

Bundesrepublik

Drei Wochen vor Kriegsende verständigte sich eine Gruppe von Ingenieuren um den Ministerialdirektor Schönleben, sich als Autobahnbauer den Westalliierten als unbelastete Techniker zu empfehlen. Am 14. Juli gründeten sie im Bezirk Schöneberg mit Unterstützung des Berliner Senats die Gesellschaft »Deutsche Autobahnen, Direktion und oberste Bauleitung Berlin«.¹ Damit war die Transition des Straßenbausektors aus der Organisation Todt (OT) und Reichsautobahngesellschaft (RAB) vorbereitet. 1949 wurde das Verkehrsministerium in Bonn gegründet. Der Umzug zurück nach Berlin verzögerte sich durch die Existenz der DDR bis 1999 und eine gesamtdeutsche zentralisierte Autobahngesellschaft gibt es erst mit Umweg über das neue Fernstraßenbundesamt (2018) zur verfassungsrechtlich umstrittenen »Autobahn GmbH« des Bundes.²

Schönleben und die Straßenbauingenieure der OT-RAB »setzten ihre Karriere nahezu ohne Unterbrechung in der Bundesrepublik fort.«³ Auch Verantwortliche in hohen Positionen der OT wie Rudolf Dittrich oder Willi Henne wurden nicht belangt. Dittrich war pragmatisch genug, in der »Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen« der DDR eine gute Stelle anzunehmen, wechselte jedoch schon 1950 ins neu gegründete Bundesamt für Straßenbau der BRD, wo niemand wegen einer Verwicklung in Kriegsverbrechen (der OT) abgewiesen wurde.⁴

Wenn der Finanzminister und gutbetuchte Geldsammler für Hitlers Wahlkampf, Hjalmar Schacht, vor den Nürnberger Richtern mit der Frechheit durchkam, er habe nun einmal die Autobahn bauen müssen und sei deshalb für alles weitere nicht verantwortlich, wie sollten sich »kleinere Fische« nicht auf dieselbe Finte berufen? Schacht kommentierte in seinen Memoiren, dass ihm »die Möglichkeit an die Hand gegeben wurde, die Arbeitslosigkeit von sechseinhalb Millionen Menschen zu besei-

1 Doßmann, S. 50.

2 Die deutsche Gesellschaft zum Autobahnbau DEGES von 1990 – 2021 war dezentral auf die Bundesländer verteilt. Somit endet 2021 eine 1945 begonnene Interimsphase, in der es keine gesamtdeutsche zentrale Autobahnbaubehörde gegeben hatte.

3 Doßmann, S. 72.

4 77f.

tigen, so mussten die anderen Erwägungen schweigen.«⁵ So sehr bedrückten den Millionär Schacht und die Seinen das Leid der Erwerbslosen! Die billige Ausrede mit der Arbeitslosigkeit wurden auch von anderen Angeklagten in fünf der Hauptverfahren vorgebracht.⁶ Schacht wurde freigesprochen, dann jedoch von der französischen Militäradministration in Baden-Württemberg vor Gericht gestellt und verurteilt. Er saß nur ein Jahr im Gefängnis.

Seinem Vorbild folgend waren die Ingenieure der Organisation Todt (OT) nicht zu bescheiden, ihr Mordhandwerk an den Militärstraßen ganz hinter ihrem Friedenswerk verschwinden zu lassen. Von weniger als der Sorge um das allgemeine Wohl der (Autofahrenden) Menschheit wollten sie sich nicht zum Pakt mit dem Teufel eingelassen haben. Kurt Kaftan publizierte 1955 sein viertes Werk »Der Kampf um die Autobahnen«.⁷ Zuvor war das Buch noch im Singular erschienen »Der Kampf um die Autobahn« (1933), »Europa braucht Autobahnen« (1936), und schon im Ton expansionistisch, »Weltstraßenwesen« (1938).⁸ Kaftan lobte sich und die Entscheidung seines Führers zum Autobahnbau weiterhin über den grünen Klee. Nachdem nun ein Minister Schacht und ein Chefpropagandist Kaftan mit ihrem »aber die Autobahn« gut davorkamen, werden andere schnell bemerkt haben, dass hier eine Freiheit war, sich selbst und jene zwölf Jahre zu loben. Und das ließ man sich nicht zweimal sagen. Das Bundesministerium für Verkehr ließ schließlich 1962 auch ganz ohne Feigenblatt Hitlers besten Baumeister wieder hochleben und sogar die »Reichsautobahn« mit ihm: »Ohne sie (die geleisteten Vorarbeiten) und die hervorragende Ingenieurleistung des Generalinspektors Dr. Ing. Todt und seiner Mitarbeiter [...] wäre es nicht so schnell zur Verwirklichung der ersten Reichsautobahn gekommen.«⁹

NS-Kryptisierung im Automobilismus

James Pollock war einer der Autoren der ersten Sozialstudien über die Deutschen des Nachkriegs. Er kam zu ähnlichen Ergebnissen wie Horkheimer und Adorno, wonach die allermeisten Westdeutschen dem Nationalsozialismus und Hitler *heimlich* nachtraueren. Als der erste Schreck über die Niederlage verwunden war, kam es zu einer ersten, heute mangelhaft erscheinenden, Kryptisierung. Im Vergleich zum von Viktor Klemperer beschriebenen Zustand zwischen 1945 und ca. 1949 war das schon ein Fortschritt.

- 5 Hjalmar Schacht, 76 Jahre meines Lebens, Bad Wörishofen, 1953, S. 384, in: Lärmer, S. 31. Schachts Apologie ist doppelt gelogen, denn er lobt sich in seinen Memoiren für die Reichsautobahn, der er nach kurzer Zeit die Finanzierung streichen wollte.
- 6 Gemäß den vollständigen Prozessakten, in Englischer Übersetzung: <http://nuremberg.law.harvard.edu/>.
- 7 Kurt Kaftan, Der Kampf um die Autobahnen: Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907 – 1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Berlin 1955, in: Lärmer, S. 6.
- 8 Kaftan selbst hat 1933 militärische Gründe für die Autobahn vorgebracht und wurde vom Gaupresseamt Hessen-Nassau zurückgepfiffen. »In seinem (Kaftans) 1936 erschienen Buch »Europa braucht Autobahnen« wird jedoch der Autobahnbau uneingeschränkt als Friedenswerk hingestellt.« Lärmer, S. 6.
- 9 Bmfv, Festschrift für 30 Jahre HAFRABA: Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, Wiesbaden/Berlin 1962, in: Lärmer, S. 30.

Da Adorno, Horkheimer, Pollock, Brecht und viele andere jedoch eher etwas später, ab 1949, aus Amerika zurückkehrten, ist ihnen diese erste Nachkriegsphase meist entgangen. Mit Blick auf Klemperer, der dies damals nicht publizierte, wissen wir heute, dass die Kryptisierung und Verdrängung erst die zweiten Schritte waren.

Die mit Brecht aus den USA über die Schweiz zurückgekehrte Ruth Berlau erinnerte sich so: »Meine Eindrücke von den Deutschen waren zwiespältig. Ich traf alte Genossen und unbelehrbare Nazis. Die Städte bestanden meist aus Ruinen, das Leben unmittelbar nach dem Krieg war sehr kompliziert.«¹⁰ Viele sprachen nicht kryptisch aus, sondern ganz und gar unverschämt, wenn sie nicht gerade vor Gericht standen oder von jüdischen Soziologen interviewt wurden. 1955 fand Pollock, die (West) Deutschen würden »Autobahnen und automobile Massenmobilität im Nachhinein zum Symbol der guten Seiten am Dritten Reich verklär[en].«¹¹ Dass selbst das schon ein großer Fortschritt war, konnte er scheinbar nicht wissen.

Zwischen der Kapitulation am 8./9. Mai 1945 und dem ersten eigenem Auto lagen für die Mehrheit rund zwei Jahrzehnte. Die Brücke aus dem Dritten Reich in das Arrangieren mit der Niederlage in der Nachkriegsordnung war zunächst nicht das eigene Auto, sondern was schon im Überfluss verfügbar war: rastlose Arbeit, Hass auf die Kommunist*innen, »die Russen«, die DDR und das »kommunikatives Beschweigen« jener zwölf Jahre.¹² »Die Geschäftigkeit der durch die Ruinen stolpernden Deutschen ist zu deren Hauptwaffe bei der Abwehr der Wirklichkeit geworden«, schrieb Hannah Arendt.¹³ Susan Neiman ergänzt: »Das Westdeutsche Wirtschaftswunder ist als ein kolossaler Akt kollektiver Verdrängung bezeichnet worden. Der Philosoph Hermann Lübbe, der sich selbst als einen harmlosen Nazi bezeichnete, fand entschuldigende Worte: »Ohne ›kommunikatives Beschweigen‹ hätte das Land nicht wiederaufgebaut werden können. Während der Marshallplan für den Wiederaufbau der (west) deutschen Wirtschaft entscheidend war, gab es noch einen anderen Ansporn für die stumpfsinnige harte Arbeit, nämlich den starken Wunsch nach Ablenkung. Dieser Prozess war auf beiden Seiten des geteilten Deutschlands am Werk.«¹⁴

Heimliche Volksgemeinschaft im Automobilismus¹⁵

Die Psychoanalyse erwartet für den Verlust eines Ich-Ideals eine Substitution durch ein neues Ich-Ideal. Das Ich-Ideal der Deutschen war bis 1945 ihr Führer Adolf Hitler. Be-

10 Ruth Berlau, Brechts Lai-Ti: Erinnerungen und Notate von Ruth Berlau, Luchterhand Verlag Darmstadt 1985.

Siehe auch, Sabine Kebir, Mein Herz liegt neben der Schreibmaschine: Ruth Berlau's Leben vor, mit und nach Bertolt Brecht, Editions Lalla Moulati, Algier, 2006, S. 242.

11 Pollock 1955: 377ff.

12 Das war für manche auch in der DDR möglich, auch wenn dort einiges mehr im Geheimen passieren musste.

13 Besuch in Deutschland, in: dieselbe, Zur Zeit: politische Essays, München 1989, in: Kirchhoff, In: initiative not a love song, S. 67.

14 Ebd. S. 146.

15 Das Kapitel ist inspiriert und teils wörtlich übernommen aus der Hausarbeit von Marie Victoria Schiess. Abdruck hier mit freundlicher Genehmigung.

kanntlich begrüßten Sie in der Mehrzahl weder die Westalliierten noch die Rote Armee als Befreier*innen. Sie mussten von sich selbst und ihrem Wahn befreit werden. Wie hätten sie den Tod des Führers und all das gute, wofür er angeblich stand, und das heute so gerne als Positivposten des Dritten Reiches genannt wird, anders denn als Verlust empfinden sollen?

Durch seinen Tod und das Ende des Dritten Reichs blieb ein Vakuum. Das jedoch ist ein unmöglicher Zustand. Sigmund Freud: »Der psychoanalytischen Theorie folgend kann nun aber kein Individuum ohne Ichideal bestehen. Zwar strebt der psychische Apparat nach der Auflösung der Differenz von Ichideal und Ich, diese Auflösung tritt jedoch nie ganz ein.«¹⁶ Die Mitscherlichs beschrieben, wie schon nach wenigen Jahren scheinbar alle Deutschen auf die »Wiederherstellung des Zerstörten auf Ausbau und Modernisierung unseres industriellen Potentials bis zur Kücheneinrichtung hin konzentriert [waren]« (ebd.: 19). Die Energie, die sich auf Küche und Auto richtete, entsprang der Trennung zwischen privater und politischer Verarbeitung des Faschismus. Während die politische Seite des NS meist wenigstens vordergründig abgelehnt wurde, kam es zu einem privaten Wiederaufbau. Die Person des Führers hatte ausgedient, auf den Namen Hitler wurde die gesamte Schuld an Leid, Zerstörung, Niederlage und Massenmord geladen. Nach der totalen Niederlage wollte es niemand gewesen sein, an allem sollte der eine Mann schuld gewesen sein.¹⁷ Unter Historiker*innen ist dies bekannt als Hitlerismus. Doch trotz seiner Disqualifizierung als kollektives Ich-Ideal, trotz des Scheiterns der faschistischen Allmachtsphantasie, trotz des Entzugs libidinöser Bindung konnte die Idee der Volksgemeinschaft in den ehemaligen Massenmitgliedern weiterleben. Wie kam es dazu? Entscheidend ist der Gegensatz zu Italien, wo die antifaschistischen Kräfte am Ende stark genug wurden für eine Selbstbefreiung. In Deutschland reichte es nicht einmal für die rechtzeitige Kapitulation. Es gab in diesem Deutschland den wichtigen Schritt der Einsicht in die Falschheit des eingeschlagenen Weges nicht aus eigener Kraft.

Das hatte weitreichende Konsequenzen. Mit Torok und Abrahams Konzept der Kryptisierung lässt sich dieser Vorgang besser verstehen. Der Führer blieb das geliebte Objekt bis zum Ende, eine eigene Ablösung unterblieb. Der von außen erzwungene Verlust des geliebten Objekts konnte nicht verarbeitet und damit nicht aus dem psychischen Apparat der ehemaligen Massenmitglieder entfernt werden, sodass er abgespalten als Splitter im Unbewussten aufbewahrt wurde. Die Identifikationen mit den NS-Idealen lebten weiter im Unbewussten: Die Deutschen legten ihren Glauben an die homogene antisemitische Gemeinschaft, an die »reaktionäre Moderne«, an ihre Unschuld und rassische Überlegenheit nicht ab, sondern verlagerten sie.¹⁸

16 Vgl. Sigmund Freud, (1940 [1923]): Das Ich und das Es. In: Gesammelte Werke. Dreizehnter Band. S. 234-289. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag. 1940: S. 277ff.

17 Friedrich Pollock (1955): Gruppenexperiment. Ein Studienbericht. Frankfurt a.M.: Europäische Verlags-Anstalt, S. 335.

18 Jan Lohl (2015): Die NS-Zeit »lebendig-schweigen«. Zur psychoanalytischen Sozialpsychologie der »Vergangenheitsbewältigung« in der frühen Bundesrepublik. In: Sonja Begalke, Claudia Fröhlich, Stephan Alexander Glienke, Der halbierte Rechtsstaat. Demokratie und Recht in der frühen Bundesrepublik und die Integration von NS-Funktionselementen. S. 245-266. Baden-Baden: Nomos Verlag, S. 258f.

Günther Anders schrieb über die Stimmung in den Nachkriegsjahren: »Seit Monaten bin ich nun hier. Aber in keinem Gespräch habe ich den Namen ›Hitler‹ gehört. [...] Nein, dass er totgeschwiegen werde, glaube ich nicht. Wer weiß, ob sie ihn nicht umgekehrt, lebendig-schweigen.«¹⁹ Im Gruppenexperiment des Frankfurter Instituts für Sozialforschung von 1950/51 zeigten sich verschiedene Verhaltensmuster und Reaktionen der dort Befragten auf eine Konfrontation mit NS-Verbrechen. Immer wieder wurde dabei auf jene guten, privaten Seiten der Volksgemeinschaft hingewiesen.²⁰ Wie ethisch fragwürdig die Politik des Regimes auch immer gewesen, für die Einzelperson sei viel dabei herausgesprungen, ob durch Verminderung der Arbeitslosigkeit, Kinderbeihilfen, dem Programm Kraft durch Freude oder dem Autobahnbau. Ein Diskussionssteilnehmer drückt sich wie folgt aus: »Denn ich meine, außerdem, daß der Krieg nun gekommen ist, ist ja eigentlich auch viel Gutes gemacht worden, nicht wahr. Wollen mal sagen, es sind Straßen gebaut worden usw. Und ich muß gerade sagen, es hatte jeder gut leben.«²¹

Das war nun nicht gerade ein Geheimnis – die Frage war vielmehr, ob es als legitime Entschuldigung zählen sollte oder nicht. Am 11. Juni 1945 publizierte das Zentralkomitee der neugegründeten Kommunistischen Partei Deutschlands folgende Einschätzung, zu der sie ohne Gruppenexperiment gekommen war, und die meisten Deutschen werden diesen einfachen Hinweis auf das amtliche Wahlergebnis noch anstößiger gefunden haben als heute:

»Ihre Teil Schuld tragen auch die zehn Millionen Deutschen, die 1932 bei freien Wahlen für Hitler stimmten, obwohl wir Kommunisten warnten ›Wer Hitler wählt, wählt den Krieg!‹ Unser Unglück war, dass breite Bevölkerungsschichten das elementare Gefühl für Anstand und Gerechtigkeit verloren und Hitler folgten, als er ihnen einen gut gedeckten Mittags- und Abendbrottisch auf Kosten anderer Völker, durch Krieg und Raub versprach.«²²

Das Lob der Autobahn war eine andere Art um den »Abendbrottisch« zu loben und von KZ und Krieg nicht sprechen zu müssen. Die kryptisierte Identifikation mit dem nationalsozialistischen Staat zur Rettung des Selbstbildes brach sich dort Bahn, wo sie weniger tabuisiert war. Die Autobahn, die Autoindustrie und das Auto können als Privatisierungsphänomene der Masseneuphorie, als Libidoersatz der durch ihren Führer verlassener Deutscher verstanden werden. Das Auto erwies sich als tragbare Kontinuität: Die Deutschen konnten sich auf Auto und Straße als vermeintlich politisch unbelastetes NS-Vermächtnis – schließlich gab es Autos überall – berufen, somit ihr eigenes Mitmachen rechtfertigen und die durch den Wegfall des Führers gefährdete Ichkonstruktion aufrechterhalten. Jedes gesprochene Lobwort für die Autobahn war zugleich ein nicht-mit-Gesprochenes für seinen vermeintlichen Erfinder, Bauherren und »ersten Vorarbeiter«.

19 Anders Günther zit.n. Lohl 2015:245.

20 Pollock 1955: S. 377ff.

21 Pollock ebd.:S. 380.

22 KPD 1945, zitiert nach: Neiman, S.137. Die KPD war doppelt zweckoptimistisch, denn sie hätte genauso gut die Wahl vom März 1933 zur Grundlage nehmen können, in der 17 Millionen für die NSDAP stimmten und nur fünf Millionen für sie.

Dietmar Klenke: »Als die deutsche Katastrophe 1945 eine schwerwiegende Sinnkrise, ja geradezu ein Sinnvakuum und weite Bevölkerungskreise mit außerordentlich schmerzhaftem ideellen Orientierungsverlust konfrontierte, war in erster Linie die ökonomisch-technische Daseinssphäre imstande, in breiten Schichten die notwendige Aufgabe neuer, gleichsam religiöser Sinnstiftung zu übernehmen.«²³

»Unter den Phantasmen, die sie am Fließband produzierten, nahmen daher jene einen herausragenden Platz ein, die Kontinuität im Umbruch stifteten: wenn der Inbegriff völkischer Intimität, der Faschismus, selber als rücksichtsloser Störenfried imaginiert werden konnte, der das innige Verhältnis der Sprösslinge zu der Gemeinschaft, der sie entstammten, aus dem Gleichgewicht gebracht hatte, so würden die bewährten Abwehrmechanismen schon greifen.«²⁴ Die Autobahn musste daher und wird es bis heute, vordergründig und offiziell von ihrem Schöpfer und Förderer getrennt, um jenem ewigen Vaterland zugeschlagen zu werden, das vor und nach ihm da war und da ist. Deshalb die Aufregung, wenn daran erinnert wird, wer sie gebaut hat. Durch die nachträgliche Verleugnung des ideologischen Mutterkuchens der Autobahn konnte sie selbst eine »Kontinuität im Umbruch« stiften.

Interessanterweise begann dieser Prozess der Trennung der Autobahn von Hitler schon mitten im Krieg, im Herbst 1942. Der berühmte Bildband von Erna Lendvai-Dirksen zeigte die üblichen ästhetisierten Fotos der Autobahn jedoch ohne den geringsten Hinweis auf das 3. Reich in den Fotos: kein Hitler, kein Reichsadler, keine Flagge, keine Runenschrift und schon gar kein Hakenkreuz. Auf den ersten und auch auf den zweiten Blick erschienen die Fotos zeitlos, und hätten auch 1960 in schwarz-weiß aufgenommen sein können. Ebenfalls fehlen die Kolonnen und Menschenmassen, statt dessen sehen wir je einen einzelnen glücklichen Arbeiter und zumeist einfach leere Straßen ohne Auto, Menschen, Tiere. Die Ästhetik erinnert an Theweleits Beschreibung der faschistischen Liebe zum »leeren Platz«. So viel Leere wie hier war selten.

Interessant sind die Sinnsprüche und kleinen Reime unter jedem Foto, die zu ihm meist in gar keinem Zusammenhang stehen, als wäre die Autobahn ein magischer Ort, der all das möglich machen soll, das Gegenteil von dem, was gerade geschah:

»Deine großen Straßen helfen, die tausend Sünden tilgen, von den grauen Städten, von den kahlen Jahrzehnten dir ins Gesicht gegraben«

»Wir haben wieder lachen gelernt«

»Tor des Friedens, stehen sie weit offen für die Welt«

Als der Holocaust auf Hochtouren lief und selbige Arbeiter dafür an der »Ostfront« ihr Leben ließen, sollte die Autobahn sogar »die tausend Sünden tilgen« und gar ein »Tor des Friedens« sein. Noch deutlicher als bis dahin, ist dies der Versuch einer Schuldentlastung und ein Ausweis der eigenen Gut-Willigkeit gegenüber der Welt. Lediglich der »Schicksalsmarsch« eines »siegreichen Volkes« erinnert entfernt an den Krieg,

23 Dietmar Klenke (1994): Die deutsche Katastrophe und das Automobil. Zur ›Heils‹geschichte eines nationalen Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs. In: Michael Salewski, Ilona Stölken-Fitschen, Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert. S. 157-174. Stuttgart: Franz Steiner Verlag. Klenke 1994, S. 166.

24 Initiative not a love sond, Wenn Deutsche zu sehr lieben, S. 56.

Abb. 82: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hrsg.),
Reichsautobahn: Mensch und Werk; Fotos: Erna Lendvai-Dirksen;
Gedichte und Sprüche: Emil Maier 2. geringfügig modifizierte Auflage,
 Gauverlag, Bayreuth 1942 (1. Auflage Berlin 1937).



Der Topos von der unpolitischen Autobahn und seine ästhetische Inszenierung konnten folglich vom NS übernommen werden. Neu war in der Nachkriegszeit vor allem die Ergänzung um das private Auto. Im Nachkrieg wurde allgemein populär, was der Elite wie Lendvai-Dirksen schon während der zwölf Jahre offengestanden hatte: das eigene Auto auf der Autobahn als Privatisierung der Masseneuphorie. Die Euphorie und das Pathos konnte man haben, und das Schaufeln und in Massenaufmärschen herumstehen anderen überlassen. Wo der Bildband schon als Libidoersatz für den Führer verstanden werden kann, mit dessen Krieg und Geschrei man wenig zu tun haben wollte – sich freilich nicht sträubte, davon zu profitieren – so war das nach dem Krieg offensichtlich Bedürfnis einer Mehrheit statt nur von gutbetuchten (auch weiblichen) Bonzen. Während manche der Privilegierten sich freiwillig schon zu Lebzeiten von Hitler abwandten oder seiner zumindest überdrüssig waren, hatte die Mehrheit der Volksgenoss*innen nach dem Tod ihres Führers keine Wahl. Die

Verlassenen ließen sich weiterhin von ihrer NS-Elite führen, indem sie deren Vorbild nacheiferten.

Wo vorher alles als gut angenommen werden konnte, wurde nun zumindest in der Öffentlichkeit alles Schlechte auf ihn abgeladen. Das Ich-Ideal hingegen wurde ersetzt durch die »Volksgemeinschaft« und diese repräsentiert durch die Autobahn, die deutsche Autoindustrie und das eigene Auto.

Dietmar Klenke schrieb als vermeintlich kritischer Zeitzeuge 1957: »Schufen sich die Israeliten, so die satirische Anspielung, nach längerer Abwesenheit ihres Anführers Moses im goldenen Kalb eine Ersatz-Gottheit, so taten die Deutschen nach dem Totalzusammenbruch ihrer nationalen Religion ein Gleiches, indem sie die wirtschaftliche Daseinssphäre gleich dem goldenen Kalb zu einem neuen Götzen, zu einer neuen Ersatzreligion aufwerteten, die wie jede andere Religion der sinnlichen Vergegenwärtigung in Kultgegenständen bedurfte.«²⁵ Als Sinnträger avancierte der Automobilmus zum erstrangigen Nationalkult des neudeutschen Mannes und war damit Spiegelbild der seelischen Vergangenheitsbewältigung in ihren gelungenen wie ihren mißlungenen Anteilen.«²⁶

James Pollock glaubte nicht, dass mit dem Auto etwas bewältigt worden sei: So »wurden Autobahnen und automobile Massenmobilität im Nachhinein zum Symbol der guten Seiten am Dritten Reich verklärt und konnten dennoch »ideologiefrei« sein.«²⁷ Gleichzeitig prägte sich in Folge mangelnder Verarbeitung der Trauer ein Splitter eben dieses Ich-Ideals, dieses libidinösen Objekts eines jeden Deutschen, in das jeweilige Unbewusste ein. Das einstige Objekt der Libido wurde abgestoßen und dennoch eingeschlossen: Verleugnung nach fehlender Trauerarbeit trifft auf Kryptisierung.

Während andere Liebschaften zum NS als sentimentale Erinnerung »wie jede pornographische, im Verschwiegenen« stattfinden musste,²⁸ konnte sie hier in aller Öffentlichkeit besungen werden. Wenn der wahre Kern der Euphorie doch einmal angesprochen wurde, dann musste er nicht verheimlicht werden, denn die Autobahnen gehörten ja zu den angeblich guten Seiten der Diktatur und andere bauten sie ja ab den 1950er Jahren ebenso.

So wurde aus der Militärmacht Deutschland die Wirtschaftsmacht BRD, aus der Liebe zum Führer wurde die Liebe zu Automobil und Autobahn.²⁹ (Und aus den Bildbänden und der Radiosendungen wurde Kraftwerks Autobahn-Hymne.) Es handelt sich demnach also um zeitgleiche Abgrenzung und Bezugnahme. Einerseits zeigte sich das Auto als Individualisierung durch Konsumentenscheidungen,³⁰ andererseits als ein Ort zur Schuldabwehr. In diesem Klima konnte sich nun »jener Typus von kollektiver Pseu-

25 Dietmar Klenke, Die deutsche Katastrophe und das Automobil, zur Heilsgeschichte eines nationalen Kultobjektes in den Jahren des Wiederaufstiegs, in: Moderne Zeiten: Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert, Michael Salewski und Ilona Stölken-Fitschen, Stuttgart 1994, S. 157.

26 Klenke, S. 173.

27 Pollock 1955: S. 377ff.

28 Wenn Deutsche zu sehr lieben, In: initiative not a love song, S. 57.

29 Sachs 1984: S. 88ff.

30 Pelters 2009: S. 113.

do-Erinnerung ausbilden, der die Autobahnen als Gegengewicht gegen Auschwitz ausspielte«,³¹ und sich das Gefühl entwickeln, »Wir sind wieder wer!«.³²

Die durch Propaganda induzierten Mythen, wie die von der Autobahn hergestellten Volksgemeinschaft als erstrebenswerte und erreichbare Utopie, konnten so zu einem großen Posten im Nachkriegs-Ich-Ideal der Westdeutschen werden. So waren sie eine Synthese aus in Anteilen gerettetem Ich-Ideal des Führers, und neuem Ich-Ideal des Massenkonsums und Wirtschaftswunders. Eingehüllt in die offiziell als amerikanisch und narzisstisch ausgegebenen Konsumkultur, konnte so subkutan auch ein Teil des alten Ich-Ideals dessen materiellen Untergang überleben.³³ Folgerichtig forderte Franz Joseph Straus schon ein halbes Jahrhundert vor der AfD, dass das schlechte Gewissen der »Sühnedutschen« nun einmal genug sei,³⁴ denn wer solche wirtschaftlichen Erfolge haben, müsse sich für nichts mehr schämen.

Mikro- und Makropropaganda

In der Kryptisierungphase konnte der Effekt der Mikro-Makro-Propaganda seine Wirkung tun. Der Psychoanalytiker Erik Erikson schrieb 1961: »Hitler versuchte ein Zeitalter vorwegzunehmen, das eine motorisierte Welt als natürlich empfindet, und es mit dem Bild einer totalitären Staatsmaschine zu verschmelzen.«³⁵ Wolfgang Sachs sah ebenfalls den Zusammenhang: »Was der Schnurrbärtige mit der Tolle dem Volksgenossen nur vorgegaukelt hatte, das sollte der Dicke mit der Zigarre [Friedrich Erhard] für den Massenkonsumenten zur handfesten Realität werden lassen.«³⁶

Jonas Staal bietet eine hilfreiche Theorie an, wonach Propaganda erst ihre Kraft entfaltet, wenn es eine Makro- und Mikropraxis gibt:

»Macro-performative and micro-performative dimensions of propaganda, and through the work of Chomsky and Herman we will see that it is exactly this performative interplay that defines propaganda. In other words, propaganda does not »perform« but it is itself a multi-layered performance.«³⁷

So war der Hitlergruß eine perfekte Propaganda, da er in allen medialen Kanälen präsentiert und dann unendlich oft im Alltag wiederholt wurde. Anders die Autobahn: Ihre Makro-Performance war ebenfalls allgegenwärtig in den ersten sechs Jahren. Doch

31 Radkau 2008: S. 326.

32 Sachs 1984: S. 91.

33 Thomas Kühne (1996): Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert. Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte. In: Neue Politische Literatur 41, S. 196-229.

Wolfgang Sachs (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche.

Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Verlag.

Gregor M. Rinn (2008): Das Auto als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzepten des »Dritten Reichs« und der Bundesrepublik. (Diss.) Berlin.

34 Nach Kirchhoff, in: initiative not a love song, S. 68.

35 E.-H. Erikson, (1961): Die Legende von Hitlers Kindheit. In: Erikson, E. H., Kindheit und Gesellschaft. Stuttgart, (zuerst 1942) S. 346, in: Bastian Till, Das Jahrhundert des Todes, Göttingen 2000, S. 105.

36 Vgl. Wolfgang Sachs, S. 84.

37 Staatl. Propaganda Art from the 20th to the 21st Century, S. 121.

ihre Mikro-Performance blieb aus. Wie eine gute Reklame hat der NS die Erwartungen und Wünsche angestachelt, bevor das Produkt schließlich geliefert wurde:

»Noch können wir gar nicht ermessen, was diese Straßen des Führers dem deutschen Volke sein werden. Erst wenn sein zweites großes Geschenk an unser Volk ausgeteilt ist – der Wagen des KdF, der Volkswagen – dann erst wird es ein jeder verstehen, und ein jeder wird an diesem Glücke teilhaben.«³⁸ Das so lange vorbereitete Begehren wurde nach 30 Jahren, in den 1960er Jahren, endlich für die meisten Westdeutschen erfüllt (im Osten rund 15 Jahre später). Die Mikroperformance ergänzte die Makroebene. »Die Sehnsucht nach einem »lustvollen« Fahrerlebnis, das Allmachtsgefühl über die Kraft der Maschine walten zu können« war nun persönlich erlebbar.³⁹

Die zweite Metamorphose

Erst in den 1970er Jahren trat die BRD in eine postnazistische Phase ein, in der die Trauer um das Dritte Reich besser versteckt wurde. Ab 1974 verzichtete sogar das Statistische Bundesamt erstmals auf die bis dahin jährlich abgedruckte Karte des Dritten Reichs in den Grenzen von 1937 im Statistischen Jahrbuch. Das Abdrucken dieser Karte war eine Absage an den Friedensvertrag der Alliierten von 1945 und brachte den Wunsch zum Ausdruck, im nächsten Weltkrieg die verlorenen Ostgebiete östlich der Oder zurückzuholen. (In aller Bescheidenheit wollte man das Sudetenland und Danzig nicht länger zurückhaben wie einige »Landmannschaften« forderten, und Österreich auch nicht mehr.)

Wann war der Übergang, wann wurden aus 44 Prozent Wähler*innen und ungefähr noch einmal so vielen Mitläufer*innen Ex-Nazis oder wenigstens solche, die sich kryptisch auszudrücken pflegten? Natürlich ist das hochgradig subjektiv. Ich meine dennoch, dass es einige Gründe gibt, den Zeitpunkt für die BRD in 1968 zu erkennen. Eltern, Lehrer*innen, Professoren und selbst Bundeskanzler mussten fortan fürchten, in aller Öffentlichkeit für ihre Nazi-Vergangenheit beschimpft und bloßgestellt zu werden. Nicht von irgendwem, sondern von ihren eigenen Schüler*innen, Kindern, Student*innen und Lehrlingen. Es war 1968, als Beate Klarsfeld den Bundeskanzler Georg Kiesinger wegen seiner Nazi-Vergangenheit öffentlich ohrfeigte, wofür sie noch am selben Tag zu einem Jahr Gefängnis ohne Bewährung verurteilt wurde – später umgewandelt in vier Monate auf Bewährung. Kiesinger trat bald zurück und die BRD gab sich zunehmend Mühe, nicht mehr ganz so offen als Nazi-Nachfolgestaat zu erscheinen.

38 Karl Heinrich Waggener: Pflingstidyll an der Reichsautobahn (Anm. 104), S. 25, in: Schütz 1984, S. 106.

39 Uwe Day, Rennsport im dritten Reich, S. 259.

Abb. 83: Seite 2 aus dem statistischen Jahrbuch der BRD von 1969. 1973 wurde erstmals die DDR als solche benannt statt als »sowjetisch besetzte Zone« bezeichnete. Erst 1974 wurde jedoch auf Karte von 1938 verzichtet.



Diese zweite Phase der Kryptisierung fiel zeitlich nicht nur zusammen mit den 68ern, sondern auch mit der Massenmotorisierung und dem intensiven Autobahnausbau. Die Entnazifizierungsversuche durch die Alliierten waren längst erfolglos abgebrochen worden. Erst jetzt in den 1960ern wurde die Reichsautobahn in die Sphäre des Massenkonsums integriert. Gleichwohl hatten die meisten die geforderte Lektion endlich gelernt: Statt Hitler selbst lobten sie seine Straße. Statt zu sagen, wie schön es im BDM war, lobten sie ihren neuen Volkswagen, statt sich zu erbauen an antisemitischen Liedern im Bierzelt, erfreuten sie sich der freien Fahrt ohne Limit, wissend, wem sie sie verdankten. Als Kraftwerk 1974 das frühe Album der elektronischen Musik »Autobahn« veröffentlichte, waren Vollmotorisierung und Wiederaufbau der Städte abgeschlossen. Nun aus der neuen Bequemlichkeit heraus war es leichter, dem Führer nur noch kryptisiert nachzutruern. Wer sich noch an die 1930er Jahre erinnern konnte, und das war demographisch immer noch die Mehrheit der Deutschen, der konnte sich seinen Teil zu Kraftwerks Hymne denken.

Nach 1968 gilt Weizäckers Rede im Bundestag am 8. Mai 1985 allgemein als weiterer Wendepunkt. Erstmals bekannte sich die offizielle BRD zum 8. Mai als Tag der Befreiung – jedoch nicht zur Notwendigkeit des Antifaschismus. Es ist zu bedenken, dass die Historiker im Historikerstreit ihm mehrheitlich widersprachen und sein vorsichtiger Versuch bis heute nicht als allgemeine geteilt gelten kann. Nur in Berlin war der 8. Mai, und auch das nur ein einziges Mal, 2020, ein gesetzlicher Feiertag. Die-

se letzte Phase der Kryptisierung und Entnazifizierung an der Oberfläche endete mit der deutschen Wiedervereinigung, dem Sieg der BRD über die DDR. Ab 1990 erhielten die mühsam unterdrückten Kräfte des Nationalismus, Rassismus und Revanchismus wieder Auftrieb.⁴⁰

Hitlers freie Fahrt und andere Indizien

Die Sprache und Symbole der frühen und mittleren BRD zeigen viele Verweise auf den NS-Jargon. So wurden im Januar 1954 »Meilensteine« auf den Mittelstreifen der Autobahnen aufgestellt, die die Entfernung zur »alten Reichshauptstadt« angaben.⁴¹ 1954 wurden große Entfernungsschilder an den Autobahnen kurz vor der DDR-Grenze aufgestellt, mit den Städtenamen Danzig, Königsberg, Breslau, Beuthen und Gleiwitz. Die Botschaft war eindeutig eine revanchistische.⁴² Der Überfall auf Polen wurde in Gleiwitz inszeniert, dort begann Deutschland den Zweiten Weltkrieg. Das alles geschah unter Bundesverkehrsminister Hans Christoph Seebohm, der unter anderem noch Sprecher der »sudetendeutschen Landsmannschaft« war. Als solcher erklärte er 1961: »Wir sind an vorderster Front die Vorkämpfer für ein Abschütteln des bolschewistischen Kolonialismus über Osteuropa.«⁴³ Dass er sich am Raub jüdischen Eigentums im Bergbausektor bereichert hatte und anschließend Direktor der »entjudeten« Unternehmen wurde, war in der ostdeutschen, jedoch nicht in der westdeutschen Presse zu lesen.⁴⁴ Einige seiner »Fernzielschilder« blieben bis in die 1980er Jahre stehen.⁴⁵

Der mit Hitler groß gewordene DDAC, später umbenannt in ADAC, faselte 1952 in der Zeitschrift Auto- und Motorradwelt von »Gestapo-Methoden«, als Autofahrer von Polizisten wegen überhöhter Geschwindigkeit kontrolliert wurden.⁴⁶ Wer für die Bevormundung der Autofahrer mit einem Tempolimit war, wurde in den 1950er Jahren

40 Die Hoffnung, noch Westpolen zu annektieren, ist konserviert im Namen des faktisch ostdeutschen Rundfunks als »Mitteldeutscher Rundfunk« und zeigt die Ausdauer der Landsmannschaften aber auch der Nichtanerkennung der deutschen Kriegsschuld durch weite Teile, insbesondere der damaligen CDU/CSU. In Polen sorgte dies für einige Sorge. Helmut Kohl konnte beim Polenbesuch im November 1989 nicht zusagen, dass die Oder-Neiße-Grenze anerkannt würde. Bundestag und Volkskammer mussten es beide am 21.6.1990 tatsächlich nochmals deutlich erklären, um die vier Alliiertenmächte zu überzeugen. Die machten die Oder-Neiße-Grenze zur Bedingung für die Einheit in den Zwei-Plus-Vier-Verträgen vom 12.9. Erst am 14. November, lange nach dem formalen Ende der DDR, unterzeichnete die erweiterte BRD mit Polen einen Vertrag, der die Grenze anerkannte und somit den Zweiten Weltkrieg beendete. Der Widerwille, Schlesien und Ostpreußen aufzugeben, ist erkennbar, man hoffte bis zuletzt, die Polen über den Tisch ziehen zu können. Dahinter steckte die Vorstellung, der Einmarsch der Roten Armee im damaligen Ostdeutschland sei unrechtmäßig gewesen, woraus die Unrechtmäßigkeit der Annexion der »Ostgebiete«, aber auch der DDR resultiert. Letztere Position hat bis heute überlebt und wird dafür umso stärker zelebriert.

41 Doßmann, S. 102.

42 Doßmann, S. 103.

43 Seebohm in: Der Spiegel, 17.5.1961, zitiert nach: Braunbuch BRD, 1968, S. 374.

44 Braunbuch, S. 405.

45 Ebd.

46 Auto- und Motorradwelt Nr 35 1952 in: Klenke, S. 159.

als »Neonazist« beschimpft, in Anspielung auf die Wiedereinführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen 1939. Beides war natürlich Unsinn, ohne die Nazis wäre das Tempolimit überhaupt nie aufgehoben wurden. Dass ausgerechnet der ADAC andere als Neonazisten beschimpfte war plumpeste Täter-Opfer-Umkehr.

Unser Tempolimit auf Autobahnen geht auf Hitler zurück. Seine Regierung hatte 1933 *alle* Beschränkungen auf *allen* Straßen für nichtig erklärt.⁴⁷ Schon auf der IAMA 1933 versprach der erste Auto-Liebhaber der Nation ein Ende der »kleinlichen Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen«.⁴⁸ Infolgedessen stieg die Zahl der Verletzten und Toten rapide an. Einen Höhenpunkt erreichte sie 1938 mit rund 8000 getöteten, zwei Drittel davon Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (ähnlich wie heute). Das waren so viele wie 1993, jedoch bei 3,7 statt 45 Millionen motorisierten Fahrzeugen und damit wahrscheinlich der relative jemals erreichte historische Höchststand. Noch mehr Auto-Tote hatte damals nur Italien.⁴⁹

Tabelle 10: Tempolimits in Deutschland (ohne DDR) in den Jahren 1910–2021

	1910–1933	1933/34–39	1939–52	1953–57	1957–72	1972–2021
innerorts	15 km/h; 30 (ab 1923) teils 40	unbeschränkt	Erst 60, dann 40	unbeschränkt	50	50
Landstraße	Nicht reguliert	unbeschränkt	100	unbeschränkt	unbeschränkt	100
Autobahn	-	unbeschränkt	100 (?)	unbeschränkt	unbeschränkt	unbeschränkt
Motorrad-Nachtfahrverbot in Kurorten	ja	1936 verboten	verboten	verboten	verboten	verboten

Die BRD von Konrad Adenauer machte dann da weiter, wo Hitler 1939 aufgehört hat: »1952 wurden sämtliche (!) allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen [...] im Rahmen eines Unfallbekämpfungsgesetzes aufgehoben. Die Freistellung des PKW galt auch für den innerörtlichen Verkehr.«⁵⁰

Ins Auge fällt hier sofort die Umkehr von Ursache und Wirkung, als würde die Sprache angesichts der tiefen Irrationalität der Entscheidung, selbst irrational werden wollen in der orwellianischen Bedeutungsverdrehung. Scherf et al. datieren die tempoli-

47 Das geschah »sofort« mit der neuen Regierung, das heißt im Zeitraum Februar – März 1933. Till 2000, S. 100.
48 Damit war das Tempolimit schon aufgehoben, bevor das Gesetz 1934 wirksam wurde. Hitler auf der IAMA im Februar 1933 in Berlin, vgl. Hochstetter, S. 376.
49 Hochstetter, S. 374f.
50 Klenke, S. 158.

mitfreie Zeit in Ortschaften auf 1953 – 1957.⁵¹ Außerorts kam erst 1972 die Beschränkung auf 100 km/h auf Landstraßen und auf Autobahnen fehlt sie bekanntlich bis heute.

Die Zahl der PKW lag 1950 noch bei elf auf 1000 Einwohner*innen und deutlich unter dem Vorkriegswert (21), versiebenfachte sich jedoch bis 1960 (80/1000).⁵² Wenig überraschend schossen die Todeszahlen nach oben. Die Autolobby jedoch wehrte sich nach wie vor gegen Tempolimits und suchte die Schuld in der »Natur des Mannes«: »Das ›Alarmsignal‹ sich auf Leben und Tod bewähren zu müssen, sei bei vielen Männern nach den Kriegs- und Katastrophenjahren nicht mehr abstellbar, klagte eine Automobilzeitschrift.«⁵³

Auch andere Privilegien des Autos wurden bruchlos weitergeführt. So appellierte eine ADAC-Kampagne an den »Kavalier am Steuer« und unterstellte, dass freiwillige Rücksichtnahme höhere Strafen ersetzen könne. Dies war eine Fortsetzung einer ähnlichen Kampagne der 1930er Jahre, als an den »Motorritter« appelliert wurde. Statt strenger Strafen und Verkehrsregeln sollte großmütige »Barmherzigkeit gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern walten, indem er darauf verzichtet, seine Stärke, die in der geballten Kraft des Motors liegt, auszuspielen.«⁵⁴ So verlogen die »Barmherzigkeit« der Nazis war, so wirkungslos sind diese Appelle bis heute, wie die Unfallstatistiken zeigen. Auch das Nachtfahrverbot der Kurorte für Motorräder wurde 1936 verboten und nie wieder eingeführt (in beiden Republiken).⁵⁵

Die Schuldverlagerung weg vom Autofahrer hin zu schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen hat in den 1930er Jahren große Schritte gemacht.⁵⁶ Die Rechte der Autofahrer*innen hingegen wurden selbst bei Diebstahl schließlich mit KZ und Todesstrafe verteidigt.⁵⁷ So hart wurden Autodiebe in der BRD nicht mehr bestraft, aber die Verschiebung von Rechten und Verantwortung auf den Straßen blieb doch bestehen. Die Schuld-Opfer-Umkehr gilt im Prinzip bis heute, wie 1936 der NS-Kurier jubelnd

51 Scherf/Knie/Ruhrort, *Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende*, 2018, S. 50.

52 Quelle: Deutsches Reich und Kraftfahrzeugbundesamt 2018, In: Christian Scherf/Andreas Knie/Lisa Ruhrort, *Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende*, S. 38.

53 *Autowelt* 10 1952, in Klenke S. 171.

54 Die Zeitschrift »Motor und Sport« widmete sich 1939 in ihrer Serie »Vom Verkehrssünder zum Motorritter« der Verkehrserziehung ihrer Leserschaft. In: Hochstetten, S. 383.

55 »DDAC und NSKK protestierten im Januar 1936 gegen das in manchen Kurorten bestehende Nachtfahrverbot für Motorräder. Sie erkannten darin eine »verkehrsfeindliche Haltung«. Mit der Begründung, dass die erlassenen Verbote zum Schutze der Kranken und Erholungsbedürftigen in den Kurorten die erstrebte Motorisierung hemmen würden, erklärte das Staatsministerium des Inneren in München die Verbote für unrechtmäßig. Dieses Beispiel veranschaulicht, dass die von oben verordnete Autofreundlichkeit in der Konsequenz eine Geringschätzung gegenüber den Interessen der nicht-motorisierten Volksgenossen bedeutete und Ausdruck einer zutiefst inhumanen Verkehrspolitik war.« Ebd., S. 381.

56 Ebd., S. 374ff.

57 »Im Sinne der Erhaltung dieser Verkehrssicherheit ist der Staat auch entschlossen, verbrecherische Elemente, Autofallensteller, Droschkenräuber und Mörder unbarmherzig zu vernichten und auszurotten.« Hitler auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung – 1939; zit.n. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: »Die größte Autoschau der Welt«. In: Hochstetter, S. 387.

feststellte: »Die Straße gehört dem Auto«.⁵⁸ Die Erziehung des Deutschen zum »Verkehrsmenschen«, der das Recht des schnelleren und stärker motorisierten ohne Neid anerkennt, machte große Fortschritte im Dritten Reich.⁵⁹

Immerhin gab es in den 1950er Jahren eine Debatte, in der auch Stimmen für ein Tempolimit laut wurden. ADAC und Autolobby kämpften mit der Lüge, das Rasen ohne Beschränkung sei Ausdruck einer Freiheit, die es unter Hitler nicht gegeben habe. Die Tempo-Freiheits-Lüge sollte noch eine lange Karriere machen, als sie anti-kommunistisch gegen die DDR mit ihren lahmen Trabis gewendet werden konnte, nach dem Motto: Die freie Welt fährt schnell, in Diktaturen wird geblitzt und bevormundet. So hatte die erneute Debatte um ein Tempolimit 1990 kaum eine Chance, es hieß wie 1950, Freiheit sei immer die des Auto.

NS-Paraphrasierungen

Mitte der 1950er Jahre wurde der Versuch, Reklameschilder an Autobahnbrücken anzubringen, abgewehrt vom Heimatschutzbund und den Architekten. Der bekannteste unter ihnen, der ehemalige Reichslandschaftsanwalt und Antisemit Alwin Seifert, nahm in seinem Selbstlob nur ein sehr kleines Blatt vor den Mund: »Die künstlerische Schönheit der Autobahnen ist das einzige auch im Ausland anerkannte und beneidete Ruhmesblatt, das die Vergangenheit hinterlassen hat.«

Das war eine Paraphrase der Geheimrede Heinrich Himmlers vom 4. Oktober 1943, wonach der Holocaust »ein niemals geschriebenes und niemals zu schreibendes Ruhmesblatt unserer Geschichte [sei],«⁶⁰ Himmlers Rede war durch die Nürnberger Prozesse bekannt geworden. Er kam damit gut durch und das war in seiner Zeit, soweit bekannt, kein Skandal.

Die Zeitschrift *Auto, Motor, Sport* titelte 1965 »Die Vollmotorisierung marschiert« in direkter Anspielung auf »SA marschiert«.⁶¹ 1965 schrieb der ADAC in seinem Manifest für die autogerechte Gesellschaft vom »gesunden funktionieren eines Volkskörpers«. 1966 betitelte der Verkehrsjournalist der »Deutschen Straßenliga«, Hans Erb, sein Buch über den »Automenschen« mit »Auto Auto über alles« in gänzlich unverhüllter Paraphrasierung auf »Deutschland, Deutschland über alles«.⁶² Shell nannte seine Automo-

58 »Der NS-Kurier vom 17. Februar 1936 titelte »Die Straße gehört dem Auto« und triumphierte, dass die Zeiten vorbei seien, wo Fußgänger sich als Herren über die Straßen fühlen durften.« In: Hochstetter, S. 380.

59 Unter einem »Verkehrsmenschen« stellte sich der [NSKK] Korpsführer einen »seit frühester Jugend im Verkehr und zum Verständnis eines modernen Verkehrs erzogenen Volksgenossen vor, dem als Nationalsozialisten die Einfügung in die Verkehrsgemeinschaft bereits eine Selbstverständlichkeit bedeutet, der frei von jedem Neidgefühl einem anderen Verkehrsteilnehmer die höhere Geschwindigkeit und das rasche Vorwärtskommen nicht mißgönnt«. In: Hochstetter, S. 382.

60 Vgl. Doßmann, S. 116f.

61 Giettinger, S. 95.

62 Giettinger, S. 17, 125ff. Die Phrase »Deutschland über alles« wurde aus der Hymne beider Republiken gestrichen, weil sie Preußens Angriffskriege, den Ersten und Zweiten Weltkrieg Deutschlands und dessen imperialistisches Streben gerechtfertigt hatte, gleichwohl der Autor der Zeilen sie wohl anders gemeint haben wird.

bil-Lobbyismus-Studie der 1950er Jahre »Verkehr ohne Raum« in Anspielung auf »Volk ohne Raum.«

Solange nur die Wörter Himmler, Hitler, Holocaust, Juden und Krieg nicht fielen, konnte scheinbar so gut wie jeder Nazispruch mit Auto und Autobahn verpackt werden.⁶³

Heute sind Autonummernschilder der populärste Ort außerhalb des Internets für Nazi-Codes. Wer sich die Mühe macht hinzusehen, findet viele Nummernschilder mit entsprechenden Zahlenkombinationen wie 88 (HH = Heil Hitler), 18 (AH = Adolf Hitler), 204 (20. April = Hitlers Geburtstag), 14 (»die 14 Wörter«), 28 (BH = Blood and Honor) oder Kombinationen wie 1888 oder 8188 usw. Manche Nummernschilder wie SS, NS oder SA werden nicht vergeben, aber die Liste der NS-Codes ist wesentlich größer und wächst ständig während die Verbotslisten weit hinter her hinken.⁶⁴ Mittlerweile ist dies auch in anderen Ländern angekommen. In Lissabon sah ich ein Auto mit dem Nummernschild »Ado8lf«. Wenn es statistischer Zufall wäre, dürfte zum Beispiel »88« genau einmal auf 100 Nummernschilder mit einer zweistelligen Zahlenkombination vorkommen. Es kommt aber eindeutig viel öfter vor. Andererseits könnten die Strafverfolgungsbehörden mit einer einfachen Anfrage bei den KfZ-Behörden der Länder eine wahrscheinlich sehr vollständige Liste der Personen mit Neonazi-Hintergrund der Bundesrepublik erstellen.⁶⁵

Gemäß der Motorisierung kann die Nachkriegszeit in drei Phasen eingeteilt werden, die erste mit sehr wenigen Autos bis in die erste Hälfte der 1950er Jahre. Ab 1960 begann die Phase der starken Expansion und ab 1970 besaß die Mehrheit der Haushalte ein Auto. Ein Übergang zu einer vierten Phase mit nahezu 100 Prozent Haushaltsbesitz begann erst in den späten 1990er Jahren mit Fortsetzung bis heute.

63 Ausnahmen, die sich überhaupt nicht verhüllten, gab es wie diese Zeitungsannonce aus dem Jahr 1989 in München: »Seine Ehre hiess Treue.« (Doppel-S im Original) – Todesanzeige für Luis Schinholzer in München (Fluchthelfer Eichmanns und dessen SS-Vertrauter), im Auftrag seiner Witwe. Bettina Stangneth, Eichmann vor Jerusalem: Das unbehelligte Leben eines Massenmörders, Arche Verlag, Zürich und Hamburg 2011, S. 454.

64 Informationsblatt des Verfassungsschutzes Brandenburg, Falsche Kennung: Kritische Kombinationen auf Kfz-Kennzeichen, Potsdam 2008, In: Bell Tower, Weitere Autokennzeichen mit NS-Bezug sollen verboten werden, 18.3.2021, <https://www.belltower.news/neonazi-codes-weitere-autokennzeichen-mit-ns-bezug-sollen-verboten-werden-113297>

65 SPIEGEL, Nazi-Codes auf Kfz-Kennzeichen, 20. April 2015, <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/verbotene-kfz-kennzeichen-keine-nazi-nummernschilder-a-1025284.html>

Tabelle 11: Phasen der Kryptisierung, symbolpolitischer Entnazifizierung und Re-Nazifizierung

Pha-se	Zeitab-schnitt	Wichtigste Ereignisse
I	1945 – 1949	Viele Nazis zeigen ihre Sympathien offen und unvorsichtig im Alltag. Sie sind aber nicht mehr in hohen Ämtern.
II	1949 – 1954	Nazis zeigen ihre Sympathien immer noch offen, z.B. im Bierzelt, sind aber etwas vorsichtiger. Der Kriegsverbrecher Alois Brunner kann von Organisation Gehlen/BfV geschützt fünf Jahre in der jungen BRD leben
III	1954 – 1968	Re-Nazifizierung der Staatsspitze: Kiesinger, Globke, Lübke.
IV	1968 – 1985	Beginn der allgemeinen Kryptisierung und oberflächlichen Entnazifizierung, allgemeine Sublimation im Automobilismus, Klarsfeld-Kiesinger-Skandal.
V	1985 – 1989	Der Bundespräsident Weizäcker bezeichnet den 8. Mai erstmals als Befreiung. Der natürliche Generationenwechsel entfernt Altnazis. Sichtbare Neonazi-Bewegung erstmals in der DDR.
VI	1990 – 2005	Weizäckers Vorstoß scheitert an Historikerstreit und Wiedervereinigung, verleugnete Pogromwelle und rechter Terror, Ausstellung »Verbrechen der Wehrmacht«, medial forcierte Selbstverständlichkeit des neuen Nationalismus in Fußballweltmeisterschaften, Martin Walsers Rede in der Pauluskirche 1998, Wirtschaft und Staat zahlen 8 Milliarden DM an Holocaust-Überlebende, »Aufarbeitung« von DDR und »Stasi« helfen bei der Verdrängung des Themas Nazi-Faschismus und bei seiner Relativierung.
VII	2005 -	Holocaust-Mahnmal in Berlin 2005, BRD wird »Erinnerungs- und Aufarbeitungsweltmeister«, ab ca. 2008 Historikerstreit der schweigenden Mehrheit, ⁶⁶ Thilo Sarrazins Buch »Deutschland schafft sich ab« 2010, zweistellige Wahlergebnisse der AfD 2014 – 2016 mit Personal aus der ersten und zweiten Nachkriegsgeneration, erstmals starker positiver Bezug der neuen Rechten auf israelische Rechte, neue Islamophobie, Globalisierung des rechten Terrors, erstmals auch gegen konservative Mitte und erstmals staatliche Anerkennung 2020/2021 in USA und BRD, erstmals wird 2020 ein Geheimdienstchef entlassen wegen Nähe zu Neonazis, erstmals ernsthaftes Vorgehen von Twitter und Facebook 2021, Konjunktur der Hufeisen/Extremismustheorie auch in EU, Polen, Ungarn, strukturell antisemitisches Verschwörungsdenken in Social Media, Ausbau von Polizei und Geheimdiensten u.a. in den neuen Polizeigesetzen. Wiedererstarken von Russophobie und Holocaust-Relativierungen im Zuge des Russland-Ukraine-Krieges.

66 Vgl. Wolfgang Wippermann, Auf der Autobahn zum Mutterkreuz.

Tabelle 12: Phasen der Motorisierung seit 1945 in der WBZ/BRD

Phasen	Zeitraum
Sehr wenige private Autos	bis ~1955
Deutliche Expansion mit allgemeiner Auto-Besitz-nah-Erwartung	ab 1960
Die Hälfte der Haushalte mit Auto	~ 1970
Drei Viertel der Haushalte mit Auto	~ 1995 – 2021

Die letzte Freiheit des kleinen Mannes

Bis heute wird die Massenmotorisierung verteidigt als mal die letzte, mal als die einzige »Freiheit des kleinen Mannes«. Damit wird behauptet, die Aufteilung von Lebenschancen nach sozialer Herkunft werde im Auto tatsächlich transzendiert.⁶⁷ Im Auto käme demnach auch der, fast immer männlich gedachte, Mensch der Arbeiter*innen-Klasse einmal zu seinem Recht und werde ebenbürtig. Ohne das Attribut »klein« und das Subjekt »Mann« wird die vermeintliche Freiheit auch beim Recht auf Rasen auf der Autobahn verteidigt, gleichwohl auch hier Männer gemeint sind, nur eben nicht die »kleinen«.

In beiden Diskursen wird unterstellt, es gäbe schon zu viele Einschränkungen. Bezeichnend ist, dass dieser Diskurs der letzte ist, in dem in breiter Öffentlichkeit eine Klassen-förmige Vergesellschaftung überhaupt eingeräumt wird. Der Gedanke wäre nun naheliegend, dass eben kein Argument zu schlecht sei für das Auto. Dem ist jedoch nicht so. Auch der kleine Auto-Mann und die Autobahn als Klassen-loser Raum sind NS-Erfindungen (Kapitel 8).

Fritz Todt: »Im Kraftwagen ist auch der kleine Mensch, dessen Veranlagung und Schicksal nicht zum kühnen Eroberer gereicht hat, in der Lage, selbst seine kleinen Entdeckungsfahrten zu machen.«⁶⁸ Das Auto sollte nicht länger das »Verkehrsmittel für besonders bevorzugte Kreise« bleiben, sondern mit dem Volkswagen zum »allgemeinen Verkehrsmittel des ganzen deutschen Volkes« werden.^{69, 70} So ist eine lästige

67 Zu Lebenschancen und versteckten klassenförmigen und patriarchalen Ausschlussmechanismen siehe Reinhard Kreckel, *Politische Soziologie der sozialen Ungleichheit*, 1. und 3. Auflage, Frankfurt a.M. 1992 und 2004.

68 Todt, Generalinspekteur des deutschen Straßenwesens, 1937, in: Till, *Psychologie von Gewalt und Massenmord*, 2000, S. 93.

69 Hitler im *Völkischen Beobachter*, 8.3.1934, IAMA: »Solange das Automobil lediglich ein Verkehrsmittel für besonders bevorzugte Kreise bleibt, ist es ein bitteres Gefühl, von vorneherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen, denen das Leben ohnehin nur begrenzte Möglichkeiten einräumt, von der Benutzung eines Verkehrsmittels ausgeschlossen zu wissen, das ihnen vor allem an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines bisher unbekannten, freudigen Glücks würde« In: Till, S. 101.

70 Hitler am 28.2.1938, »Sorgen wir also dafür, daß durch eine gewaltige Zahl billiger deutscher Volkswagen in der Zukunft der Wunsch jener befriedigt wird, die aus Liebe, Lust zum Kraftwagen bereit sind, einen Teil ihres Einkommens dafür anzulegen. Damit wird vor allem der Kraftwagen als sol-

Konsequenz der erfolgreichen Massenmotorisierung die Flucht der oberen Klassen in immer größere Autos, weil ein Auto an sich längst keinen sozialen Status mehr anzeigt.

Daniela Zelone resümierte: Das »Streben nach Faschisierung der Nation fand im Faschisierungsprozess des Automobils ein zur Instrumentalisierung geeignetes Element par excellence, um die volksnahe und klassenübergreifende Politik der Faschisten beweisen zu können. Das Automobil, dessen Besitz seit seinen Anfängen ein klassenspezifisches Privileg war, wurde vor allem in der Zeit der Autarkie als klassenübergreifendes und nationales Gefährt für das ganze italienische Volk propagiert.«⁷¹ Bei allen Differenzen ab 1945 blieb es beim Auto als »volksnahe und klassenübergreifende Politik.« Bis heute wird dies mehr oder weniger als Naturzustand unterstellt. Der Sprecher der neuen Autobahn GmbH erklärte den Fernsehkameras, während seine Baustelle der A100 in Berlin im Jahr 2021 von Klimaaktivist*innen besetzt war, »die Mehrheit« wäre für diese Autobahn.⁷² Die Mehrheit von rund zwei Dritteln der Berliner Haushalte besitzt jedoch gar kein Auto.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die BRD der Nachkriegszeit wie wohl kaum ein Staat in kürzester Zeit viele billige Autos geliefert hat und zugleich in den »goldenen zwei Jahrzehnten« des Wirtschaftswunders einen Ausgleich der Klassengegensätze erreichen konnte. So ist nicht nur das Autoversprechen, sondern auch das des Klassenausgleichs im selben Zeitabschnitt wahr geworden – und ein weiteres Mal hat die BRD die Prophezeiung Hitlers erfüllt. Der soziale Friedensvertrag hätte sicherlich auch ohne Auto funktioniert, aber hier ist nun eine weitere Verbindung entstanden, die dazu führt, dass Auto und Autobahn wie angekündigt zu einer Milderung der Klassengegensätze führten und die drei heute im kollektiven Unterbewusstsein sehr eng miteinander assoziiert sind.

Auch im 21. Jahrhundert ist das Auto ein Hilfsmittel, um den Klassencharakter gesellschaftlicher Ungleichheit hinter sozialen Milieus und Lifestyles zu verbergen. Das Auto etabliert seine eigene Klassengesellschaft mit Kleinwagen, Mittel- und Oberklasse, Gebraucht-, Leasing- und Neuwagen. Jedoch vermittelt diese Klassifizierung den Eindruck, es wäre zu schaffen und nicht wenige leisten sich bekanntlich ein Auto weit über ihre Verhältnisse. Sicher ist ein großer Statusunterschied zwischen 2,5 Tonnen SUV und gebrauchtem Opel. Jedoch ist das immer noch viel weniger Unterschied als zwischen bequemem Erbe und gesperrtem Konto, zwischen privater Villa und prekärer Mietwohnung mit drohender Zwangsräumung. In der Auto-Welt ist die Klassengesellschaft zumindest erträglicher. Im Falle des Unfalls kann sogar das billigere Auto dem teuren einmal Schaden zufügen und bis zum SUV konnte das sogar gegen die »Oberklasse« ausgehen. Außerdem gilt weitgehende juristische Gleichheit. Ganz anders beim

cher aufhören, das Kennzeichen einer bestimmten Schicht von Einkommensträgern zu sein, er wird immer mehr zu einem allgemeinen Verkehrsmittel des ganzen deutschen Volkes. Dann wird auch jene gewaltige Propaganda nicht umsonst sein, die wir für die Motorisierung unseres Volkes sachlich und ideell leisten« In: Domarus 1962, S. 791, in: Till 2000, S. 99.

71 Zenone, S. 53.

72 Besetzung im Rahmen des dezentralen Anti-Autobahn-Aktionstags in Berlin von Sand im Getriebe, Ende Gelände und Fridays for Future, vgl. Tagesschau am 5. Juni 2021.

Mietrecht, Arbeitsrecht, Sozialrecht usw., in denen die Opelfahrer*in meist den Kürzeren zieht. Wer jedoch im Auto sitzt, ist für diese Zeit Teil einer privilegierten und zumindest relativ egalitarisierten Gemeinschaft.