der Magirusstraße ist demnach Conrad Dietrich Magirus gemeint, der von 1824 bis 1895 lebte und deshalb keinen Bezug zum Nationalsozialismus haben kann. Damit stehen seit der öffentlichen Beschlussvorlage zur Gemeinderatssitzung vom 29. Januar 2014 etliche Straßennamen nicht mehr zur Diskussion, nämlich die Magirusstraße, die Carl-Zeiss-Straße, die Daimlerstraße, die Maybachstraße, die Siemensstraße und die Zeppelinstraße.

Es bleiben also noch neun umstrittene Straßennamen übrig:

### **Claude-Dornier-Straße (SP)**

*Claude Dornier (1884-1969), dt. Flugzeugkonstrukteur.*

Straßenbenennung 1998 als „Namhafter Vertreter der Luftfahrt“.

Die Dornier-Werke waren Rüstungsprofiteure. An den Dornier-Standorten in Friedrichshafen, Oberpfaffenhofen und Wismar wurden ab 1941 Tausende von Zwangsarbeitern eingesetzt, darunter auch Häftlinge aus dem Konzentrationslager Dachau. Claude Dornier selbst trat 1940, als der nationalsozialistische Schrecken schon allen greifbar war, in die NSDAP ein und wurde zum Wehrwirtschaftsführer ernannt.

### **Eckenerstraße (N)**

*Hugo Eckener (1868-1954), dt. Luftschiffpionier und Unternehmer, Nachfolger von Ferdinand Graf von Zeppelin.*

Straßenbenennung 1976 als „bedeutender Luftschiffbauer“, da die zuvorige Benennung Zeppelinstraße auch in Kemnat anzutreffen war.

Eckener wurde 1939 zum Wehrwirtschaftsführer ernannt, ohne der NSDAP anzugehören.

### **Felix-Wankel-Straße (N)**

*Felix Wankel (1902-1988), dt. Ingenieur, Erfinder des Kreiskolbenmotors.*

Straßenbenennung 1989 als Ingenieur und Erfinder des Wankelmotors.

Wankel wurde bereits 1926 Mitglied der NSDAP und hatte schon lange vor 1933 Kontakt zu Hitler. Ab 1936 fand eine enge Zusammenarbeit mit dem Reichsluftfahrtministerium statt. Zu diesem Zweck gründet er die Wankel-Versuchs-Werkstätten in Lindau am Bodensee. Das Reichsluftfahrtministerium unterstützte ihn bis 1945 mit Millionenbeträgen. 1940 wurde Felix Wankel Mitglied der SS. In der Belegschaft der Wankel-Versuchswerkstätten (WWV) gab es gegen Ende des Zweiten Weltkriegs bis zu 25 Kriegsgefangene. 1945 wurde Wankel von den Alliierten in Haft genommen und mit einem Forschungsverbot belegt.

### **Gehringstraße (P)**

*Christoph Willi Gehring (1892-1981), Gründer der Gehring GmbH u. Co. KG, Maschinenfabrik in Ostfildern mit Vorläuferfirma in Naumburg/Saale.*

Die Straßenbenennung erfolgte 1967 anlässlich des 75. Geburtstags von Christoph Willi Gehring.

Gehring wurde 1949 von der Spruchkammer Esslingen wegen Mitgliedschaften in NSFK (NS-Flieger-Korps) NSV (Nationalsozialistische Volkswohlfahrt) und DAF (Deutsche Arbeitsfront) als Mitläufer mit 100 Mark Sühne eingestuft. Die Maschinenfabrik Chr. Gehring in Naumburg/Saale hat Zwangsarbeiter beschäftigt. Weitere Informationen konnten aus dem Stadtarchiv Naumburg/Saale nicht beschafft werden.

### **Hanns-Klemm-Straße (S)**

*Hanns Klemm (1885-1961), dt. Flugzeugkonstrukteur.*

Straßenbenennung 2000 als „Pionier der Luftfahrt“.

Klemm trat 1933 in die NSDAP ein, verließ die Partei 1943 aber wieder aus Protest gegen Rüstungsaufträge, staatliche Aufsicht und Enteignung.

### **Hellmuth-Hirth-Straße (SP)**

*Hellmuth Hirth (1886-1938), dt. Ingenieur und Flugpionier.*

Straßenbenennung 1998 als „Namhafter Vertreter der Luftfahrt“.

1931 erfolgte die Gründung der Hirth-Motoren GmbH in Stuttgart. Nach dem Tod Hellmuth Hirths wurde das Unternehmen 1938 von den Ernst Heinkel Flugzeugwerken übernommen. Bislang sind keine Verstrickungen Hirths mit dem Nationalsozialismus bekannt.

### **Nagelstraße (S)**

*Dr. August Nagel (1882-1943), Unternehmer.*

Straßenbenennung 1976 als „Gründer der Fa. Kodak“.

1931 verkaufte Nagel sein „Kamerawerk Dr. August Nagel“ in Stuttgart-Wangen an die Kodak AG Berlin. In den Kriegsjahren wurde das Nagel-Werk in Stuttgart-Wangen auf Rüstungsproduktion (z.B. Zeitzündler) umgestellt.

## **Robert-Bosch-Straße (N)**

*Robert Bosch (1861-1942), dt. Industrieller.*

Straßenbenennung 1976 als „Großindustrieller“

Das Stuttgarter Unternehmen Robert Bosch hat im Zweiten Weltkrieg bis zu 20.000 Zwangsarbeiter, darunter 1.200 KZ-Häftlinge, eingesetzt. Es ging den Zwangsarbeitern ebenso schlecht wie anderswo. Die Firma hat vom nationalsozialistischen Unrecht profitiert. Der Unternehmer und das Unternehmen haben sich nicht für die Zwangsarbeiter eingesetzt. Vor allem in den Auslagerungswerken im Osten gab es unerträgliche Vorgänge. Die Bosch-Tochter Dreilinden Maschinenbau GmbH war ein Rüstungsbetrieb in Kleinmachnow bei Berlin. Sie setzte Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge ein, darunter viele Frauen aus dem Warschauer Aufstand.

Im Mittelpunkt der Diskussion stand die **Ernst-Heinkel-Straße im Scharnhäuser Park**. Die Ernst-Heinkel-Straße wurde 1998 durch Gemeinderatsbeschluss benannt. Im Scharnhäuser Park waren zwischen 1994 und 1998 Straßennamen vergeben worden, die sich an den Quartieren orientierten: Da gab es 1994 die Partnerstädte, 1994 und 1997 die Widerstandskämpfer und Opfer des Nationalsozialismus, 1997 und 1998 die großen Frauen des 19. und 20. Jahrhunderts, ebenfalls 1997/1998 die Schwäbischen Künstler des 19. u. 20. Jahrhunderts, und 1998 „Namhafte Vertreter der Luftfahrt“ im Süden des Scharnhäuser Parks, dort, wo der alte Fliegerhorst gewesen war.

Die Stadtverwaltung schlug für die heutige Ernst-Heinkel-Straße die Bezeichnung „Brüder-Wright-Straße“ vor. Die amerikanischen Flugpioniere sind wegen ihres ersten Motorflugs 1903 in die Luftfahrtgeschichte eingegangen. Hintergrund des Vorschlags war die Würdigung der „amerikanischen“ Geschichte des Scharnhäuser Parks in der Zeit der US-Kaserne Nellingen Barracks von 1951 bis 1992. Stadtrat Dr. Hofmeier von der SPD befand die „Brüder-Wright-Straße“ nicht als konform mit der regional orientierten Systematik der Benennungen und schlug in der Sitzung eine „Ernst-Heinkel-Straße“ vor. Dieser Vorschlag fand spontan eine große Mehrheit, und so wurde die Ernst-Heinkel-Straße beschlossen, ohne dass sich der Gemeinderat tiefere Gedanken über Heinkels Rolle als Luftfahrtunternehmer im Nationalsozialismus gemacht hätte.

2013 wurde genau dieser Aspekt in der Zeitung beleuchtet. Die Diskussionen im Gemeinderat begannen durch einen Fraktionsantrag der Freien Wähler auf Prüfung, ob eine Umbenennung der Ernst-Heinkel-Straße angezeigt sei.

Bevor ich speziell auf Heinkel und auf die Heinkelwerke zu sprechen komme, möchte ich Ihnen zunächst das Umfeld skizzieren: Die militärische Luftfahrt war für die Nationalsozialisten von höchstem symbolischen Wert, denn sie war durch den Versailler Vertrag verboten gewesen. Mit dem offiziellen Aufbau der Luftwaffe ab 1935 konnten die Nazis ihre Kriegsplanung vorantreiben und gleichzeitig der „Schmach von Versailles“ öffentlichkeitswirksam entgegenwirken. Ungeheuer viel Geld floss in die Luftfahrtindustrie, sie boomte wie kein anderer Bereich der Wirtschaft. Selbst innerhalb der Rüstungsindustrie stand die Luftfahrt eindeutig an erster Stelle. Waren 1933 noch 368 Flugzeuge in ganz Deutschland hergestellt worden, so waren es alleine 1944 über 40.000 Flugzeuge. Während des Zweiten Weltkriegs wurden mehr als 113.000 Flugzeuge produziert. Der Bedarf an Arbeitskräften war enorm: 1933 gab es in allen deutschen Flugzeugwerken gerade mal 4.000 Beschäftigte, 1938 waren es bereits über 200.000, also 50 Mal so viel. Mitte 1944 waren es schon 786.000 Menschen, die in der Flugzeugindustrie arbeiteten, also fast 200 Mal so viel wie 1933, und das in einer Zeit, in der die wehrtüchtigen Männer an der Front kämpfen mussten.

In Deutschland wurden ab etwa 1940 ausländische Zwangsarbeiter beschäftigt, sei es in den Fabriken, in der Landwirtschaft, im Handwerk, in Privathaushalten und sogar bei der Kirche. Viele von ihnen wurden in jugendlichem Alter einfach in ihrer Heimat ‚von der grünen Wiese‘ weggeschnappt und nach Deutschland deportiert. Das Bundesarchiv gibt an: „Insgesamt waren während des Zweiten Weltkriegs auf dem Gebiet des Großdeutschen Reichs ca. 13,5 Mio ausländische Arbeitskräfte und Häftlinge von Konzentrationslagern und ähnlichen Haftlagern eingesetzt. Unter Berücksichtigung ihres zum Teil mehrmaligen Statuswechsels waren davon 8,4 Mio Zivilarbeiter, 4,6 Mio Kriegsgefangene und 1,7 Mio KZ-Häftlinge und "Arbeitsjuden".“

Nun konkret zu Ernst Heinkel: Was ich Ihnen sagen kann, ist nicht das Ergebnis eigener Forschung. Ich habe mir noch kein abschließendes Urteil gebildet, denn dazu kenne ich derzeit noch zu wenige Originalquellen. Ich referiere Ihnen hier, was in der relevanten Forschungsliteratur ausgesagt wird.

Auch die Heinkel-Flugzeugwerke waren durch die nationalsozialistische Luftfahrt-Euphorie gewaltig gewachsen. Waren im ursprünglichen Heinkelwerk in Warnemünde im Jahr 1932 noch 1.000 Beschäftigte gezählt worden, so hatte die Ernst Heinkel AG (EHAG) bei Kriegsende rund 50.000 Beschäftigte. Auch die Heinkel-Werke beschäftigten Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge. Heinkel war keine Ausnahme. Die Zahlen gehen selbst bei gleichen Autoren auseinander: Professor Paul Erker gab in seiner Publikation 1993 rund 30.000 Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge an, in einem Zeitungsinterview 2013 nur noch 17.000. Dr. Lutz Budraß gab 2001 an, es seien 1944 schätzungsweise 10.000 KZ-Häftlinge in den Heinkelwerken beschäftigt gewesen, also, wenn man die Zahlen des Bundesarchivs zugrunde legt, 0,6 Prozent aller zur Zwangsarbeit verpflichteten KZ-Häftlinge.

Heinkel erwarb sich unzweifelhaft große luftfahrthistorische Verdienste: Seine bis heute vielleicht wichtigste Entwicklung war das erste Düsenflugzeug mit Strahltriebwerk. Als Mensch und Unternehmer agierte er, wie es die meisten Menschen und Unternehmer im Nationalsozialismus getan haben: Er schwamm opportunistisch mit dem Strom und nutzte die Verhältnisse für sein eigenes Fortkommen und für den Erfolg seines Unternehmens. Ein grundsätzliches Unrechtsbewusstsein, sich mit einem diktatorischen Regime zu arrangieren, gar mit den Nazis zu kollaborieren und für sich das Beste daraus zu machen, hatte Heinkel nicht – wie fast alle: Er wurde 1933 NSDAP-Mitglied, er profitierte durch Rüstungsaufträge und die „Arisierung“ jüdischen Eigentums, er ließ sich 1937 zum „Wehrwirtschaftsführer“ ernennen, und er nutzte die Möglichkeiten, sich mittels Zwangsarbeit die dringend benötigten Arbeitskräfte zu sichern. Nach der Befreiung vom Nationalsozialismus zeigte Heinkel öffentlich keine Schuldgefühle, und er war von keinerlei öffentlich geäußerten Selbstzweifeln geplagt.

Ernst Heinkel wird von kritischen Forschern wie Professor Paul Erker als eigenwilliger Tüftler und als „eigenbrötlerischer Erfinder-Unternehmer“<sup>1</sup> charakterisiert. Er forderte von seinen Mitarbeitern viel und war berühmt-berüchtigt für sein „Heinkel-Tempo“<sup>2</sup>. Auf der anderen Seite, so Professor Erker, hatte er ein „ausgeprägtes Fürsorgebewußtsein für seine Belegschaft“<sup>3</sup> und „immer ein offenes Ohr für die Nöte und Sorgen auch der kleinen Betriebsangehörigen“<sup>4</sup>. Laut Professor Erker legte sich Heinkel auch mit lokalen Parteistellen und Berliner NS-Behörden an, um gegen „die schlechte Versorgung und Entlohnung der Fremdarbeiter zu protestieren“<sup>5</sup>. Der Doktorand Roman Fröhlich erwähnte 2010 in einem Vortrag, dass sich Heinkel sogar selbst für zusätzliche Decken für die KZ-Häftlinge im

Heinkelwerk eingesetzt hat.<sup>6</sup> Der Heinkel-kritische Historiker Dr. Budraß schreibt, es sei „falsch“ zu meinen, „daß Ernst Heinkel sein Unternehmen als ein Instrument der nationalsozialistischen Vernichtungspolitik im Sinne des häufig unterstellten Programms der ‚Vernichtung durch Arbeit‘ einsetzte.“<sup>7</sup>

Heinkel wollte als Erfinder erfolgreich sein. Professor Erker urteilt: „Die Gewinnerwirtschaftung hatte ihn auch nicht weiter interessiert, solange er die nötigen Mittel für seine Neuentwicklungen zur Verfügung hatte.“<sup>8</sup> Als „technologischer Querulant“<sup>9</sup> (Prof. Erker) passte Heinkel nicht in die kleinkarierte Nazibürokratie, die sich zunehmend einmischte. Erker schreibt, es habe eine „immer stärkere staatliche Durchdringung“ in den Heinkel-Werken gegeben, sodass sie „von den Entscheidungen des Reichsluftfahrtministeriums und des Speer-Apparates weitgehend abhängig“ wurden.<sup>10</sup> Die Entscheidungsmacht der Luftfahrtindustriellen sollte durch Weisungen der Nazibehörden ersetzt werden. Professor Erker schreibt von einem „offenen Bruch mit den Rüstungsbehörden“<sup>11</sup> Anfang 1943. Die Heinkelwerke wurden nun in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und Ernst Heinkel „auf den Posten eines Aufsichtsratsvorsitzenden abgeschoben“<sup>12</sup>.

Meine Damen und Herren, ich könnte Ihnen noch einige Zitate referieren, alle nachzulesen in Aufsätzen, die von kritischen Historikern verfasst wurden. Sie sehen, dass Heinkel nicht einfach mit „Gut“ oder „Böse“, „Schwarz“ oder „Weiß“ charakterisiert werden kann, sondern dass es durchaus Schattierungen und Graustufen dazwischen gibt.

Mit diesen vielfältigen Facetten sah sich auch die Spruchkammer – also das antifaschistische Entnazifizierungsgericht – konfrontiert, die sich seit 1946 mit dem „Fall Heinkel“ beschäftigte. Heinkel selbst konnte für sich nur eine komplette Entlastung vorstellen. Er sagte aus: „Seit 1933 bin ich Parteigenosse, aber nie Nazi gewesen, ich hatte dauernd Krach mit den Gauleitern, Kreisleitern usw.“ Professor Erker schreibt, dass „waschkörbeweise“ Einlassungen verfasst wurden, die Heinkel entlasten sollten, und dass „ein ganzes Heer von Entlastungszeugen“ darauf warteten, für Heinkel auszusagen.<sup>13</sup> Leider hat bislang keiner der Heinkel-Historiker es für nötig erachtet, diese in das Spruchkammerverfahren eingebrachten einzelnen Fakten und geschilderten Episoden wissenschaftlich aufzuarbeiten und zu publizieren.

Die Gegenseite trat ebenfalls massiv auf: Der öffentliche Kläger beantragte im November 1947, Heinkel als Hauptschuldigen zu verurteilen. Er habe aus dem Nationalsozialismus

erheblichen Nutzen gezogen und sei als Unternehmensleiter verantwortlich für den Einsatz der KZ-Häftlinge gewesen. Dieses Spruchkammerverfahren wurde damals in der Öffentlichkeit breit dargestellt und diskutiert. Es ist also nicht zutreffend, dass der Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen in den Heinkelwerken erst in jüngerer Zeit ‚aufgedeckt‘ wurde – das war schon seit der unmittelbaren Nachkriegszeit presseöffentlich. Jeder, der sich dafür interessierte, wusste es. Die Spruchkammer, deren Arbeit bei den Erstverhandlungen durchaus Ernst zu nehmen ist, urteilte 1948 schließlich, dass Heinkel keine Möglichkeit zum Eingreifen in das Oranienburger KZ-Werk gehabt habe. Die Verantwortung für die Behandlung der KZ-Häftlinge gehe ‚zu Lasten der Inhaber der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft‘. Heinkel wurde als Mitläufer eingestuft. Heinkels Berufungsverfahren, das mit einer kompletten Entlastung endete, fiel dann aber schon in die Zeit, als die Beschuldigten allerorten amnestiert oder zumindest deutlich milder beurteilt wurden.

Meine Damen und Herren, dies die Fakten zu Ernst Heinkel in der gebotenen Kürze. Ich lade Sie herzlich ein, die Aufsätze der Heinkel-kritischen Historiker Budraß, Erker und Fröhlich im Detail zu studieren. Sie sind im Stadtarchiv vorhanden und können dort eingesehen werden.

Ich bin nun am Ende meines Vortrags angelangt und möchte nochmals kurz zusammenfassen:

- 1) Straßenbenennungen nach historischen Persönlichkeiten gibt es bei uns seit ungefähr 100 Jahren
- 2) Über die Auswahl der Persönlichkeiten wurde gar nicht oder kaum diskutiert. Entscheidend war immer, dass die Person lexikonrelevant bzw. für den Ort bedeutend war.
- 3) Umbenennungen von Straßen sind selten. Es gab sie in der Regel nach politischen Systemwechseln (also nach dem Ende des Kaiserreichs, nach dem Ende der Weimarer Republik und nach dem Ende des Nationalsozialismus).
- 4) Personen, nach denen heute Straßen benannt sind, weisen gemäß der historischen Forschung vielschichtige Biografien auf, die kontrovers diskutiert werden können.

Ich lade Sie nun zur Diskussion über umstrittene Straßennamen ein. Der Münsteraner Historiker Professor Wolfgang Jacobmeyer hat 2012 zur Umbenennungsdebatte des Hindenburgplatzes in Münster geschrieben: „Geschichte ist nicht nur das, was mir gefällt. Ich will Geschichte auch sperrig, widerborstig belassen; ich möchte beim Gang durch die Stadt keine historische Schonkost.“

Wie geht es Ihnen: Fühlen Sie sich zur Verehrung von Hindenburg oder Heinkel aufgefordert, wenn Sie das entsprechende Straßenschild sehen? Oder ist für Sie ein Straßename einfach ein prominenter Name aus der Geschichte und sonst nichts? Oder ist ein umstrittener Straßename für Sie der Anstoß für eine kritische Auseinandersetzung mit der Geschichte jenseits einer „historischen Schonkost“?

## Anmerkungen

---

<sup>1</sup> Erker, Paul: Ernst Heinkel AG. In: Ders.: Industrieeliten in der NS-Zeit. Anpassungsbereitschaft und Eigeninteresse von Unternehmern in der Rüstungs- und Kriegswirtschaft 1936-1945. Passau 1993, S. 59-65, hier S 59.

<sup>2</sup> Erker 1993, S. 60.

<sup>3</sup> Erker, Paul: Ernst Heinkel. Die Luftfahrtindustrie im Spannungsfeld von technologischem Wandel und politischem Umbruch. In: Ders. u. Pierenkemper, Toni (Hg.): Deutsche Unternehmer zwischen Kriegswirtschaft und Wiederaufbau. Studien zur Erfahrungsbildung von Industrie-Eliten. München 1999, S. 217-290, hier S. 229. (Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte, herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte, Bd. 39.)

<sup>4</sup> Erker 1999, S. 230.

<sup>5</sup> Erker 1999, S. 232.

<sup>6</sup> Roman Fröhlich im Vortrag „Die vielseitigen Verbindungen zwischen dem Heinkel-Konzern und der SS und de... beim Symposium NS-Zwangsarbeit Leipzig, 26.11. 2010, ab Minute 24:00,

<http://www.ustream.tv/recorded/11098538>)

<sup>7</sup> Budraß, Lutz: Der Schritt über die Schwelle. Ernst Heinkel, das Werk Oranienburg und der Einstieg in die Beschäftigung von KZ-Häftlingen. In: Meyer, Winfried / Neitmann, Klaus (Hg.): Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg. Potsdam 2001, S. 129-162, hier S. 160. (Bibliothek der Brandenburgischen und Preußischen Geschichte, Bd. 7).

<sup>8</sup> Erker 1993, S. 65.

<sup>9</sup> Erker 1993, S. 64.

<sup>10</sup> Erker 1993, S. 60.

<sup>11</sup> Erker 1993, S. 63.

<sup>12</sup> Erker 1993, S. 63.

<sup>13</sup> Erker 1999, S. 256.