

MICHAEL MAKROPOULOS

Die infrastrukturelle Konstruktion der „Volksgemeinschaft“

Aspekte des Autobahnbaus im nationalsozialistischen Deutschland

1.

Die wichtigsten Fakten sind ebenso schnell berichtet, wie sie die Legenden dezentieren, an denen das kollektive Gedächtnis unbeschadet aller kultur-, sozial- und technikgeschichtlichen Aufklärung hartnäckig festhält – wobei die Frage nach den Bedingungen für die Evidenz dieser Legenden hier gar nicht erst gestellt werden soll: Die Reichsautobahn war ursprünglich kein nationalsozialistisches Projekt, ihr Bau diente nicht der Arbeitsbeschaffung und ihr weit verzweigtes Netz wurde auch nicht für den Krieg geplant. Das Projekt datiert vielmehr in die mittleren Jahre der Weimarer Republik und hat prima vista geradezu demokratische Züge. Als vierspurige und kreuzungsfreie Fernstraße für den Automobilverkehr zwischen Hamburg, Frankfurt am Main und Basel mit späterer Verlängerung bis Genua konzipiert, war die HAFRABA neben einer weiteren Strecke, der MÜL-EIBERL zwischen München, Leipzig und Berlin, der erste durchgeplante Entwurf einer Fernverbindung im nationalen Maßstab, die eine potentiell massenhafte räumliche Mobilität, anders als die Eisenbahn oder der Omnibus, auf das Prinzip der individuellen Nutzung stützte.¹ Aber realisiert wurde das Projekt, das 1927 im Wesentlichen und bis 1932 detailliert ausgearbeitet war, doch erst im Dritten Reich – und es wurde sofort in jenem eminenten Sinne ein nationalsozialistisches Projekt, in dem ein infrastrukturelles Architekturprojekt vielleicht mehr als alle Repräsentations- und Herrschaftsbauten von wirklichkeitsgenerierender Bewandnis für eine totalitäre Politik ist.²

¹ Gerade im regionalen Überlandverkehr lag die eigentliche Bedeutung des Omnibusses: 1932 betrug das Netz der Omnibuslinien das 2½-fache des Eisenbahnnetzes. Vgl. den Forschungsbericht von Thomas Kühne, „Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert: Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte“, in: *Neue Politische Literatur* 41 (1996), 196-229, hier 207, zur konjunkturpolitischen Bedeutung des HAFRABA-Projekts ebd., 209.

² Als der „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“, Fritz Todt, 1933 die Oberaufsicht über den Autobahnbau übernahm, lag das Projekt bereits durch den privaten HAFRABA-Verein ausgearbeitet vor – gegliedert in 20-Kilometer-Abschnitte und dokumentiert in 70 Bänden mit Plänen, Beschreibungen und Kalkulationen. Vgl. Erhard Schütz/Eckhard Gruber, *Mythos Reichsautobahn: Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933-1941*, Berlin 1996, 35.

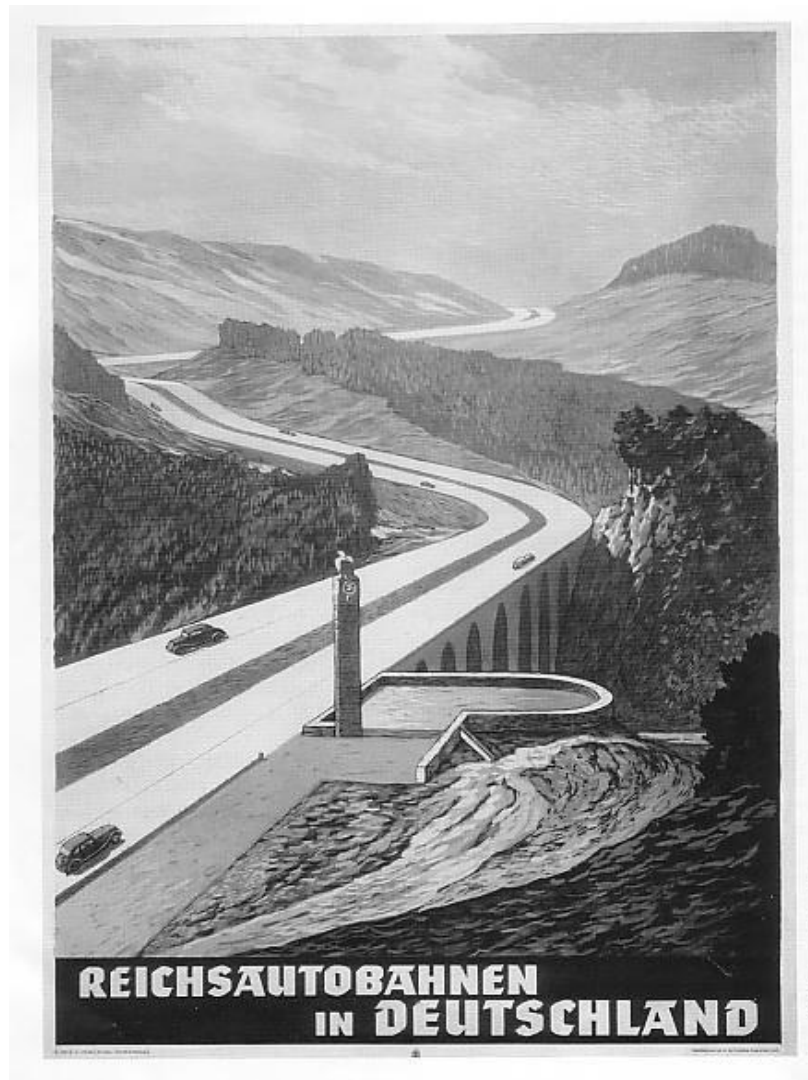


Abb. 1: Plakat Robert Ziners von 1937, das die Saalebrücke bei Hirschberg zeigt; von der Aussichtsplattform unterhalb der Adlerstele sollte man das „Monumentalwerk“ bewundern können, aus: Schütz/Gruber (Anm. 2).

Der Bau der Reichsautobahn begann im September 1933 nach Maßgabe der Planungen aus den 20er Jahren mit dem zentralen Teilstück der HAFRABA zwischen Frankfurt und Darmstadt.³ Im Mai 1935 wurde die Autobahn hier eingeweiht, im Herbst 1936 wurden ihre ersten 1.000 Kilometer gefeiert, bis zur Einstellung des gesamten Baubetriebs Ende 1941 wurden insgesamt 3.819,7 Straßenkilometer fertiggestellt. Geplant waren zu dieser Zeit allerdings – das ursprüngliche Projekt weit überbietend – etwa 20.000 Kilometer. Gebaut wurde – unter katastrophalen Arbeitsbedingungen – auf insgesamt 22 Baustellen, die zwar auch aus organisatorischen und logistischen, vor allem aber aus propagandistischen Gründen über das ganze Reich verteilt waren. Der Arbeitsbeschaffungseffekt, der schon 1929 mit dem HAFRABA-Projekt verbunden worden war, blieb dennoch vor allem wegen der fortschreitenden Maschinerisierung des Straßenbaus vergleichsweise unbedeutend: Angestrebt waren 600.000 Arbeitsplätze, aber die höchste Beschäftigungsziffer, die 1936 erreicht wurde, betrug 124.483 direkt beim Bau und etwa 250.000 indirekt in den Planungsstäben, bei den Zulieferern und nicht zuletzt für die Propaganda Beschäftigte, wobei die Anzahl ehemals Arbeitsloser unter ihnen gering war. Die militärische Bedeutung der Autobahn schließlich war verschwindend: Für Material- und Mannschaftstransporte war die Reichsbahn nach wie vor effizienter, Truppenbewegungen auf den Autobahnen galten wegen der möglichen Orientierungshilfe der hellen Betonpisten für feindliche Flugzeuge als riskant und außerdem waren die relativ dünnen Fahrbahndecken und viele Brücken für schwere Kettenfahrzeuge ungeeignet.⁴ Dass die Dislozierung von Militäreinheiten innerhalb des Reichsgebiets für einen Staat, der auf kriegerische Expansion setzte, kaum von Bedeutung war, kommt hinzu. Deshalb sind alle drei mythisch gewordenen Vorstellungen von der Autobahn falsch: Die „Straßen des Führers“ waren keine Erfindung Adolf Hitlers, ihre arbeitsmarktpolitische Bedeutung war gering, ihre militärische praktisch nicht vorhanden.⁵ Selbst ihr verkehrstechnischer Nutzen war bei einem Bestand von reichsweit insgesamt knapp 490.000 Kraftfahrzeugen im Jahre 1932 und etwa 1,6 Millionen 1938, die sich hauptsächlich in den

³ Wobei der Entschluss zum Autobahnbau geradezu situativ erst 1932/33 von Hitler gefasst worden sein soll. Vgl. Joachim Radkau, *Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart*, Frankfurt/M. 1989, 309.

⁴ Dass der Autobahnbau die technologische und organisatorische Grundlage für die späteren Verteidigungsanlagen an den Westgrenzen schuf, gehört – zumal als Sekundärnutzen – eher zu den akzidentiellen Momenten einer militärischen Bedeutung. Signifikant hingegen ist, dass die Militärs 1937 die schwarze Einfärbung der Fahrbahndecken im Bereich der Ballungsgebiete durchsetzten. Vgl. Schütz/Gruber (Anm. 2), 82f. bzw. 88.

⁵ Vgl. Schütz/Gruber (Anm.2), 10-12, die im übrigen die Urheberschaft Todts für diese Benennung hervorheben (18), sowie Werner Durth, „Architektur und Stadtplanung im Dritten Reich“, in: Michael Prinz / Rainer Zitelmann (Hg.), *Nationalsozialismus und Modernisierung*, Darmstadt 1994, 139-171, hier 143-146. Eine knappe Zusammenfassung der Fakten bietet James D. Shand, „The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich“, in: *Journal of Contemporary History* 19 (1984), 189-201.

Städten konzentrierten, höchst umstritten.⁶ Zudem hatte das private Automobil – trotz der immer wieder erneuerten Forderung nach einem „deutschen Volksauto“, die zwar zu einem Leitmotiv der Automobilpublizistik der 20er Jahre geworden war, aber erst im Dritten Reich und gegen die etablierte Automobilindustrie mit dem hochsubventionierten „KdF-Wagen“ durchgesetzt wurde – noch in den späten 30er Jahren ausgesprochenen Luxus- und Freizeitcharakter, so dass die Autobahnen den zeitgenössischen Kritikern des Projekts allenfalls als „Straßen für den heiteren Lebensgenuß reicher Leute“ erscheinen mochten.⁷ Dennoch wurde die Reichsautobahn nicht nur das zentrale Infrastrukturprojekt des Nationalsozialismus, sondern dessen wichtigstes Bauprojekt überhaupt. Und sie wurde ein Mythos.

2.

Die besondere Bedeutung des Autobahnbaus für das Dritte Reich manifestiert sich zunächst in der beispiellosen Medienkampagne, die die Realisierung des Projekts von Beginn an begleitet hat und für die alle Register der modernen Werbe- und Kommunikationstechniken gezogen wurden. Aus dem Infrastrukturprojekt wurde damit sofort auch ein einzigartiges Kommunikationsprojekt – und zwar im umfassendsten Sinne von Kommunikation, also „sowohl im Sinne von Personen- und Güter- wie von Daten- und Informationsaustausch“.⁸ Der Mythos „Autobahn“ wurde auf diese Weise regelrecht gemacht, und die spektakuläre mediale Inszenierung des Bauwerks, für die nicht nur die damals neuen Techniken der Massenkommunikation eingesetzt wurden, sondern auch die alten Techniken der traditionellen Künste – bis hin zu zahllosen Ölgemälden mit den Baustellen und den fertigen Straßen in stilisierten Landschaften, die von eigens dafür bestellten Künst-

⁶ Vgl. Schütz/Gruber (Anm. 2), 34 bzw. 12. Die geringe Automobildichte im damaligen Deutschland wird freilich nicht an der absoluten Anzahl deutlich, sondern an den Vergleichszahlen: noch 1938 kamen in Deutschland 148 Einwohner auf einen PKW, 24 in Großbritannien, 23 in Frankreich und 5 in den USA. Vgl. Kühne (Anm. 1), 199, zur urbanen Konzentration der Individualmotorisierung in Mitteleuropa ebd., 201.

⁷ So der Münchner Ordinarius für Landstraßenbau und Eisenbahnwesen Georg Halter, NSDAP-Mitglied seit 1931 und alles andere als ein Regimekritiker. Zit. n. Erhard Schütz, „Die saugende Bahn. Zur Faszinationsgeschichte der Reichsautobahn“, in: Ferdinand Seibt u.a. (Hg.), *Transit Brügge-Novgorod. Eine Straße durch die europäische Geschichte*, Bottrop 1997, 608-615, hier 610. Vgl. ausführlich Schütz/Gruber (Anm. 2), 20-22. Zum „Volksauto“ und den strukturellen Widerständen der stark diversifizierten Automobilindustrie gegen die großseriengestützte Massenmotorisierung vgl. Radkau (Anm. 3), 303-305 u. Kühne (Anm. 1), 208f. bzw. 200: „Autos vom Fließband waren in Deutschland vor dem Zweiten Weltkrieg die Ausnahme“.

⁸ Schütz/Gruber (Anm. 2), 13. Vgl. Erhard Schütz, „Faszination der blaßgrauen Bänder. Zur ‚organischen‘ Technik der Reichsautobahn“, in: Wolfgang Emmerich/Carl Wege (Hg.), *Der Technikdiskurs in der Hitler-Stalin-Ära*, Stuttgart 1995, 123-145, hier 132f., sowie ausführlich Schütz/Gruber (Anm. 2), 104-121.

lern angefertigt wurden –, war integraler Teil seiner Realisierung und begründete zu einem nicht geringen Teil die „Faszinationsgeschichte“ des Projekts.⁹ Gewiss ging es dabei auch um das, was man gemeinhin als „Propaganda“ bezeichnet – schließlich symbolisierten die Autobahnen in mehrfacher Weise die großangelegte Realisierung einer dynamistischen Ideologie und waren damit ein zentrales Element der Selbstdarstellung des Dritten Reiches: Sie waren sozusagen die raumgreifend-materielle Manifestation der nationalsozialistischen „Bewegung“; sie waren außerdem Realisierungen vollkommen traditionsloser Bauwerke, womit sie die ohnehin symbolische Bedeutung der Baustelle als Inbegriff technischer Naturbeherrschung im 20. Jahrhundert aufnahmen, steigerten und virtuell über das gesamte deutsche Territorium ausbreiteten; und nicht zuletzt demonstrierten die fertigen Autobahnen geradezu sinnlich evident die zwingende Verbindung von Idee, Plan und Realisierung in nationaler Größenordnung.¹⁰ Dennoch ging es in diesem Kommunikationsprojekt um etwas anderes als spektakuläre Inszenierung und theatralische Symbolik.

Die Medienkampagne, die den Autobahnbau von Anfang an zu einem spektakulären Ereignis machte, spielte eine andere strategische Rolle als die der bloßen Reklame und Publicity für das Projekt.¹¹ Schließlich hatte das Autobahnprojekt wie kaum ein anderes Bauprojekt des Dritten Reiches die „durchgreifende Formung von Natur und Gesellschaft“ im buchstäblichen Sinne des Wortes zum Ziel, wodurch seine mehrschichtige kommunikative Dimension von vorneherein nicht nur eine allgemeine politisch-empirische, sondern auch eine besondere politisch-transzendente Bedeutung erhielt.¹² Der Autobahnbau war die materielle und ungleich aufwendigere Entsprechung des anderen technikgestützten Kommunikationsprojekts des Dritten Reiches, nämlich des Rundfunks, der „ein flächendeckendes, die ‚Volksgemeinschaft‘ zentralistisch integrierendes, mit den dezentralen Sendern zugleich Regionalität bedienendes, Landsmannschaftlichkeit vorspie-

⁹ Schütz/Gruber (Anm. 2), 13: Weil der Autobahnbau ein „Ineinander von Inszenierung und herangetragenen Erwartungen, eine Mischung aus Planung und freiem Spiel der Kräfte, aus Wünschen und Ängsten, Obsessionen und Kalkül“ war, bilde das, „was dann die Autobahn in ihrer Ganzheit ausmache“, einen „ganz besonderen Fall von Faszinationsgeschichte“. Zur „Kunst im Zuge der Reichsautobahn“ vgl. Claudia Windisch-Hojnacki, *Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik*, Diss. Bonn 1989, 192-258.

¹⁰ Vgl. Durth (Anm. 5), 143ff. Zur symbolischen Bedeutung und kommunikativen Überhöhung der Baustelle im 20. Jahrhundert vgl. Hans Profener, „Flirting with Disaster. Zur Symbolgegenwart der ‚Baustelle‘“, in: ders. (Hg.), *Zeitzeichen Baustelle*, Frankfurt /M. 1998, 8-47, zur Reichsautobahn ebd., 27-29.

¹¹ Zur Reklame vgl. Schütz/Gruber (Anm. 2), 105: Reklame für die Autobahn wurde auf vielfältige Weise gemacht, Reklame an der Autobahn dagegen unterbunden. Die Autobahn als ‚erhabenes‘ Bauwerk „wurde reklamefrei gehalten“ (ebd.). Das ist in Deutschland – wenn auch aus dem trivialeren Grund der Verkehrssicherheit – bis heute so geblieben.

¹² Werner Durth, *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970*, München 1992, 201.

gelndes Netz“ sein sollte – wobei es freilich nicht um die „Vorspiegelung“ falscher Tatsachen ging, wie diese Formulierung irreführenderweise nahelegt, sondern um die anschlussfähige Akzentuierung bestehender Eigenschaften.¹³ Durch die gesamtgesellschaftliche Reichweite des Mediums, so ließe sich der Sachverhalt pointieren, sollte die „fiktionale Wirklichkeit eines technisch konstituierten, virtuell zusammengeschlossenen Deutschland in der Vorstellung der Hörer zu einer wirkungsmächtigen territorialen Imagination werden“.¹⁴ Das Netz der Autobahn sollte allerdings anders als der immaterielle Rundfunk, aber strategisch komplementär, in materieller Weise „das Paradox ermöglichen“ – oder genauer: realisieren –, „die Integration des deutschen Volks via Verkehr zu steigern und zugleich die unterschiedlichen Stammeseigenschaften neu zu konturieren“.¹⁵ Daher die substantielle Bedeutung des Infrastruktur- und Kommunikationsprojekts Reichsautobahn für das politisch-soziale Projekt des Nationalsozialismus: Die Autobahn war für das Dritte Reich in ihrer doppelten Eigenschaft als Infrastruktur- und Kommunikationsprojekt die funktionelle Matrix für die buchstäbliche Konstruktion, also die schlechterdings artifizielle Realisierung seiner spezifischen politisch-sozialen Form; sie war gewissermaßen das konstituierende Medium der nationalsozialistischen „Volksgemeinschaft“ – und diese eine besondere, nämlich eine mobilitätsgestützte Form verdichteter Sozialintegration im großgesellschaftlichen Maßstab.

3.

Der Autobahnbau stand im Kontext einer forcierten oder wenigstens doch vehement intendierten und sozialpolitisch konzipierten Massenmotorisierung im Dritten Reich. Er war ein infrastrukturelles Großprojekt, für dessen Verwirklichung schier unerschöpfliche Ressourcen bereitgestellt wurden und ein ganzes parastaatliches Organisations- und Institutionengeflecht entstand, das nicht zuletzt die politische Aufgabe hatte, die „massive Bevorzugung des Individualverkehrs vor den öffentlichen Verkehrsmitteln“ durch das nationalsozialistische Regime insbesondere gegenüber der Reichsbahn durchzusetzen.¹⁶ Die politische Durchsetzung der Autobahn war allerdings nur die Voraussetzung für das eigentliche Ziel des Projekts, nämlich die soziale Etablierung einer neuartigen, ebenso schnellen wie dicht vernetzten und dennoch flexibel nutzbaren Verkehrsverbindung im gesamten

¹³ Schütz/Gruber (Anm. 2), 106.

¹⁴ So Dominik Schrage, *Psychotechnik und Radiophonie. Subjektkonstruktionen in artifiziellen Wirklichkeiten 1918-1932*, München 2001, 328.

¹⁵ Schütz/Gruber (Anm. 2), 134.

¹⁶ Radkau (Anm. 3), 308f. Die Entgegensetzung von Autobahn und Eisenbahn wurde dadurch noch radikalisiert, dass das Automobil genealogisch eher mit dem Flugzeug als mit der Eisenbahn in Verbindung gebracht wurde und damit neben diesem zum Inbegriff für die spezifischen, nämlich auf die Kraft von Verbrennungsmotoren gestützten Technologien des 20. Jahrhunderts wurde.

Reichsgebiet, deren technisch-soziale Grundlage der motorisierte Individualverkehr über weite Räume hinweg sein sollte. Das war tatsächlich mehr und anderes als eine bloße verkehrspolitische Option. Unbeschadet aller „Blut-und-Boden“-Ideologie der Nationalsozialisten war die Reichsautobahn nämlich das Kernstück eines gigantischen sozialen Projekts der „Nationalisierung der Massen“ durch technikgestützte Mobilisierung der Individuen und ihre kommunikative Integration sowohl im territorialen wie im transzendentalen Sinne des Konzepts.¹⁷ Damit wurde die Herstellung der Infrastruktur für massenhaften Individualverkehr zur notwendigen Voraussetzung für die – pleonastisch gesagt – artifizielle Konstruktion der „Volksgemeinschaft“. Und die Autobahn wurde entsprechend „als Faktor der Kommunikationsverdichtung“ im weitesten Sinne des Begriffs „konzipiert“.¹⁸ Das Projekt hatte damit etwas Entwicklungspolitisches, zumal „über die verkehrstechnische Erschließung weiter Landschaften neue Räume eröffnet“ und „rückständige Gebiete angeschlossen“ werden sollten.¹⁹ Aber das funktionelle Prinzip dieser Kommunikationsverdichtung war vor allem und in der Hauptsache erklärtermaßen gerade das, was den scheinbar zweifelhaften Nutzen der Autobahn ausmachte und die Kritiker ihr vorgeworfen haben, nämlich individuelle Freizeitmobilität.

Der Autobahnbau korrespondiert mit der Entstehung des modernen Tourismus als massenkultureller Transformation des bürgerlichen Reisens. Im längerfristigen historischen Effekt hatte dies die Vergesellschaftung der individuellen Mobilität und mit ihr eine schichtenübergreifende materiell-sinnliche Erweiterung der individuellen Weltkenntnis zur Folge. Aber in den ersten historischen Realisierungen und in den dahinterstehenden staatlichen Freizeitpolitiken der Zwischenkriegszeit war der entstehende Massentourismus in erster Linie ein neues Instrument für die grundlegende Transformation des Sozialen.²⁰ Das hatte man in Italien bereits seit 1925 erprobt: Unter der Bezeichnung *Opera Nazionale Dopolavoro* war ein parastaatlicher Monopolanbieter nichtkommerzieller Freizeitprogramme entstanden, der Sport, Unterhaltung und vor allem Reisen zum Instrument beschleunigter Modernisierung machte, indem er die „Rationalisierung der Körper als Antwort auf die Rationalisierung der Erwerbsarbeit“ betrieb.²¹ Der organisierte Tourismus hatte im Rahmen dieser Freizeitprogramme allerdings nicht nur die Regenerierung

¹⁷ So Adolf Hitler 1925 programmatisch. 1937 dann bei der Eröffnung einer Teilstrecke: „Das neue deutsche Reichsautobahnnetz [...] wird mehr als alles übrige mithelfen, die deutschen Gaue und Lande miteinander zu verbinden und in eine Einheit zu zwingen.“ Zit. n. Durth (Anm. 5), 146. Ebenso deutlich hat dies Albert Speer formuliert: Die Autobahn sei ein Werk, das wie kein anderes „den neuen Willen zur Vereinheitlichung der deutschen Nation und des deutschen Lebensraums [...] unmittelbar vor Augen führt“. Zit. n. Durth (Anm. 12), 199. – Alle zeitgenössischen Dokumente werden hier übrigens bewußt aus zweiter Hand zitiert.

¹⁸ So Kühne (Anm. 1), 209. Vgl. auch Schütz (Anm. 8), 135.

¹⁹ Durth (Anm. 5), 147.

²⁰ Vgl. Kaspar Maase, *Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur 1850-1970*, Frankfurt/M. 1997, 179-225.

²¹ Ebd., 179.

der Arbeitenden bis hinein in die neuen angestellten Mittelschichten zum Ziel, sondern war vor allem ein Medium für die „Nationalisierung der Massen“ durch die Auflösung ihrer tradierten sozialräumlichen Identitäten und die organisierte Herbeiführung der Erfahrung einer neuen nationalen Zusammengehörigkeit. Feriendreise und Urlaub wurden damit zu Medien einer sinnlich erfahrbaren territorialen Materialität der Nation. An dieses Vorbild knüpfte 1934 die NS-Freizeitorganisation *Kraft durch Freude* (KdF) an und definierte schon durch ihren Namen von vornherein die „Volksgemeinschaft“ als „Leistungsgemeinschaft“.²² KdF diente zwar nominell als Organisation politischer Erziehung und körperlicher Eräftigung – aber KdF war nicht zuletzt deshalb die populärste NS-Organisation überhaupt, weil sie zum Dienstleistungsbetrieb für einen aufkommenden Massentourismus avancierte, der weithin wie ein – staatlich organisierter und monopolisierter – „Supermarkt für Kultur und Abwechslung“ genutzt wurde.²³ KdF war der institutionelle Rahmen für die kollektive Mobilisierung der Massen – und das sozialpolitische Instrument für ihre angestrebte individuelle Motorisierung: Schließlich sollte der „KdF-Wagen“ nicht nur „ein weiteres Prunkstück der Freizeitorganisation“ neben den zwölf Schiffen der KdF-Kreuzfahrtflotte werden, sondern gleichsam das technische Vehikel für die Herstellung der „Volksgemeinschaft“ via Individualverkehr, deren Medium die Autobahn war.²⁴ Die mobilitätsgestützte Transformation des Sozialen zielte damit auf dessen funktionelle Verdichtung durch individualisierte Bewegung und war darin der Versuch, eine neue homogene Totalität der Gesellschaft durch die weitgehende Suspendierung tradierter regionaler, lokaler sowie familialer Bindungen und die kommunikative Herstellung neuer sozialräumlicher Beziehungen zu realisieren, die über eine Infrastruktur vermittelt wurden.

4.

Hinter dem architektonischen Großprojekt des Autobahnbaus und dem sozialpolitischen Großprojekt der Massenmotorisierung stand zunächst das besondere Verhältnis des Nationalsozialismus zur modernen Technik und insbesondere zu den technischen Errungenschaften des 20. Jahrhunderts. Was als Technikbegeisterung

²² Ebd., 208. Vgl. auch Hasso Spode, „Der deutsche Arbeiter reist“. Massentourismus im Dritten Reich“, in: Gerhard Huck (Hg.), *Sozialgeschichte der Freizeit: Untersuchungen zum Wandel der Alltagskultur in Deutschland*, Wuppertal 1982, 281-306.

²³ Maase (Anm. 20), 210. Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass der Massentourismus nicht nur ein ‚rechtes‘, sondern auch ein ‚linkes‘ Projekt war, das mit dem Wahlsieg der Volksfront von 1936 an auch in Frankreich wie in Italien mithilfe hochsubventionierter Eisenbahnreisen betrieben wurde, aber anders als in den faschistischen Staaten nicht auf verdichtete nationale Integration, sondern auf Partizipation der Unterschichten an den Genüssen der Oberschichten zielte. Daher die Losung: „La neige pour tous“. Vgl. ebd., 192-195.

²⁴ Schütz/Gruber (Anm. 2), 143.

der Nationalsozialisten in einem geradezu futuristischen Sinne erscheint, war allerdings in einen weiteren sozial- und kulturpolitischen Kontext eingebettet und zielte auf die Synthese von Technik und Kultur, die dann beim Autobahnbau paradigmatisch exerziert wurde. Diese Synthese radikalisierte in der Gesamttendenz jenen „reaktionären Modernismus“ rechtskonservativer Intellektueller und großer Teile der technischen Intelligenz der Weimarer Republik, der die Integration der modernen Technik in das kulturelle System des deutschen Nationalismus betrieben hatte.²⁵ Auf dem Hintergrund der vielfach ausbuchstabilten deutschen Dichotomisierung von Kultur und Zivilisation ging es darum, „das formlose Chaos der bürgerlichen Gesellschaft durch die klaren Formen einer technologisch fortgeschrittenen autoritären Ordnung“ zu ersetzen. Und mehr noch: Es ging darum, „die Technik aus dem Reich der Zivilisation“ auszugliedern und sie gleichsam als eigene und spezifisch moderne „Welt der Schönheit“ und der produktivistischen Optimierung „ins Reich der Kultur“ zu platzieren.²⁶ Gerade im Bereich technologischer Innovationen und da wiederum besonders in der Dimension ‚großer technischer Systeme‘, also branchenübergreifender Verknüpfungen unterschiedlicher Technologien mit spezifischen Sozialsystemen wie beim motorisierten Verkehr oder der Luftfahrt, generierte der „reaktionäre Modernismus“ damit einen neuen, technisch grundierten Begriff der Schönheit im Sinne einer effizient-produktivistischen, auf Normung gestützten Ordnung der Wirklichkeit.²⁷ Dass der „reaktionäre Modernismus“ auf diese Weise zugleich eine „Entwicklungsmöglichkeit der Moderne“ bildete, die als Weiterführung klassisch-moderner „Rationalisierungseuphorien“ mit dem Gesamtgestaltungsanspruch einer radikalen „Ingenieur-Ästhetik“ korrespondierte, gehört zu den irritierenden Momenten dieser Tendenz autoritärer Modernisierung – zumal es sich im übrigen um eine „Ingenieur-Ästhetik“ handelte, wie sie zu dieser Zeit vor allem in der Architektur des *Neuen Bauens* in keineswegs reaktionärer Absicht propagiert und erprobt wurde.²⁸

²⁵ So Jeffrey Herf, *Reactionary Modernism*, New York 1984.

²⁶ Jeffrey Herf, „Der nationalsozialistische Technikdiskurs: Die deutschen Eigenheiten des reaktionären Modernismus“, in: Emmerich/Wege (Hg.) (Anm. 8), 72-93, hier 76f.

²⁷ Zum Konzept der „großen technischen Systeme“ vgl. Joachim Radkau, „Zum ewigen Wachstum verdammt? Jugend und Alter großer technischer Systeme“, in: Ingo Braun/Bernward Joerges (Hg.), *Technik ohne Grenzen*, Frankfurt/M. 1994, 50-106.

²⁸ So Detlev J.K. Peukert, *Max Webers Diagnose der Moderne*, Göttingen 1989, 82f. Zur intellektuellen Flugbegeisterung vgl. Detlef Siegfried, *Der Fliegerblick. Intellektuelle, Radikalismus und Flugzeugproduktion bei Junkers 1914 bis 1934*, Bonn 2001. Zur Kompatibilität von *Neuem Bauen* und „reaktionärem Modernismus“ am Beispiel des Bauhauses vgl. Sabine Weißler, „Bauhaus-Gestaltung in NS-Propaganda-Ausstellungen“, in: Winfried Nerdinger (Hg.), *Bauhaus-Moderne im Nationalsozialismus. Zwischen Anbiederung und Verfolgung*, München 1993, 48-63; Winfried Nerdinger, „Bauhaus-Architekten im ‚Dritten Reich‘“, in: ebd., 153-178; Wolfgang Voigt, „Triumph der Gleichform und des Zusammenpassens“. Ernst Neufert und die Normung in der Architektur“, in: ebd., 179-193; sowie Franz Dröge / Michael Müller, *Die Macht der Schönheit. Avantgarde und Faschismus oder Die Geburt der Massenkultur*, Hamburg 1995, 267-288.

Das Infrastruktur- und Kommunikationsprojekt „Reichsautobahn“ war damit gleichzeitig Realisierung und Symbolisierung einer umfassenden neuen Ordnung der Wirklichkeit, in der sich eine mehrschichtige Dynamik der forcierten Entfaltung technischer Möglichkeiten mit einer neuen und neuartigen Erfahrung weiter und tendenziell vollständig durchgestalteter Räume verband. Denn als großangelegtes Architekturprojekt war die Autobahn tatsächlich eine durchgreifende Formung von Natur und Gesellschaft in der funktionellen Synthese von technischer und ästhetischer Konstruktion. Und gerade die ästhetische Seite des Projekts, die nicht nur die Gestaltung des Bauwerks selbst umfasste, sondern durch dieses auch die Neugestaltung der Landschaft zum Ziel hatte, war von besonderer Bedeutung für die infrastrukturell-kommunikative Konstruktion der „Volksgemeinschaft“. Die Neuordnung des Raumes, die der Autobahnbau bewirken sollte, manifestierte sich nämlich über die eigentlichen Straßenbauwerke hinaus auch in der minutiösen und darin totalen Gestaltung der Landschaft als sinnlich wahrnehmbarer Seite dieser Neuordnung.²⁹ Der Begriff der „Landschaft“ avancierte damit zu einem zentralen Begriff nationalsozialistischer Raumorganisation, der sich in der Folge nicht nur auf die physische Natur bezog, sondern als „Stadtlandschaft“ auch auf dicht besiedelte Gebiete erstreckte und so das urbanistische Ideal des Nationalsozialismus definierte, das dann nicht zufällig in den Planungen für die „Stadt des KdF-Wagens“, dem späteren Wolfsburg, prototypisch als „organische Stadtlandschaft“ konzipiert und nach dem Krieg als Musterbeispiel der „autogerechten Stadt“ bruchlos realisiert wurde.³⁰ Das Autobahnprojekt wiederum signalisierte in diesem Sinne die folgenreiche „Entdeckung der Landschaft für den Techniker“, wobei der „Schutz der Landschaft durch den Techniker“ ihre „Steigerung“ und damit die definitive Synthese von Technik und Kultur herbeiführen sollte.³¹ Deshalb war auch

²⁹ Auch das war übrigens prinzipiell nichts Neues, sondern vielmehr die Radikalisierung einer Tendenz der 20er Jahre: Gerade im Kontext der aufkommenden Verkehrsluftfahrt und besonders in ihrer architektonischen Infrastruktur, wurde der Flughafen am Stadtrand als klare und transparente technische Gestaltung der Landschaft, dem Gewirr technischer Formen der innerstädtischen Bahnhöfe entgegengesetzt. Flughäfen, um 1930 als eigenständige Bauaufgabe entwickelt, sollten „das erstrebenswerte Verhältnis von Architektur, Technik und Landschaft“ manifestieren und gleichzeitig – als moderne Bauten im Sinne des Neuen Bauens – „Ausdruck einer technischen Zivilisation“ sein, „die auf ‚Beziehung und Durchdringung‘ statt auf Abgrenzung aus ist“. So Christoph Asendorf, *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*, Wien/New York 1997, 12 bzw. 15.

³⁰ Zur „Stadtlandschaft“ vgl. Durth (Anm. 5), 158-166, sowie Klaus v. Beyme u.a., „Leitbilder des Wiederaufbaus in Deutschland“, in: ders. u.a. (Hg.), *Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*, München 1992, 9-30, hier 20-24. Zu – dem erst unter britischer Besatzung 1945 so benannten – Wolfsburg vgl. Werner Durth, „Städtebau und Weltanschauung“, in: Rosemarie Beier (Hg.), *Aufbau west – Aufbau ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit*, Ostfildern-Ruit 1997, 35-49.

³¹ Durth (Anm. 12), 200. „Niemandem kann entgehen“, hieß es 1937 in der Festschrift *Vier Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers*, „daß die neuen Straßen unsere Landschaft völlig neu erleben lassen: unberührter, ruhiger, freier; trotz der hohen Geschwin-

von Anfang an „der Landschaftsschutz der Landschaftsschaffung eindeutig nachgeordnet“ und verwies – unbeschadet aller naturschützerischen Motive der Akteure – gerade in der funktionellen Synthese von technischer und ästhetischer Konstruktion nicht auf umfassenden Naturschutz, sondern auf totale Naturbeherrschung. Und durch diese hindurch auf etwas sehr anderes, nämlich die Optimierung der Natur mit technischen Mitteln und nach ästhetischen Kriterien.³² Der „Gewinn von Ganzheitlichkeit“ wurde „zum eigentlichen Zweck“ des Projekts, und der Autobahnbau wurde als „Versöhnung von Technik, Kultur und Natur“ betrieben – als „völkisches Gesamtkunstwerk“ geradezu, das die „totale Planung“ und „Durchgestaltung des deutschen Raumes“ im Zeichen ästhetisch finalisierter Vervollkommnung nicht nur symbolisieren, sondern realisieren sollte.³³

5.

Mit der architektonischen Konstruktion der Landschaft korrespondierte ein neues, weitgehend „szenisches Verständnis des Reisens“, das der Filmästhetik entstammte und bei dem nicht zuletzt das unterhaltende Arrangement der Landschaft für den Fahrer einen Anreiz zum Reisen bilden sollte.³⁴ Hangführung der Kurven, Brückentrassierung auf Blickpunkte hin, „Schlängelung“ der Trasse durch den Wald, damit man von diesem umschlossen wird, während man ihn durchfährt und nicht zuletzt die lückenlose Landschaftsgestaltung bis in Details der Böschungsbepflanzung sollten zu einem „Gesamteindruck von eindringlicher Wirklichkeit“ führen, der schon bautechnisch in einen Gegensatz zum Distanzierten der Eisenbahnreise gebracht wurde, indem man mit den Bauformen der Reichsbahntrassen und da vor allem mit deren Prinzip der kürzesten Verbindung und des Niveauaus-

digkeit ist der Ablauf der Bilder [!] nicht hastig. Bewußt schaffen wir landschaftlich große Räume. Die Straßen des Führers unterstreichen damit nicht nur das Wesen der Landschaft auf das Glücklichsste, sondern müssen es sogar noch steigern“. Zit. n. ebd., 199f.

³² Schütz/Gruber (Anm. 2), 128.

³³ Schütz/Gruber (Anm. 2), 124 bzw. Durth (Anm. 12), 204 sowie Schütz (Anm. 7), 611, der „das Gesamtnetz“ der Autobahnen „als monumentales Gesamtkunstwerk“ deutet.

³⁴ Durth (Anm. 12), 200. Zur filmisch-eindringlichen Wahrnehmung der Autobahnfahrt – und zwar als quasi-realen, naturalistischen Farbfilm im Unterschied zum unabweisbar künstlichen schwarz-weißen Kinofilm – vgl. Schütz/Gruber (Anm. 2), 131. Der Blick durch die Windschutzscheibe war in der Tat ein prinzipiell anderer als der Blick durch das Zugfenster: Die Landschaft flog nicht in einer gewissen Distanz vorbei, vielmehr fuhr man mit einer relativ hohen Geschwindigkeit in sie hinein. Aber die „dromoskopische“ Perspektive der Autobahnfahrt unterschied sich auch von der Fahrt auf der Landstraße, weil die Aufmerksamkeit – zumal bei der geringen Verkehrsdichte – nicht mehr vorrangig auf den Verkehr oder die Straße gerichtet war, sondern auf den gesamten Raum und die Bewegung in ihm. Deshalb wurde auch die Landschaft – anders, als Paul Virilio später erklären sollte – gerade nicht „zerstückelt“, sondern als Gesamteindruck erschlossen. Paul Virilio, „Die Dromoskopie“, in: ders., *Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung*, München/Wien 1989, 133-154, hier 139.

gleichs brach.³⁵ Als Inbegriff der „Deutschen Technik“ sollten die Autobahnen „nicht die kürzeste, sondern die *edelste* Verbindung zweier Punkte“ schaffen.³⁶ Aber die technisch betriebene und ästhetisch finalisierte Herstellung der Landschaft durch den Autobahnbau ging keineswegs in der touristischen Zielsetzung organisierter Mobilisierung auf, wie gerade das Volkswagenprojekt in seiner ganzen Ambivalenz zeigt. Denn der Volkswagen stand nicht nur im Zusammenhang einer geplanten Massenmotorisierung, die sozial integrative – und gewiss auch sozial „sedative“ – Ziele verfolgte, sondern auch einer Massenmotorisierung, die gleichzeitig zur umfassenden Einübung der Individuen in beschleunigte Mobilität werden sollte.³⁷

„Die Massenmotorisierung war ein Disziplinierungsprozeß“, in dem nicht nur eine neue Technik nach und nach zur alltäglichen Selbstverständlichkeit werden sollte, sie war auch ein Disziplinierungsprozess, in dem traditionelle, „jahrhundertlang antrainierte Verhaltens- und Wahrnehmungsweisen“ abgelegt und neue trainiert wurden.³⁸ Verkehrserziehung war schließlich Einübung in den Umgang mit einer riskanten Technologie und mehr noch, Einübung in eine neue, ebenso komplexe wie dynamische Realität, deren potentielle Gefährlichkeit gerade im Großstadtverkehr erhöhte, vor allem aber defensive Aufmerksamkeit erforderte. Als Disziplinierungsprozess, in dem sich repressive und produktive Momente der Konditionierung zu einem subjektivierenden Gesamteffekt synthetisieren, war Verkehrserziehung allerdings mindestens so sehr eine Konditionierung der Individuen auf akzelerierte und offensive Mobilität hin. Was als „Autowandern“ den richtigen Autobahngebrauch bezeichnete, der potentiell für alle erschlossen werden sollte, war in diesem doppelten Sinne als „Erziehungsprobe“ für die mobilitätsgestützte „Volksgemeinschaft“ konzipiert.³⁹ Es war die kalkuliert betriebene mehrschichtige Konditionierung der Individuen auf Geschwindigkeit und forcierte Bewegung einerseits, auf die Erfahrung weiter und dennoch strukturierter Räume andererseits, die sich zur Disposition kollektiver Entgrenzung verschränken und von hier aus zur Intention auf ungehindertes, effizientes und unabhängiges „Vor-

³⁵ So 1942 Fritz Tamms, „Die Reichsautobahn als architektonische Gesamterscheinung“, zit. n. Durth (Anm. 12), 201.

³⁶ So der „Reichsschulungswalter“ des „Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Techniker“ Emil Maier-Dorn, zit. n. Schütz/Gruber (Anm. 2), 125.

³⁷ Kühne (Anm. 1), 209. Notwendige Voraussetzung dafür war die Einführung der rationalisierten Großserienfertigung im Automobilbau auch in Deutschland. Entsprechend war das Volkswagenwerk ein „sozialutopisches Projekt zur Durchsetzung der Massenmotorisierung in Deutschland“, das „eine spezifische Übersetzung von Fordismus und Amerikanismus in die nationalsozialistischen Verhältnisse“ darstellte – und das trotz des Umstandes, dass amerikanische Spezialmaschinen importiert und eingesetzt werden sollten. So Manfred Grieger, „River Rouge am Mittellandkanal. Das Volkswagenwerk während des Nationalsozialismus“, in: *Zukunft aus Amerika. Fordismus in der Zwischenkriegszeit*, hg. v. Stiftung Bauhaus Dessau / RWTH Aachen, Dessau 1995, 163–173, hier 171f.

³⁸ Kühne (Anm. 1), 204.

³⁹ Vgl. Schütz (Anm. 7), 611.

wärtskommen“ verdichten sollten.⁴⁰ Das korrespondiert zunächst mit der symbolischen Bedeutung der Autobahn, die für das expansive Moment nationalsozialistischer „Bewegung“ stand und im raumgreifenden Vorwärtsdrängen nicht zuletzt einem futuristischen „Herrschaftsanspruch der Schnellen über die Langsamen“ Ausdruck verlieh.⁴¹ Es korrespondiert aber vor allem mit der physischen Erfahrung der Autobahnfahrt selbst und weist damit signifikant über die relativ allgemeine dynamistische Symbolik des Projekts hinaus: Die konditionierende Bedeutung der fast endlosen blassgrauen Doppelbänder der Autobahn bestand vor allem im Sog beschleunigter Bewegung als geradezu leiblich-taktiler Erfahrung, die „Körper“ und „Landschaft“ miteinander verband.⁴²

Vielleicht drückte sich darin wirklich „die passivische Lust des fatalistischen Sichdreingehens, die Faszination des Sogs“ als analoger Erfahrung zum Rausch des Fluges aus; aber wenn die Faszination der Autobahn am Ende tatsächlich vom „Wunsch nach Subjektentlastung“ geleitet war, „dem sich die nationalsozialistische ‚Bewegung‘ anbot und zu dem die Bewegung auf der saugenden Bahn die ästhetische Sensation lieferte“, dann realisierte sich darin gerade auch das spezifisch Mythische, das von Anfang an integraler Teil des Autobahnprojekts war.⁴³ Schließlich ist der Mythos nicht nur – und in einem spezifischen Sinne nur am Rande – die „Realität eines Wunsches“.⁴⁴ Der Mythos ist vielmehr die Ontologisierung von Geschichte. Denn der Mythos „verwandelt unablässig die Produkte der Geschichte in essentielle Typen“, in ‚Natur‘; er zielt darauf, „die Welt unbeweglich zu machen“ und ihr dadurch ihre Historizität zu nehmen, dass er sie natu-

⁴⁰ Vgl. Fritz Todt, 1933: „Unserem nationalsozialistischen Wesen entspricht die neue Straße Adolf Hitlers, die Autobahn. Wir wollen unser Ziel weit vor uns sehen, wir wollen gerade und zügig dem Ziel zustreben; Durchkreuzungen überwinden wir, unnötige Bindungen sind uns fremd. Ausweichen wollen wir nicht, wir schaffen uns genügend Bahn zum Vorwärtskommen und wir brauchen eine Bahn, die uns gestattet, ein zu uns passendes Tempo einzuhalten. So bauen wir im Dritten Reich die Straßen, so erziehen wir die Menschen, so errichten wir das ganze nationalsozialistische Reich.“ Zit. n. Durth (Anm. 5), 147.

⁴¹ Kühne (Anm. 1), 202f.

⁴² So 1938 Walter Dirks, „Das Dreieck auf der Autobahn. Impressionen von einer Fahrt Frankfurt-Berlin-München-Frankfurt“, in: *Gesammelte Schriften*, Bd. 3, Zürich 1990, 136-152, hier 138f.: Die Autobahn „ist keine Straße, auf der man sich in reger Tätigkeit fortbewegt, an diesem Baum und an jenem Haus vorbei, um dieses Hindernis herum, vor jenem stoppend, bremsend, Gas gebend, schaltend, kuppelnd, hupend. Auf der Straße sind wir es selbst, die fahren [...]. Auf der Bahn aber scheinen wir nicht mehr selbst sehr tätig zu sein [...]. Es ist die Bahn, die aktiv ist; sie bewegt sich schnell und glatt, [...] auf uns zu und saugt den Wagen unwiderstehlich in sich hinein. Sie zieht uns durch das Gelände, und manchmal zieht sie uns sogar durch die Landschaft. Denn es gibt Stellen [...], wo sich die schwingende Bahn [...] mit einem wesentlichen Element der Landschaft verschwivert.“

⁴³ Vgl. Schütz (Anm. 7), 614.

⁴⁴ So Helmut Lethen, *Verhaltenslehren der Kälte. Lebensversuche zwischen den Kriegen*, Frankfurt/M. 1994, 30.

ralisiert.⁴⁵ Mythisierungen überformen historisch entstandene Realitäten mit transhistorischen Ultra-Bedeutungen, die die Frage nach der Legitimität oder wenigstens der Wünschbarkeit historisch generierter Wirklichkeiten zwar nicht gegenstandslos machen, aber doch stillstellen. Deshalb sind Mythen auch hervorragende Instrumente der Selbstbegründung politisch-sozialer Wirklichkeiten, solange ‚Natur‘ trotz ihrer Formbarkeit sozusagen kontrafaktisch für das Unverfügbare und deshalb weder Begründbare noch der Begründung Bedürftige steht – wobei auch hier die Frage nach den Bedingungen für die Evidenz dieser transzendentalen Grundfigur nicht gestellt werden soll, ebensowenig wie die Frage nach den Gründen für die Persistenz des darin artikulierten Typs von Begründungserwartung.

Der Mythos „Autobahn“ war in diesem Sinne eine gleichsam dreifache Ontologisierung: Er war zunächst eine Ontologisierung der kommunikativ hergestellten „Volksgemeinschaft“; er war dann eine Ontologisierung der Synthese von Technik und Kultur; und nicht zuletzt war er – gerade in der Realisierung umfassender Schönheit – die Ontologisierung einer schrankenlosen Optimierungskultur durch Selbstbegründung in einem prinzipiell modalen Weltverhältnis, nämlich kommunikativ strukturierter Mobilität. Genau das war auch das Neue: Die Selbstontologisierung in infrastrukturell vernetzter individueller Mobilität bedeutete trotz aller Naturbezüge des Autobahnbaus einen Bruch mit den substantiellen politisch-sozialen Ontologisierungen der Vergangenheit, die noch in der Idee der territorialen Konkretisierung und Manifestation der „Volksgemeinschaft“ enthalten waren, und die Hinwendung zu einer modalen Selbstontologisierung dieser neuen politisch-sozialen Wirklichkeit. Wie die ‚autogerechte Stadt‘, die dann nach dem Krieg lange Zeit zum Leitbild des modernen Urbanismus werden sollte, war die Autobahn deshalb mehr als nur die infrastrukturelle Fundierung des Verkehrs und der individuellen Mobilität im Sinne eines kommunikativ organisierten funktionellen Austausches; sie war ebenso sehr ein zentrales Mythologem und damit ein zentrales Moment der Selbstontologisierung einer durch und durch artifiziellen und deshalb allenfalls modalontologisch fundierten Wirklichkeit, in der noch die Natur zum Element und nicht bloß zum Gegenstand einer technisch grundierten und ästhetisch finalisierten Weltbemächtigung werden sollte.

6.

Die besondere Bedeutung der Reichsautobahn für den Nationalsozialismus erklärt sich also mindestens in dreierlei Hinsicht. Sie war zunächst die Manifestation einer strategischen Synthese von Technik und Kultur gegen die historische Bindung von Technik an Zivilisation. Damit war die Autobahn die spektakuläre Manifestation eines eigenen deutschen Weges der Technisierung, die die wissenschaftlich-technische Naturbeherrschung in den Rahmen einer nationalen Territorialisierung ihrer Möglichkeiten stellen sollte. In diesem Sinne war die Autobahn, zweitens,

⁴⁵ Roland Barthes, *Mythen des Alltags*, Frankfurt/M. 1964, 146f.

ein strukturierendes technisches und ästhetisches Artefakt zur Herstellung einer funktionellen und gleichzeitig sichtbaren Raumordnung, deren funktionelle Matrix ebenso verdichtete wie flächendeckende Kommunikation und deren politisch-sozialer Effekt die technik- und mobilitätsgestützte, eben die infrastrukturell-kommunikative Konstruktion der „Volksgemeinschaft“ sein sollte. Als Realisierung, Symbolisierung und Mythisierung von Kommunikation wurde die Autobahn zum Medium einer neuen Wirklichkeit der strukturell erzwungenen vernetzten Anschlüsse – deshalb hatten die Brücken so hohe symbolische Bedeutung, dass sie die „Pyramiden des tausendjährigen Reiches“ genannt wurden und deshalb war die Metapher des „Netzes“ mit ihrem Derivat der „Verbindung“ geradezu das Sinnbild der „Volksgemeinschaft“.⁴⁶ Nicht zuletzt aber war die Reichsautobahn die funktionelle Struktur für die ästhetische Gestaltung und Vervollkommnung des Raumes; sie war darin das konstituierende Medium der „Volksgemeinschaft“ – und sie war zugleich das Medium für die technische Realisierung des ästhetisch finalisierten Gesamtkunstwerks „Deutschland“, dessen politisch-soziale Form die „Volksgemeinschaft“ und dessen räumlich-territoriale Form die „Landschaft“ war.

Auf diesem Hintergrund lassen sich einige weitergehende Überlegungen anstellen. Der Autobahnbau zielte zunächst auf die architektonische Steigerung der Landschaft als politische Ästhetisierung der Natur. Der Aspekt des Landschaftschutzes und der Landschaftssteigerung durch Technik stand dabei im Gegensatz zur abstrahierenden Neutralisierung des Raumes im wissenschaftlich-technischen Naturverhältnis, wie es mit der neuzeitlichen Technisierung entstanden und im Zuge der industrialisierten Naturbeherrschung historisch dominant geworden war. Gleichzeitig verband sich das Konzept der Landschaftssteigerung mit der szenischen Gestaltung gesteigerter Mobilität einerseits und der sinnlich wahrnehmbaren Neuordnung des Raumes als Konkretisierung, wenn nicht überhaupt erst Synthetisierung der „Volksgemeinschaft“ durch technische Verbindung ihrer Glieder andererseits. Die Autobahn war damit ein strukturierendes technisches und ästhetisches Artefakt zur Herstellung einer ebenso funktionellen wie sichtbaren kommunikativen Raumordnung. Aber als Optimierung der Natur realisierte der Autobahnbau gleichzeitig auch ein prinzipiell neues Verhältnis zur Landschaft. Seit dem 18. Jahrhundert wurde Landschaft als ästhetisierte Natur in kompensatorischen Gegensatz zur wissenschaftlich-technischen Naturbeherrschung gebracht und war gewissermaßen die Territorialisierung der Lebenswelt gegen die Neutralisierung des Raumes. Landschaft stand für die bürgerliche Ästhetisierung der Natur gegen ihre wissenschaftlich-technische Degradierung zum Material der Konstruk-

⁴⁶ Schütz/Gruber (Anm. 2), 94-103. Allerdings stammt auch die Gesamtnetzidee nicht – wie dann behauptet – von Hitler, sondern wurde ebenfalls im HAFRABA-Verein um 1929 entwickelt. Vgl. ebd., 28-31. Zur besonderen funktionellen und ästhetischen Bedeutung der Brücken als Materialisierungen einer kommunikativen Struktur vgl. auch Windisch-Hojnacki (Anm. 9), 122-191 sowie Hans-Joachim Petsch, *Baukunst und Stadtplanung im Dritten Reich*, München/Wien 1976, 146-148.

tion.⁴⁷ Die nationalsozialistische „Entdeckung der Landschaft durch den Techniker“ signalisiert dagegen die totalitäre Radikalisierung der Versachlichung der Natur in der technisch betriebenen und ästhetisch finalisierten Steigerung der Natur zur artifiziell generierten „Landschaft“, die gleichwohl nicht als konstruiertes Artefakt, sondern – mythologisierend und damit ontologisierend – als gleichsam konstruktiv entfaltete und realisierte Potentialität der Natur gefasst wurde. Tatsächlich war es aber eine totalitäre Ästhetisierung, weil sie die konstitutive Kontingenz des ästhetischen Aktes negierte, indem sie ihn zum Element einer Ontologisierung machte.⁴⁸ Die Funktion dieser totalitären Ästhetisierung war damit eine doppelte: Sie war einerseits die sinnlich eindrückliche, überwältigende und darin zwingende Territorialisierung der „Volksgemeinschaft“, und sie war als technisch betriebene Ästhetisierung nicht Gegenteil zur versachlichenden Rationalisierung, sondern ihre absolute Outrierung. Als Inbegriff des Absoluten wurde das Ästhetische damit zur Finalisierung des Technischen auf Vollkommenheit hin. Technische Optimierung der Natur – auch der menschlichen durch die konditionierende Erziehung zur Dynamik – und ästhetische Finalisierung dieser Optimierung nach Maßgabe der Schönheit, also – wiederum pleonastisch gesagt – nach Maßgabe absoluter Vollkommenheit: Das war am Ende der strategische Horizont, in dem das Autobahnprojekt stand und in dem es seine herausragende Bedeutung hatte.

Man könnte hierin durchaus eine räumlich-materielle Seite des avantgardistischen Gegen-Traditionalismus sehen und in Anlehnung an die konstruktivistischen Verfahren der Avantgarde sagen, das allgemeine politisch-funktionelle Prinzip dieser Transformation des Sozialen sei das bewusst herbeigeführte Herauslösen der Individuen aus tradierten lokalen und regionalen Bindungen und Lebenskontexten und ihre Platzierung in einem neuen, abstrakt generierten Entwurf des sozialen Ganzen.⁴⁹ Es wäre die Realisierung des avantgardistischen Dispositivs von Dekonstruktion und Konstruktion im Politischen und verweist darauf, dass das avantgardistische Dispositiv die funktionelle Tiefenstruktur der totalitären Politiken des 20. Jahrhunderts war. In diesem Sinne war die Mobilisierung der Individuen denn auch die Voraussetzung ihrer „Nationalisierung“.⁵⁰ Im weiteren

⁴⁷ Vgl. Joachim Ritter, „Landschaft. Zur Funktion des Ästhetischen in der modernen Gesellschaft“, in: ders., *Subjektivität. Sechs Aufsätze*, Frankfurt/M. 1974, 141-163.

⁴⁸ Auch in diesem Sinne trifft es zu, dass „Landschaft [...] sich nicht außerhalb des ‚technischen Raums‘ denken“ lässt. So Stefan Kaufmann: „Einleitung“, in: ders. (Hg.), *Ordnungen der Landschaft. Natur und Raum technisch und symbolisch entwerfen*, Würzburg 2002, 7-29, hier 14.

⁴⁹ Im Prinzip – das sei nur angemerkt – handelt es sich hier um den Vorgang der bewussten Herstellung entwurzelter Massen als ‚Material‘ einer geradezu konstruktivistischen totalen Vergesellschaftung, wie sie Hannah Arendt mit Blick auf den Nationalsozialismus und den Stalinismus beschrieben hat. Vgl. Hannah Arendt, *Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft*, München 1986, 495-545.

⁵⁰ Das erklärt im übrigen auch – und dementiert ein weiteres Mal die These, der Autobahnbau habe militärische Ziele verfolgt –, warum der Akzent auf Nord-Süd-Verbindungen in den ursprünglichen Planungen aus den 20er Jahren auch im Dritten

Kontext dieses Dispositivs steht am Ende allerdings auch die wohl fatalste Bedeutung des nationalsozialistischen Autobahnbaus, nämlich die Einübung auf raumgreifende Dynamik. Schließlich war die Autobahn nicht nur symbolisch, sondern real das raumgreifend-strukturierende Element im Programm der „Durchgestaltung des deutschen Raumes“ und einer „totalen Planung“, die „ein starker Ausdruck für eine höhere Ordnung“ sein sollte, „unter die sich alles eingliedert, was lebensfähig und lebensberechtigt ist“.⁵¹ Und in diesem Sinne war die Autobahn ein großangelegtes Infrastrukturprojekt, das nicht zuletzt den „Aufbau der deutschen Kulturlandschaft im Osten“ grundieren und strukturieren sollte – wobei die Vertreibung oder Vernichtung der bisherigen Bewohner von den Planern nicht nur in Kauf genommen, sondern einfach als selbstverständlich vorausgesetzt und deshalb gar nicht erst erwähnt wurde, weil die Kolonisation Osteuropas als „Chance rationaler Planung“ und schrankenloser Optimierung des „Lebensraums“ der deutschen „Volksgemeinschaft“ galt und damit alle Plausibilität auf ihrer Seite hatte.⁵²

7.

Damit stehen wir im Zentrum des Problems: Das nationalsozialistische Autobahnprojekt verweist nicht nur exemplarisch, sondern paradigmatisch auf die strategische Finalisierung technokratischer Vergesellschaftung in den mörderischen Horizont einer totalitären Optimierung. Ihre notwendige Voraussetzung ist der Rassismus als fundamentale biopolitische Technologie der Ausgrenzung und Beseitigung des Optimierungswidrigen.⁵³ Dahinter steht ein existentiell fundierter Begriff des Politischen, der sich im Horizont der spezifisch politischen Unterscheidung von Freund und Feind realisiert und allem den Krieg erklärt, was „eine Ne-

Reich trotz der geplanten Kolonisation Osteuropas beibehalten wurde: Es ging nicht zuletzt auch darum, konfessionelle Grenzen zwischen Nord- und Süddeutschland zu überwinden. Vgl. Kühne (Anm. 1), 209. Zum avantgardistischen Dispositiv vgl. Dröge / Müller (Anm. 28), 196-211 sowie Peter Bürger, *Theorie der Avantgarde*, Frankfurt/M. 1974, 92-116, der freilich im Nachgang zu Walter Benjamins Allegoriebegriff das Nicht-Organische des avantgardistischen Kunstwerks überbetont und damit den Blick auf die konstruktivistischen Tendenzen in den totalitären Ästhetisierungen der Zwischenkriegszeit verstellt.

⁵¹ So im ersten Planungsheft *Siedlungsgestaltung aus Volk, Raum und Landschaft*, o.J., zit. n. Durth (Anm. 12), 204 bzw. Tamms 1942, zit. n. ebd., 201.

⁵² Erstes Planungsheft, zit. n. ebd., 204. Auch diese Zusammenführung von Rationalisierung und Raumplanung unter dem Aspekt des „deutschen Lebensraums“ ist übrigens keine Besonderheit des Dritten Reiches, sondern wurde bereits 1929 in aller Deutlichkeit, wenn auch nicht mit kolonialisatorischem Impuls formuliert. Vgl. Heinz Wilhelm Hoffacker, „Raumplanung als Gesamtrationalisierung. Ein Versuch zur theoretischen Begründung der Notwendigkeit von Raumplanung aus dem Jahre 1929“, in: *Zukunft aus Amerika* (Anm. 37), 277-287.

⁵³ Vgl. Michel Foucault, *Sexualität und Wahrheit. Bd. 1: Der Wille zum Wissen*, Frankfurt/M. 1977, 161-190, sowie pointiert Michel Foucault, In *Verteidigung der Gesellschaft. Vorlesungen am Collège de France* (1975-76), Frankfurt/M. 1999, 276-305.

gation der eigenen Art Existenz bedeutet“.⁵⁴ Aber die rassistische Optimierung durch Ausschluss des Optimierungswidrigen ist als solche noch kein Spezifikum des Nationalsozialismus, sondern die allgemeine Matrix rassistischer Biopolitik, wie sie im 20. Jahrhundert als politische Realisierung des Naturalismus und des nicht nur biologischen Materialismus des 19. Jahrhunderts vielfach exekutiert worden ist. Das besondere – und aus bloßer politisch-existentialer Rationalität heraus schlechterdings Unbegreifliche – des nationalsozialistischen Rassismus kommt vielmehr über etwas anderes herein, nämlich die Ästhetisierung, oder besser, die ästhetische Finalisierung dieses existentiellen Konzepts von Politik. Wenn nämlich das Ästhetische die Sphäre des – säkularisierten – Absoluten und Schönheit dessen Kriterium ist, zielt seine Totalisierung auf die Perfektionierung des Wirklichen: Alles Hässliche, also nicht Perfekte, soll tendenziell verschwinden – das wäre in der Tat die vollendete Vervollkommnung! Und das war tatsächlich das Ziel des Gesamtkunstwerks „Deutschland“.

Es ging hier wirklich nicht mehr um Politik in einem wie weit auch immer gefassten Sinne des Begriffs, sondern um etwas sehr anderes, nämlich die definitive Kultivierung der menschlichen und außermenschlichen Natur durch ihre technisch betriebene und ästhetisch finalisierte – und deshalb totalitäre – Optimierung. Daraus erschließt sich am Ende auch überhaupt erst die substantielle Bedeutung des Ästhetischen für den Nationalsozialismus, die neben der des Technischen zwar immer wieder hervorgehoben worden ist, aber mehr und anderes war als der immer wieder beschworene ‚schöne Schein‘ des Dritten Reiches, der dessen gewalttätiges ‚Sein‘ verbergen oder wenigstens doch kompensieren sollte: Als immanente Sphäre des Absoluten wurde das Ästhetische im Kontext schrankenloser Optimierung zur Matrix einer zwangsförmigen Perfektionierung der Wirklichkeit, die alles Imperfekte und vor allem alles Perfektionswidrige beseitigen muss, weil sie als auf Perfektion gerichtete prinzipiell nicht mit ihm koexistieren kann. Das ist freilich auch genau die Dimension des nationalsozialistischen Projekts, die von jeder ausschließlich politischen Problematisierung des Dritten Reiches verfehlt wird – und die den ebenso verbreiteten wie ignoranten Glauben an die Bedeutungslosigkeit des Ästhetischen im Vergleich zu den sogenannten ‚harten Faktoren‘ des Politischen und namentlich den ökonomischen gründlich dementiert. Gerade Ökonomie spielte beim Bau der Reichsautobahn wie bei der geplanten Massenmotorisierung nämlich allenfalls eine instrumentelle Rolle.⁵⁵ Substantiell aber war die nationalsozialistische „Ästhetisierung der Politik“ in einem sehr strikten Sinne: Nicht nur als spektakuläre Inszenierung und auch nicht nur als symbolische

⁵⁴ So Carl Schmitt, *Der Begriff des Politischen*. Text von 1932 mit einem Vorwort und drei Corollarien, Berlin 1987, 27. Der Genauigkeit halber sei bemerkt, dass es sich hier nicht um einen von Schmitt generierten, sondern um den von Schmitt explizierten und pointierten existentiellen Begriff des Politischen geht, dessen Evidenz Foucault in seiner Rassismus-These problematisiert.

⁵⁵ Vgl. Schütz/Gruber (Anm. 2), 10f. zur Finanzierung und 136-141 zur Nutzung.

Überformung wurde sie betrieben, sondern vor allem als soziale Etablierung eines absoluten Kriteriums totalitärer und darin konstitutiv rassistischer Optimierung.⁵⁶

Man hat hier von Monstrosität gesprochen – aber was sagt das schon. Eigentlich fehlen uns die Begriffe, um die Dimension dieser buchstäblich finalen Strategie zu ermessen. Trotzdem muss man nicht religiös sein, um die Dinge beim Namen zu nennen und zum Ausdruck zu bringen, was einer allzu säkularen Vernunft schlechterdings unzugänglich bleibt, weil es auf Absolutes gerichtet war: das nationalsozialistische Projekt der technisch forcierten und ästhetisch finalisierten Optimierung zielte auf die diesseitige Korrektur der Schöpfung – das ist das Ungeheuerliche des Nationalsozialismus! Die technisch forcierte und ästhetisch finalisierte totalitäre Optimierung war die Kriegserklärung an die Unvollkommenheit der Schöpfung; ihre ultima ratio ist der Massenmord.

(in: Ulrich Bröckling, Stefan Kaufmann, Axel T. Paul (Hg.), *Vernunft – Entwicklung – Leben, Schlüsselbegriffe der Moderne*, München, Wilhelm Fink Verlag 2004, S. 185-203)

⁵⁶ Walter Benjamin, „Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit“, in: *Gesammelte Schriften*, Bd. I.2, Frankfurt/M. 1974, 431-469, hier 469.