

## Postsozialismus (1990 – )

---

»Die Geschichte wiederholt sich nicht, und doch verwirklicht sich in ihr ein Wiederholungszwang.« *Mitscherlich 1967*<sup>1</sup>

»Es würde betoniert werden, mehr als Z. sich vorzustellen wagte, es würde Beton in unser Land gegossen werden, bis jede alte Hitlerautobahn wieder als strahlend weißes Band in der Landschaft lag. Es würden Häuser in unsere Städte gebaut werden, die hässlicher, engherziger, dümmer aussehen würden als alles, was je gebaut worden war, aber die Älteren würden es schätzen, weil es neu war und sauber. Unsere Schmuddelcken würden verschwinden, Feldwege würden, wie im Westen, asphaltiert sein, und die alten, grauen Häuser würden mit Farbe zugeschmiert werden wie die Mädchen an der Straße jenseits der Grenze. Wir konnten das ahnen, wir hatten den Westen gesehen, besuchsweise, und es machte uns jetzt schon krank, dass wir auch noch Danke sagen sollten dafür.«<sup>2</sup> Peter Richter, 89/90

Die Länder des Sozialismus sowjetischer Art waren 45 bis 70 Jahre Teil einer zusammenhängenden politischen, sozialen und wirtschaftlichen Weltgesellschaft. Auch nach dem Ende dieses Sozialismus waren ihre Wege, Hoffnungen und Katastrophen ähnliche, insbesondere in Zentraleuropa, wo die Kulturen nicht weit voneinander entfernt sind. Die Forschung spricht daher von den Gesellschaften des Postsozialismus.<sup>3</sup> Als solche ist auch das heutige Ostdeutschland, sowohl den Herbst 1989 als auch die »post-socialist condition« mitdenkend, besser verständlich. Die Auswirkungen reichen bis in die Gegenwart und betreffen natürlich Auto und Autobahn. Dieses Kapitel wird daher den Eigenheiten des deutschen Ostens mit einigen Verweisen auf Osteuropa nachgehen, um die anhaltend hohe Legitimität für Straßenbau und Auto-freundliche Städte zu erklären. Ein Blick auf eine Karte Europas lässt auch ohne Schwierigkeit erkennen,

---

1 Mitscherlich 1967, S. 64, in: initiative not a love song, S. 71.

2 Peter Richter, »89/90«, btb Verlag, München 2015, S. 407.

3 Christopher Hann, Postsozialismus: Transformationsprozesse in Europa und Asien aus ethnologischer Perspektive, Frankfurt a.M. 2002.

dass alle Städte, die das Auto jetzt oder bald hinauswerfen und fast alle Proteste gegen Autobahnbau im ehemaligen »Westen« liegen. Im gesamten postsozialistischen Raum hingegen gibt es – vielleicht mit Ausnahme Rumäniens – nichts Vergleichbares.

Seit dem Kampf um den Dannenröder Wald und den Bau der Autobahn 49 mit den Massenprotesten im Herbst 2020 sind in ganz Deutschland Wälder besetzt worden, um Autobahnen zu verhindern. Nur ein Wald wurde in Ostdeutschland besetzt, bei Seeburg in der Nähe von Dessau in Sachsen-Anhalt. Nur dort gab es Angriffe von vermeintlichen Neonazis auf die Klimaschützer\*innen, unter anderem mit einer Rohrbombe und durch eine Person in einer Ku-Klux-Klan-Robe.

Das kam nicht überraschend. Nicht nur ist die Neonazi-Szene im ländlichen Raum des Ostens stark und gewaltbereit. Auch herrscht eine stärkere Abneigung gegen Umweltschutz und Umweltproteste vor als im Westen.

Die Mischung aus populärer Abneigung gegen Umweltschutz und Neonazi-Präsenz führt dazu, dass Klimaschützer\*innen, die es natürlich so gut wie im Westen gibt, seltener offen auftreten und sich, wenn sie es tun, einer gewissen Selbstzensur unterwerfen. Dies lässt sich gut bei den Protesten gegen den Kohlebergbau in Lausitz und Rheinland vergleichend beobachten.<sup>4</sup>

### **Das autoritär-völkische Milieu als Normalität**

Warum haben Autobahnen im Osten eine höhere und Proteste eine so viel niedrigere Legitimität? In einigen Interviews an der Trasse der geplanten Autobahn 143 bei Halle konnte ich feststellen, dass viele Anwohner\*innen, deren Haus, Terrasse und Garten nur wenige hundert Meter ungeschützt neben der Autobahn liegen würden, diese sehnlichst herbeiwünschten. Es gibt freilich in jeder Region verschiedene Meinungen über Tagebaue und Autobahnen. Aber wo begrüßt eine Mehrheit einen Bau, der Lebensqualität und Verkaufswert des *eigenen* Hauses ruiniert? Selbst die Chef-Lobbyisten der Autobahn würden sie doch überall loben, außer gerade vor der eigenen Haustür! Der Besitzer der Baufirma, die an dieser Autobahn große Aufträge bekommt, wohnt bekanntermaßen im schönen Saaletal, weit genug entfernt, um sie weder hören noch sehen zu müssen. Das wird wahrscheinlich auf alle Villen-Besitzer\*innen zutreffen, in deren Auftrag den Anwohner\*innen die geringen Nebenwirkungen und die hervorragenden Schallschutzwände per Info-Veranstaltung und Lokalpresse schmackhaft gemacht werden.

Die Waldbesetzung »Moni bleibt« bei Seeburg berichtete von erstaunlich vielen Autobahngegner\*innen, die sich langsam herauswagten, während es sie in der Lokalzeitung gar nicht zu geben schien. Die Gruppe der völkisch-national Autoritären steht in der Tradition des »gefrorenen Diskurses« der Reichsautobahn. Da die Autobahn für sie den Willen der als homogen und widerspruchsfrei imaginierten arisch-deutschen »Volksgemeinschaft« ausdrückt, darf es weder Widerspruch noch eine Debatte um Für und Wider geben. Wo es doch einen Widerspruch gibt, muss er unterdrückt werden,

---

4 Unter anderem wurde Ende Gelände von einer Delegation aus Lausitzer Umweltgruppen für 2016 ausgeladen, da man die damit erregte Stimmung in der Region mehr fürchte als den fortschreitenden Tagebau. Im Rheinland hingegen wurde das Bündnis von lokalen Umweltgruppen als willkommener Alliierter begrüßt.

oder als völlig minoritär oder als Position eines Feindes/Feindin disqualifiziert werden. Die Autobahn gehört für diese Gruppe zur Idee eines nationalistischen, völkisch-rassistischen und homogenen Landes. Wo viele gewöhnliche Menschen in Deutschland nur ein fernes Halbwissen haben, dass es da eine Verbindung von Hitler und Autobahn gegeben haben soll, wissen diese Menschen es sehr gut und bejahren sie daher umso mehr. So offen wird es in der Öffentlichkeit nicht gesagt, aber in den Facebook-Diskussionen und online Blogs lässt man keinen Zweifel, wo man selbst steht und wo der Feind. Die Attribute, die den als Feinden konstruierten Autobahngegner\*innen angehängt werden, stehen überwiegend in der Tradition der NS-Feindbilder.

Die Gruppe der völkisch-autoritären trägt dazu bei, Autobahnprojekte im medialen Diskurs als allgemein gewollt erscheinen zu lassen, da Gegner\*innen oft zum Schweigen gebracht werden. Die Lokalpresse wirkt hier meist noch verstärkend und nicht mäßigend.<sup>5, 6</sup> Den Klimawandel brachte sie im Untersuchungszeitraum von 18 Jahren nicht mit der Autobahn in Verbindung.<sup>7</sup> Stattdessen wurden Arbeitsplatzwunder und das Versprechen auf Stau-Entlastung in Artikeln wiederholt, die teils so ähnlich sind, dass es scheint, die Redakteur\*innen hätten manchmal nur das Datum geändert. Im öffentlich-rechtlichen Rundfunk (MDR) sieht es wenig besser aus.<sup>8</sup>

Die kriminellen Machenschaften der Autokonzerne und der klima-kriminellen *Carbon Majors* sind im lokalen Mediendiskurs fast nicht existent, zusammen mit der Autobahn werden sie *nie* erwähnt. Somit herrscht eine Kultur der Schuldumkehr vor.<sup>9</sup> Auf dieser Basis entstand ein gesellschaftliches Klima, in dem Klimaschutz als illegitim erschien und die Autobahn als absolut legitim. In diesem gesellschaftlichen Klima kam und kommt es zu den Neonazi-Anschlägen und der Stärkung des entsprechenden Milieus der völkisch-nationalistisch Autoritären.

5 Mitteldeutsche Zeitung, Angriff gegen A-143 Gegner?, 19.6.108.

6 Hans Francke, Leserbriefe pro und kontra Autobahn 143, in: Mitteldeutsche Zeitung, 23./24.6. 2018.

7 114 Artikel, die online unter dem Stichwort Autobahn oder A-143 auffindbar waren, sowie eine von der Bürgerinitiative annähernd vollständige, zusammengetragene Auswahl von nur-print-Artikeln wurden untersucht. Der Zeitraum reicht von 2001 bis 2019.

8 Ich hatte selbst mehrmals die zweifelhafte Freude, interviewt zu werden. Kritische Aussagen zur Autobahn wurden nicht gesendet. Übrig blieb meist ein Satz, wie »Wir werden Klage einreichen«. Aus dem Off-Kommentar hingegen wurden bis ins Detail die Vorzüge der Autobahn angepriesen. Eine Untersuchung der online verfügbaren Fernsehbeiträge im Jahr 2019 erbrachte kein von der Zeitung abweichendes Ergebnis.

9 »Klima-kriminell« ist meine Übersetzung des gebräuchlichen Wortes »climate criminals«.

In der Ideologie der »neuen Rechten« hat die Anti-Ökologie einen festen Platz.<sup>10, 11</sup> Viel zu wenig beschäftigt sich jedoch die Öffentlichkeit in Europa mit den Geldgebern und Hintermännern (bisher nur Männer), die Klimawandel-Leugnung, fossile-Energie-Fürsprecher und neu-rechte Parteien finanzieren.<sup>12, 13</sup>

### Gefrorener NS-Diskurs in Justiz und Politik

Die deutsche Justiz ist eine Bastion des Autobahnbaus, denn sie hat von 1933 bis heute noch *nie* den Bau einer Autobahn final nicht genehmigt. Bisher ist jede Autobahn gebaut und genehmigt worden, was nichts anderes heißt, als dass die Gerichtsprozesse eine Farce sind und es gegen Autobahnen in der Bundesrepublik kein wirksames Umweltrecht gibt.

Einzelne Topoi des gefrorenen NS-Diskurses fanden sich im Gerichtssaal selbst. So sagte der vorsitzende Richter des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes zum Kläger am Hauptverhandlungstag sinngemäß, dass er dann ja vielleicht auch einmal über die Autobahn werde fahren können.<sup>14</sup> War das Drohung, gleich zu Beginn der Verhandlung, war es Hohn, oder war es sogar Besänftigung und Entschuldigung vor sich selbst, weil das Ergebnis längst für den Richter feststand? Wie wir im Kapitel acht gesehen haben, ist das Motiv der magischen Verwandlung von Autobahn-Gegner\*innen

- 10 Achim Brunnengräber, Klimaskeptiker im Aufwind. Wie aus einem Rand- ein breiteres Gesellschaftsphänomen wird, in: Bausteine der Energiewende, Springer 2018. Reusswig Eichenbauer, Lass Meyer-Ohlendorf, Bürgerinitiativen gegen Windkraftanlagen und der Aufschwung rechtspopulistischer Bewegungen Bausteine der Energiewende, Springer 2018.
- 11 Kirsti M. Jylhä, Clara Cantal B., Akrami A. Nazar, Taciano L. Milfont, Samantha K. Stanley, et al. Dimensions of social dominance and their associations with environmentalism. *Personality and Individual Differences*. No 107, 2017, S. 228-236.
- 12 Kirsti Häkkinen, and Akrami Nazar, »Ideology and climate change denial, In: *Personality and Individual Differences* 70 (2014): 62–65. Taciano Milfont et al., Socio-structural and psychological foundations of climate change beliefs. *New Zealand Journal of Psychology* Vol. 44, No. 1, March 2015.
- 13 Peter J. Jacques, Riles E. Dunlap & Mark Freeman, The organisation of denial: Conservative think tanks and environmental scepticism, *Environmental Politics*, 2008, 17:3.
- 14 Kostas Gemenis, Alexia Katsanidou, Sofia Vasilopoulou, The politics of anti-environmentalism: Positional issue framing by the European radical right, Paper prepared for the PSA Annual Conference, 3–5 April 2012, Belfast.
- 15 Aaron M. McCright, Riley E. Dunlap, and Sandra T. Marquart-Pyatt, Political ideology and views about climate change in the European Union, In: *Environmental Politics* No. 25, 2016.
- 16 Susanne Götze, Die Klimaschmutzlobby: wie Politiker und Wirtschaftslenker die Zukunft unseres Planeten verkaufen, München 2020.
- 17 Riley E. Dunlap et al. A Sociological View of the Effort to Obstruct Action on Climate Change, in: *Footnotes*, Vol. 49, 2021, <https://www.asanet.org/sociological-view-effort-obstruct-action-climate-change>.
- 18 Gedächtnisprotokoll des Autors, der anwesend war.

in Befürworter\*innen fester Bestandteil des NS-Diskurses gewesen. Im Zentrum stand damals wie noch heute die Enteignung von Grundstücken.<sup>15</sup>

Auch das NS-Motiv der irrationalen Versöhnung von Widersprüchen zwischen Naturschutz und Autobahn findet sich häufig in Presse und Politik, am gelungensten von einer Spitzenkandidatin von B90/Grüne: Sie meinte, die Autobahn sei »natürlich sinnvoll [...] aber der Naturschutz darf darunter nicht leiden.«<sup>16</sup> 1938 klang das so: »Und der Bach, hier plätschert er [...], nur daß sein Rauschen ein wenig lauter erklingt im weiten, runden Hall der Brücke.«<sup>17</sup>

Während im NS wenigstens noch ein viel zu schwacher Grund (Echo des Baches) geliefert wurde, warum Autobahn und Naturschutz bestens vereinbar sein sollten, kommt die Gegenwart ganz ohne Gründe aus. Weder die Kandidatin noch die dutzenden Pressemitteilungen der Industrie und Handelskammer oder die Autobahn-Jubel-Artikel der Presse erklären sich. Das ist ein Rückschritt hinter die 1930er Jahre, wo wenigstens (wenig glaubhafte) Gründe geliefert wurden, aber immerhin wurden sie geliefert.

Die Methode des höchsten deutschen Gerichtes über Autobahnen ist eine andere. Man geht in wissenschaftliche Details über Stickstoff und Biotope und nötigt die Kläger\*innen zur immer neuen Gutachten. Was jedoch nie in Zweifel gezogen wird, ist die grundsätzliche Möglichkeit, eine Autobahn durch ein Naturschutzgebiet bauen zu können, ohne es zu schädigen. So erklärte das Gericht, die Autobahn 143 könnten ein FFH-Gebiet zerschneiden und dennoch bestehe »kein vernünftiger Zweifel«, dass es zu einer ökologischen Verschlechterung komme.<sup>18</sup> Das mag haarspalterisch erscheinen aber ist tatsächlich sehr wichtig. Der europäische Gerichtshof und das EU-Umweltrecht erlauben einen Eingriff in ein FFH-Gebiet auch nicht, wenn es nur zu 0,1 Prozent geschädigt würde. Das Gericht muss also den Beweis führen, dass ein Biotop zu 100 Prozent intakt bleibt. Eine solche Behauptung ist nichts anderes als die Fortsetzung des Irrationalismus des gefrorenen Diskurses.

Auch die Beschwörung der Arbeitsplätze ist eine NS-Kontinuität und in Ostdeutschland unvermeidlich. Der Ministerpräsident von Sachsen-Anhalt, Reiner Haseloff, tauschte sie ohne zu zögern auf »viele Zehntausend« – wegen einer Autobahn von dreizehn km Länge.<sup>19</sup> An den hochautomatisierten Baustellen im Danneröder Wald, in Berlin oder bei Halle sind kaum je 100 Bauarbeiter auf einmal zu sehen. Präzise Zahlen werden wohlweislich nicht vorgelegt. Die faktunabhängige Übertreibung der Arbeitsplätze

<sup>15</sup> »So wird der bodenständig widerstrebenden Gutsherrin versprochen, dass am Ende auch Sie und Ihr Betrieb einbezogen werden wird, und so werden Sie auch einmal von Ihren Schulden loskommen.« Heinz Oskar Wuttig (Anm. 104), S. 21, in: Schütz 1984, S. 98.

<sup>16</sup> Ines Brock, Spitzenkandidation von B90/Grüne, In: Mitteldeutsche Zeitung, Millionen für Lückenschluss, 14.3.18.

<sup>17</sup> Georg A. Oedemann (Anm. 104), S. 142., In: Schütz 1984, S. 99.

<sup>18</sup> Urteilsbegründung des BVerG vom 26.11.2019 zum Urteil vom 12.6.2019, <https://www.bverwg.de/de/120619U9A2.18.0>.

<sup>19</sup> Haseloff im Gespräch mit der Demonstration »Spatenstich? Wir buddeln zurück!« gegen den Baubeginn der A143 bei Schiepzig bei Halle/Saale am 3.12. 2019. Protokoll von Marco Gegerle und mir.

– von der Verdopplung bis zur Verzwanzigfachung in die Millionen – begann, wie wir gesehen haben, 1933 (Kapitel 6 und 8).<sup>20</sup>

### Mentalité du colonisé

Schon die späte DDR war von einer kolonialen Mentalität geprägt, die mit der »Wende in der Wende« – dem Wechsel vom Ziel der besseren DDR zu ihrer Auflösung – Ende 1989 und Anfang 1990 ihren Höhepunkt erreichte. Dafür stimmten nur fast die Mehrheit von 48 Prozent. Eine richtige Mehrheit von 51 Prozent stimmte erst zwei Jahre später der Frage zu, ob der Prozess der »Einheit« eine Art Kolonialisierung des Ostens sei. Andre Holm hat zuletzt darauf hingewiesen, dass allein die Bezeichnung der Ex-DDR als »Neue Länder« den »kolonialen Geist« der Besitznahme einer »Sonderzone« mehr als deutlich macht.<sup>21</sup> Zwei Sozialwissenschaftler der (Ost)Berliner Humboldt Universität hatten der Epoche schon Anfang der 1990er Jahre den provokanten Namen »Kolonialisierung des Ostens« gegeben. Mir ist bewusst, dass der Begriff der Kolonialisierung übertrieben ist und ich möchte die Grausamkeiten der »echten« Kolonialisierung der nicht-europäischen Welt durch Europäer nicht verniedlichen. Die Diskriminierung von Ost- durch Westdeutsche spielt in einer ganz anderen Liga. Dennoch halte ich den Begriff für passend, weil es erstens keinen besseren gibt und zweitens, weil der Begriff nicht zwangsläufig auf Genozid hinausläuft. Es gibt auch mildere Formen als Teil einer Vielzahl von Kolonialisierungen. Der Begriff »internal colonialism« wurde in der Sozialwissenschaft in Großbritannien ebenfalls schon genutzt, um das Verhältnis von Schottland und Wales zu England und London zu beschreiben.

Der Sieg des Westens 1989/90 und die Kapitulation der sozialistischen Staaten resultierte umgehend in einer Explosion der Anzahl der Autos, in der Substitution der alten Ostwagen durch gebrauchte Westwagen und in einem schnellen Anstieg des Autobahn- und Straßenbaus. Die Strafen wurden auf West-Niveau abgesenkt und die gefahrene Geschwindigkeiten und die allgemeine Rücksichtslosigkeit der Stärkeren nach oben, auf westliches Niveau, angepasst. Das östliche Europa übernahm den Automobilismus fast überall als erste »Errungenschaft« des Westens.

In Deutschland kommt noch eine Besonderheit dazu. Die BRD hatte durch Helmut Kohl versprechen lassen, es würde allen besser und keinem schlechter gehen. Fast die Hälfte (48 %) hatte das in der Wahl am 18. März 1990 geglaubt und für die AfD gestimmt (Allianz für Deutschland).<sup>22</sup> 43 Prozent war skeptisch und wünschten kein abruptes und vollständiges Verschwinden der DDR, und gehören, so Klaus Wolfram, noch heute zum progressiven Teil des ostdeutschen Elektorats. Als dann schon Ende 1990 und noch mehr in den kommenden zwei oder drei Jahren sehr deutlich wurde, dass es durchaus vielen

20 Bei der Eröffnung Berlin – Magdeburg, 1936 steigerte Ley sich in einer Rede von hunderten zu tausenden und schließlich 20.000. Und ab und zu griff Hitler im Schwung der Rede die »Millionen« Arbeitsplätze im Autobahnbau auf.

21 Vgl. Allensbach, in: Fritz Vilmar,/Wolfgang Dümcke (Hg.), Kolonialisierung der DDR: kritische Analysen und Alternativen des Einigungsprozesses, Münster 1996 und Holm, Andre. Parakoloniale Sonderzone. Ökonomie und Machtverhältnisse in Ostdeutschland.

22 Die AfD hatte drei Mitglieder, Ost-CDU, DA Demokratischer Aufbruch, Deutsche Soziale Union DSU.

auch schlechter ging und nur manchen besser, wuchs der Rechtfertigungsdruck und traf besonders das aus dem Westen in den Osten importierte Spitzenpersonal.<sup>23</sup> Es galt, irgendetwas vorweisen zu können, dass wie eine der angekündigten »blühenden Landschaften« aussah.

Bekanntlich etablierte sich die zweite Reihe des Personals in Politik, Wirtschaft, Medien, Wissenschaft und Verwaltung aus dem Westen recht schnell im Osten, dort jedoch in erster Reihe. Sie fiel damit im Westen niemandem zur Last und war zufrieden. Selbst ewige Gegner\*innen der BRD machten überraschend schnell ihren Frieden mit ihr.<sup>24</sup> Schließlich gewinnt man nicht alle Tage den Kalten Krieg, und viele wollten dann doch lieber auf die Gewinnerseite wechseln. Das wollten viele im Osten auch, bloß es gelang seltener. Ich werde im Folgenden diese Thesen erläutern:

- 1) Der Osten steckte in den 1990ern für die meisten seiner Bewohner\*innen, bei allen neuen Chancen, doch in einer tiefen Krise der Unsicherheit und Abstiegsängste.
- 2) Die verbreitete Stimmung changede zwischen der neu gewonnenen Freiheit, erniedrigender Kapitulation und oft beklagten Bürgerlichkeit zweiter Klasse.
- 3) Autobahnen und Autos wurden als Erfolg »verkauft«.
- 4) Die Autoflut ermöglichte überwiegend den Männern eine Kompensation ihrer realen Deklassierungserfahrungen und neuer Lebensrisiken.
- 5) Die Deklassierung war für Frauen objektiv stärker als für Männer.
- 6) Es kam zu einer Verstärkung von patriarchalen Strukturen, sowohl juristisch und staatlich forciert (§218), als auch in den Familien, Beziehungen und Subjektivitäten selbst.
- 7) Das wenig patriarchale Mobilitätsregime der DDR wurde schnell ersetzt durch das patriarchale System der BRD.
- 8) Die allgemeine Re-Patriarchalisierung ging einher mit der forcierten Einführung des westlichen Automobilismus.
- 9) Die schnelle Überformung und Anpassung der Gesellschaft der ex-DDR wurde der BRD erleichtert durch einen kollektiven Minderwertigkeitskomplex und verdrängte Schamgefühle.

Zum Gefühl des Ostens, betrogen worden zu sein, gehört die schicksalhafte Wahl vom 18. März 1990. Der Termin wurde ohne Begründung plötzlich um zwei Monate vorverlegt, womit die neue Verfassung für die DDR keine Wirkung mehr haben konnte und den vielen neuen Parteien, von denen das Bündnis 90 nur eine war, zu wenig Zeit blieb, sich noch vorbereiten zu können. Auch würde es heute als unerlaubter Eingriff bemängelt werden, wenn ein anderer Staat, der die BRD ja noch war, sich durch Wahlkampfpersonal, selektive Geldspenden an eine Partei (Ost-CDU) und Auftritte seines Staatsoberhauptes (Kohl) sowie kostenlos verteilte Zeitungen (BILD), die wiederum selektiv Werbung machen für einen Kandidaten (Kohl), in einen Wahlkampf einmischte. Auch wird den meisten AfD-Wähler\*innen nicht klar gewesen sein, dass die Summe der

23 Vgl. Conrad Kunze, Die postsozialistische Transformation der deutschen Elite.

24 Vgl. Jutta Ditfurth, Krieg, Atom, Armut, Was sie reden, was sie tun: die Grünen, Rotbuch Berlin 2011.

vorgeschlagenen Maßnahmen auf eine Art Kolonialisierung hinauslief. Die wenigsten Menschen lesen Wahlprogramme.<sup>25</sup>

## Reaktionäre Kompensationen: Rassismus, Patriarchat, Automobilismus

Der Zorn über all dies richtete sich nur in seltenen Fällen an die richtigen Adressat\*innen. Nur die Bergarbeiter\*innen des Kalibergbaus streikten gegen die Abwicklung durch die Treuhandanstalt und marschierten nach Berlin. Sie trafen aber auf keine aktive Unterstützung und das ganze brach in sich zusammen, wurde eher noch ein Trauerspiel, da auch dieser Zorn sich am Ende in Petitionen, freundlichen Gesuchen und einem erfolglosen Hungerstreik erschöpfte. Wenn die Wut handgreiflich wurde, dann gegen Schwächere. Sündenböcke waren, wie allgemein bekannt, Asylbewerber\*innen, ethnische Minderheiten (aus Vietnam und Mosambik) und wer sonst als nicht-westlicher »Ausländer« angesehen wurde. Ausgeführt wurden die Angriffe von der Minderheit der Neonazis, mit stummer Duldung durch einen gewissen großen Teil der Bevölkerung und indirekte Befeuerung durch die neuerdings weit verbreitete Bild-Zeitung.<sup>26</sup> Die in der DDR unterdrückten »Faschistischen Hypothesen« eines Teils der Bevölkerung brachen sich nun ganz offen Bahn.<sup>27</sup> Der erste Sündenbock waren die Mitarbeiter der Stasi, doch die waren schnell verbraucht und vor allem im Alltag schlecht als solche zu erkennen. Es folgte die Gewalt gegen alle, die links aussahen oder es waren, schon 1990. Als auch das nicht mehr ausreichte, kam es ab 1991 zu den bekannten Pogromen gegen Asylant\*innen-Heime und alle, die als Ausländer\*innen betrachtet wurden. Die Feindbilder dieses staatlich geduldeten Straßenterrors entsprachen ungefähr denen von Hitler-Deutschland. Wer dort nicht zur »Volksgemeinschaft« gezählt hat, lebte in den 1990er Jahren gefährlich, wer konnte

25 Natürlich hat die »Allianz für Deutschland« dies nicht angekündigt, sondern sich im Gegenteil mit dem Bündnis »Demokratischer Aufbruch« einen vermeintlichen Garanten für eine gewisse ostdeutsche Eigenständigkeit ins Boot geholt. Für diesen war eine unbekannte Person im Haus der Demokratie aktiv, jedoch laut dem Bürgerrechtler Klaus Wolfram vor allem am Kopierer tätig: Angela Merkel.

26 Wenn keine »Ausländer« da waren, umso mehr als die Gastarbeiter aus den »Bruderländern« ab 1990 von der BRD abgeschoben wurden, nahm der Mob Linke als Ersatzsündenböcke. Abermals in der Erinnerung von Peter Richter:  
»Ins Gas, krakeelten die zum Beispiel, ins Gas mit dir, du linke Sau! Rief einer, kein Witz, vielleicht dreizehn Jahre alt, und meinte: mich!« Peter Richter, S. 209.

Zuvor hatte der Hass im Fußball ein Ventil gefunden, dass scheinbar bald nicht mehr ausreichte, aber den Faschismus schon in sich trug:  
»Wenn die Biften [Berliner FC, Ostberlin] bei uns waren, sangen die manchmal, wir ham Bananen./ Und ihr nicht. Oder sie bewarfen die Leute mit Südfrüchten. Sie hatten ja recht, und das machte die Leute halt irre vor Hass. Darf ich, heute wenigstens, zugeben, dass ich heimlich, ganz ganz heimlich, sogar eine leichte Sympathie für die hegte, wegen solcher Sachen? Und weil den unseren [Dynamo Dresden] dann immer nichts Besseres einfiel, als Juden-Berlin zu rufen.« Ebd., S. 96.

27 »Ein Idiot in Schimmeljeans hinter uns skandierte, für die Sachsen SGD [Sportgemeinschaft Dresden], für die Preußen Zyklon B.« [...] Ein hagerer Anorakmann vor uns schaute sich scharf um und machte innerlich Notizen.« Ebd., S. 25.

ging weg. Wer blieb, organisierte den Selbstschutz oder versteckte sich. Die staatlichen Stellen aus dem Westen taten in den allermeisten Fällen wenig oder gar nichts, sodass sich die Mörder\*innen ermutigt fühlten. Statt sich durch Ausstieg aus der Szene dem Gesetz zu entziehen, stieg der Grad der Organisierung bis hin zum NSU. So ist das giftige Erbe aus westdeutschem Staatsversagen und ostdeutschem Mob der 1990er Jahre zu einer Hypothek geworden, die heute das ganze Land belastet.<sup>28, 29</sup> Aus der Sündenbockkultur über die enttäuschende Wiedergeburt der Nation wurde die Faschisierung der 1990er Jahre und daraus wiederum die Unterwanderung der Sicherheitsbehörden bis in die Gegenwart mit ihren Neonazi-Netzwerken und Tag-X-Gruppen. Die vereinigte Linke (VL) (mit einem Sitz in der letzten Volkskammer) fuhr nach Rostock-Lichtenhagen, um sich mit westdeutschen Antifaschist\*innen zwischen Mob und Wohnheim der Vietnames\*innen zu stellen. Laut Augenzeugen vertrieben sie kurzzeitig die ost- und westdeutschen Neonazis, bevor sie von der westdeutschen Bundespolizei daran gehindert wurden.<sup>30</sup>

## Re-Patriarchalisierung

Die zweite Kompensation war die geschlechtsspezifische symbolische und praktische Erniedrigung der Hälfte der Bevölkerung. Frauen verloren ihre Arbeit zuerst. Zwei Drittel der Arbeitslosen im Osten waren 1991 Frauen, zuvor gab es faktisch keine ungewollte Arbeitslosigkeit.<sup>31</sup> Sie verloren zahlreiche Rechte, unter anderem das auf legalen Schwangerschaftsabbruch, auf einen garantierten Kita-Platz, eine Wohnung, und, wie Kirsten Ghodsee für alle post-sozialistischen Länder zeigte, auch einen großen Teil Lebenslust und Selbstvertrauen.<sup>32</sup> Davon hatten die Männer nichts, außer eben das

28 In Halle wurden Asylbewerber\*innen und der geistig Behinderte Jörg Danek von Neonazis totgeschlagen. Meines Erachtens waren es wesentlich mehr als offiziell oder selbst von Antifa-Gruppen registriert, weil in den 1990er Jahren vieles durcheinander ging und die staatlichen Stellen in keiner Weise ihre Aufgaben erfüllten. Vgl. <https://deathincustody.noblogs.org/recherche> und <https://www.belltower.news/die-liste-193-todesopfer-rechtsextremer-und-rassistischer-gewalt-seit-1990-36796/>.

29 An die wenigsten dieser ca. 200 Mordopfer wird heute überhaupt irgendwo gedacht oder erinnert. In Berlin kämpfte eine Initiative jahrelang für eine Silvio-Meier-Straße und hatte schließlich Erfolg damit. Aus meiner eigenen Jugend kann ich mich nicht erinnern, in den 1990er Jahren irgendwo die Polizei im öffentlichen Raum wahrgenommen zu haben, oder gar als Schutz gegen solche Bedrohung. So präsent sie heute im Danneröder Wald oder in Stadtvierteln ist, deren Einwohner\*innen sich gegen Spekulation und Verdrängung wehren, so abwesend war sie im Osten der 1990er Jahre: nicht zu sehen, nicht zu hören und weder gefürchtet noch respektiert. Sicherlich nicht nur deshalb, aber auch wegen des völligen Fehlens staatlichen Handelns wurde ein großer Teil der Jugendkultur von »den Faschos« und in manchen Landstrichen und Stadtvierteln auch das faktische Gewaltmonopol auf den Straßen und Plätzen übernommen. Vgl. Manja Präkel, Als ich mit Hitler Schnapskirschen aß, Verbrecher-Verl., Berlin 2018

30 Vgl. die Beiträge dazu im Telegraph 1990 – 1992.

31 Im Statistischen Jahrbuch der DDR existierte die Kategorie ungewollter Arbeitslosigkeit nicht. Es liegen keine Indizien vor, dass diese gelogen gewesen wäre.

32 Vgl. Kirsten Ghodsee, Why Women Have Better Sex under Socialism and Other Arguments for Economic Independence, Bold Type Books, 2019.

Privileg, keine Frauen zu sein. Ghodsee kam zu dem Schluss, Frauen in den postsozialistischen Ländern hätten heute wesentlich weniger Freude an ihrer Sexualität als im Realsozialismus, was letztlich auch die Lebensfreude von Männern trübt.<sup>33</sup> Frauenfeindliche Strukturen, längst überwunden geglaubt, wurden plötzlich an allen Ecken der Gesellschaft wieder errichtet.

### Auto-Flut

Eine dritte Form der Kompensation war der Konsum von erschwinglichen Alltagsgegenständen aus dem Westen. Was so lange heiß ersehnt wurde, überschwemmte buchstäblich von einem Tag auf den anderen die Kaufhallen. Die Mehrzahl der besser beworbenen Produkte hat ihre Aura des »Westens« jedoch schnell verloren; eine Flasche Milch oder eine Packung Waschpulver unterscheidet sich schließlich doch nicht sehr von ihrer sozialistischen Variante außer in der aufwändigeren Verpackung. Das wichtigste Konsumprodukt des späten Fordismus war das Auto. Es blieb zunächst, was es bis dahin stets gewesen ist: ein Luxusartikel für Männer. Erst später folgte der Zwang zum Pendeln und regelmäßigen Fahren, als die sozialen Strukturen im ländlichen Raum immer seltener wurden und die Arbeitsplätze immer weiter entfernt lagen.

Obwohl über 50 Prozent der Männer bereits ein Auto besaßen, wollten viele sofort ein neues kaufen, laut einer Umfrage des »Spiegel« 80 Prozent. Der wollte das, wie die meisten Stimmen der BRD, nur so verstehen, dass die so lange darum betrogenen Männer nun endlich ihr ersehntes *erstes* Auto bekamen.<sup>34</sup> Das war falsch. Für die meisten war es vielmehr eine Verbesserung vom Ost- zum Westauto. Dennoch wird bis heute die Mär von der drückenden Autoknappheit gepflegt. Nur für 45 Prozent der Haushalte war das »Westauto« das erste private Auto, für 55 Prozent jedoch war es das zweite oder bessere Auto.

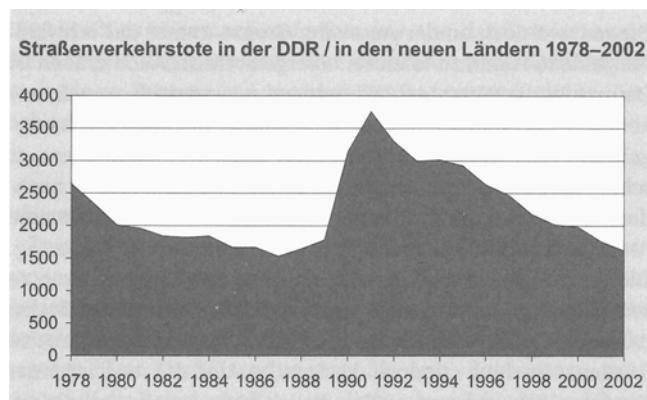
Sicher empfanden viele ihr »Westauto« als technisch »besser«, unter anderem im Sinne des stärkeren Motors. Klaus Gietinger weist darauf hin, dass die stärkeren Autos zusammen mit dem Automobilismus des Westens über rund zehn Jahre jährlich mehr Todesopfer forderte als die innerdeutsche Grenze über die ganzen 28 Jahre.

---

<sup>33</sup> Ebd.

<sup>34</sup> »Wenn am 2. Juli das Westgeld rollt, werden sich Millionen DDR-Bürger so schnell wie möglich ihren sehnlichsten Wunsch erfüllen: das eigene Auto. 80 Prozent der Männer, ermittelten DDR-Umfrager, wollen als erstes einen Pkw kaufen, am liebsten natürlich ein Westmodell.« Schmidt-Klingenbergs, Spiegel 1990.

*Abb. 87: Durch Autos Getötete in der DDR und Ostdeutschland vor und nach der »Wende«; Quelle: Klaus Gietinger, Totalschaden, mit freundlicher Genehmigung.*



Die westdeutsche Autoquote betrug nach Haushalten 61 Prozent und in der DDR 55 Prozent. Die DDR hätte die 61 Prozent aus eigener Kraft ungefähr im Jahr 1995 aufgeholt. Der tatsächliche große Unterschied zum Westen war die Qualität der Autos, die laschen Strafen und die Kultur des schnellen und rücksichtslosen Fahrens.

Die neuerliche Auto-Flut erreichte auch den Westen. Allein »1991 wurden in Deutschland 4,16 Millionen Pkw neu zugelassen, der Pkw-Bestand stieg auf 32 Millionen Fahrzeuge an.<sup>35</sup> Wenn Sie dieses Buch lesen und sich politisch weiterhin nichts getan hat, werden es wahrscheinlich 50 Millionen sein. Zunächst fluteten die Gebrauchtwagen nach Ostdeutschland und bald darauf weiter nach Osteuropa.

Die DDR erlitt ihre Massenmotorisierung bereits in den 1980er Jahren und die 1990er waren folglich kein Bruch, sondern eine starke Beschleunigung. 90 Prozent der ostdeutschen Haushalte haben zwischen 1990 und 1992 ein gebrauchtes Auto gekauft und 77 Prozent kauften im gleichen Zeitraum ein neues Auto. (Im Westen waren es jeweils 53 %)<sup>36</sup> Für die meisten war der gebrauchte Westwagen folglich nur eine kurze Durchgangsstation für ein oder zwei Jahre, bevor schon der fabrikneue Wagen kam. Da die privaten Vermögen im Osten durch die Enteignung des DDR-Volksvermögens sehr gering waren und die Einkommen ebenfalls niedrig, haben die meisten Haushalte einen großen Teil ihres Vermögens für das Auto ausgegeben. Die Quote der Autokäufe auf Kredit wird sehr hoch gewesen sein. Es lässt sich daher wie im Italien der frühen Automobilisierung feststellen, dass Vernunft und Realitätssinn für den gewöhnlichen männlichen Autokäufer keine große Rolle spielten.<sup>37</sup>

35 Manfred Grieger. (2019): Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland, vom 18.10.2019. In: Bundeszentrale für politische Bildung. Online unter: <https://www.bpb.de/apuz/298742/kleine-geschichte-des-automobils-in-deutschland>, [Stand: 25.10.2020]. S. 2.

36 Tim Friehe/Mario Mechtel, Statuskonsum in Ost- und Westdeutschland: Beeinflusst durch das politische Regime?, aktuelle Forschungsergebnisse, 3/2014.

37 Vgl. Zenone.

Wie von vielen westdeutschen Autor\*innen der 1960er Jahren beschrieben, war eine große Triebfeder zum (zu teuren) Auto der Neid. Petra Köpping sieht das Auto in ihrer Reflexion über den Zustand der Ex-DDR'ler sogar als Symbol für die Desintegration einer Gesellschaft, die, verglichen zum heutigen Zustand, ausgesprochen rücksichtsvoll war: »Ich erinner mich noch sehr gut an die Jahre nach dem Mauerfall, als in relativ kurzer Zeit die Solidargemeinschaft im Osten, die zu großen Teilen eine Notgemeinschaft war, fast völlig zusammenbrach. Wie die Leute über die Hecke schauten, wenn der Nachbar ein neues Auto gekauft hatte, wenn auch nur auf Kredit. Neid und Missgunst breiteten sich aus.<sup>38</sup>

Ein kleiner Kreis von Wissenschaftler\*innen und Umweltschützer\*innen hatte Ende 1989 den Gedanken, es könnten die ökologischen Vorteile der DDR – die es trotz der zahlreichen lokalen ökologischen Probleme gab – erhalten bleiben: der Güterverkehr auf Schiene und Schiff, die hohe Recyclingquote, die niedrige Hausmüllquote und der niedrigere pro-Kopf Stromverbrauch. Der ökologische Fußabdruck der DDR lag damit weit unter der BRD und wahrscheinlich auch weit unter dem heutigen Ostdeutschland. Was jedoch das Verlangen nach Autos anging, waren selbst diese Autoren skeptisch und setzten wie üblich die Bedürfnisse einer großen Minderheit mit der aller Menschen gleich (und unterstellten ebenfalls, es gäbe im Osten gar keine Autos): »Mit dem Automobil ist für die DDR-Bevölkerung ein ganz entscheidendes Moment der Revolution verbunden: die ›Reisefreiheit‹. Das Auto hat in dieser Situation tatsächlich Emanzipationscharakter. [...] Die Frage nach der Emanzipation vom Auto – in der BRD von großer gesellschaftlicher Relevanz – stellt sich hier momentan in keiner Weise.<sup>39</sup>

Die Neuauftteilung des Raums in den Städten und das Verschwinden von vielen noch-nicht-vom-Auto-beherrschten-Räumen ist ein Schaden dieser Transition, der nie gemessen und der Öffentlichkeit nicht bewusst geworden ist.<sup>40</sup> Umfragen der 1990er Jahre immerhin haben gezeigt, dass die ästhetische und ökologische Schädigung der Stadträder und selbst der Dorf-Ränder mit Supermärkten, Baumärkten, Autohäusern, Möbelmärkten, Parkplätzen und sonstigem Unansehnlichen von überraschend vielen als negativ bemerkt wurden.<sup>41</sup> Die Zersiedelung der Ränder ist nur möglich mit der Verbreitung von Autos. Auch hier war 1990 ein struktureller Bruch: während zuvor die Einkaufsmöglichkeiten in den alten Stadtzentren lagen, sind sie schnell an die

38 Petra Köpping, Integriert doch erstmal uns: eine Streitschrift für den Osten, Chr.Links 2018, S. 140.

39 Umweltreport DDR, S. 62.

40 Ich kann mich noch gut erinnern an freie weite Fußwege, auf denen kein Auto parkte. An Straßen, auf denen wir betrunken abends nach Hause wankten und nicht damit rechnen mussten, dass jeden Moment ein SUV mit hoher Geschwindigkeit auf uns zurast und das Recht auf Platz aggressiv einfordert. Meines Erachtens waren wesentlich mehr Menschen mit Gehhilfe, mehr Alte, mehr Blinde, mehr körperlich eingeschränkte Menschen in der Stadt zu sehen. Auch waren Kinder, die alleine Laufen oder Rad fahren in den 1980ern und noch den 1990ern überall zugegen, während sie heute eine Seltenheit sind. (Freilich kann das auch ein Effekt der Computerisierung und Digitalisierung der Freizeit sein.) Eltern haben die zusätzliche Aufgabe, ihre Kleinen persönlich von einem zum nächsten Safe-Space zu eskortieren.

41 Vgl. Gunnar Winkler, Sozialreport: Daten und Fakten zur sozialen Lage in den neuen Bundesländern, Volkssolidarität/Hans-Böckler-Stiftung/Sozialwissenschaftliches Forschungszentrum Berlin-Brandenburg e.V., Trafo Verlag 2002.

Ränder gewandert. Selbst die dezentral in den Städten verteilten kleinen und mittleren Fabriken, Werkstätten und Manufakturen gab es noch in der DDR. Sie waren zu Fuß oder mit der Tram erreichbar.

*Tabelle 18: Auto-Quote nach Haushalten und Bevölkerungszahl und in absoluten Zahlen in DDR und alter und neuer BRD.*

Jahr	DDR/Osten	Alte BRD/Westen <sup>42</sup>	Absolute Zahl der Autos in Millionen
1988	55 % der Haushalte <sup>43</sup>	61 % der Haushalte	3,7 (DDR)
1995			40 (neue BRD)
1998 <sup>44</sup>	71 % der Haushalte	76 % der Haushalte	
2000			43
2005	72 % <sup>45</sup> der Haushalte		45
2010			42
2015			44
2020			48

Was für die Anfangszeit des Automobils in den Städten galt, wiederholte sich. Die Fußgänger-freundlichen Reste der Städte wurden in den 1990er Jahren weitgehend zerstört mit dystopischen Auswüchsen wie Tirana (Albanien) und Jerevan (Armenien). Dort resultierte der Abbau der Straßenbahn in Smog und Verkehrsinfarkt. Klaus Gietinger: »Es kam zu einer regelrechten Umkehrung der Schutzverhältnisse: Billigte man anfangs noch dem Auto separate Räume zu, war es nun der Mensch selbst, für den mittels Fußgängerzonen, Spielplätzen und Radwegen sichere Resträume geschaffen wurden. Die auto-konforme Stadtlandschaft gipfelt in der Anlage menschengerechter Wege.«<sup>46</sup> Das war im Sozialismus weitgehend nicht der Fall. Es wurde erst in den 1990er Jahren im Sinne von Jürgen Habermas »nachholender Modernisierung« nachgeholt. Wer die Annehmlichkeiten des Westens haben will, bekommt ganz sicher sein Elend, während manche Annehmlichkeiten sofort, manche später oder nie kommen. Das war für viele eine bittere Lektion, denn so hatte sich der Westen selbst nicht angekündigt.

42 Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2020, [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html).

43 [https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf%C3%BCGbarkeit\\_von\\_PKW\\_in\\_der\\_DDR](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf%C3%BCGbarkeit_von_PKW_in_der_DDR).

44 Regionalkonferenz der Regierungschefin und der Regierungschefs der ostdeutschen Länder (MPK-Ost), Webseite der Sächsischen Staatskanzlei (Ministerpräsident). Abgerufen am 18. April 2013. (nicht mehr online). zitiert in: [https://de.wikipedia.org/wiki/Neue\\_L%C3%A4nder#cite\\_note-15](https://de.wikipedia.org/wiki/Neue_L%C3%A4nder#cite_note-15) (Juli 2020).

45 Statista, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30557/umfrage/ausstattung-der-haushalte-in-ostdeutschland/>.

46 Gietinger, Erloschene Liebe: das Automobil in der Verkehrswende, S. 58.

## Die beste Bahn, die Europa je hatte<sup>47</sup>

Tabelle 19: Schienennetz in Deutschland 1930–2019

	Schienennetz Osten	Schienennetz Westen
1930 <sup>48</sup>	57.400	
1945–1946 <sup>49</sup>	Demontage von 6300 km	
1950	12.900	36.900
Stand 1990 <sup>50</sup>	14.005	31.443
Gesamt 1990	45.448	
gesamt 1994 <sup>51</sup>	44.600	
1990–1994 <sup>52</sup>	Demontage und Stilllegung von 1.448	
Gesamt 2009 <sup>53</sup>	41.100	
Gesamt 2019 <sup>54</sup>	38.400 (davon DB nur noch 33.590 (2017) <sup>55</sup> )	
1994–2019	Demontage und Stilllegung offiziell 6500	

Die BRD ermöglichte dies nicht nur durch die autofreundlichen Gesetze, sondern auch durch ein riesiges Aufbau- und Abbauprogramm, sodass die neuen Zwänge zum Auto schnell geschaffen wurden. Im Zuge der Wiedervereinigung wurden im gesamten Land bis 2019 mehr Schienenkilometer stillgelegt (>6500) als durch die Sowjetunion 1946 demontiert wurden (~6300). Während die DDR die abgebauten Schienen bald wieder in Stand setzte, ist das mit den von der BRD stillgelegten Strecken bis heute nicht

47 Dieser Abschnitt ist inspiriert von der Hausarbeit von Marius Brey, Student im Sommersemester 2020, »Die Peripherisierung des Ostens: der Einfluss der Bahnpolitik nach der Wiedervereinigung«.

48 Statista, Entwicklung der Streckenlänge des Eisenbahnnetzes in Deutschland in den Jahren von 1850 bis 2009, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/469867/umfrage/historische-entwicklung-des-eisenbahnnetzes-in-deutschland/#professional>.

49 Doßmann, S. 42.

50 Wikisource World Fact Book, [https://en.wikisource.org/wiki/The\\_World\\_Factbook\\_\(1990\)/German\\_Democratic\\_Republic](https://en.wikisource.org/wiki/The_World_Factbook_(1990)/German_Democratic_Republic) und [https://en.wikisource.org/wiki/The\\_World\\_Factbook\\_\(1990\)/Germany,\\_Federal\\_Republic\\_of](https://en.wikisource.org/wiki/The_World_Factbook_(1990)/Germany,_Federal_Republic_of).

51 Eric Solsten, Germany a country study, Library of Congress, Washington 1995, S. 31 und Allianz pro Schiene 2021.

52 Errechnete Differenz aus 1990 DDR und BRD summiert und Stand 1994.

53 Statista.

54 Allianz pro Schiene 2020, <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/#Header1>.

55 CIA Factbook, Germany, <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/germany/#transportation>.

geschehen. So ist das gesamtdeutsche Netz von 1990 bis heute um 15 bis 16 Prozent geschrumpft. Das entspricht ungefähr der Länge des niederländischen Netzes.<sup>56</sup>

Ausbgebaut wurde hingegen das Autobahnnetz. Obwohl im Osten schon 1815 km vorhanden waren und damit ein auch für Westeuropa dichtes Netz. Bis zum Jahr 2020 kamen weitere 1272 km dazu.

Flankiert wurde dies durch staatliche Maßnahmen wie die explosionsartige Steigerung der Preise für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr.<sup>57</sup> Ein Fahrschein in der Stadt kostete 1990 im Osten noch zwölf Pfennig, dann sehr bald über eine D-Mark, und heute bekanntlich über zwei Euro. In den drei Vereinigungsmonaten 1990 vom Oktober bis Dezember stellte Bonn 80 Millionen Mark für die Reparatur der Straßen, aber nur 20 Millionen für die Schienen zur Verfügung und zeigte damit schon, wie es weitergehen würde.<sup>58</sup> Der Anteil der Bahn am Personenverkehr fiel noch 1990 von seinem DDR-Niveau von 41 Prozent auf nur noch 14 Prozent!<sup>59</sup> Statt nun innerdeutsche Ost-West Bahnlinien auszubauen für den erwartbaren neuen Pendelverkehr, wurden jedoch sogar einige Linien eingestellt.<sup>60</sup> Dies alles legt nahe, dass es das Ziel der Bonner Regierung war, die DDR so schnell wie möglich und mit gewaltsamen Eingriffen in ihr Schienennetz an das Mobilitätsregime der BRD anzupassen. Ein Nebeneffekt war, nun endlich wie schon in den 1980er Jahren geplant auch die Bundesbahn im Westen stark zu beschränken und dem Auto damit die letzte Konkurrenz zu nehmen. Klima- und Umweltschutz spielten überhaupt keine Rolle. Der heutige Verkehrsinfarkt in vielen Städten war so vorhersehbar wie die je nächste Coronawelle. Mit »37 Fahrten von insgesamt 1370 Kilometern« je Bürger\*in hatte die DDR Mitte der 1980er Jahre das zweitintensivst genutzte Eisenbahnsystem Europas, übertroffen nur von der Schweiz.<sup>61</sup>

Das im ganzen europäischen postsozialistischen Raum, anfangs subjektive männliche, Begehren nach dem Auto wurde so verstetigt durch den forcierten strukturellen Zwang zum Auto. In ganz Europa gab es bezahlbare Städteverbindungen der Tag- und Nachtzüge. Sie wurden auch durch die Unwilligkeit der EU, etwas für die Bahn zu tun, und im Zeitgeist der 1990er überwiegend gestrichen und durch die sehr teuren Hochgeschwindigkeitszüge, Auto und Billig-Fluglinien ersetzt. Paradoxeweise wurden einige Verbindungen wie Barcelona – Genf oder Berlin – Budapest sogar langsamer und teurer. Statt eigenem Bahn-Geschirr gibt es nun meist Plastik und aufgewärmtes Essen,

<sup>56</sup> Allianz pro Schiene: 14,9 %, eigene Tabelle und Berechnung: 15,55 %.

<sup>57</sup> Vgl. AFP (2019): Knapp 6500 km Bahnstrecke in Deutschland seit 1990 stillgelegt, vom 10.06.2019. In: welt.de. Online unter: <https://www.welt.de/newsticker/news1/article195006379/Linke-Knapp-6500-Kilometer-Bahnstrecke-in-Deutschland-seit-1990-stillgelegt.html>, [Stand: 25.10.2020].

<sup>58</sup> Schmidt-Klingenbauer in Der Spiegel 1990. Beide Bahnen waren hoch verschuldet und konnten die Schienen kaum mit eigenen Mitteln in Stand setzen.

<sup>59</sup> Vgl. Andreas Schwilling, Stephan Bunge (2013): 20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG – Erfolge und künftige Herausforderungen. Hamburg: DVV Media Group GmbH. Online unter: <https://www.deutschebahn.com/re-source/blob/267436/07d47d8eefcbeffd9e98d3a063dce541/bahnreform-data.pdf>, [Stand: 25.10.2020]. S. 38.

<sup>60</sup> Winfried Wolf (1990): S. 54.

<sup>61</sup> Vgl. Winfried Wolf (1990): S. 36, In: Brey 2020, S. 10.

in der deutschen Bahn nach wie vor ungenießbaren und überteuerten Kaffee und im französischen TGV das schlechteste Essen Frankreichs.<sup>62</sup>

Kris de Decker resümiert im Low Tech Magazine über die Langstreckenzüge der späten 1980er Jahre in Westeuropa, was auch für den Osten galt: »EuroCity and EuroNight formed a sustainable, efficient and cheap long-distance transport system that was the best that Europe ever had.«<sup>63</sup> Von Berlin nach Budapest ging es ohne umzusteigen. In den meisten Zügen gab es ein gutes warmes Essen, oft auch noch einen Wagon zum Rauchen. Die Fenster ließen sich von Hand weit öffnen – in heißen Sommern eine Wohltat. Statt ständig zum Umsteigen gezwungen zu sein mit dem Risiko, den Anschluss zu verpassen, fuhren viele Züge lange Strecken durch. Die Preise waren auch für niedrige Einkommen erschwinglich, man konnte spontan buchen statt Wochen im Voraus ein Sparpreis suchen zu müssen.

Das langsame Sterben dauerte drei Jahrzehnte und traf 2020 die letzten Nachtzüge der deutschen Bahn wie die sehr praktische Verbindung Berlin – Paris. Die österreichische Bahn versucht seither einen Neuanfang. Die DB kann heute nicht einmal garantieren, dass der Umstieg in Prag auf dem Weg nach Budapest erreicht wird – für 233 Euro in eine Richtung. In den ganzen 1990er Jahren war kaum ein Mucks von ihr zu hören, als ihr Schienennetz ausgedünnt und stillgelegt wurde. Wo früher lebendige Provinzbahnhöfe standen, ist heute oft alles vernagelt und zugemauert. Wenn es ein Unternehmen gibt, das maximale Inkompétence seines Spitzenpersonals mit immer noch höheren Gehältern und Sonderzahlungen belohnt, dann ist es die DB. Es muss unerfreulich sein, unter dieser Konzernspitze zu arbeiten, die, wie Gietinger schreibt, selbst lieber Auto und Flieger nimmt.

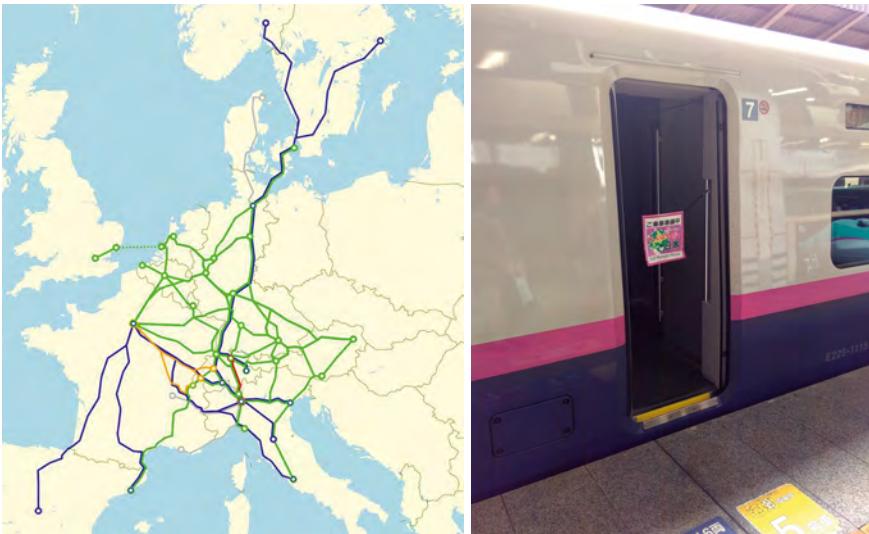
---

62 Selbstversuch 2018 und 2019. Das Highlight: Lasagne innen noch gefroren und außen matschig.

63 Low Tech Magazine, High Speed Trains are killing the European Railway Network, 2013, <https://www.lowtechmagazine.com/2013/12/high-speed-trains-are-killing-the-european-railway-network.html>.

Abb. 88: Preiswerte EC und IC Bahnlinien auf ihrem Höhepunkt 1987; davon ist wenig übrig; Creative Commons/Wikimedia.

Abb. 89: In Japan wurde die Bahn nicht in dem Umfang gestutzt wie in Europa und den USA. Alte Züge aus den 80ern und 70ern fahren noch heute und sind meist sauberer und einladender als nagelneue Züge anderswo; Foto c.k.



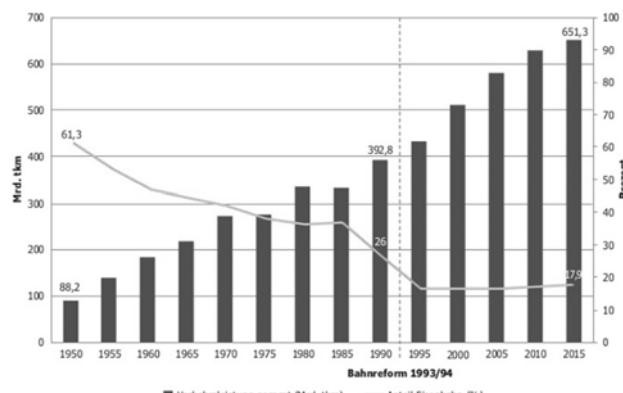
Dass heute das Fliegen derart preiswert und verfügbar geworden ist, ist Ergebnis der nationalen Politik und der EU. Seit drei Jahrzehnten verfolgt die EU keine Prämisse des Klimaschutzes im Mobilitätssektor. Wo noch gute preiswerte Bahnverbindungen bestehen oder bequeme Coupe-Abteile vorhanden sind, sind sie aus der goldenen Zeit der Bahn übriggeblieben.

Familien selbst mit mittlerem Einkommen sind in Deutschland und fast ganz Westeuropa zwangsläufig vom ICE und ähnlichen Schnellzügen ausgeschlossen, weil sie zu teuer sind. Bei der ersten Schneeflocke und am ersten Tag über 30 Grad ist es, als wäre es für die DB jedes Mal das erste Mal. Aber wie hätte es auch anders kommen sollen, wo doch ihr großer Reformmanager Mehldorn wie überall in Westeuropa aus der Bahn mehr eine Art Fluglinie machen wollte als ihre Stärken anzuerkennen.<sup>64</sup> Wie die Statistik des Bundesrechnungshofes zeigt, verliert die Bahn (im Westen) schon seit den 1950er Jahren und stagniert seit 1990 bei unter 20 Prozent Gesamtverkehrsleistung. Die Güterverkehrsquote der Bahn sank von 62 Prozent in den 1950er Jahren der BRD und ca. drei Viertel (DDR) auf heute nur noch 18 Prozent. Ein ökologisches Desaster, mit dem obendrein der Neubau von Autobahnen begründet wird, damit die LKW aus Dorf und Stadt verschwinden sollen.

64 Vgl. Low Tech Magazine.

*Abb. 90: Anteil der Bahn am Güterverkehr in der alten und neuen BRD  
1949 – 2015; BMVI/Bundesrechnungshof/Wikimedia.*

Verkehrsleistung im Güterverkehr und Anteil der Eisenbahn daran



Quelle: BMVI (Hrsg.), Verkehr in Zahlen; Darstellung: Bundesrechnungshof.

## Exkurs I: Vom aufrechten Gang zur Konsummentalität

Das allgemeine Lebensgefühl der DDR im Verhältnis zur BRD war, wie die meisten Zeitgenoss\*innen sagen und die Stellvertreter\*innenstudie nahelegt, eines der Zweitklassigkeit. Selbst wo etwas besser war wie das Bahnsystem, die Freiheit der Städte von Stau oder die Abwesenheit von Obdachlosigkeit wurde das kaum gewürdigt. Was aus dem Westen kam, galt als besser. Die Einsicht, dass der glitzernde Westen auch enttäuschend sein kann, kam für die Mehrheit erst nach einigen Jahren. 1997 meinten 68 Prozent, sie fühlten sich nicht wohl in der BRD (10 % wollten die DDR zurück) und zur letzten Umfrage 2009 waren es immer noch 60 Prozent (und 10 %).<sup>65</sup>

Die 48 Prozent AfD-Wähler\*innen von 1990 haben beim Empfang Helmut Kohls in Dresden im Dezember 1989 Schilder hochgehalten »Helmut nimm uns an die Hand – führ uns ins Wirtschaftswunderland!« Die Gegendemo von Peter Richter und Freund\*innen wurde von Neonazis verhindert. So konnten in Dresden und anderswo die Bilder einer *einhellen* und begeisterten Masse in Fernseh- und Pressebildern entstehen. Die 48 Prozent glaubten an den Westen als eine Art Paradies. Man glaubte, dass der Westen es gut meine und man mit der Kapitulation des eigenen Staates und politischen Systems seinen Teil getan hätte und nun vom Westen Dankbarkeit und Wohlwollen erwarten könne. Erst ab der Jahrtausendwende oder sogar den 2010er Jahren war von immer mehr zu hören, dass sie nun finden, der Staatsbürgerkunde-Unterricht hätte doch Recht gehabt, Kapitalismus bedeute am Ende stets Ausbeutung

65 Volkssolidarität Brandenburg, in: Statista 2021.

der Schwachen. (Dass viele mit der Einsicht abermals eine AfD wählten, ist an anderer Stelle bereits diskutiert worden.)<sup>66</sup>

Das war eine verstiegene Hoffnung. Die Stärke dieser Naivität ist heute kaum mehr vorstellbar, daher hier als Beispiel eine Performance-Kunst in Ostberlin, aus der Zeit kurz nach dem Wahlsieg der AfD, die Grenze war schon ein halbes Jahr offen, man wartete auf »den Westen«. Das Künstlerkollektiv ist anonym geblieben, die Beschreibung erschien 1990 in der Zeitschrift Telegraph.

»Irgendjemand« hatte in Berlin Flugblätter mit folgender Aufschrift geklebt: »Wir wollen Westler sein!!! Am Samstag, dem 14.4.1990 um 17.00 Uhr 5000,- DM unters Volk – Wer Westgeld mag, soll kommen! [...]«

Ca. zehn vor fünf begann die Menge von rund 500 Personen nervös zu werden, sie drängelten und schubsten und versuchten so, sich den vermeintlich besten Platz zu ergattern. Von Kindern bis zu alten Frauen war alles vertreten, die Hände gen Himmel gestreckt, viele nutzten auch extra dafür mitgebrachte Kartons, Tüten oder Schirme, um so viel wie möglich von dem »Goldregen« zu erhaschen. Es wurden Rufe laut wie: »Rückt die Kohle endlich raus« und ähnliche Slogans.

Erschreckend waren für mich die Gesichter, die Hoffnung, Glauben und totale Abhängigkeit zeigten. Getroffen haben mich auch Äußerungen von Touristen aus der anderen Republik wie: »Das kann doch nicht wahr sein!« (Es ist aber leider wahr).

Kurz nach 17 Uhr wurden ungefähr 8–9 Hände voll 1–2 Pfennig- Stücke (DM) vom Dach des gegenüberliegenden Hauses geworfen. Gierig wurde sofort nach jedem noch so kleinem Geldstückchen von vielen Händen gegriffen, von denen die stärkste es meist bekam. Kurz danach wurde vom Dach die Menge aufgefordert: Wenn ihr noch mehr Westgeld haben wollt, dann ruft: »Wir wollen Westler sein« – und es wurde gerufen. Wer dies sah und hörte, mußte sich schämen, daß er ein ›Ostler‹ war (ich zumindest tat es).

Schade fand ich nur, daß diese Aktion keinen richtigen Abschluß hatte. Denn diejenigen, die meiner Meinung nach dabei zum Denken angeregt werden sollten, haben nichts begriffen (noch nicht mal, daß man sie auf den Arm genommen hatte).<sup>67</sup>

Etwas weniger drastische Szenen hatten sich bereits kurz nach der Maueröffnung in der BRD abgespielt, die meisten DDR'lerinnen aus der Zeit werden sich an ähnliches erinnern können, so sie es wollen. Peter Richter:

»Wir kamen [in Westberlin kurz nach der Maueröffnung] an eine Ecke, an der ein Woolworth stand, und vor der Tür die halbe DDR: Die Leute krakeelten auf Sächsisch, Thüringisch, Preußisch, Fischköpfisch durcheinander, plärrende Kinder auf dem Arm, alle vollkommen fertig, Grimassen, faktisch schon Hass in den Gesichtern, nur noch notdürftig als Aufregung und Gier getarnt; das war jetzt der mündige Bürger, von dem dauernd die Rede war, das war jetzt der aufrechte Gang? Das war jetzt euer Ernst? [...]«

66 Für einen Beitrag aus Sicht eines Mitglieds der Bürgerbewegung siehe: Klaus Wolfram, Rede in der Akademie der Künste zu Berlin, am 13.12.2019. Für eine statistische Annäherung siehe die Leipziger Mitte-Studien.

67 »Wir wollen Westler sein!«. Aktionskunst wurde Karikatur, telegraph 8/1990. <http://telegraph.cc/wir-wollen-westler-sein/>.

Aber die Wahrheit war: ich hatte dieses Verständnis selber nicht, ich empfand ebenfalls, muss man ganz offen so sagen: Ekel, Abscheu, Scham.

Wenn nämlich jeder sehen konnte, dass die da von uns waren – was hieß das dann über uns?«<sup>68</sup>

Viele wollten nicht Ernst Blochs aufrechten Gang, sondern Konsument\*innen und Sieger sein und der starke Mann der Stunde sollte es liefern. An Appellen und Warnungen selbst aus dem Westen hatte es nicht gemangelt. Von den zahlreichen neugegründeten Parteien standen nur zwei ohne Schwanken für eine weitgehende Autonomie und Abgrenzung zur Vereinigung: die »reine Arbeiterpartei« (RA) und die vereinigte Linke (VL). Die RA forderte noch vor der Einsetzung der Treuhandanstalt eine Verteilung des gesamten Volksvermögens an die Bürger\*innen des Landes und erhielt damit keinen Sitz im Parlament.<sup>69</sup> Die VL forderte ähnliches, womit sie einen Sitz gewann.

## Exkurs II: Kolonialmentalität

Die Mentalität von Kolonisierten, die sich wenig zutrauen, begann viel früher. Ein Grund waren die Ausbürgerungen und freiwilligen Emigrationen von Intellektuellen und Künstler\*innen, die die DDR der 1980er Jahre nicht mehr ertragen konnten. (Wenn sie unbequem genug waren, erlaubte man ihnen eine Reise in den Westen in der Erwartung, dass sie dableiben.)<sup>70</sup>

Die späte DDR war in manchen Aspekten das Gegenteil ihres Anfangs, währenddessen sie einige Jahr lang Intellektuelle und Künstler\*innen aus der ganzen Welt anzog. Bis zu ihrem Ende hatte sie viele wieder hinausgekettet oder verloren. Dass obendrein eine gewisse »gramvolle Mentalität eines besieгten Volkes« vorlag, steht auch außer Zweifel.<sup>71</sup> Jedoch – was waren die Deutschen in der zweiten Jahrhunderthälfte oder was hätten sie sein sollen, wenn nicht Besiegte?<sup>72</sup> Die alte BRD war ihrem Selbstbild

68 Peter Richter, Roman »89/90«, S. 203.

69 Folgende Zettel wurden verteilt und sollten unterschrieben werden: »An die reine Arbeiter Partei mit der Bitte um Verhandlungen mit der Regierung An die Regierung der DDR. Auf Grund der Tatsache, dass mein rechtmäßiger Anteil am Eigentum des Volkes der DDR nicht in meinem Interesse vom Staat verwaltet wurde, und auf Grund der zu erwartenden Auflösung des Staatsgefüges der DDR übernehme ich die Verwaltung meines Anteils am Gesamt-Volkseigentum selbst und kündige hiermit für sofort meinen Anteil am Gesamt-Volkseigentum – einschließlich Grund und Boden – gemäß §272 ZGB auf und beantrage die Aushändigung meines wertmäßigen Anteils gemäß §273 (2) ZGB in Form von objektgebundenen Wertpapieren (Aktien). Mit einer Umwandlung des Volkseigentums in Staatseigentum oder einer Treuhandverwaltung jeglicher Art bin ich nicht einverstanden (§269 (2) ZGB). ....« Reine Arbeiter Partei, zitiert nach Richter 2015, S. 287f.

70 So z.B. Einar Schleef. Manche dissidenten Menschen verweigerten sich dem. Die Band Feeling B, später Rammstein, erhielt mithilfe der Stasi Auftritte in Westberlin, blieb aber nicht da, sondern kam zurück in den Osten, um dort weiterhin die staatlichen Organe mit Punk zu belästigen.

71 Vgl. Doßmann.

72 Gleichwohl ist der common sense selbst eines großen Teils der heutigen ostdeutschen Intelligenzia immer noch der, »man« wäre von »den Russen« schlecht behandelt worden und hätte Besseres verdient, woraus der Anspruch abgeleitet wird, sich in Bausch und Bogen über Missstände in der DDR beklagen zu sollen. Der hegelianische Weltgeist, vor dem die Verdrießlichkeiten des Lebens in der DDR aufgeführt werden, ist jedoch einer der Stunde Null, also nach 1945, er soll von Stalingrad

nach schon etwas ganz anderes als gramvoll besiegt, man war wieder wer und schämte sich – ob nun offiziell verkündet oder nicht – für fast nichts (mehr). Kritische Zeitgenoss\*innen wie Frank Niklas würden einwenden, dass viele Westdeutsche sich zu keinem Zeitpunkt für irgendetwas geschämt haben.<sup>73</sup> Spätestens mit dem Sieg im Kalten Krieg traf ein doppelt gestähltes deutsches Selbstwertgefühl (Wirtschaftswunder und politischer Sieg) auf ein verkleinertes (Niederlage in der Wirtschaftskonkurrenz). Die Frage nach den Gründen für die Entstehung dieser Mentalität kann zurücktreten hinter die Feststellung ihrer Existenz. Und die konstatierte Christa Wolf schon 1982:

»Wir waren von Anfang an in dem Bewußtsein aufgewachsen, dass es bei uns trostlos war. [...] Wahrscheinlich erzeugt die über Jahre hin wiederholte Erfahrung, dass man selber nicht eingreifen kann, dass alles schon festgelegt ist, dass es keine Veränderung geben kann, weil man Bewohner einer Kolonie ist – die Erfahrung bewirkt am Ende eine Kolonialmentalität: Schadenfreude des Unmündigen mit den Eltern, wenn ihm die Hände frieren: Warum hat mein Vater mir keine Handschuhe gekauft?«<sup>74</sup>

### Exkurs III: Kolonialisierungspläne

Die subjektive Anfälligkeit der DDR-Bürger\*innen nach der kurzen Phase des aufrechten Ganges im Herbst 1989 wieder in die gerade überwundene Kolonialmentalität zurückzufallen, traf auf konkrete Pläne aus dem Westen für eine solche Kolonialisierung. Ein »Tag X« der Übernahme der DDR wurden schon 1952 vorbereitet. Zuständig war der »Forschungsbeirat für Fragen der Wiedervereinigung« und Tag X sollte der Tag sein, an dem die »Souveränität« über »Mitteldeutschland« zurückerlangt sei.<sup>75</sup> (Wovon uns heute das Wort Mitteldeutschland erhalten geblieben ist) Da es auch nach dem 17. Juni 1953 nicht dazu kam, lagen die Pläne vierzig Jahre lang in Schubladen, bevor sie 1990 doch zur Anwendung kamen. Horst Köhler (späterer Bundespräsident) und Thilo Sarrazin aktualisierten 1990 für das Finanzministerium die Pläne für die Währungsreform in der Ex-DDR, die sich unter anderem am »positiven Vorbild« des Anchlusses Österreichs 1938 orientierten. Eine schnellstmögliche Zerstörung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der DDR war vorgesehen: »Die Unternehmen der DDR werden dem vollen internationalen Wettbewerb ausgesetzt«.<sup>76</sup>

---

und Auschwitz nichts wissen. Wie sonst könnte sich ein Zeuge des Einmarschs erst der US-Army, dann der Roten Armee 1945 in Leipzig, bitterlich beklagen, »die Russen« wären nicht so nett gewesen wie »die Amerikaner«? Welche Nettigkeit erwartet man von einem Volk, dem man selbst gerade 27 Millionen totgeschlagen hat, als dass nicht gleiches mit gleichem vergolten wird? Vgl. partizipatives Theaterformat am 10.10.2020 im: Theaterfestival Eins zu Eins, alte Münze, Berlin, 7. – 10. Oktober 2020.

73 Frank Niklas, Dunkle Seele, feiges Maul: wie skandalös und komisch sich die Deutschen beim Entnazifizieren reinwaschen, Dietz Verlag, Berlin 2016.

74 Christa Wolf, Ein Tag im Jahr, dtb Verlag, Berlin 2000, S. 309.

75 Doßmann, S. 97f.

76 Finanzministerium zitiert in: Stefan Bollinger, Wie ein Aufbruch in Unterwerfung mündet, Neues Deutschland, 1.7.2020.

In der Frage der Mobilität, wie in allen übrigen auch, war der Blick auf die DDR ein hegemonialer, sie galt als »das Abnormale«, das der BRD angeglichen werden sollte.<sup>77</sup> Die NS-Propaganda vom Ende der Arbeitslosigkeit für die Wahrheit nehmend, empfahl die Kommission den Autobahnbau in »Mitteldeutschland«<sup>78</sup> schon in den 1950er Jahren als »wertvolle Aufgabe zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit.«<sup>79</sup> Die Versorgung der Ostdeutschen mit großen Mengen westdeutscher Autos wurde schon frühzeitig als bequem realisierbar eingeschätzt.

#### Exkurs IV: Schamgefühle

Gefühle lassen sich nur begrenzt mit Statistiken untermauern. Jedoch wurde in den 1990er Jahren gar nicht gefragt, ob man sich schäme, naiv gehandelt zu haben. Viele hätten dann wohl zugeben müssen, dass die Zweifler\*innen recht gehabt hatten. Das Versprechen, es würde »jedem besser, aber keinem schlechter gehen«, stellte sich als Trug heraus. So unterschiedlich Lebensentwürfe und Empfindungen sind, aber über die Deindustrialisierung, Dauerarbeitslosigkeit und ihre Folgen haben sich sehr viele lange und lautstark beschwert. Jedoch zogen die Wenigsten den Schluss, dass sie daran eine Verantwortung hatten. Schuld sollten allein andere sein. Christa Wolf schrieb vom fernen Los Angeles aus:

»Er [der US-amerikanische Künstler] wollte versuchen, diesen einzigartigen Augenblick [der Begeisterung fotografisch] festzuhalten. Ich sah vor mir eine Reihe der erschütterten Gesichtern aus dem Wendejahr. Du musst dich beeilen, sagte ich. Sie machen schon wieder zu. Sie fangen schon an, sich zu schämen, dass sie ein paar Wochen lang eine Hoffnung hatten, und das auch gezeigt haben.«<sup>80</sup>

Ohne solchen Luxus eines ozeanischen Abstands empfand der Soziologe Andrej Holm in Ostberlin angesichts der noch-DDR'ler\*innen, die jubelnd am 1. Juli 1990 ihre frischen DM-Mark Scheine vor Fernsehkameras hielten, eine »Form der Fremdscham«.<sup>81</sup>

Wie sich gezeigt hat, ist das Treuhandunrecht auch im Jahr 2019 noch für Wahlkämpfe gut gewesen, jedoch paradoxausweise für die neue AfD. Wenn sich noch 2015 nur 25 Prozent als »vollwertige Bürger der Bundesrepublik« fühlten, dann bleiben eben 75 Prozent übrig, die es nicht tun.<sup>82</sup> Um die Ressentiments zu verkleinern müssten die

<sup>77</sup> Ebd.

<sup>78</sup> Im Wort Mitteldeutschland steckt der Annexionswunsch auf das dann noch fehlende Ostdeutschland. Da Ostdeutschland folglich östlich der DDR liegt, ist das ein Revanchismus gegen Polen, Russland (Kalinigrad-Enklave) und Tschechien. Das Wort ist erhalten geblieben im »Mitteldeutschen Rundfunk« (MDR).

<sup>79</sup> Rede des Bundesministers für gesamtdeutsche Fragen, Jakob Kaiser, 16.2.1952, zitiert nach Roth, in: Doßmann, S. 98.

<sup>80</sup> Christa Wolf, *Stadt der Engel – oder The overcoat of Dr. Freud*, Suhrkamp, Berlin, 2010, S. 337.

<sup>81</sup> Holm zitiert in: Mischa Pfisterer/Rainer Rutz, *Wegmarken des Niedergangs. Viele radikale Ostlinke verbinden mit der Währungsunion vor allem Fremdscham*, Neues Deutschland, 1. Juli 2020.

<sup>82</sup> Studie des Zentrums für Sozialforschung Halle (ZSH) im Auftrag der Bundesregierung zu 25 Jahren Deutscher Einheit, 18.2.2015, <https://www.blaetter.de/archiv/jahrgaenge/dokumente/%C2%BBnur-knapp-die-haelfte-der-ostdeutschen-fu%CC%88lt-sich-in-der-bundesrepublik>.

Fragen ganz anders gestellt werden. Ich meine, dass hinter dem berechtigen Ärger die verleugnete Scham steckt, bei so vielem selbst mit getan zu haben und das Mittun beschränkt sich nicht auf die 48 Prozent.

Der erste Schritt wäre daher das Eingeständnis der eigenen Verletztheit, wie es in der Black Lives Matters Bewegung geschieht. Petra Köpping: »Ich wünsche mir daher ein weiteres Geständnis, eher ein ostdeutsches, in dem Sinne: ›es war ein Fehler, dass wir damals so naiv waren.‹«<sup>83</sup>

Die Philosophin und Lukács-Schülerin Agnes Heller attestierte den Menschen im sowjetischen Sozialismus allgemein eine Kultur der Scham und der Schuldgefühle, resultierend aus einer »rationality of reason«, verstanden als Gegensatz zu einer »rationality of intellect« der verinnerlichten Normen. In der »rationality of reason« handeln Menschen »nur nach den Normen der Objektivation an sich«, und das waren die der jeweiligen Staatspartei.<sup>84</sup> Das Vertauschen der Staatspartei SED gegen die CDU-AfD veränderte den politischen Inhalt radikal, aber nicht die Form der Objektivation. Der große Moment der Emanzipation des Herbstes 1989, auf dem Wolfram und andere bestehen, war in historischer Perspektive und gemessen an deutschen Verhältnissen ein echter Lichtblick. Gleichwohl war er »too little, too late« um die Mentalität der »Rationalität der Zweckmäßigkeit« in eine Rationalität des Intellektes zu verwandeln. Die DDR'ler\*innen sind an der Herausforderung, das co-produzierte Machtvakuum zu füllen, mit Pauken und Trompeten gescheitert.

Doch konnten sie es überhaupt? Winfried Wolf entschuldigt sie vor einer unmöglich zu lösenden historischen Aufgabe:

»Dabei befand sich die Bürgerbewegung in der DDR 1989/1990 in einem hoffnungslosen Zweifrontenkrieg. Einerseits das glitzernde Konsummodell des Westens und die politische und wirtschaftliche Offensive aus der Bundesrepublik. Andererseits eine Bevölkerung in der DDR selbst, der jeder Glaube an ›andere Werte‹ (...) ausgetrieben worden war und die endlich das nachholen wollte, was die im Westen [...] erleben konnten, und der [...] ähnliche Konsumversprechungen [...] Jahrzehntelang gemacht worden waren.«<sup>85</sup>

Agnes Heller prophezeite hellsichtig schon 1983 die zivilisatorischen Zusammenbrüche der 1990er Jahre und befürchtete, dass »nach Wegfall des herrschenden Einflusses der kommunistischen Partei die Societá Civile nicht so herausstrukturiert ist, um das Machtvakuum diskursiv füllen zu können. Fundamentalistische Ideologien, kruder Nationalismus, ungehemmte Verteilungskämpfe sowie ethnische Konflikte könnten dann in diesen Ländern die politische Auseinandersetzung determinieren.«<sup>86</sup>

<sup>83</sup> Petra Köpping, Integriert doch erstmal uns: eine Streitschrift für den Osten, Chr.Links 2018, S. 140.

<sup>84</sup> Rainer Ruffing, Agnes Heller: Pluralität und Moral, Oplande 1992, S. 126.

<sup>85</sup> Wolf, S. 210.

<sup>86</sup> Agnes Heller/Ferenc Fehér/Markus György, Der sowjetische Weg: Bedürfnisdiktatur und entfremdeter Alltag, Hamburg 1983, in: Ruffing, S. 142.

## Re-Patriarchalisierung

Die reaktionären Tendenzen in den postsozialistischen Ländern haben heute fast den ganzen alten Westen erreicht. Ein Viktor Orban war einem Donald Trump um viele Jahre voraus. Die offensichtlichsten Anzeichen für diese reaktionäre Wende waren in den meisten Ländern schon 1990 die Rückschritte in den Frauenrechten. Kirsten Ghodsees Gedanken lassen sich in drei Thesen zusammenfassen:

1. Frauen haben wesentlich mehr soziale Sicherheiten genossen, wie bezahlbare Wohnungen, sicheres Einkommen aus Lohnarbeit, Zugang zu Bildung, Gesundheit und einfachen und legalen Zugang zu einem Schwangerschaftsabbruch.<sup>87</sup>
2. Frauen waren in der symbolischen Ordnung – trotz weitgehender Abwesenheit an den Staatsspitzen und in den Parlamenten – bessergestellt als nach dem Umbruch. Es gab Kosmonautinnen, Generalinnen, die erste Justizministerin der Welt (Hilde Benjamin) und zahlreiche Repräsentationen im Alltag. (Was es nicht gab mag sogar noch schwerer wiegen: allgegenwärtige sexistische Werbung,<sup>88</sup> eine Flut von Filmen und Pornofilmen mit fraueneindlicher Botschaft, eine »Pornofizierung des Alltags«.<sup>89</sup>)
3. Die Freiheit, nicht mehr gewollte Arbeitsumfelder und Ehemänner verlassen zu können, resultierte aus der viel weniger drohenden Armutsfalle. (Die Scheidungsrate in der DDR lag deshalb ungefähr doppelt über der BRD.) Ghodsee verweist auf mehrere Studien, wonach Frauen ihr Sexualleben als wesentlich lustvoller empfanden, was eben vor allem an der Wahlfreiheit lag. Eine Vergleichsstudie für Männer liegt nicht vor.

In der Mobilität war das Ende des Staatssozialismus ebenso ein Rückschritt für viele Frauen. Da wesentlich weniger einen Führerschein besaßen, konnten sie kaum vergleichbar von der Schwemme an Gebrauchtwagen profitieren. Jedoch Begann der Rückbau des bis heute tendenziell öfter von Frauen genutzten MÖV sofort. Die Zentralisierung und Ausdünnung der Daseinsfürsorge (Arzt, Schule, Kneipe, Einkaufsläden, Bäckerei) hat Frauen härter getroffen als Männer, weil sie die zentralisierten Angebote – Osteuropa ist heute übersät mit riesigen Malls von Tesco und anderen – ohne Auto seltener nutzen können und weil mit den dezentralen Läden auch einfach erreichbare und recht gute Arbeitsplätze eines überwiegend von Frauen geprägten Sektors verloren gingen.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> Die große Ausnahme war Rumänien, wo Verhütungsmittel schwer zugänglich waren. Eine der Maßnahmen des Diktators Ceausescu war es, die Bevölkerungszahl auf diese Weise zu steigern.

<sup>88</sup> Vgl. die Publikationen zum »Frauenzoo« z.B. Christiane Schmerl, Frauen der Werbung: Aufklärung über Fabeltiere, Verlag Frauenoffensive, München 1991.

<sup>89</sup> Vgl. Nicola Steffen, Porn Chic: die Pornofizierung des Alltags, dtv, München 2014.

<sup>90</sup> Die Arbeitsbedingungen in einem der riesigen Supermärkte sind im Allgemeinen schlechter als in den ehemaligen staatlichen Konsum-Läden, wo die Verkäuferin noch Chefin war. Den Plausch mit einer Freundin an der Spitze einer geduldig wartenden Schlange ließ sich die Verkäuferin im Staatssozialismus nicht nehmen und hatte auch sonst einige Freiheiten, wie freie Musikwahl, Klei-

Da die gesamte nicht-motorisierte Mobilität öfter von Frauen als von Männern genutzt wird, Männer öfter Auto fahren und die meisten getöteten Personen Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sind – und nicht die Autofahrenden selbst – war (und ist) die ansteigende Automobilisierung eine gender-spezifische Gewalt, in der Frauen überdurchschnittlich oft von Männern getötet oder schwer verletzt werden.

## Autobahn als AUFBAU OST

War die Autobahn unter Hitler Ersatz für den versprochenen »nationalen Sozialismus« und Monument der neuen Männlichkeit und in der BRD Stütze für das durch Niedergang und Elend gekränktes nationale Selbstwertgefühl, so glänzte sie in den 1990er Jahren abermals als Ersatz für Unerreichbares. Die von Helmut Kohl versprochenen »blühenden Landschaften« stellten sich so wenig ein wie bei ihrem ersten historischen Auftritt. Der war 49 Jahre vorher – 1941. Im Vernichtungskrieg träumte das »Amt Rosenberg« von der Besiedlung des viel größeren Ostens bis zum Kaukasus als »a utopian flourishing park landscape« and a »garden of Germanic blood«.<sup>91</sup> (siehe Kapitel 9) Der zweite historische Auftritt der »utopischen blühenden Park-Landschaft« wurde jedoch nicht von einer sowjetischen Invasion verhindert. Die Konstruktionsfehler der Integration der DDR in die BRD waren selbst-verschuldet und resultierten in der De-Industrialisierung und Enteignung der Ostdeutschen. Der Statuswechsel von hoch-industrialisiert zu post-industriell hatte natürlich auch seine Vorteile wie saubere Luft und Flüsse. Doch so hatten sich die wenigsten den Westen vorgestellt. Man wollte wenigstens irgendetwas als Erfolg vorweisen können, zumal die Ex-DDR nun von Westdeutschen regiert wurde.<sup>92</sup> Und was lag näher als in der Königsdisziplin der BRD zu glänzen.

Durch das beschleunigte Klageverfahren für die »neuen Länder« (direkt an das höchste Verwaltungsgericht in Leipzig statt über die unteren Instanzen) können bis heute die Einwände wegen Naturschutzes wesentlich schneller ausgeräumt werden als in der alten BRD. Dazu kam die beschleunigte Planung durch das Attribut »Verkehrsprojekt deutsche Einheit« und die großzügige Finanzierung. Auch die Verknüpfung von Einheit und Autobahn war ein alter Hut. Schon Fritz Todt brüstete sich 1937, die »Einigung« und »Verbundenheit aller Gaue« mit seiner Autobahn vollbracht zu haben.<sup>93</sup>

---

dungswahl, das Recht, den Laden für eine kleine Pause zu schließen. Davon kann bei den großen Supermärkten heute keine Rede sein.

91 Das »Amt Rosenberg« hieß offiziell »Amt des Beauftragten des Führers für die Überwachung der gesamten geistigen und weltanschaulichen Erziehung der NSDAP«. Faktisch war es oder wurde es zum Amt zur Planung der Besiedlung des Ostens. Allein die Bezeichnung Osten ist natürlich kolonialistisch gedacht. Von der Sowjetunion aus gesehen kam das Problem aus Westen und kämpfte man an der Westfront.

Vgl. Wendy Lower, Himmler's Hegewald Colony, in: dieselbe, Nazi Empire Building and the Holocaust in Ukraine, North Carolina University, 2005, S. 178f.

92 Vgl. Conrad Kunze, Die postsozialistische Transformation der deutschen Elite, Magisterarbeit, Universität Halle-Wittenberg, 2009.

93 »Die Reichsautobahn ist mit ihrem in schimmernde Fernen ziehenden Doppelband ein sichtbares Zeichen und Gleichnis einer neuen Verbundenheit aller Gaue, einer neuen Gemeinschaft aller

Der Bauwahn der 1990er Jahre freute manche, viele waren überrumpelt und wussten nicht recht was davon halten, und viele waren meines Erachtens auch dagegen. Aber der Modus der Einheit war für den Osten das, was Naomi Klein als Schockstrategie beschrieben hat. Für viele Entscheidungen und demokratischen Prozesse fehlte die Zeit und der Ort, um sie zu verhandeln.

Spannend wären die Antworten gewesen, wäre die Frage Anfang 1990 so gestellt worden: Möchten Sie, dass über 1000 km neue Autobahnen gebaut werden und auf diesen ohne Limit gerast werden kann während gleichzeitig unser Bahnnetz demontiert wird und Züge und ÖPNV zunehmend unerschwinglich teuer werden?

### **Exkurs V: Aggressive Weinerlichkeit**

Der Stadtsoziologe Andrej Holm schrieb: »Die ethnologische Kulturschocktheorie (Kalvero Oberg) bietet einen Ansatz um die psychologischen Effekte einer solchen Situation [eines Kulturschocks durch die Auflösung des alten Staates] zu beschreiben. Beschrieben werden in diesem Ansatz verschiedene Phasen des Aufeinandertreffens verschiedener Wertesysteme, bei denen die kulturelle Kompetenz (die Basis für ein souveränes und selbstbewußtes Handeln) degradiert wird.«<sup>94</sup>

Und Degradierungen gab es viele: die sofortige Entlassung ohne Entschädigung von 900.000 Angestellten des öffentlichen Dienstes und der Beamter\*innen (5,3 % der Bevölkerung),<sup>95</sup> von weiteren vier Millionen Arbeiter\*innen in Betrieben, die der Misswirtschaft und Korruption der »Treuhand GmbH« ohne Rechtsmittel ausgeliefert waren (24 % der Bevölkerung).<sup>96</sup> Das macht zusammen 29,3 Prozent der Gesamtbevölkerung, die in kurzer Zeit ihre Arbeit verloren. Eine unbekannte Zahl im Millionenbereich von Mieter\*innen erhielten Mieterhöhungen oder Kündigungen statt Eigentumstitel selbst in Häusern, die von der DDR gebaut worden waren.<sup>97</sup> Welchen Sturm der Entrüstung

Deutschen. Sie wird ein bleibendes Denkmal für die geschichtliche Größe der von Adolf Hitler vollbrachten Einigung.« Todt, 1937, 2. Auflage von Erika Lendvai Dirksen 1942.

- 94 Andrej Holm, Koloniale Situation als Entstehungsbedingung rechter Bewegung in Ostdeutschland, Versuch einer sozialpsychologischen Erklärung, Telegraph 105.
- 95 Das waren 600.000 in allen Sektoren und weitere 300.000 in Heer, Luftwaffe, Marine und Verwaltung der Nationalen Volksarmee (NVA).
- 96 Die Beamter\*innen der Treuhand wurden auf deren expliziten Wunsch von jeder sonst üblichen juristischen Haftung selbst in Fällen von »grober Fahrlässigkeit« freigestellt. Die Treuhand GmbH wurde bis heute so wenig jemals belangt wie ihre Mitarbeiter\*innen. Wäre sie ein Staat gewesen, dann hätte der Schmähbegriff Unrechtsstaat jede Rechtfertigung gehabt. Die Arbeiter\*innen mussten entweder dem Ausverkauf und Ruin ihrer Betriebe tatenlos zusehen oder in seltenen Fällen der gewinnträchtigen Privatisierung, jedoch in fast keinem Fall haben sie einen Eigentumstitel erhalten. Die einzige größere Ausnahme ist die Sektkelterei Rotkäppchen.
- 97 Pechvögel hatten ihr Haus Jahrelang mit Baumaterial vom Schwarzmarkt gepflegt und repariert und bekamen zum Dank die Kündigung vom westdeutschen Neu-Alt-Eigentümer wegen Eigenbedarfs. In Rumänien, Tschechien, der Ukraine und Russland erhielten die Mieterinnen der Plattenbauten ihre Wohnung als Eigentum überschrieben. Nicht so in der Ex-DDR. Die Mieten steigen jedoch bis heute. Auf den Grund und Boden der Häuser wurden die angeblichen bei der BRD bestehenden Schulden der DDR umgelegt.

das heute auslösen würde, ist schwer vorstellbar. Ich glaube nicht, dass die Bundesrepublik eine solche Schocktherapie überstehen würde, wo schon die Virus-Maßnahmen zu großen Verwerfungen führen.

Der sich daraus im Laufe der Zeit einstellende mentale kollektive Zustand wurde von manchen polemisch beschrieben als aggressive Weinerlichkeit. Ein Gemütszustand, der auch in vielen Ländern Osteuropas beobachtete werden kann. Einerseits wollte und will man Westen sein, hatte gegen die DDR und alles wofür sie stand die »Option Deutschland« gewählt, wollte endlich »Wohlstand und Überlegenheit«.<sup>98</sup> Jedoch kamen zunächst nur die Glasperlen und die Rückseite des Kapitalismus: Bananen, Gebrauchtwagen, Arbeits-Beschaffungs-Maßnahmen (ABM). Eine Identifikation mit den Wessis war den Ossis verwehrt, zu deutlich war die Trennung: Die einen bekamen die »volkseigenen Betriebe« (VEB) und deren Innenstadt- und Ostsee-Grundstücke für die berühmte eine Mark West dank guter Polit-Seilschaften geschenkt, die anderen bekamen noch nicht einmal einen Bankkredit, weil sie sich schon durch ihren Dialekt als Kreditunwürdig disqualifizierten. Obendrein wollten die als »Besserwisser-Wessis« verrufenen auch noch in jeder Hinsicht (auch moralisch) als überlegen gelten.

Die Initiative »not a love song« schreibt über die Nachkriegsdeutschen: »Weil die Identifikation ihnen versagt war, verlegten sie sich aufs Gejammer, zu dem sie sich auch 60 Jahre später noch gezwungen sehen.«<sup>99</sup> In diesem Double-Bind hilft am besten ein Sündenbock. So geht die Weinerlichkeit einher mit einer Projektion der eigenen Verantwortung nach außen. Ein kollektiver Reflexionsprozess, warum man sich nicht zur Wehr setzte, steht bis heute aus.

In Ungarn sollen die Kommunisten und Georg Soros an allem Übel schuld sein, in Polen ist es der Zweite Weltkrieg, George Soros, der Feminismus, die Umweltbewegung und der Sozialismus, in Russland sind neuerdings Homosexuelle und wie althergebracht »der Westen« an allem Schuld. In allen drei Ländern braucht man obendrein neuerdings die LGBT-Community als Extra-Sündenbock. Zudem, wenig erstaunlich, gab es Anzeichen für einen stark ansteigenden Antisemitismus in der untergehenden Sowjetunion und auch dieser wird von der polnischen und ungarischen Regierung bedient, gleichwohl etwas dezenter als andere Aversionen. Das Ende des Sozialismus sowjetischer Prägung hat viele Verlierer\*innen produziert und systematisch damit einhergehend Projektionen auf einen äußeren, an allem schuldigen Akteur – selbst 30 Jahre später.<sup>100</sup>

Als sich Anfang 2022 die Entstehung eines neuen Superfeindes, wie zuletzt für Konservative im Kalten Krieg abzeichnete, schienen es manche nicht ohne Wohlwollen aufzunehmen und andere Feindbilder wie Coronaleugner und Maskenbefürworter wurden wieder schwächer. Die tiefe Spaltung Deutschlands und EU-Europas schien plötzlich überwunden zu sein und Deutschland obendrein historisch endgültig entlastet.<sup>101</sup>

<sup>98</sup> Vgl. Holm.

<sup>99</sup> Wenn Deutsche zu sehr lieben, in: Subjekte in der Berliner Republik, S. 57.

<sup>100</sup> Spannend wäre eine Vergleichsstudie mit Serbien, Ex-Jugoslawien oder Kuba, wo der »Westen« nicht in der Stärke von so vielen herbeigesehnt wurde und eher mehr von außen mit Zwang kam.

<sup>101</sup> Siehe z.B. FIR – Federación Internationale des Résistants, Newsletter »Nein zu Geschichtsrevisionismus und Holocaust-Relativierung im Ukraine-Krieg«, 25.3.2022 sowie VVN-BdA und andere zum 9. Mai 2022, »Nein zum Krieg«, online: <https://neuntermai.vvn-bda.de/2022>; Vgl. zum neuen

Man hatte die Stärke des Westens haben wollen, man wollte nicht länger in mühseligen Autos auf buckeligen Straßen fahren, und sich damit abfinden, dafür moralisch auf der richtigen Seite zu stehen und Nord-Vietnam, Nicaragua, African National Council (ANC) und Mosambik zu helfen. Westen-werden hieß, endlich auf der Gewinnerseite, auf der Seite der Macht zu stehen. Auf keinen Fall wollte man nun plötzlich selbst ein Mosambik sein.

Christa Wolf hat es wie andere in aller Klarheit zu spät erkannt, es ging den meisten nicht um Meinungsfreiheit und Bürger\*innenrechte sondern um ein überlegenes Konsummodell, zu dem der Tourismus gehörte und die eigene Reisefreiheit im eigenen Auto. Wenn bürgerliche Freiheiten und Menschenrechte so wichtig gewesen wären, würden die Ungarn und Polen deren Abbau so lammfromm hinnehmen und sogar per Wahlkabine wünschen?

Die Verbindung von Entzagung und Enttäuschung mit dem erklärten Willen zur Gewinnerseite vermischt die nachvollziehbare Weinerlichkeit mit Aggression. In Deutschland geht die toxische Verbindung so weit, dass sich nun ähnlich den USA Terroristen daraus rekrutieren wie der Attentäter von Halle.<sup>102</sup> Keine milde Reform ist hier nötig, sondern eine völlige Umkehr dieser Dynamik, sonst wird die Sündenbock-Inflation die Demokratie in Europa zerstören. Colin Crouch und andere sprechen freilich jetzt schon von faktischer Post-Demokratie.

## Herrenmenschentum im Auto

Der aggressiv-weinerliche Mann findet sein raumgreifendes Refugium im Auto. Hier kann er Schwächere schikanieren und bestrafen, hier kann er sich einige Sekunden als Herr über Leben und Tod fühlen. Im Auto findet er einen sicheren Raum für seine bedrohte Männlichkeit, wie Margarete Stokowski spottet: »Klassische Männlichkeit ist ein so fragiles Gut, dass sie überall gestützt werden muss, wo sie nur minimal gefährdet erscheint. Wenn Männern Pflegeprodukte angeboten werden, dann kommt das selten ohne ein Marketing aus, das kurz vor Kriegsrhetorik angesiedelt ist: Ready, Active, Strong, Power, Xtreme, Energy, so sind Duschgele und Cremes beschriftet für Männer, die es wagen, sich nicht allein mit Benzin und WD-40 zu waschen.«<sup>103</sup>

Wie hätten die Männer im Osten all die Erniedrigungen des Kulturschocks kompensiert ohne Auto und Re-Patriarchalisierung? Wir wissen es nicht. Ein deutscher Sonderweg war es jedenfalls nicht. Ostdeutschland war nur einige Jahre asynchron zu ganz Osteuropa. Der Verfall von allgemeiner Rücksichtnahme ging einher mit neuen Geschlechterverhältnissen und einer seit drei Jahrzehnten fortschreitenden Neuaufteilung des städtischen Raums. Dazu gehört die Verdrängung von Schwächeren aus den Wohnungen der Innenstädte und aus dem Straßenraum. Die Kollateralschäden sind erheblich und wer kann, rettet sich selbst ins Auto. Wer keinen Parkplatz findet, gerät in

---

Feindnarrativ mit historischem Entlastungsnarrativ Deutschlands z.B Tagesschau am 26.2.2022, »Russlands Angriff auf die Ukraine: Europa hat einen neuen Feind«.

<sup>102</sup> Der hatte noch einen neuen Sündenbock: Frauen. In seiner Erklärung bekannte er sich zur INCEL-Bewegung. Eine postmoderne Version der altmodischen Frauenverachtung.

<sup>103</sup> Margarete Stokowski, Männlichkeit am Limit, in: Spiegel Online, 22.1.2019.

Panik, denn das heißt nicht weniger als die Degradierung auf den niedrigsten Rechtsstatus, den der\* des Fußgänger\*in. Hingegen von einem Privatparkplatz zum nächsten fahren zu können, heißt, den Tag ohne sozialen Abstieg zur\* zum Fußgänger\*in verbringen zu können. Wer so lebt, kann sich auf der ewigen Gewinner\*innenseite wähnen. Es gehört zu den unangenehmen Eigenheiten des Patriarchats, dass viele Männer aus ihrer billig geborgten Überlegenheit im Auto einen Gewinn für ihr Selbstwertgefühl ziehen, so als ob sie es durch eigene Meriten verdient hätten. Aus der toxischen Mischung entsteht das, was die deutsche Übersetzung von »white supremacy« ist: Herrenmenschentum.<sup>104</sup> Daher röhrt die Aggressivität, mit der jedem Angriff auf Parkplatz und Auto begegnet wird. Nicht bestreiten will ich, dass es oft von Stigmatisierung betroffene Minderheiten und Frauen sind, die ins Auto flüchten müssen, um weder der automobilen Männlichkeit noch Pöbeleien im ÖMV ausgesetzt zu sein. Es gilt daher stets zu unterscheiden, ob jemand das Auto nutzt um überhebliches Herrenmenschentum zu stützen, oder ob es vielmehr eine Flucht vor diesem ist oder ein struktureller Zwang (zum Pendeln).

### Was tun?

Die Schwüre der Bauschlacht sind leider wahr geworden. Die Deutschen haben sich »ein Reich der Arbeit« errichtet und sie haben ihre monumentale Straße gebaut, die in der Welt berühmt ist. Selbst die kühne Prophezeiung eines Nazidichters traf, was die Straße angeht, ein: »Deutschland!/Siehe die Straßen des Führers/Leiten Dich stolz in das nächste Jahrtausend!«<sup>105</sup>

Der nötige Schritt in Ostdeutschland wäre heute ein Eingeständnis der Scham über die Erniedrigungen und Schmähungen durch die Kapitulation und alles was daraus bis heute folgte. Autobahnen als blühende-Landschafts-Ersatz wären dann nicht mehr nötig. Der in Westdeutschland, der alten BRD, zu beschreitende Weg ist der einer Anerkennung der Erfolge der Entnazifizierung der DDR (Kapitel 11). Und natürlich sollten die Ostdeutschen dies einfordern. Sie allein haben ein halbes Jahrhundert die Reparationen an die Sowjetunion gezahlt.

In Deutschland kann ein gutes Verhältnis zur Nation nicht auf vergangenem Ruhm, sondern nur auf der Anerkennung der Gebrochenheit gründen, wie Neiman schlussfolgert: »Während die AfD Jahrzehnte der Bemühungen, die Nazivergangenheit aufzuarbeiten, als beschämend denunziert, ist es uns aufgegeben, darauf zu bestehen, dass Scham der erste Schritt zu einem echten, nationalen Selbstbewusstsein ist.«<sup>106</sup> Während der schamvolle Punkt im Osten das Mitmachen beim eigenen Ausverkauf war, ist es meines Erachtens im Westen die Kontinuität des Nazismus, z.B. in der Autoindustrie und den noch heute wirksamen Familien-Erbschaften.<sup>107</sup> Mehr als 48 Prozent der

<sup>104</sup> Danke für diese Idee an Judith Möllhof!

<sup>105</sup> Thilo Scheller: Die Straßen des Führers (Anm. 85). In: Schütz 1984, S. 95.

<sup>106</sup> Neiman, S. 34.

<sup>107</sup> Die Gründerin des Buchladens She-says in Berlin stellte sich 2020 der Debatte. Ihre Familie wurde im NS reich, sie erbte und gründete damit den Buchladen.

Ostdeutschen müssten sich eingestehen, dass sie für Treuhand-Unrecht und ihr Bürgertum zweiter Klasse zumindest eine Mitverantwortung tragen.<sup>108</sup>

Aus Selbsterkenntnis, Trauer und der richtig adressierten Wut könnte etwas Gutes wachsen, ein nicht-toxisches Selbstwertgefühl, das keine Sündenböcke braucht. Es mag in der heutigen historischen Situation ein Wolkenkuckucksheim sein, aber ein solches Eingeständnis wäre ein Wegstein für eine Republik, die nicht mehr in »dritter und vierter Schuld« in den Faschismus verstrickt ist, sondern sich Brechts Vision annähert oder es tatsächlich wird: »ein gutes andres Land«.<sup>109</sup>

---

108 Wolfgang Pohrts Reflexionen sind erfrischend polemisch, aber macht sich nie die Mühe zu differenzieren zwischen z.B. Kohl-Wählerinnen und anderen.

109 Zum Konzept der 2., 3. und 4. Schuld vgl. Georg Seeßlen, Das zweite Leben des dritten Reiches: Postnazismus und populäre Kultur: Teil I, Bertz und Fischer 2013, S. 41f. Und siehe auch Ralph Giordano, Die zweite Schuld: von der Last ein Deutscher zu sein, Knaur, München 1990.