

## Das giftige Erbe

---

In allem Großen, was gedeiht im Vaterland,  
Fühlen wir des Führers Gegenwart.  
*Schlusswort des Bildbandes »Reichsautobahn«,  
Kriegsherbst 1942<sup>1</sup>*

Vor der polnischen und deutschen Küste, vor Florida und in norwegischen Fjorden – über die ganze Welt verteilt liegen 6300 im Weltkrieg gesunkene Schiffe. In ihren Tanks befinden sich bis heute Millionen Tonnen giftigen Schweröls.<sup>2</sup> Sie waren aus den Augen und aus dem Sinn, doch nach rund acht Jahrzehnten sind ihre Stahlplatten dünn geworden und werden bald mehr oder minder synchron durchrosten. In Norwegen fallen schon die ersten Öltröpfchen im klaren Nordseewasser auf und das Öl wird rechtzeitig und mit großem Aufwand abgepumpt. In allen anderen Ländern geschieht nichts – die ökologische Katastrophe nimmt ihren Lauf. Es klafft hier ein weiteres Mal eine Umwelt-Bewusstseins-Lücke zwischen kultureller Repräsentation und Realität.<sup>3</sup> Diese Rückkehr des Verdrängten stört das postmoderne Bewusstsein, das sich mit Ignoranz dagegen abschirmt.

Mit der polemisch sogenannten »toxischen Männlichkeit« ist es ähnlich. Acht Jahrzehnte konnte sie manchmal mit Mühe ignoriert werden. Nun bricht plötzlich ihr Gift in großen Mengen an die Oberfläche, sie ist die soziale Altlast aus der Vergangenheit. Das Internet verhalf ihr zur Selbstverständigung und Handlungsfähigkeit, sodass sie nicht länger eingedämmt werden kann. Die »toxische Männlichkeit« war Wählerpotential für Trump, Bolsonaro und die neue Rechte weltweit. Sie leugnet den Klimawandel, befürwortet globale Ungerechtigkeit und ist gegen die Gleichberechtigung von Frau-

---

1 Erna Lendvai-Dirksen, Reichsautobahn: Mensch und Werk, Gauverlag Bayreuth, 2. Aufl., 11. – 20. Tausend, Erstauf. 1937, Bayreuth 1942.

2 Christian Heyen: Vergessene Wracks – Schwarze Tränen der Meere. ARTE; WDR; SWR 2017, <https://www1.wdr.de/fernsehen/planet-schule/videos/video-vergessene-wracks---schwarze-traenen-der-meere-100.html> vom 28.07.2021.

3 Die Umweltsoziologie und -psychologie spricht vom »environmental consciousness gap«.

en, und anderen Formen von Männlichkeiten als ihre eigene.<sup>4</sup> Sie verteidigt den Status Quo, von dem sie mehr als alle anderen profitiert.<sup>5</sup> Die wohlmeinende Forderung von Fridays for Future »follow the science« erreicht sie nicht. Die toxische Männlichkeit weiß um ihre ungerechten Privilegien und will sie behalten. Sie verteidigt sie in ihrer Sexualität, Familie, ihrem Arbeits- und Lebensumfeld, ihrer Nation und Stellung im Welthandel. Sie schämt sich nicht, ungerechterweise von einem »imperialen Lebensstil« zu profitieren. Sie verteidigt ihn mit der Aufgabe der Prämisse der Gleichberechtigung der Menschen. Ihr Weltbild ist das einer grundsätzlichen Ungleichwertigkeit von Menschen. Wie Naomi Klein bisher richtig prophezeit hat, kann dieser Menschen-schlag gar nicht anders, als die Tatsache des Klimawandels abzulehnen, um seine Weltanschauung aufrecht zu erhalten.<sup>6</sup> Bezeichnend für diesen postmodernen Zynismus ist das Wissen um die Lüge: Während Trump die Klimakatastrophe leugnete, wollte er Dänemark Grönland abkaufen, was nur profitabel ist in der Erwartung, dass dessen Gletscher abschmelzen. Das heißt, Leugner wie Trump wissen, dass die Klimakatastrophe da ist und handeln, wenn es um ihr Wohl geht, danach. Als Zoon Politikon handeln sie dennoch, als gäbe es keinen Klimawandel und machen die Wissenschaft lächerlich.

Der einzig wunde Punkt könnte die Sorge um ihre eigenen Kinder und Enkel sein, deren Zukunft sie immerhin auch ausbeuten. Gleichwohl hat das bisher nicht gereicht, um gegenüber den Vorteilen der Gegenwart zu überwiegen.

Die allgemeine Hoffnung auf ein Zurückbleiben dieses Maskulinismus in der Vergangenheit war in Deutschland der Nachkriegszeit immer brüchig und bedroht. Doch so wie die Stahlplatten der Schiffe zu dünn geworden sind, hält der cordon sanitaire, den jede Gesellschaft um diese Subjektivitäten gezogen hat, das Gift nicht mehr zurück. Seit dem Aufstieg der »neuen Rechten« oder weniger euphemistisch, des Neofaschismus, wird diese Altlast zum drängenden Problem. Gleich der freudianischen Rückkehr des Verdrängten platzt hier das abgespaltene Grauen in eine Gegenwart, die sich säuberlich eingerichtet hatte in der falschen Hoffnung, von ihr als »Erinnerungsweltmeisterin« ein für alle mal frei zu sein.

Einerseits ist die Spitze des Eisbergs die politische Gewalt von Rechtsterroristen und gemessen an der Zahl der politischen Morde ist sie noch lange nicht so hoch wie in der Weimarer Republik. Das ist die gute Nachricht. Andererseits wäre eine Suche nach

4 Aaron M. McCright/Riley E. Dunlap/Sandra T. Marquart-Pyatt: »Political ideology and views about climate change in the European Union«, in: *Environmental Politics* 25 (2016), S. 338-358.

Achim Brunnengräber: »Klimaskeptiker im Aufwind. Wie aus einem Rand- ein breiteres Gesellschaftsphänomen wird«, in: Olaf Kühne/Florian Weber (Hg.), *Bausteine der Energiewende*, Wiesbaden: Springer VS 2018.

5 Vgl. die sozialwissenschaftlichen Studien zu Social Dominance Orientation:

Taciano L. Milfont/Petar Milojev/Lara M. Greaves/Chris Sibley G.: Socio-structural and psychological foundations of climate change beliefs, in: *New Zealand journal of psychology* 44 (1) (2015).

Samantha K. Stanley/Marc S. Wilson/Chris G. Sibley/Taciano L. Milfont: »Dimensions of social dominance and their associations with environmentalism«, in: *Personality and Individual Differences* 107 (2017), S. 228-236.

Kirsti Häkkinen/Nazar Akrami: »Ideology and climate change denial«, in: *Personality and Individual Differences* 70 (2014), S. 62-65.

6 Naomi Klein: *Die Entscheidung. Kapitalismus vs. Klima*, Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2015.

versteckten nazistischen Gesinnungen, wie westdeutsche Psychoanalytiker\*innen sie Ende der 1980er Jahre betrieben, heute lächerlich.<sup>7</sup> Sie wird offen auf Facebook und Twitter, in Telegram-Kanälen und spätestens seit »Querdenken« regelmäßig auf der Straße vorgezeigt. Daraus lässt sich nur schlussfolgern, dass, wie die sozialwissenschaftlichen Studien schon früh warnten, die demokratische Gesinnung für viele Deutsche eine Maske gewesen ist, die schnell abgesetzt werden kann. Die Pandemie ist nun ein weiterer Brandbeschleuniger für eine Entwicklung, deren Anfang Georg Seeßlen schon auf die 1980er datiert. Dass das überhaupt passiert, gesteht sich diese Republik immer noch nicht ein. Jedoch, eine schonungslose Benennung ist möglich und wünschenswert, das zeigt die USA, wo von »systematic racism in the police« seit Bidens Präsidentschaft staatsoffiziell gesprochen wird.

## Fridays for Hubraum

Fridays for Hubraum hatte in seinen besten Zeiten 2019 weit über eine halbe Millionen Follower. Es gibt auch einen Twitterkanal und einen Blog. Auf dem Blog ist ein Foto eines Auto-Tachometers zu sehen, dessen Nadel auf dem Wert von 88 steht – wo auch sonst. Auf Twitter wird gepöbelt gegen – wen auch sonst – Greta Thunberg, Fridays for Future, die Grünen, die Umwelthilfe und alles was als links und Ökologie-freundlich konnotiert ist. Es wird behauptet, dass in Deutschland keine Nase-Mund-Masken hergestellt werden könnten, wegen der hohen Strompreise, wegen zu vieler Windräder und zu weniger Atomkraftwerke. Am Anfang der Coronazeit wurde behauptet, nun sei das Essen knapp, weil die Grünen das Fleisch verteuert hätten. Es geht ferner gegen das Tempolimit, die provisorischen Radwege, Dieserverbot, Auto-freie Innenstädte, Fahrräder, Vegetarismus, gegen die Umwelt- und Klimabewegungen und natürlich gegen die Klimawissenschaft und die Realität des Klimawandels. FfH ist ein »endlose[r] Strom an Beleidigungen, dummen Scherzen, Gewaltdrohungen, sinnloser Hetze und ganz viel Desinformation.«<sup>8</sup> Die Gruppe wurde gezielt von Teilen der AfD und Neonazigruppen unterstützt, oder, wenn man ihr gute Intentionen unterstellen will, unterwandert.<sup>9</sup> Die Mitglieder sind zu ungefähr 90 Prozent Männer.<sup>10</sup> Sie haben neben allgemein frauenverachtenden Äußerungen strafrelevante, pädosexuelle Mord- und Vergewaltigungsdrohungen gegen Thunberg geteilt.<sup>11</sup> Zu einer Sperrung durch Facebook kam es nicht.

7 Vgl. Gudrun Brockhaus; Dörte Westernhagen, Sigrun Anselm, Irene Wilpütz, Siegfried Chamberlain, Dan Baron, Sammy Speier.

8 Thomas Laschky: »Natürlich ist FFF größer. 4 Fakten gegen FridaysForHubraum«, in: Volksverpetzer vom 25.09.2019, <https://www.volksverpetzer.de/schwer-verpetzt/gegen-fridaysforhubraum/vom-28.07.2021>.

9 Der Spiegel vom 04.10.2019: »Klimaschutz-Debatte: AfD unterstützt Anti-Greta-Aktivist\*innen«, <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/afd-unterstuetzt-fridays-for-hubraum-a-1289958.html> vom 28.07.2021, und Volksverpetzer.de.

10 Hooligans gegen Satzbau: Beitrag vom 25.09.2019, Facebook, und Die Insider: Beitrag vom 25.09.2019, Twitter, [https://twitter.com/Die\\_Insider/status/1176787357736951808](https://twitter.com/Die_Insider/status/1176787357736951808) vom 28.07.2021.

11 Ebd.

Von den Administratoren gab es Appelle an die Nutzer, eine kurze Sperrung der Gruppe und die Löschung von 25.000 Konten.<sup>12</sup>

Ein selbstdenkendes Mädchen widersprach den herrschenden patriarchalen Verhältnissen und war damit das Gegenteil der kontrollierten, sich der patriarchalen Ordnung unterwerfenden Frau. Da diese Männer einen Teil ihrer Sexualität auf ihr Auto ausgelagert haben, ist ein Angriff auf dessen Potenz freilich ein Angriff auf ihre Identität. In der Person Thunberg tritt ihnen die Negation ihrer Werte entgegen: ein Kind, das gegen die alte Ordnung rebelliert und einen ökologischen Universalismus gegen egoistische Partikularinteressen in Stellung bringt.

Georg Seeßlen schrieb über die Gründe des heimlichen Fortbestehens solcher Persönlichkeitsstrukturen in Österreich und Deutschland: »Die Faschisierung und Neofaschisierung ist weitgehend durch das ›Private‹ selbst bedingt. Den größten Zulauf haben die Diskussionsstände der Rechtsextremen dort, wo es um die Unbotmäßigkeit der Kinder und die freche Selbstbestimmung der Frau geht.«<sup>13</sup> Thunberg war (und ist) durch ihre bloße Existenz, ohne es je gewollt zu haben, ein Frontalangriff auf den automobilen toxischen Maskulinismus.

Es wird aber nicht nur gehasst und verspottet, sondern auch gelobt: die deutsche Autoindustrie, der Diesel, der Verbrennungsmotor und natürlich der Auto-Mann.<sup>14</sup> Als Titelfoto auf Facebook ist im Juni 2020 zu sehen ein Tümpel im Hintergrund und im Vordergrund zwei männliche Hände im kräftigen Handschlag mit weißem Hemd und Sakko.

Abb. 91: Logo von Fridays for Hubraum auf Facebook, 2020.



- 12 Der Initiator Christoph Grau in: Galileo, Pro Sieben vom 19.11.2019: Was steckt hinter »Fridays for Hubraum«?, <https://www.prosieben.de/tv/galileo/videos/2019314-was-steckt-hinter-fridays-for-hubraum-clip> vom 28.07.2021.
- 13 Georg Seeßlen: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«. (Post)nazismus und populäre Kultur (= Texte zur Zeit, Band 1), Berlin: Bertz + Fischer 2013, S. 169.
- 14 Auch Tesla findet man verkehrt, richtige Autos haben einen Verbrennungsmotor.

Manche FfH-Männer verstehen sich als Arbeiter gegen eine sie bevormundende dekadente Intellektuellen-Klasse. Die simulierte klassenkämpferische Geste soll ihre Niedertracht gegen Frauen und Kinder rechtfertigen: Weil man Arbeiter sei, lässt man sich von Denen-da-oben gar nichts sagen und könne daher auch alle ethischen Vorbehalte ablegen. Tatsächlich wird die nur implizit konstruierte Klassenposition jedoch eher mit etwas gleichgesetzt, das die Umrisse der »deutschen Volksgemeinschaft« hat. Ihre vermeintlich bodenständige Gemeinschaft ist die des Deutschen Herrenmenschentums. Die böartige kleine Elite denkt man sich als Intellektuelle, Linke und Liberale, nie jedoch als herrschende Klasse im Kapitalismus.

Dieser Maskulinismus ist alt, obwohl er sich regelmäßig ein ganz neues zeitgemäßes Mäntelchen umhängt. Um die Kontinuität zu zeigen, habe ich in der Tabelle 20 FfH mit Marinettis Futurismus-Männern verglichen. Marinetti hat seine Thesen ein Jahrhundert früher im französischen *Le Figaro* verbreitet und durchaus einen gewissen sprachlichen Stil erreicht. Inhaltlich gibt es trotz des Abstands von 100 Jahren erstaunlich viele Parallelen.

Mit einer Auflage von ungefähr 80.000 war die Verbreitung der Zeitung geringer als die der Facebookgruppe. Jedoch, in den finanziell gehobenen sozialen Schichten mit Zeitungsabonnements dürfte die Texte der Futuristen bekannt gewesen sein. Der größte Unterschied liegt im Wunsch nach Umsturz alles Alten, der heute offensichtlich weniger notwendig ist, denn der Auto-Mann ist schlechte Normalität geworden. Zudem kann sich selbst FfH nicht mehr so unverblümt frauenverachtend und kriegsverherrlichend ausdrücken wie Marinetti und findet deshalb gewundene Pfade.

Tabelle 20: Vergleich von *Fridays for Hubraum* und den italienischen Futuristen-Männern

	Futuristen 1909–1918 <sup>15</sup>	Fridays for Hubraum <sup>16</sup>
<b>Gemeinsamkeiten</b>		
Automobilverherrlichung	ja	ja
Lob des Nationalismus	ja (des neuen)	indirekt (des alten)
Verachtung von Frauen	ja (ganz allgemein)	indirekt (an Gegnerinnen wie Tina Velo von Sand im Getriebe und Thunberg)

15 Quellen: 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, und Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology. From cultural rebellion to political revolution, Princeton, NJ: Princeton Univ. Press 1994.

16 Quelle: Twitter, Blog; Facebook durch Volksverpetzer.de.

Hass auf Feminismus	ja (offen)	ja (implizit)
Lob anderer Maschinen	ja (Eisenbahn)	ja (Atom- und Kohlekraftwerke)
Lob des Rasens	Ja, explizit	indirekt (Ablehnung des Tempolimits auf Autobahnen)
Lob des patriarchalen, tendenziell faschistischen Maskulinismus (G. Mosse)	ja, explizit	indirekt, implizit enthalten in den Beschimpfungen und Drohungen
Feindschaft zum Rationalismus bei Bejahung der technischen Errungenschaften	ja	ja (zu Ökologie, Geistes- und Klimawissenschaft)
Antiökologie	(Ökologie noch unbekannt) <sup>17</sup>	ja
Verherrlichung von Gewalttaten als solche	ja	indirekt (bezogen auf bestimmte Personen)
Anthropomorphisierung, Erotisierung und Feminisierung von Autos	ja	ja, qua Ästhetik der Fotos
Anti-bürgerliche Provokation als Stilmittel	ja	anfangs, später weniger
<b>Unterschiede</b>		
Lob des Patriarchen-Helden-Mannes	ja	nein
Ablehnung anderer Maschinen	nein	ja (erneuerbare Energien)
Mord und Vergewaltigungsdrohungen	nein	ja
Pädosexuelle Phantasien <sup>18</sup>	nein	ja
Finanzielle Hilfe durch eine rechte Partei <sup>19</sup>	nein	ja
Beeinflusst durch den Faschismus	nein	ja
Eigener Beitrag zum Faschismus <sup>20</sup>	ja	?
Lob des irrationalen Rausches	ja	nein
Lob von Revolution und Anarchie	ja	nein

17 Als Prinzip der Rücksichtnahme und des Rationalismus wäre sie abgelehnt worden.

18 Eine Vergewaltigung der minderjährigen Thunberg und eine Vergewaltigung von anderen minderjährigen FFF-Aktivistinnen (der Mädchen und jungen Frauen) wurde regelmäßig angedroht und als solche öffentlich zur Schau gestellt, kommentiert, angefeuert und so weiter.

19 Die Facebookseite FfH wurde von der AfD finanziell unterstützt. Vgl. T. Laschky: Natürlich ist FFF größer.

20 Dem Futurismus hat Sternhell einen wichtigen Beitrag zur Genese des lateinischen Faschismus nachgewiesen. Bei FfH ist es eher andersherum, die Gruppe ist finanziell und inhaltlich von der »neuen Rechten« (auch gegen ihren erklärten Willen) unterstützt worden. Ob die Auto-Liebe selbst einen kreativen Beitrag zur neuen Rechten oder einem neuen Faschismus leistet, ist offen.

Lob der Großstadt	ja	nein
künstlerischer Wert	ja	nein
Lob des Kampfes	ja	nein (feiger Mord ist das Gegenteil)
Verherrlichung des Krieges	ja	nein
politischer Anti-Demokratismus: Zerstörung des Parlamentarismus, der bürgerlichen Freiheiten	ja	?
Zusammenschluss mit faschistischen Kampfbünden	ja <sup>21</sup>	nein
Verteidigen eines alten Zeitgeistes	nein	ja
Verteidigung des imperialen Lebensstils	nein	ja
Einfordern eines außenpolitischen <i>neuen</i> Imperialismus	ja	nein

Der vom Auto gestützte Maskulinismus ist soweit normalisiert, dass er weder erklärt noch eingefordert werden muss. Im Gegenteil, jede Erwähnung und Diskussion zerstört seine behauptete »Natürlichkeit«. Insofern ist die Verteidigung einer als »natürlich« behaupteten Ordnung eine *Contradictio in Adiecto*. Insgeheim weiß FfH sehr gut um die kulturelle Konstruiertheit der eigenen Identität. Dass eine halbe Million dem ihre Zeit widmen, heißt nichts anderes, als dass dieser Maskulinismus brüchig geworden ist. Der Futurismus war sein Anfang, Hitler und Mussolini seine Triumphzüge und die Klimagerechtigkeits-Bewegung ist einer seiner Sargnägel.

## Die Autobahn-NS-Apologie

Der Philosoph Todorov stellte folgendes Axiom auf, dem ich vollauf zustimme: »Deutsche sollen über die Singularität des Holocaust reden, Juden über seine Universalität.«<sup>22</sup> Die Gründe sind allgemein verständlich: Es kommt einem Verbrecher nicht zu, über die Allgemeinheit seiner\* ihrer Tat zu rasonieren, sie ist in ihrer Partikularität anzuerkennen. Der Satz »aber die Autobahn...« zielt jedoch auf den universellen Wert dieser Straße und vermengt das ihr anhaftende »absolute Böse« wie Neiman es nennt, mit dem endlosen Strom von Menschheitsverbrechen.<sup>23</sup>

Antifaschistinnen bringen den Holocaust, die KZ oder den Vernichtungskrieg zu Sprache, aber nicht die Autobahn. Welcher Nachkomme der Opfer würde die »Straße

21 Ab 1919 mit Arditi und Fasci die Combattimento.

22 Tzvetan Todorov, in: Susan Neiman: Von den Deutschen lernen. Wie Gesellschaften mit dem Bösen in ihrer Geschichte umgehen können, München: Hanser Berlin 2020, S. 44.

23 Im englischen Original etwas treffender: »absolute evil«. Ins Deutsche übersetzt als »absolutes Böse«.

des Führers« als Rechtfertigung oder gar als Entschuldigung akzeptieren? Es sind vor allem ehemaligen Nazis und ihre Fürsprecher\*innen, von denen die Autobahn sehr bald zur Sprache kommt und spät oder gar nicht der Holocaust.<sup>24</sup>

Ein Beispiel unter vielen, jedoch gut dokumentiert, ist der Auftritt der ehemaligen Moderatorin der Tagesschau Eva Hermans in der Johannes B. Kerner Talkshow im Jahr 2007. Herman, die heute zu den Youtube-Stars der »neuen Rechten« gehört, hatte sich in mehreren Büchern wohlwollend über den »Nationalsozialismus« geäußert. In der Talkshow baute Johannes Kerner ihr mehrmals eine Brücke, um zu widerrufen. Das tat sie jedoch nicht. Zum Eklat und Rauswurf kam es gleichwohl erst, als sie das aber-die-Autobahn-Argument ins Feld führte. Zuvor verteidigte sie die Mutter-Förderung und bot die 68er als Sündenböcke für einen allgemeinen Werteverfall an. Schon vor Pegida warf sie der Presse eine allgemeine »Gleichschaltung« vor. Aber zum Skandal in der Talkshow kam es erst beim Stichwort Autobahn. Hier ist die Stelle im Wortlaut:

Eva Herman: Ich möchte nicht mehr zu Ihnen [Prof. Wippermann] Stellung nehmen. Ich möchte auch nicht mehr Stellung nehmen zu weiteren Vorwürfen in diesem Zusammenhang. Denn nochmal, sie müssen nur Google eingeben, und da können sie jede Zeitung durchgehen, welche Zeitung diesen Begriff [Gleichschaltung] bereits benutzt hat. (Zwischenrufe Kerner und Wippermann)

Natürlich ist er [der Begriff Gleichschaltung] da [im »NS«] benutzt worden, aber es sind auch Autobahnen damals gebaut worden und wir fahren heute drauf.

[Verwirrung und Tumult im Publikum; Wippermann ruft dazwischen: »Adolf hat die Autobahn gebaut, ja das war's ja, das Autobahnargument ist das beste...«]

[Verwirrung auf dem Podium, kurzes Durcheinanderreden]

Eva Herman: Nein, Nein!

Margarete Schreinemakers: Das kann nicht sein, was du hier sagst, tut mir leid, egal wer hier auch immer applaudiert, es tut mir leid, das kannst du so nicht sagen.

Eva Herman: Wir sitzen jetzt hier...

Margarete Schreinemakers: Es geht nicht (unverständlich) Autobahn (unverständlich) Ich möchte nicht mehr ...

[kleine Pause, Mario Barth erzählt eine Anekdote über sich und seine Freundin]

Kerner: Ich versuch's noch mal anders, es gibt Dinge, die sind einfach problematisch [...] ich persönlich [...] was heißt persönlich, die gehen nicht, und Autobahn geht eben auch nicht. (stockt) ich versuch's nochmal anders. (stockt) Autobahn geht halt nicht, finde ich.

Herman wurde dann hinausgebeten und verließ die Talkshow und damit in gewisser Weise die gute Gesellschaft der BRD. Seither nimmt sie kein Blatt mehr vor den Mund. Zehn Jahre später resümierte sie in einem Video auf Youtube, eine große Verschwörung

24 Gudrun Brockhaus: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997, S. 11-45.



unterstellend: »Da gibt es Dinge, die nie in einer öffentlichen Talkshow gesagt werden sollten. Zum Beispiel Mutter, oder Autobahn. Autobahn, Autobahn!«<sup>25</sup>

Es ist kein Zufall, dass die rechte Version von Wikipedia, Metapedia, die größte Sammlung von Fotos der Reichsautobahn hat, dass es fast immer entsprechende YouTube-Kanäle sind, die Originalfilme online stellen. Diese werden meist gar nicht weiter kommentiert, die Aussage wirkt implizit umso besser. Das Dritte Reich und seine Verbrechen werden mit Verweis auf den Universalismus und die Modernität dieser Straße implizit entschuldigt, unsichtbar gemacht oder sogar indirekt gelobt. Internet-Autor\*innen haben üblicherweise ein leicht gehobenes Bildungsniveau und sind unter 50. Das ist ein weiteres Indiz, dass diese Kontinuität von der dritten oder vierten Generation nach der eigentlichen Nazigeneration ausgeht. Die Apologie ist intergenerational geworden und sie kann heute genauso gut von Jugendlichen und sogar erfolgreicher von Frauen vorgetragen werden. Paradoxe Weise hat eine Frau das männlichste Argument vorgetragen, und möglicherweise war das Teil des Skandals. Die Wellen waren nicht so hochgeschlagen, solange Herman bei »ihren«, den weiblichen und mütterlichen Themen geblieben war. Der Genderaspekt des ganzen ist, dass sie sich als Frau das Recht nahm, in die Männerdomäne Autobahn einzudringen und sich die Meriten der NS-Identitätspolitik für Männer aneignen wollte (siehe Kapitel 8). Auch hier hat vor allem die BRD versagt und einer Hermann den Boden bereitet. Warum hat nicht Gudrun Brockhaus 20 Jahre vorher im Fernsehen als Frau über die Autobahn sprechen können? Anfang der 1990er Jahre wäre in der in gewisser Weise neuen BRD eine gute Zeit dafür gewesen. Aber dafür hätte die Öffentlichkeit geneigt sein müssen, einer intellektuellen Frau als Wissenschaftlerin zuzuhören und sich in gewisser Weise die Leviten lesen zu lassen. Das Leviten-Lesen übernimmt stattdessen heute die »neue Rechte« vom Standpunkt des »arischen gesunden Volksempfindens«.

Der Historiker Wolfgang Wippermann, der Herman in der Talkshow am deutlichsten zurechtwies, sah sich später zu einem kleinen Büchlein genötigt, um sich zu verteidigen, nachdem er von der BILD und deren Leserinnen per E-Mail hart angegriffen wurde. In Vorwegnahme des neu-rechten Pöbels wurde er zum Volksverräter und Feind erklärt, was ihn ernstlich verwundert zu haben schien. Die sprunghafte Faschisierung eines Teils der Deutschen nahm er schon vorweg, ohne seinem Wissen in den unvermeidlich pessimistischen Wegen folgen zu wollen:

»In ihm [dem Historikerinnenstreit der sonst schweigenden Massen] ging es aber nicht um die Verbrechen Hitlers [...] sondern um die Verdienste Adolf Hitlers, die er sich trotz allem erworben habe – unter anderem durch den Bau der Autobahn und die Förderung der Familie. Darüber sowie über die sonstigen Werte [...] müsse man jedoch schweigen, weil die Presse »gleichgeschaltet« und die Öffentlichkeit von den »68ern« und »den Juden« kontrolliert werde.« »Ein kritischer Bildleser befürchtete schon ein böses Erwachen bei der nächsten Bundestagswahl.« Man brauche »nur die Stammtischgespräche verfolgen.« Doch, wiegelte Wippermann ab, »das ist sicherlich etwas

25 Wissensmanufaktur: Zehn Jahre nach Kerner: Eva Herman packt aus. auf YouTube publizierte Stellungnahme von Herman vom 19.09.2017, <https://www.youtube.com/watch?v=odoOkXN3hJE> vom 28.07.2021.

übertrieben.«<sup>26</sup> Wie sich mit dem späteren Erfolg von Pegida und AfD gezeigt hat, war das überhaupt nicht übertrieben.

Georg Seeßlen spricht von einem »tektonischen Geschichtsrevisionismus«, dessen Ziel nur sein könne, »schließlich den Faschismus selbst zu rehabilitieren.« Aus der zweiten und dritten Schuld der Nachgeborenen werde so aus der Verdrehung der Geschichte und Erinnerungskultur eine vierte Schuld selbst der jüngsten Generation.<sup>27</sup>

Wippermann sah das alles nicht kommen und wollte auch die Autobahn als vermeintlich ideologiefreie Errungenschaft der Moderne nicht dem Geschichtsrevisionismus überlassen:

»Verdeutlichen lässt sich das gut am Beispiel der Autobahn. Über sie kann man natürlich ganz gewöhnlich und zweckfrei reden [...] taucht in diesem Zusammenhang jedoch direkt oder indirekt das Wort Nationalsozialismus oder der Name Hitler auf, erhält »Autobahn« einen ganz anderen Kontext.«<sup>28</sup>

Er verkannte den Ursprung der deutschen Reichsautobahn und ihre symbolische Aufladung. Zwar konnte ihm die Ideologie der Nachkriegszeit, ihre Verbundenheit mit der Autobahn nicht fremd geblieben sein. Aber er wollte die Autobahn und den Automobilismus nicht ideologiekritisch betrachten, er wollte sie vom NS getrennt wissen, und war auf diese Weise selbst ein Vertreter der Ideologie der alten Bundesrepublik – welche in eben jener Talk Show zu Grabe getragen wurden. Es ist eben gerade nicht möglich, in Deutschland über die deutsche Autobahn gewöhnlich und un-ideologisch zu sprechen. Wer von Hitler und Holocaust nicht sprechen will, soll auch von der Autobahn und auch vom Auto-Mann schweigen!

Die Brockhaus'sche Psychoanalyse zeigte selbst mit unvollständiger Quellenarbeit die Autobahn als größten Erfolg der Propaganda und größten »Positivposten« zur späteren Legitimierung des eigenen Mitmachens und der Schuldentlastung. Das war in den späten 1980er Jahren, in der alten Bundesrepublik. In der gegenwärtigen Berliner Republik gilt das nicht mehr. Das Mitmachen zu entschuldigen ist kein großes Thema mehr, weil die Betroffenen nicht mehr leben. Und von der Notwendigkeit, das Dritte Reich mit dem Verweis auf die angeblich guten sechs Jahre zu entschuldigen, sehen viele Deutsche sich heute dank der Erfolge der Äquidistanzierung von DDR und Drittem Reich oft schon befreit.<sup>29</sup> Diesem »tektonischen Geschichtsrevisionismus« ist mit dem Mitteln der alten BRD nicht beizukommen und Wippermanns Angriff war deshalb von

26 Wolfgang Wippermann: *Autobahn zum Mutterkreuz. Historikerstreit der schweigenden Mehrheit*, Berlin: Rotbuch-Verl. 2008, S. 8.

27 G. Seeßlen: *Das zweite Leben des »Dritten Reichs«*, S. 11.

28 Ebd.

29 Die populäre Äquidistanzierung vergleicht unvergleichbares und resümiert jedes Mal eine ebenso schwere Schuld, wobei die eine die andere aufheben soll. Überspitzt heißt es bekanntlich: Schuld war der Bolschewismus, Stalin war genauso schlimm, die DDR war genauso schlimm, die Vergewaltigungen durch Rotarmisten waren genauso schlimm, die Gulags waren genauso schlimm und irgendwie waren wir alle irgendwie Opfer von irgendwelchen totalitären Diktaturen – und schon sind Holocaust und deutsche Kriegsschuld relativiert und fast verschwunden. Für einen Überblick der veränderlichen Erinnerungen und Historiographie siehe Traverso, Enzo, *Gebrauchsanleitung für die Vergangenheit*.

vornherein zum Scheitern verurteilt. Er wollte die Autobahn, die ja immer noch außerordentlich positiv konnotiert ist, nicht in der Waagschale der vermeintlich guten Leistungen des »NS« belassen. Er wollte es den Apologet\*innen schwerer machen und ihnen ihr bestes Argument nehmen, mit einer einfachen Verleugnung der Tatsachen. Das war gut in der Intention, aber erfolglos im Ausgang, denn es führt zum durchschaubaren Opportunismus. Den hatte schon Herman entkleidet, denn formal hatte sie erst einmal Recht mit der Aussage, dass »wir« auf Hitlers Autobahn fahren (fast ein Viertel des heutigen Netzes in Deutschland sind Hitler-Autobahnen).

Wippermann bediente das Narrativ, unter Hitler sei alles schlecht gewesen. Aber das stimmte für überzeugte Nazis noch nie. Es lässt sich nicht leugnen, dass es vielen »arischen« Deutschen unter Hitler gut ging. Er appellierte damit an den Opportunismus beim Publikum: Wer Hitler wählt, bekommt die totale Zerstörung und Niederlage. Wer aber amerikanischen Konsumismus und Demokratie wählt, bekommt ein eigenes Häuschen und Auto und eine Bundesautobahn. In sehr groben Zügen war das der Konsens der alten BRD, und er hat viele Jahrzehnte gehalten. Er hat der Mehrheit der Deutschen die einfache Tatsache nicht zugemutet, dass sie an einem monströsen Verbrechen mitgetan haben, und das vom ersten Tag an. Daraus wäre die ethisch harte Einsicht gefolgt, dass sie folglich, als Verbrecher\*innen die sie waren, sich weder über Flächenbombardement noch Invasion aus zwei Himmelsrichtungen zu beklagen hatten.

Herman hat ihre schlechte Sache gut vertreten und die Talkshowgäste ihre gut gemeinte Sache schlecht. Es ist bezeichnend, wie sehr alle Beteiligten ins Stottern kamen und für einen Moment fast die Sprache verloren. Hermann hatte in ein Wespennest gestochen. Gleichwohl konnte niemand ernstlich überrascht sein, dass sie irgendwann auf die Reichsautobahn kommen würde. Die »Autobahn« war und ist die heimliche ideologische Verbindung von BRD und Drittem Reich (siehe Kapitel 12). Das Schweigen darüber ist der Teil der Realität, der aus ihr ausgeschlossen werden muss, um sie ertragen zu können. Laut Slavoj Žižeks Filmtheorie und Interpretation von Jaque Lacans Psychoanalyse kann ein solch ausgeschlossener Splitter der Realität nur in Filmen, insbesondere in Horrorfilmen inszeniert werden, denn eine Rückkehr des verdrängten Realen ist ansonsten unerträglich.<sup>30</sup>

## Autobahn als rechter Raum

Zweifelloos ist die deutsche Autobahn das, was die Architekturzeitschrift Arch+ einen »rechten Raum« genannt hat. An sie lässt sich so wenig schuldlos anknüpfen wie an klassizistische Architektur aus der Zeit vor dem Faschismus, weil diese zu ihm geführt hat. »Diese Dialektik der Geschichte wollen die Rekonstruktionsbefürworter nicht wahr haben.«<sup>31</sup>

30 Während die frühen Zombie-Filme der USA in Supermärkten spielen, hätte das deutsche Pendant im Stau auf der Autobahn spielen müssen.

31 Geschichtsphilosophische Thesen 1938/40, Frankfurt a.M. 1965, S. 83, in: Anh-Linh Ngo: »Editorial«, in: Arch+ 2019 (05), S. 1-4, hier S. 1.

Wenn aber schon das rekonstruierte Schloss der Hohenzollern in Berlin ein »rechter Raum« ist, weil es deren Schuld an Rassismus und Imperialismus, am Genozid an den Nama, Herero und die Mitschuld für den Ersten Weltkrieg hinter Glanz und Pracht verschwinden lassen will, muss dann die »Straße Adolf Hitlers« nicht umso mehr als solcher gelten? So bleibt der Terminus »rechter Raum« für die Autobahn zu schwach. In Abwesenheit einer Vergangenheitsaufarbeitung sind jede neue Autobahn, jeder Spatenstich und jede Eröffnungszeremonie immer ein implizites und non-verbales Re-enactment der Reichsautobahn-Zeremonien. Wenn Potsdams Garnisonskirche ein stark von Hitler belastetes Gebäude ist, dann ist die von ihm selbst gebaute Architektur eher ein latent faschistisch-nationalsozialistischer als nur ein rechter Raum.

Der Terminus »rechter Raum« ist natürlich eine Warnung vor der Wirkung von Architektur. Auch in dieser Hinsicht ist die Autobahn potenter als eine nur angeschaute Architektur, denn sie wird von Millionen benutzt und co-produziert. Dass daraus eine Prägung der Nutzer\*innen folgt, haben die Nazis selbst betont. Ein Auto-Autor pries 1938 die »große Ruhe [...] über den Straßen des Führers. So groß und einfach, wie sie selbst sich einfügen in die Natur, so fügen sie zugleich den, der auf ihnen fährt, wieder ein in die beseligende Einheit der Natur [...].<sup>32</sup>

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung 1939:

»Auf der Bahn [...] scheinen wir nicht mehr selbst sehr tätig zu sein [...]. So sehr sind wir passiv und so sehr prägt sich der große Schwung der Bahn unserer Empfindung ein, daß sich schließlich das Verhältnis umzukehren scheint: es ist die Bahn, die aktiv ist: sie bewegt sich schnell und glatt, ohne Reibung und Gewalt auf uns zu und saugt den Wagen unwiderstehlich in sich hinein. [...] Es ist, als ob der eigene Leib, der in seiner glatten Metallkapsel geborgen ist, an der Autobahnkurve im raschen zügigen Gleiten die Gestalt dieser Landschaftsgebilde abtastete, nachführe.«<sup>33</sup>

Das anklingende Natur-Kultur Verhältnis im Erlebnis der Autobahn war geplant und gewünscht. Es wurde vom »Reichslandschaftsanwalt«, dem braunen Naturschützer Erwin Seifert, selbst nach dem Krieg noch erfolgreich eingefordert. Seifert fand, die älteren Straßen des 19. Jahrhunderts würden ihre Nutzerinnen indoktrinieren mit der politischen Philosophie ihrer Erbauer\*innen: »In der Verachtung, die sie allem Lebendigen zeigen, haben sie Amerikanisches oder Russisches an sich, gehören sie zur Steppe, sind fremd der deutschen Landschaft und fremd der deutschen Seele. Es ist nicht abwegig zu denken, dass auch die Benutzer dieser nüchternen Fahrflächen fremd werden dem

32 »Hier nun auf den Autobahnen wird der Blick frei, und zum ersten Male genießt der Fahrer trunken das Glück des Fahrens selbst. Im Hundertkilometertempo gleiten die Herrlichkeiten der Welt dahin [...]. Eine große Ruhe liegt über den Straßen des Führers. So groß und einfach, wie sie selbst sich einfügen in die Natur, so fügen sie zugleich den, der auf ihnen fährt, wieder ein in die beseligende Einheit der Natur, die den Menschen empfängt, der ihnen entlaufen war in die Hast und Künstlichkeit der Städte, wie einen endlich zur Mutter, heimgekehrten Sohn.«

Wilfrid Bade: Das Auto erobert die Welt. Biographie des Kraftwagens. Berlin 1938, S. 331, in: Erhard Schütz: Jene blaßgrauen Bänder. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des »Dritten Reiches«, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur (IASL) 18 (1993 (ersch. 1994)), S. 76-120, hier S. 107.

33 Walter Dirks: Feuilletons im Nationalsozialismus (Anm. 135), S. 150 u. 138f, in: Schütz 1993, S. 107.

eigentlichen deutschen Volk.«<sup>34</sup> Die Reichsautobahn hingegen machte der bekennende Antisemit Seifert zu einem Kunstwerk des Dritten Reichs: »aus der Zerspaltung des 19. Jahrhunderts heraus zur Ganzheit, aus der Enge des Spezialistentums zur Übersicht. Damit aber ist der Weg aufgetan zu der Möglichkeit, daß auch die Straße wieder mehr ist als nur ein technisches Bauwerk, daß sie zum Kunstwerk wird. Kunst jedoch ruht auf Gesetz, nicht auf Willkür, und jedes Kunstwerk ist erst vollkommen, wenn es in Einklang steht mit allem, woraus und worauf es wirkt. Aller nurtechnischen Ausfeilung zum Trotz ist also die Straße ein Kunstwerk erst dann, wenn sie in Einklang, in Harmonie steht mit der Landschaft, durch die sie führt.«<sup>35</sup> Äquivalent zur »arischen« und »entarteten« Kunst sprach er von der »entarteten Straße«. Die Straße des Führers war somit eine völkische und »arische«, eine Deutsche Straße mit großem »D«.<sup>36</sup> (Der gleiche Seifert war es, der mithilfe seiner Autobahn in den 1950er Jahren die amerikanischen Bill Boards, die riesigen Werbetafeln, zu ersparen, weil sie das Kunstwerk schädigen würden. Dabei ist es bis heute geblieben.) Die Autobahn sollte daher dem Erlebnis und der Intention ihrer Erbauer nach als faschistischer Raum gelten und heute entsprechend behandelt werden. Ein Zurückstufen zur Bundesstraße, ein niedriges Tempolimit und eine Dekonstruktion ihrer Ästhetik wären richtige und machbare Schritte.

## Reaktionäre Moderne als trojanisches Pferd

Die tragende Säule der Ideologie der Autobahn ist der Versuch, einen wichtigen Aspekt des Dritten Reichs zu universalisieren: seine Moderne. Es wird heute selbst in renommierten Kunstaussstellungen oft fälschlich behauptet, die »reaktionäre Moderne« oder auch »Deutsche Moderne« sei identisch oder ein natürlicher Teil der allgemeinen Moderne des 20. Jahrhunderts gewesen. Das hat der italienische und deutsche Faschismus schon selbst von sich behauptet, und wir sollten ihm nicht glauben (siehe Kapitel 3). Gleichwohl ist tatsächlich nicht zu leugnen, dass die Teufelstalbrücke der A4 an die glatte Beton-Architektur des Bauhauses erinnert. Die Rennwagen von Mercedes und Auto Union hatten in ihrer Stromlinienform etwas futuristisch-utopisches und wären andernorts nach den Gesetzen der Aerodynamik wohl ähnlich gebaut worden. Nur ist es eben eine Tatsache, dass das Bauhaus sich eben nie mit dem Auto und Autobahnen befassen wollte.

34 Alwin Seifert: Baum und Strauch an der Straße, S. 19, in: Carla Dondera: Straßenbau soll Kunst sein. Die Ästhetik der Autobahn im Nationalsozialismus – Eine Analyse der Beiträge Alwin Seiferts in der Zeitschrift »Die Straße«. Hausarbeit, Berlin 2019, S. 19.

35 Alwin Seifert: Die landschaftliche Eingliederung der Straße, S. 38, in: C. Dondera: Straßenbau soll Kunst sein, S. 14.

36 Renger – Patzsch: »Die Straße entartet wie die Landschaft, in: Alwin Seifert: Straße und Landschaft, in: Die Straße, Ausstellung in München 1934 Juni – September (amtlicher Führer), München 1934, S. 150 – 157, hier S. 154, in: C. Dondera: Straßenbau soll Kunst sein.

*Abb. 92: Die Teufelstalbrücke Der Autobahn 4 in Thüringen, erbaut 1938, ist ein Ausnahme, da sie mit der Sichtbetonbauweise an die Moderne des Bauhauses erinnert und nicht wie üblich mit Naturstein heimatisch verblendet wurde; Jörg Blobelt, 1988, Wikimedia.*



*Abb. 93: »Silberpfeil« Rennwagen von Daimler Benz; Foto: Daimler-Benz.*

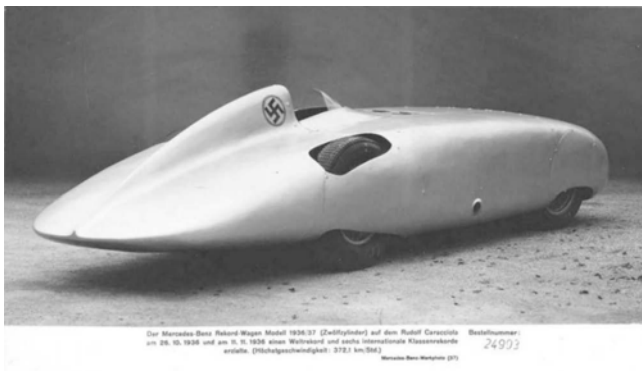


Abb. 94: Das Cover von John Heartfield für Ilja Ehrenburgs Buch »Das Leben der Autos« von 1930 zeigt die Rückseite der Moderne des Automobils.

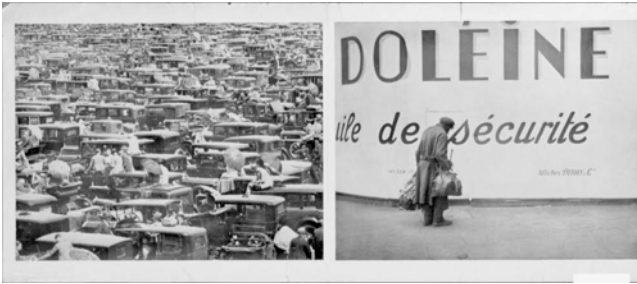


Abb. 95: Ein Junge betrachtet 1937 im anti-Hitler Film Inside Nazi Germany ein Propagandaplakat der Wehrmacht mit Panzer und Motorrad, daneben hängt ein antisemitisches Plakat des Stürmers, das den links zu sehenden Willen zum Krieg »dem ewigen Juden« unterstellt; Autor: Julien Bryan, 1938.





Abb. 96: Propagandaplakat für den Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion. An Stelle des Rennwagens tritt hier der Panzer und lädt zur Identifikation mit dem Fahrer ein. Die Runenschrift »nach Osten« kontrastiert mit der ansonsten modernen Bildsprache des Fotos. Panzer und Fahrer sehen nach rechts, also Richtung Sowjetunion, als Grenze ist sogar der Übergang von Beton auf wilden Boden zu sehen; Fotograf: unbekannt, Postkarte der Serie »Vorwärts nach Osten« 1941 oder 1942, ergänzt um ein Gedicht unter dem Titel, 3.Reich/heute: Bundesarchiv.





Abb. 97: Karl Völker, *Beton*, circa 1924, von den Nazis wahrscheinlich zerstört als »entartete Kunst«.



Abb. 98: Ein befreiter Häftling klagt seinen Peiniger, einen SS-Mann, an, Buchenwald 1944; Foto: Harold M. Roberts (US Army, 3rd armored division) 14.4.1945, der Mann links ist befreiter Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion; Wikimedia/Creative Commons.



Abb. 99: KZ-Häftlinge bejubeln ihre Befreiung durch die Alliierten 1945. Die seltenen Fotos werden von der VVN-BdA (Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes – Bund der Antifaschisten und Antifaschistinnen) und ähnlichen Gruppen verwendet, um für einen Feiertag am 8. Mai zu werben.



Ilja Ehrenburgs Buch »Das Leben der Autos« zeigt die Ambivalenz des Autos, als Bequemlichkeit für die einen und brutale Ausbeutung für anderen. Die beiden dazu gelieferten Cover von John Heartfield illustrieren diese dunkle Seite der Moderne. Es zeigt einen einsamen Mann mit seinem ganzen Habe. Die unterschiedslose Masse jedoch, in der unser Blick sich verliert, ohne Halt, ist die der Autos in einer Fabrik. Im Gegensatz zur Deutschen Moderne und seinen Inszenierungen, wird hier jedoch das Auto als unangenehme Masse gezeigt, die den einzelnen Menschen in seiner Verletzlichkeit zu verschlingen droht. Was den ganzen Unterschied macht, ist dass wir als Betrachter\*in eingeladen sind, uns mit dem Menschen zu identifizieren, der erniedrigt und geächtet ist, der leidet. Das Auto tritt uns als feindliche Maschine entgegen. Das ganze Gegen-

teil davon ist die NS-Moderne. Die Autos sind immer als Einzel-Objekt ausgestellt, und der leere Sitz lädt uns ein, es in Besitz zu nehmen. Der Produktionsprozess und alles Weltliche sind ausgeblendet, das Industrieprodukt, das auch der »Silberpfeil« war, wird als Kunst überhöht. Während Heartfield uns die Moderne in ihrer Stärke zeigt, ist die Stärke weder gut, wie sie es im Faschismus immer sein soll, noch fehlt die Kehrseite, die Schwäche der Arbeiter im Norden und Süden, die Unfreiheit auf den Kautschuk-Plantagen für den Freiheitsgewinn in den Metropolen des Nordens. Das Silberpfeil-Foto ist typisch für diesen Topos, es lässt gerade keinen Abstand zu, der zu Nachfragen und Nachdenken einlädt. Bis auf das Hakenkreuz am Heck ist dieses Auto stumm, es sagt uns nichts, sondern gibt mit seinen formlosen Formen Rätsel auf.

Zur deutschen Modernität der Auto-Ästhetik gehört sein gewalttätiger Bruder, der Panzer. Und auch hier werden wir eingeladen, uns mit einer Person, dem Fahrer, zu identifizieren. Die Formsprache und Inszenierung des Bildes ist gekonnt und ästhetisiert, was nicht ästhetisiert werden sollte. Diese futuristische Maschinenästhetik ist abermals ohne jede Ambivalenz, es gibt nur eine naheliegende Handlung, losfahren wie der Aufruf verkündet »vorwärts nach Osten.« Dass dies in altdeutschen gotischen Buchstaben gesetzt ist, bringt das reaktionäre Wesen von NS-Moderne und Auto-Lyrik auf den Punkt.

Dass die Moderne der futuristischen Maschinen kein Fremdkörper war, sondern Teil der Ideologie, zeigt das Bild aus dem Film *Inside Germany* von 1937. Ein Junge betrachtet ein doppeltes Propaganda-Plakat der Wehrmacht, das für die Wehrmacht und damit den Wehrdienst und Krieg wirbt. Hier nun wird die zuvor stillstehende Maschine in Bewegung versetzt. Im Fliegen und Rasen von Motorrad und Panzer kommen diese endlich zu ihrer Bestimmung und werden nicht ganz, aber fast schon im Kriegseinsatz gezeigt. Rechts daneben ist ein Plakat des Stürmers, das Panzer und Motorrad zum Sprechen des Wunsches bringt: Krieg. Nur dass der Kriegswunsch in der antisemitischen Wahnvorstellung wie so oft einer vermeintlichen ewigen »Natur des Juden« unterstellt wird.

Die wirkliche Rückseite, die Bruchstelle dieser Moderne, wären natürlich ebenfalls die Zustände in den Fabriken und Erzbergwerken, aber noch mehr als das, der Krieg. Die vom Propagandaministerium gewünschte Zensur von Foto und Film wirkt bis heute nach. Während wir mit neuerdings digitalisierten Bildern der Vorderseite des NS im Internet schier überflutet werden, wird die Kehrseite, zerstörte Panzer, zerstörte LKW und Autos der Deutschen sehr selten gezeigt. Die Aufnahmen aus dem sowjetischen Film sind Raritäten.

Als Antithese sehen wir ganz am Anfang ein Foto der Teufelstalbrücke der A4. Sie ist ungewöhnlich für die Nazi-Autobahn-Brücken, die ja sonst mit Naturstein und römischen Vorbildern gebaut wurden. Hier nun versagt eine ausschließlich ästhetische Kritik. Das Vorbild dieser Inszenierung von Sichtbeton könnten die von den Nazis geachteten Bilder von Karl Völker gewesen sein. Das Bild »Beton« von Mitte der 1920er Jahre wurde als »entartet« eingestuft und wahrscheinlich zerstört. Es ist eines einer Reihe von ähnlichen Motiven von Fabriken, mal mit mal ohne Arbeiter. Es zeigt uns eine Fabrik mit zwei Bahnschienen und nur glatten Flächen, an denen unser Blick immerzu abgleiten will, er gleitet nach unten oder oben hinaus, doch dort ist nichts als eine weiter Offenheit, die uns erschauern lässt oder mindestens im Zweifel, wie es dort

wohl weitergeht, wo die Menschen sind, wer sie sind. Das Wesen der modernen Kunst der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist diese kalte Schönheit, die zugleich auf das mögliche Verderben hinweist, die die Betrachterin gerade nicht in wohliger Sicherheit einbettet wie die Bilder des 19. Jahrhunderts.

Sabine Hossenfelder hat auf die Unsinnigkeit der Gleichsetzung von Schönheit und Wahrheit in der gegenwärtigen theoretischen Physik hingewiesen.<sup>37</sup> So sollte es uns nicht zu sehr verwundern, dass es den Nazis, der Verkörperung des absolut Bösen, mit den enormen Geldmitteln, die sie hatten, gelungen ist, das absolut Böse ästhetisch gut zu inszenieren, auch wenn oft die schlechte Intention, der Kitsch, die Falschheit durchschimmern oder auch offen zu Tage liegen. Im Bereich von Architektur, Autodesign und den Fotos und Filmen hat der NS ästhetisch neue Maßstäbe gesetzt. Gleichwohl ist das keine Rechtfertigung, daran festzuhalten. Die Abgrenzung hätte so deutlich sein können, auf eine weitere Ästhetisierung von Autos, Panzern und Autobahnen überhaupt zu verzichten, weil es in diesem Bereich so wenig eine nicht-NS-belastete Kultur gab wie beim nächtlichen Fackelmarsch oder der militarisierenden Jugendorganisation. (Und die DDR hätte auf Junge Pioniere und FDJ verzichten sollen.)

Der Glaube von Kuratoren wie Timo de Rijk von Ausstellungen, die in jüngster Zeit vermehrt Kunst und Industriedesign der Nazi-Zeit ausgestellt haben, es würde reichen, sie oft genug zu zeigen, um ihre Aura abzunutzen, ist im besten Falle naiv.<sup>38</sup> Im schlimmeren Falle nutzen Kurator\*innen, die sich heimlich oder offen der neuen Rechten zugehörig fühlen, eine falsche Toleranz, um zur von Seeßlen befürchteten gut-Werdung des Faschismus beizutragen.<sup>39</sup> Seeßlen zeigt die ästhetischen Spuren des NS in der Populärkultur bis in die Gegenwart und stimmt darin mit anderen überein.<sup>40</sup> Nötig ist eine deutliche Unterscheidung der reaktionären Moderne von Marinetti, Braeker und Porsche einerseits, und der progressiven Moderne von Dada, Tatlin und Schönberg andererseits. Sie zu einer Moderne zu vereinigen hieße, die Unterscheidungsfähigkeit aufzugeben, die nötig ist, um die Wege, die von der Frühphase des Faschismus zum NS führten, zu erkennen und heute wiederzuerkennen.

### Die Autobahn loben, das 3. Reich meinen

Das Lob der Deutschen Moderne ist enthalten im Lob der Autobahn und damit verwandt immer auch das Lob der angeblich friedlichen ersten sechs (tatsächlich eher

37 Sabine Hossenfelder: Das hässliche Universum. Warum unsere Suche nach Schönheit die Physik in die Sackgasse führt, Frankfurt a.M.: S. Fischer 2018.

38 Die Ausstellung »Design of the Third Reich« in dem Bosch Museum in den Niederlanden 2019 wurde kuratiert von Timo de Rijk. Vgl. Deutsche Welle: Netherlands: Nazi design exhibition stirs controversy 2019, <https://www.dw.com/en/netherlands-nazi-design-exhibition-stirs-controversy/av-50413014> vom 28.07.2021. Ähnlich mit weniger offenem, aber umso perfideren NS-Bezug war die Ausstellung »Schliemanns Moderne« mit u.a. Arno Braeker im staatlichen Kunstmuseum Moritzburg, 2018, Halle, Sachsen-Anhalt.

39 Georg Seeßlen: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«. (Post)nazismus und populäre Kultur (= Texte zur Zeit, Band 1), Berlin: Bertz + Fischer 2013.

40 Harald Welzer (Hg.): Das Gedächtnis der Bilder. Ästhetik und Nationalsozialismus, Tübingen: Ed. Diskord 1995, S. 88.

zehn)<sup>41</sup> Jahre des Dritten Reichs.<sup>42</sup> Die Autobahn war der historisch erste Versuch der Universalisierung des Holocausts (Kapitel 12). Damit war sie die Vorläuferin der späteren Gleichsetzung von Hitler und Stalin, von Ribbentrop-Molotov-Pakt und Münchner Abkommen, von der Besetzung Palästinas mit der Sowjetunion, und neuerdings sogar von DDR und Drittem Reich.<sup>43</sup>

- 41 Die realistischere Zählung der für arische Volksgenossen guten Jahre ist bis zur ersten Niederlage vor Moskau, das wären neun Jahre, oder bis zur großen Niederlage in Stalingrad, Ende 1942, dann sind es fast zehn gute Jahre für »Deutsch fühlende« Zeitungsleser\*innen gewesen.

Für »unpolitische« Menschen wie meine Großmutter, die es vorzogen, nur ihre direkte Umgebung zu sehen und sehen zu wollen, gingen die guten über in die noch erträglichen Jahre, gemessen am eigenen Lebensstandard und den Ereignissen im kleinen Umfeld. Erträglich war es im ländlichen Raum die vollen zwölf Jahre, bis zur Invasion durch die US-Armee oder Rote Armee und den Beginn der deutschen Hungerjahre, also bis Ende 1944 oder Anfang 1945.

Siehe auch Petra Seedorff: Unter Hitler war nicht alles schlecht? Fakten wider die Mythen und Legenden über die »guten Seiten« des Nazi-Staates. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, [https://dasjahr1933.de/unter-hitler-war-nicht-alles-schlecht/vom 28.07.2021](https://dasjahr1933.de/unter-hitler-war-nicht-alles-schlecht/vom-28.07.2021).

- 42 Oft wird in der Literatur von 1933 bis 1939 gezählt, unterstellend, dass der leicht gewonnene Krieg gegen Polen 1939 schon ein Wermutstropfen gewesen sei, weil die Volksgenossen, so wird ja unterstellt, allgemein Pazifisten gewesen seien. Jenninger hat dieses Argument in seiner Rede am 9.11.1988 bedient. Das ist falsch, denn die Deutsch-fühlenden Volksgenossen, also die Mehrheit der Deutschen, waren keine Pazifist\*innen und von Traurigkeit ist in den meisten Fotos 1939 oder 1940 kaum etwas zu finden. Daher ist die Rede von den »guten sechs Jahren« schon allein der Zählweise nach apologetisch.

- 43 Die Gleichsetzungen sind nicht nur ethisch verwerflich, sie sind auch auf der Faktenebene falsch. Vgl. S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 127f.

Zum Vergleich DDR – Drittes Reich sagte der Dramaturg Heiner Müller: »Die DDR hat Berge von Stasi-Akten hinterlassen, die Nazis dagegen Leichenberge.« Vgl. Wolfgang Wippermann: Dämonisierung durch Vergleich. DDR und Drittes Reich, Berlin: Rotbuch Verl. 2009.

Zum Vergleich Hitlerdeutschlands und der Sowjetunion unter Stalin schrieb Günther Anders 1964 an Eichmanns Sohn Klaus: »Wahr ist zwar – und das war entsetzlich genug –, dass Stalin zahllose Opfer jahrelang in Kauf genommen hat. Trotzdem – und diesen Unterschied dürfen wir nicht unterschlagen – *der Gedanke an eine fabrikmäßige Liquidierung von Menschenmassen, richtiger: eine systematische Leichenherstellung, wie sie Hitler und Ihr Vater durchgeführt haben, der ist ihm niemals gekommen.*« Anders Günther: Wir Eichmannsöhne, München 1964, zitiert nach S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 89.

Zu den Gulags in der »Zeit des großen Terrors« in der Sowjetunion sollten sich gemäß Tatlevs Axiom die davon Betroffenen, die Täter und die Opfer äußern und nicht die Nachfahren der Deutschen, die in das Land gekommen waren, um im Vernichtungskrieg *alle* seine Bewohnerinnen zu töten oder zu versklaven. Die einzigen vom stalinistischen Terror betroffenen Deutschen waren deutsche Kommunist\*innen, von 1936 bis Mitte der 1950er Jahre und in geringerem Maße die sogenannten Wolgadeutschen, die zwangsweise während des Kriegs vornehmlich nach Kasachstan umgesiedelt und dort interniert wurden, sowie die Deutschen in England oder Japaner in den USA. Vgl. Wolfgang Ruge: Gelobtes Land. Meine Jahre in Stalins Sowjetunion, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 2012.

Trotz allem Leid haben die internierten Kommunisten meines besten Wissens *niemals* einen Vergleich zum Dritten Reich gezogen. Die allermeisten Nachfahren der Profiteure und Opfer Stalins' Terror, wenn sie sich denn so einfach bestimmen lassen wie die deutschen Arisierungspfeifler\*innen, sollten sich mit ihrer Schuld und ihrem Leid befassen. Die letzten, deren Rat gebraucht wird, sind Deutsche, die ihre historischen Verbrechen an anderen relativieren wollen.

Zu Stalin und Hitler: Das Argument, es wären unter Stalin mehr Menschen ermordet worden als

Viele Deutsche wünschen sich Anerkennung für Ihre Erfindungen und Beiträge zum Wohle der Menschheit. Dabei sind wirklich viele Erfindungen kriegerrischer Natur gewesen: das Giftgas, der Flammenwerfer, das Flugzeug-Städte-Bombardement und die Langstreckenrakete. Tom Wolff sieht die Errungenschaften eher im kulinarischen Bereich: »So viel ist allen klar: Deutschland war ein menscheitshistorischer Fehler. [...] Doch eines gibt es, das die Deutschen gut gemacht, ja, dem sie sogar zu Weltruhm verholfen haben, [...] Kraut.«<sup>44</sup>

Das Kraut ist politisch unverdächtig, die Autobahn ist es nicht. Dabei sollte die Prämisse doch sein, dass wirklich alles, was unter dem »NS« entstand, zunächst einmal unter dem Verdacht der Komplizenschaft zu stehen hat. Der NS war im schlechten Sinne auch kreativ und revolutionär. In den Worten von Ernst Bloch: diese Zeit »faßt und kreißt zugleich. Der Zustand ist elend oder niederträchtig, der Weg heraus krumm. Kein Zweifel aber, sein Ende wird nicht bürgerlich sein.«<sup>45</sup>

Warum sollte ausgerechnet Hitler-Deutschland etwas Gutes hervorgebracht haben, das es zu retten gälte? So ist es zunächst eine Aufgabe der ehemals faschistischen Kernländer Deutschland, Italien und Österreich – aber auch deren Verbündeter: Bulgarien,

---

unter Hitler, ist allein den Zahlen nach falsch. Der Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion hat ca. 27 Millionen ihrer Bürger\*innen, Juden\*Jüdinnen eingeschlossen, das Leben gekostet. In den sowjetischen Gulags starben (von 1930 – 1955) nach neuerer Schätzung ca. 1,5 bis 2,5 Millionen Menschen überwiegend an Unterernährung und mit der höchsten Mortalität 1942 und 1943, als im Land allgemeiner Hunger herrschte. Auf 1,5 Millionen schätzt xx, in VVN-BdA/Antifa, Heft xx 2022. Auf 2,5 Millionen schätzt Nakonechnyi, der in Wikipedia zitiert wird: Wikipedia (Hg.): Gulag 2021, <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Gulag&oldid=1034963562> vom 28.07.2021 und Mikhail Nakonechnyi: »Factory of invalids«. Mortality, disability and early release on medical grounds in GULAG, 1930–1955, 2020.

Zum unvermeidlichen Hitler-Stalin-Pakt: Vgl. Dokumente und Materialien aus der Vorgeschichte des Zweiten Weltkrieges, Bd. I, November 1937 – Dezember 1938, Moskau: Verlag Progress 1983, S. 12–18.

Winston Churchill 1937: »Man muss Hitlers System nicht mögen und kann dennoch seine patriotische Leistung bewundern. Wenn unser Land je besiegt würde, dann finden wir hoffentlich einen ebenso unbeugsamen Fürsprecher, der uns Mut macht und uns wieder einen Platz unter den Völkern verschafft.« British Foreign Office in Washington, D.C., 12. Januar 1943, zitiert in Louise London: British Government Policy and Jewish Refugees 1933 – 45, in: Patterns of Prejudice, London 1989, in: S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 73.

Mit der Bombardierung und Zerstörung der absolut kriegswichtigen Benzin- und Kautschukfabriken Leuna und Buna bei Halle an der Saale wartete die Royal Airforce (und US Airforce) bis zum Sommer 1944, obwohl die Möglichkeit spätestens seit Ende der Luftschlacht um England im Herbst 1941 bestand. Zweieinhalb Jahre mahnte die Sowjetunion zur Eröffnung der zweiten Front im Westen, die im Sommer 1944 gerade noch rechtzeitig kam, um Westdeutschland vor der Roten Armee zu erreichen. D-Day war für die Westalliierten nicht nötig, um Hitler zu besiegen oder den Holocaust zu beenden, sondern um ein sowjetisches Westeuropa zu verhindern. Wäre es um die Verhinderung des Holocaust gegangen, hätte Großbritannien sich anders verhalten – der Krieg hätte früher zu Ende sein können. Vom Ende her zeigt sich, dass Stalin mit dem Hitler-Stalin-Pakt auf einen informellen Pakt Großbritanniens mit Hitler-Deutschland (gegen die Sowjetunion) reagiert, nicht andersherum. Großbritanniens Elite wollte Deutschland den Kommunismus, und das hieß: die Sowjetunion, zerstören lassen.

44 Tom Wolff: »Best of Menschheit, Folge 1: Kraut«, in: neues deutschland vom 07.01.2020, hier S. 14.

45 Ernst Bloch: Erbschaft dieser Zeit, Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1992, S. 15.



Kroatien, Rumänien, Ungarn sowie deren willigen Mittäter und Helfer im Baltikum, Vichy-Frankreich und der Ukraine – alles Schlechte an der Propaganda des NS zu suchen und zu reflektieren. Mögen andere Autobahnen und Mercedes Silberpfeile gut finden, aus der Perspektive der Nachkommen haben sie als die Kehrseite von Holocaust und Vernichtungskrieg zu gelten und sie sollten *nie* ohne diese Kehrseite als Foto oder Film gezeigt werden. Zur Autobahn gehört der politische und jüdische Häftling, zu Volkswagen gehören die ermordeten Babys der Frauen aus Osteuropa, zum Mercedes-Silberpfeil gehört die Verschwörung der Industrie für Hitler und zum Panzer-an-der-Ostfront-Foto gehört ein Bild des »Holocaust der Kugeln« (siehe Kapitel 6). Sie nicht mit zu zeigen, wie es in Autozeitschriften, Dokumentarfilmen und Spielfilmen bis heute üblich ist, heißt jedes Mal aufs Neue den NS-Propaganda-Effekt zu wiederholen.

Der Skandal um Herman hat die Grenzen dessen, was im Fernsehen in guter Gesellschaft gesagt werden kann, verschoben. Niemand war bis dahin so dreist genug, »aber-die-Autobahn« öffentlich zu sagen. Und falls es doch geschehen sein sollte, so sprang eben nicht die BILD zu Seite, sondern wurde einen Tag später wie im Falle des CDU-Politikers Jenninger 1988 der Rücktritt erzwungen. Was von Johannes Kerner noch einmal als klares Tabu der BRD verteidigt werden sollte, wurde durch den Beistand für Herman weiter in Richtung einer legitimen Meinung gerückt. Bezeichnenderweise geschah das im Moment des Generationenwechsels. Die eigentliche Nazigeneration war tot oder in sehr hohem Alter angelangt, und ihren Platz zur Verteidigung des NS nahmen mit Herman und Erika Steinbach die Generation der Nachgeborenen ein, die auf ihre »Gnade der späten Geburt« – Helmut Kohls Bonmot war freilich selbst schon ein allzu bequemes Attest von jeglicher Verantwortung – gerne verzichteten.<sup>46</sup>

Die Zeit war 2008 reif für Hermans Provokation. Oder, um genauer zu sein, sie ist drei Jahrzehnte zuvor vom Historikerstreit, flankiert von Hufeisen- und Extremismustheorie und dem Sieg des Westens im kalten Krieg zur Reife gebracht worden. Heute würde jemand wie Hermann oder Jenninger nicht nur nicht hinausgeworfen werden, sondern würde wahrscheinlich nicht einmal besonders auffallen. Die inflationäre Relativierung des Dritten Reichs hat ihre Wirkung getan.

## Faschismuskult

Laut Friedrich-Ebert Stiftung und Forsa meinten 32,8 Prozent der Deutschen, das Dritte Reich hätte auch seine guten Seiten gehabt – ein Ergebnis, das, obwohl die Autoren es selbst auf 10 Prozent Zustimmung herunterspielten, 2010 – vor Pegida und AfD – Empörung hervorrief.<sup>47</sup> Auf einen noch höheren Wert kam Ennid für den Spiegel 1995

46 Es sollte sagen: Wer zu spät geboren wurde, um noch in Wehrmacht, Hitlerjugend oder Bund deutscher Mädel gedient zu haben, solle froh sein, der ethischen Prüfung und dem wahrscheinlichen Versagen daran entgangen zu sein. Für eine aktuelle Diskussion der Verantwortung der Nachgeborenen siehe z.B. die Debatte 2021 um den Berliner Buchladen »she says«.

47 Oliver Decker/Marliese Weißmann/Johannes Kiess/Elmar Brähler: Die Mitte in der Krise. Rechtsextreme Einstellungen in Deutschland 2010, Berlin. Tabelle auf S. 74: alle Zustimmungskategorien summieren sich auf 32 %. Siehe auch: Deutsche Welle vom 20.10.2010: »Kritik an Studie zu Rechtsextremismus«, <https://www.dw.com/de/kritik-an-studie-zu-rechtsextremismus/a-6182531> vom 28.07.2021.

mit 41 Prozent, die meinten »der Nationalsozialismus hatte gute und schlechte Seiten.«<sup>48</sup> Und die Zeitschrift Stern, die Herman 2008 im Namen der Meinungsfreiheit zur Seite sprang, kam per Forsa auf 20<sup>49</sup> bis 25 Prozent.<sup>50</sup> In der alten BRD waren es viel höhere Werte. 1977 meinten 86 Prozent, »Hitler habe für Recht und Ordnung gesorgt«. Unter Schülern der DDR 1988 waren es hingegen nur elf Prozent in einer nicht öffentlichen (und dann verbotenen) Studie.<sup>51</sup>

Herman hatte auf großer Bühne in Worte gefasst, was zwischen 10 und 41 Prozent der Deutschen bis dahin glaubten und dachten.<sup>52</sup>

Die Rückkehr des völkischen Nationalismus ist im vierten Jahrzehnt des wiedervereinigten Deutschlands mehr als offensichtlich. Was in der Geschichtswissenschaft der alten BRD vorgedacht wurde, ist mit dem »Historikerstreit der schweigenden Masse«, die heute gar nicht mehr verschwiegen ist, zur neuen Normalität geworden. In der Geschichtsfälschung vom allgemeinen Opfer-Sein der Deutschen hat das schlechteste aus beiden Deutschlands zusammengefunden: post-nazistischer Antikommunismus der BRD und vermeintlich gut-gewordene, apolitische Opfer-Gemeinschaft der DDR. Im Opfer-Sein wollen die Deutschen nun historisch endlich wieder gut werden. Schon ist es nicht mehr Deutschlands Krieg gewesen, sondern der Krieg »der Nationalsozialisten«, einer vermeintlichen Minderheit von Extremisten (siehe Kapitel 7).

Als stärkste Nation in der Europäischen Union hat Deutschlands Revisionismus weitreichende Folgen. Im Jahr 2019 hat der Europarat eine Resolution angenommen, in der Stalin und Hitler weitgehend gleichgesetzt werden. Die ursprünglich westdeutsche Strategie der Äquidistanzierung und der Holocaust-Relativierung ist damit europäisch geworden und im schlechten Sinne erfolgreich.

Jürgen Habermas warnte schon 1982 und nochmals 1986 vor »apologetischen Tendenzen in der deutschen Zeitgeschichtsschreibung«, eine Geschichtsschreibung, die

48 Der Spiegel vom 07.05.1995: »Die Jungen denken anders«, <https://www.spiegel.de/politik/die-jungen-denken-anders-a-171b56e6-0002-0001-0000-000009184264> vom 28.07.2021: Umfrage über Einsichten und Ansichten der Deutschen zum Ende des Zweiten Weltkrieges, Emnid-Umfrage mit n=1500 Ausschöpfungsrunde unbekannt.

49 P. Seedorff: Unter Hitler war nicht alles schlecht?.

50 Stefan Schmitz: »stern-Umfrage: Hatte die NS-Zeit gute Seiten?«, in: stern.de vom 16.10.2007, <https://www.stern.de/politik/deutschland/stern-umfrage-hatte-die-ns-zeit-gute-seiten--3228902.html> vom 28.07.2021.

51 Die Interviewfragen waren:

1977 »Hitler habe für Recht und Ordnung gesorgt.«

1981 »Deutschland sei unter Hitler besser dran gewesen.«

1995 keine genaue Angabe von Emnid. Wahrscheinlich: »Der Nationalsozialismus hatte seine guten und schlechten Seiten.«

1988, DDR, nur Schüler, »Der Faschismus hatte auch seine guten Seiten.«

2008 »NS hatte auch gute Seiten wie Familie und Autobahn.«

2010 »Der Nationalsozialismus hatte auch seine guten Seiten.«

Alle zitiert nach G. Seeßlen: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«, S. 32.

Zur DDR vgl. Willfried Schubert: Jugendforschungs-Zentrum der DDR, unpubliziert, in: S. Neiman: Von den Deutschen lernen.

52 P. Seedorff: Unter Hitler war nicht alles schlecht?.



endlich den Schlusstrich ziehen wollte und den nationalen »aufrechten Gang« herbeisehnte.<sup>53</sup> Als Angela Merkel nach dem Mord an Walther Lübcke 2019 mahnte, den Anfängen zu wehren, war es längst zu spät. Mit der Wiedervereinigung sind die Dämme gebrochen, hinter denen die mühsam unterdrückte Begeisterung für das Dritte Reich in Schach gehalten wurde. Sammy Speier: »Eine Zeitbombe tickt, eine Zeitbombe von narzistisch gekränkten Menschen in diesem Land, gekränkt darüber, daß das Tausendjährige Reich nur 12 Jahre gedauert hat ....«<sup>54</sup> Erst seit es sich nicht mehr vor der Weltöffentlichkeit verstecken lässt, sind Schritte in Richtung Selbstreflexion bemerkbar. 2020 sagte Angela Merkel nach dem Attentat in Hanau, es gäbe Rassismus in Deutschland. Besser spät als nie.

Der Zeitpunkt für eine selbstkritische Reflexion der Nazizeit und ihrer Gegenwart wären die frühen 1990er Jahre gewesen, als sich eine neue deutsche Identität etablierte. Das waren, so die Psychoanalytikerin Heimannsberg, die verpassten Jahre einer Nation, die gerade ihren glücklichen Moment durchlebte, oder vielmehr hätte durchleben können.<sup>55</sup> Die jüdische Psychoanalytikerin Irene Wielpitz spürte früh, wie der Wind sich drehte; in der untergehenden DDR kroch der Faschismus plötzlich aus Löchern und Winkeln, in denen ihn selbst Pessimist\*innen nicht vermutet hätten. Umso mehr freute sie sich über die missverständlichen Worte des BRD-Kanzlers Helmut Kohl in der Fernsehansprache zum »Tag der deutschen Einheit« am 3. Oktober 1990: »Wir schulden die Erinnerung den Opfern, wir schulden es unseren Kindern und Enkeln.«

Sie erkannte schnell ihre Täuschung. Kohl hatte nicht etwa endlich die Verantwortung für Hitler-Deutschland übernommen, nein, er sprach über den Geheimdienst der gerade untergegangenen DDR. Nur zu gerne übernahm die BRD historische Verantwortung, wenn sie sich selbst endlich einmal moralisch überlegen fühlen konnte.<sup>56</sup>

Mit der Wiedervereinigung gewann die Verschiebung der historischen Schuld auf »die Stasi« im Besonderen und die DDR im Allgemeinen eine bis heute anhaltende Konjunktur. Eine ihrer Folgen ist die AfD. Dabei kam zusammen, was scheinbar zusammengehörte: der lange gepflegte Antikommunismus der BRD, die »aggressive Weinerlichkeit« der Ostdeutschen und der Wille, moralisch überlegen zu sein.

Doch was passiert mit den verdrängten Schuldgefühlen, die auf die Nazi-Zeit folgten, »die vieles von dem so Unlebendigen, Grauen, irgendwie Lebensfeindlichen hier in Deutschland ausmachen«?<sup>57</sup> Können sie auf die DDR abgeladen werden? Was passiert

53 Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt: »Einführung. Zur Symptomatik der Nazi-Erbenschaft«, in: Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt (Hg.), *Das kollektive Schweigen. Nationalsozialistische Vergangenheit und gebrochene Identität in der Psychotherapie*, Köln: Ed. Humanistische Psychologie 1992, S. 7-12.

54 Sammy Speier: *Das Gesicht des Täters*. Vortrag auf der Täterkonferenz in Neuwied am 9.11.1985. (unveröffentlichtes Manuskript) 1985, S. 96.

55 B. Heimannsberg/C. J. Schmidt: Einführung.

56 Vgl. Irene Wielpitz: »Die Schwierigkeit, das Unsagbare zu sagen. Über die Nichtentstehung eines Artikels zum Thema: Nazivergangenheit in der Psychotherapie«, in: Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt (Hg.), *Das kollektive Schweigen. Nationalsozialistische Vergangenheit und gebrochene Identität in der Psychotherapie*, Köln: Ed. Humanistische Psychologie 1992, S. 69-80.

57 Ebd.

mit Gefühlen, wenn ihre Erinnerungsorte, Namen, Ereignisse und Mahnmale immer weiter verfremdet oder ganz entfernt werden?

## Kollektives Vergessen

Die vorausgeschickten Gedanken zeigen, dass die Konjunktur der Begeisterung für die Reichsautobahn nur ein Mosaikstein unter vielen ist. Wären es nur die Deutschen, wäre es halb so besorgniserregend. Aber der deutsche Revisionismus ist selbst nur ein (großer) Posten einer passiven Revolution der europäischen Erinnerung.

Gibt es gar keinen Fortschritt in der Geschichte zum Besseren? Vielleicht doch, nur viel leiser und unauffälliger als erhofft. Laut Leipziger Autoritarismusstudie sind 29 Prozent der Deutschen glaubhafte Demokrat\*innen.<sup>58</sup> Erich Fromm hatte in den 1930er Jahren auf nur 15 Prozent geschätzt, die auch in »kritischen Zeiten« noch zu ihr stehen würden.<sup>59</sup> Das macht eine Verdopplung innerhalb von zwei Generationen. Vielleicht ist das das Tempo der Veränderung?

In der Autobahn hat sich das Dritte Reich das erhoffte Denkmal erschaffen. Es ist wirksam, da ihm nie offen widersprochen worden ist. Die Hoheit über das kulturelle Gedächtnis zur Autobahn liegt immer noch bei Hitler und Goebbels. Harald Welzer schrieb trefflich »Die Erinnerung an das 3. Reich ist also nicht zum wenigsten durch die Nazis selbst in Form gebracht worden [...] auch und gerade die Erinnerung derjenigen, die diese Zeit gar nicht erlebt haben.«<sup>60</sup> Die totale Kontrolle über die Massenmedien, die enorme (später verleugnete) Euphorie dieser Zeit und die darauffolgende Verdrängung haben das kulturelle Gedächtnis tief geprägt. Und die Nazi-Propaganda hat schwierigere Aufgaben bewältigt. Die vielen Todesopfer der Demonstration gegen den Kappputsch 1920 vor dem Reichstag sind bis heute vergessen, die bürgerkriegsartigen Kämpfe gegen die Freikorps 1919 – vergessen, die Massaker an der Roten Ruhrarmee 1920 und der Mitteldeutsche Aufstand 1923 – vergessen; der (versuchte) Verrat von SPD und Gewerkschaften 1933 – vergessen, ebenso wie die elenden Arbeitsbedingungen an der Reichsautobahn. Bei der Roten Ruhrarmee konnte sich sogar die Täter-Opfer-Umkehr bis heute halten.<sup>61</sup>

58 Oliver Decker/Elmar Brähler (Hg.): *Flucht ins Autoritäre. Rechtsextreme Dynamiken in der Mitte der Gesellschaft. Die Leipziger Autoritarismus-Studie*, Psychosozial-Verlag 2018.

59 Studien über Autorität und Familie (Horkheimer 1936) und (Fromm 1937/1938, S. 188), in: Leipziger Autoritarismus-Studie, S. 34 und S. 133, Tabelle 8.

60 H. Welzer (Hg.): *Das Gedächtnis der Bilder*, S. 169.

61 Statt an die oft hingerichteten Arbeiter erinnerte die konservative Presse der Weimarer Republik an die wenigen Opfer auf Seiten der angreifenden Freikorps und Reichswehr. Noch heute ist es kein Konsens im Ruhrgebiet, dass die Massaker von Kapp, Lüttwitz und Reichswehr ausgingen. Die Täter-Opfer-Umkehr wird fortgeschrieben. Die Ausstellung 2010 in Recklinghausen im Ruhrgebiet führte zu einigen Kontroversen. Ralf Koss: *Rote Ruhrarmee – Orte im Ruhrgebiet, die uns Geschichte erzählen*, <https://orteimruhrgebietdiegeschichteerzaehlen.wordpress.com/tag/rote-ruhrarmee/vom-28.07.2021>.

Der deutsche Faschismus hat es viel mehr als wir uns eingestehen vermocht, die Erinnerung an sich selbst zu formen. Sein größter Erfolg ist schon sein erhalten gebliebener gelogener Name: Nationalsozialismus. Die Autobahn ist sein Denkmal.<sup>62</sup>

Der Sozialwissenschaftler Emilio Gentile kam zu dem Schluss, der Versuch einer »anthropologischen Revolution« zur Schaffung eines neuen Menschen sei in Mussolinis Italien trotz 20 Jahren Diktatur ebenso sehr gescheitert wie der Versuch der »Eroberung der Moderne«. Glückliches Italien! Für Deutschland lässt sich so nicht resümieren. Die »Eroberung der Moderne« ist dem NS gelungen und die »anthropologische Revolution« war mit der Erschaffung einer neuen Männlichkeit ebenfalls erfolgreich. Beide sind bis heute zu wenig entnazifiziert.

## Kulturkampf von Rechts

Die Sehnsucht nach der Vergangenheit hat eine politische Form in der neuen radikalen Rechten gefunden. Ob PiS in Polen oder die AfD in Deutschland, sie alle sind Parteien eines antiökologischen Kulturkampfes, der stets für Straßenbau und ungebremstes automobiles Vorrecht eintritt. Die AfD fordert im Berliner Senat, die Schneise für die Autobahn 100 gleich durch die Wohnviertel von Friedrichshain und Pankow zu schlagen. Sie warb im Jahr 2019 mit der Parole »Dieselfahrer wählen AfD«. Schon drei Jahre zuvor schimpfte Polens Wirtschaftsminister auf nicht-katholische, vegetarische Fahrradfahrer\*innen, die erneuerbare Energien nutzen wollen statt polnischer Kohle.

Diese aggressive Ignoranz ist die politische Entsprechung von den immer größeren, schmutzigeren Automobilen. Wo das amerikanische Kürzel SUV herhalten muss, um nicht mehr verschämt immerhin noch auf eine Funktionalität verweisend »Geländewagen« zu sagen, wird auch der Bau von Autobahnen nicht mehr begründet, sondern nur noch sans phrase als stummer Sachzwang hingestellt. Denn SUV und Straßenbau sind nicht mehr mit Vernunft begründbar, jedes diskutieren schadet ihnen.

Es wird in Deutschland und den meisten Ländern Europas heute mehr Fläche mit Beton und Asphalt versiegelt als je zuvor. Trotz löblicher Regierungserklärungen ist der »Flächenverbrauch« ungebremst. Dies trifft auf viele Bereiche des gegenwärtigen Gesellschaftsmodells zu. Obwohl es immer weniger Legitimität hat, beschleunigt es sogar noch seinen Weg in Richtung Abgrund. Aber es geschieht ohne Glanz und Zustimmung. Vielmehr haben wir es mit einer sich verselbstständigten Maschinerie zu tun. In den 1960er Jahren jubelten die Menschen im Westen noch den Delegationen der G5 und der Welthandelsorganisation zu. Heute erträgt man lustlos das Fortschreiten der Geschichte. Wo es nicht verhindert werden kann, soll es wenigstens geleugnet und nicht gesehen werden, so der neue Biedermeier und die neue Innerlichkeit. Eines ihrer heimlichen Leitmedien ist die Zeitschrift »Landlust« (Auflage über 0,8 Millionen.), die sich anfühlt, als gäbe es keine Geschichte, keine Welt, keinen Klimawandel, keine Kriege und Geflüchteten. In Landlust wird Landschaft fotografiert, als gäbe es keine Autobahnen.

62 »Wir sind uns bewusst, dass die Autobahn, die heute begonnen wird, dass diese Autobahn ein Denkmal sein wird mein Führer für ihre Tatkraft ihres unbeugsamen Willens, dass wenn wir längst nicht mehr sind, unsere Nachfahren anspornen wird zu neuen Taten.« Gauleiter Jacob Sprenger, 23. September 1933, Baustelleneröffnung.

Dabei ist, wie von den Auto-Ideologen gewünscht, kein Ort weiter als 30 km von einer entfernt. Das heißt, je nach Windrichtung, gibt es keinen Ort mehr in Deutschland, an dem ihr Rauschen und Dröhnen nicht zu hören ist. (Am ehesten gelingt das noch in Tälern und hinter Bergen.) Die letzte 30-km-Lücke ist in der Altmark süd-westlich von Berlin und wird gerade durch die im Bau befindliche A14 geschlossen.

Zur aggressiven Ignoranz der neuen Rechten gehört der Autobahnbau. Sie hat schon früh verstanden, dass SUV, Verbrennungsmotor, Straßenbau und überhaupt der gesamte Automobilismus für das stehen, was sie verteidigt: den imperialen Lebensstil, Europas koloniale Vergangenheit und den hegemonialen Maskulinismus.<sup>63</sup> Der Kampf der Klimabewegung gegen Autobahnen und Automobilismus ist daher immer auch ein Kampf für Demokratie, Feminismus und internationale Gerechtigkeit.

---

63 Ulrich Brand/Heinz Högelsberger/Nora Krenmayr/Danyal Maneka/Melanie Pichler/Enrico Schickentanz/Markus Wissen: Abschied vom Auto? Für einen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Autoindustrie 2020, <https://con-labour.at/wp-content/uploads/2020/11/Brosch%C3%BCre-Abschied-vom-Auto.pdf> vom 30.06.2021.