

HANSER

Wolfgang Schivelbusch

# Entfernte Verwandtschaft

Faschismus, Nationalsozialismus, New Deal 1933-1939

ISBN-10: 3-446-20597-7

ISBN-13: 978-3-446-20597-0

Weitere Informationen oder Bestellungen unter  
<http://www.hanser.de/978-3-446-20597-0>  
sowie im Buchhandel

Die deutsche Modernisierungsbaustelle verband mit der amerikanischen – und beide unterschieden sich darin von der italienischen –, daß sie eine neue Technologie in den Mittelpunkt stellte. Was für die TVA die Elektrifizierung, das war für die Autobahn die Motorisierung. Beide aber waren, seit sie um 1900 in die Zivilisation eingespeist wurden, nicht einfach nur Techniken, sondern Befreiungs- und Erlösungsversprechen. Sie markierten das Ende der zyklischen ersten Industrierevolution und eröffneten den Prospekt eines vollendeten industriellen Arkadien, in dem Mensch, Natur, Technik und Energie nicht mehr in Widerspruch stünden, sondern zu einer gleichsam neo-saint-simonistischen Synthese fänden. Elektrifizierung und Motorisierung strahlten eine vom 1. Weltkrieg nur kurz unterbrochene und seit 1933 durch die neue Rolle des Staates mit neuer Bedeutung aufgeladene Faszination aus. Roosevelt, der mit der TVA auf die elektrische, und Hitler, der mit der Autobahn auf die automobilen Karte setzte, ahnten, welche Massenwunschkapazitäten sie damit ihren Regimes erschlossen. Wie alle neuen Produkte und Moden üben neue technische Verfahren und Apparate die größte Faszination in ihrer heroischen Anfangsphase aus, wenn sie als die Erfüllung alter Menschheitsträume Staunen und Bewunderung erregen. Beides stumpft ab und verliert sich, sobald sie massenhaft produziert und konsumiert werden. In Amerika hörte das Auto mit der Motorisierung der zwanziger Jahre auf, Traumobjekt zu sein, und wurde alltäglicher Gebrauchsgegenstand. In Europa, und zumal in den automobilistisch unterentwickelten Ländern Italien und Deutschland, bewahrte es seine futuristische Faszination der Bewegungs- und Geschwindigkeitsmaschine, mit deren Hilfe der Mensch seine natürlichen Grenzen überschreiten und sich technisch potenzieren konnte. Der Europäer benutzte das Auto als Waffe, mit der er sich seine persönliche Freiheit bestätigte bzw. erkämpfte. Er fuhr individualistisch, aggressiv, rasant, rücksichtslos. Kam er nach Amerika, so wunderte er sich, wie gemächlich, konformistisch und passiv die Amerikaner ihre Autos benutzten. Allerdings erkannte er auch, daß dies seinen einfachen Grund in der Masse der Autos, der Verkehrsdichte hatte. Zuweilen sah er sogar eine Verbindung zwischen dem geduldigen Kolonnenfahren der Amerikaner und ihrem politischen Konformismus, oder positiv: der Disziplin und Stabilität ihrer Demokratie. In der Historiographie des »Dritten

Reiches« wurde die Autobahn lange als ein Nebenzweig der Aufrüstung eingeordnet. Als ›Straßen des Führers‹ und eines Regimes, dessen Ziel von Anfang an der Krieg war, hatten sie, so wurde messerscharf geschlossen, Teil der Kriegsvorbereitung zu sein. Mit der differenzierenderen Betrachtung des Nationalsozialismus in den vergangenen 30 Jahren entstand auch ein mehrdimensionales Bild des Autobahnprojekts. Es wurde jetzt gesehen als Paradebeispiel für die andere, die ›amerikanische‹ Seite des Regimes, die Massen weniger durch Repression als durch Manipulation und Suggestion an sich zu binden. Die Ideologie der Volksgemeinschaft, so entdeckte eine neue Historikergeneration, fand Anklang, weil sie Brot und Spiele nicht nur versprach, sondern auch lieferte. In dieser neuen Perspektive erscheint das »Dritte Reich« weniger als Gefängnis denn als große Freizeitanlage, errichtet von der Organisation ›Kraft durch Freude‹ und zusammengehalten u.a. durch die Autobahn. ›Kraft durch Freude‹ und Autobahn verband im übrigen das dritte Großprojekt und zweite ›Geschenk des Führers‹ an das Volk, das die Autobahn überhaupt erst sinnvoll machte, der Volkswagen. Mit seiner Produktion wurde ›Kraft durch Freude‹ beauftragt. Daß Autobahnbau und Autobau dann nicht wie geplant Hand in Hand gingen, tat der psychologischen Wirkung nicht nur keinen Abbruch, sondern intensivierte sie eher noch. Denn wäre es wie in Amerika zur zügigen Vollmotorisierung gekommen, das Charisma des Autos hätte sich wie dort schnell veralltäglich. So aber nahm die Autobahn als Bauwerk die Wunschphantasien der Motorisierung in sich auf. Ihre Wirkung war die eines Torsos, dessen fehlende Teile der Betrachter in einer Weise ergänzte und überhöhte, wie sie das komplette System – die von Fahrzeugkolonnen befahrene Autobahn – kaum zustande gebracht haben würde. Architecture of Power, wie Lewis Mumford die Betonmassen der TVA einmal nannte, waren auch die Betonbänder der Autobahn, und im gleichen doppelten Wortsinn: Bauten der Staatsmacht und der Macht, d.h. der physischen Kraft der Technik. Die Energieassoziation war in der damals üblichen Bezeichnung des Autos als Kraftwagen und der Autobahn als Kraftfahrbahn gegenwärtig. So ergossen sich die Straßen Adolf Hitlers als betonierter Kraftstrom über die Nation, ein Nationalmonument neuen Typs, das sich von den Staudämmen der TVA und dem Agro Pontino durch seine überregionale Dimension

unterschied. Die politische Zielsetzung aller drei Projekte – die Regeneration und Modernisierung des vom Liberalismus auch physisch ruinierten Landes – aber war die gleiche. Während Agro Pontino und TVA dies stellvertretend für die Nation an einer Muster-Region vorführten und dabei das Hauptgewicht auf die technische und ökonomische Erneuerung legten, stand im Mittelpunkt des Autobahnprojekts weniger diese als die technisch-ästhetische Modernisierung. Gemeinsam war allen dreien dann wieder, daß sie ihre Hauptwirkung erst durch die Massenmedien entfalteten. Da die Masse der Italiener, Amerikaner und Deutschen zu weit entfernt von der gelobten Region lebte oder kein Auto besaß, war ihr die persönliche Inbesitz- oder Inaugenscheinnahme versagt. So bildeten die Medien die eigentliche Zuschauertribüne, vor der und für die die Projekte letztendlich aufgeführt wurden. Auch hier zeigte sich wieder das Erbe des 1. Weltkriegs. Wie dieser für den Großteil der Bevölkerung ein fernes Geschehen gewesen war, das seine Darstellung und Sinngebung allein durch die Propagandamedien erfuhr, so wurden nun die Modernisierungsbaustellen (die die Propaganda, wie wir sahen, nicht ohne Grund als kriegsähnlichen Kraftakt einhämmerte) in erster Linie medial vermittelt und erlebt. Was also war der höhere Sinn der Autobahn? Die Landschaftskrone Merkwürdig uneinheitlich war die Sprachregelung für die neuen Straßen. Sie wurden sowohl Straßen Adolfs Hitlers wie Auto-Bahnen genannt. Letzteres schien anzudeuten, daß eine bewußte Abwendung von der traditionellen Straße und die Orientierung am historisch jüngeren Verkehrssystem Eisenbahn beabsichtigt war. Diese Annahme schien dadurch bestätigt zu werden, daß mit dem Bau der Autobahn das Staatsunternehmen Deutsche Reichsbahn beauftragt wurde. Deren Tätigkeit beschränkte sich allerdings auf die des ausführenden Organs. Leitung und Planung lagen in den Händen des von Hitler ernannten eigentlichen Autobahnbauherrn, des »Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen« Fritz Todt und des von ihm berufenen landschaftsarchitektonischen Beratergremiums. Wenn diese aber ein Ziel hatten, dann das, die Eisenbahn zu ignorieren, besser noch, sie zu widerlegen, hatte sie doch wie keine andere Technik im 19. Jahrhundert die »organische« Landschaft zerschnitten und in künstliche Ballungs- und Leerräume verwandelt. Die Leitidee, unter der die Planer antraten, war die der

›Deutschen Technik‹, die wiederum einen zentralen Punkt der nationalsozialistischen Ideologie darstellte, vergleichbar dem kommunistischen Anspruch, die Entfremdung der menschlichen Arbeit aufzuheben. Die Deutsche Technik versprach ein doppeltes: Sie würde die Technik selber – konkret die Ingenieure – aus ihrer kapitalistischen ›Knechtschaft‹ befreien und dann mit diesem befreiten Potential Natur und Technik versöhnen. Auf den Autobahnbau angewandt, hieß das, mit Todts Worten: »Die Frage der landschaftlichen Gestaltung der Autobahnen ist eine der wichtigsten ... Es liegt mir daran, daß die Ausbildung der Strecke ... so vorgenommen wird, daß man nicht den Eindruck einer Kunstbahn (Eisenbahndamm) hat, sondern daß man ein naturverbundenes Gefühl... empfindet.« Die Autobahn sollte ein »festgefügt, unzerstörbares Band (sein), das Technik und Natur verbindet.« »Sie soll die Landschaft nicht zerschlagen, sondern vielmehr die Eigenart der Landschaft gerade durch ihre geschickte Streckenführung noch betonen.« Ihr Ziel war »nicht die kürzeste, sondern die edelste Verbindung zweier Punkte.« Sie sollte »die Landschaft schöner machen, als sie war.« Die Frage, ob diese Zielsetzung bloße Propaganda war oder Realität und damit eine originäre ökologische Leistung des Nationalsozialismus, beschäftigt die Autobahnhistoriographie bis auf den heutigen Tag. Ergiebiger als das Herausarbeiten nicht ganz unerwarteter Diskrepanzen zwischen Anspruch und Realität scheint jedoch die Frage, was mit Formulierungen wie ›Eigenart der Landschaft‹, ›Verbindung von Technik und Natur‹ und ›edelste Verbindung‹ eigentlich gemeint war. Darüber gab es von Anfang an Mißverständnisse. Traditionelle Naturschützer und selbst einige der von Todt berufenen ›Landschaftsanwälte‹, die sein Versprechen einer schonenden Streckenführung als Naturbestandsgarantie verstanden, erfuhren bald, daß es tatsächlich weniger um Landschaftsschutz als um Landschaftsschaffung ging. Wer ein ausgewiesenes Naturschutzgebiet – wie etwa das Siebengebirge bei Bonn – vor der Autobahn zu bewahren suchte, war für Todt ein »engherziger Landschaftsphantast«. Und so wurde die Autobahn gegen den Widerstand der Naturschützer mitten durch dieses Gebiet geführt mit der Begründung, nicht nur mache sie seine Schönheit zugänglich, sondern steigern diese noch durch ihre eigene Ästhetik.