

Dorothee Hochstetter: Motorisierung und "Volksgemeinschaft". Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931-1945 (= Studien zur Zeitgeschichte, Bd. 68), München: Oldenbourg 2005, IX + 537 S., ISBN 3-486-57570-8, EUR 69.80.

Vorwort	IX
Einleitung	1
<i>I. Die Anfänge des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps und der Motor-SA 1931-1933</i>	21
1. Die organisatorische Entwicklung Der Vorläufer: Das Nationalsozialistische Automobilkorps (NSAK) 1930-1931 (21) - Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) 1931-1933 (25) - Die Motor-SA 1931-1933 (31)	21
2. Der Motor als politisches Instrument: Die "Eroberung der Straße" Propaganda im Wahljahr 1932 (39) - Die Motorformationen wichtiger politischer Parteien und Wehrverbände im Vergleich (53)	39
<i>II. Das NSKK: Organisation und Aufbau 1933-1945</i>	67
1. Der Aufstieg zur selbständigen Gliederung Der Status des NSKK 1933 (67) - Der "Röhm-Putsch" und seine Folgen (68) - Der Zusammenschluss mit der Motor-SA (72)	67
2. Der Aufbau Äußere Strukturen: Gliederung und Einheiten (74) - Innere Strukturen: Ämter, Selbstdarstellung und Ausbildung (81)	74
3. Selbstverständnis und Ziele des NSKK Das politische Selbstverständnis (97) - Das paramilitärische Selbstverständnis (99) - Das NSKK - "Erziehungs- und Schulungsstätte für die Motorisierung" (101) - Das sportliche Selbstverständnis (101)	97
4. Die Mitglieder Zusammensetzung und Entwicklung des Mitgliederbestandes (102) - Zielgruppen (111) - Mögliche Beitrittsmotive (116)	102
5. Das höhere Führerkorps Die Korpsführer (122) - Die Motorobergruppenführer und Ehrenführer (132)	122
6. Die Stellung des NSKK im Gefüge von Partei und Staat Rivalitäten und Machtproben (143) - Polykratische Strukturen im Kraftverkehrswesen (146) - Zusammenfassung (148)	140

<i>III.</i>	<i>Ideologie und Praxis der NS-Motorisierungspolitik</i>	151
1.	Die staatliche Förderung der Motorisierung Motorisierung - die neue Zielvorgabe in der NS-Programmatik 1933: Motive und Hintergründe (151) - Kernpunkte des NS-Motorisierungsprogramms (158)	151
2.	Metaphorik und Ideologie der Kraftfahrt im "Dritten Reich" Motorisierung als Entwicklungsziel einer modernen Nation (166) - Motorisierung und Technik als deutsche Kulturgüter (170)	166
3.	Das NSKK - Der "Banner- und Willensträger der Motorisierung" Der Beitrag des NSKK zur Motorisierungsideologie (177) - Werbung für ein "motorisierungsfreundliches" Klima (178)	177
4.	Die nationalsozialistische Motorisierungspolitik - modern, antimodern oder Ausdruck einer Modernisierungsdiktatur? Die Frage nach der sozioökonomischen Modernisierungsleistung (184) - Die Verschränkung moderner und antimoderner Elemente in der NS-Ideologie(187)	183
<i>IV.</i>	<i>Die "Gleichschaltung" der Automobilclubs</i>	191
1.	Annäherung der Club-Funktionäre an die nationalsozialistischen Machthaber Reaktionen auf die NS-Machtübernahme (191) - Demonstrationsformen politischer Zuverlässigkeit (197)	191
2.	Auf dem Weg zur "Einheitsfront der Kraftfahrer" Der "Pakt von Baden-Baden": das "automobile Ermächtigungsgesetz" (206) - Gründung des Einheitsclubs "DDAC" (209) - Einfluss und Interessen des NSKK (215) - Exkurs: Frauen am Steuer: Die Deutschen Damen- Automobilclubs (217)	206
3.	Der DDAC zwischen Machtverlust und Traditionsbewahrung Die Auswirkungen der "Gleichschaltung" (221) - Beschneidung der Freiräume und Kompetenzen des Clubs (226)	221
<i>V.</i>	<i>"Die Jugend strömt zum Motor": Motor-HJ und NSKK-Motorsportschulen</i>	231
1.	Die Motor-HJ Der starke Zulauf zur Motor-HJ (232) - Innere und äußere Strukturen (241) - Die Auswirkungen der Motor-HJ- Ausbildung (246)	231
2.	Die NSKK-Motorsportschulen Entstehung und Entwicklung (250) - Militärische Interessen (253) - Die Finanzierung: Die Geldgeber im Hintergrund (263) - Innere Strukturen (268) - Die Bedeutung der Motorsportschulen (273)	249
<i>VI.</i>	<i>Motorsport im "Dritten Reich": Organisation und Funktion</i>	277
1.	Die Organisation des Motorsports: Die "Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt" (ONS) Aufbau und Aufgaben der ONS (278) - Machtansprüche der ONS in den internationalen	278

	Gremien des Motorsports (285)	
2.	Interessen des "Dritten Reiches" "Helden der Rennbahn" - Helden des "Dritten Reiches"? (291) - Harmonisierung von völkischen Idealen mit machtpolitischen Zielen (299) - Staatliche Förderung des Rennsportengagements der Industrie (307)	291
3.	Die Motorsportpolitik des NSKK: Ziele und Grenzen Popularisierung des Motorsports bei Zuschauern und Kraftfahrern (314) - Nationalsozialistische Inszenierungen (318) - Vorbereitung auf den Kriegsfall: Der Kraftfahrgeländesport (321) - Grenzen der Politisierung (325)	314
VII.	<i>Die Beziehungen zwischen Automobilindustrie und NSKK</i>	331
1.	Die Anpassungsbereitschaft der Industrie NSKK und Automobilindustrie vor 1933 (331) - Patenschaften für die Motorsportschulen (333) - Spenden der Automobilindustrie (338) - Persönliche Verbundenheit (342)	331
2.	Motive und Interessenlagen auf Seiten des NSKK und der Industrie Vorteile für das NSKK (344) - Der Nutzen für die Industrie (346) - Die Spendenpraxis der Industrie - Marketingstrategie oder Korruptionssystem? (350) - Das Verhältnis NSKK - Automobilindustrie aus Sicht der Direktoren (353)	344
VIII.	<i>Kraftfahrtsachverständige und Fahrlehrer - zwischen Unabhängigkeit und Vereinnahmung</i>	355
1.	Tradition und Neuordnung im Technischen Prüfwesen	355
2.	Der Machtkampf zwischen RTÜV und NSKK Die Stellungnahmen der Ministerien (359)	357
3.	Die Entwicklung der Fahrschul Ausbildung und der Fahrlehrerverbände Organisatorische Entwicklung (364)	362
4.	Weltanschauliche Überwachung der Fahrlehrer und marktwirtschaftliche Eingriffe Eingriffe in den freien Markt (368) - Grenzen und Möglichkeiten der Einflussnahme des NSKK (370)	366
IX.	<i>Das Ideal: Verkehrssicherheit auf den Straßen des "Dritten Reiches"</i>	373
1.	Die Schattenseite der Motorisierung: Verkehrsunfälle in den dreißiger Jahren Die Unfallentwicklung in den dreißiger Jahren (373) - Öffentlich geführte Diskussionen über Verkehrsunfälle (375) - Die ersten Reichsstraßenverkehrsordnungen (376) - Die verordnete "Autofreundlichkeit" (379)	373
2.	Die neue Formel: "Verkehrsgemeinschaft" - ein Stück "Volksgemeinschaft" Die Vorbildfunktion der NSDAP-Mitglieder und Führer des Staates (385) - Verbrechensbekämpfung (386)	381

3.	Das NSKK im Dienst der Verkehrssicherheit Der Verkehrserziehungsdienst (388) - Der Verkehrshilfsdienst (393)	387
4.	Verkehrspädagogik im nationalsozialistischen Deutschland Die Arbeit der Verkehrswacht (394) - Das politisch-ideologische Fundament der Verkehrserziehung (395) - Vom "Verkehrssünder" zum "frivolen Verbrecher" (398) - Beurteilung der NS-Verkehrspädagogik (401)	394
X.	<i>Diskriminierungs- und Gewaltmaßnahmen gegen Juden</i>	403
1.	Vom Deutschen Reichs-Autoclub (DRAG) zum Jüdischen Autoclub	403
2.	Beseitigung des "jüdischen Einflusses" im Automobilwesen Wirtschaftliche Schädigung (408)	405
3.	Ausschluss der Juden aus der deutschen "Verkehrsgemeinschaft" Antijüdische Initiativen im Kraftfahrergewerbe (413)	410
4.	Das NSKK und die Judenpogrome vom 7. -10. November 1938	414
XI.	<i>"Räder müssen rollen für den Sieg": Das NSKK im Zweiten Weltkrieg</i>	421
1.	Das NSKK im Zeichen der Kriegsvorbereitung	421
2.	Der Stellenwert der Motorisierung in Ideologie und Propaganda des Zweiten Weltkriegs Die Leitbilder (425) - Die Deutungsmacht der Motorisierungsideologie (427)	425
3.	Einsätze und Aufgaben des NSKK Kontrollieren (430) - Ausbilden (432) - Fahren (440) - Transportieren: Das NSKK als Nachschuborganisation (444)	430
4.	Kriegsverbrechen und Judenmord Der Beitrag des NSKK zur Diskriminierung und Vertreibung der polnischen Zivilbevölkerung (454) - Mitwirkung an der Verfolgung und Ermordung von Juden in der Sowjetunion (460)	454
	Schlussbetrachtung: Wechselwirkungen von Politik und Technik	479
	Abkürzungen	491
	Quellen- und Literatur	495
	Personenregister	533