

Die Straßen des Führers

Zum Mythos Reichsautobahn und Arbeitsplätze

Fester Bestandteil deutscher Stammtischdiskussionen (und deutscher Verdrängungspolitik) war schon immer das „Aber die Autobahn hat Hitler gebaut! Der hat die Arbeitslosen von der Straße geholt!“. Rechtspopulisten (und Neonazis sowieso) greifen diese „positiven“ Erinnerungen immer wieder und immer öfter gerne auf. Noch im letzten Jahr stellte der FPÖ-Vorsitzende Jörg Haider in den Mittelpunkt einer vielbeachteten Rede den Autobahnbau der Nazis als eine sinnvolle Arbeitsplatzbeschaffungspolitik hin. Damals sei der Grundstock für das heute weltweit gerühmte System deutscher Autobahnen und für eine breite „Volksmotorisierung“ gelegt worden. Auch für den damaligen Bundestagspräsidenten und heutigen Deutschen Botschafter im Vatikan, Philipp Jenninger, war dies ein Teil dessen, was am Deutschen Reich als „Faszinosum“ empfunden worden sei. Die NS-Straßenpolitik, die Ideologie der „Volksmotorisierung“ und die Autobahn als Ausdruck „nationalsozialistischen Wesens“ sind feste Bestandteile des deutschen Faschismus gewesen, den Krieg vorzubereiten und die Deutschen auf eine Volks- und Kriegsgemeinschaft einzuschwören. Ein SoZ-Thema von Winfried Wolf.

Als die ersten Autobahnen gebaut wurden, gab es so gut wie keine Autos, jedenfalls war deren Zahl volkswirtschaftlich irrelevant. Der Verkehr wurde zu dieser Zeit zu Fuß, per Rad oder mit Schienenverkehrsmitteln - mit Tram, S-Bahnen, Hoch- und U-Bahnen, Eisenbahnen - und zu einem kleineren Teil mit Bussen bewältigt.

1933 waren reichsweit 511.000 Pkw und Kombi registriert. Die Gesamtzahl der Kfz betrug 1,46 Millionen, d.h. die Mehrzahl der Kfz bestand aus Lkw.

In der Hauptstadt Berlin wurden 1929 28.000 Pkw registriert - bei einer Bevölkerung von 4,3 Millionen (eine Million mehr als 1996).

Das heißt, das Auto spielte für die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung keine Rolle.

Die staatlichen Einnahmen aus der Kfz- und Mineralölsteuer waren marginal. Ausgaben des Staates für Straßen- und Brückenbau waren unter diesen Bedingungen zu weit über 90 Prozent subventioniert (die „externen“ Kosten bereits ausgeklammert).

In der Autoindustrie waren 1933 gerade mal 40.000 Menschen beschäftigt. Das entsprach 0,1 Prozent aller Erwerbstätigen.

Zudem war die „deutsche“ Autoindustrie überwiegend in US-amerikanischem Eigentum: die große Mehrzahl aller Pkw wurden von den US-Konzernen Ford und General Motors (Opel) hergestellt.

Das nationalsozialistische System und Adolf Hitler haben gezielt mit der Förderung des Straßenverkehrs begonnen. Deutschland sollte „modernisiert“ und für den Krieg gerüstet werden.

Teil der NS-Ideologie war die Ideologie der „Volksmotorisierung“. In Adolf Hitlers Worten:

„Es ist ein bitteres Gefühl, von vornherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen von der Benutzung eines Verkehrsinstruments ausgeschlossen zu wissen... Es ist daher der Wille der nationalsozialistischen Staatsführung, durch Förderung des Automobilwesens nicht nur die Wirtschaft anzukurbeln und Hunderttausenden Menschen Arbeit und Brot zu geben, sondern damit auch immer größere Massen unseres Volkes die Gelegenheit zu bieten, dieses modernste Verkehrsmittel zu erwerben.“(1)

Sofort nach der Machtergreifung der NSDAP kam es zu einer Reihe von Maßnahmen, welche den Straßenverkehr erheblich begünstigten. U.a. gab es die Aufhebung jeglichen Tempolimits - auch in Städten. Binnen kurzem schnellten die Zahlen der Verkehrstopfer nach oben. Wer einen neuen Pkw kaufte, wurde von jeglicher Steuer befreit. In den siebziger Jahren prozessierte der Besitzer eines in den 30er Jahren erstandenen und noch fahrtüchtigen Pkw erfolgreich auf Erlass jeder Kfz-Besteuerung: Hitlers Versprechen der Steuerfreiheit auf Kfz-„Lebenszeit“ hatte auch vor bundesdeutschen Richtern Bestand.

Es wurde ein umfassendes System für eine „Volksmotorisierung“ entwickelt: Das Modell eines „Volkswagens“, konstruiert von dem Nazi Ferdinand Porsche, entstand. Eine „Gesellschaft zur Vorbereitung eines deutschen Volkswagens (GEZUVOR) wurde gebildet, 1938 umgenannt in

„Volkswagenwerk GmbH“. Auf der grünen Wiese bei Fallersleben wurde das spätere Wolfsburg gebaut: ein modernes Autowerk plus Siedlung. Deutsche Ingenieure weilten oft in Detroit und holten sich dort Rat. Es gelang, eine größere Zahl deutschstämmiger Ingenieure aus Detroit abzuwerben. Zwischen Henry Ford in Detroit und den Nazis gab es eine enge ideologische Verbindung. Ford selbst bekannte sich zum Antisemitismus und zum Nationalsozialismus. 1938 empfing er aus der Hand des deutschen Vizekonsuls in Detroit mit dem „Großkreuz des Adlerordens“ die höchste Auszeichnung, die Hitler an einen Ausländer vergeben konnte.

Die Finanzierung des Fallerslebener VW-Werks erfolgte zu einem großen Teil durch beschlagnahmte Gelder der früheren Gewerkschaften, die sich inzwischen in Händen der Deutschen Arbeitsfront (DAF) befanden. Ein „Kraft-durch-Freude-Sparsystem“ wurde entwickelt, mit dem 337.000 Sparerinnen und Sparer mit monatlichen Beiträgen für den späteren Erwerb eines „Volkswagens“ einzahlten. Ein Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps (NSKK) wurde gegründet, dem die fahrtechnische und ideologische Ausbildung oblag. Usw. usf.

Die wesentlichen Ziele dieser Maßnahmen waren jedoch andere als die behauptete Volksmotorisierung. Es ging um zweierlei:

Zum einen galt es, den industriellen Rückstand gegenüber den USA und teilweise gegenüber England und Frankreich aufzuholen. Vor allem in den USA hatte sich seit der Jahrhundertwende die Autoindustrie im Verbund mit der Ölförderung zur entscheidenden Kapitalgruppe herausgebildet und die bis dahin klassischen führenden Kapitalgruppen, die eng mit den Eisenbahnen verbunden waren, abgelöst. Auf dieser Basis trat das US-Kapital seinen Siegeszug auf dem kapitalistischen Weltmarkt an. Diesen Vorsprung galt es aufzuholen. Dabei war eine rein private Konkurrenz aussichtslos. Die privaten Autokapitalisten Europas kapitulierten vor der US-Automacht - sei es, indem sie sich auf Marktnischen beschränkten (wie Daimler-Benz und BMW), sei es, daß ihnen die Geldbörse im Rock näher wie das nationale Hemd war: sie verkauften - wie die Familie Adam Opel Anfang der 20er Jahre an General Motors (oder später Simca an Chrysler).

Der Staat war gefragt. Nur über massive staatliche Hilfen und über eine „nationale“ Autoindustrie konnte dies Konkurrenz geschaffen werden. Dies ist der Hintergrund für das staatliche VW-Werk.

Zum anderen ging es bei dem Projekt „Volksmotorisierung“ um Kriegsvorbereitung. Der „moderne“ Krieg wurde mit beweglichen Einheiten geführt. Hierfür war eine Motorisierung des Heeres möglich. Die nach außen propagierte Formel von Ferdinand Porsche, der neue „Volkswagen“ werde Raum für „drei Erwachsene mit Kind“ bieten, wurde wehrmachtsintern immer übersetzt mit: „...Raum für drei Landser, einem MG nebst Munition“. Auf dieser Basis entstanden bis Kriegsende 52.000 Kübelwagen, 14.000 Schwimmwagen und ein halbes tausend spezieller VW-Limousinen für den Einsatz der Rommel-Armee in Afrika.

Darüberhinaus stellte die so aufgebaute Autoindustrie mit ihrem massenhaften Motorenbau eine Grundlage für eine schlagkräftige Luftwaffe dar: Sie lieferte in großem Maßstab die Motoren für die Kampfflieger. 1946/47 bilanzierte eine US-Studie, wonach die zwei „Auto“konzerne Daimler-Benz und BMW allein „zwei Drittel der Flugzeugmotorenproduktion Deutschlands während des Krieges“ abgedeckt hätten.

Der Aufstieg der deutschen Autoindustrie zu den in der gesamten Wirtschaft führenden Unternehmen erfolgte im Dritten Reich. Daimler-Benz und BMW konnten in den wenigen Jahren des „Tausendjährigen Reichs“ ihre Umsätze verzehnfachen. Dies war u.a. auch deshalb möglich, weil beide sich in der Lage sahen, in kürzester Zeit eine totale Konversion zu vollziehen und sich von einigermaßen zivilen Autoproduzenten in Konzerne zu verwandeln, die zu 95 bis 100 Prozent für die NS-Rüstung arbeiteten. Denn: Das Rüstungsgeschäft war noch profitabler als die bisherige zivile Fertigung.

Kaum einer hat den Motor für diese Konversion besser auf den Nenner gebracht als die Nazi-Größe und Chef der deutschen Luftwaffe, Hermann Göring.

Am 8. Juli 1938 kündigte er im Namen der NSDAP in einer Rede vor Industrievertretern, darunter Daimler-Benz- und BMW-Vorstandsmitglieder, den bevorstehenden Krieg an und rief zu verstärkten Anstrengungen bei der Aufrüstung auf:

„Was, meine Herren, bedeutet Ihr Werk gegenüber der Nation? Was bedeutet das alles, wenn Sie eines Tages statt Flugzeugen Nachttöpfe machen! Das ist ja einerlei.“(2)

Es ist „einerlei“, solange es Profit bringt. In diesem Sinne gelang es ab 1936/37 in der Autoindustrie auf deutschem Boden - die US-Unternehmen Opel/General Motors und Ford inbegriffen - die

Produktion in nur anderthalb Jahren komplett auf Militär-Lkw, Flugzeugmotoren, Panzer und andere militärisch wichtige Güter umzustellen. Eine Fertigung ziviler Pkw fand so gut wie nicht mehr statt.

Das „befreiende“ Netz - Die Legende von „Autobahnbau bringt Arbeitsplätze und Verkehrsentlastung“

Die Behauptung, der Bau der Reichsautobahnen hätte die Massenerwerbslosigkeit in Deutschland beseitigt, ist ein Mythos. Angesichts der massiven Arbeitslosigkeit kann gesagt werden, daß der Reichsautobahnbau keinen entscheidenden Beitrag zu ihrer Reduktion geleistet hat.

Offiziell waren laut dem Generalinspekteur des deutschen Straßenwesens, Fritz Todt, auf dem Höhepunkt des Reichsautobahnbaus 400.000 „Volksgenossen“ in diesem Sektor beschäftigt. Dies war, wie die meisten Angaben der Nazis, maßlos übertrieben. In Wirklichkeit arbeiteten zu keinem Zeitpunkt mehr als 200.000 Menschen im Autobahnbau.

Angesichts von 6 Millionen Erwerbslosen, die 1932/33 gezählt wurden, sind allerdings beide Zahlen lächerlich. In keinem Fall konnte der Reichsautobahnbau eine größere Rolle bei der Beseitigung der Massenerwerbslosigkeit gespielt haben. Die Autoindustrie selbst kam dafür auch nicht in Frage, zählte sie doch 1939 gerade mal so viele Beschäftigte wie 1929.

Auch die Leistung des Reichsautobahnbaus war ausgesprochen bescheiden. Bis 1936 konnte gerade mal die Fertigstellung der ersten tausend Kilometer Reichsautobahn verkündet werden. Bis 1937 waren es knapp 2000 km.

Dabei gilt es zu bedenken, daß im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Jahr für Jahr rund 1000 km neue Schienenstrecken im Fernverkehrsverkehr fertiggestellt werden konnten. Angesichts einer erheblich weiter entwickelten Technik und vor dem Hintergrund, daß das NS-Regime den Autobahnbau dirigistisch und mit Zwangsmaßnahmen („Arbeitsdienst“) betrieb, erscheint die reale Kilometerleistung ernüchternd gering.

Das „Beschäftigungswunder“, das den Nazis zugeschrieben wird, erklärt sich weit einfacher; es hat wenig mit dem Reichsautobahnbau zu tun:

- Nach der langen Weltwirtschaftskrise 1929-32/33 kam es zu einem weltweiten Wirtschaftsaufschwung. Das Deutsche Reich profitierte davon - ebenso wie England, Frankreich oder die USA, wo die Arbeitslosenzahlen in vergleichbarem Umfang zurückgingen, ohne daß es einen Faschismus oder Nationalsozialismus gab.
- Das NS-Regime orientierte von vornherein auf Kriegsvorbereitung und Kriegswirtschaft - ein enormer Stimulus für die Wirtschaft. Die Nazis initiierten einen auf den kommenden Krieg orientierten „Keynesianismus“: galoppierende Staatsschulden, gewaltige Kriegsinvestitionen auf Pump und eine zurückgehaltene Inflation.
- Der Krieg selbst wirkte als Beseitiger von Massenerwerbslosigkeit: Die Zahl der in der Deutschen Wehrmacht erfaßten Männer verdreifachte sich binnen kurzer Zeit und der Krieg „produzierte“ fünf Millionen tote Deutsche.
- Schließlich war ein Großteil der Kriegswirtschaft auf Pump finanziert. Die Arbeitslosigkeit verschwand durch diesen „Kriegs-Keynesianismus“ zunächst. 1948 dann wurde die Rechnung präsentiert: Währungsreform und eine fast komplette Entwertung der gesparten Gelder der breiten Teile der Bevölkerung. Erneut schnellte die Erwerbslosigkeit auf mehr als 2,5 Millionen hoch.

Ebenso wie sich der Mythos von der Entlastung des Arbeitsmarktes durch Straßenbau bis heute gehalten hat, gibt es die dem Straßenbau zugesprochene Legende von der Verkehrsentlastung.

Tatsächlich war und ist das Gegenteil der Fall: Damals wie heute waren Straßen immer gleichbedeutend mit mehr Verkehr und mehr verkehrsbedingten Belastungen.

Der „Stau“ werde „gelöst“, die Belastungen des Verkehrs - u.a. durch Lärm - werden durch Straßenneubau „beseitigt“. Straßen bringen „Entlastung“, wirken sogar „befreiend“.

Es geht immer darum, Engstellen zu beseitigen. Jeder Straßenneubau wird mit der „besonderen Situation“ der jeweiligen Region und der jeweiligen Geographie gerechtfertigt: Genau an diesem Ort, in dieser Siedlung, in diesem Landstrich seien die „Belastungen“ derart groß, daß „Entlastung“ erforderlich und nur durch neue Straßen erreicht werden könne.

So die Ideologie der Autolobby heute. Und so die Ideologie der Nazis damals. Die Sprache der Autogesellschaft bedient sich hier im übrigen der Sprache der Sexualität, was die These von dem Surrogat, von der Ersatzbefriedigung, stützt.

Der Reichstatthalter in Baden, Gauleiter Robert Wagner, schrieb 1935 in der NS-Publikation „Die Straße“:

„Der Verkehr... ist in Baden durch die geographische Lage des Landes und durch dessen Bodengestaltung vorwiegend auf das Rheintal konzentriert. Hier wiederum ist es die am Fuß des Schwarzwaldes bzw. des Odenwaldes entlangführende sogenannte Bergstraße, die den Hauptverkehr aufnehmen muß und daher seit langem überlastet ist. Baden bedarf einer Entlastung seiner Hauptverkehrsstraße und einer Aufteilung des Straßenverkehrs. Es kann diese Entlastung nur durch Autobahnen finden. Als eine Entspannung des Verkehrsproblems wird bald die Autobahn Frankfurt a.M.-Mannheim-Heidelberg empfunden werden können... Erfreulicherweise ist seit einiger Zeit auch die Autobahn Heidelberg-Karlsruhe genehmigt und teilweise bereits in Bau genommen. Dadurch wird auch die Landeshauptstadt an das befreiende Netz der Reichsautobahnen angeschlossen... Alles in allem: Baden freut sich darauf, bald an die Straßen Adolf Hitlers angeschlossen zu sein, und es freut sich besonders darauf, daß die Autobahnen an des Reiches Südwestgrenze den unvergänglichen Geist des ewigen Deutschlands Adolf Hitlers offenbaren werden.“(3)

Bei einigen Abstrichen an der typischen NS-Sprache ist die Argumentationslinie heute dieselbe wie damals.

Es gibt tausende lokale Beispiele, wo in jüngster Zeit - z.B. insbesondere in den neuen Bundesländern - der Neubau- und Ausbau von Straßen so begründet wurde.

Es gibt allerdings heute keine Region auf der Welt, in der durch Straßenneubau eine dauerhafte Entlastung von Verkehr erfolgt wäre. Kurzfristige Entlastungen nach der Einweihung neuer Straßen gab es oft, doch so gut wie immer war wenige Jahre später der Zustand auf der alten, zu entlastenden Straße wieder der wie vor dem Bau der neuen „Entlastungs“-Straße. Und in der Regel sind diese „alten“, durch Straßenneubau „entlasteten“ Straßen heute stärker verkehrsbelastet als zum Zeitpunkt, als die „Entlastungsmaßnahme“ projektiert wurde.

Autoverkehr und Straßenbau stellen sich heute - zusammen mit der Atomkraft - als das größte Belastungsprogramm dar, das die Menschen dem Planeten Erde je auferlegten. Dabei war und ist die Argumentation für Autoverkehr und Straßenbau immer eine, die die Natur, den Menschen, die Landschaftsverbundenheit in den Mittelpunkt stellte und stellt. Auch hier gilt: Es waren die frühen Promotoren der Autoindustrie, darunter das NS-Regime, welche diese Mythen einer „Naturverbundenheit“ des Autoverkehrs entwickelten.

Schon der Erfinder der industriellen Massenfertigung von Pkw, Henry Ford, sang das Hohe Lied auf die Natur- und Landschaftsverbundenheit des Pkw:

„Gebaut auch für Gesundheitszwecke, um Sie ‚reibungslos‘ über halbwegs anständige Wege zu befördern, Ihr Gehirn durch den Genuß eines langen Aufenthalts im Freien und Ihre Lungen durch das ‚Mittel aller Mittel‘ - die richtige Art von Luft - aufzufrischen.“(4)

Fritz Todt stimmte in diesen Tenor ein. Er nannte als „Bekanntnis und Forderung im Straßenbau“ die folgende Zielsetzung:

„Straßen sind Kulturgüter. Jede Straße, die wir benutzen, hat ihre hundertjährige Geschichte und Bedeutung. Eine Straße ist ein Kunstwerk... Die Erfüllung des reinen Verkehrszwecks ist nicht der letzte Sinn des deutschen Straßenbaus. Die deutsche Straße muß Ausdruck ihrer Landschaft und Ausdruck deutschen Wesens sein... Das Straßenbauprogramm des Führers war die erste große Maßnahme, die das nationalsozialistische Deutschland in Angriff genommen hat. Der Straßenbau muß die erste Maßnahme bleiben, nicht nur zeitlich, sondern auch in der Leistung, dann wird das Straßenbauprogramm zum kennzeichnenden Ausdruck deutschen Lebenswillens und deutscher Reichseinheit.“

Autobahn und deutsches Wesen

Bei Autobahnen handelt es sich erstmals in der Geschichte der Verkehrswege um Verkehrsverbindungen, die weitgehend unabhängig von Besiedlungen bzw. ohne größere Rücksicht

auf diese Siedlungen und auf die natürliche Beschaffenheit der Landschaft geplant und gebaut werden.

Autobahnen sind Fernverbindungen, welche Städte und Siedlungen bestenfalls „tangieren“. Mit ihnen wird ein in sich schlüssiges - aber doch oft mit Natur und Landschaft in Widerspruch geratendes - Netz von Verkehrswegen über Land und Leute gelegt.

Früher wurden Wege und Straßen so angelegt, daß sie bestehende Siedlungen und Städte miteinander verbanden. Die ersten Eisenbahnen hatten immer und die späteren Ferneseisenbahnen hatten zumindest zu einem erheblichen Teil dieselbe Tendenz, wovon das Prinzip der Kopfbahnhöfe zeugt: Wiesbaden und Frankfurt/M. oder Mannheim und Heidelberg wurden verbunden. Städte waren jeweils Anfang und Ende; Verkehrsverbindungen zur Unterstützung der regionalen Wirtschaft wurden realisiert. Das Prinzip der Kopfbahnhöfe war darauf angelegt, daß damit weit in eine bestehende Stadt oder Siedlung hineingefahren werden konnte und der Reisende mit einem „Großen Bahnhof“ im Zentrum dieser Stadt empfangen wurde.(6)

Autobahnen (highways, motorways, autostrade) verfolgten von vornherein ein anderes Prinzip: Hier waren es erstmals die Verkehrswege selbst, die die Gesamtstruktur der Region, des Landes, des Kontinents bestimmten. Es handelte sich um ein Netz, das über die Region gelegt wurde. Diese Straßen führten an den meisten Städten vorbei und benötigten entsprechende „Zubringer“, „Ausfallstraßen“, „Stadttangenten“, „Autobahn-Abfahrten“ usw. usf.

Diese Art des Baus spezifischer Verkehrswege hat zur Folge, daß sich in erster Linie die Natur den Verkehrswegen und nicht umgekehrt die Wege der Natur und der Landschaft anzupassen hat.

Die Natur wird zurechtgebogen, wird „modelliert“, wird angepaßt an den Zweck: die Herstellung der kürzesten Verbindung zwischen zwei Punkten - der Geraden.

Natur und Landschaft sind „krumm“, liegen „im Weg“. Auf den alten Wegen fällt der Blick auf Land und Leute und nicht auf das Ziel. Anders bei den Autobahnen.

Und ebenso verstanden es deren nationalsozialistische Propagandisten. So schrieb Fritz Todt, der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen:

„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... So bauen wir im Dritten Reich die Straßen, so erziehen wir die Menschen, so errichten wir das ganze nationalsozialistische Reich.“(7)

Todbringender Zahlmeister

Die Rolle der Reichsbahn beim Autobahnbau und als zentrale Behörde der NS-Vernichtungspolitik

Eisenbahnen und viele Unternehmen des öffentlichen Verkehrs finanzierten sich bis in die 30er Jahre dieses Jahrhunderts selbst und machten Gewinne. Indem bei Eisenbahnen und Straßenbahnen überwiegend Verkehrswege und Verkehrsmittel in einer einheitlichen Gesellschaft zusammengefaßt waren, konnte eine Gesamtbilanz relativ leicht hergestellt werden. Völlig anders beim Straßenverkehr, der die strukturelle Trennung von Verkehrsmitteln (Busse, Lkw, Pkw) und Verkehrsträger (Straßen, Brücken) kennt.

Die Eisenbahnen in Deutschland befanden sich bis 1871 überwiegend und bis 1918 zu einem großen Teil in privater Hand. Öffentliche Verkehrsunternehmen - wie Straßenbahn- und Busgesellschaften - befanden sich in ihrer Mehrzahl bis Ende der 20er Jahre in privater Hand. Diese Verkehrsunternehmen waren profitabel. Mehr noch: Einer der Gründe für die Verstaatlichung und Kommunalisierung von Eisenbahnen und Straßenbahn-Gesellschaften war ihre Profitabilität: Städte, Kommunen, Länder und der Staat profitierten von diesen Einnahmen in erheblichem Maß.

Die Reichsbahn wurde 1918 verstaatlicht. Sie war zu diesem Zeitpunkt aufgrund des Raubbaus während des Weltkriegs und aufgrund von Sonderbelastungen in der Nachkriegszeit erstmals finanziell angeschlagen. Dennoch wurde ihr auferlegt, für einen Großteil der Reparationen, die das Deutsche Reich auf Grundlage des Versailler Vertrages zu zahlen hatte, aufzukommen. Zwischen 1925 und 1930 summierte sich der Betrag, der von der Reichsbahn für Reparationen und andere Abgaben an den Staatshaushalt abgeführt wurden, auf die gewaltige Summe von 5,5 Milliarden Reichsmark.(8)

Ähnlich verhielt es sich mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in den Städten. In Berlin z.B. waren die Straßenbahnen, die mehr als 50 Prozent des öffentlichen Verkehrs auf sich vereinten, bis 1929 in privater Hand. Als sie kommunalisiert wurden, warfen sie für die Stadt Berlin Gewinne ab.⁽⁹⁾

Straßen hingegen wurden von vornherein und zu fast 100 Prozent subventioniert. 1873 beispielsweise hatte das Straßennetz im Deutschen Reich eine gesamte Länge von 115.000 km, 1913 waren es 300.000 km und 1933 bereits 450.000 km. Zu diesen Zeitpunkten gab es, wie bereits dargestellt, nur eine kleine Zahl Pkw bzw. Kfz. Es erfolgte eine Subventionierung, die bei 80 bis 90 Prozent der Gesamtkosten gelegen haben muß. Die spezifischen Steuern, mit denen diese Verkehrsart belastet wurde, deckten maximal 20 Prozent der staatlichen Ausgaben für Straßenbau, -erhalt, für Verkehrspolizei usw.

Straßenbau wurde vor allem in Krisen und Kriegen vorangetrieben, wobei drei Motive dies erklären dürften.

1. Die Unterstützung für die Autoindustrie und die Baufirmen im Straßenbau,
2. Die Ziele der Rüstungs- und Kriegs(vorbereitungs)politik,
3. Maßnahmen gegen die Arbeitslosigkeit bzw. Angst vor einer sozialen Explosion.

Mussolini ließ bereits in den 20er Jahren in größerem Maßstab Autostrade bauen. Die USA legten Anfang der 30er Jahre große Programme auf, um den Highway-Bau voranzutreiben und die Massenerwerbslosigkeit einzudämmen.

Die Tatsache, daß es sich hier jeweils um eine enorme Subventionierung einer spezifischen Verkehrsart handelte, wurde bereits strukturell verschleiert. Straßen und Kfz bilden nicht eine Einheit wie Schienen und Loks/Waggons. Es kann leicht die Ideologie verbreitet werden, der Autoverkehr decke seine Kosten. Dabei sind selbst privat betriebene Autobahnen, auf denen Maut kassiert wird, nur dann rentabel, wenn der Staat zuvor den großen Teil der Baukosten finanziert hat. Als Gesamtprojekte sind sie alle unrentabel und viele dieser Autobahnbetreibergesellschaften in Frankreich, in Italien, in Spanien oder Mexico mußten nach kurzem, privaten Betrieb später vom Staat wieder übernommen werden, der sie nun verlustreich betreibt.

Außer im Fall der Atomindustrie dürfte es kaum ein anderes Beispiel im 20. Jahrhundert geben, wo das kapitalistische Prinzip der Vergesellschaftung von Verlusten und der Privatisierung von Gewinnen derart ausgeprägt verwirklicht wurde.

Mit den „Straßen des Führers“ wurde gezielt und staatlich subventioniert die Konkurrenz zum vorherrschenden Eisenbahnbetrieb entwickelt. Die Reichsbahn wurde darüberhinaus benutzt, den Reichsautobahnbau - und damit die eigene Konkurrenz - zu finanzieren und mitzuorganisieren.

Bereits am 27. Juni 1933 wurde das Gesetz zur Begründung des Unternehmens „Reichsautobahn“ erlassen. Die Reichsautobahngesellschaft ließ sich nicht nur den Namen und einen Teil des Images von den - erfolgreichen - Eisenbahnen. Sie wurde auch von der Reichsbahn direkt finanziert. Sie war eine Tochtergesellschaft der Reichsbahn. An direkter Unterstützung mußte die Reichsbahn zur Finanzierung des Reichsautobahnbaus ihrer Tochter 600 Millionen Reichsmark bezahlen. Darüberhinaus hatte die Reichsbahn der Reichsautobahngesellschaft den Verwaltungsapparat zu stellen und, für die Materiallieferungen beim Straßenbau, ihren Dienstgut-Tarif zu gewähren. Hinzu kamen Reichsbahnwerkstätten, die im Zweiten Weltkrieg zweckentfremdet für die Reparatur von Wehrmacht-Kfz und Panzermotoren eingesetzt werden mußten. Der Gesamtbetrag an finanzieller und materieller Hilfe der Reichsbahn für den Autobahnbau dürfte sich damit bei weit mehr als 1,5 Milliarden Reichsmark belaufen. Bedenkt man die zuvor erwähnten Reichsbahnmittel, die für die deutschen Reparationen zu zahlen waren, bedenkt man weiter die gewaltigen Summen, die der Kriegseinsatz der Reichsbahn auferlegte, dann fand im Zeitraum 1925-1948 ein kriegsbedingter und von außen aufgezwungener Prozeß des ökonomischen Aussaugens dieses nationalen Schienenverkehrsmittels statt.

Es dürfte ziemlich einmalig in der Wirtschaftsgeschichte sein, daß eine bestimmende Branche die mit ihr konkurrierende subventioniert und hochpöppelt. In jedem Fall widerspricht es der Theorie jener Ritter für die freie Marktwirtschaft, die heute in der Regel gleichzeitig die „Freiheit des Straßenverkehrs“ gegen „Reglementierung“ usw. verteidigen. Der Straßenverkehr hätte keinerlei Chance gehabt, gegenüber dem Schienenverkehr an Boden zu gewinnen, wären da nicht die massiven staatlichen Eingriffe zu seinen Gunsten und, in Deutschland, die direkte finanzielle und materielle Hilfe für ihn durch die Konkurrenz, die Reichsbahn, gewesen.

Nicht verschwiegen werden darf, daß die für die Reichsbahn Verantwortlichen diese Politik mittrugen - einschließlich des fahrplanmäßigen Einsatzes der Reichsbahn bei der Vernichtung des jüdischen

Volkes. Ein Verbrechen, das ohne die Reichsbahn und ihre Kapazitäten in diesem Umfang nicht hätte stattfinden können.

Dazu kommt: Millionen Reichsmark an Einnahmen hatte die Reichsbahn dadurch, daß die Jüdinnen und Juden den Transport in die Vernichtungslager erzwungenermaßen bezahlten: Jede deportierte Person wurde veranlaßt, 25% ihres Barvermögens als „Schenkung“ abzugeben; dieses Geld wurde „ordnungsgemäß“ via „Sonderkonto W“ beim Reichssicherheitshauptamt eingezahlt und mit der Reichsbahn abgerechnet. Auch auf diesem Wege (Reichsbahn finanziert Reichsautobahn) sind die von den Nazis gebauten Autobahnen, auf denen heute noch gefahren wird, Mahnmale der mörderischen Vernichtung des jüdischen Volkes.

Dienststelle „33“

Die Reichsbahn, dieser bürokratische Moloch, der 1942 fast eine halbe Million Beamte und 900.000 Arbeiter beschäftigte, war eine der größten Organisationen des Dritten Reichs. Die Reichsbahn gehörte dem Verkehrsministerium an, das sich daneben um Straßen und Schiffahrtskanäle zu kümmern hatte und an dessen Spitze Julius Dorpmüller stand, ein älterer Herr, der dieses Amt von 1937 bis Kriegsende innehatte. Der für die Reichsbahn zuständige Staatssekretär war anfangs Kleinmann, ab 23. Mai 1942 Ganzenmüller, ein 37jähriger fähiger Technokrat und strenger Nationalsozialist.

Als in sich geschlossener, nach außen abgegrenzter Apparat war die Reichsbahn in ihrem Erscheinungsbild ebenso „unpolitisch“, wie die Sicherheitspolizei in dem ihren als Inbegriff des Nazismus zu gelten hatte. Doch die Eisenbahn war es, von der Speers Rüstungsministerium beim Transport seiner Rüstungsgüter, die Wehrmacht beim Transport ihrer Truppen und das Reichssicherheitshauptamt (RSHA) bei der Deportation der Juden abhängig waren. Für all diese Operationen war die Reichsbahn unverzichtbar...

Jede Reichsbahndirektion besaß ein Betriebsamt und ein Wagenbüro. In jedem Betriebsamt gab es eine Dienststelle „33“, die für Personenzüge zuständig war. Obwohl die Juden in Güterwaggons transportiert wurden, buchte man sie bei der Reichsbahn als gewöhnliche Fahrgäste. Grundsätzlich beförderte man gegen Barzahlung jede Gruppe von Reisenden. Basistarif war der 3.-Klasse-Fahrpreis: vier Pfennig pro Streckenkilometer. Gruppentarife wurden gewährt, wenn wenigstens 400 Personen zu befördern waren. Der entsprechende Fahrpreis wurde dem Antragsteller der Gruppenbeförderung in Rechnung gestellt. Im Falle der jüdischen Todeszüge war dies das RSHA. Für die Deportierten war der einfache Fahrpreis zu entrichten, für die mitreisende Bewachung mußte eine Rückfahrkarte gelöst werden.

Der Grundsatz, daß Deportierte wie gewöhnliche Reisende zu behandeln waren, wurde auch bei der organisatorischen Abwicklung befolgt. So wurden für die fahrplanmäßige Abfertigung der Todestransporte Beamte aus der Personenbeförderung, nicht etwa Frachtgutsachverständige herangezogen...

Die eigentliche Abfertigung der Züge war Aufgabe eines gewaltigen Netzwerks von Eisenbahnen... Wo deutsche Eisenbahnbehörden errichtet wurden, wie etwa in Polen und Frankreich, entsprach ihr Aufbau dem Reichsmodell bis hinunter zu den Dienststellen „33“ für die Abfertigung der Judenzüge. Das Festhalten an dieser altbewährten Verwaltungsstruktur ging einher mit der Neigung zu Routineentscheidungen. In der alltäglichen Abwicklung des Transportaufkommens war die Deportation der Juden somit eingebettet in die üblichen Verfahren der Zuteilungen von „rollendem Frachtraum“ an „Bedarfsträger“ und der Zuweisung freier Streckenzeiten...

In der Tat gab es Zeiten, zu denen sämtliche verfügbare Lokomotiven und Wagen von militärischen und industriellen „Bedarfsträgern“ mit Beschlag belegt waren oder zu denen der zivile Personenverkehr auf überlasteten Strecken wochenlang eingeschränkt oder gänzlich eingestellt werden mußte. Solche Notlagen erforderten besondere Anstrengungen, um die Verladung der Juden zum frühestmöglichen Zeitpunkt sicherzustellen. Die Eisenbahner waren sich der in sie gesetzten Erwartungen bewußt. So unglaublich es klingen mag, mitunter wurden Judentransporte als „Wehrmachtzüge“ abgefertigt, um ihr Fortkommen zu beschleunigen...

Die reibungslose Abwicklung eines Transports wurde mit Hilfe eines „durchgehenden Fahrplans“ gewährleistet, der die - jeweils benachbarte Direktionen betreffende - Abschnitte des Bedarfsplans zusammenstellte. Die Juden-Sonderzüge waren in den Bedarfsplan aufzunehmen; für den Fall jedoch, daß alle Zeitspalten besetzt waren, konnte die betreffende Dienststelle „33“ einen „Sonderfahrplan“

aufstellen, der den Transport zwischen anderen Zügen über die Freistrecken lotste. Wie Eichmann später bemerkte, war die Erstellung von Fahrplänen „eine Wissenschaft für sich“. Aufgrund von Kriegsbedingungen wurden die Fahrplananordnungen häufig korrigiert. Das wiederum machte ständige Telefonate und Telegramme erforderlich, um Störungen und Stockungen zu handhaben. Am Ende aber wurden die Juden in den Tod geschickt, die leeren Waggon neuerlich dem „Wagenumlauf“ zugeführt. Die Aufgabe wurde bewältigt... (Raul Hilberg, „Die Vernichtung der europäischen Juden“, Band 2, Kap. VIII)

Vom Renn(kampf)fahrer zum Panzerfahrer

Die Ideologie der Volksmotorisierung entsprach tatsächlich dem faschistischen Regime und dessen Ideologie. Allerdings: es war pure Ideologie. In Wirklichkeit gab es im NS-System nicht einmal die Ansätze einer Volksmotorisierung. Diese wurde erst in den 60er und 70er Jahren realisiert - mit auffallend wenigen Abstrichen an den ursprünglichen Volksmotorisierungsplänen der Nazis.

Im Mittelpunkt dieser Ideologie steht der Einzelne oder die Kleinfamilie - nicht Gruppen oder Kollektive oder Nachbarschaften. Zur „Volksgemeinschaft“ wird die atomisierte Gesellschaft nur durch Vermittlung eines Führers und im Rahmen eines streng hierarchisch gegliederten „Volkskörpers“. Der KdF-Wagen verhiess einer ökonomisch ausgebeuteten und politisch jeder Artikulation beraubten Bevölkerung eine ideale Ersatzbefriedigung:

Autofahren entspreche „dem natürlichen Drang des Menschen nach Freiheit“; der Pkw sei gerade für die „in ihren sonstigen Lebensmöglichkeiten beschränkten (!) Schichten nicht nur nützlich, sondern diesen vor allem an Sonn- und Feiertagen die Quelle freudigen Glücks“, so Adolf Hitler, der selbst die „Fahrt mit dem Kraftwagen über Land besonders schätzt, weil kein anderes Verkehrsmittel eine so enge Verbundenheit des Reisenden mit Volk und Landschaft so ermöglicht wie der Kraftwagen.“(10)

Die großen Freiheiten werden in dieser Gesellschaft - in der faschistischen wie in der bürgerlich-demokratisch verfaßten - den Individuen versagt. Die große Mehrheit der Bevölkerung entscheidet nicht darüber, welche Politik betrieben wird: Butter oder Kanonen, Frieden oder „totaler Krieg“, Treibhauseffekt/Atomkraft oder Energie- und Verkehrswende. Alle diese großen Fragen und Alternativen wurden und werden anderswo entschieden.

Anstatt der großen Freiheit - der Freiheit, die entscheidenden Fragen der Menschheit und des Menschseins mitzubestimmen -, werden den Individuen „kleine Fluchten“ geboten: in Blechkisten. Die „Fahrt mit dem VW ins Grüne“ (aber auch die Flucht mit dem Trabi in die Datsche) - das sind die Surrogate.

Das war, wie angedeutet, in der DDR leider nicht anders. Diese verfolgte nur im Bereich des Güterverkehrs eine andere, volkswirtschaftlich eher rationale Politik, die die Schiene bevorzugte. Im Personenverkehr setzte sie ebenfalls auf den motorisierten Individualverkehr - und bediente damit ein Motorisierungs- und Konsummodell, bei welchem der Westen uneinholbar war und der Wunsch nach den echten Volkswagen anstelle der Kopie Trabant noch gesteigert wurde.

Die Vereinzelung des Menschen im Kraftwagen und sein - vergebliches - Streben, mit diesem und durch diesen der großen Freiheit entgegenzurufen, findet in der Person des uniformierten und anonymisierten Rennfahrers seine Konkretion.

Viktor Klemperer, der jüdische Gelehrte, der den Nationalsozialismus überlebte und über diese Zeit äußerst kluge und präzise Beobachtungen festhielt, hat in seinem Buch „LTI“ über die Sprache und Symbolik des Dritten Reiches die folgende Beobachtung gemacht:

„Die Uniform, in der das nazistische Heldentum (auch) auftaucht, ist die Vermummung des Rennfahrers, sind sein Sturzhelm, seine Brillenmaske, seine dicken Handschuhe. Der Nazismus hat alle Sportarten gepflegt, und rein sprachlich ist er von allen anderen zusammen nicht derart geprägt wie vom Boxen; aber das einprägsamste und häufigste Bild des Heldentums liefert in der Mitte der dreißiger Jahre der Autorennfahrer: nach seinem Todessturz steht Bernd Rosenmeyer eine Zeitlang fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie... Eine Zeitlang sind die Sieger im internationalen Autorennen, hinter dem Lenkrad ihres Kampfwagens oder an ihn gelehnt oder auch unter ihm begraben, die meist photographierten Tageshelden. Wenn der junge Mensch sein Heldenbild nicht von den muskelbeladenen, nackten oder in SA-Uniform steckenden Kriegergestalten der Plakate und Denkmünzen dieser Tage abnimmt, dann gewiß von den Rennfahrern; gemeinsam ist beiden Heldenverkörperungen der starre Blick, in dem sich vorwärtsgerichtete harte Entschlossenheit und Eroberungswille ausdrücken.“

Die Übergang vom Rennfahrer und seinen „zivilen“, aber ebenfalls tödlichen Wettkämpfen zum Panzerfahrer und zum Krieg sind dabei fließend. Victor Klemperer:

„An die Stelle des Rennkampfwagens tritt von 1939 an der Tank, an die Stelle des Rennfahrers der Panzerfahrer. So nannte der Landser nicht nur den Mann am Steuer, sondern auch die Panzergrenadiere.“(11)

Bertholt Brecht versuchte in einem Gedicht an diesem Mythos des anonymen, maschinenähnlichen Panzers anzuknüpfen und gleichzeitig aufzuzeigen, daß es sich um einen Mythos handelt und daß er zerstört werden kann, wenn an die Stelle der Anonymität das Individuum tritt:

„General, Dein Tank ist ein starker Wagen.

Er bricht einen Wald nieder und zermalmt hundert Menschen.

Aber er hat einen Fehler:

Er braucht einen Fahrer.“(12)

Das nationalsozialistische Topos, der Pkw bringe individuelle Freiheit und Eisenbahnen seien „starre Systeme“ und mit Zwang verbunden, taucht auch in den neueren Debatte auf:

Die „Tageszeitung/taz“ wußte bereits 1985:

Die Eisenbahn ist „die wohl beeindruckendste Staatstechnologie der letzten Jahrhunderte. Ungeniert entfaltete sich in ihr die Macht des Staates.“(13)

Einmal abgesehen davon, daß an diesem Satz nichts stimmt - die Eisenbahnen des 19. Jahrhunderts waren überwiegend privatkapitalistisch organisiert, in ihnen entfaltete sich die Anarchie des Manchesterkapitalismus und sie dokumentierten die Ohnmacht des Nachtwächter-Staates - ist interessant, daß es die NS-Ideologie war, die diesen vermeintlichen Zusammenhang zwischen „Zwang = Eisenbahn“ und „Freiheit = Kraftwagen“ entwickelte.

So heißt es in einer NS-Publikation: „Mit der Eisenbahn, sagte der Führer, habe die individuelle Freiheit des Verkehrs aufgehört. Das Mittel dieser vollständig neuartigen Überwindung von Entfernungen habe sich in kurzer Zeit zum Herrn erhoben, der allmächtig die Zeiten der Lebensvorgänge, soweit sie mit dem Verkehr zusammenhängen, fahrplanmäßig bestimme und regle. Schon frühzeitig habe man versucht, sich aus dem Zwang des Fahrplans und von der festgelegten Schiene freizumachen... Jahrzehnte über Jahrzehnte hätten vergehen müssen, ehe die richtige Idee, dem Menschen ein dem eigenen Befehl gehorchendes Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen, verwirklicht werden konnte... Daimler und Benz waren es, die bahnbrechend den neuen Konkurrenten der unterdes schon übersicher gewordenen Eisenbahn ins Leben riefen... Im Kraftwagen... habe der Mensch Verkehrsinstrumente erhalten, die wieder dienende Mittel zum Zweck wurden. Nicht der Fahrplan vergewaltige seine Entschlüsse, sondern sein Wille bediene sich des ihm ununterbrochen gehorchendem Verkehrsinstrumentes.“(14)

Der von der NS-Propaganda gepriesene Kraft-durch-Freude-Wagen wurde im übrigen von den internationalen Medien keineswegs als typisches Produkt des Nationalsozialismus gesehen. Vielmehr galt dieser als vorbildlich und universell.

Die „Times“ in London äußerte: „Das Volksauto von Herrn Porsche schlägt alles. England wird von den Deutschen lernen müssen!“ Die „New York Times“ erkannte die Verbindung zwischen Detroit und Fallersleben/Wolfsburg: „Sie haben uns das Auto für jedermann nachgemacht, es aber weiter spezialisiert. Wir sollten das Ergebnis gut studieren.“ „L'Auto“ in Paris schrieb anlässlich der Vorstellung des ersten Käfer-Prototyps: „Dies ist der Wagen, der uns fehlt!“(15)

Dieser Kraftwagen fehlte jedoch nicht nur in Frankreich, auch die „Volksgenossen“ in NS-Deutschland erhielten ihn nicht.

Bis Kriegsende wurden nur einige hundert zivile Volkswagen gefertigt. Diese dienten vor allem als Bestechungsgeschenke für NS-Größen. So hieß es in einem Schreiben der Daimler-Benz AG an Hermann Göring:

„Aus diesem Grund sprechen wir die ergebendste Bitte aus, daß wir, hochzuverehrender Herr Ministerpräsident Göring, Ihnen diesen Wagen zur Verfügung stellen dürfen, um seine Fahreigenschaften eingehend kennenzulernen.“(16)

Anmerkungen zum gesamten Thema

- 1) „Völkischer Beobachter“ vom 9.3.1934.
- 2) Wiedergegeben im OMGUS-Report, a.a.O., S.156.
- 3) „Die Straße“, Heft 9, 1935, S.298; Hervorhebungen von w.w.
- 4) Henry Ford „Erfolg im Leben“, München 1952, S.37.
- 5) „Die Straße“, Heft 1/1934.
- 6) Dies ist eine verkürzte Darstellung. Tatsächlich kannten bereits die Ferneisenbahnen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts eine vergleichbare Tendenz. Wenn man so will, dann legten die Ferneisenbahnen in ihrem entwickelten Stadium ein weitgehend von den existierenden großen Städten „abgehobenes“ Netz über die Nationalstaaten, während die Autobahnen ein vergleichbares Netz über Kontinente (Nordamerika, Westeuropa) legten und legen. Die Verbindungen für und Netze von Hochgeschwindigkeitszügen (TGV, ICE, TAV), die Ende des 20. Jahrhunderts entwickelt und gebaut werden, übertragen sodann das Prinzip der Highways und Autobahnen auf die Schienenverkehrsmittel.
- 7) „Völkischer Beobachter“, 28.9.1933.
- 8) Darin enthalten sind Pensionen und Dividenden von 160 Millionen jährlich, die an die Industrie abgeführt wurden. Vgl. Winfried Wolf „Eisenbahn und Autowahn“, Hamburg 1992 (3. Aufl.), S.137ff.
- 9) Vgl. Winfried Wolf „Berlin - Weltstadt ohne Auto. Eine Verkehrsgeschichte“, Köln 1994
- 10) Wiedergegeben in: Reinhard Doleschal/Rainer Dombois (Hrsg.), „Wohin läuft VW? Die Automobilproduktion in der Wirtschaftskrise“, Hamburg 1982, S.23; und Hanno Loewy, „Reichsautobahnen-Pyramiden des Dritten Reichs“ in: „links“, Offenbach, Juni 1983.
- 11) Viktor Klemperer „LTI“, Leipzig 1993 (Erstveröffentlichung 1947), S.10.
- 12) Bertolt Brecht „Gesammelte Gedichte“, Band 2, Frankfurt/M. 1967, S.638.
- 13) Michael Hennecke, „Hundertfünfzig Jahre Eisenbahn“, in: „Tageszeitung“ vom 18.1.1985.
- 14) Wilfried Bade „Das Auto erobert die Welt. Biographie des Kraftwagens“, Berlin 1938, S.317f.
- 15) Wiedergegeben in: Hans Dollinger „Die totale Autogesellschaft“, München 1972, S.131.
- 16) Schreiben der Daimler-Benz AG an Hermann Göring vom 12.1.1934.