

Die Moderne des Faschismus

Der Faschismus in seiner italienischen und deutschen Ausprägung war in technischer und ästhetischer Hinsicht Teil der Moderne. Was ihm immer fehlte war freilich die Verbindung von sozialem und technischem Fortschritt und im elias'schen »Prozess der Zivilisation« war er offensichtlich ein großer Schritt zurück. Jedoch gab es in der Nutzung neuester Technologie im Alltag viele Modernisierungsprozesse und ebenso in der Ästhetik, den Massenmedien und der Alltagskultur. Das war – abermals – das erklärte Ziel der Futuristen. In den Worten Boccionis:

»Wir Futuristen wollten Italien ein Bewusstsein geben, das die Nation immer mehr zur hartnäckigen Arbeit, zur grausamen Eroberung führt! Wir wollen, dass die Italiener sich endlich nach der Freude sehnen, sich einsam, bewaffnet und ultramodern zu fühlen. Dass sie sich danach sehnen, im Kampf gegen alle zu sein und nicht mehr schläfrige Enkelkinder einer Größe, die uns nicht mehr gehört. [...] Unsere gewalttätige Affirmation des Modernitätsglaubens vor allem in Italien drückt die Notwendigkeit aus, brutal, schnell und präzise zu werden; die Notwendigkeit sich zu amerikanisieren, indem wir in den fortreisenden Wirbel der Modernität springen.«¹

Das Ungestüme erinnert an progressive Vorgänger aus dem 19. Jahrhundert : Il faut être absolument moderne! Aber im Gegensatz zu Arthur Rimbaud schwingt in der faschistischen Moderne eben immer die Mordlust und ein nietzscheanischer Hang zum pathetischen Untergang mit. Lev Sternhell nannte ihn eine »barbarische Einfachheit der Moderne.«² Sie sollte nicht allen Menschen dienen, sondern dem Prinzip der Ungleichheit und einer auserwählten Elite junger, kämpferischer Männer. »Alle Futuristen hatten den Kult der Energie, des Dynamismus und der Macht, der Maschine und Geschwindigkeit, des Instinktes und Intuition, von Bewegung, Willenskraft und Jugend.«³

- 1 U. Boccioni, zit.n. E. Gentile: 1988, S. 113f., in: Daniela Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung (= Schriftenreihe: Forschungsschwerpunkt Technik – Arbeit – Umwelt, Abteilung Organisation und Technikgenese gGmbH, 02–115), Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH 2002, S. 14.
- 2 Sternhell, dt. Ausgabe, Faschistische Ideologie: eine Einführung, Verbrecherverlag, Berlin 2019, S. 66. Engl. Ausgabe, The Birth Of Fascist Ideology, Princeton University Press, 1989, S. 59.
- 3 Eigene Übersetzung aus dem Englischen, Sternhell, Berlin 2019, S. 30.

Daniela Zenone:

»Der Autobahnbau, der von der Regierung für die Zurschaustellung der Effizienz eines modernen und technisch hochentwickelten Staates vereinnahmt wurde, brachte eine Veränderung des Territoriums, eine Kolonisierung des Landes durch die Maschine mit sich, welche die 1916 von Marinetti verkündete Neue Religion/Moral der Geschwindigkeit zur Realität werden ließ. Die bipolare Einteilung der Welt in die Kategorien Geschwindigkeit = Sieg, Mut und Modernität auf der einen und Langsamkeit = Niederlage, Feigheit und Stagnation auf der anderen Seite, fand in der Autobahn den offenkundigen Willensausdruck des Regimes, Italien ins Rennen mit den Gewinnern zu bringen.«⁴

Der Historiker Hans Mommsen irrt sich, wenn er die Moderne des »Nationalsozialismus« eine »vorgetäuschte Moderne« nennt, der die Modernisierung zwar zerschlagen, sie aber nicht habe ersetzen können.⁵ Mommsen zeichnet eine große Geschichte des Scheiterns des NS, der viele Projekte angefangen und dann wieder liegen gelassen habe, wie die Thingspielbewegung, den Umbau Münchens und Berlins oder den KdF-Wagen. Das Projekt Autobahn war jedoch in seinem Sinne ein großer Erfolg, und er macht es sich, wie viele, aus guten Beweggründen zu einfach, den Faschismus schlichtweg als Anti-Moderne zu begreifen. In einer ähnlichen Denkfigur wollte Wippermann die Autobahn nicht Hitler zuschlagen, sondern als Zufall eingeordnet wissen.⁶

Marinetti hat selbst oft die Parallelen gezogen vom Futurismus zum Faschismus, wenn er auch als Intellektueller und Künstler nie zufrieden war mit der Umsetzung seiner Ideen. Marinetti war durchaus auch anti-modern und lehnte die von ihm sogenannte dekadente, jüdische oder bolschewistische Kunst rigoros ab. (Die deutschen Dadaisten konnte er auch nicht leiden.) Dennoch ist sich die Forschung weitgehend einig, dass der Futurismus viel Modernes in Mussolinis Faschismus einbrachte und diesem eine stete Quelle der Inspiration war.⁷

Die Deutsche Moderne

Der Philosoph Michael Markopoulis sieht die Autobahn als zentrales Projekt der Deutschen Moderne. Er definiert Moderne als »[...] raumorganisatorische[s] Projekt.« In ihrem Zentrum stehe »die funktionale Anschlussfähigkeit standardisierter Elemente als gesellschaftliches Organisationsprinzip und als individuelle Verhaltensdisposition [...]«. Diese funktionale Differenzierung sei gleichbedeutend mit einer »Mobilisierung, Dynamisierung und Flexibilisierung aller Abläufe und Verhaltensweisen«. Aus der gesteigerten Spezialisierung folge die räumliche Trennung immer weiterer Lebensbereiche

4 Ebd., S. 65f.

5 Hans Mommsen, Nationalsozialismus als vorgetäuschte Modernisierung, in: Walter H. Pehle, (Hg.), Der historische Ort des Nationalsozialismus: Annäherungen, Frankfurt a.M. 1990: Fischer-Taschenbuch-Verl, S. 405-437.

6 Vgl. Wippermann: Auf der Autobahn zum Mutterkreuz.

7 Luis Bensaja Schiro: Futurismo e Fascismo: percorsi paralelos, In: Linguas e Culturas, Lisboa 2001.

Alberto Schiavo, Futurismo e Fascismo, Rom 1981, beide In: Daniela Zenone.

und daraus der »Zwang zur materiellen wie immateriellen Kommunikation.« Materielle Kommunikation ist gleichbedeutend mit Bewegung an eine immer größere Zahl von Orten, also dem modernen Verkehr. »Daher der Primat des Verkehrs im funktionellen Raum [...] Daher auch die zunächst nur erträumte, dann vehement betriebene und am Ende fast schrankenlos realisierte Massenmotorisierung samt ihrer verschiedenen Infra- und Parastrukturen.«⁸

In diesem Verständnis von Moderne muss der Verkehr gesteigert werden, was in der Tat in allen Industrienationen geschehen ist. Worin Makropoulos sich irrt, ist die Notwendigkeit, dass dies mit Autobahnen geschieht. Für die Sozialistische Moderne sind mit Ausnahme der DDR so gut wie keine Autobahnen gebaut worden, sondern öffentliche Transportmittel, und der Automobilität fuhr auf herkömmlichen Straßen. Der zweite Fehler ist, zu glauben, dies sei in den 1970er Jahren in der Kapitalistischen Moderne an einen Endpunkt gelangt. Die Expansion des Autobahnnetzes der alten und neuen BRD zeigt keine Sättigung bis in die Pläne für das aktuelle Jahrzehnt (siehe Tabelle 1).

Die Einordnung der Reichsautobahn als ihrer Zeit voraus, und somit hochmodern, teilen jedoch viele Wissenschaftler*innen wie der Historiker James Shand:

»By their very nature, the Reichsautobahnen reeked of modernity, with all of its accompanying cultural attributes. They catered to the newest and most individualistic means of personal transportation, the private motor car. Speed, convenience, and mobility triumphed as characteristics of the dawning age. The twin concrete lines, cutting so directly, so rationally, across natural features and traditional borders, portended the birth of a future technological era.«⁹

Die Meinung, dass das Autobahnnetz spezifisch nationalsozialistisch war, teilten Fritz Todt, seine ausländischen Gäste und auch die Feinde Hitlers. Shand sieht das spezielle NS-Motiv jedoch nicht einer bestimmten technischen Komponente (die alle später weltweit nachgebaut wurden), sondern in der »einfachen Tatsache, dass solche »Superhighways« überhaupt gebaut wurden, in einer Zeit und einem Land, das solche fortgeschrittenen Formen des Transports nicht unbedingt benötigte.«¹⁰ Dem ist einiges hinzuzufügen, das ebenfalls zur Moderne des Faschismus gehörte und spezifisch war für die Zeit: die teils bis heute gültigen Geschwindigkeitsrekorde, die neue und erstmals so breit und erfolgreich angewandte Radiopropaganda, der überwältigende Erfolg dieser Propaganda und die (unter anderem aus ihr resultierende) Integration der Arbeiter in die Ideologie der Volksgemeinschaft (siehe Kapitel 7).

8 Michael Makropoulos: »Der Raum des Fortschritts. Architekturmoderne und Massenmotorisierung«, in: polar (undatiert).

9 James D. Shand: »The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich«, in: Journal of Contemporary History 19 (1984), S. 189-200, hier S. 194.

10 Ebd., S. 198.

Aufhebung aller Widersprüche

Was die Autobahn zu wesentlich mehr als einem weiteren Rennwagen oder Flugzeug gemacht hat, war die seltsame Verbindung zur Blut-und-Boden-Bewegung und zum völkischen Traditionalismus. Sie war der »ideologiepolitische Versuch einer kulturellen Aufhebung gesellschaftlicher Widersprüche [...]«. Die Spannungsreichen Gegensätze von Kapital und Arbeit, Natur und Technik, Zivilisationsfeindlichkeit und technologischer Avantgarde schienen überwunden oder doch überwindbar.«¹¹ Brücken wurden mit lokalem Naturstein verblendet oder tatsächlich aus solchem gebaut, um nicht modern zu erscheinen. Um den Naturschutz zu berücksichtigen, wurde der grüne Mittelstreifen eingeführt und mit heimischen und sogar regional jeweils typischen Arten bepflanzt.

Der wichtigste Gegensatz, den die Reichsautobahn überwinden sollte, war der zwischen dem Luxus eines Autos für wenige und dem Versprechen eines Autos für alle. In den 1930er Jahren war sowohl die Massenproduktion von Autos als auch die Verfügbarkeit von genügend Erdöl oder Naturkautschuk für die Reifen noch weit davon entfernt, ein Niveau der Motorisierung Westeuropas der 1970er Jahre zu ermöglichen. Die Autobahn sollte die Klassengegensätze überbrücken und die Volksgemeinschaft entstehen lassen, indem die Arbeiter*innen und mittleren Schichten per eigenem Auto am allgemeinen Wohlstand teilhaben sollten. Wo die Fabriken dafür die nur im Welthandel erhältlichen Rohstoffe hätten herbekommen sollen, haben die Nazis freilich nicht erklärt und mussten es auch nicht, denn Erklären war so wenig en vogue wie Nachfragen. Der Spiritus Rector der Volksgemeinschaft im Autobahnbau, Alwin Seifert, versprach zwar in der zweimal im Monat erscheinenden Zeitschrift »Die Straße« dies alles, aber sah auch hier und da Probleme, wie Naturschutz und Technik vereint werden sollten. Ganz im Geist des Nazismus redete er sich aufs fühlen und ahnen heraus. Die Lösungen für die Widersprüche, so Seifert, »können heute nur geahnt werden in einer Art ›Natur-sichtigkeit‹, die nur als ›Gefühl‹ sich äußern kann. [...] Es scheint Tatsache zu sein, daß die nicht errechnete, sondern innersichtlich (intuitiv) erfüllte Lösung der gesetzmäßig richtigen am nächsten kommt [...]«.

Die Reichsautobahn war das einzige erfolgreiche Projekt des Dritten Reichs, das weder zum völkischen Flügel und dessen anti-modernen Blut-und-Boden-Ideologie gehörte noch ausschließlich zum Technologie-freundlichen Fortschritts-Flügel. (Hätte sie funktioniert, wäre die Deutsche Physik ein ähnliches Projekt gewesen.) Die Autobahn verband beide. Gleichwohl fällt auf, wie stark in den Radiobeiträgen und Romanen ihre Verbundenheit mit Heimat, Boden, Landschaft und der jeweiligen regionalen Kultur betont wurde. Hier war die Überzeugungsarbeit offensichtlich nötig.

Ulrich Beck spricht von der »einfachen Moderne« des NS:

»Die Autobahn als erhabenes Monument, Weltwunder und Kunstwerk der Menschheit, darin werden nicht nur die Allmacht des Führers und die Ewigkeit des Reiches

11 Peter Reichel: Der schöne Schein des dritten Reiches. Faszination und Gewalt des Faschismus, München/Wien, Hanser 1991, S. 287, zitiert nach Gudrun Brockhaus: Schauer und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997, S. 111.

beschworen, sondern darunter wird zugleich ein zentrales Selbstbild der Industriegesellschaft entfaltet, ein exemplarischer Selbstentwurf der ›einfachen Moderne‹ der ›Wandel ohne Wandel. Im Medienbild der Reichsautobahn amalgamieren sich nämlich zwei Tendenzen, eine zur Monumentalisierung und eine zur Harmonisierung, verbinden sich zwei Komponenten, eine dynamisch-totalisierende und eine statisch-symbiotische.«¹²

Es ging den Nazis darum, »das formlose Chaos der bürgerlichen Gesellschaft durch die klaren Formen einer technologisch fortgeschrittenen autoritären Ordnung« zu ersetzen und im Zweifel ging technischer Fortschritt stets über alles andere.¹³ In der Symbolpolitik wurden die Impffegner hofiert, aber dennoch wurde später umfänglich geimpft, es wurde viel über Naturschutz geschrieben, aber Tagebaue und Autobahnen wurden deshalb so wenig zurückgestellt wie heute.¹⁴ In den Worten des Autobahnbauers Fritz Todt: »Für die Straßen des Führers ist uns keine Landschaft zu schade!«

Fassen wir noch einmal zusammen: Die reaktionäre Form der Moderne führt vom Futurismus zum Faschismus und dieser schließlich zum Völkermord. Das wichtigste Bauwerk seiner Zeit und das bedeutsamste Erbe dessen war die Autobahn. In welchem Verhältnis stehen dann beide zueinander?

Heterophobie und »Endlösung«

Dieser Gedanke mag zunächst absurd übertrieben anmuten. Aber wir sollten bedenken, dass der einzige Wirtschaftszweig, der im Wannseeprotokoll erwähnt wurde, der Straßenbau war und somit für immer mit dem Holocaust verknüpft ist (Kapitel 9). Autobahn und Volksgemeinschaft sollten beide für die Widerspruchsfreiheit des Dritten Reiches stehen und wurden auch direkt so von Hitler benannt. In der Volksgemeinschaft sollten alle sozialen Unterschiede, seien sie zwischen Jung und Alt, gebildet und ungebildet, intellektueller und körperlicher Arbeit, Städter und Landei, Boheme und Malocher, Nord- und Süddeutschland, zwischen rücksichtslosem Fortschritt und Konservierung des Alten (und das sagte man nicht, aber meinte es immer auch: zwischen altem Sozi, zwischen bekennendem Christen, und selbst zwischen altem:alter KPD-Wähler*in und »Deutschland«) aufgehoben sein. Dieser »Gestus des Zusammenfügens« von Unvereinbarem war bestimmend für die Ästhetik und Propaganda des Dritten Reichs.¹⁵ Konstitutiv für diese Gemeinschaft der Gegensätze – deren größtes Kunststück die Versöhnung der Klassen und besonders der Arbeiter (nur Männer) mit ihrer kleinen

12 Ulrich Beck: »Die Frage nach der anderen Moderne«, in: Deutsche Zeitschrift für Philosophie 39(12) (1991), S. 1297-1309, hier S. 1300.

13 Michael Makropoulos: Die infrastrukturelle Konstruktion der »Volksgemeinschaft«. Aspekte des Autobahnbaus im nationalsozialistischen Deutschland 2004, <https://www.michael-makropoulos.de/Texte.html> vom 27.07.2021, S. 193.

14 Fritz Todt: »Für die Straße des Führers ist keine Landschaft zu schade.« In: Till Bastian: Das Jahrhundert des Todes. Zur Psychologie von Gewaltbereitschaft und Massenmord im 20. Jahrhundert, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2000, S. 97.

15 Klaus Theweleit 1978 II, S. 94ff.

Rolle am Tisch der Nation sein sollte – war, wie Hitler gerne und oft sagte, der Bau der Reichsautobahn.

Abb. 19: Abbildung in Todts Zeitschrift »die Straße« einer seines Erachtens »entarteten Straße; Foto: Renger/Patzsch, in: Seifert, Alwin: Straße und Landschaft, in: Die Straße. Ausstellung in München 1934, Juni-September [Amtlicher Führer], München 1934, S. 150–157, hier: S. 154.



Der Philosoph Michael Makropoulos stellt auf diese Parallelen aufbauend die These auf, der Holocaust sei aus dem gleichen widerspruchsfeindlichen Geist der Vervollkommnung der Welt resultiert wie der Autobahnbau. Aus diesem Geist erst hätte die Straße ohne Kreuzung, ohne Störung, ohne Überraschung entstehen können, und aus ihm mussten auch die Krankenmorde und Völkermorde entstehen. Georg Mosse hat das Konzept der Heterophobie entwickelt, das viele Feindschaften der ursprünglichen und der heutigen Nazis auf ein Wort bringt: Es ist eine Feindschaft gegen die Buntheit der menschlichen Beziehungen und Lebensformen, seien es Hautfarben, Sexualitäten, Familienverhältnisse oder männliche, weibliche oder gar andere Gender-Subjektivitäten. Diese »entfremdete Straße« schlängelt sich durch eine Industrielandschaft und soll beseitigt und ersetzt werden durch die Deutsche Straße, die in edler Kurve durch traditionsreiche, unzerstörte Natur schwingt.¹⁶

Was wir sehen, sind viele Löcher und Flicker im Belag, eine baumlose Landschaft ohne besondere Schönheit und ein fließender Übergang zwischen Straße und Feld, der darüber hinaus auch noch ausfranst, sodass die Breite der Straße variiert. Sie wirkt ein wenig wie ein Fluss mit unbegradigtem Ufer. (Die Nazis haben das »Schottern« der Flussufer eingeführt, um das zu vermeiden.) Außerdem bildet die Straße selbst kleine

16 Renger – Patzsch: »Die Straße entartet, wie die Landschaft«. Aus: Alwin Seifert: Straße und Landschaft. In: Die Straße. Ausstellung in München 1934 Juni-September [Amtlicher Führer], München 1934, S. 154.

Kuhlen und Wellen der Landschaft ab. Wer auf ihr läuft oder fährt, ist in gewisser Weise mit dem Boden verbunden. Die ein wenig krumm stehenden Strommasten geben dem Ganzen etwas Undiszipliniertes, wenn man so will, Unautoritäres.

Abb. 20: Ein typisches Foto, das die Autobahn als romantisches und apolitisches Motiv für ein kleines Publikum mitten im Krieg inszenierte, als Hort des Friedens; Harz, Hermann, Das Erlebnis der Reichsautobahn – ein Bildwerk, Callwey 1943.



Das Foto kann laut Gudrun Brockhaus als typisch für die »künstlerisch ambitionierte Autobahnfotografie gelten. Die Autobahn auf dem folgenden Foto aus dem Jahr 1943 ist alles, was die »entartete Straße« nicht ist. Sie ist gerade, klar abgegrenzt zum Umland, die Linien sind deutlich und führen in die Weite. Nichts ist krumm, rauchig, düster oder industriell. Löcher oder Flicker oder irgendetwas, das uns bremsen würde, gibt es nicht. Statt Arbeiter sehen wir in Referenz zu Blut und Boden, zwei Bauern. Der alte und der junge Bauer könnten für Fritz Todt und seinen Nachfolger Albert Speer

stehen. In der gar nicht benutzten Straße erkennen wir zum einen die Autobahn nicht als Gebrauchsgegenstand, sondern als Kunst im Sinne von ohne-nützlich-sein-müssen. Diese Straße ist l'art pour l'art, eine weitgehend nutzlose Landschaftskunst, ein Selbstzweck. Zum anderen ist die statische Zeitlosigkeit abermals eine Referenz zu Theweileits leerem Platz, zum Gewimmel der Eröffnungszereemonien. Vielleicht hatte man im Ministerium für Rüstung 1943, nach der Niederlage in Stalingrad, auch einfach ein wenig Sehnsucht nach Frieden nach den ersten sechs Jahren.

Mit der Heterophobie ist erklärbar, wieso das Dritte Reich so weit ging, sogar die als »deutsch« und »arisch« definierten Kinder zu ermorden, sofern sie als geistig oder körperlich behindert galten. Wenn wir nun die Autobahn als eine Form der Straße verstehen, die alles Abweichende und nicht vollständig Kontrollierbare physisch unter sich begräbt und später jedes nicht-normierte Verhalten durch Leitplanken und physische Barrieren ausschließt, dann kann sie als eine Art Architektur gewordene Heterophobie verstanden werden.

Wenn wir Theweileit folgen, dass der deutsche Faschismus in seinem Streben nach dem »leeren Platz« und der Übersichtlichkeit von marschierenden Kolonnen und uniformierten Menschen eine riesige Psychose war, eine krankhafte Furcht vor dem Unvorhergesehenen, dem Wimmelnden und sich Vermischenden; und dass dieses Wimmelnde mit der Psychoanalyse primär als Symbol für eine weibliche, unkontrollierte und überschießende Sexualität zu verstehen ist, dann war die Autobahn die Erlösung dieser Furcht, die der Nazismus gefunden hat, ohne bewusst danach gesucht zu haben. Keine Straße ist so sehr vorhersehbar und uniformiert wie die zwei getrennten Fahrstreifen und die nochmals getrennten zwei Spuren.

Integration der Blut-und-Boden-Fraktion

Um die »Blut und Boden Fraktion« in das Projekt Autobahn einzubinden, wurde einer ihrer prominenten Vertreter, Alwin Seifert, zum »Reichslandschaftsanwalt« ernannt, und mit ihm weitere 35 freischaffende Garten und Landschaftsarchitekten, die bei Planung und Bau der Autobahn mitzureden hatten. »Als weltanschauliches Fundament seiner Arbeit bezeichnete Seifert die ›Ehrfurcht vor dem Lebendigen, vor Volk und Heimat‹, außerdem bekannte er sich ›in den dreißiger Jahren zu einer ›metaphysisch‹ begründeten Rassenlehre, die den Nationalsozialismus um eine naturreligiöse Dimension erweitern sollte.«¹⁷

»Dass Landschaftsschutz nicht erst nachträglich zur Legitimation herangezogen wurde, sondern von Beginn an konstitutiver Bestandteil des Autobahnbaus und vor allem der Autobahnästhetik war, zeigen jene frühen Sätze Seiferts [...]: ›Die Straßen des dritten Reichs sollen so schön werden, wie die unserer Vorfäter, also so vollkommen im Sinne unserer Zeit, als jene es für die ihre waren: Werke vollkommener Harmonie zwischen technischer Zweckerfüllung, Landschaftszugehörigkeit und Volksverbundenheit.‹ Vorweggenommen ist hier außerdem, was sich in den Folgejahren als konsti-

17 Charlotte Reitsam, Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik. Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen [Habilitationsschrift], München 2004, S. 67.

tutiver Bestandteil der nationalsozialistischen Ideologie erweisen sollte: Die Ästhetisierung von Politik, welche im Bild der schönen Straße eine höhere Einheit von Technik, Natur und Volk beschwor. [...] Der häufig verharmlosend als ›schöner Schein‹ bezeichnete, ästhetische Faktor [war ein] konstitutives Element eines Kults [...], der sich als Mythos Autobahn bis weit in die Nachkriegszeit fortschrieb.«¹⁸

Dass die Einbindung der »BluBo« (Blut und Boden) Fraktion gelang, zeigt sich an Seifert selbst, der vormals zur reaktionär-antimodernen Strömung gehörte. Zumindest ist von dieser Seite kein nennenswerter Widerspruch dokumentiert, der in gemäßigter Form durchaus möglich gewesen wäre. Die BluBo'ler hielten Hitler die Treue bis zum letzten Tag.

Dass die Autobahn nicht nachträglich, sondern vom ersten Tag an Teil der Volksgemeinschaft und des »Kunstwerks Deutschland« war, ist nicht trivial. Denn dies verstehen heißt, das toxische Erbe in der deutschen Autobahn zu verstehen, das sich eben nicht von einer technisch nüchternen Architektur abschälen lässt, so wenig es ihr nur aufgesetzt wurde. Die Autobahn hatte einen quasi-religiösen Charakter in Deutschland.

»Die Suggestion einer Neuordnung der Wirklichkeit durch totale Beherrschung der Natur, verlieh der Autobahnästhetik zuletzt, wie vor allem Brockhaus und Makropoulos herausstellen, eine ›eschatologische Dimension‹. [...] Seifert selbst rückt den Autobahnbau in den Kontext einer »Zeitwende solch gewaltigen Ausmaßes, daß wir vielleicht bis zur Völkerwanderung, mindestens aber bis zur Reformation zurückgehen müssen, um einen geistigen Umbruch ähnlich tiefgehender Bedeutung zu finden.«¹⁹ Gudrun Brockhaus fasste dies so zusammen: »Autobahnen waren Tempel für die Andachten des neuen Menschen des ›Dritten Reiches‹.«²⁰

Michael Makropoulos schlussfolgert daraus: »Die technisch forcierte und ästhetisch finalisierte totalitäre Optimierung war die Kriegserklärung an die Unvollkommenheit der Schöpfung; ihre ultima ratio ist der Massenmord.«²¹

Dieser Schluss ist jedoch zu einseitig und übertreibt die Bedeutung der Autobahn. Zwar war sie ein großer Posten in der Propaganda, aber, wie Dondera schreibt, »die Überwindung der negativen Seite der Moderne [...] konnte für die deutsche Volksgemeinschaft vollständig erst im eliminatorischen Antisemitismus gelingen, dessen Inbegriff Auschwitz war.« Wie alle Bauwerke und Schöpfungen des Dritten Reiches fußte auch die Autobahn auf einer strukturell antisemitischen Weltanschauung:

»einer Dichotomisierung von feindlicher, entfremdeter Moderne einerseits und völkischem Holismus andererseits. Der Wunsch nach der negativen Aufhebung des Kapitals, der die ideologische Grundlage des eliminatorischen Antisemitismus bildet, wird

18 Karla Dondera, 2019 unpubliziert und darin: Alwin Seifert: Straße und Landschaft. In: Die Straße. Ausstellung in München 1934 Juni-September [Amtlicher Führer], München 1934, S. 157.

19 Seifert, Straße und Landschaft, S. 153.

20 Brockhaus. S. 81f.

21 Ebd., S. 203.

von Seifert an vielen Stellen ganz explizit – und häufig mit revolutionärem Unterton – formuliert.«²²

Der bis heute wirksame »Mythos Autobahn« (Kapitel 14) geht wesentlich auf seine sehr professionelle und aufwendig betriebene Ästhetisierung zurück. Eine Autobahn ohne diesen Pomp wäre nur eine Art italienische Autostrada geblieben. Der »schöne Schein« war nicht bloß ein Mäntelchen, das einem eigentlichen, militärischen oder ökonomischen Projekt Autobahn umgehängt wurde. Die Autobahn, was von ihr gewusst wurde und noch heute erinnert wird, dieser »schöne Schein«, war zuerst Propaganda und erst dann war sie praktische Infrastruktur (Kapitel 8 und 10).

Die oft gestellte Frage ist, warum so viele die Autostraße anbeteten, wenn doch 98 Prozent kein Auto hatten. Darauf wird das siebte und achte Kapitel noch eingehen. Die historisch materialistische Antwort darauf, warum nicht schon Millionen Autos gebaut wurden, wie dreißig Jahre später, ist kinderleicht. So teuer sie am Ende war, war die Autobahn immer noch wesentlich preiswerter als Millionen Autos zu bauen und ihr Benzin durch teures Erdöl im Ausland zu kaufen. Dass es gelang, ihr eine religiöse Aura zu geben, war ein propagandistisches Meisterwerk. Und so ungestört, wie diese Deutschen von Auto und Autobahn träumten, kann das nur, wer noch kein Auto hat und vor allem keine Automassen ertragen muss. Das heißt, die mythische Aura der Autobahn war vom Traum des eigenen Autos geliehen. Der von Nazis (und Joseph Fischer) bis heute verehrte Romancier des Stahlgewitters des Ersten Weltkrieges, Ernst Jünger, feierte das Auto mindestens zwei Jahre vor der ersten Baustelle als neue Religion.²³ Er schrieb »daß bereits heute inmitten der Zuschauerringe eines Lichtspiels oder eines Motorrennens ein tiefere Frömmigkeit zu beobachten ist, als man sie unter den Kanzeln oder vor den Altären noch wahrzunehmen vermag«²⁴

22 Dondera, S. 21. Seiferts anti-kapitalistisches Revoluzzertum: »Die Zeiten, in denen wir den Eigenutz des Kapitals hinnehmen mussten, das unsere Straßen zur Steigerung seiner Dividende missbrauchte, und den Eigensinn des haltherzig rechnenden Technikers, der ohne Kenntnis der Lebenszusammenhänge im Haushalt der unerbittlichen Mutter Natur, ja ohne Ahnung von den weitreichenden Folgen seines Tuns nackte Fahrflächen schuf, sind vorbei. Die Straßen des dritten Reichs sollen so schön werden, wie die unserer Vorfäter, also so vollkommen im Sinne unserer Zeit, als jene es für die ihre waren: Werke vollkommener Harmonie zwischen technischer Zweckerfüllung, Landschaftszugehörigkeit und Volksverbundenheit.« In: Seifert, Straße und Landschaft, S. 157.

23 Zu Fischer vgl. Jutta Ditfurth: Krieg, Atom, Armut. Was sie reden, was sie tun: Die Grünen, Berlin: Rotbuch-Verl. 2011, Kapitel sechs: In Stahlgewittern.

24 Jünger, Der Arbeiter: Herrschaft und Gestalt, Hamburg 1932, S. 162, in: T. Bastian: Das Jahrhundert des Todes, S. 95. Till 2000, S. 95.