

Auszug aus dem Kapitel „NS-Zwangsarbeit im deutschen Südwesten – Entwicklung, Bedingung und Erinnerung“, aus der Landeskundlichen Reihe Bd. 45: „Entrechtet – verfolgt – vernichtet. NS-Geschichte und Erinnerungskultur im deutschen Südwesten“ Peter Steinbach, Thomas Stöckle, Sibylle Thelen, Reinhold Weber, Stuttgart 2016

## **Zwangsarbeit durch KZ-Häftlinge in den KZ-Außenlagern im deutschen Südwesten**

Die Geschichte der KZ-Außenlager im Südwesten spiegelt die allgemeine Entwicklung der Konzentrationslager und des Häftlingseinsatzes im Verlauf des Zweiten Weltkrieges wider<sup>19</sup>. Die Häftlinge in den ersten Außenlagern, die bis 1941 entstanden, wurden in ihrer Mehrzahl in SS-eigenen Betrieben eingesetzt. 1942 begann dann der systematische Einsatz von KZ-Häftlingen in der Wirtschaft, zunächst in der Raketen- und Luftfahrtindustrie, danach in weiteren Sparten der Rüstungsindustrie. In der Folge wurden zahlreiche KZ-Außenlager errichtet, die sich wie ein Netz um die großen, zentralen Konzentrationslager legten und die Firmen vor Ort mit Arbeitskräften bedienten. Der Einsatz von KZ-Häftlingen in der Kriegsindustrie ergänzte die Rekrutierung ausländischer Zwangsarbeiter. Er kam einem Funktionswandel der Konzentrationslager gleich. Die SS versprach sich eine Ausweitung ihres politischen und wirtschaftlichen Einflusses, verfügte sie doch über einen bedeutenden Teil der im Reich notwendigen Arbeitskräfte. Der Häftlingseinsatz führte zur „Entgrenzung“<sup>20</sup> des KZ-Systems: Für die Bevölkerung im Umfeld der Außenlager wurde der SS-Terror nun allgegenwärtig und sichtbar.

Auch die ersten KZ-Außenlager in Baden und Württemberg standen im Dienst der SS: Es handelte sich um die Außenlager des Konzentrationslagers Dachau in Radolfzell, Ellwangen und Heidenheim, die im Mai, September und Oktober 1941 eingerichtet wurden. Während Radolfzell bis zum Januar 1945 als Dachauer Außenlager bestand, wurden die Lager in Ellwangen und Heidenheim Ende 1942 aufgelöst. Sie entstanden aber als Außenlager von Natzweiler im Sommer 1943 (Ellwangen) bzw. Mitte Dezember 1944 (Heidenheim) wieder. Die Häftlinge wurden vor allem bei Bauarbeiten und für Arbeiten in den örtlichen SS-Kasernen eingesetzt: In Radolfzell errichteten die Häftlinge einen Schießstand für die Waffen-SS-Unterführerschule, in Ellwangen arbeiteten sie unter anderem in einer Baukolonne auf dem Kasernengelände, in der zweiten Phase auch beim Bau von Straßen und Bunkern sowie in einem Steinbruch. In Heidenheim wurden 50 Häftlinge vor allem bei der Fertigstellung einer Wohnsiedlung für die Polizeiführer in der Nachbarschaft der Polizeischule eingesetzt.

Weitere Natzweiler-Außenlager im Dienst der SS, deren Häftlinge vor allem für Entlade- und Transportarbeiten eingesetzt wurden, bestanden in Iffezheim-Sandweiher (ab Oktober 1943), in Rastatt (Anfang November 1943) und in Bad Rappenau (ab September/Oktober 1944). Zu nennen ist hier auch das kleine Kommando der sogenannten „Garagenhäftlinge“ in Neunkirchen, das seit Anfang Dezember 1944 der dort stationierten Fahrbereitschaft der SS für die Instandhaltung und Reparatur der Fahrzeuge zur Verfügung stand.

Das erste Außenlager im Südwesten im Dienst der Rüstungsindustrie entstand im April 1943 bei der Firma Luftschiffbau-Zeppelin GmbH in Friedrichshafen, die in das geheime Raketenprogramm des Heeres zur Entwicklung der „Vergeltungswaffe“ V 2 einbezogen

---

<sup>19</sup> Die folgenden Angaben ergeben sich aus der Durchsicht der Artikel zu den KZ-Außenlagern in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hrsg.): Der Ort des Terrors, Bde. 2, 3 und 6 (wie Anm. 7), der dort genannten Literatur und der im Literaturverzeichnis genannten neueren Werke.

<sup>20</sup> Christine Glauning: Entgrenzung und KZ-System. Das Unternehmen „Wüste“ und das Konzentrationslager in Bisingen 1944/45, Berlin 2006.

war. In Oberraderach bei Friedrichshafen wurde dafür eine Produktionsanlage gebaut; ab Juni 1943 wurden hier neben deutschen Baufachleuten, Kriegsgefangenen und russischen Zwangsarbeitern auch 1000 bis 1200 KZ-Häftlinge eingesetzt, die zudem das Dachau zugeordnete KZ-Außenlager errichten mussten. Nach einem ersten Bombenangriff auf Friedrichshafen entschloss man sich schon im Sommer 1943, einen Teil der militärischen Produktion bei Zeppelin nach Saulgau auszulagern. KZ-Häftlinge wurden hier für Bauarbeiten, aber auch in der Produktion eingesetzt. Das Außenlager in Friedrichshafen wurde im Zuge der geplanten Untertageverlagerung der Friedrichshafener Luftfahrtindustrie Ende September 1944 aufgelöst und nach Überlingen-Aufkirch verlegt, wo ein Teil der Häftlinge beim Ausbau des Goldbacher Stollens eingesetzt wurde.

Noch Ende 1943 wurde in Schömberg bei Rottweil mit dem Aufbau eines KZ-Außenlagers begonnen, das dem KZ-Stammlager Natzweiler zugeordnet war. Das Lager war das erste der sieben „Wüste“-Lager, die am Fuße der Schwäbischen Alb entstanden. Es folgten Schörzingen (Januar 1944), Frommern (März 1944), Erzingen (Mai 1944), Dautmergen und Bisingen (beide August 1944) sowie zuletzt Dormettingen (Dezember 1944). Über 12 000 Häftlinge schufteten hier in einem Rüstungsprojekt, das seit Ende 1942 von staatlichen Stellen, Firmen und der SS vorangetrieben wurde, um Öl aus Schiefergestein zu gewinnen. Sie wurden zum Bau der einzelnen Lager, der Versuchs- und Fabrikanlagen sowie beim Abbau des Ölschiefers in den Steinbrüchen eingesetzt. Das Unternehmen „Wüste“ steht für den absurd zu nennenden Versuch, die Treibstoffversorgung von Luftwaffe und SS sicherzustellen, die nach den alliierten Fliegerangriffen auf die deutschen Hydrierwerke im Frühjahr 1944 und dem Verlust der rumänischen Ölfelder zusammengebrochen war. Denn angesichts des geringen Ölgehalts des örtlichen Schiefers und nur unzulänglich entwickelter Produktionsverfahren war das „Unternehmen Wüste“, das mindestens 3500 Tote forderte, von Anfang an zum Scheitern verurteilt. Erst am 23. Februar 1945 ging das erste der zehn geplanten „Wüste-Werke“ in Bisingen provisorisch in Betrieb.

Fast zeitgleich begann im März und April 1944 mit der Einrichtung der KZ-Außenlager in Neckarelz, Wasseralfingen (bei Aalen) und Leonberg der Einsatz von KZ-Häftlingen bei der Verlagerung der kriegswichtigen Luftfahrtindustrie in geschützte unterirdische Produktionsstätten. Die Häftlinge der „Neckarlager“ (KZ-Außenlager I und II in Neckarelz, Neckargerach, Asbach, Neckarbischofsheim sowie ein Kommando in Oberschefflenz) wurden zum Ausbau des Obrigheimer Stollens und den damit verbundenen Arbeiten im Umfeld herangezogen. Unter dem Tarnnamen „Goldfisch“ wurde die Verlagerung der Produktion von Flugmotoren durch Daimler-Benz angestrebt.

In Wasseralfingen bauten Häftlinge unter Leitung der „Organisation Todt“<sup>21</sup> am Ausbau eines Stollens in einem Erzbergwerk, in dem die Maschinenfabrik Alfred Kessler Naben und Flugzeugpropeller herstellen sollte. In Leonberg wurde der Autobahntunnel ebenfalls unter Leitung der „Organisation Todt“ zur Produktionsstätte der Firma Messerschmitt ausgebaut; herangezogen wurden hierfür polnische und sowjetische Zwangsarbeiter sowie KZ-Häftlinge. Die Produktion von Flugzeugtragflächen für die Me 262, für die auch Häftlinge eingesetzt wurden, begann hier im Juli 1944. Bereits im Februar 1944 hatten unter Leitung der „Organisation Todt“ die Bauarbeiten am Bunkerwerk in Vaihingen/Enz begonnen, das unter dem Tarnnamen „Stoffel“ in einem Felsenkessel errichtet werden sollte. Es war für die Produktion von Einzelteilen der Me 262 vorgesehen. Ab August 1944 kamen KZ-Häftlinge zu den deutschen und ausländischen Arbeitern hinzu. Die Bauarbeiten wurden nach den Luftangriffen der Alliierten bereits im Oktober 1944

---

<sup>21</sup> Die 1938 eingerichtete „Organisation Todt“ (OT) unter ihrem Führer Fritz Todt war zuständig für das gesamte Bauwesen im Reich und in den von Deutschland besetzten Gebieten.

abgebrochen. Das Lager Vaihingen/Enz wurde nun zum Krankenlager des Natzweiler-Komplexes umfunktioniert. Zum Ausbau der vorhandenen Stollen in Haslach, Kochendorf, Neckargartach und Unterriexingen wurden zwischen August und Oktober 1944 KZ-Häftlinge herangezogen; der Stollen in Überlingen wurde, wie bereits erwähnt, ab September 1944 mit ihrer Hilfe gebaut. Im Haslacher Stollen sollte Daimler-Benz Kurbelwellen für Flugzeugmotoren produzieren, in Kochendorf wollte der Flugzeughersteller Ernst Heinkel Turbinenteile fertigen und Neckargartach sollte Produktionsstandort der Erla-Maschinenwerke GmbH aus Leipzig für das Jagdflugzeug TA 152 H werden. Die Daimler-Benz-Motorenwerke Mannheim (MWM) planten die Verlegung ihrer Produktion nach Unterriexingen.

Nur an zwei der genannten Orte, an denen KZ-Häftlinge arbeiteten, war die Produktion bereits angelaufen: im Obrighheimer Stollen bei der Flugmotorenherstellung für Daimler-Benz und im Tunnel von Leonberg für Messerschmitt. Ebenfalls in der Rüstungsproduktion wurden die Insassen von vier weiteren KZ-Außenlagern in Württemberg verwendet: Weibliche jüdische KZ-Häftlinge arbeiteten ab Ende Juli 1944 in der Kriegsproduktion der Württembergischen Metallwarenfabrik (WMF) in Geislingen/Steige, wo Querruder für Düsenflugzeuge und Maschinengewehre hergestellt wurden. Seit Ende September 1944 wurden bei Daimler-Benz in Mannheim polnische KZ-Häftlinge in der Lastwagenproduktion eingesetzt. Untergebracht waren sie in einer Schule in Mannheim-Sandhofen. Zudem arbeiteten weibliche jüdische Häftlinge ab Mitte Januar 1945 bei der Rüstungsfirma Luftfahrtgeräte-GmbH (Lufag) in Calw, die mit ihrer Hilfe Einzelteile für den Flugzeugbau herstellte. Ab Januar 1945 wurden zudem bei Magirus-Deutz in Ulm KZ-Häftlinge zur Herstellung von Raupenschleppern eingesetzt.

Drei KZ-Außenlager dienten weiteren Zwecken der Luftwaffe: In Schwäbisch Hall-Hessental wurden KZ-Häftlinge ab Oktober 1944 zu Bau- und Aufräumarbeiten auf dem Fliegerhorst eingesetzt – die zunächst von der Firma Messerschmitt dorthin verlagerte Endmontage der Me 262 wurde aufgrund alliierter Fliegerangriffe in ein nahe gelegenes, getarntes Waldstück verlegt.

Auf den Flugplätzen von Echterdingen und Hailfingen wurden ab November 1944 jüdische KZ-Häftlinge für Bau- und Planierungsarbeiten eingesetzt. Hierfür benötigtes Baumaterial wurde ebenfalls von KZ-Häftlingen in den nahegelegenen Steinbrüchen gebrochen und zum Fluggelände transportiert. Angefügt sei, dass auch die Häftlinge des Sicherungslagers Schirmeck für die Zwangsarbeit eingesetzt wurden. Die Werksleitung von Daimler-Benz in Gaggenau hatte zunächst beim Lagerstandort im Elsass eine Produktionsstätte errichten lassen. Nach der Evakuierung von Schirmeck arbeiteten die männlichen und weiblichen Häftlinge im Werk in Gaggenau und wurden im neu errichteten Lager Rotenfels untergebracht. Ein kleines Häftlingskommando stand der nach Villingendorf evakuierten Lagerführung zur Verfügung.<sup>22</sup>

Eine Sonderstellung nehmen die „KZ auf Schienen“ ein, die durch die SSEisenbahnbaubrigaden erstellt und im gesamten Reich für die Reparatur beschädigter Eisenbahnlinien eingesetzt wurden. Sie unterstanden nach unterschiedlicher Zuordnung ab Januar 1945 dem KZ Sachsenhausen. In Karlsruhe wurde im September 1944 die 7. SS-Eisenbahnbaubrigade stationiert, die im Oktober nach Stuttgart verlegt wurde. Die 8. SS-Eisenbahnbaubrigade kam vor Weihnachten 1944 über Stuttgart nach Offenburg. Sie

---

<sup>22</sup> Neil Gregor: Stern und Hakenkreuz. Daimler-Benz im Dritten Reich, Berlin 1997, S. 295; Cédric Neveu: Das Sicherungslager Schirmeck-Vorbruck. Ein Lager im Zentrum der Germanisierungspolitik, in: Janine Doerry u. a. (Hrsg.): NS-Zwangslager in Westdeutschland, Frankreich und den Niederlanden. Geschichte und Erinnerung, Paderborn 2008, S. 61–76.

wurde nach einem Bombenangriff Mitte Februar 1944 zur Reparatur des Zuges nach Darmstadt verlegt. Ab Anfang Januar 1945 fand sich auch die 10. SS-Eisenbahnbaubrigade in Offenburg, die im März 1945 nach Ansbach verlegt wurde. Aufgabe der aus KZ-Häftlingen bestehenden Baubrigaden war die Reparatur zerstörter Schienenwege, um den militärischen Nachschub für die Front sicherzustellen. Auf dem Bahngelände in Offenburg wurde diese Arbeit von Ende März bis Mitte April 1945 von weiteren KZ-Häftlingen fortgeführt. Sie mussten hier (wie auch in anderen Städten nach Luftangriffen) Bomben entschärfen und Trümmer beseitigen.

Die Auflösung der Lager erfolgte, als sich die alliierten Truppenverbände näherten. Die SS befahl die Evakuierung. Die Häftlinge wurden mit Zug oder zu Fuß in Richtung des Konzentrationslagers Dachau bzw. dessen Außenlager geschickt. Ein Teil wurde auch per Zug in das Konzentrationslager Bergen-Belsen transportiert. Diese sogenannten Todesmärsche, die von der SS in den letzten Kriegswochen mit brachialer Gewalt vorwärtsgetrieben wurden, forderten eine große Zahl von Opfern. Vorsichtige Schätzungen gehen von mindestens 700 Toten aus – wahrscheinlich waren es aber deutlich mehr.<sup>23</sup>

Ein ungewöhnliches Ende fand die 7. SS-Eisenbahnbaubrigade, die in zwei Teilzügen evakuiert wurde. Einer davon gelangte bis Biberach, wo die Häftlinge, die sich zuvor auf ein gemeinsames Vorgehen geeinigt hatten, dem Lagerführer vorschlugen, ihm ein Leumundszeugnis für die herannahenden französischen Truppen auszustellen. Daraufhin entließ dieser die ihm unterstehenden SS-Männer bis auf zwei und hielt den Schein eines funktionierenden Konzentrationslagers aufrecht, indem die Häftlinge in Biberach weiterarbeiteten. Nach einem Räumungsbefehl musste der Zug allerdings weiterfahren, doch die Häftlinge konnten in Bad Schussenried den Zugführer überwältigen und sich selbst befreien.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Arno Huth: Die Auflösung des KZ Natzweiler und seines Außenlagerkomplexes. Eine Übersicht, in: Jean-Luc Blondel u. a. (Hrsg.): Freilegungen. Auf den Spuren der Todesmärsche (Jahrbuch des International Tracing Service Bd. 1), Göttingen 2012, S. 184–197, hier S. 197.

<sup>24</sup> Karola Fings: Krieg, Gesellschaft und KZ: Himmlers SS-Baubrigaden, Paderborn, 2005, S. 281.