Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 6 (1984)
Heft: 21

Artikel: Eine deutsche Strasse : die Reichsautobahn
Autor: Loewy, Hanno
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-653008

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 25.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Eine deutsche Straße:

Die Reichsautobahn

Hanno Loewy

Ein halbes Jahrhundert nach der „Machtergreifung" ist im Marburger Jonas Verlag das erste Buch über die „Pyramiden des Dritten Reiches", die Autobahnen, erschienen.[1] Der Autor des folgenden Essays nimmt dies zum Anlaß, sich mit der Ideologie des Bauprojekts auseinanderzusetzen. Er findet darin eine Denkfigur, die auch heute wieder gern benutzt wird: die dem Menschen äußere „Natur", der er sich beugen muß. Doch darin verbirgt sich menschliche Herrschaft und die Bereitschaft, sich solcher Herrschaft zu beugen. Im Nationalsozialismus gingen die Berufung auf die ewigen Gesetze der Natur und die Vergewaltigung von Natur und Gesellschaft Hand in Hand. Die Abwehr der Herrschaft der Technik ebnete ihr den Weg.

„Rodet den Forst, sprenget den Fels, überwindet das Tal, zwinget die Ferne, ziehet die Bahn durch deutsches Land."

„Die Brücke ist ein Heiligtum, man sollte sie mit Priestern schaffen, nicht mit Gaunern, die nur auf die Groschen sehen, die sie als Lohn erhalten. Wann wollt ihr endlich glauben, daß die Brücke dem Himmel und der Erde erst geraubt sein will?"

Begleitet von hymnischen Bekenntnissen wie diesen, wurde das wirkungsvollste Bauprogramm des Nationalsozialismus in Angriff genommen. Noch heute spukt die Reichsautobahn in unzähligen Köpfen. Eine verklärte Erinnerung, die man, der eigenen Vergangenheit gegenüber hilflos genug, als Relativierung des faschistischen Schreckens nicht aufgeben will.

„Der Führer hat die Autobahn gebaut" – da schwingt mehr Identifikation und nicht vergessene Begeisterung mit, als daß man über jene in Stein geronnene Volks-Bewegung ignorant hinweggehen dürfte. Auch und gerade von linker Seite hatte man für das Phänomen Reichsautobahn gar zu einfache Erklärungen parat. Als Kriegsvorbereitung und profitable Goldgrube des Kapitals in die Schublade gesteckt, ließ man sich auf eine umfassende ideologiekritische Untersuchung dieses beispielhaften Bauprojekts gar nicht erst ein.

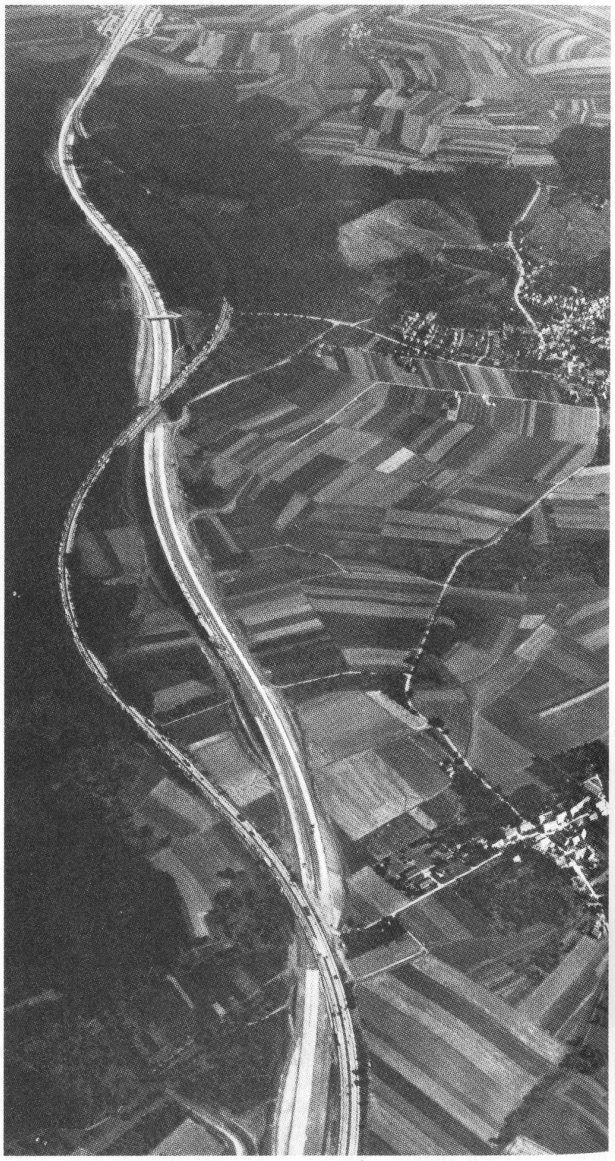
Die Geschichte der Reichsautobahn hatte schon in der Weimarer Republik begonnen. Unter reinen Nützlichkeitserwägungen wurde vor allem von privaten Organisationen der Wirtschaft mit der Planung der verschiedensten „Kraftfahrstraßen" begonnen, deren bekannteste, die HAFRABA, Hamburg, Frankfurt und Basel verbinden sollte. Nicht nur die KPD, auch die Nationalsozialisten bekämpften diese Pläne, wo sie konnten, nicht zuletzt auch mit „ökologischen" Argumenten.

Das änderte sich 1933 schlagartig. Nun stand das ehrgeizige Projekt unter gänzlich anderen Vorzeichen, begleitet durch den ideologischen Apparat der faschistischen Propagandamühle. Eine Untersuchung der Ideologie, wie sie ihren stärksten Ausdruck in der Ästhetik und Ausführung der Brückenbau-

werke, der „Denkmäler des Reiches" fand, führt exemplarisch zur zentralen Frage nach dem Verhältnis von Mensch, Technik und Natur im Mythos des Nationalsozialismus, einer Frage, der bislang mit Methode aus dem Weg gegangen wurde.
Einmal an dieser Stelle der Irritation nachgegeben, zieht sich schnell eine Laufmasche durch das Strickmuster der marxistischen Faschismustheorie. Nicht die Passivität der Massen versetzte den Nationalsozialismus in die Lage, sich „dem Kapital" als Retter anzubieten, sondern der Nationalsozialismus als Bewegung, nicht die Millionen von den „Bossen", sondern die Millionen auf der Straße.

Damals und heute: Natur als Grenze

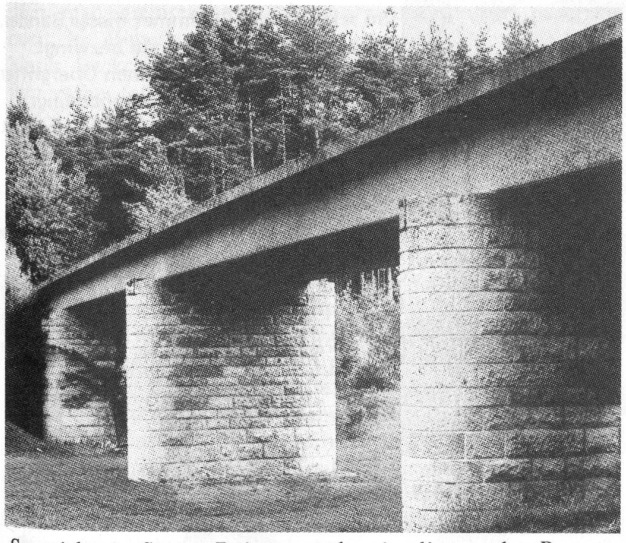
Getragen wurde die Bewegung von der Hoffnung auf die Erlösung aus politischer, ökonomischer und sozialer Unsicherheit durch das „tausendjährige Reich" mit einem neubelebten Ständestaat nach mittelalterlichem Vorbild. Dazu trat die „Rückbesinnung" auf angeblich überhistorische Werte der Rasse, des Volkstums, der Landwirtschaft, der Macht des Stärkeren, die im Volksgemeinschaftsgedanken zusammentrafen.
Im Grunde hielt diese Ideen nur eines zusammen: der Primat des Naturhaften, des welthistorisch Vorgegebenen, dem sich die Menschen anzupassen haben. So hatte es schon Oswald Spengler im „Untergang des Abendlandes", dem Kultbuch der konservativen Revolution, behauptet: *„Das Geld wird vom Blut überwältigt und aufgehoben. Das Leben ist das erste und das letzte, das kosmische Dahinströmen in mikroskopischer Form. Es ist die Tatsache innerhalb der Welt der Geschichte. (. . .) Die Weltgeschichte ist das Weltgericht: Sie hat immer dem stärkeren, volleren, seiner selbst gewisseren Leben Recht gegeben (. . .) Wir haben nicht die Freiheit, dies oder jenes zu erreichen, aber die, die Notwendigkeit zu tun oder nichts. Und eine Aufgabe, welche die Notwendigkeit der Geschichte gestellt hat, wird gelöst, mit dem einzelnen oder gegen ihn."*[2]
Die daraus resultierende Kritik der Zivilisation, das heißt von Menschen gestalteter Umwelt, überhaupt mündete in den nationalsozialistischen Antikapitalismus. Sie wurde bis heute als dem Faschismus äußerlich abqualifiziert und damit unbewußt von dem Vorwurf befreit, mit dessen Schrecken in einem ursächlichen Zusammenhang zu stehen. Wen nimmt es da wunder, wenn jene „Äußerlichkeiten" heute in anderem Zusammenhang wieder ihren Einstand halten?
Rudolf Bahros Rückgriff auf *„die Gattungsnatur des Menschen, die nicht historisch, sondern naturhistorisch ist"*[3], ist nur der offenste Ausdruck einer allgemeinen Stimmung, die sich ihre austauschbaren wissenschaftlichen Begründungen erst im Nachhinein zu eigen macht. Ob es die Zahlenkolonnen des Club of Rome oder die Entropie-Theorien eines Jeremy Rifkins sind, in erstaunlich positivistischer Manier wird da die „Wissenschaft" zum Kronzeugen gemacht von jenen, die eben diese Wissenschaft für den Ausbund des Bösen halten.
Zur zentralen Kategorie dieses Denkens wird die „Grenze", über die wir nicht hinauskönnen. *„Aber die Marginalisierten"*, schreibt Bahro in seinem Buch „Wahnsinn mit Methode", *„die Ausgegrenzten, die an den Rand Gedrängten haben jetzt einen unüberwindlichen Verbündeten – in Gestalt der Wand, zu der sie mit dem Rücken stehen. Diese Wand – das sind die Grenzen der Erde selbst, an denen wir freilich zerdrückt werden können, wenn wir die von uns selbst geschaffene Große Maschine nicht abbremsen und aufhalten, ehe sie endgültig anstößt!"*[4]
Diese Wand im Rücken spürten auch am Ende von Weimar die meisten gesellschaftlichen Gruppen und meinten, sie selbst wären die Menschheit. Nach den Mythen von Gewalt und Macht nun die sanften Mythen der achtziger Jahre? Doch „Lebensphilosophie" ist nun wirklich nichts Neues. „Für das Leben!" – solche Parolen übersehen, daß mit „viel Leben" auch „viel Tod" verbunden ist, eine Falle, aus der man so einfach nicht herauskommt. „Sanftheit", „Small" und „Harmonie" sind nicht die einzigen Determinanten des neuen



Naturgefühls. Die Kategorie der „Grenze", der wir uns beugen **müssen**, ist eine durchaus gewalttätige, auch wenn sie sich noch hinter Freundlichkeiten versteckt. Realisiert werden kann das „ökologische Sparprogramm", die alternative Art des Verzichts nämlich nur mit den Mitteln eines Pol Pot.
Daß einige „Grüne" heute vor der Reichsautobahn als ökologischer Leistung den Hut ziehen, ist in jeder Hinsicht kein Zufall. So staunt Jürgen Busse in seinem Buch „Die Autodämmerung"[5] über Hitlers Rede bei der Automobilausstellung 1939 in Berlin. Hitlers Ermahnungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung, Reifen- und Benzineinsparung entsprangen nichts weniger als einem ökologischen Bewußtsein. Sie gehörten schon zur unmittelbaren Kriegsvorbereitung. „Autarkie" war kein Stichwort zur Dezentralisierung, sondern zum totalen Krieg.

Faschistisches Gesamtkunstwerk

Doch Busses Bemerkungen sind nicht bloß Ausdruck von Geschichtslosigkeit, die Begeisterung für die grüne Autobahn ist nicht einfach ein fataler Irrtum. Bevor der heranrückende Krieg zum Maßhalten mit den natürlichen Ressourcen zwang, sahen die Nationalsozialisten in der Tat in der Reichsautobahn *„einen Mittler zwischen Mensch und Landschaft"*, begriffen sie die Straße, in ihrer angestrebten Eingliederung in die Landschaft und Erschließung derselben als *„Kulturraum (...), als eine Kulturleistung des deutschen Volkes."*
Dominanten blieben jedoch die Brückenbauwerke, wie die alte Lahntalüberquerung bei Limburg, deren bis zu 56 Meter hohe Steinbögen bewußt als Übersteigerung antiker Formen entworfen wurden. Projekte, wie die mit brutaler Herrschergebärde jeden Anspruch auf Versöhnung mit der Landschaft verabschiedende Triumphbögenarchitektur einer Autobahnbrücke über die Werra oder die Elb-Hochbrücke bei Hamburg mit ihren 180 Meter hohen Pylonen konnten nicht mehr realisiert werden. Letztere sollte es mit der New Yorker „Brooklyn Bridge" aufnehmen, dem „Tor der Neuen Welt", deren gigantische Pylonen sich gänzlich unmodern in verklärter Neo-Gotik präsentieren.
Während noch die Modelle Hitlers, Speers, Todts und des Chefarchitekten Tamms immer hybridere Ausmaße annahmen, wurde im Zuge der Kriegsvorbereitungen und des Krieges selber auf ökonomischere Verfahren zurückgegriffen. Die Ideologie des Hausteins, des Granit hatte sich dennoch durchgesetzt.



So spielte in Speers Ruinenwerttheorie, die von den Bauwerken der Autobahn verlangte, auch dann noch als Denkmäler des 1000jährigen Reiches zu bestehen, wenn sie ihre Funktion längst eingebüßt haben, der Ewigkeitsgedanke die entscheidende Rolle. Speer erweist sich hier als durchaus origineller faschistischer Theoretiker.
Ästhetisch ins Bild gesetzt, von Malern wie Oskar Graf und Carl Theodor Protzen, die im Auftrage Todts die „Autobahnmalerei" als „Kunstgattung" betrieben, aber auch von Fotografen wie Herrmann Harz und Erna Lendvai-Dircksen, symbolisiert der gemauerte Bogen und natürlich die dazugehörigen Versatzstücke: der herrisch-kraftstrotzende Arbeiter, der pflügende Bauer als Sinnbilder der ewig wiederkehrenden Naturzyklen, zuweilen tierhaft dampfend sich gebärdende Maschinenungeheuer, das menschliche Ringen mit dem naturhaft vorgegebenen, den Kampf um die Einfügung menschlichen Daseins in die Ewigkeit.
Der einzelne Mensch selber wird von der Masse der Bauwerke erdrückt, die als Quasi-Natur den empfundenen Graben zwischen Mensch und Natur gewaltsam planieren sollen. So, wie der Soldat eines Ernst Jünger erst in der Vernichtung allen Lebens zu sich selbst als „Mensch" findet, Entfremdung aufhebt, so findet Natur, findet Landschaft erst in ihrer Zerstörung, ihrer Vergewaltigung durch das „Gesamtkunstwerk" Autobahn im faschistischen Mythos zu sich selbst.
So „anti-bürgerlich" sich die Nationalsozialisten auch selber sehen wollten, so sehr blieben sie doch den bürgerlichen Dichotomien Natur und Mensch, Gefühl und Rationalität verhaftet. Wenn ihr Geschichtsdeterminismus, ihr Biologismus den Versuch der Menschen, mit Vernunft ihre Welt selbst zu gestalten, mit einem Schwertstreich beiseite fegen sollte, dann erfüllte die Reichsautobahn dieselbe Funktion in der Auseinandersetzung mit der vorgefundenen Landschaft. Die Unüberschaubarkeit der von Menschen geschaffenen Verhältnisse weicht dem Ewigkeitsanspruch, ob dem des Blutes oder dem der steinernen Kolosse, ist dabei unerheblich.

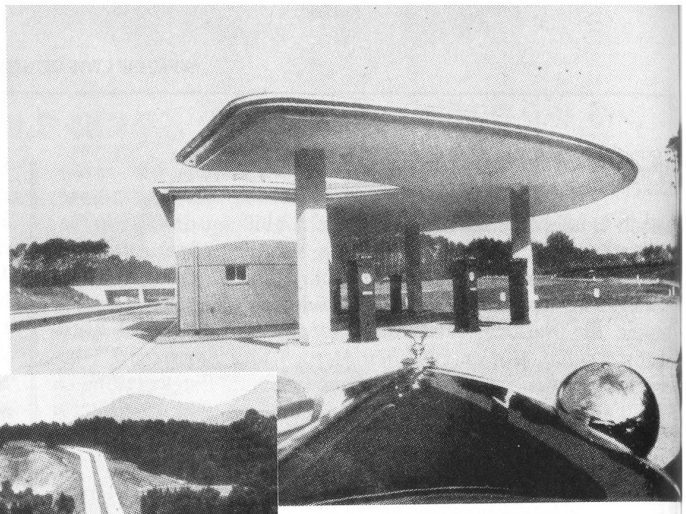
Natur, Harmonie, Unterwerfung und Herrschaft

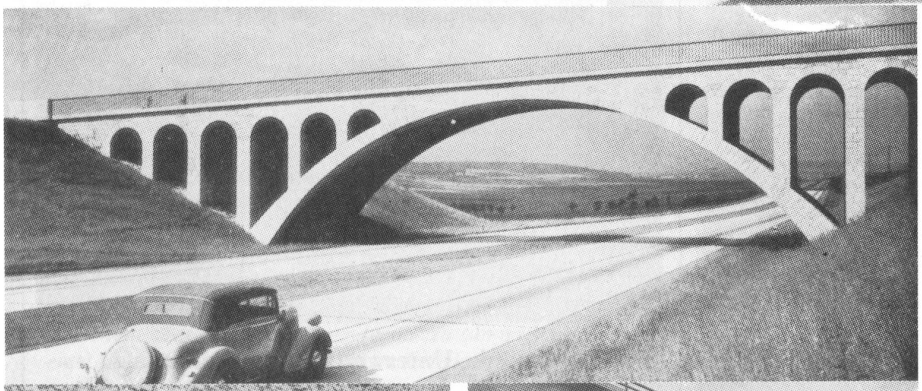
Von nahem besehen, erweisen sich „Vernunft" und „Anti-Vernunft" allerdings als die beiden Seiten derselben Medaille. Die Illusion einer völligen „Naturbeherrschung" weicht einer angeblich „natürlichen" Herrschaft, der Herrschaft der „Natur". Der Naturbegriff, der sich dahinter verbirgt, *„ist unschwer als Produkt der kritisierten Verhältnisse zu entschlüsseln: Von der Behauptung nämlich, es bestünde eine der menschlichen Gesellschaft vorausgesetzte, ihr als bloßes An-Sich gegenüberstehende ‚Natur'."*[6]
In der Philosophie Kants ist diese Natur „an-sich" für den Menschen unverständlich. Darum kann er sich gar nicht an sie „anpassen". Hinzu kommt nämlich die Natur „für-uns", die im Prozeß der Erkenntnis sichtbar und auch anwendbar ist. Die „Natur" völlig aus dem Menschen herauszunehmen, sie dem handelnden und erkennenden Subjekt gegenüberzustellen unterstellt dagegen dieses Subjekt dem Objekt Natur. *„Menschliche Praxis wird einem durch sie selbst unveränderbaren Kriterium, einem ihr äußeren Zwang unterworfen. Das vom Bewußtsein selbst erzeugte Äußere beherrscht als scheinbar übermenschliche Zwangsinstanz seinen Erzeuger."*[7]
Solange „Wachstum" und Produktivkraftentwicklung den Zweifel an der Überlegenheit alles ordnender Vernunft mit dem Rechenschieber zu vertreiben imstande ist, täuscht sich Wissenschaft, täuschen sich die „aufgeklärten" Massen darüber leicht hinweg, daß es menschliche Arbeit in der Tat mit einem Material zu tun hat, das außerhalb aller Begriffe steht und mit dem wir dennoch, dank unseres Begreifens, umgehen können.
Fritz Todt, von Hitler 1933 zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen" ernannt und in dieser Funktion

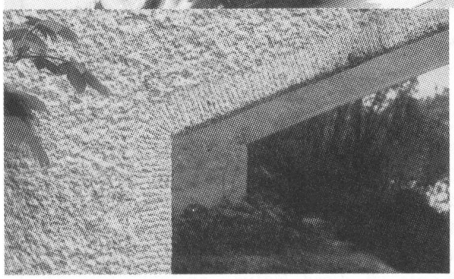
Straßen sind Kulturgüter

Wenn die unwägbaren Werte der Seele eines Volkes und die Kräfte der Natur erst zerstört sind, dann sieht auch der bloße Rechner plötzlich die großen Zahlenwerte in der Natur. Aber es ist besser, noch zeitig genug einzusehen, daß auch unsere ganze materielle Wohlfahrt von der Unversehrtheit dieser Lebensgrundlagen abhängt, als in kleinkrämerhafter Weise unverantwortlichen Raubbau zu treiben.
Im Arbeitsbereich des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen sind die deutschen Techniker bewußt in die innere Auseinandersetzung mit hineinbezogen worden. Mit dem Riesenwerk der Reichsautobahnen soll und wird auch die neue Baugesinnung lebendig werden, die der großen Umwälzung entspricht, welche der Nationalsozialismus in Politik, Wirtschaft und Sozialverfassung bereits vollzieht.
Bei jeder Obersten Bauleitung ist die für ganz Europa neue und einzigartige Einrichtung eines „Landschaftsanwaltes" geschaffen worden, die nach den grundlegenden Weisungen des Generalinspektors und seines besonderen Beraters auf diesem Gebiete arbeiten. Sie haben überall dafür zu sorgen, daß die Techniker und Bauleute nicht allzuselbstherrlich ihre Werke errichten, sondern daß sie sich dessen bewußt werden, daß es der übergeordnete Lebensraum von Volk und Natur ist, in den ihr Schaffen sich eingliedern muß.
In diesem Sinne sind die Straßen Adolf Hitlers eine bewundernswerte Leistung kühner Technik und wahrhaft deutscher Kultur zugleich.
Mit diesem Werke schließt sich der Kreis einer Jahrhunderte umfassenden Entwicklung von Technik und Geisteskultur. Die Baugesinnung wird wieder getragen von einer totalen Weltanschauung, und man ist bemüht, den immer ersehnten, aber so oft verlorenen Ausgleich zwischen Natur und Technik herbeizuführen. Die Ehrfurcht vor dem Unergründlichen, die Rücksicht auf erkennbare, tiefere Lebensgesetze erfüllt uns wieder. Das ist die beste Gewähr dafür, daß mit diesem größten Bauwerke der Neuzeit auch die befriedigende Harmonie zwischen Natur und Leben, zwischen Kunst und Technik gefunden wird, um die gerade die deutschen Menschen immer gerungen haben.

Aus: L. Warmuth, Deutsche Technik – Ein Lesebuch. Berlin 1944.







Die Autobahn

Die Landschaft ist bei Feld und Blütenbäu
mit einmal breit und silbern unterstrichen,
Versteinte Erde, wie vor zarten Träumen
der Jahreszeiten längshin ausgewichen,
und doch in glatten Bahnen voller Glanz,
der milde ist und diese Härte ganz
bis an die Horizonte überdeckt.

Ein Schlangenleib, unendlich hingestreckt,
wie irgendwie im Gleiten jäh erschreckt,
erstarrt, gewalzt und von der Zeit geschliff
die drüberhin mit tausend Rädern jagt:
So schweift der Schimmer dieses Bandes, r
hinein in ferne Wälder und bezwingt
von Rand zu Rand in kühnen Übergriffen
die grünen Täler rasch und unbedingt,
von weiter Bogenbauten Mut beschwingt.

O stolze, helle Ader im Gesicht
des von der Arbeit jugendvollen Landes,
schön liegt auf dir die Stille eines Brandes
der für die Ewigkeit erfüllten Pflicht.

Günther Petry

In: Warmuth, Ludwig (Hrsg.): Deutsche Technik.
Lesebuch; Berlin, Wien, Leipzig, 1944

eigentlicher Kopf des Unternehmens Reichsautobahn, brachte im Jahre 1936 anläßlich der Fertigstellung der ersten 1000 Autobahnkilometer die Grundhaltung des deutschen Straßenbaus zum Ausdruck: *„Straßen sind nach Auffassung der nationalsozialistischen Technik Kunstwerke (...). Aus diesem Kulturwillen ergibt sich auch unser Verhalten der Landschaft gegenüber, daher Einpassung der Straße in die Landschaft, Achtung vor Baum und Strauch."*

Die in den ersten Jahren entstandenen, funktionalen Brückenbauwerke, aus nacktem Beton und konstruktivem Stahlfachwerk, genügten den Ansprüchen der Nationalsozialisten bald nicht mehr. 1935 begann man auf sorgfältige Ausführung Wert zu legen, hochwertige Materialien kamen zur Anwendung. Die Stahlbetonkonstruktionen wurden zunehmend durch „steinmetzmäßige" Bearbeitung von Stampfbeton, später durch Natursteinvorblendungen, schließlich durch massiven Haustein abgelöst. Tausende von Arbeitern wurden mit mittelalterlichem Steineklopfen beschäftigt.

Die Brücke hörte auf, nur ein funktionales Bauwerk zu sein, und wurde monumental, ohne im faschistischen Diskurs ihre „Naturbezogenheit" zu verlieren. Die Widersprüchlichkeit der baulichen Ausführung der Reichsautobahn liegt in den Widersprüchen des faschistischen Naturbegriffs begründet. Vom volkstümelnden Heimatstil so mancher Autobahnmeisterei über die eher neusachlichen Tankstellen bis zum Körperkult der Autobahndenkmäler gab es einen offenkundig einheitlichen Stil keineswegs.

Auch der Nationalsozialismus kannte nicht nur die Interpretation der Landschaft als Ausdruck von Herrschaft und Kampf, dem man architektonisch Tribut zollte, sondern durchaus auch die Mimesis, die Imitation, in kurviger Linienführung, hinter Hecken versteckt und über manchen Berg anstatt an ihm vorbei (so über den Hirschenberg bei München, um den Autofahrern das Alpenpanorama zu öffnen). *„Man soll es mit aller Bitternis aussprechen: Im Angesichte der total mobil gemachten Landschaft hat das deutsche Naturgefühl einen ungeahnten Aufschwung genommen"*, schrieb Walter Benjamin schon 1930.[8]

So, wie wir selbst, auch unser Denken, Element von „Naturprozessen" sind, ist all das, was wir von uns und von der übrigen Natur begreifen, selbstverständlich Element von Zivilisation. Die Trennung von Zivilisation und Natur läßt sich vor diesem Hintergrund so kaum aufrechterhalten.

Dennoch, im Zeichen der Krise, die den Faschismus gebar, schien der Fortbestand der Menschheit nur noch möglich als radikale Anpassung an das, was man gerade für „Natur" hielt: Herrschaft. *„Der Krieg"*, schreibt Benjamin, *„in der metaphysischen Abstraktion, in der der neue Nationalismus sich zu ihm bekennt, ist nichts anderes als der Versuch, das Geheimnis einer idealistisch verstandenen Natur in der Technik mystisch und unmittelbar zu lösen, statt auf dem Umweg über die Einrichtung menschlicher Dinge es zu nutzen und zu erhellen. (...) Alles Nüchterne, Unbescholtene, Naive, was über die Verbesserung des Zusammenlebens der Menschen erdacht wird, wandert in den abgenutzten Schlund dieser Maulgötzen, die mit dem Rülpsen der 42-cm-Mörser darauf erwidern."*[9]

Nicht nur als Rollbahn für den Blitzkrieg, vor allem derart ideologisch diente der Bau der Reichsautobahn als Kriegsvorbereitung, ja als Probehandeln des Krieges selber. Der Einsatz im Arbeitsdienst, in der „Arbeitsschlacht", kaserniert und zu vorindustrieller Handarbeit in der menschenverachtendsten Form gezwungen, forderte Opfer genug, die als Helden hochstilisiert wurden. Unzählige kehrten als Krüppel, von der sogenannten „Schipper-Krankheit" erwischt, von den Baustellen zurück.

Wenn heute Handwerk und Handarbeit wieder zu Ehren kommen, dann schwingt ein Begriff von Harmonie mit der Natur darin mit, dessen Kehrseite im Zweiten Weltkrieg ihren Ausdruck fand: Harmonie als Unterwerfung. Und so weit entfernt sind die Autobahnen von heute, an denen sich zu Recht die Kritik entzündet, von denen des Faschismus keineswegs. Der Faschismus war es, der im Gewande des Gesamtkunstwerkes die Motorisierung durchsetzte und vorantrieb, im Zeichen der Apotheose des „Volkes", der „Volksgemeinschaft", soziale Strukturen zerschlug, die der weiteren Durchkapitalisierung der Gesellschaft im Wege standen: Arbeiterklasse, Bauerntum und Kleinproduzenten. Der Weg wurde geebnet für die vollelektrisierte Kleinfamilie mit Volkswagen, TV und Waschmaschine.

Indem er die Widersprüche der Weimarer Republik gewaltsam unterdrückte, trieb er sie auf die Spitze und entlud sie in einer allgemeinen Zerstörung, die Deutschland in jeder Hinsicht für das Wirtschaftswunder zurichtete, dessen Ende uns nun in die nächste große Krise zu stürzen scheint.

Hätte der Nationalsozialismus mehr Zeit gehabt, das Unternehmen Reichsautobahn zu vollenden, sie wäre der heutigen immer ähnlicher geworden, von einigen gigantischen Triumphbögen abgesehen. Wachsende Geschwindigkeit und Automassen, Verkehrstote und die zunehmende Nutzung der Autobahn für den Gütertransport waren zwangsläufige Entwicklungen schon im Nationalsozialismus.

„Fünfzig Jahre nach Baubeginn ist der programmierte Optimismus von damals in Angstpsychose umgeschlagen. (...) Die Spielregeln der Autobahn müssen heutzutage in der Fahrschule eigens in Autobahnstunden gelehrt werden. Der Blick auf die Umgebung wird jetzt im Gegensatz zum Dritten Reich als Ablenkung vom Verkehr empfunden. Inmitten der seit 1935 hochgewachsenen Hecken rollt der Fahrer – von seiner Umwelt isoliert – im endlosen, immer gleichen, reglementierten Schlauch dahin und ist dem Lärm und der Technik ausgeliefert. Es entstand das Trauma, ‚heute noch' die Autobahn benutzen zu ‚müssen', ein Zwangsgefühl der Ausgeliefertheit gegenüber den Aggressionen anderer Autofahrer. Häufig ändert ein Autofahrer mit dem Besteigen des Kfz sein Ego, vergißt die guten Manieren und läßt aus der Distanz, im Metallkäfig scheinbar sicher, seine aufgestauten Aggressionen im Schimpfen über die Fehler der Andren, besonders der Frauen am Steuer ab."[10]

Nichts mehr ist übrig vom Kulturereignis des „Autowanderns", vom Landschaftsgenuß, gar von Erholung. Was bleibt, ist der Rausch der Geschwindigkeit, den sich wenigstens einige leisten können und der jedes Jahr ein paar tausend Menschen das Leben kostet.

„Herrschaft" von Technik über Menschen, durchgesetzt wurde sie letztendlich in Deutschland durch den Versuch, ihr zu entfliehn, in die Herrschaft einer angeblichen Natur, den Nationalsozialismus.

Literatur

1 Rainer Stammer (Hrsg.), Reichsautobahnen – Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Marburg (Jonas Verlag) 1982.
2 Oswald Spengler, Der Untergang des Abendlandes, München 1922, S. 634 f.
3 Rudolf Bahro, Wahnsinn mit Methode, Berlin 1982, S. 29.
4 Bahro, S. 27.
5 Michael Busse, Die Autodämmerung, Sachzwänge für eine neue Verkehrspolitik, Frankfurt 1981 (Fischer-alternativ).
6 Rainer Rothermund, Verkehrte Utopien, Frankfurt 1980, S. 102.
7 Ebenda.
8 Walter Benjamin, Theorien des deutschen Faschismus, in: Gesammelte Schriften Bd. 3, Frankfurt 1972, S. 238–250, hier S. 247.
9 Ebenda.
10 Meinhold Lurz, Denkmäler an der Autobahn – Die Autobahn als Denkmal, in: Reichsautobahn (Anm. 1), S. 188.