

Hat die Autobahn Deutschland den Sieg gekostet?

Der ökonomische Irrationalismus des Autobahnbaus könnte die Welt vor einem Sieg der Nazis gerettet haben. Es war ein teures Bauprojekt mit rund 5,34 Milliarden Mark Kosten.¹ Der größte Gläubiger waren die Arbeiter*innen, deren Versicherungsbeiträge für nicht eingetretene Zeiten der Arbeitslosigkeit sie zu 74 Prozent finanzierte. De facto sind die Arbeiter*innen, die Zwangsarbeiter*innen und ihre Nachkommen die Eigentümer*innen von 3800 km Reichsautobahn.

Im Vergleich mit anderen staatlichen Bauprojekten der verschiedenen Investitionsprogramme lag die Reichsautobahn stets deutlich unter dem Wohnungsbau, aber gleichauf mit Wasser- und Straßenbau und beständig über dem Schienenbau.² Da die gesamte Bauwirtschaft schon ab 1934 ausgebucht war, ging ihr Bau bis Kriegsbeginn zweifelsfrei zu Lasten anderer Bauten, unabhängig davon, woher das Geld kam.³ So verbraucht die Wehrmacht 1938 hauptsächlich für den Westwall 8,5 Millionen Tonnen Zement und die Autobahnen 1,8 Millionen.⁴ Das war natürlich weniger, aber immerhin noch 21 Prozent so viel wie der Westwall.

Von Anbeginn litt der Reichsautobahnbau an einer Knappheit an den wenigen erfahrenen Tiefbauingenieuren und -firmen, ab 1935 konkurrierte er auch um knappe Baustoffe (Sand, Kies, Zement), und ab 1936 herrschte Knappheit an Eisen. 1937 hat der Materialmangel, wie intern nüchtern festgestellt wurde, »stellenweise den Baufortschritt gehemmt und auch zur Einstellung der Bauarbeiten geführt.«⁵ Die 1933 geplanten 6000 bis 6500 km waren von Anfang an über den Möglichkeiten der deutschen Bauwirtschaft, und auch das nach unten korrigierte Ziel von 4000 km »Grundnetz« bis 1939 (und erst später zu bauende weitere 5000 km) war unerreichbar. (Ohne Westwall allerdings wären die 4000 km wohl möglich gewesen.)⁶ Aus dem anfänglichen Mangel an Straßenbaumaschinen machte die Propaganda eine Tugend. Ihre Behauptung, sie hätte mit Absicht wenig Maschinen eingesetzt, um mehr Arbeiter anstellen zu können, war eine Lüge,

1 Gogl, 2019, S. 67.

2 Gogl, 2019, S. 56.

3 Lärmer, Autobahnbau, S. 82-84 und Gogl, 2019, S. 69.

4 Lärmer, S. 85.

5 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), R.D., Akte Nr. 1/1, Bl. 251, In: Lärmer, S. 86.

6 Vgl. Lärmer, S. 89.

die jedoch von den meisten Historiker*innen bis heute in anklagender Weise wiederholt wird. Als 1936 genügend Maschinen beschafft waren, wurde »Maschinenarbeit im allgemeinen in dem üblichen Umfang angewendet.«⁷ Daraus folgt, i) dass die Autobahn so arbeitsintensiv war, weil Maschinen die ersten 3 Jahre fehlten, ii) dass die Autobahn zu keinem Zeitpunkt »der Ankurbelung der Wirtschaft« diente, wie von Hitler und teils bis heute behauptet wird, da die Bauindustrie ohnehin ausgebucht war, iii) dass allerdings der Maschinenpark beachtlich wuchs.⁸ Der tatsächlich militärische Aspekt der Autobahn war neben der organisatorischen Vorbereitung der OT der Maschinenpark, mit dem im Krieg militärische Straßen und andere Anlagen gebaut werden konnten. Gleichwohl steht außer Frage, dass der Autobahnbau andere Bauvorhaben behindert hat.

Wie groß die Knappheit war, zeigt sich daran, dass fast eineinhalb Jahre, bis 6. Dezember 1934, auch Firmen mit jüdischen Besitzern bauen durften. Das geschah, obwohl der »deutsche Industrie und Handelstag« schon vor der ersten Bauschlacht deren Ausschluss gefordert hatte, und Todt darüber hinaus so weit ging, »deutsche Baustoffe« zu fordern.⁹ Scheinbar ging es anfangs nicht ohne jüdische Baufirmen, worüber freilich geschwiegen wurde. Wie überlastet die Bauindustrie war zeigt sich des Weiteren an Berichten von absurden Überstunden vieler Arbeiter*innen und in Folge dessen einer Todesquote von einem tödlichen Unfall alle vier km, insgesamt 226 Tote auf den ersten 1000 km.¹⁰

Fehlende Tiefenrüstung

Die Investitionen in die Autobahn hätten nun in der Vorkriegszeit auch in die sogenannte Tiefenrüstung fließen können, z.B. in ein zweites großes Werk für synthetischen Gummi für Autoreifen (der Weltmarkt mit pflanzlichem Kautschuk war ab Kriegsbeginn vorhersehbar versperrt) oder eine zweite große Raffinerie für synthetisches Braunkohle-Benzin.^{11, 12} In Folge solcher Versäumnisse litten die 45 Prozent des Heeres, die motorisiert waren, empfindlich unter Knappheit an Reifen und Treibstoff.¹³ Die gro-

7 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), R.D., Akte Nr. 2, Bl. 162, In: Lärmer, S. 87.

8 Der gesamte Gerätepark aller Baufirmen wuchs bis 1938 um: 6000 Betonmischmaschinen, 4700 Bauzüge (4700 Lokomotiven und 120.000 Rollwagen), 2700 Bagger und 12.800 Baugleise. Vgl. Lärmer, S. 86.

9 Ob das trotz Mangel eingehalten wurde, ist nicht bekannt. Vgl. Lärmer, S. 84.

10 Vgl. Lärmer, S. 70.

11 Das Werk für synthetischen Gummi der BASF bei Schkopau bei Halle wurde erst 1936 fertig und ein zweites in Auschwitz Monowitz wurde 1944 vor Fertigstellung in Angriffen der US Airforce zerstört. Es kostete – unter Ausnutzung von Sklavenarbeiter*innen – nur 0,7 Milliarden RM. Vgl. Bernd C. Wagner: IG Auschwitz. Zwangsarbeit und Vernichtung von Häftlingen des Lagers Monowitz 1941–1945. München 2000, S. 56f.

12 Das Werk für »Deutsches Benzin« aus heimischer Braunkohle wurde in Leuna bei Halle schon 1926 von der IG-Farben errichtet. Es konnte in Friedenszeiten nie mit natürlichem Erdöl-Benzin vom Weltmarkt konkurrieren und war somit ein klares Autarkie-Projekt für den von IG-Farben scheinbar vorhergesehenen Krieg.

13 Vgl. Lärmer, S. 108.

ßen Werke in Auschwitz-Monowitz konnten nie fertig gestellt werden und selbst dann wären sie zu spät gekommen.

Bedenkend, dass die britischen und US-Luftangriffe mit großer Kraft erst 1944 die Industrieanlagen zerstörten, und die deutschen Truppen am 4. Dezember 1941 bis auf ca. 30 km an Moskau heranrückten, und dass die Sowjetunion, bis dahin alle Schlachten verlierend, ihre Soldat*innen und Verwaltung demoralisiert, auf der Flucht immer weiter nach Osten, möglicherweise mit dem Fall der Hauptstadt zusammengebrochen wäre, könnte das größte Prestige-Projekt Hitlers das Zünglein an der Waage gewesen sein. Es gab andere strategische Fehler wie die Angriffe auf England und Nordafrika. Aber auch die Autobahn hat Wirtschaftskraft in einem kriegsunwichtigen Sektor gebunden und damit einen Teil beigetragen zum Sieg der Anti-Hitler-Koalition. Dass General Schukow am 5. Dezember 1941 in den ersten erfolgreichen Gegenangriff übergehen konnte, hatte auch damit zu tun, dass die Wehrmacht ohne ausreichenden Nachschub kurz vor Moskau im Schnee feststeckte, während die Rote Armee genügend Treibstoff hatte.¹⁴ Der Spion der Komintern, Richard Sorge, offiziell Korrespondent der Frankfurter Allgemeinen Zeitung in Tokio, hatte darüber hinaus der Moskauer Zentrale schon am 14. September versichert, dass Japan die USA und nicht die Sowjetunion angreifen würde. Er lag richtig, zwei Tage nach Beginn der Offensive bombardierte Japan Pearl Harbor. Alles zusammengekommen ergibt sich das Bild eines Kipppunktes. Zu keinem Zeitpunkt danach kam Deutschland in die Nähe eines Sieges über die Sowjetunion und damit ganz Europas. Benzinmangel, zu langsame Instandsetzung der Schienenwege und Straßen, das Versagen des deutschen Geheimdienstes und Sorgen Funkspruch waren die, wenn man so will, deutschen Beträge dazu. So hatten die »Pyramiden des Dritten Reichs« schließlich ihre militärische Wirkung, nur eben ganz anders als von Fritz Todt versprochen. Selbst wenn die Wehrmacht, wie er tönnte, 300.000 Mann »mit Sturmgepäck« in 100.000 beschlagnahmten zivilen Autos von der Westgrenze nach Königsberg in 24 Stunden gefahren hätte – militärisch wäre es ohne den kleinsten Nutzen gewesen. Benzin für LKW war knapp und das Nadelöhr war das russische Spurmaß der Eisenbahn östlich von Königsberg und nicht die Autobahn-Strecke im Altreich.

Winfried Wolf schreibt, die NS-Führung habe »die Option Straße« statt der Option Schiene für den Krieg gegen die Sowjetunion gewählt. Darüber hinaus hätte die Reichsbahn ihren Beitrag getan. Die Bahn litt, so die Historiker Negt und Kluge, unter »Realismusproblemen« in Bezug auf die Bedingungen in der Sowjetunion.¹⁵ Ihr Präsident und Reichsverkehrsminister »Dorpmüller meinte, er könnte das sowjetische Spurmaß einfach »umnageln« lassen auf deutsches Maß. Auch an die Unterschiede in der winterlichen Außentemperatur und den in vielen Bereichen schwammigen Boden sowie

14 Erst nachdem der Kommunist und Komintern-Spion Richard Sorge aus Tokio Details des bevorstehenden Angriffs Japans auf die USA gefunkt hatte, als offensichtlich keine Gefahr eines japanischen Angriffs aus Osten drohte, konnte General Schukow seine Truppen aus Sibirien per Eisenbahn nach Moskau verlegen. Die frischen Truppen begannen am 3. Dezember 1941, zwei Tage vor dem vorhergesagten japanischen Angriff auf die USA in Pearl Harbour, mit dem Gegenangriff auf die Wehrmacht.

15 Wolf, S. 143.

die kürzere Reichweite der Wasserkessel westeuropäischer Lokomotiven hat er nicht gedacht. Das Eisenbahnwesen hat wesentlich zur Niederlage Hitlerdeutschlands beigetragen.«¹⁶ Die Deutsche Führung erkannte das glücklicherweise zu spät. Nicht einmal die Dampflokomotiven, wo es sie denn im richtigen Spurmaß gab, waren frostsicher genug, um im russischen Winter zu funktionieren.¹⁷ Erst 1942, nach dem Scheitern vor Moskau, vergab die Bahn den Auftrag für 5000 frostsichere Loks innerhalb eines Jahres, welche die Industrie im gesamten besetzten Europa jedoch nicht so schnell liefern konnte.¹⁸ Hitlers Liebe zu Auto und Autobahn, und die Vernachlässigung der Bahn haben dem knappen Sieg der Zivilisation über die deutsche Barbarei einen großen Dienst erwiesen.

Anlässlich des Sieges ließ die sowjetische Führung einen Film drehen, der auf Englisch 1942 in den USA als »Moscow strikes back« erschien. Darin sind die ikonographisch gewordenen Bilder zu sehen von Rotarmisten in weißen Winteruniformen, die erstmals die Deutschen besiegen. Obwohl die zu sehende Armee hoch technologisiert ist, werden auch viele Soldaten auf Pferden und mit Skiern gezeigt. Die Deutschen hingegen kapitulieren inmitten von großen Schrotthalden zerschossener LKW, ziviler Autos und auch ein Omnibus ist zu sehen. Die ganze Szenerie in einer schneeweißen Landschaft wirkt surreal. Gezeigt werden die deutschen »Herrenmenschen« und ihre dünnen Stiefel und dünne Kleidung. Soweit ist die Szenerie selbst ins kollektive Bewusstsein der Deutschen eingegangen. Nicht eingegangen sind die Bilder, womit der Film die Zuschauer*innen quälte: zahlreiche von den Deutschen ermordete Kinder und erhängte Jugendliche in den befreiten Kleinstädten. Die Rote Armee wurde von der Bevölkerung sichtlich glücklich als Befreierin begrüßt.¹⁹

16 »zumal was den Krieg im Osten betraf. Bereits am Jahresende 1941 war die deutsche Front in der UdSSR 800 Kilometer von ihrer Ausgangsstellung (in Polen) entfernt; die Länge dieser Front betrug 2000 Kilometer. Diese Entfernungen [...] konnten ausschließlich mit den Eisenbahnen bewältigt werden.« Wolf, Winfried, S. 140 und S. 142.

17 Vgl. Wolf, Winfried, S. 143.

18 Wolf, S. 142.

19 In keiner Armee kämpften mehr Frauen und mehr Juden*Jüdinnen, laut Yad Vashem waren es bis zu 500.000. 1941-1945 Jews in the Red Army, <https://www.yadvashem.org/research/research-projects/soldiers.html>. Museum zur Erinnerung an die jüdischen Kämpfer im 2. Weltkrieg, www.jwmww2.org/USSR_arena und 1941-1945 – Jews in the Red Army, <https://www.yadvashem.org/research/research-projects/soldiers.html>.

*Abb. 75: Eine Partisanin der Roten Armee. In keiner Armee kämpften mehr Frauen; Fotograf*in unbekannt.*



Abb. 76: Ein einfacher Soldat der Roten Armee in weißer Winterkleidung beim Angriff auf die Deutschen vor Moskau; Quelle: Kopalin/Varlamov/Newsreel, UdSSR/USA, »Moscow Strikes Back« 1942.



Abb. 77: Eine von vielen Pilotinnen: Jekaterina Budanova vor ihrem Flugzeug; Foto: UdSSR/Wikimedia.

