

»Aber die Autobahnen ...!«

Autobahnen: der überdauernde Erfolg des Nationalsozialismus

»Aber die Autobahnen ...« – so begann der in der Nachkriegszeit wohl am häufigsten benutzte Satz, der eine Verteidigung der Nazizeit einleitete. Angehörige der Nachkriegsgeneration kennen die typische Väterantwort auf die Frage, warum sie dem Nationalsozialismus keinen Widerstand geleistet hatten, nur zu gut. Auch bei Jüngeren ist der Autobahnbaubau der meistzitierte Posten, wenn es um eine Bilanzierung der Habenseite des Nationalsozialismus geht. Es habe doch auch viel Gutes gegeben, z.B. die technische und wirtschaftliche Glanzleistung des Autobahnbaus, mit dem die Arbeitslosen von der Straße geholt worden seien.

Wie viele andere Angehörige meiner Generation – Kinder von Tätern und Mitläufern – reagiere ich auf diesen Satzanfang unmittelbar mit intensiver Wut. Argumentieren läßt sich hier nicht. Zu hermetisch wirkt diese pseudo-unparteiische Buchhalterlogik – »gut, Hitler hat zwar den Krieg gemacht, und das mit den Juden war nicht gut, aber die Autobahnen, das soll ihm erst mal einer nachmachen...« –, zu kalt die Unschuldsgeste, mit der die Autobahnen gegen millionenfachen Mord aufgewogen werden.

»Aber die Autobahnen« ist eine der Äußerungen, die trotzig, latent aggressiv das Positive der NS-Zeit hervorholen – es gibt noch einige mehr: z.B. »Aber die Fackelzüge!«; oder: »Damals gab es noch Sinn für Gemeinschaft!«; oder: »Damals hat man noch an etwas geglaubt!«, oder der neben den Autobahnen meistgenannte Pluspunkt des Nationalsozialismus: »Damals konnte man als Frau nachts noch allein durch den Park gehen – die Wäsche draußen aufhängen – das Fahrrad unabgeschlossen stehen lassen!«; und schließlich: »Damals wären die Gammler (Punks, Intellektuelle, Schwarze, Asoziale) ins Arbeitslager gekommen!«

Noch sehr viel verbreiteter als diese Positivformulierungen sind natürlich die nicht minder aggressiven, aber defensiven Formulierungen, vor allem: »Wir haben von nichts gewußt!« Um eine genauere sozialpsychologische Untersuchung dieser Sätze wird es im folgenden gehen.

Warum soll man sich mit diesen Formeln überhaupt befassen? Sie drücken doch so deutlich das Bedürfnis aus, den Nationalsozialismus zu normalisieren, alle Verbindungen zu seiner verbrecherischen Seite zu kappen. Sie beinhalten Verfälschungen der Geschichte. Sie sind nachträgliche Legitimationsversuche, die die eigene schuldhaftige Beteiligung nivellieren und abwehren sollen. Diese Funktionen für das eigene positive Selbstbild sind von vielen AutorInnen hervorgehoben worden (z.B. Giordano 1987, Seeßlen 1994). Aber trotz ihres Abwehrcharakters und ihrer Verlogenheit sollten sie nicht einfach beiseite geschoben werden.

Sie können Auskunft geben über die subjektiven Motive, die die Loyalität bzw. Begeisterung für den Nationalsozialismus getragen haben. Wir haben nur diese wenigen, halbwegs spontanen, freiwilligen Äußerungen: Der Rest ist das gepreßte, erzwungene, formelhafte öffentliche Reden und das »große Schweigen« (v. Arnim 1991). So wenig man diese Äußerungen einfach wörtlich nehmen und als Wirklichkeitsbeschreibung glauben kann, so wenig sind sie abzutun als Ausreden für den Opportunismus der NS-Zeitgenossen.

Die Kernvorstellungen des Nationalsozialismus – deutlich von Anfang an, nicht erst im nachhinein sichtbar –, Rassismus und Krieg, kommen als Motive der eigenen Zustimmung zum Regime in den Abwehrformeln nicht vor. Ist es das Schweigen der Verlierer, die nur der Sieg der anderen Seite daran hindert, sich der vielmillionenfachen Kriegstoten, der Opfer von Vertreibung und Vernichtung zu rühmen? Oder läßt sich das Schweigen als Anerkenntnis von Scham und Schuld angesichts der katastrophalen Folgen dieser Politik verstehen? Der verbrecherische Charakter des Krieges hat die ehemaligen Soldaten nicht abgehalten, von Kriegskameradschaft, Entbehrungen, Heldentaten und den quasi-touristischen Attraktionen des Zweiten Weltkrieges zu erzählen.

»Aber die Autobahnen« bezieht sich nur auf einen schmalen

Bereich der NS-Innenpolitik, die wirtschafts- und sozialpolitischen Maßnahmen des Regimes. Andere Sätze enthalten überhaupt keine politischen Bezüge. In der sentimental Erinnerung an die Hitlerzeit hat das Private bzw. das öffentlich Repräsentative Vorrang: die schönen Kinofilme, die spannenden Massenergebnisse, Olympia, die Autobahnen, die Fackelzüge, die Gemeinschaftserlebnisse. Überlebt hat nicht das Politische. Ob das nur eine Aussage über das entpolitisierte Nachkriegsdeutschland ist oder mehr, wird sich zeigen.

Daß die Formeln eher das Mobilisierende als das Politische enthalten, entspricht jedenfalls einer Seite des nationalsozialistischen Selbstverständnisses. Die Nazis verstanden sich nicht als Partei, die ein politisches Programm durchsetzen will, sondern als Bewegung, die eine Weltanschauung vertritt. Mit dem eingeschränkten Geltungsbereich des Politischen wollten sie sich keinesfalls zufrieden geben. Sie wollten das »Dritte Reich«, ja mehr als dies: Ab 1940 durfte nur noch – ohne zahlenmäßige Begrenzung – von dem »Reich« gesprochen werden. Das Reich war aber nur die Vorbedingung für das eigentliche Ziel: die rassenbiologische Erneuerung des Menschen. Diese weit über politische Pragmatiken hinausreichenden Ansprüche machen es sinnvoll, sich in der Analyse der Massenwirksamkeit des Nationalsozialismus nicht auf die unmittelbar politischen Aspekte zu beschränken. Wie haben die Menschen ihre Welt erlebt, welche Antworten schien ihnen der Nationalsozialismus zu geben? An welche Bedürfnisse, Sehnsüchte, Ängste konnte faschistische Ideologie und Herrschaft anknüpfen? Mir geht es im folgenden darum, die nach 1945 zur Verteidigung der Nazizeit benutzten Formeln daraufhin zu untersuchen, welche emotionalen Erlebnisweisen in ihnen aufscheinen.

Ich will nun diese Abwehrformeln nicht noch einmal widerlegen, sondern sie als Auskunftquelle für die Anziehungskraft des Faschismus benutzen. Wenn wir etwas genauer auf die sehr wenigen und formelhaften Antworten hören, die die Generation meiner Eltern auf die Frage gab, warum sie mitgemacht hat, wird hinter der Kränkung und trotzigem Rechtfertigung etwas von der Faszination spürbar.

Was war so wichtig an den Autobahnen, daß es sich gegen alle anderen Erinnerungen an die Nazizeit in den Vordergrund schob?

Die guten und die schlechten Nazizeiten

Handelt es sich überhaupt um eine Erinnerung? Von jugendlichen Rechten und Neonazis ist der Satz inzwischen genauso oft zu hören wie von den Zeitgenossen des »Dritten Reiches«. Auch bei den Zeitgenossen tritt die persönliche Erinnerung an die Autobahn in den Hintergrund. Sie wird überlagert von dem während der NS-Zeit medial vermittelten Bild, das sich zäher hält als alle Aufklärungsversuche über die Realität hinter den Bildern.

Ein zentrales Nachkriegsbedürfnis war es, die 12 Jahre des »tausendjährigen Reiches« für die eigene biographische Erzählung und Identitätskonstruktion zu retten. Das schwarze Loch, das diese Jahre in die Kontinuität der Lebensgeschichte gerissen hätten, konnte nicht mehr mit einer offensiven Strategie, z.B. einer direkten Propagierung der Nazi-Ideologie, aufgefüllt werden. So ist der Autobahnsatz zunächst zu verstehen als eines der Manöver, die NS-Vergangenheit zu einem positiven Bestandteil der eigenen Identität umzumünzen.

Die Autobahn symbolisiert in der Version dieser Nachkriegsinszenierung die Trennung zwischen den guten Jahren 1933-1939 und den Kriegsjahren, die in der Erinnerung nicht mehr mit den anfänglichen Siegesräuschen konnotiert werden, sondern durch Kriegsverlust und Schuldzuweisungen zu den schlechten Jahren wurden. Im September 1933 wurde mit dem Autobahnbau begonnen, nach Kriegsbeginn wurden die Arbeiten fast eingestellt. Er gehört zu der »unschuldigen«, positiven Aufbauphase. Der Autobahnbau steht für die ungebrochene Erfolgsgeschichte des »Dritten Reiches«, die mit der – als unvorhersehbar und als im Grunde unnötig etikettierten – Weiterentwicklung in Krieg und Massenvernichtung nichts zu tun haben will.

Die Autobahn als dominante Spontanerinnerung an den Nationalsozialismus unterstreicht die Spaltung des Geschichtsbildes in die positive, kraftvolle, euphorische, visionäre Aufbruchzeit und die erfolglose, ihre Macht nur in der äußersten Destruktion beweisende, verbrecherische Zeit des Weltkriegs und der Massenvernichtung. Sie leugnet die Existenz dieses Anteils in der Frühgeschichte

Bereich der NS-Innenpolitik, die wirtschafts- und sozialpolitischen Maßnahmen des Regimes. Andere Sätze enthalten überhaupt keine politischen Bezüge. In der sentimental Erinnerung an die Hitlerzeit hat das Private bzw. das öffentlich Repräsentative Vorrang: die schönen Kinofilme, die spannenden Massenergebnisse, Olympia, die Autobahnen, die Fackelzüge, die Gemeinschaftserlebnisse. Überlebt hat nicht das Politische. Ob das nur eine Aussage über das entpolitisierte Nachkriegsdeutschland ist oder mehr, wird sich zeigen.

Daß die Formeln eher das Mobilisierende als das Politische enthalten, entspricht jedenfalls einer Seite des nationalsozialistischen Selbstverständnisses. Die Nazis verstanden sich nicht als Partei, die ein politisches Programm durchsetzen will, sondern als Bewegung, die eine Weltanschauung vertritt. Mit dem eingeschränkten Geltungsbereich des Politischen wollten sie sich keinesfalls zufrieden geben. Sie wollten das »Dritte Reich«, ja mehr als dies: Ab 1940 durfte nur noch – ohne zahlenmäßige Begrenzung – von dem »Reich« gesprochen werden. Das Reich war aber nur die Vorbedingung für das eigentliche Ziel: die rassenbiologische Erneuerung des Menschen. Diese weit über politische Pragmatiken hinausreichenden Ansprüche machen es sinnvoll, sich in der Analyse der Massenwirksamkeit des Nationalsozialismus nicht auf die unmittelbar politischen Aspekte zu beschränken. Wie haben die Menschen ihre Welt erlebt, welche Antworten schien ihnen der Nationalsozialismus zu geben? An welche Bedürfnisse, Sehnsüchte, Ängste konnte faschistische Ideologie und Herrschaft anknüpfen? Mir geht es im folgenden darum, die nach 1945 zur Verteidigung der Nazizeit benutzten Formeln daraufhin zu untersuchen, welche emotionalen Erlebnisweisen in ihnen aufscheinen.

Ich will nun diese Abwehrformeln nicht noch einmal widerlegen, sondern sie als Auskunftquelle für die Anziehungskraft des Faschismus benutzen. Wenn wir etwas genauer auf die sehr wenigen und formelhaften Antworten hören, die die Generation meiner Eltern auf die Frage gab, warum sie mitgemacht hat, wird hinter der Kränkung und trotzigem Rechtfertigung etwas von der Faszination spürbar.

Was war so wichtig an den Autobahnen, daß es sich gegen alle anderen Erinnerungen an die Nazizeit in den Vordergrund schob?

Die guten und die schlechten Nazizeiten

Handelt es sich überhaupt um eine Erinnerung? Von jugendlichen Rechten und Neonazis ist der Satz inzwischen genauso oft zu hören wie von den Zeitgenossen des »Dritten Reiches«. Auch bei den Zeitgenossen tritt die persönliche Erinnerung an die Autobahn in den Hintergrund. Sie wird überlagert von dem während der NS-Zeit medial vermittelten Bild, das sich zäher hält als alle Aufklärungsversuche über die Realität hinter den Bildern.

Ein zentrales Nachkriegsbedürfnis war es, die 12 Jahre des »tausendjährigen Reiches« für die eigene biographische Erzählung und Identitätskonstruktion zu retten. Das schwarze Loch, das diese Jahre in die Kontinuität der Lebensgeschichte gerissen hätten, konnte nicht mehr mit einer offensiven Strategie, z.B. einer direkten Propagierung der Nazi-Ideologie, aufgefüllt werden. So ist der Autobahn-Satz zunächst zu verstehen als eines der Manöver, die NS-Vergangenheit zu einem positiven Bestandteil der eigenen Identität umzumünzen.

Die Autobahn symbolisiert in der Version dieser Nachkriegsinszenierung die Trennung zwischen den guten Jahren 1933-1939 und den Kriegsjahren, die in der Erinnerung nicht mehr mit den anfänglichen Siegesräuschen konnotiert werden, sondern durch Kriegsverlust und Schuldzuweisungen zu den schlechten Jahren wurden. Im September 1933 wurde mit dem Autobahnbau begonnen, nach Kriegsbeginn wurden die Arbeiten fast eingestellt. Er gehört zu der »unschuldigen«, positiven Aufbauphase. Der Autobahnbau steht für die ungebrochene Erfolgsgeschichte des »Dritten Reiches«, die mit der – als unvorhersehbar und als im Grunde unnötig etikettierten – Weiterentwicklung in Krieg und Massenvernichtung nichts zu tun haben will.

Die Autobahn als dominante Spontanerinnerung an den Nationalsozialismus unterstreicht die Spaltung des Geschichtsbildes in die positive, kraftvolle, euphorische, visionäre Aufbruchzeit und die erfolglose, ihre Macht nur in der äußersten Destruktion beweisende, verbrecherische Zeit des Weltkriegs und der Massenvernichtung. Sie leugnet die Existenz dieses Anteils in der Frühgeschichte

des »Dritten Reiches«. »Wer hätte bis 1939 etwas gegen Hitler sagen können?«, fragte meine sicher nicht aktiv nationalsozialistische Tante; sie hielt das für eine rhetorische Frage, auf die es nur »niemand« als Antwort geben könnte. »Aber die Autobahnen ...« behauptet also, man könne sich eine Seite des Nationalsozialismus aussuchen und müsse von der dunklen anderen Seite nichts wissen.

Das Wunder: Beseitigung der Arbeitslosigkeit

»Aber die Autobahnen ...« meint inhaltlich an erster Stelle das Lob der ökonomischen Aufbauleistung des Regimes. Durch den Autobahnbau seien die Arbeitslosen von der Straße geholt worden – eine geniale Leistung planerischer Zielstrebigkeit, technischer Phantasie und ökonomischer Effizienz. Vorher sei nichts geschehen, um die Arbeitslosigkeit von sechs Millionen zu bekämpfen; Hitler sei es dagegen innerhalb kürzester Zeit in einem ungeheuren Kraftakt gelungen, den Menschen nicht nur Lohn und Brot, sondern auch Zuversicht und Selbstvertrauen wiederzugeben – so etwa lautet das Argument ausformuliert. Fast scheint es, als ob die sehr intensiven Propagandaanstrengungen, die den Autobahnbau von Anfang an begleiteten, im nachhinein noch stärker wirken als bei den Deutschen der 30er Jahre.

Denn die Realität sah anders aus. Die Autobahnen waren in den 20er Jahren bis ins Detail vorgeplant worden, die Durchführung scheiterte aber an rechtlichen Problemen – vor allem am Fehlen einer mit Machtbefugnissen ausgestatteten Zentralgewalt – sowie der ungelösten Finanzierungsfrage.

Das »Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens »Reichsautobahn« vom 27.6.1933 beseitigte juristische Hemmnisse, schaffte die Grundlagen für Enteignungen, nahm den Ländern die Entscheidungshoheit. »Ein dem Führer und Reichskanzler unmittelbar unterstehender Generalinspektor sollte die Bestimmung der Linienführung und Ausgestaltung der Reichsautobahnen sowie die Feststellung der Baupläne übernehmen.« (Zitat aus einer »Übersicht zum Reichsautobahnbau« von 1939, abgedruckt bei Stommer 1982,

S. 10-21, hier S. 10) Die rasche Durchführbarkeit und Größe des Projekts – 1000 Autobahnkilometer sollten pro Jahr gebaut werden – war nur möglich auf dem Hintergrund diktatorischer Maßnahmen und einschneidender Eingriffe in die Besitz- und Entscheidungsautonomie von Privatpersonen und staatlichen Organen. Bedeutet »Aber die Autobahnen ...« das Einverständnis mit solchen Grundrechtseinschränkungen – oder werden sie als Vorausbedingung des NS-Erfolgs gar nicht gesehen? Jedenfalls sind sie nicht wichtig genug, um Erwähnung zu finden. Oder es wird wie in den zitierten – natürlich durchaus kritisch gemeinten – Büchern zum Autobahnbau der Kraftakt Hitlers bewundert: »Damit hatte Hitler in kürzester Zeit durchgesetzt, was den zahlreichen Verbänden bis dahin ... verwehrt geblieben war... Den Nationalsozialisten kann allerdings nicht vorenthalten werden, daß sie alle Widerstände und rechtlichen Bedenken zum Bau der Reichsautobahn rigoros ausräumten und die bestehenden Planungen umgesetzt haben«, formuliert Windisch-Hojnacki (1989, S. 47) mit deutlich bewunderndem Respekt.

Immerhin stimmt die Erfolgsgeschichte der Autobahnen in diesem Punkt: Die Umsetzung der ehrgeizigen Planungen gelang mit einigen Abstrichen, auch wenn Hast und Übereile zum Teil gravierende Mängel zur Folge hatten, die nach kurzer Zeit aufwendige – und verheimlichte – Reparaturmaßnahmen notwendig machten.

Die Beseitigung des Arbeitslosenproblems durch den Autobahnbau ist hingegen vorwiegend Legende – und dennoch hat sie sich bei Faschisten wie Antifaschisten durchgesetzt.

1933 hatte der Wirtschaftsaufschwung bereits eingesetzt. Die Beseitigung der Arbeitslosigkeit bis hin zu einem empfindlichen Arbeitskräftemangel ab 1938 war vor allem eine Folge der durch die Aufrüstung angeheizten Konjunkturentwicklung.

Beim Bau der geplanten 5-6000 km Autobahn wollte man den technisch möglichen Maschineneinsatz verringern. Auf diese Weise sollten 600.000 Erwerbslose – also zehn Prozent der Arbeitslosen – Beschäftigung finden. Diese Zahl wurde selbst in der Hauptzeit des Autobahnbaus zwischen 1933 und 1939 nie erreicht. Maximal waren 250.000 beschäftigt. Vermehrte Handarbeit widersprach den rücksichtslosen Arbeits- und Maschineneinsatz erfordernden Planungen,

pro Jahr 1000 km zu bauen, und wurde deshalb schnell abgestellt. In der propagandistischen Darstellung wurde jedoch die handwerkliche Arbeit der Zimmerer, Steinmetze, Schmiede, Schachtmeister, Maurer – also der jahrtausendealten Handwerksberufe – in den Vordergrund geschoben. »Vor dem Werk der Reichsautobahn sollten die Menschen stehen, durch deren Hände Arbeit das Werk entsteht.« So formuliert Fritz Todt, der von Hitler im Juni 1933 zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ernannt wurde, bei der Eröffnung der Ausstellung »Reichsautobahn – Mensch und Werk« 1937 diesen Mythos der schaffenden Hände. (Zit. nach Lendvai-Dircksen 1942)

In den 30er Jahren war die Propaganda für die Arbeit an den »Straßen des Führers« nicht durchweg erfolgreich.

Die Arbeitsplätze waren selbst bei den Erwerbslosen nicht sonderlich begehrt. Die Lohnhöhe lag kaum über der Arbeitslosenunterstützung. Die Arbeitsbedingungen galten als schlecht bis unzumutbar: sehr harte Arbeit, Leben in Lagern, diktatorisches Verhalten der Polizei, der Lagerführer und Autobahnbeamten, rasantes Arbeitstempo, große Unfallgefahr. Zum Teil, vor allem in Folge der kriegsrüstungsbedingten Hochkonjunktur, erwiesen sich Zwangsrekrutierungen, Dienstverpflichtungen, später der Einsatz von Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen als notwendig, um die durch die Abwanderung der Arbeitskräfte entstandenen Lücken aufzufüllen. Der im Volksmund verbreitete Ausdruck »Hunger- und Elendbahn« (Kunze/Stommer 1982, S. 35) zeigt in Anbetracht der Massivität propagandistischer Maßnahmen ein beeindruckendes Ausmaß von Unzufriedenheit.

Kunze/Stommer resümieren den Effekt des Autobahnbaus auf die Erwerbslosigkeit: »Auch unter Berücksichtigung des Planungs- und Verwaltungspersonals, sowie der für die Autobahn und Automobilindustrie tätigen Zulieferer konnte dadurch zu keiner Zeit der arbeitspolitische Effekt erreicht werden, den man der Autobahn in der Propaganda zusprach.« (Ebd., S. 28)

Auch die Finanzierung der Autobahn, an der vor 1933 die Umsetzung der Planungen gescheitert waren, gilt als eine kühne Großtat. Von den Kosten, die sich bis Kriegsende auf 6,5 Milliarden

Reichsmark beliefen, wurden bis Ende 1944 1,9 Milliarden RM durch Steuern, Abgaben etc. hereingeholt. Der Rest war durch Kredite finanziert, zu 60% durch Kredite bei der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung. »Letztlich haben damit alle deutschen Arbeiter durch ihre Lohnabgaben die Autobahnen finanziert.« (Ebd., S. 29)

Das Dämonische: Autobahnbau als Kriegsvorbereitung

Dem Topos vom Autobahnbau als arbeitspolitische und wirtschaftliche Wundertat Adolf Hitlers wurde immer wieder entgegengehalten, »in Wirklichkeit« habe der Autobahnbau der Kriegsvorbereitung gedient, was man schon an der Linienführung der Autobahnen zu den Grenzen hin sehen könne.

Diese Aufdeckung der wahren Absichten – so gut gemeint kritisch-antifaschistisch sie sich gibt – teilt mit dem Lob der »Straßen des Führers« wesentliche Grundzüge. Ob im Autobahnbau das Wirken der Hitlerschen Genialität in der Schaffung eines sozialstaatlichen, friedlich-harmonischen Wirtschaftswunderlandes gesehen wird oder im Gegenteil ein dämonischer Schachzug zur Vorbereitung des Angriffskrieges: Die Überschätzung der ungeheuren Fähigkeiten der Nazis findet sich gleichermaßen bei ihren Anhängern wie bei den Antifaschisten. Beide unterstellen eine vollkommen rationale, alle Faktoren einbeziehende Kalkulation und Planungsfähigkeit des Regimes. Sie gehen implizit von einer außergewöhnlichen, schier übermenschlich-magischen – teuflisch oder göttlich gedeuteten – Leistungskraft Hitlers aus und übernehmen damit die messianische Führerpropaganda des »Dritten Reiches«. Man behandelt die propagandistischen Ankündigungen und Erfolgsbehauptungen, als seien sie genau so in die Wirklichkeit übersetzt worden. »Das Bild, das wir heute vom Nationalsozialismus haben, geht in vielen Facetten auf eine Skizze zurück, die die Nazis selbst entworfen haben«, sagt Harald Welzer (1995, S. 169) in Hinblick auf die mediale Selbstinszenierung der Nazis. Das zeigt sich auch daran, daß in der Literatur über den Autobahnbau die

Proklamationen der Regimegrößen zitiert werden, als könne man sie für bare Münze nehmen.

In Wirklichkeit ist die militärstrategische Bedeutung jedoch ebenso wie die arbeitspolitische Relevanz des Autobahnbaus weit niedriger zu veranschlagen, als die Fama es will.

Die Wiedergewinnung »deutscher Wehrkraft« hatte in der Planung des Autobahnbaus durchaus eine – auch nicht verheimlichte – Rolle gespielt. Die Motorisierung galt als eine entscheidende Voraussetzung für die Modernisierung der Wehrmacht. Todts Berechnungen über die Möglichkeit schneller Truppenbewegungen einer motorisierten Wehrmacht von der West- an die Ostgrenze des Reiches waren für ihn neben der Entlastung des Arbeitsmarkts und der kulturellen Bedeutung ein weiteres Argument, warum seine Partei den Autobahnbau unmittelbar nach der Machtübergabe angehen sollte. Die in ausländischen Zeitungen geäußerten Sorgen über den Stellenwert der Autobahn für die Kriegsrüstung Nazi-Deutschlands wurden in deutschen Zeitungen veröffentlicht. Die Tilgung der Schmach von Versailles, das Wiedererstarken eines militärisch hochgerüsteten Deutschlands waren von der Bevölkerungsmehrheit geteilte Ziele – wenngleich viele die Konsequenz eines erneuten Krieges nicht realisierten und die vordergründige Friedensrhetorik des Regimes nur zu gern ernst nahmen. Insofern mußte der Einbezug des Autobahnbaus in die Aufrüstung keineswegs als dunkles Geheimnis gehandelt werden. Aber Hitler habe – so die Einschätzung von Ludwig in einer Studie über Technik im »Dritten Reich« – die Kriegsvorbereitung als Ziel des Autobahnbaus zurückgestellt und vorrangig das Motiv verfolgt, sich selber »in der ersehnten Rolle des ›Bauherrn‹« (Ludwig 1979, S. 328) der Gestaltung des ›Kulturdenkmals‹ Autobahn zu widmen. Im übrigen waren die Militärs von vornherein skeptisch, wie nützlich die Autobahnen sich im Kriegsfall erweisen würden (gut sichtbare Ziele für Bomber, leichte Sprengbarkeit der vielen Brücken etc.). Auch das Vorgehen beim Bau (Trassenführung nach ökologischen und ästhetischen Gesichtspunkten, vielfältige Teilstücke statt ununterbrochener Bahnen) stimmt nicht mit der zielgerechten Planung einer vorwiegend militärischen Nutzung der Autobahnen überein.

Zu der behaupteten strategischen Bedeutung der Autobahn will auch nicht passen, daß mit Kriegsbeginn der Autobahnbau drastisch reduziert wurde. Zu den Ende 1938 fertiggestellten 3000 km kamen 1939 nur noch 237 km Autobahn hinzu, bis Kriegsende waren es insgesamt nicht mehr als 560 km. Todt stellte 1940, als die deutschen Siege eine Weiterführung des Autobahnbaus im großeuropäischen Maßstab möglich erscheinen ließen, die Zielveränderung eher resignierend fest: »Wir sehen heute in der Autobahn nicht mehr eine kulturell notwendige Friedensstraße, sondern erkennen die Notwendigkeit des Baus leistungsfähiger Straßen im Zuge der Veränderung unserer Rüstung.« (Zit. nach Windisch-Hojnacki 1989, S. 55) Ab Dezember 1941 wurde der Autobahnbau ganz eingestellt. Die Arbeitskräfte wurden zum Bau des Westwalls, zur Reparatur zerstörter Brücken etc. eingesetzt. Die Bedeutung für Truppen Transporte war zunächst aufgrund der weit über die Autobahn Reichweite hinausgeschobenen Linien, im weiteren Kriegsverlauf vor allem wegen Treibstoffmangel, hohen Verlusten an Kraftfahrzeugen, Mangel an Ersatzteilen etc. ziemlich gering. So blieb die militärische Bedeutung im Krieg weit hinter den Vorstellungen zurück. Der Schienentransport behielt unangefochten seine Vormachtstellung.

Bei näherer Betrachtung bleibt also wenig von dem genialischen Doppeltrick, mit dem Autobahnbau die Arbeitslosigkeit zu beseitigen und gleichzeitig den Krieg vorzubereiten.

Das hat man schon immer gewußt oder zumindest wissen können. Was bedeutet es, daß diese Tatsachen weder während des »Dritten Reiches« noch heute zur Kenntnis genommen werden? Warum wird von Faschisten wie Antifaschisten die Erfolgsgeschichte des Autobahnbaus ungebrochen weitererzählt?

»Die Straßen Adolf Hitlers als Ausdruck einer neuen Weltanschauung«

Ohnehin ist fraglich, ob die Faszination des Autobahnbaus sich wirklich ausreichend erschließt, wenn wir uns nur mit dem Verständnis der Autobahn als wirtschaftspolitischem und militärischem Geniestreich Hitlers beschäftigen. Die Nazis selber haben immer wieder gegen ökonomische Rationalität, gegen die Beschränkung auf die materielle Realität, gegen Kosten-Nutzen-Kalküle argumentiert. Der Autobahnbau sollte mehr sein als eine sozialpolitische Maßnahme. Er wurde mit Bedeutungen aufgeladen, die weit über die reale und aktuelle ökonomische oder militärstrategische Relevanz hinausgingen.

Die Autobahnen fungieren als Symbole für Bedürfnisse jenseits des konkreten materiellen Nutzens. Mit diesem Pfund haben die Nazis immer schon gewuchert, sie versprachen mehr als nur Brot und Arbeit. An diesem Faszinationspotential greift auch jede Kritik, jeder Aufklärungsversuch vorbei, der aufzeigt, wie schmal die wirtschaftspolitische Erfolgsbilanz des Regimes ausfiel.

Natürlich war die Verbesserung der materiellen Situation ein wichtiges, unverzichtbares Motiv der NS-Politik. Die eingehende Studie von Ian Kershaw (1980) über die öffentliche Meinung im »Dritten Reich« zeigt ganz deutlich: Zustimmung und Kritik zum NS-Staat variierten vor allem in der Arbeiterschaft hauptsächlich in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Lage. Für die äußerst sensibel, fast ängstlich auf Popularität bedachte NS-Führung war es deshalb notwendig, eine ununterbrochene, steil nach oben führende Erfolgskurve zu zeichnen.

Aber dem ökonomischen Erfolg kam in der Selbstdarstellung des Regimes dennoch nicht der erste Rang zu. Von der deutschen Industrie, selbst der Automobilindustrie her war der Autobahnbau noch 1931 als nicht förderungswert eingestuft worden (vgl. Windisch-Hojnacki 1989, S. 45). Weder der Umfang des Individualverkehrs noch der des Gütertransports machte den Autobahnbau erforderlich. Während des »Dritten Reiches« kam es nie zu einer Auslastung der Autobahnen, die den finanziellen Aufwand gerechtfertigt hätte.

Sicher hätten andere Projekte einen weit höheren aktuellen Gebrauchswert für die Menschen erbracht. Der billige Volkswagen blieb für die meisten ein unerfülltes bzw. mit dem KdF-Sparvertrag angezahltes Propagandaversprechen. Nur wenige wurden im »Dritten Reich« Autobesitzer, noch weniger blieben es auch während des Krieges. Auf den unendlich vielen Autobahn-Fotos und -Gemälden sieht man kaum jemals ein Auto oder Lastwagen fahren – sehr oft finden sich weder Menschen noch Fahrzeuge auf der weit in den Horizont sich erstreckenden Fahrbahn. Der persönliche Nutzen für den einzelnen Konsumenten kann die Bedeutung der Autobahnen also ebensowenig erklären wie der verkehrspolitische Ertrag.

Diese Aspekte standen auch propagandistisch nicht im Vordergrund. In einer Vielzahl von Äußerungen werden die »Straßen des Führers« als Ausdruck der nationalsozialistischen »Revolution« gefeiert. Die neue Straße soll als Symbol des neuen Menschen des »Dritten Reiches« gelten. 1935 heißt es – ein Zitat für sehr viele im gleichen Tenor – in der Übersicht »Reichsautobahnen. Vom ersten Spatenstich – zur fertigen Fahrbahn«: »So entsteht im Zusammenschaffen eines ganzen Volkes ein Werk gigantischer Größe, welches in Ehren den Namen tragen möge, Straßen Adolf Hitlers, nicht nur als technische Leistung, sondern als Ausdruck einer neuen Weltanschauung, des Nationalsozialismus«. (Zit. nach Philipp 1982, S. 113)

Nicht der Lösung aktueller Probleme galt der Impetus der NS-Planer in erster Linie. Diese war eher Abfallprodukt der Arbeit an den »Pyramiden des Dritten Reiches« (so der Untertitel der Arbeit von Stommer 1982), die künftigen Generationen als »bleibendes Denkmal« von der Größe des Reiches künden sollten. »Ferne Zeiten müssen noch vor unserem Bau sich beugen« – diese Worte stehen unter dem Foto eines Autobahnarbeiters in einem bekannten Bildband (Lendvai-Dircksen 1942). Die Pyramiden der Ägypter, die Straßen der Römer und der Inkas, die Tempelbauten der Antike, der mittelalterliche Dombau (so in dem Buch *Granit und Herz. Die Straßen Adolf Hitlers – ein Dombau unserer Zeit*, Schuder 1940) bilden die Rangreihe, in die sich der Autobahnbau als modernes Weltwunder stellt. In den zahllosen Veröffentlichungen finden sich

immer wieder diese Vergleiche mit den Kulturdenkmälern der Menschheit, denen der Autobahnbau an die Seite gestellt wird.

Ganz besonderen Symbolwert wurde dabei den Brücken zugeschrieben. »Tempel zeugen von der Macht des Göttlichen im Glauben der Menschen; Brücken zeugen von der Tatkraft der Menschen im Drange zu ihren Zielen«, schreiben zwei Architekten von Autobahnbrücken. In den Tempeln und Brücken »spiegelt sich ... kirchliche oder weltliche Macht«. (Zit. nach Stommer 1982, S. 49)

Die Autobahnarchitekten übernehmen hier ganz ungeniert die Selbstdeutung des »Dritten Reiches« als Nachfolger kirchlicher Machtfülle. Am Bau der Autobahnbrücken lassen sich die wechselnden Konjunkturen im Umgang mit der Demonstration von Macht und Herrschaft während der Nazizeit besonders klar ablesen (vgl. dazu die Arbeit von Stommer 1982). Zwei der 6,5 Milliarden Reichsmark für den Autobahnbau wurden für 9000 Brücken ausgegeben. Vor allem der Bau der großen Brücken (insbesondere der Mangfallbrücke) stand im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit sowohl der Naziprominenz als auch der Öffentlichkeit. Die großen Propagandaausstellungen »Gebt mir vier Jahre Zeit« von 1937 und »Schaffendes Volk«, ebenfalls 1937, räumten dem Bau der Autobahnen und insbesondere dem Brückenbau viel Platz ein. Er zeigt auch das Abrücken von ökonomischen Spargesichtspunkten zugunsten einer repräsentativen Gestaltung der Brücken, die als monumentale Denkmäler von der Macht des »Dritten Reiches« künden sollen. Hitler wendet sich gegen preisgünstige Baumaterialien, weil er an ihrer unbegrenzten Haltbarkeit zweifelt. »Was wir bauen, muß noch stehen, wenn wir längst nicht mehr sind.« (Tödt zit. nach Windisch-Hojnacki 1989, S. 147) Auch in bezug auf die Autobahnen, die Brücken und anderen Bauten findet die berühmte »Ruinenwerttheorie« Speers (vgl. Speer 1969, S. 69) Anwendung: Wenn nach Jahrtausenden doch die Haltbarkeit von Granit etc. erschöpft ist und die Bauwerke zusammenstürzen, sollen sie als Ruinen noch großartige Denkmäler sein.

Dieses Geschichtsverständnis stellt das »Dritte Reich« außerhalb des normalen Gangs der Geschichte. Das nationalsozialistische Reich beerbt nicht die Weimarer Republik, nicht einmal die Kaiser-

zeit, sondern grandiose Epochen, die aus dem Auf und Ab der geschichtlichen Entwicklung herausragen. Das nationalsozialistische Selbstbild ist in dieser Hinsicht ganz und gar nicht konservativ im Sinne des Bewahrens des Hergebrachten; vielmehr beinhaltet es die Fiktion einer Neuerfindung der Welt. Die Autobahnen sind der sinnfälligste Ausdruck dieses Schöpfungs-Mythos: »Und siehe da, er machte alles neu...«

Deshalb wurde auch ein erheblicher propagandistischer Aufwand betrieben, um die Geschichte der Autobahnplanungen umzu-
deuten. Vor allem mußten die Verbindungen zu der verhaßten »Systemzeit« der Weimarer Jahre geleugnet und durch eine neue Ursprungsmythologie ersetzt werden. Keineswegs waren die Autobahnen weitgehend fertige Schubladenvorlagen gewesen, als die Nazis an die Macht kamen. Statt dessen wurde das Gerücht lanciert, die Pläne für die wichtigsten Bauwerke habe der »Führer« selber entworfen. Mit der von Julius Streicher verbreiteten Legende, Hitler habe in der Landsberger Haft die Autobahnen als Vision vor sich gesehen, wurde 1939 eine Übersicht über den Reichsautobahnbau (in Stommer 1982, S. 10-21) eröffnet. Streicher spricht über Hitlers Autobahnpläne im religiös ergriffenen Ton wie über die Zukunftsvisionen eines Religionsstifters: »Da sprach er auch von seinen Straßen, die er einmal in Deutschland bauen wollte.«

Glaube statt Geld: Höhepunkte der Autobahnlyrik

Die Autobahnen als Tempel für die Andachten des neuen Menschen des »Dritten Reiches« stehen für die Überwindung des materialistischen Denkens, das den Juden, Kommunisten, Demokraten, Liberalen zugeschrieben wurde. Sie symbolisieren auch den endzeitlichen Kampf des Nationalsozialismus wider die Mächte der Finsternis. In diese eschatologische Dimension rückt der wesentlich an Bau und Planung beteiligte Architekt Alwin Seifert den Autobahnbau. Der Straßenbau ist das Feld eines Kampfes zwischen Gut und Böse. Der Nationalsozialismus müsse auf allen Gebieten einen völligen Umbruch, eine Umwertung aller Werte erzielen, »den

Beginn einer endgültigen Auseinandersetzung zwischen dem in der Anbetung des Meßbaren und Zählbaren sich erschöpfenden westischen und bolschewistischen Materialismus auf der einen Seite, und auf der anderen einer Weltanschauung, zu deren Grundlage die ganz einfachen Wahrheiten Seele, Glaube, Ehrfurcht, Heimat, Natur gehören.« (Seifert 1941, S. 10)

Die Deutung des Autobahnbaus als Schauplatz großer Kämpfe einer neuen Religion gegen die Kleingläubigen ist in mehreren Arten von Texten über die Autobahn vertreten. Unter der Überschrift : »Sieg des Glaubens« wird ein Dichter der Hitler-Jugend zitiert, der »mit seinem neuesten Stück ›Beton‹ einen kühnen dramatischen Wurf (wagt): das zeitnahe Geschehen eines Brückenbaus dramatisch zu gestalten«. (Zit. nach Stommer 1982, S. 42) In dem Stück muß der Bau gegen die »Kleingläubigkeit und Pedanterie der Bürokraten durchgesetzt werden«. Der Baumeister aber ist von »unbändigem Glauben« an die Brücke erfüllt: »Den Wissenschaftlern ist der Felsen unbekannt, mir ist er Freund ... Die Brücke ist ein Heiligtum, man sollte sie mit Priestern schaffen, nicht mit Gaunern, die nur auf Groschen sehen, die sie als Lohn erhalten. Wann wollt ihr denn endlich glauben, daß die Brücke dem Himmel und der Erde erst geraubt sein will?« (Ebd.)

Ausführlich soll jetzt noch ein Beispiel aus der Sparte der Autobahnlyrik zitiert werden. Das Gedicht ist eine der zahlreichen »künstlerischen« Bearbeitungen des Autobahnthemas. Erschienen ist das Poem in einer eigens für die Verbreitung der Autobahnideologie gegründeten Zeitschrift *Die StraÙe*. Es wurde von Todt auf dem Nürnberger Parteitag 1937 als vorbildliches Werk der Autobahnlyrik bezeichnet. Werk eines ungenannten Autors, formuliert es das neue Selbstgefühl der Autobahnbauer.

Der Kleingeist füttert lieber zum Nutzen sich drei Ziegen
Als zur Freude ein feuriges Roß.
Dem Bettler, dem Dieb und dem Gelichter
Genügen stets gewundene Pfade
Der Stolze will klare Richtung und große Straße.
Und wie ein König in keiner Kate haust,

So braucht ein siegendes Volk erhabene Straßen
Zu seinem Schicksalsmarsch.

Baue denn, deutsches Volk, deine neue Bahnen,
So, daß der Rechner erschrickt,
Aber die Jugend jubelt,
So, daß der Geizige sich empört,
Aber der Kühne sein Sinnbild sieht,
So, daß Feiglinge schlaflos werden,

Daß dem Trägen wie Peitschen sie sind,
Dem Großgesinnten aber wie eine Andacht!
Wollt ihr das Glück ins Land, so baut in den Straßen
Der Schönheit und Freude eine Heimat.
Und wollt ihr die Macht,
So führt auf herrischer Heerbahn
Sie jubelnd ins Reich!

(*Die StraÙe*, 4.Jg., Nr. 18, 1937, S. 521)

Solche Zeilen als »unwürdiges Gestammel« abzutun, als »kitschige, peinlich gewollt klingende lyrische Ergüsse« (Windisch-Hojnacki 1989, S. 231), bedeutet, auch die Beschäftigung mit den so verquer formulierten Wünschen und Sehnsüchten abzuschneiden, die hier im Mittelpunkt des Interesses stehen. Welche Gefühle spricht das Gedicht an? Der Dichter formuliert Topoi, die bezeichnend sind für die Betrachtungsweise des Autobahnbaus wie vieler anderer NS-Projekte.

Ganz typisch* ist das Vorgehen, die eigenen Identitätskonturen hervorzuheben durch Abgrenzung von einem in schwärzesten Farben gemalten Feind. Am Anfang – so die rhetorische Figur in vielen NS-Reden, Texten – stehen beide vor derselben Situation, die zwei entgegengesetzte Entscheidungen zuläßt. Zunächst lernen wir den Kleingeist kennen, der mit den drei Ziegen seine Ernährung sicherstellt. Nutzen, Kleingeist, die (im Volksmund als meckernd,

* vor allem für die Argumentationsstrategie Hitlers, wie wir noch sehen werden

dürr, blöde, als Gebrauchstiere für arme Leute geltenden) Ziegen werden in eine Kausalitätslinie gebracht, so wie in der zweiten Zeile mit Freude, feurig, Roß (nicht dem viel vulgärerem Pferd) Vorstellungen von Götterfunken, jugendlichem Feuer, Stolz, Edelmut, Ritterlichkeit, Höhe anklängen. Nutzen wird gegen Freude gestellt, drei Ziegen gegen ein feuriges Roß. Wollt ihr so sein oder so? Gleich der zweite Satz stellt übergangslos die doch sehr vernünftige Haltung der Vorsorge in den Kontext von Asozialität, Arbeitsscheu, Kriminalität und Unzuverlässigkeit, überraschenderweise verbunden mit Überbescheidenheit und Unfähigkeit zur Klarheit und Direktheit. Natürlich sind die – 1937 schon fest etablierten – Assoziationsräume, die mit diesen Vokabeln angetippt werden, jedem Leser präsent: der jüdische kleine Händler und Schacherer, der auf »gewundenen Pfaden« sein Überleben zu sichern sucht; der Kommunist und kleinkarierte Rechner, der nur an die materielle Verbesserung seiner Lebenssituation denkt. Der freudige Halter des feurigen Rosses ist über die Zwischenstufe des Stolzen zum König avanciert. Aber wozu »braucht« der stolze Sieger klare und große, erhabene Straßen? Wozu benötigt er die kreuzungslose, gerade, breite Straße, die nur eine Fahrtrichtung zuläßt – eine *Straße ohne Hindernisse*, wie der Titel des ersten »Kulturfilms« über die Reichsautobahn lautet? Warum muß die eigene Größe und Macht einen so unübersehbaren Ausdruck finden, was ist mit dem Prinzip »mehr sein als scheinen« (dem Motto der NS-Eliteinternate Napola), mit der wahren Größe, die eine unsichtbare innere ist und keine prunkvollen Gewänder braucht? Die Vorstellung vom schlichten deutschen Wesen, das keine Prachtentfaltung nötig hat, ist doch ein zentraler Topos deutscher Selbstdeutung.

Vielleicht ist es mit der Überzeugung von der eigenen Königlichkeit, Größe, Sieghaftigkeit doch nicht so weit her? Das stolze Selbstgefühl trägt nicht und verlangt deshalb so unbedingt nach einem erhabenen Ausdruck.

Ich will unser Gedicht nicht überstrapazieren und es bei diesen Einfällen belassen, nur noch darauf hinweisen, wie rasch dann die zweite und dritte Strophe vom Jubel an der Aufbauleistung dazu übergeht, sich an den Leiden (an dem Erschrecken, der Empörung,

Schlaflosigkeit, dem Ausgepeitschtwerden) der Gegner zu laben, und wie am Schluß die Macht durch Krieg dem Ziel des Glücks vorgezogen wird (vgl. Kap. 10). Für das Genre, dem das Gedicht zugehört: ein Lob der Aufbauleistung des Autobahnbaus, ist die formulierte Gewaltbereitschaft bemerkenswert.

Blut und Boden oder Technikfaszination?

Immer noch bleibt zu klären, warum den Autobahnen diese Rolle als Symbol der nationalsozialistischen Weltanschauung zuerkannt wurde.

Für das gängige Verständnis des Nationalsozialismus ist es irritierend, wenn Todt – ein führender Funktionär des »Dritten Reiches« – den Geist der Bewegung ausgerechnet im Autobahnbau inkarniert sieht. Die Irritation rührt daher, daß wir den deutschen Faschismus – im Unterschied zum italienischen – durch eine extreme Feindschaft gegenüber den politischen, sozialen und technischen Entwicklungen der Moderne geprägt sehen. Für diese Wünsche nach einer Flucht aus der Moderne stehen die Blut- und Boden-Ideologie, der biologistische Rassismus, die Übertragung von Naturmetaphern auf gesellschaftliche Prozesse, der krude Sozialdarwinismus, die Idealisierung des Bauern und des Handwerkers, der Germanenkult, die Idee des »Reichs«, die Vorstellungen von Heroismus und Krieg, die einer vorindustriellen Epoche entstammten. Diese Motive waren keine Nebensächlichkeiten, sondern machten wesentliche Momente der Attraktivität nationalsozialistischer Rhetorik aus. Denn normativ, ökonomisch und sozial war der Modernisierungsschub, der sich nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland vollzogen hatte und nicht nur wirtschaftlich in katastrophale Krisen mündete, in Verruf gekommen (vgl. Peukert 1987, Kap. III), und die Nationalsozialisten reagierten auf Verunsicherung und Angst (Fest 1987, Kap. I) mit dem Versprechen auf Rückkehr in die Vormoderne. Warum wurden dann gerade die Autobahnen zu *dem* Prestige- und Propagandaprojekt?

Aus den eigenen Reihen kam heftige Kritik, als Hitler kurz nach

der Machtübergabe auf das Autobahnprojekt umschwenkte, zu dessen erbitterten Gegner die NSDAP vorher gezählt hatte. Zum einen war die Fraktion, die den behaupteten sozialistischen Impetus der Bewegung noch immer ernst nahm, der Meinung, die Autobahn würde im wesentlichen die Luxusbedürfnisse der Reichen befriedigen und an den dringenden Alltagsorgen der Arbeiter und Arbeitslosen völlig vorbeigehen. Zum anderen gab es Kritik der Blut- und Boden-Fraktion, die im Autobahnbau alle negativen Seiten der Moderne repräsentiert sah: die Entwertung der »schaffenden Hände« zugunsten modernster Technik, die Zerstörung regionaler Besonderheiten, massive Eingriffe in die »Natur«, die Förderung des Molochs Stadt und der entfremdenden Industriearbeit.

Aus der Entscheidung für den Autobahnbau, die vermutlich von Hitler selbst getroffen wurde, läßt sich viel über das Wesen des Nationalsozialismus lernen.

Ein wesentliches Motiv war die Einschätzung der Popularität dieser Maßnahme. Der Entschluß illustriert die durchaus vorhandene Anpassungsfähigkeit des Regimes und seine populistische Orientierung, die der Vorstellung einer eindimensionalen Fixierung auf die umweglose Durchsetzung von Hitlers Kriegs- und Vernichtungsplänen widerstreitet (vgl. Kap.1). Die ausführliche Untersuchung von Windisch-Hojnacki über das Vorgehen bei der Planung und dem Bau der Autobahn und der Betriebsanlagen, Brücken, der Landschaftsarchitektur etc. belegt zudem auch mehrmalige Schwenks der »Autobahnphilosophie«, die nur zum Teil ökonomisch oder durch den Kriegsverlauf erzwungen waren. Außerdem zeigt sie das Nebeneinander unterschiedlicher Fraktionen bei den Autobahnerbauern. Auseinandersetzungen gab es vor allem zwischen den Technikern und den ökologisch orientierten Architekten.

Diese beiden Gruppierungen – eine von moderner Technik faszinierte und eine konservativ-klassische oder heimatümelnd-reaktionäre – lassen sich nicht nur auf dem Gebiet von Bauwesen und Architektur, sondern in allen kulturellen und politischen Sphären finden. Bekannt ist der »Kulturkampf« zwischen Goebbels, der in den Anfangsjahren des »Dritten Reiches« den Expressionismus als nationalsozialistische Kunst eingemeindete, und Alfred Rosenberg,

dessen »Kampfbund für deutsche Kultur« für einen rassistischen, religiöse Kulte und höfische Rituale wiederbelebenden Kunstbegriff eintrat und dessen Haß auf die moderne Kunst grenzenlos war. (Vgl. die ausführliche Darstellung dieser Kontroverse bei Reichel 1991, S. 83-100*) Divergenzen zwischen modern-technokratischen und antimodern-völkischen Anschauungen finden sich nicht nur in der Kulturpolitik, sie bestimmen auch andere politische Felder und die Wissenschaft.**

Die Bedeutung der allgegenwärtigen Streitereien zwischen diesen Fraktionen um das Deutungsmonopol nationalsozialistischer Weltanschauung sollte zur Kenntnis nehmen, wer immer noch oder wieder das Bild eines monolithischen NS-Regimes malt. Die widersprüchliche Auslegung der NS-Ideologeme durch unterschiedliche soziale Gruppierungen war auch propagandistisch gut zu nutzen, weil dadurch verschiedene Bevölkerungsteile angesprochen wurden und sich gleichzeitig alle als gute Nationalsozialisten fühlen konnten. Sucht man allerdings zu entscheiden, wie es viele AutorInnen tun, ob nun die Essenz des Nationalsozialismus eher in einer Umkehrung des Zivilisationsprozesses oder in der Perfektionierung technischer Weltbeherrschung liegt, so geht man an einem der wesentlichen Merkmale der NS-Ideologie und -Herrschaft vorbei. Wie schon gezeigt, macht die Unbestimmtheit des Nazi-Programms Deutungsanstrengungen erforderlich, die zu ganz widersprüchlichen Ergebnissen führen können. Das unaufgelöste Nebeneinander von Widersprüchen gehört zum Wesen des Nationalsozialismus.

Das Nebeneinander von gegensätzlichen Positionen findet sich oft in einer Person vereint. Der markanteste Vertreter dieser Melange von Haß auf und Verherrlichung der Moderne und ihrer industriellen Technik ist Hitler selbst. Im Bemühen um Eindeutigkeit wird jedoch diese grundlegende Ambiguität im Nationalsozialismus

* Bloch hatte diesen Streit zwischen Goebbels und Rosenberg so charakterisiert: »Es sind die Gegensätze einer Demagogie, welche hier durchs Plüschsofa, dort durch Jugend, Lagerfeuer, »Irratio« wirken will. Plüschsofa ist die eine Seite, stand immer schon in dieser »Revolution«. Indes mit Jugend, Bürgersturm, Expressio und Urzeit war ebenfalls möbliert worden, vielleicht sogar wirkungsvoller.« (Bloch 1985, S. 84)

** Auch in meinem eigenen Fachgebiet, der Psychotherapie, gab es vergleichbare Fraktionen. (Brockhaus 1989, 1997)

immer wieder nach einer Seite hin aufgelöst. So heißt es über Hitler: »Kein anderer Politiker der Weimarer Republik war der modernen Technik gegenüber so aufgeschlossen wie er. Und wie kein anderer verstand er es, mit öffentlich inszeniertem Engagement für technische Großprojekte eine geradezu magische Wirkung zu erzielen.« (Reichel 1991, S. 105f.) Dagegen vermerkt Speer in seinem Spandauer Tagebuch, daß viele Entwicklungen des »Dritten Reiches« nur verstehbar seien, wenn man Hitlers tiefen und umfassenden »Haß auf die moderne Welt« (Speer 1975, S. 584f.) berücksichtigt.

Hitler in Wickelgamaschen und Trachtenjanker in der unberührten bayerischen Bergwelt, Hitler als Auto- und Flugzeugnarr und Waffenfanatiker. Hitler als Spötter über Germanenkult und Thingspiele, über Religion und Tradition, und Hitler als unerbittlicher Feind der politischen Folgen der Industrialisierung, von Demokratie, Aufklärung, Emanzipation: Es macht wenig Sinn, in Hitler und im Nationalsozialismus insgesamt nach dem »eigentlichen« Modernen oder Antimodernen zu suchen. Die gegensätzlichen Bestandteile gehören unverzichtbar zusammen.

Die Nationalsozialisten wandten sich nicht wirklich von den Archaismen ihrer Blut- und Bodenrhetorik, ihrer antimodernen Konzeptionen von Volk und Reich, ihres antisemitischen Hasses ab, als sie mit dem Fernstraßenbau das Gesicht Deutschland unwiderprüflich industriell-technisch veränderten und sich gleichzeitig der modernen Massenmedien bedienten, um dieses neue Gesicht in einem bestimmten Licht zu zeigen. Charakteristisch war vielmehr, wie noch zu zeigen sein wird, ihre Vorstellung einer harmonischen Vereinbarkeit von Naturidylle und technisch-industrieller Naturbeherrschung. Charakteristisch war auch die Verbindung von Angst, Haß und Ressentiments mit einem Glauben an die technische Gestaltbarkeit der Welt.

Für diese Mischung von Archaik und technokratischen Zukunftsvisionen begeisterten sich viele. Schon Goebbels hatte mit dem Begriff »stählerne Romantik« diese NS-typische Liebe zur Vereinigung des Unvereinbaren beschrieben. Thomas Mann, der sicher aus eigener Nähe zu seinen einfühlsamen und präzisen Beschreibungen des Nationalsozialismus fand, benannte diese Mi-

schung als das Hauptmerkmal des Faschismus: »Dies eben war das Charakteristische und Bedrohliche, die Mischung von robuster Zeitgemäßheit, leistungsfähiger Fortgeschrittenheit und Vergangenheitstraum, der hochtechnisierte Romantizismus.« (Mann 1977, S. 115)

Auch mit dieser Seite konnte der Nationalsozialismus an vorhandene Tendenzen anknüpfen. Selbst bei den Kulturpessimisten fand sich oft neben ihren Visionen eines Untergangs der modernen Zivilisation und der Idealisierung barbarischer Lebenskraft eine Verherrlichung moderner Technik – namentlich bei Gottfried Benn, Oswald Spengler und Ernst Jünger. Offensichtlich – so zeigt ihr großer Erfolg – fand diese Verbindung von Archaik und Blut mit maschineller Präzision und Sozialtechnologie viel Resonanz.

Reichel weist darauf hin, daß Affinitäten zum Nationalsozialismus auch im Bereich der technischen Intelligenz vorgeformt waren: »Der andere Traditionsstrang war der am Leitbild der deutschen Kulturnation orientierte Diskurs der Ingenieure und Techniker«, die sich zum Teil »als Wegbereiter einer neuen Ordnung, als Elite kulturell und wissenschaftlich kreativer Produzenten, ja als Künstler-Techniker« (Reichel 1991, S. 104) verstanden.

Die Faszination für technische Entwicklungen war im »Dritten Reich« ein ganz wesentlicher Faktor der Popularität des Regimes. Sie spiegelt sich in der Begeisterung für die modernen Konsumgüter, z.B. die Haushaltshilfen (Kühlschränke, Staubsauger, Waschmaschinen), die moderne Werbung (z.B. für Coca Cola*), den KdF-Tourismus, den Massensport und der intensiven Nutzung der neuen Medien (Volksempfänger für alle, niemals wieder erreichte Besucherzahlen in den Kinos, Arbeit an der Entwicklung des Fernsehens). Die grenzüberschreitende Kraft der Technik (und ihre Nutzung für Traditionelles) fand in der berühmten Rundfunkringschaltung vom 24. Dezember 1942 ihren sinnfälligen Ausdruck, als die Sender in den eroberten Gebieten auf der Krim, in Finnland, Stalingrad, Frankreich, Afrika und Sendestationen in Deutschland

* Vgl. zum Erfolg von Coca Cola und der extremen Konsumorientierung im »Dritten Reich« insgesamt Hans Dieter Schäfer: Das gespaltene Bewußtsein. Deutsche Kultur und Lebenswirklichkeit 1933-1945. Frankfurt/M.-Berlin-Wien: Ullstein 1983

zusammengeschaltet wurden und alle gemeinsam »Stille Nacht, heilige Nacht ...« sangen – ein Beleg für den »hochtechnisierten Romantizismus«, von dem Thomas Mann gesprochen hatte. Ingenieure und Techniker – wie Gottfried Feder, Albert Speer, Fritz Todt – stiegen im »Dritten Reich« in Führungspositionen auf. Hitlers Vorliebe für Autos und Flugzeuge, seine Rennfahrer- und Rekordbegeisterung teilte er mit sehr vielen Deutschen. Noch 1945 stiftete der Glaube an die Wunderwaffe Loyalität und Durchhaltewillen.

Dennoch droht dieser Aspekt des Nationalsozialismus immer wieder hinter dem Bild des barfüßig säenden Bauern, der garbenwindenen Maid, der ganzen Blubo-Romantik und des Heldenkults zu verschwinden. Das gängige Nationalsozialismusbild betont die Archaik, die Anti-Moderne, den »Rückfall« in die Barbarei.

Erinnerungen v.a. von Männern an die NS-Zeit machen aber klar, daß die Technikbegeisterung sehr viel an Loyalität getragen hat: Da gab es die HJ als Gelegenheit zum Modellflugzeugbau, Segeln, die Motorradtruppe der SA, die Filmgruppe, das Fotografieren. In den Erinnerungen des Altbundeskanzlers Helmut Schmidt (1992) wie vieler anderer dominiert dieser Aspekt.

Der Autobahnbau stellte eine bis dahin nicht gekannte Herausforderung dar. Gewaltige technologische, organisatorische, ökologische, ästhetische Probleme waren zu bewältigen. In der Selbstdarstellung, etwa der Dokumentation *Reichsautobahnbau 1933-1939* (in Stommer 1982), wird dieser Aspekt besonders herausgehoben. Unter der Überschrift: »Eine undurchführbare Aufgabe« werden die Hemmnisse aufgelistet. »Das Ausland«, Skeptiker allerorten halten es für unmöglich, die finanziellen und organisatorischen Hürden zu überwinden. Vor dieser Folie zeichnet sich dann der Triumph umso strahlender ab. Der Bau der Autobahnen wird zum modernen Heldenepos: Gegen eine Übermacht von Feinden und Naturgewalten geht der Bau voran. Gewaltige Erdmassen müssen bewegt werden, Entwässerungen, Fahrbahnbeläge, Bankette, Mittelstreifen, Tankstellen, Raststätten, viele tausend Brücken und Überführungen gebaut werden. Neue Maschinen müssen erfunden und für Tausende von Arbeitern Lager gebaut, Arbeitsabläufe organisiert werden. Der gigantische Maßstab der imaginierten – und realisierten! –

Weltveränderung führte bei den Ingenieuren, Architekten, Bauherren zu dem ekstatischen Gefühl, als Pioniere an der Eroberung eines neuen Kontinents beteiligt zu sein. Der Stolz spiegelt sich in den zeitgenössischen Autobahn-Hymnen und wird ungebrochen bis heute weitergegeben – und von den nachgeborenen ZuhörerInnen z.T. unkritisch übernommen (z.B. Windisch-Hojnacki 1989, S. 60f.).

Ganz deutlich ist das NS-Faszinosum der technischen Machbarkeit bei Speer und Hitler in ihren Architekturträumen: Umbauten der Städte, für die straßenweise Häuser hätten abgerissen werden müssen; die Festhalle in Berlin, viele Male größer als der Petersdom. Wie Raul Hilberg gezeigt hat, wurden so auch die Transporte nach Auschwitz gesehen: als technisch kniffliges Puzzle, das ein Hochmaß an Organisation und planerischer Phantasie beanspruchte (Hilberg in Lanzmann 1988). Mit dem gleichen Eifer beschreibt Rudolph Höß (1963), der langjährige Kommandant von Auschwitz, wie er sich durch die Aufgabe herausgefordert fühlte, die zu wenig effektiven Erschießungen durch Methoden zu ersetzen, mit denen schnell und spurlos viele Tausende gleichzeitig umgebracht werden konnten. Speer (1969, vgl. Fest 1993, S. 271ff.) schwärmt noch Jahrzehnte später von seiner Leistung, unter schwierigsten Bedingungen die Rüstungsproduktion zu steigern.

Die Techniker träumten von einer »Ingenieurisierung der Politik« (zit. nach Reichel 1991, S. 107); diese Phantasie einer autokratisch-sachlichen Gestaltung der Welt wurde nicht nur von der technischen Intelligenz in Deutschland (vgl. Hortleder 1970) geträumt. »Weltweit wurden technokratische Gesellschaftsmodelle diskutiert. Mit ihnen verknüpfte sich nicht selten die Vision des Übergangs in ein postliberales Zeitalter. Die faschistischen Bewegungen verstanden sich als Vorreiter dieses Prozesses.« (Reichel 1991, S. 107)

Für Zygmunt Bauman liegt in dieser Übertragung des technischen Denkens auf gesellschaftliche Prozesse das spezifisch Moderne der nationalsozialistischen Entwicklung zu einer möglichst perfekten und totalen Auslöschungsmaschinerie. Die Vorstellung einer vollkommenen Planbarkeit der Welt erfordert die Ausschaltung von Ambivalenz, von Zweifeln, von Unberechenbarem. »Der Rassismus

kann nur dort zum Durchbruch kommen, wo der Entwurf einer perfekten Gesellschaft vorhanden ist und wo dieser Entwurf durch konsistente planerische Bemühungen realisiert werden soll ... Die nationalsozialistische Revolution war ein gigantisches Projekt des Social Engineering, die ›Rasse‹ das Kernstück der gestalterischen Maßnahmen.« (Bauman 1992, S. 81) Die nationalsozialistischen Sozialingenieure, z.B. die Eugeniker, hatten »keinen Zweifel, daß die angestrebte Synthese aus Auswahl und Ausmerzung ›Grundsätze befolgt, die an die Forschungen von Koch, Lister, Pasteur und anderer gefeierter Wissenschaftler anknüpfen, und daher eine logische Fortsetzung modernster Wissenschaft darstellte, wenn nicht gar deren Kulminationspunkt.« (Ebd.)

Allerdings überbetont Bauman diese Modernitätsseite, idealisiert auch die Planungs- und Realisierungskompetenz des NS-Regimes, das – wie schon gezeigt – seine Perfektionsversprechungen keineswegs einlösen konnte. Aber auch von der Mentalitätsgeschichte her ist die Attraktivität des faschistischen Angebots nicht zureichend durch die Faszination des ›social engineering‹ beschrieben. Sie war eben nur die eine – sicher in ihrer Bedeutsamkeit unterschätzte – Seite der faschistischen Ideologiemischung. Auch die pro-nazistischen Ingenieure verfolgten durchaus nicht ausschließlich die technokratische Utopie einer »schönen neuen Welt«. Reichels Kennzeichnung scheint mir treffender: »Die faschistischen Organisationen waren ihrem Erscheinungsbild, ihrer Zielsetzung nach totalitär-moderne und nationalistische Protestbewegungen. Insofern kann ihr Versuch, ›technokratische Avantgarde und nationalen Traditionalismus‹ zu verbinden, vielleicht als ihr eigentliches Charakteristikum gelten.« (Reichel 1991, S. 107f.)

Die Autobahnen stehen sicher überwiegend für die ›social engineering‹-Seite im Nationalsozialismus. Sie symbolisieren die umfassende Gestaltbarkeit der Welt durch den »Neuen Menschen« des Dritten Reiches. Die Größenphantasie einer »scheinbar widerstandslosen Biogsamkeit der Welt« (Stern 1983, S. 725) scheint hier in die Wirklichkeit übersetzt. Sie stellen die Realisierbarkeit von Träumen der eigenen Mobilität, der Überwindbarkeit der Grenzen dar. Todt erklärt 1937 den »Drang in den freien Raum« zu einem

Grundtrieb der nordischen Völker. Das Autofahren stelle alle den nordischen Entdeckern und Eroberern gleich: »Im Kraftwagen ist auch der kleine Mensch, dessen Veranlagung und Schicksal nicht zum kühnen Eroberer gereicht hat, in der Lage, selbst seine kleinen Entdeckungsfahrten zu machen.« (Todt 1937, zit. nach Schumacher S. 77)

Als Medium der Welteroberung wird die Autobahn auch in dem während des Krieges erschienenen Bildband *Das Erlebnis der Reichsautobahn* beschrieben: »Hier ... ist nichts, was uns plötzlich vor die Fahrt läuft... Weit soll es uns hintragen über das deutsche Land!« (Menzel 1943, o.S.). Peter Reichel (1991, S. 285) deutet diese schwärmerischen Formulierungen als Camouflage (vgl. Speer 1975, S. 584f.) der politisch-strategischen Zielsetzungen des Regimes. Damit ist jedoch über die subjektive Dimension dieser Lyrismen noch nichts gesagt. Zu schnell entfernt man sich von der Frage, warum die Autobahnen eine so starke, bei aller Theatralik authentisch wirkende Euphorie hervorrufen konnten, eine Steigerung des subjektiven Selbstgefühls, dessen Verbindung zu der politischen Ebene noch zu klären ist und nicht einfach unterstellt werden soll.

Die in untergeordneter Position am Autobahnbau Beteiligten teilten diese Größenphantasien jedenfalls nicht. Für die übergroße Mehrheit blieben die »Straßen des Führers« ein medienvermitteltes oder touristisches Ereignis, für eine relativ kleine Minderheit eine eigene Erfahrung unterbezahlter Arbeit und militärischen Lagerlebens. Beide Gruppierungen zeigten sich weniger anfällig für die ästhetisierenden symbolischen Gratifikationen des Regimes als die bürgerlichen Schichten.

In der Erinnerung der meisten Bundesbürger hat sich aber das medial vermittelte Bild, der Mythos der Autobahn, konserviert bzw. vor die eigenen Bilder gesetzt.

Die Autobahnen als ästhetisches Konsumobjekt

Das schwärmerische Zitat, in dem uns die Autobahnen forttragen, ist der Einleitung aus dem Fotoband entnommen, der ein Jahr nach dem Tod des Autobahnbauers und Ministers Fritz Todt erschien und seine Leistung würdigen sollte. Es ist ein vom Ministerium Speer (Todts Nachfolger) herausgegebener Band, also bestimmt kein marginales Produkt innerhalb der vielfältigen Autobahn-Veröffentlichungen.

Der Titel *Das Erlebnis der Reichsautobahn* verweist den Autobahnbau in die Welt des subjektiven Empfindens. Die Autobahnen werden als Medium der eigenen sinnlichen Erfahrung vorgestellt. Die sachlich-nützlichen Zwecksetzungen der Autobahn sind mit Titel und Einleitungstext völlig zurückgestellt zugunsten ihres Erlebniswerts.

Durch ihre umfassende mediale Verwertung wurde die Autobahn zum Spektakel. Der Nationalsozialismus war sehr bemüht um anschauliche Demonstrationen. So war auch die Autobahn intendiert als »sinnlich faßbare Manifestation von Größe und Geschichtsmächtigkeit... Zum Bau der Reichsautobahn etwa entstanden zahllose Wochenschau- und sogar Spielfilme, erschienen Bildbände, Zeitschriften, Sammelalben, und die Eröffnungen von Teilabschnitten waren gigantische Volksspektakel, zu denen bis zu anderthalb Millionen Volksgenossen aufliefen.« (Welzer 1995, S. 172)

Für die meisten blieb das in den Medien präsentierte Bild der einzige Zugang. Fotobände, Radioberichte, Wochenschauen über die als Volksfest gestalteten Eröffnungen von Streckenabschnitten, Wanderausstellungen, eine Fülle von Zeitungsberichten mit Bildern und Zitaten des »Führers« machten das Autobahnthema allgegenwärtig.

»Und wenn einst die Geschichte unserer Zeit geschrieben wird, so darf es nicht sein, daß nur die Straßen selbst, stumme Zeugen einer großen Zeit, von unserem Ringen und Schaffen künden, und kein Wort, kein Bild vom Entstehen und vom wahren Gesicht des großen Werkes zeugen.« (Dittrich 1935, zit. nach Windisch-Hoj-

nacki 1989, S. 197) Das wahre Gesicht zeigt sich nur in den medialen Inszenierungen. Für sich selbst kann das Werk nicht sprechen. Unmißverständlich wird hier die überragende Bedeutung ästhetischer Inszenierungen für nationalsozialistische Politik formuliert.

Bei dem *Erlebnis der Reichsautobahn* handelt es sich um einen Bildband, das Erleben vermittelt sich über das Betrachten der Fotografien. Die über das Auge vermittelten Sinneseindrücke gewinnen in der nationalsozialistischen Welt eine Bedeutung, die auf die Mediengesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg vorausweist.

Nicht nur die Medien gestalteten die Autobahn zu einem Objekt sinnlich-ästhetischen Genusses. Dieser spezifische Konsumzweck hat ihre Planung und Gestaltung selbst wesentlich bestimmt. Todt formuliert 1936 anlässlich der Fertigstellung der ersten 1000 Autobahnkilometer: »Straßen sind nach Auffassung der nationalsozialistischen Technik Kunstwerke.« (Zit. nach Philipp 1982, S. 111) In einem Artikel schreibt Todt 1934 unter der Überschrift »Reichsautobahnen, ein Symbol«: »Wir werden dafür sorgen, daß die Reichsautobahnen nicht nur die schnellsten, sichersten und modernsten, sondern auch die schönsten Straßen der Welt werden.« (Zit. nach Windisch-Hojnacki 1989, S. 57)

Während der Hauptbauzeit vom September 1933 bis Kriegsbeginn wurden die ästhetisierenden, symbolischen Aspekte immer wichtiger. Anfänglich war man um größtmögliche Wirtschaftlichkeit bemüht – Materialersparnis, gerade Streckenführung, Bauen mit vorgefertigten Elementen. Funktionalistische Gestaltungsprinzipien – damit ein Anknüpfen an die Ideen des Bauhauses* – prägten den Beginn. Dann traten die repräsentativen Momente stärker in den Vordergrund. 1938 heißt es: »Aus dieser Haltung heraus ist in diesem Werk das technische Bauen von einer rein materiellen zu einer kulturellen Leistung umgewandelt worden.« (Zit. nach Reichel 1991, S. 282) Die Brücken, Tankstellen, Raststätten, Denkmäler werden monumentaler und auf den ästhetischen Effekt für

* Lang/Stommer beschreiben die »Neue Sachlichkeit bis hin zu ihrem teilweise unrühmlichen Nachleben im »Dritten Reich««. (Stommer 1982, S. 98) Zwei Autobahn-Tankstellen wurden nach Plänen des ehemaligen Bauhaus-Direktors Ludwig Mies van der Rohe gebaut. (Vgl. Windisch-Hojnacki 1989, S. 81 ff.)

den »Autowanderer« hin berechnet, der im Fahren auf der Autobahn die Größe und Schönheit Deutschlands sinnlich erleben und diese Erfahrung mit der nationalsozialistischen Bewegung in einsetzen soll.

Todt formuliert dieses Ziel 1935 bei der Eröffnung eines Autobahnabschnitts: »Diese Straßen dienen nicht nur dem Verkehr, sie dienen auch der Erschließung unseres herrlichen Vaterlandes.« (Zit. nach Windisch-Hojnacki, S. 58) Die Autobahn wurde selbst als touristischer Blickfang ausgebaut. Busunternehmen boten – sehr erfolgreich – Ausflüge auf die Autobahn an. Bei den Autobahnbrücken wurde darauf geachtet, daß sie beim Fahren oder von einem Parkplatz aus vom »Autowanderer« gesehen werden konnten. Es wurden Aussichtspunkte geschaffen, die nur dem Zweck der Erbauung an den Schönheiten des Vaterlandes dienten. In vielen Fällen wurde die Autobahntrasse so gelegt, daß bedeutende Kunstdenkmäler oder Landschaften von der Autobahn aus gesehen oder zumindest leicht erreicht werden konnten, selbst wenn diese Trassenführung technischen und finanziellen Mehraufwand bedeutete. Um die Autobahn zum Medium der sinnlichen Vermittlung deutscher Größe werden zu lassen, nahm man zum Teil erhebliche Nachteile in Kauf. Als prominentestes Beispiel dafür gilt die sachlich unsinnige Trassenführung über den Irschenberg, die dem Autofahrer den Blick auf die bayerische Voralpenlandschaft ermöglicht.

Wie im Kinosessel lehnt man sich zurück und konsumiert die appetitlich angerichteten Bilder. Und wie im Kino erlebt man Distanz und Unmittelbarkeit gleichzeitig. Die vor-sichtige Distanz liegt in der Betrachtung, man sieht die Dinge nur, das Auge schafft Abstand. Andererseits nimmt man die Landschaft in sich auf, wird selbst zu einem Teil von ihr. Das »Autowandern« schafft ein Verschmelzungserlebnis, ein »glückliches Sich-leiten-lassen von der Landschaft, von der Sonne, von der Natur«. (Hansen 1936, zit. nach Reichel 1991, S. 284) Menzel formuliert diese spezifische Qualität des »Erlebnisses der Reichsautobahn«: »Man entspannt sich immer mehr, legt sich lockerer zurück, weiß, daß man die Landschaft ruhig in sich aufnehmen darf, und genießt die Fahrt...« (Menzel 1943, o.S.)

Die Fotografien von der Autobahn vermitteln dieselbe Qualität der Gleichzeitigkeit von Nähe und Distanz. Die Fotos sind oft so aufgenommen, »daß der Standpunkt des Fotografen und somit des Betrachters mit dem Fahren des Benutzers auf der Autobahn zusammenfällt.« (Philipp 1982, S. 114) Die Bilder heben die Differenz von Betrachter und Akteur auf. Sie versprechen die sinnliche Teilhabe am Erlebnis der Fahrt.

Geschwindigkeit und Abheben zum Flug – Träume der Überwindung von Raum und Zeit

Der Autobahnmythos verspricht aber noch mehr an sinnlicher Erfahrung. Wieder sehen wir, wie ganz gegensätzliche Motive in der Autobahnmythologie nebeneinander stehen. Die Autobahn impliziert das Versprechen von Genuß durch eine konsumierende, voyeuristische Passivität. Gleichzeitig zielt sie auf die Faszination von Dynamik, Bewegung, Geschwindigkeit.

»Die statisch-rückwärtsgewandte Verewigung der Autobahn als Denkmal erfährt ... seine eigene Aufhebung durch das technisch-dynamische Element der Motorisierung.« (Stommer 1982, S. 8)

Fernweh, Träume von schrankenloser Beweglichkeit verbinden sich mit dem Autofahren. Todt identifiziert die Selbstwahrnehmung als sinnliches Wesen mit dem Erleben der durch das Auto gesteigerten Geschwindigkeit: »Erst die schnelle Fahrt auf der Autobahn schenkt ein wahrhaft sinnliches Fahrerlebnis.« (Todt 1937, zit. nach Schumacher 1982, S. 77).

Waren die einen fasziniert von der Kinoqualität der Autobahn, die anderen angesteckt vom Geschwindigkeitsrausch? Nein, es sind dieselben Autoren, die das Lob der Beschaulichkeit und des Geschwindigkeitsrausches singen.

Für die Verherrlichung von Geschwindigkeit und Bewegung finden sich viele Indizien, vor allem in der Terminologie der Nazis: Sie selbst bezeichnen sich nicht als Partei, sondern als »Bewegung«, ihre Saalschutz-Schlägertruppe heißt »Sturmabteilung« (SA), die Jugend soll flink wie Windhunde sein, fremde Länder sollen im Sturm er-

obert werden, ebenso die Herzen der AnhängerInnen. In der Darstellung der NS-Zeit dominiert die kleinbürgerliche Ordnungsbewusstsein, die noch die Vernichtungsaktionen mit dem Lineal ausrichtet. Dieses Bild überlagert das faschistische Selbstverständnis als dynamische, jugendliche, vorwärtsstürmende Bewegung, die alle Verkrustungen der »Systemzeit« hinwegfegen, alles neu und anders machen will.

»Radio und Film, Flugzeug und Automobil ... In ihnen verkörpert sich ein neues Raum-Zeit-Bewußtsein, die Ästhetik männlicher Stärke, Schönheit und Aggressivität, Geschwindigkeitsrausch und Bewegungsekstase, mit einem Wort: der »*élan vital* des neuen faschistischen Menschen«, das Lebensgefühl einer reaktionären Modernität.« (Reichel 1991, S. 284)

Die Angst vor Stillstand, das Gefühl, im Ruhezustand seine Lebendigkeit einzubüßen, ist ein in vielen NS-Äußerungen wiederkehrender Topos. Der Historiker Hans Mommsen hat den Begriff »kumulative Radikalisierung« (Mommsen 1991, S. 184ff.) auf die nationalsozialistischen Mechanismen der Entscheidungsbildung, vor allem in bezug auf die Entscheidung zur Massenvernichtung der Juden gemünzt; er beschreibt aber auch sehr gut die in vielen gesellschaftlichen Bereichen aufzufindende Verherrlichung einer ruhelosen, eskalierenden Dynamik. Warten, geduldiges Ausharren, die langsame Bewegung werden heftig abgelehnt.*

Das Fahren auf der Autobahn erlaubt noch andere Erlebnisse als die maschinell ermöglichte Steigerung der eigenen Geschwindigkeit. In der Zeitschrift *Die Kunst im Dritten Reich* (3/1942) schreibt Paul Bonatz der Autobahn selbst Subjektstatus in der Erfindung einer neuen sinnlichen Erfahrungsqualität zu: »Sie hat ein neues rhythmisches Gesetz der Bewegung erfunden, einer schwingenden Bewegung, die dem Fliegen am nächsten kommt.« (Zit. nach Philipp 1982, S. 188) Neu scheint dieses Erlebnis, aus einer rhythmischen Bewegung in das Gefühl des Fliegens zu kommen, nun nicht: So ließe sich auch eine sexuelle Begegnung beschreiben. Wäre die Sexualitäts- und Orgasmusanalogie im subjektiven Erleben des

* Vgl. zu einer genaueren Betrachtung der Bedeutung dieser Angst vor Stillstand im faschistischen Erleben Brockhaus 1997, S. 16ff.

Autors präsent, hätte er sie jedoch gewiß nicht so unbefangen formuliert. Die Verwendung einer stark sexualisierten Sprache in bezug auf technische und militärische Themen ist schon oft beschrieben worden (vor allem von Theweleit, 1977/1978). Das Auto ermöglicht – wie andere Maschinen – die Erfahrung abzuheben, die Grenzen des eigenen Körpers zu überschreiten und sich in einem ekstatischen Erleben zu verlieren. Faszinierend ist die dadurch ermöglichte Phantasie von Autarkie. Mit Hilfe der Maschine kann ich fliegen und bin nicht – wie in der Sexualität – auf die Zuwendung eines anderen Menschen angewiesen. Der Wunsch, sich aus der Fixierung an Raum und Zeit zu lösen, scheint durch das Auto in die Realität übersetzbar. Das Fahren auf der Autobahn ermöglicht ein Gefühl »glücklicher Zeitlosigkeit«. (Hansen 1936, zit. nach Schumacher 1982, S. 77)

Für die Fliegerleidenschaft der NS-Jahre gibt es viele Beispiele: Filme (von Komödien wie *Quax, der Bruchpilot* bis zu dem auf das letzte Aufgebot der Jugendlichen gemünzten Durchhaltefilm *Junge Adler*), Lieder (*Wir fliegen gen Engelland*). Die Piloten des Ersten Weltkriegs waren angebetete Helden, von seinem Fliegernimbus konnte Göring lange zehren. Die besondere Aura des Fliegens verhalf selbst einer Frau (der Pilotin Hanna Reitsch) zu Ruhm. Paradigmatisch war Leni Riefenstahls Inszenierung von Hitlers Ankunft im Flugzeug, mit der sie ihren Film über den Parteitag in Nürnberg 1934 *Triumph des Willens* beginnt. Sehr lange sieht man nur das Flugzeug mit Hitler in den Wolken – ein Gott in seinem Element –, bis er schließlich hinabschwebt zu den Menschen.

Leni Riefenstahl hat den Mythos des fliegenden Menschen, den die Überwindung der Erdschwere gottgleich werden läßt, noch einmal in Bilder übersetzt, in den berühmten Sequenzen vom Turmspringen in *Fest der Schönheit*, dem zweiten Teil ihres Filmes über die Olympiade von 1936, *Olympia* (1938). Die Bilder vom Turmspringen sind die Überleitung zu der abendlichen Schlußfeier im Stadion, in der mit dem »Lichtdom« eine ähnliche Atmosphäre der Grenzauflösung geschaffen wurde. Der Effekt eines Domes aus Licht entstand durch die steil in den Himmel gerichteten 130 Flakscheinwerfer, deren Licht bis in eine Höhe von sechs bis acht

Kilometern sichtbar war und oben zu einer leuchtenden Fläche ineinander verschwamm. Speer kommentiert die »unirdische Wirkung« (Speer 1975, S. 637) seiner ursprünglich für die Nürnberger Reichsparteitage erfundenen Lichtarchitektur: »Merkwürdig berührt mich der Gedanke, daß die gelungenste architektonische Schöpfung meines Lebens eine Chimäre ist, eine immaterielle Erscheinung.« (Ebd.)

Unirdisch, überirdisch bildet Leni Riefenstahl die Springer und Springerinnen ab. Gleichzeitig suggeriert die Inszenierung der Körper als Teil eines Dokumentarfilms über ein sportliches Geschehen Authentizität. »Unter extremen Blickwinkeln, zum Teil mit Spiegellinsen-Fernobjektiv eingefangen, läßt sie die Körper zwischen Himmel und Wasser schweben.« (Hoffmann 1993, S. 151) Immer mehr Raum nimmt der Himmel ein, die Körper der Springer und Springerinnen lösen sich von der Bindung an die Schwerkraft. Sie benutzt Zeitlupe, läßt den Film in einer Einstellung sogar rückwärts laufen, so daß ein merkwürdig vagierendes Gefühl von Ort- und Zeitlosigkeit eintritt. »Hier gab es eine Symphonie von Schönheit, diese fliegenden Menschen, wie Vögel schwebten sie über uns, rollten, drehten und schraubten sich in vollendeter Körperharmonie durch die Luft« (Riefenstahl 1937, o.S.), so Riefenstahl im Vorwort zu ihrem Fotoband, der die *Schönheit im Olympischen Kampf* verherrlicht: »ein Hymnus auf die Schönheit und auf den Kampf«.

Frappierend ähnlich beschreibt Menzel das »Erlebnis der Reichsautobahn«: »Freier und freier macht uns das Glücksgefühl über diese Leichtigkeit und Eleganz im Vorankommen, über solche Herrschaft des Menschen über alle Materie und alle Hindernisse der Natur. Wir schweben, werden fast vogelgleich.« (Menzel 1943, o.S.)

Diese Formulierungen beschwören ein spezifisches Selbstverständnis und Körpergefühl, das in scharfem Gegensatz zu dem gängigen Bild des fetten, breitnackigen, statuarischen Nazis steht, dessen einzige Bewegungsform der schwere Tritt des Marschierens in einer uniformierten Truppe darstellt, dessen ästhetischer Ehrgeiz sich darin erschöpft, Partikel eines Massenornaments zu sein. Das ist ein aus vielen Karikaturen vertrautes Bild, und es trifft ebenfalls zu.

Die Autobahnen aber repräsentieren eine andere NS-typische Begierde: nach einer Freiheit, die sich hinwegsetzt über die durch die Naturgesetze, die Bindungen an Zeit und Raum gegebenen Einschränkungen. »Herrschaft des Menschen über alle Materie und alle Hindernisse der Natur«: Menzel formuliert seinen Cäsarenwahn, ohne ihm auch nur ein winziges Deckmäntelchen umzuhängen. Es war offenbar während der NS-Zeit nicht notwendig, solche Größenphantasien zu verschleiern.

Die Sehnsucht nach Weltbeherrschung beschränkt sich also keineswegs auf die politische Expansion. In Menzels Formulierungen geht es um die Herrschaft über die Materie und die Naturbarrieren. Seine Hymne auf die Autobahn feiert die Expansion als körperlich-sinnliche Erfahrung, als Loslösung von den im eigenen und fremden Körper liegenden Hemmnissen. Ob nicht die Faszination der Autobahn vor allem auch darin zu suchen ist, daß sie für den »kleinen Mann« die Grenzüberschreitung zu einem am eigenen Leib spürbaren Erlebnis werden läßt oder zumindest ein Versprechen darauf gibt?*

Volksgemeinschaft

Die Sehnsucht nach Auflösung der Begrenzungen, nach Verschmelzung macht die Faszination der Volksgemeinschaft aus. Der Begriff der Volksgemeinschaft ist der Zentralbegriff der nationalsozialistischen Propaganda in allen Bereichen und stand auch beim Autobahnbau im Mittelpunkt.

»Durch diesen wahrhaft überwältigenden Ausbau der Verkehrswege entsteht ein neues Deutschland. Neue Gebiete werden erschlossen, Stadt und Land fließen ineinander, ganz Deutschland beginnt, verkehrstechnisch betrachtet, eine Baueinheit zu werden.« (Jung 1935, zit. nach Windisch-Hojnacki 1939, S. 254)

Was sich auch als gewaltsamer Prozeß der Gleichschaltung beschreiben ließe, wird in diesen Worten eines österreichischen

* Wie diese Auto-Träume bis heute weitergeträumt werden, beschreibt Rolf Haubl in einem Aufsatz mit dem Titel *Zivile Mobilmachung*. (1991, S. 73ff.)

Bewunderers zum Lob der Auflösung von Differenzen: Alles fließt ineinander.

Der Autobahnbau löste Gemeinde- und Landesplanung durch reichsunmittelbare Politik ab. Dieses autokratische Vorgehen der Instanzen des Reiches, die Auflösung föderaler Strukturen verursachte einige propagandistische Probleme, entsprach doch das Denken in Stammesbesonderheiten der Nazi-Rassenlehre, die von einer biologisch begründbaren Ungleichheit zwischen den verschiedenen Stämmen in Deutschland ausging. Die biologistische Typenlehre der einzelnen deutschen Stämme war auch vielfach in populärwissenschaftlichen Veröffentlichungen, Fotobänden etc. verbreitet worden. In gewundenen Formulierungen wird deshalb versucht, den großdeutschen Reichsanspruch und die regionalen Besonderheiten nicht als Konkurrenz erscheinen zu lassen. Der neben Todt bekannteste Autobahnarchitekt Seifert spricht davon, daß in der nationalsozialistischen Ästhetik des Autobahnbaus »das Landsmannschaftliche nur als Oberton über den gemeinsamen Grundakkorden erkennbar werden kann«. (Seifert 1936, zit. nach Windisch-Hojnacki 1989, S. 128) Der klassische Baustil sei dasselbe, »was im Sozialen und Politischen Nationalsozialismus heißt«. Diese Ästhetik »verlangt den unbedingten Verzicht auf die Betonung des Eigenen, Einzelnen, Besonderen, verlangt Zurückführung alles an sich möglichen Formenreichtums auf die klarste Linie und die einfachste Ordnung, verlangt Durchhalten der Grundformen über die Landschaften hinweg«. (Ebd.)

Andererseits und in direktem Gegensatz zu solchen Tendenzen einer Vereinheitlichung im Sinne der Volksgemeinschaftspropaganda setzte sich beim Bau der Autobahn gegen funktionalistische Bauprinzipien mehr und mehr ein heimattümelnder Stil durch. Es sollten regionale Baumaterialien verwendet, die Nutzbauten der landschaftstypischen Architektur angepaßt werden. Der »Heimattümelstil« führte teilweise zu architektonischen Denkwürdigkeiten wie den Versuchen, Rasthäusern das Aussehen von Sennhütten zu verleihen.

Von diesem tümelnden Stil ist auch der bekannteste Bildband über die Arbeiter an der Reichsautobahn (Lendvai-Dircksen 1942)

geprägt. Der Fotoband, der 99 Aufnahmen von »Mensch und Werk« enthält, folgt dem topographischen Verlauf der Autobahn von Norddeutschland bis zu den Alpen. Der Darstellung des »Grundtons« der jeweiligen Landschaft entsprechen die Fotografien der »Stammesgesichter«, die gleichzeitig als Repräsentanten von Berufsständen vorgestellt werden. In den Bildunterschriften heißt es: »schwäbischer Erdarbeiter«, »rheinischer Schmied«, »oberbayerischer Bauer«, »westfälischer Polier«. Wie diese Zuordnungen zu Stämmen stellen auch die vorgestellten Berufe (Steinmetze, Zimmerer, Maurer, Schachtmeister etc.) die Arbeit beim Autobahnbau in einen vormodernen Kontext. Die reale Entwertung handwerklicher Qualifikation und regionaler Tradition durch die hochtechnisierte und industrialisierte Arbeit wird verleugnet. Die Autobahn erscheint als Resultat des körperlichen und handwerklichen Einsatzes der »Arbeiter der Faust«.

Die Integrierbarkeit der widersprüchlichen Ziele von Heimatkult, alldeutscher Uniformität, von ständischer Hierarchie und Gleichheit der Volksgenossen, von handwerklicher und industrieller Arbeit wird einfach behauptet. Allerdings verraten selbst die euphorischen Beschwörungen der Volksgemeinschaft etwas von der Gewaltsamkeit dieser Vereinigung: Die Autobahn wird nicht nur »verkehrsmäßig das deutsche Volk ... durchnähren, sondern die einzelnen Stämme wieder zueinander bringen und sie zusammenschweißen« (Ostwald 1941, zit. nach Windisch-Hojnacki 1989, S. 237), so heißt es über das »Wesen der Reichsautobahn«. Durchnähren, zusammenschweißen – eine friedliche Entfaltung einer von der Natur vorgegebenen Harmonie ist die Herstellung der deutschen Volksgemeinschaft offenbar nicht.

In dem Fotoband von Lendvai-Dircksen klingt noch ein anderes Motiv an, das die Aufhebung der sozialen und regionalen Spaltungen erleichtert. Die Reichsautobahn, so heißt es in einer Bildunterschrift, ist »mit ihrem in schimmernde Fernen ziehenden Doppelband ein sichtbares Zeichen und Gleichnis einer neuen Verbundenheit aller Gaue, einer bleibenden Gemeinschaft aller Deutschen«. (Lendvai-Dircksen 1942) Die schimmernde Ferne, die Wendung nach außen schafft die Einheit im Inneren.

Angesichts der massiven sozialen Spannungen mußte die Gemeinschaftspropaganda einen zentralen Stellenwert einnehmen. Die Reichsautobahnen, die zunächst auf die Luxusbedürfnisse der Bonzen abgestimmt schienen, mußten unbedingt als ein Projekt dargestellt werden, das allen nützt. Fritz Todt sagte bei der Eröffnung der vom Juni bis September 1934 in München gezeigten Ausstellung »Die Straße«: »Mit dem technischen Werk soll sich Glaube und Vertrauen des Volkes verbinden. Im Volke schlummern all die Kräfte, die zur Verwirklichung eines solchen Planes nötig sind... Die Gesamtnation muß Anteil gewinnen an dem gewaltigen Plan des Führers, dann wird die Idee der Reichsautobahn zum kennzeichnenden Lebensausdruck des jungen nationalsozialistischen Deutschlands.« (Zit. nach Windisch-Hojnacki 1989, S. 198) Dieser Aufruf geht weit über Proklamationen des Nutzens für die gesamte Bevölkerung hinaus. Sie bezieht die Gesamtnation in Planung und Aufbau der Autobahnen ein: Wir haben die Autobahnen gemeinsam gebaut. Der Nationalsozialismus hat diese vorher in uns schlummernden Kräfte zum Leben erweckt und sie zu einer gewaltigen kreativen Gemeinschaftsleistung zusammengefügt*.

Das deutsche Volk wird erlöst aus der Rolle des passiv Erleidenden und zum fiktiven Akteur, zum Erbauer der Autobahn gemacht. »Der Bau von Straßen war immer ein Werk der Gemeinschaft.« Sie entsteht »im Zusammenschaffen eines ganzen Volkes«. (Ausstellungskatalog 1935, zit. nach Philipp 1982, S. 113) Die »Straßen des Führers** mutieren zu einem Werk der Volksgemeinschaft, »mit dem sich jeder identifizieren und es als sein eigenes begreifen soll«. (Philipp 1982, S. 114)

Die angestrebte Identifikation der deutschen Volksgenossen mit der Rolle des Bauherren eines gigantischen Werkes, der »Pyramiden

* Über den Gestus des »Zusammenfügens« von Unvereinbarem vgl. Theweleit 1978 II, S. 94 ff. »Nation entsteht immer aus Zusammenfügungen ... Die Einheit, von der der Faschist spricht, ist demnach deutlich eine gewaltsame Zusammenfügung von Unterdrückter und Unterdrücktem zu einem Herrschaftsgebilde.« (Ebd., S. 102)

** Der Führerkult in der Namensgebung »Straßen Adolf Hitlers« wird zusammengezwungen mit der Gemeinschaftsidee, indem die deutsche Volksgemeinschaft mit Hitler gleichgesetzt wird (eine häufige rhetorische Figur, z.B. Rudolf Heß auf dem Parteitag 1934: »Die Partei ist Hitler, Hitler aber ist Deutschland, wie Deutschland Hitler ist!«).

unserer Zeit«, ist wohl weitgehend erfolgt. Jedenfalls weist der Stolz auf die Autobahnen sie noch heute als eigenes Produkt aus. Das Fortwirken des Autobahnmythos gründet ganz wesentlich in dieser Fiktion der eigenen Beteiligung. Für das stolze Gefühl der Urheberschaft sollte es schon reichen, die Autobahn zu befahren oder auch nur die Bilder, Filme zu betrachten. »Das Erleben der deutschen Landschaften sollte das völkische Gemeinschaftsgefühl stärken und die Reichsautobahn als Resultat eines gewaltigen gemeinschaftlichen Bauwillens das Zusammengehörigkeitsgefühl des ganzen deutschen Volkes steigern. So konnte die Fahrt des einzelnen in seinem Kraftfahrzeug, das individuelle Reisen auf der Reichsautobahn zu einem großen deutschen Gemeinschaftserlebnis werden.« (Schumacher 1982, S. 89)

Das Ersetzen eigener Initiative durch Akte der symbolischen Herstellung von Gemeinschaft in Alltagsaktivitäten ist ein ganz wesentliches Merkmal der nationalsozialistischen Volksgemeinschaftspolitik. Das sonntägliche Eintopfessen z.B. folgt demselben Modell, die aktive Selbstbeteiligung so in Szene zu setzen, daß der alltägliche Konsum zu einem politischen Akt umgedeutet werden kann.

Konstruierte Idylle – ein Autobahnfoto

Das Foto entstammt dem bereits mehrfach zitierten »Bildwerk« von Hermann Harz, das 1943 vom Reichsministerium Speer zur Erinnerung an Fritz Todt herausgegeben wurde. Es kann als charakteristisches Werk der künstlerisch ambitionierten Autobahnfotografie gelten.* Diese Fotos nehmen in Bildaufteilung und Perspektive die

* Neben diesem Typus, der das Erleben der Autobahn selbst in den Mittelpunkt stellt, finden sich Aufnahmen der Autobahnbrücken, die oft sehr stark sakralisierend die Monumentalität betonen. In den Fotos der Brücken werden häufig Bilder von Domen, Aquädukten, klassischen Brücken im Betrachter zum Anklingen gebracht. Die Fotos vom Autobahnbau heben meist die Gigantik der Leistung optisch hervor, zeigen wenigstens teilweise die industriell-technische Dimension. Dagegen wirken die Fotografien der Autobahnarbeiter heroisierend und enthistorisierend. Von der Autobahn selber gibt es auch noch den Typus der Aufnahme aus der Vogelbildperspektive, die dem Betrachter die strategische Feldherrenperspektive nahelegt.

Tradition der europäischen Landschaftsmalerei auf. (Philipp 1992, S. 117f.) Vor allem der statische, symmetrische Bildaufbau ist aus der Malerei vertraut. Die Fotografien zeigen die Intention der Fotografen, »die Autobahn als Kunstwerk erscheinen zu lassen, das sich makellos der umgebenden Landschaft anschmiegt.

Der Rhythmus wird deutlich, mit dem sich die Linie der Autobahn über Hügel, durch Wälder und Ebenen schwingt. In den Aufnahmen wird die abwechslungsreiche Linienführung gezeigt, mit der die Autobahn immer neue Landschaften erschließt.« (Windisch-Hojnacki 1989, S. 242f.)

Mit dieser 1989 verfaßten, nostalgischen und affirmativen Beschreibung des makellosen Schwungs der – hier wieder zum Subjekt gemachten! – Autobahn trifft sich Windisch-Hojnacki bis in die Formulierung hinein mit Albert Speers wehmütiger Beschwörung der NS-Ästhetik, die er in den Reichsautobahnen inkarniert sieht. Speer berichtet in seinem Tagebuch von einem der seltenen harmonischen Momente unter den in der Spandauer Haft lebenden Ex-NS-Größen. 1963 gibt er ein Gespräch mit dem »Stellvertreter des Führers« wieder. »Er (Heß) schwärmte ... über die von Todt entwickelte ›Philosophie von der Schönheit der Straße«, die dann in den Autobahnen verwirklicht wurde. Dabei erzählte er Einzelheiten, so beispielsweise, daß die Autobahnen frei bleiben mußten von allem störenden Bauwerk, daß die Brücken aus dem Naturstein der jeweiligen Region errichtet und die Hinweisschilder möglichst klein gehalten werden sollten. Auch seien Gartenarchitekten beauftragt worden, um die makellose Einfügung des Streckenverlaufs in die Landschaft zu gewährleisten.« (Speer 1975, S. 584f.) Die makellose Einfügung des Unverträglichen in die Landschaft erfordert eine aufwendige technische Prozedur, in der ihr ein quasi-natürliches Aussehen angeschminkt wird. Im wörtlichen Sinn trifft der Begriff Make-up die Natursteinverkleidungen der Betonbauten, die sich in den späteren Jahren des Autobahnbaus durchsetzten. Allgemeiner gilt er aber für die Bemühen, die gewalttätigen Eingriffe nicht nur in die Landschaft, sondern in regionale und handwerkliche Traditionen zu übertünchen. Ihre eigentlichen Möglichkeiten entfaltete diese hochmoderne Natur-Kosmetik aber erst in der medialen Inszenierung.



»Die Straße zieht sich meist durch die Bildmitte, wobei sie oft einen markanten Punkt – eine Kirche, Überführung, einen Berg oder eine Brücke – anvisiert oder am Horizont verläuft ... Auffällig sind die meist menschen- und autoleeren Straßen. Die Fotografen konzentrieren sich auf die nahtlose Einbettung der Straße in die Landschaft.« (Windisch-Hojnacki 1989, S. 243) Diese Schilderung der typischen Autobahnfotografie beschreibt auch unser Bild präzise. Die Autobahn wird durch die nahtlosen Übergänge von der Fahrbahn in die Wiesen und Felder, durch ihren den natürlichen örtlichen Gegebenheiten angepaßten Schwung zu einem Teil der umgebenden Landschaft. Es sieht aus, als wäre die Landschaft schon immer so gewesen. Kein Auto, kein anderer Hinweis auf etwas technisch Produziertes stört den Eindruck einer grenzenlosen Harmonie.

Speer zeigt durch seine emphatischen Formulierungen, daß er selber – einer der zentralen Produzenten dieser Fiktion – an die hergestellte Unschuld glaubt. Er weiß um die Verlogenheit dieser Ästhetik, aber das Bedürfnis, sie für wahr zu halten, erweist sich als stärker: »Jetzt, am Abend in der Zelle, denke ich über das tatsächlich auffällige Schönheitsbedürfnis des Regimes nach. Die Rücksichtslosigkeit und Inhumanität des Regimes ging mit einem bemerkenswerten Sinn für das Schöne, Unberührte, Unversehrte einher, auch wenn es manchmal zu bloßem Sentiment für die Postkartenidylle entartete.« (Speer 1975, S. 585)

Die Sentimentalität und Kitschproduktion ist hier nur eine Entartung, in der die eigentliche Natur des Regimes, sein Sinn für Schönheit und Unschuld verraten wird. Speer scheint mir ein gutes Beispiel für mißlingende, in Fehlleistungen (z.B. der Übernahme des Begriffes Entartung) mündende Distanzierungsversuche. Ganz deutlich ist sein Bemühen um Souveränität, um eine Abgrenzung von der ungebrochenen Verteidigungshaltung Heß'. Er will objektiv die Leistungen und Verbrechen des Regimes beurteilen und rutscht unversehens in die Affirmation der Authentizitätsversprechungen des Regimes.

An anderer Stelle hatte Speer über das Chimärenhafte seiner Produkte – die Irrealität seiner Lichtdome – traurig gesprochen

(s.o.). Offenbar kann er sich den Zynismus, der in der Produktion dieser scheinhaften Unmittelbarkeit liegt, psychisch nicht präsent halten. »Heute lese ich gelegentlich, daß all dies nur Camouflage gewesen sei, kalkuliertes Ablenkungsmanöver für die unterdrückten Massen. Aber so war es nicht.« (Ebd.)

Die Autobahnfotos dokumentieren diese Herstellung eines Gefühls von Unmittelbarkeit, das bereits durch die landschaftsarchitektonischen Maßnahmen erzeugt worden war. »Durch den mit Gras und Bäumen bepflanzten Mittelstreifen und den – im Vergleich zu heute – unmittelbaren, gewissermaßen nahtlos-direkten Übergang der Fahrbahnen entsteht für den Erfahrenden der Reichsautobahn eher der Eindruck, sich *in* der Landschaft zu befinden, als dies heute der Fall ist.« (Philipp 1982, S. 115)

Viele Fotografien nehmen den Betrachter mit auf die Autobahn, der Standpunkt der Kamera ist der des Fahrers oder eines Beifahrers, so z.B. auf einem Foto, auf dem zwar von hinten auch die Lenkerin des Autos abgebildet ist, aber man die Autobahn und die umgebende Landschaft mit ihren Augen sieht. Die Frau am Steuer ist mit Trachtenhut und einer karierten Bluse wie zum Bergwandern gekleidet. Philipp kommentiert: »Die in die Bildlandschaft hineinfahrende Lenkerin des Cabriolets gibt die Rezeptionsanweisung: Benutzung und Betrachtung der Reichsautobahn fallen im Kultur Erlebnis zusammen.« (Philipp 1982, S. 114)

Das Foto inszeniert die Gleichzeitigkeit von Zweckmäßigkeit des Autofahrens und ästhetischem Genuß des »Autowanderns«, stellt beides als gleichermaßen realisierbar dar. Die Widersprüchlichkeit dieser Zwecke wird geleugnet. Dem Fotobetrachter legt es darüber hinaus eine weitere Verleugnung nahe. Differenz und Distanz, die in der Betrachtung eines Fotoarrangements liegen, müssen nicht wahrgenommen werden. Das Foto lädt ein zu einer unmittelbaren Teilhabe am Erleben der Autobahn.

Speer spricht von dem »uneigennützig sozialen Impuls« der Nationalsozialisten, »der die unvermeidliche Häßlichkeit der technischen Welt mit der Schönheit, mit vertrauten ästhetischen Formen versöhnen wollte«. (Speer 1975, S. 585) Sehr interessant ist, daß er das ästhetisierende Versöhnungsversprechen der Nazis auf einen sozialen

Impuls zurückführt. Schärfer ließe sich fragen, ob nicht in dieser Ästhetisierung der Politik der soziale Impetus der Nazis aufgeht. Der Autobahnbau und seine mediale Präsentation kann jedenfalls als charakteristisches Beispiel dafür gelten, wie die Brutalität* und die sozialen Kosten der Modernisierungsfolgen geleugnet werden.

Auf den Fotos und Gemälden sind nicht nur die ästhetischen Formen vertraut und wecken damit Vertrauen. Auch in den Bildinhalten werden klassische, zeitlose Motive bevorzugt, die die Autobahnen in einen überhistorischen Raum versetzen. Auf unserem Bild ist fast die Hälfte mit Wolken ausgefüllt – auf anderen Fotos oder Gemälden sind es bis zu zwei Drittel der gesamten Bildfläche (vgl. den Beginn von Riefenstahls *Triumph des Willens* und *Olympia*, die nur wechselnde Wolkenformationen zeigen). Das Wolkenmotiv kennen wir schon von den Flugträumen, mit dem Himmel zu verschmelzen, einem Symbol der Ewigkeit und des Paradieses. Die Autobahn führt an Feldern vorbei in einem sanften Schwung durch den Wald – einem in Deutschland ebenfalls mit Ewigkeit und Stärke gleichgesetzten Symbol. Die Verwendung solcher Bildelemente unterstreicht den Anspruch auf Natürlichkeit des »Dritten Reiches« insgesamt. »Die in der Bildargumentation eingesetzten Teile der als ewig geltenden Natur – Wolken, Bäume, Pflanzen und Flüsse – vermitteln die Naturhaftigkeit der Bauten.« (Philipp 1982, S. 125f.)

Am linken Bildrand, über eine kleine Überführung optisch an die Autobahn angebunden, sehen wir auf unserem Foto in der Ferne ein kleines Dorf mit einem Kirchturm, der sich als höchster Punkt vor den Wolken abhebt. In der Bildassoziation wird der nationalsozialistische Autobahnbau nicht nur mit der ewigen Natur verknüpft, sondern auch mit dem Bild einer intakten, religiös untermauerten

* Eine deutliche Illustration dieser Verleugnung von Brutalität ist die Berichterstattung über den Tod des Autorennfahrers Bernd Rosemeyer, der auf der Autobahn bei dem Versuch eines Geschwindigkeitsrekords ums Leben kam. Die Beschreibungen des Unfalls erinnern – auch in der Militarisierung der Sprache – an die »Ästhetik des Schreckens« (Bohrer 1978), die Ernst Jünger in seinen Schlachtbeschreibungen kultiviert hat. Bei der Fahrt in den Tod zischt das Auto, »das im Sonnenlicht blinkende Silbertorpedo«, »wie ein Meteor« an den den Unfall beobachtenden Zuschauern vorbei. (Zit. nach Philipp 1982, S. 168)

bäuerlichen Idylle, die von den Verunsicherungen der Moderne nichts weiß. Im Vordergrund des Bildes sind als optischer Schwerpunkt neben der Autobahn selbst zwei Bauern abgebildet. Den einen sehen wir von hinten in halbgebückter Haltung, wie er mit der Sense das hohe Gras der Böschung mäht. Der zweite steht aufrecht, blickt rechts aus dem Bild heraus und hält vor sich die Gabel mit dem zusammengerechten Gras. Die bäuerliche Idylle berührt den Rand der Autobahn, verdeckt aber die Fahrbahn nicht.

Philipp kommentiert ein Bild, auf dem der Bauer vor einer mit Hausteinen verkleideten Bogenbrücke pflügt: »So klein sich dagegen der mit einem Ochsespann und nicht etwa mit einem Traktor pflügende Bauer oder der Hirte mit seiner Schafherde ausnehmen, gehören gerade sie zum Argumentationsrepertoire der Bilder. Bauer und Hirte in ihrer Bodenständigkeit – nicht ohne Grund besitzen Bauerntum und Landwirtschaft im Gesellschaftsbild eine zentrale Stellung – stehen für die Ewigkeit der menschlichen Produktion, gleichermaßen in die Vergangenheit zurückreichend wie in die Zukunft vorweisend.« (Philipp 1982, S. 125f.)

Die Autobahn als Garant der Versöhnung aller Widersprüche der modernen Welt

Das Geheimnis des fortwirkenden Mythos der Autobahn liegt in den impliziten oder expliziten Versprechungen der Nationalsozialisten, zentrale Gegensätze der Moderne versöhnen zu können. Die Nazis behaupteten, ihr Autobahnbau mache alles gleichzeitig möglich. »Kaum irgendwo wird der ideologepolitische Versuch einer kulturellen Aufhebung gesellschaftlicher Widersprüche so augenfällig wie hier (beim Autobahn-Mythos, G.B.). Die spannungsreichen Gegensätze von Kapital und Arbeit, Natur und Technik, Zivilisationsfeindlichkeit und technologischer Avantgarde schienen überwunden oder doch überwindbar.« (Reichel 1991, S. 287)

Der Autobahnmythos leugnet nicht nur die Begrenzungen der materiellen und körperlichen Realität, sondern die Begrenzungen durch Entscheidungen. Die Entscheidung für den Autobahnausbau

bedeutete die unwiderrufliche Bejahung einer technisch-industriellen Umgestaltung Deutschlands, d.h. der Mechanisierung, Uniformierung, Rationalisierung, Taylorisierung der Produktionstechniken. Aber die Ingenieure des Autobahnbaus behaupteten, es gäbe eine andere, spezifisch nationalsozialistische Technik, die sich diesen Modernisierungsfolgen schlicht entziehen könnte: »Mit den Reichsautobahnen soll auch die Technik einen Ausdruck finden, der dem Geiste und der Gesinnung der nationalsozialistischen Bewegung entspricht.« (Todt 1935, zit. nach Windisch-Hojnacki, S. 58) Naturverbundene Lösungen werden zu den auch technisch besten und vollkommensten deklariert. Die reale Abwertung handwerklicher Fertigkeiten durch den Einsatz riesiger Maschinerie und industriell vorgefertigter Teile wird propagandistisch umgedeutet. Sie ist gigantisches, Menschenmaß überschreitendes technisches Wunderwerk und durch die Hände deutscher Handwerker geschaffen. Der Bedeutungswandel von Landschaft hin zu Autobahnkilometern, die überwunden werden müssen, wird mit dem »Autowandern« scheinbar aufgehoben. Die Homogenisierung der Welt durch die Gleichartigkeit der Straße, der Tankstellen, Rasthäuser etc. wird durch die Trassenführung, den Heimatstil der Architektur unsichtbar. Straßen werden zu »Mittlern zwischen Mensch und Landschaft« erklärt.

Die Straße ist mit den vertrauten ästhetischen Gestaltungen Heimat, mit ihrem in die Ferne ziehenden Bahnen Versprechen auf Abenteuer und Welteroberung. Sie ist Straße des Friedens, Straße der Aufrüstung. Sie zeigt die »Stammesgesichter« ihrer Arbeiter, Bauten, Baumaterialien und gleichzeitig das homogene Gesicht der Volksgemeinschaft. Autobahnen sind die »Straßen des Führers«, von Hitler erfunden und konzipiert und gleichzeitig das Werk der aktiven Kraftanstrengung des deutschen Volkes. Der Autobahnbau ist die Durchsetzung imperialer staatlicher Hoheit und wird verkauft als landsmannschaftliche Traditionswahrung. Das Auto scheint gleichzeitig Schutz vor der Natur und unmittelbare sinnliche Verschmelzung zu ermöglichen. Das Landschaftserleben, das Betrachten von Bildern und Filmen schafft die Fiktion von gleichzeitiger Nähe und Distanz.

Die Autobahn ist der Vorbote eines motorisierten künftigen

Großdeutschlands* und die Bewahrerin der Tradition. Zukunftsvorstellungen verheißen eine noch glücklichere Harmonie von Technik und Natur, wie es Entwürfe von Zukunftsbildern zeigen, auf denen die Autobahn inmitten einer Allee riesiger Linden liegt (abgebildet bei Philipp 1982, S.112).

Die Autobahn nutzt den Arbeitern und dem Profitinteresse des Kapitals. Sie ist Beseitigung der Arbeitslosigkeit und visionäres Gesamtkunstwerk. Sie ist das Symbol deutscher Tüchtigkeit und Wertarbeit, und gleichzeitig der Erlebnispark für die Freizeitgesellschaft. Sie symbolisiert Geschwindigkeitsrausch und genießerische Ruhe und Beschaulichkeit. Alle negativen Seiten – technische und ökonomische Zwänge, Bürokratie, Finanznot, die Brutalität des Modernisierungsprozesses – können den Juden, Kommunisten, »dem Ausland«, der »Systemzeit« angelastet werden.

Als Kern des Autobahnmythos zeigt sich also die Phantasie, der Nationalsozialismus ermögliche die Vereinbarkeit des Unvereinbaren. Die Autobahn wird zum sichtbaren Beweis der Versöhnbarkeit von Technik und Natur, von Maschine und Handwerk, von Beton und Stein**, von Naturbewahrung und gigantischen Eingriffen in die Landschaft, von Nutzbau und Kunstwerk, Tempel und Massenverkehrsmittel. »In diesen Straßen und Brücken«, so heißt es in einem zeitgenössischen Architekturbuch (Rittich 1938, S. 73f.), »ist ein Zusammenklang von Organisation, Technik, Natur und Kunst erreicht, der dem alles umfassenden, alles einbeziehenden Lebensgefühl unserer Zeit entspricht.«

Die Autobahn soll wirklich alles umfassen in einem – notwendig extrem gewaltsamen – Griff. Es ist die Vorstellung eines perfekten,

* Hitler sagt bereits am 11.2.1933 in einer Rede zur Eröffnung der Automobilausstellung: »Wenn man früher die Lebenshöhe eines Volkes oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahn zu messen suchte, wird man in der Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen haben...« (Zit. nach Kunze/Stommer 1982, S. 26)

** Es wurden nicht nur die Betonkörper mit Naturstein verkleidet. Man versuchte auch, den Beton-Oberflächen durch steinmetzmäßige Bearbeitung das Aussehen von Steinen zu verleihen.

totalen Zusammenklangs, einer allumfassenden Harmonie: »Denn zur Vollkommenheit gehört Einheit mit allem, was auf ein Werk von Einfluß ist.« (Seifert 1941, S. 16)

In solchen Sätzen lösen sich die Worte völlig von Wirklichkeitsbezügen ab und scheinen nur noch der eigenen Euphorisierung zu dienen.

Fehlende Anführungszeichen

Was bedeutet es, sich so intensiv mit den in NS-Medien verbreiteten Mythenbildungen über den Autobahnbau zu befassen? Es sind geschönte, eitle, verlogene, pseudo-idealistische, ästhetisierende und von den Terroraspekten der NS-Realität ablenkende Stilisierungen. Nicht einmal die Zahlenangaben sind zuverlässig. Trotzdem habe ich die Selbstdarstellungen benutzt, als könnten sie uns korrekte, wahrhaftige Auskünfte geben – allerdings nicht über den Autobahnbau, sondern über Motive für die Akzeptanz des Nationalsozialismus.

Die vorangegangenen Ausführungen haben sich nur anfänglich und nicht besonders intensiv damit befaßt, die Propagandabehauptungen mit der Realität zu konfrontieren und zu zeigen, wie wenig das Bild die Wirklichkeit traf.

Wer mit dem Entlarvungsansatz an die NS-Zeit herangeht, gerät schnell in Schwierigkeiten, wenn sich herausstellt, daß neben der hohlen Angeberei, die eine kümmerliche Wirklichkeit verbarg, auch durchaus beeindruckende Leistungen standen – was beim Autobahnbau sicherlich der Fall war. An den Texten zum Autobahnbau aus den 80er Jahren wird deutlich, wie schwer eine positive Bewertung fällt in einem gesellschaftlichen Umfeld, in dem die Würdigung von Leistungen sofort zu einer Verteidigung des NS-Regimes umgemünzt wird. Offenbar fürchtete man, auf der Seite derer zu landen, die triumphierend sagen »Es war eben doch nicht alles schlecht...«, was in Wirklichkeit als Freifahrtschein benutzt wird, alles Schlechte zu eskamotieren.

Aber die Furcht vor der Eingemeindung durch die Verharmloser und Verteidiger erklärt nicht alles. Auffällig ist jedenfalls, wie fatal

die Manöver sind, mit deren Hilfe man sich aus dem Dilemma herauszuwinden versucht.

Eine Strategie ist die Übernahme der Selbststilisierung des »Dritten Reiches« nur mit umgekehrtem Vorzeichen, – die schon beschriebene Dämonisierung. Am Beispiel des Autobahnbaus findet sich diese Identifikation mit den Größen- und Vollkommenheitsvorstellungen des Regimes darin, den Autobahnbau als sorgsam geplante, propagandistisch genial verkaufte Kriegsvorbereitung zu deuten.

Die andere Strategie besteht in der totalen Entwertung aller Produkte der NS-Zeit. Nichts ist gut, was in dieser Zeit gemacht wurde. Die Kunst war unsäglich, die Wissenschaft verlor den Anschluß, die Bürokratie war ineffizient, wirtschaftliche und politische Entscheidungsträger inkompetent, Hitler ein größenwahnsinniger Verbrecher, seine Satrapen korrupt und brutal, die Mehrheit des deutschen Volkes auf ein unerträgliches moralisches und charakterliches Niveau herabgesunken.

Diese komplette Negativbilanzierung des »Dritten Reiches« erleichtert die Balance unseres moralischen Gleichgewichts. Nur ist diese Verleugnungsstrategie wenig wirksam als Abwehr gegen die Anziehungskräfte des Faschismus. Eine von Freuds zentralen Entdeckungen war bekanntlich, welches Ausmaß an ambivalenter Faszination sich hinter leidenschaftlicher Ablehnung verbirgt und wie schnell die Verneinung umkippen kann in eine gleichermaßen unkritische Bejahung.

Auch ich habe früher zu den NS-Autobahnen nur die Schlagworte Arbeitslosigkeit und Kriegsvorbereitung assoziiert. Es war eine Sichtweise, die die Autobahnen reduzierte auf ihre rational faßbaren Bedeutungen und die ästhetischen und psychologisch wirksamen Dimensionen nicht in den Blick bekam. Vollständig übersehen habe ich die Dimension, in der der nationalsozialistische Autobahnbau meinen eigenen politischen und moralischen Wertvorstellungen entspricht: die Betonung und Umsetzung ökologischer und landschaftspflegerischer Gesichtspunkte, die zum Teil bis heute als vorbildlich gelten können: Einpassung in das landschaftliche Umfeld, Analysen der Wirkungen auf die Naturressourcen,

Anpassung von Linienführung etc. an die Modalitäten der Sinneswahrnehmung, Berücksichtigung ästhetischen Empfindens, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Sparappelle.

Gegenüber solchen Positiva stellt sich leicht eine Wahrnehmungssperre ein. »Wer hätte das den Faschisten zugetraut?« fragt ein Grüner, der in einem autokritischen Buch diese Fakten aufzählt und in seinem Eifer über diese überraschende Entdeckung die kritische Distanz verliert und Hitler – wie es in einem giftigen Kommentar heißt – zum »selbstverständlichen Ahnherren der Alternativen« (zit. nach Philipp 1982, S. 111) macht.

Dieses Verhalten fiel mir auch in den Arbeiten von Stommer (1982) und Windisch-Hojnacki (1989) auf: Wenn unter Schwierigkeiten und Windungen »zugegeben« wird, daß die Autobahnen auch positive Anteile beinhalten, dann schwindet die kritische Distanz gleich ganz dahin. Hinter dem Widerwillen kommt die Bewunderung durch. Die Sätze funktionieren wie Fehlleistungen, oder wie Witze, z.B. wenn Windisch-Hojnacki von dem »gänzlich unpolitischen Mauerwerk« (1989, S. 321) spricht.

Die sprachliche Form spiegelt den Mangel an Freiheit und Unbefangenheit im Umgang mit dem Thema. Die Formulierungen winden sich zwischen moralischer Korrektheit und Anziehung. Eine objektive Würdigung des Autobahnbaus und dessen Einbettung in die Politik des »Dritten Reiches« nimmt sich Windisch-Hojnacki vor – Würdigung und politische Einordnung sind offenbar zwei gegensätzliche Perspektiven. Die quälende Anstrengung dieser Doppelperspektive macht die Formulierung deutlich, mit der sie ihr Projekt in der Einleitung charakterisiert: »Diese untrennbare Zweisamkeit wird sich wie ein Ungetüm durch alle Bereiche des Autobahnbaus winden, manchmal droht sie Teilbereiche der Autobahn (z.B. »Kunst im Zuge der Reichsautobahn«) zu ersticken.« (Windisch-Hojnacki 1989, S. 12) Was ist dieses sich windende Ungetüm, das die Autobahn mit dem Erstickungstod bedroht? Das ist eine ernste Frage, auch wenn es so klingt, als mache ich mich nur lustig über die sprachlichen Fehlleistungen der Autorin.

Stommer übernimmt sprachlich und mit seinem Ausrufezeichenstil den Gestus der NS-Reklame: »Schon diese Zahlen belegen

eine gewaltige technische und organisatorische Leistung!« (Stommer 1982, S. 49 über die Anzahl der Brücken) Und auch die folgenden Formulierungen fallen aus seinem sonst sehr reflektierten Argumentationsgestus heraus. Ebenso wie die Bewunderung für den »Kraftakt« (ebd.) sind sie ganz und gar affirmativ in bezug auf die propagandistisch vertretenen NS-Ziele. Resümierend zählt Stommer die unterschiedlichen Motive im Autobahnbau auf: »Antikapitalistische Tendenzen, Zivilisationskritik und Stadtfeindlichkeit verbinden sich hier mit Natursehnsucht, völkischem Verständnis von Landschaft und Rasse und der Vorstellung einer aus neuem Gemeinschaftsgeist geprägten dienenden Rolle der Technik, die als kulturschöpferische Kraft am Aufbau der neuen Gesellschaft maßgeblich beteiligt sein sollte.« (Stommer 1982, S. 51) Der Satz übernimmt die NS-Sprache in der Beschreibung der Motive für den Autobahnbau und stellt diese Motive als umsetzbar und miteinander versöhnbar dar – sie »verbinden« sich so zu einem wahrhaft großartigen Versöhnungswerk. Die Widersprüche und Unvereinbarkeit dieser Tendenzen wird nicht beschrieben. In seinem Satz fehlen sozusagen die Führungszeichen.

In der Gesamtargumentation, bei der Mehrzahl der Argumente zeigt Stommers Arbeit die hier vermißte kritische Distanz. An Einzelstellen, überraschend, konträr zu der eigenen Absicht, übermittelt die sprachliche Form Affirmationen, Übernahme der Sichtweisen der Nationalsozialisten.