

Anke Gröner: „Ziehet die Bahn durch deutsches Land.“ *Gemälde zur Reichsautobahn von Carl Theodor Protzen (1887–1956) im Kontext seines Gesamtwerks*, Diss. phil. München 2020, hier die S. 28–49.

2 Die Reichsautobahnen

Die Reichsautobahnen bzw. ihre Relikte sind vermutlich das größte bauliche Erbe der NS-Zeit.¹ Die Nationalsozialisten planten über 20.000 Kilometer dieses Straßennetzes.² In den Jahren zwischen 1933 und 1943 wurden ungefähr 3900 Kilometer Autobahn fertiggestellt, Mitte 1943 befanden sich zusätzlich noch knapp 3000 Kilometer im Bau.³ Am 1. Juli 1943 wurde das letzte Teilstück zwischen Hersfeld und Eisenach eröffnet, danach wurden die Bauarbeiten beendet.⁴

2.1 Konzeption und Bau der RAB

Die Planungen für „kreuzungsfreie Fernstraße[n] für den Automobilverkehr“,⁵ die sich von bisherigen Straßen durch getrennte Fahrbahnen, Seitenstreifen und ununterbrochene Auf- und Abfahrten auszeichneten,⁶ begannen in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre. Diese waren meist privatwirtschaftlicher Natur, das Reich hielt sich auch wegen der noch ausstehenden

¹ Kriest, Michael: *Die Reichsautobahn. Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes*, Petersberg 2016, S. 12. Kurt Kaftan, von 1928 bis 1935 Pressereferent der HaFraBa, nannte 1955 die Autobahnen „sicher das Einzige [...], was das ‚Tausendjährige Reich‘ um tausend Jahre überleben wird.“ Er wies schon zu diesem frühen Zeitpunkt nach 1945 darauf hin, dass die „Propaganda-Legende von den ‚Straßen des Führers‘“ sowohl in Deutschland als auch „in weiten Kreisen des Auslands“ noch nachwirkten. Vgl. Kaftan, Kurt: *Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte der Autobahnen in Deutschland 1907–1935*, Berlin 1955, S. 7. Kaftan selbst schrieb allerdings im Juli 1933 in *Die Autobahn*: „Das Autobahn-Netz wird Wirklichkeit – Baubeginn der 1. Teilstrecke Main-Neckar sofort – Sieben Jahre Kampf – Unter Adolf Hitlers Regierung in drei Monaten erledigt“, vgl. Kaftan, Kurt: „Autobahn-Rückblicke“, in: *Die Autobahn 7* (1933), S. 3–5, hier S. 3.

² Makropoulos, Michael: „Die infrastrukturelle Konstruktion der ‚Volksgemeinschaft‘. Aspekte des Autobahnbaus im nationalsozialistischen Deutschland“, in: Bröckling, Ulrich/Kaufmann, Stefan/Paul, Axel T. (Hrsg.): *Vernunft – Entwicklung – Leben: Schlüsselbegriffe der Moderne*, München 2004, S. 185–203, hier S. 187.

³ Kriest 2016, S. 12. Die Bauarbeiten fanden nur noch in den damaligen östlichen Reichsgebieten statt, zum Beispiel im heutigen Tschechien, wo Geräte für Trassierungsarbeiten in Mährisch Trübau (Moravská Třebová) angefordert wurden, vgl. BArch R/4601/1528: Schreiben der Untergruppe Trassierung an die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik, 25.4.1942.

⁴ Kriest 2016, S. 293.

⁵ Makropoulos 2004, S. 185.

⁶ Zeller, Thomas: *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930–1970*, New York/ Oxford 2007, S. 47.

Reparationsverpflichtungen eher zurück.⁷ Zudem war die Zahl der privaten Kraftfahrzeuge, gerade im Vergleich zum Ausland, noch überschaubar.⁸

1921 wurde mit der Berliner AVUS eine erste Schnellstraße eröffnet, die aber nicht Teil eines Streckennetzes war, sondern eine Test- und Rennstrecke, wie im bereits 1909 ersonnenen Namen „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“ angedeutet.⁹ Die erste autobahnähnliche reine Kraftfahrzeugstraße für den Allgemeinverkehr wurde 1924 in Italien eröffnet:¹⁰ Die dortige *Autostrada* verband Mailand mit Varese und war eine privat finanzierte und gebührenpflichtige Straße.¹¹ In Italien war der Bau der *Autostrada* Teil der Inszenierung der neuen faschistischen Regierung, ähnlich wie später die Autobahnen im „Dritten Reich“. Statt Mussolini wurde dort aber eher der leitende Ingenieur Piero Puricelli (1883–1951) für die technische Leistung des Straßenbaus gefeiert.¹²

Im Deutschen Reich wurde im November 1926 der Verein HaFraBa gegründet,¹³ der eine durchgehende Strecke von den Hansestädten (zunächst nur Hamburg) über Frankfurt bis nach Basel bauen wollte. Die Gründung war auch eine Reaktion auf die ablehnende Haltung des Deutschen Straßenbauverbands (DStrBV, gegründet 1922) sowie der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (Stufa, gegründet 1924), die beide den Ausbau von Land- und Fernverkehrsstraßen unterstützten, eine reine Kraftfahrzeugstraße wie die Autobahn aber kritisch sahen.¹⁴ Die HaFraBa arbeitete auch gegen die Einschätzung des Reichsverbandes der Automobilindustrie, der noch im Januar 1931 meinte, dass „unter den gegenwärtigen Verhältnissen für die Verwirklichung von Plänen für Nur-Autobahnen kein Raum ist“.¹⁵

Ende 1929 hatte die von Willy Hof, Generaldirektor der Deutschen Handelsgesellschaft in Frankfurt,¹⁶ geführte HaFraBa „125 Mitglieder, davon 12 Länder des Reiches,

⁷ Kriest 2016, S. 26.

⁸ Kriest nennt als Anzahl von PKW 267.800 im Jahr 1927 bzw. 432.500 im Jahr 1929, während in England und Frankreich die jeweils dreifache Menge gemeldet waren, vgl. Kriest 2016, S. 25.

⁹ Schütz/Gruber 1996, S. 31.

¹⁰ Moraglio, Massimo: *Driving Modernity. Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways, 1922–1943*, New York/Oxford 2017, S. 53.

¹¹ Kriest 2016, S. 24.

¹² Zeller 2007, S. 48.

¹³ Kaftan 1955, S. 9, Windisch-Hojnacki 1989, S. 266.

¹⁴ Windisch-Hojnacki 1989, S. 27 und 33. Beide Vereine legten dem Reichsverkehrsministerium Karten für den Fernstraßenbau vor, die Strecken von einer Länge von 30.000 Kilometern umfassten – die DStrBV bereits 1925. Beide Karten wurden 1930 vom Ministerium zusammengefasst und veröffentlicht, vgl. ebd., S. 27.

¹⁵ Windisch-Hojnacki 1989, S. 45.

¹⁶ Reitsam, Charlotte: *Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik. Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen*, Habil. München 2004, S. 9. In der Zeitschrift *Die Autobahn* lautete die Titelzeile der Juli-Ausgabe von 1933: „Zwei Männer und eine Tat! Das Autobahnnetz – Der Weg zu Deutschlands Aufstieg und Größe!“ Bebildert war der Artikel mit Willy Hof (1880–1956) und Hitler, vgl. *Die Autobahn* 7 (1933), S. 1. Im Septemberheft wurde Hof als „Pg“ geführt, als der neue Vorstand der GeZuVor vorgestellt wurde, vgl. N. N.: „Die ‚Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e. V.‘ als Nachfolgerin der Hafraba“, in: *Die Autobahn* 9 (1933), S. 8/9, hier S. 8. Hof wurde Ende 1934 aus dem Vorstand entfernt, vgl. Heine, Eike-Christian: „Cathedrals, Pyramids and Hitler’s Highways. The Construction Site of the German

13 Provinzen, 33 Städte, 50 Unternehmen und 6 Industrie- und Handelskammern.“¹⁷ Im Verein vermischten sich politische und wirtschaftliche Ziele, Interessen von Privatleuten mit denen der Kommunen, und in seiner Größe wurde der Verein bis 1933 faktisch zu einer „Deutschen Automobilgesellschaft“; die geplanten Strecken wurden teilweise als „Hafraba-Straßen“ bezeichnet.¹⁸ Ab 1928 gab die HaFraBa ein Mitteilungsblatt heraus, in dem 1929 die Bezeichnung der Fernstraßen als „Autobahn“ etabliert wurde.¹⁹ Ab dem 1. Februar 1935 wurde das Blatt mit der Zeitschrift *Die Straße* vereint, die von Fritz Todt, dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, herausgegeben wurde.²⁰ Fritz Todt war seit Januar 1923 Mitglied der NSDAP und trat ihr nach Ende des Verbots erneut bei. Er arbeitete als Ingenieur von 1921 bis Juni 1933, also bis zu seiner Berufung als Generalinspektor, bei der Münchner Straßenbaufirma Sager & Woerner,²¹ die recht früh Gemälde der Reichsautobahn erwarb.²²

Hinter der Grundidee der Autobahn stand einerseits die Verbindung von unterschiedlichen Wirtschaftszentren, aber auch die Vermeidung der zeitraubenden Durchfahrten von Ortschaften. Dort waren überwiegend Straßen zu finden, die meist noch aus dem 19. Jahrhundert stammten und dementsprechend eng und unbefestigt waren.²³ Bei der Diskussion um die genaue Streckenführung entschied sich die HaFraBa nicht für eine möglichst direkte und schnelle Verbindung der einzelnen Orte, sondern für eine Art „Gummiband“: Es sollten auch kleinere Orte einbezogen werden, an denen die Autobahn vorbeigeführt werden sollte; sie könnten durch den entstehenden Verkehr zu neuen Wirtschaftszentren werden. Außerdem sollten landschaftlich oder touristisch interessante Ziele miteinbezogen werden.²⁴ Hier zeigte sich ein Unterschied zu italienischen

Autobahn under National Socialism (1933–1942)“, in: Ders./Rauhut, Christoph: *Producing Non-Simultaneity. Construction Sites as Places of Progressiveness and Continuity*, London 2017, S. 204–228, hier S. 204.

¹⁷ Kriest 2016, S. 30.

¹⁸ Beide Zitate Kriest 2016, S. 29.

¹⁹ Schütz 1993, S. 78.

²⁰ Verlag und Schriftleitung: „1. Oktober 1928–31. Januar 1935“, in: *Die Autobahn* 2 (1935), S. 119, Erscheinen mit dieser Ausgabe eingestellt.

²¹ Seidler 1986, S. 24 (Parteimitgliedschaft) und S. 20/21 (Firmenzugehörigkeit). Magnus Brechtken charakterisierte Todt folgendermaßen: „Ein früher Nationalsozialist und vertrauter Anhänger Hitlers, verkörperte Todt in den Augen von Millionen Deutschen die spezifische Seite einer Kultur, die meinte, dass gute technische Arbeit zu leisten ein Selbstzweck sei, der sich von den Intentionen und Folgen des Tuns trennen lasse. Das entsprach auch dem Mantra vieler Nationalsozialisten aus dem Kreis der Funktionselite.“ Vgl. Brechtken, Magnus: *Albert Speer. Eine deutsche Karriere*, München 2018, S. 156.

²² StAM, Autobahndirektion Südbayern 29: Schreiben der OBK an die Direktion der Reichsautobahnen, 29.10.1934.

²³ Kriest 2016, S. 23.

²⁴ Ebd., S. 35. Fritz Todt schrieb Ende 1935 im *Völkischen Beobachter*, dass die geplante „Bayerische Ostmarkstraße“ durch die „Erschließung der landschaftlichen Schönheit des Bayerischen Waldes und des Fichtelgebirges für den Fremdenverkehr [...] neue Erwerbsmöglichkeiten“ und „durch den Bau der Straße der notleidenden und erwerbslosen Bevölkerung Arbeitsgelegenheit“ gebracht würden, vgl. BayHSta, Haus der

Schnellstraßen: Diese richteten sich wie der Schienenverkehr nach möglichst einfach anzulegenden Streckenführungen aus und ignorierten eventuell reizvolle Umgebungen, die zu einer Rast einluden.²⁵

1929 begann der Bau einer sogenannten Kraftfahrbahn zwischen Köln und Bonn, die höhere Geschwindigkeiten für Autos ermöglichen sollte; im August 1932 wurde diese Straße eröffnet. Sie wurde später wegen des nicht vorhandenen Mittelstreifens nicht in das Reichsautobahnnetz eingegliedert, war aber im Prinzip die erste autobahnähnliche Strecke Deutschlands.²⁶

Zwischen 1927 und 1932 entstanden äußerst detaillierte Pläne der HaFraBa. Sie berücksichtigten bereits „Fahrbahngestaltung, Gefälle, Kurvenradien, Ausbaugeschwindigkeiten, Zufahrten, Abzweige, Kreuzungen, Nebenanlagen.“ Außerdem wurden gründliche Kostenvoranschläge ausgearbeitet – alles Vorarbeiten, auf die die Nationalsozialisten 1933 zurückgreifen konnten.²⁷ Diese Pläne wurden bis dahin nicht nur wegen fehlender Finanzierungsmöglichkeiten nicht realisiert, sondern vor allem wegen der reichsweit zersplitterten Zuständigkeiten; Straßenbau war in der Weimarer Republik Ländersache.²⁸ Solange die Nationalsozialisten im Reichstag in der Opposition waren, stimmten sie gegen das Projekt Autobahn,²⁹ zuletzt Anfang 1931.³⁰ Auch in den Arbeits- und Wirtschaftsprogrammen der NSDAP von 1932 fand sich noch kein Hinweis auf den Autobahnbau.³¹ Mit der Machtübergabe nutzten die Nationalsozialisten dann die Pläne der HaFraBa – und deuteten sie in ihrem Sinne um. Im August 1933 schrieb Fritz Todt, als Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen direkt dem Reichskanzler unterstellt,³² in *Die Autobahn*:

Deutschen Kunst 113: Todt, Fritz: „Die Ostmarkstraße wird gebaut. Ein Kostenaufwand von 60 Millionen RM“, in: *Völkischer Beobachter*, 12.12.1935.

²⁵ Zeller 2007, S. 48.

²⁶ Schütz/Gruber 1996, S. 32.

²⁷ Kunze, Thomas/Stommer, Rainer: „Geschichte der Reichsautobahn“, in: Stommer, Rainer (Hrsg.): *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs*, Marburg 1982, S. 22–48, hier S. 25.

²⁸ Zeller, Thomas: *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderungen in Deutschland von 1930 bis 1990*, Frankfurt am Main 2002, S. 45.

²⁹ Porombka, Stefan: „Auf der Autobahn“, in: Ders./Schmundt, Hilmar (Hrsg.): *Böse Orte. Stätten nationalsozialistischer Selbstdarstellung – heute*, Berlin 2005, S. 191–212, hier S. 199.

³⁰ Zeller 2002, S. 47. Im letzten Antrag vor der Machtübergabe ging es um die gesetzliche Erlaubnis, Straßenbenutzungsgebühren zu erheben, was bisher nicht möglich war. Die HaFraBa sah diese Gebühren als einzige mögliche Finanzierungsgrundlage für ihr Projekt an. Der Antrag gelangte nicht zur Abstimmung im Reichstag, außer der NSDAP stimmte auch die KPD gegen die Vorlage, vgl. Zeller 2007, S. 49.

³¹ Durth, Werner: *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970*, München 1992, S. 141. Die letzte Regierung der Weimarer Republik unter Kurt von Schleicher hatte ein Bauvorhaben der HaFraBa für eine „Demonstrationsstrecke“ zur Arbeitsbeschaffung wieder aus ihrem Programm gestrichen, vgl. Hartmannsgruber, Friedrich: „... ungeachtet der noch ungeklärten Finanzierung.“ *Finanzplanung und Kapitalbeschaffung für den Bau der Reichsautobahnen 1933–1945*, in: *Historische Zeitschrift* 278 (2004), S. 625–681, hier S. 632.

³² Seidler 1986, S. 99.

„Die großzügige Verwirklichung der Vorarbeiten der Hafraba ist die beste Anerkennung der geleisteten Arbeit. Es ist das herbe Schicksal jeder zweckgebundenen Organisation, im Augenblick des höchsten Erfolges die Daseinsberechtigung zu verlieren, da das Ziel erreicht ist. Auch für den Verein Hafraba ist diese herbe Stunde mit der Gründung der Gesellschaft ‚Reichsautobahnen‘, die den Bau der Strecke Frankfurt a. M. – Mannheim – Heidelberg bereits in Angriff genommen hat, gekommen. Mit der Verwirklichung ihrer Pläne schließt die Hafraba ihre Tätigkeit ab.“³³

Mitte 1933 etablierte sich die GeZuVor, die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e. V.³⁴ Sie wandte sich früh an deutsche Unternehmen, um sie zur finanziellen Unterstützung des Projekts aufzufordern. In einem dieser Schreiben erklärte die Organisation ihren Zweck damit, „alle Arbeiten technischer, wirtschaftlicher, verkehrspolitischer und propagandistischer Natur zu leisten“.³⁵ Die mediale Begleitung war also von Anfang an mitgeplant.

Der erste symbolische Spatenstich für die Reichsautobahn wurde bereits am 25. September 1933 von Hitler getätigt und medial breit inszeniert. Joseph Goebbels notierte in seinem Tagebuch: „Gestern: Flug nach Frankfurt. Chef und Blomberg hinter mir her. Jubelnder Empfang in allen Straßen. Nur Menschenmauern. Erster Spatenstich. Hitler legt selbst Hand an. Viele Menschen weinen. Es geht aufwärts! Seine Rede ist stark sozialistisch. Hinreißend die ganze Feier.“³⁶ Mit diesem schnellen Baubeginn, der ohne die HaFraBa-Vorarbeiten nicht möglich gewesen wäre, wollten die Nationalsozialisten auch ihre vermeintliche Überlegenheit zum parlamentarischen System belegen: Wo jahrelang nur diskutiert und geplant wurde, begann nun unter der neuen Regierung in nur wenigen Monaten die Umsetzung.³⁷ Diese Einschätzung ist, vorsichtig formuliert, nicht ganz falsch: Die größtenteils privatwirtschaftlichen Initiativen der HaFraBa, ihre Pläne sowie ihre Finanzierungsvorschläge konnten in der Weimarer Republik aus politischen und

³³ Todt, Fritz: „Der Generalinspektor und die Hafraba!“, in: *Die Autobahn* 8 (1933), S. 1. 1936 erwähnte Todt die Vorarbeiten der HaFraBa in einem Aufsatz erneut, nannte sie aber nicht mehr namentlich: „In 2 1/2 Monaten wurde geplant und entworfen. Für den Arbeitsbeginn des großen, über ganz Deutschland ausgedehnten Werkes kam nur Frankfurt a. M. in Frage. Dort hatte schon vor Jahren eine Studiengesellschaft sich theoretisch mit dem Plan einer reinen Kraftfahrbahn von Hamburg über Frankfurt nach Basel beschäftigt. Ihre Vorarbeiten ermöglichten einen beschleunigten Abschluß der Entwurfsarbeiten“, vgl. Todt, Fritz: „Adolf Hitler und seine Straßen“, in: Cigaretten-Bilderdienst Altona-Bahrenfeld (Hrsg.): *Adolf Hitler. Bilder aus dem Leben des Führers*, Leipzig 1936, S. 78–84, S. 80.

³⁴ Die GeZuVor beendete ihre Arbeit Ende 1935, vgl. Todt, Fritz: „Die Planung des Reichsautobahn-netzes“, in: *Die Straße* 7 (1937), S. 176.

³⁵ StdA München, KOE-MUEB-078: Anlage zu einem Schreiben der GeZuVor an die Löwenbräu-Brauerei, in dem um eine Mitgliedschaft des Unternehmens an der GeZuVor gebeten wurde, 25.9.1933. Der jährliche Mitgliedsbeitrag für Firmen wurde mit 2000 RM beziffert.

³⁶ Fröhlich, Elke (Hrsg.): *Die Tagebücher von Joseph Goebbels*, Bd. 2/III, Oktober 1932–März 1934, München 2006, S. 275, Eintrag vom 24.9.1933.

³⁷ Shand, James D.: „The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich“, in: *Journal of Contemporary History* 19 (1984), S. 189–200, hier S. 194.

ökonomischen Gründen nicht erfolgreich sein. Erst ein zentralistischer, totalitärer Staat, der sowohl die Organisation als auch die Finanzierung übernahm, war nun in der Lage, ein derartig umfangreiches Projekt in relativ kurzer Zeit umzusetzen.³⁸ Diese Assoziation wollte auch Hitler in seiner Rede zum ersten Spatenstich erwecken, indem er sagte: „Und ehe wieder Jahre vergehen, soll ein Riesenwerk zeugen von unserem Dienst, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlußkraft.“³⁹

Die Finanzierung stand bis zum Ende auf tönernen Füßen; es gab von Anfang an keinen realistischen Finanzierungsplan, das Budget wurde von Jahr zu Jahr angepasst und dann ignoriert.⁴⁰ Hitler hatte 1933 im Kreis von zu gewinnenden Financiers ein Netz von 4827 Kilometern auf 1,2 Milliarden RM beziffert, andere zeitgenössische Schätzungen rechneten mit einem finanziellen Aufwand zwischen 273.000 und 382.000 RM pro Streckenkilometer, je nach Finanzierungsmodell.⁴¹ Im Endeffekt kostete jeder Autobahnkilometer circa 1,1 Millionen RM, und bei der Einstellung des Projekts hatte das Reich über 4,5 Milliarden RM Schulden angehäuft.⁴²

Der schnelle Beginn des Großprojekts Autobahn hatte noch andere Gründe. Eins der ersten Ziele der NSDAP nach der Machtübergabe war die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.⁴³ Auch vor 1933 wurden die Autobahn bzw. der Straßenbau generell als Möglichkeit diskutiert, vielen Menschen schnell zu Arbeit zu verhelfen, aber auch hier waren es erst die Nationalsozialisten, die diese Idee umsetzten.⁴⁴ Wobei es niemals die heute noch falsch kolportierten Millionen Arbeitslosen waren, die durch die Autobahn zu Lohn und Brot kamen. Nicht einmal der NS-Staat verbreitete derartige Zahlen: Todt nannte im Januar 1933 in seiner Denkschrift *Straßenbau und Straßenverwaltung* die Zahl von 600.000 Beschäftigten, die durch „verminderten Maschineneinsatz“ Arbeit finden sollten.⁴⁵ Der Pressereferent des

³⁸ Shand 1984, S. 191; Zeller 2007, S. 50.

³⁹ Reismann, Otto: *Deutschlands Autobahnen, Adolf Hitlers Straßen*, Bayreuth 1937, S. 3.

⁴⁰ Zeller 2007, S. 61.

⁴¹ Hartmannsgruber 2004, S. 633.

⁴² Ebd., S. 681.

⁴³ Kriest 2016, S. 56. In seiner Dissertation zur RAB schrieb Erich Volk 1938: „Man will mit den Straßenbauarbeiten nicht um jeden Preis die Arbeitslosigkeit vermindern, sondern durch ihre Fortwirkung die allgemeine Wiederingangsetzung der Wirtschaft fördern. Die Straßenbauarbeiten können an verschiedenen Stellen zu gleicher Zeit begonnen werden, und Binnenwanderungen können dadurch vermieden werden. In denjenigen Gebieten, die besonders von der Arbeitslosigkeit betroffen werden, kann die Arbeit rasch einsetzen. [...] Gerade beim Straßenbau entfallen die Arbeitsaufträge nicht nur auf einen oder zwei industrielle Betriebszweige, sondern es wird ein ganzer Komplex davon erfaßt, so die Zement-, Werkzeug-, Eisen- und Baumaschinenindustrie, Steinbrüche und solche Industrien [sic], bei denen Teer und dergl. als Kuppelprodukte anfallen.“ Vgl. Volk, Erich: *Das Straßenwesen in Deutschland und einigen anderen europäischen Staaten unter besonderer Berücksichtigung der Reichsautobahnen*, Diss. rer. nat. Laufenburg 1938, S. 22 und 23.

⁴⁴ Zeller 2007, S. 50. Bereits die Kraftfahrbahn zwischen Köln und Bonn wurde mit geringem Maschineneinsatz erbaut, um möglichst viele Arbeitslose in ein Beschäftigungsverhältnis zu bringen, vgl. Vahrenkamp, Richard: *The German Autobahn 1920–1945. Hafraha Visions and Mega Projects*, Lohmar 2010, S. 91.

⁴⁵ Kunze/Stommer 1982, S. 27.

Generalinspektors Otto Reismann schrieb 1937 in *Deutschlands Autobahnen, Adolf Hitlers Straßen*, dass die meisten Arbeiter vor allem bei der „Bodenlösung und Bodenbewegung“ eingesetzt waren, bei der zunächst per Handarbeit das Erdreich verändert wurde, bevor Bagger zum Einsatz kamen.⁴⁶ Laut Reismann stieg die Zahl der Beschäftigten an den Reichsautobahnen von 1933 bis 1937 wie folgt: 1933: 1000; 1934: 85.000;⁴⁷ 1935: 125.000 und 1936/1937: 130.000. Zu diesen direkt an den Strecken Beschäftigten kamen laut Reismann weitere „rund 130.000 Mann“, die in der Zulieferindustrie wie Zement- und Stahlwerken oder in Steinbrüchen beschäftigt waren. Insgesamt belief sich die Zahl der an den RAB arbeitenden Menschen also laut zeitgenössischen Quellen auf ungefähr 260.000 Mann.⁴⁸ Auch der Ausstellungskatalog *Gebt mir vier Jahre Zeit* (1937), der die Leistungen der NSDAP in den vergangenen vier Jahren chronologisch geordnet aufzeigte, nannte eine ähnliche Zahl: „1. Juli 1933. Die Reichsbahn greift in die eingeleitete große Arbeitsschlacht ein [...] Sie sichert auch die ersten Mittel für den Bau der Autobahnen. Insgesamt 250.000 Arbeiter erhalten dadurch Arbeit.“⁴⁹ Aktuelle Forschung geht ebenfalls von circa 250.000 Beschäftigten aus, die im Jahr 1936 erreicht wurden und damit den Höchststand bildeten.⁵⁰

Von den sechs Millionen Arbeitslosen im Oktober 1932 hatten sich bis November 1933 nur 3,7 Millionen registriert,⁵¹ Mitte 1934 waren es noch 2,5 Millionen Arbeitslose,⁵² und 1936 galt die Massenarbeitslosigkeit durch den generellen Wirtschaftsaufschwung als

⁴⁶ Reismann 1937, S. 19.

⁴⁷ Im März 1934 begannen an 22 Orten zeitgleich die Bauarbeiten, daher der große Zuwachs an Arbeitenden, vgl. Vahrenkamp 2010, S. 87. Die Rede von Hitler am Streckenabschnitt Unterhaching wurde an die anderen Baustellen übertragen, vgl. ebd., Fußnote 240. Sie endete mit den Worten „Das Ziel ist uns gesetzt. Deutsche Arbeiter, fangt an!“ Vgl. Kat. Ausst. *Gebt mir vier Jahre Zeit, Ausstellungs-gelände am Funkturm Berlin, 30.4.–20.6.1937, veranstaltet von der Gemeinnützigen Berliner Ausstellungs-, Messe- und Fremdenverkehrs-GmbH unter Förderung des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda, der Reichspropagandaleitung der NSDAP und der Deutschen Arbeitsfront, Berlin 1937*, o. S. Die Worte „Fangt an“ fanden sich danach auf einer Betonsäule, die mit einem Spaten bekrönt wurde, am Beginn der Autobahn München in Richtung Süden. Fritz Todt nannte diese Skulptur „Wahrzeichen der Arbeit“, vgl. Todt 1936, S. 80. Erhard Schütz bescheinigte der auf viele Baustellen verteilte Arbeit im Reich eine „psychologische, d. h. optische Wirkung“, vgl. Schütz 1993, S. 79.

⁴⁸ Reismann 1937, S. 45. Weitere Quellen für ähnliche Zahlen werden bei Kriest 2016, S. 63, Fußnote 318, genannt. Hitler selbst übertrieb auf seiner Eröffnungsrede zur internationalen Automobilausstellung im Februar 1935 in Berlin allerdings: Er behauptete, dass „rund 1 Million Menschen“ direkt oder indirekt am Bau der Reichsautobahnen beteiligt wären, vgl. Redmann, Ulrich: *Die Reichsautobahnen in der deutschen Volkswirtschaft*, Diss. rer. nat. Erlangen-Bruck 1938, S. 4.

⁴⁹ Kat. Ausst. *Gebt mir vier Jahre Zeit 1937*, o. S.

⁵⁰ Kriest 2016, S. 62. Kunze/Stommer 1982 schlüsselten die Zahlen auf: 1933 waren „höchstens 3900 Arbeiter“ zugleich direkt an der Autobahn beschäftigt, 1934 83.863, 1935 115.675 und 1936 124.483, vgl. ebd., S. 28. Todt selbst nannte im Januar 1936 im *Völkischen Beobachter* allerdings höhere Zahlen; er sprach von „rund 460.000“ Arbeitern, die „direkt oder indirekt – wie zum Beispiel in Steinbrüchen oder bei Baustofffirmen – beschäftigt“ waren, vgl. BayHSta, Haus der Deutschen Kunst 113: N. N.: „Der Stand der Straßenbauten im Dritten Reich. Ein Vortrag des Generalinspektors Dr. Todt in München“, in: *Völkischer Beobachter* (Münchener Ausgabe), 21.1.1936. Im Artikel werden auch „von Künstlern gemalte Landschaften“ erwähnt, anhand derer Todt „einen Blick in die Zukunft der kommenden deutschen Straße“ werfen wollte.

⁵¹ Kunze/Stommer 1982, S. 28.

⁵² Vahrenkamp 2010, S. 92.

überwunden; Arbeitskräfte für die Autobahn wurden sogar knapp.⁵³ Viele Arbeiter lehnten die schwere körperliche Arbeit und die meist rudimentären Unterbringungen entlang der Strecke ab, weswegen ab 1936 mehr Maschinen als vorher eingesetzt wurden, was menschliche Arbeitskraft einsparte.⁵⁴ Ab 1938 wurde der Westwall errichtet, der auch Fritz Todt bzw. seiner Organisation Todt (OT) unterstand,⁵⁵ was den Arbeitskräftemangel an den Autobahnen noch verstärkte. Gegenmaßnahmen waren die Einführung einer Dienstverpflichtung für Arbeitskräfte⁵⁶ sowie zwischen Mitte 1940 und Mitte 1942 der Einsatz von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen.⁵⁷ Ab Ende 1940 arbeiteten auch ungefähr 4000 jüdische Gefangene, hauptsächlich aus Polen, zwangsweise an den Autobahnen, was Todt bis März 1939 noch abgelehnt hatte.⁵⁸ Im Dezember 1940 wurden die ersten 1300 jüdischen Zwangsarbeiter aus dem Ghetto Litzmannstadt von der Organisation Todt nach Pommern gebracht.⁵⁹ Erste Anweisungen für den Einsatz von Kriegsgefangenen „aus dem Reichsautobahn-Sonderkontingent“ an den RAB in Bayern stammen vom Januar 1941.⁶⁰

Ein weiterer Grund für den schnellen Baubeginn des neuen Straßennetzes war der zumindest in der Propaganda vorhandene Wunsch, die Motorisierung Deutschlands voranzubringen.⁶¹ Dafür mögen persönliche Vorlieben der nationalsozialistischen Führungsriege den Ausschlag gegeben haben, die das Auto erstens als Statussymbol und zweitens als Beleg für die „Leistungsfähigkeit und Dynamik des Nationalsozialismus“ ansahen.⁶² Durchschlagend erfolgreich war die Umsetzung dieses Plans nicht: Während 1932

⁵³ Kriest 2016, S. 62.

⁵⁴ Zeller 2007, S. 60.

⁵⁵ Todt erhielt bereits im Mai 1935 weitreichende Kompetenzen. In einer Anordnung benannte Rudolf Heß ihn „als Vertrauensmann für alle Fragen der Technik und deren Organisation [im] Stab des Stellvertreters des Führers“, vgl. Meyer, Torsten: „Gottfried Feder und der nationalsozialistische Diskurs über Technik“, in: Lorenz, Werner/Ders. (Hrsg.): *Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus*, Münster 2004, S. 79–107, hier S. 93.

⁵⁶ Kriest 2016, S. 62.

⁵⁷ Zeller 2007, S. 61.

⁵⁸ Ebd.

⁵⁹ Heine 2017, S. 210. Ab Ende 1941 arbeiteten jüdische Zwangsarbeiter der „Organisation Schmelt“ an der Autobahnstrecke Berlin–Breslau–Krakau sowie der sogenannten „Durchgangsstraße IV“, die der Wehrmacht als Hauptversorgungsstraße vom besetzten Polen bis in die östliche Ukraine dienen sollte“, vgl. Wagner, Jens-Christian: „Arbeit und Vernichtung im Nationalsozialismus. Ökonomische Sachzwänge und das ideologische Projekt des Massenmords“, in: *Einsicht. Bulletin des Fritz-Bauer-Instituts: Arbeiten für das Reich: Ehre, Ausbeutung, Vernichtung* 12 (2014), S. 20–27, hier S. 22/23, online abrufbar unter <https://www.fritz-bauer-institut.de/fileadmin/editorial/publikationen/einsicht/einsicht-12.pdf>.

⁶⁰ StAM, Autobahndirektion Südbayern 380: Entwurf eines Schreibens der Obersten Bauleitung München an das Kriegsgefangenen-Mannschaftsstammlager Kaisersteinbruch, Ostmark, 3.1.1941.

⁶¹ Reismann 1937, S. 17.

⁶² Kriest 2016, S. 56. In der kritischen Edition von *Mein Kampf* wird auf die Faszination Hitlers für Kraftfahrzeuge hingewiesen: „Mitgefangener und späterer Chefadjutant Julius Schaub berichtet in seinen Erinnerungen, Hitler habe in Landsberg die meiste Zeit, in der er nicht mit der Abfassung von *Mein Kampf* beschäftigt gewesen sei, dazu genutzt, entweder Häuser oder Autos zu zeichnen. 1935 pries Hitler das Automobil als eines der ‚schönsten Geschenke an die Menschheit.‘“ Vgl. Hartmann, Christian/ Vordermayer,

knapp 490.000 Kraftfahrzeuge unterwegs waren, waren es 1937 gut 1,1 Millionen,⁶³ die sich aber hauptsächlich in den Städten konzentrierten.⁶⁴ Die Zahl der Pkw nahm zwar bis 1937 ständig zu, erreichte aber längst nicht die Quote aus anderen Ländern. 1937 kamen im Deutschen Reich auf ein Auto 47 Einwohner – 1933 waren es noch 114 gewesen –,⁶⁵ während es in Großbritannien 21 und in Frankreich 19 waren.⁶⁶

Der hoch subventionierte KdF-Wagen, der „Volkswagen“, wurde noch in den späten 1930er-Jahren eher als Luxusobjekt gesehen.⁶⁷ Zudem dauerte seine Entwicklung zu lange, um einen entscheidenden Einfluss auf die Motorisierung bzw. die Benutzung der Reichsautobahn zu haben.⁶⁸ Nach Kriegsbeginn wurde er nur noch als militärische Variante gefertigt.⁶⁹ Auch die 1933 eingeführten steuerlichen Erleichterungen beim Kauf eines Pkw sorgten nur für eine einmalig deutlich höhere Kaufbereitschaft.⁷⁰

Ausländischen Besuchern beim VII. Internationalen Straßenbaukongress 1934 in München wurde noch eine weitere Begründung für den Autobahnbau genannt: die Tilgung der Kriegsschulden. Indem man mehr Menschen Lohn und Brot gebe, erzeuge man mehr Kaufkraft, die wiederum die deutsche Wirtschaft positiv beeinflusste, was im Endeffekt dafür Sorge, dass Deutschland mehr Mittel zur Verfügung hätte, um seine Schulden zu bezahlen. In seiner Eröffnungsrede betonte Minister Rudolf Hess außerdem die Bedeutung, die „gerade die grossen Strassen, die die Länder durchziehen, für das gegenseitige Kennenlernen und die gegenseitige Verständigung der Völker haben.“⁷¹

Thomas/Plöckinger, Othmar/Töppel, Roman (Hrsg.): *Hitler, Mein Kampf. Eine kritische Edition*, 2 Bd., München 2016, Bd. 1, S. 764, Fußnote 64.

⁶³ Kriest 2016, S. 82.

⁶⁴ Makropoulos 2004, S. 187.

⁶⁵ Hartmannsgruber 2004, S. 628.

⁶⁶ Kriest 2016, S. 83.

⁶⁷ Makropoulos 2004, S. 188.

⁶⁸ Kriest 2016, S. 79.

⁶⁹ Gundler, Bettina: „Die Kraftfahrzeughalle des Deutschen Museums (1935–1939). Planung, Bau und Ausstellung“, in: Vaupel, Elisabeth/Wolff, Stefan L. (Hrsg.): *Das Deutsche Museum in der Zeit des Nationalsozialismus. Eine Bestandsaufnahme*, Göttingen 2010, S. 368–411, hier S. 372.

⁷⁰ Kriest 2016, S. 83. 1934 war der Bestand an Pkw mit 661.773 um 30 Prozent höher als im Vorjahr, ein zwischen 1928 und 1937 unerreicht hoher Wert. Danach sank er wieder von Jahr zu Jahr, vgl. Kriest 2016, S. 82. Der Ausstellungskatalog *Gebt mir vier Jahre Zeit* (1937) sah irritierenderweise einen Zusammenhang zwischen der Steuererleichterung und den Beschäftigungszahlen: „16. August 1933. Die deutsche Kraftwagenindustrie kann als Folge der Steuererleichterung für Kraftwagen feststellen: Der Beschäftigungsgrad im Konjunkturjahr 1929 ist bereits heute wieder erreicht.“ Vgl. Kat. Ausst. *Gebt mir vier Jahre Zeit* 1937, o. S.

⁷¹ BAArch R 4601/1292: Redeentwurf für Rudolf Hess, S. 14/15 (Schuldentilgung) und S. 21 (Völkerverständigung), 31.8.1934.

2.2 Die ideologische Überhöhung des Autobahnbaus

Der NS-Staat war industriefreundlich und investierte von Anfang an in den technischen Fortschritt.⁷² Dem nationalsozialistischen Denken über Technik war allerdings ein Paradox eingeschrieben: Technik sollte der „Sphäre der ablehnend beurteilten westlichen, modernen, internationalen und kapitalistischen Zivilisation“ entrissen werden und in den „Bereich einer charakteristisch deutschen Kultur überführt“ werden.⁷³ Die Autobahnen galten in ihrer Anlage als eine Synthese von Technik und Kultur.⁷⁴

Zur deutschen Kultur gehörten für den nationalsozialistischen Staat von Anfang an die Heimat und deren Landschaften, der sich die Bauten unterordnen mussten. Der Münchner Architekt Alwin Seifert (1890–1970), der ab 1934 als Berater Fritz Todts fungierte und ab 1940 den Titel des „Reichslandschaftsanwalts“ tragen durfte,⁷⁵ schrieb im Juli 1936 in den *Süddeutschen Monatsheften*: „Für uns ist der Straße übergeordnet die deutsche Landschaft. Wenn alles Leben auf dieser Erde nur auf der Grundlage einer unzerstörten Harmonie des Naturganzen Dauer haben kann, so hängt Verstand und Echtheit des deutschen Volkes davon ab, daß sein Lebensraum, seine Landschaften in jener kraftvollen Gesundheit und inneren Ausgeglichenheit erhalten bleiben.“⁷⁶

Seifert ging es aber nicht nur um die Schönheit und Geschlossenheit eines Naturraums, sondern vor allem um den Wunsch, eben diesen zu verteidigen. Damit zog Seifert eine direkte Linie vom Straßenbau bzw. der Heimat zu kriegerischen Handlungen: „In einem von rücksichtslos geführten Verkehrswegen zerschlitzen, von Leitungen aller Art

⁷² Meyer 2004, S. 94.

⁷³ Ebd., S. 97. In seiner Dissertation von 1938 beschrieb Erich Volk, dass die Autobahnen die Zeit für den Weg zu den Arbeitsstellen in den Städten verkürzten; daher könnten wieder mehr Menschen in eher ländliche Gebiete ziehen und dort auf „eigener Scholle“ leben sowie Nahrung für den Eigenbedarf anbauen. Seine Stichworte lauteten „Tendenz zur Reagrarisierung“ sowie „Dezentralisierung der Industrie“, vgl. Volk 1938, S. 47–50. Volk beschrieb aber auch die seiner Meinung nach dringend nötige Schaffung von neuen Verkehrswegen und damit neuen Arbeitsmöglichkeiten im Osten, um die Abwanderung von dort ins übrige Reichsgebiet zu stoppen. Er zitierte Johann Wilhelm Ludowici (1896–1983), Beauftragter der NSDAP für Siedlungsaufgaben, mit dessen Satz „Wir sind im Westen ein Volk ohne Raum, und im Osten ein Raum ohne Volk“, vgl. ebd., S. 50.

⁷⁴ Makropoulos 2004, S. 198. Gleichzeitig ermöglichten die Autobahnen angeblich Kultur: Das neue Straßennetz sollte das sogenannte Motorwandern fördern und bereits den Reiseweg und nicht nur das Ziel zu einer Attraktion machen. Außerdem waren die Anfahrtszeiten zu „Messen, Ausstellungen und sonstigen Veranstaltungen“ nun kürzer – „die Provinz ist in der Lage, am kulturellen Leben der Großstadt teilzunehmen“, vgl. Redmann 1938, S. 10.

⁷⁵ Kriest 2016, S. 182. Seifert war zusammen mit Theo Lechner (1883–1975) als „Fachbearbeiter“ für den Raum „Straße und Landschaft“ auf der Ausstellung „Die Straße“ 1934 in München verantwortlich, vgl. Kat. Ausst. *Die Straße, Juni bis September, München 1934*, München 1934, S. 15.

⁷⁶ Seifert, Alwin: „Natur, Technik und der deutsche Straßenbau“, in: *Süddeutsche Monatshefte* 10 (1936), S. 604–610, hier S. 607. Die *Süddeutschen Monatshefte* waren seit den 1920er-Jahren ein national-konservatives Medium, vgl. Greiner, Klaus: „Die Münchener Neuesten Nachrichten 1918–1933“, in: Kat. Ausst. *Die Zwanziger Jahre in München, Münchner Stadtmuseum, Mai bis September 1979, München 1979*, S. 29–35, hier S. 31.

verdrahteten und seiner wilden Räume und Gebüsche beraubten Land wird der Einzelne wohl noch seine Brotstelle, auf Dauer aber nicht mehr ein geliebtes Vaterland verteidigen.⁷⁷ Diese Verteidigung des „geliebten Vaterlands“ bezog sich nicht nur auf das Kerngebiet des Deutschen Reichs, es galt nach 1939 auch für die eroberten Gebiete, zu denen selbstverständlich die Autobahnen führten. In *Das Bauen im Neuen Reich* von 1942 (Erstauflage 1938), herausgegeben von Gerdy Troost (1904–2003), findet sich dieser Gedanke wieder:

„Über Weichsel, Warthe und Rhein greifen die Reichsautobahnen hinüber in alte deutsche Kulturlandschaften, die von den Kriegsentscheidungen ins Reich zurückgeführt wurden. Der Gedanke, Tore nach Osten und Westen, Tore in die große deutsche Heimat öffnen, hat in den Entwürfen für die großen Strombrücken sinnvoll Gestalt gewonnen. Mit symbolischer Macht sprechen diese Brücken von der glückhaften Vollendung Deutschlands, dessen Lebensadern sie hinüberleiten in das heimgekehrte Land.“⁷⁸

Otto Reismann setzte die Autobahnen bereits 1937 in den Kontext von Eroberungskriegen und der nationalsozialistischen Idee der Blutreinheit.⁷⁹

„Auch in der West-Ost-Richtung folgen die Autobahnen traditionsreichen Verbindungen. Es sind die gleichen Wege, auf denen die politische und kulturelle Eroberung des deutschen Ostens erfolgte, die Wege aber auch, die Osteuropa und Westeuropa verknüpfen. Reichsautobahnen sind die Pioniere neuer Siedlungen. Sie öffnen der volklichen Durchblutung in menschenarmen Gegenden und Grenzgebieten bessere Möglichkeiten, sie sichern und wahren so den Besitzstand.“

Reismann sah in der Trassenführung von Nord nach Süd und von West nach Ost eine konsequente Fortführung „uralter Verkehrsadern“, auf denen schon die Nibelungen sowie die Kaisermacht des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation unterwegs gewesen waren – „weiter bis Indien und in den fernen Osten. Immer hat ja der nordische Mensch in der Geschichte den Weg nach Indien beschritten. Alexander der Große hat ihn begangen, zahlreiche Kulturdenkmäler der nordischen Rasse finden wir auf diesem Wege.“⁸⁰ In der zeitgenössischen Literatur waren die Autobahnen und ihre Bauwerke also weit mehr als nur

⁷⁷ Seifert 1936, S. 608.

⁷⁸ Troost, Gerdy: *Das Bauen im Neuen Reich*, 2 Bd., Bayreuth 1942, Bd. 2, S. 6. Karl-Heinz Ludwig unterstellt ohne Beleg, dass die Motorisierung, die für die Landerobertung nötig war, eher Hitlers Idee gewesen sei, während seine konservativen Offiziere sich angeblich auf dem Rücken von Reitpferden wohler gefühlt hatten, vgl. Ludwig, Karl-Heinz: „Politische Lösungen für technische Innovationen 1933–1945. Eine antitechnische Mobilisierung, Ausformung und Instrumentalisierung der Technik“, in: *Technikgeschichte* 4 (1995), S. 333–344, hier S. 337.

⁷⁹ Wenn Reismann von „Durchblutung“ spricht, meint er damit nicht, dass sich neu angesiedelte Deutsche mit den Bewohnern der eroberten Gebiete verbinden, sondern im Gegenteil die Trennung beider Bevölkerungen. Laut *Mein Kampf* liegt „das Volkstum [...] im Blute“ und muss von angeblich minderwertigem anderer „Rassen“ reingehalten werden. Vgl. Hartmann u. a. 2016, Bd. 2, S. 997.

⁸⁰ Alle Zitate Reismann 1937, S. 12.

ein Straßennetz – sie waren in den Augen der Autoren und Autorinnen Stein gewordener Beleg der nationalsozialistischen Ideologie und integraler Teil der deutschen Expansionsbestrebungen.

Die Reichsautobahnen waren neben ihrem Ideologiegehalt gleichzeitig eine technische Höchstleistung. Die Kombination aus „Fehlen einer Geschwindigkeitsbegrenzung, der vollständigen Kreuzungsfreiheit, [den] geregelten Zu- und Abfahrten und der Einheitlichkeit des Querschnitts mit durchgängigem, begrüntem Mittelstreifen“ machten die RAB aus technischer und gestalterischer Sicht zum damaligen Zeitpunkt neu- und einzigartig.⁸¹ Fritz Todt verstand den Bau nicht nur als fortschrittliches Industrier Handwerk und damit als Beweis für die innovative nationalsozialistische Ideologie, sondern auch als Beleg deutscher Kulturschöpfung.⁸² Das galt auch und insbesondere für die vielen Brücken der RAB, die vor allem in Gemälden festgehalten wurden. Zeitgenossen schrieben: „Die technisch und künstlerisch vollendete Ausführung der Straßen- und Brückenbauten der R. A. B. ergab ein Abbild der Baugesinnung in unserem Zeitalter höchsten Kulturwillens.“⁸³ Die Autobahnen waren angeblich „ein Kulturdenkmal des nationalsozialistischen Aufbauwillens und der Wiedergeburt Deutschlands“, „aus Urfaden wurden Kunststraßen.“⁸⁴

Hitler wurde dementsprechend als „großer Baumeister einer neuen deutschen Heimat“ gepriesen, schrieb Gerdy Troost: „Erst durch die wahrhaft seherische Schöpferkraft eines Mannes empfing [das deutsche Volk] das ordnende Prinzip, das Richtbild seines gesamten Schaffens: die nationalsozialistische Weltanschauung, die artgebunden, ordnend und schöpferisch alle Lebensgebiete bewegt und befruchtet.“⁸⁵ Troost spielte noch auf einen weiteren Aspekt an, der für die nachträgliche Einordnung der RAB im NS-Staat wichtig ist: „Heute werden die Autobahnen bewußt als Verkörperung der Einheit und Autorität des neuen

⁸¹ Reitsam 2004, S. 239. James D. Shand nennt die Autobahnen „dramatically innovative“, vgl. Shand 1984, S. 189. *The National Geographic Magazine* schrieb 1937 in einem Beitrag über das sich verändernde Berlin: „Amazingly ambitious is the program of highways now in progress throughout the length and breadth of Germany. The roads are unusual in construction, of a depth and solidity which should insure years of duration. [...] When the now-finished stretches are joined, one will be able to drive from the North Sea to the Austrian frontier in about twelve hours with a fast car.“ Vgl. Chandler, Douglas: „Changing Berlin“, in: *The National Geographic Magazine* 2 (1937), S. 131–170, hier S. 170. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den RAB betrug 1938 ca. 80 km/h, vgl. Volk 1938, S. 18.

⁸² Reitsam 2004, S. 240. Michael Makropoulos nennt den Bau „wirklichkeitsgenerierend“ – die Umsetzung eines vor seiner Zeit geplanten Projekts durch den NS-Staat schuf die Illusion einer ideologisch unterfütterten, ganz klar der neuen Staatsräson entsprechenden Bauaufgabe, vgl. Makropoulos 2004, S. 185.

⁸³ Redmann 1938, S. 9.

⁸⁴ Vollbehr, Ernst: *Die Straßen Adolf Hitlers, Baujahr 1933/34*, Leipzig 1935, S. 7 und 8. Auch Goebbels verstieg sich zur Behauptung, die Autobahnen seien Kunst, und kolportierte gleichzeitig die Legende der Straßen des Führers weiter: „Die Autostraßen, die der Führer entwarf und die nach seinen Plänen moderne Ingenieure bauten, sind Kunstwerke des 20. Jahrhunderts.“ Vgl. Goebbels, Joseph: „Der Führer und die Künste“, in: Cigaretten-Bilderdienst Altona-Bahrenfeld (Hrsg.): *Adolf Hitler. Bilder aus dem Leben des Führers*, Leipzig 1936, S. 64–71, hier S. 68.

⁸⁵ Troost 1942, Bd. 1, S. 10.

Reiches gebaut.“⁸⁶ Die Straßen sollten allein durch ihr Vorhandensein eine Volksgemeinschaft schaffen, ähnlich der vielen anderen Bestrebungen im NS-Staat.⁸⁷ Gleichzeitig wiesen die schnell entstandenen Bauwerke auf den erfolgreichen starken Führerstaat hin, in dem sich Dinge bewegten anstatt in angeblich nutzlosen parlamentarischen Prozessen zu versanden.

Die politische Bedeutung der RAB zeigte sich auch darin, „daß sie entlegene Landschaften einander näherücken, daß sie einstige partikularistische Binnengrenzen überschneiden, daß sie keiner Interessengruppe zu Liebe oder zu Leide gebaut werden, sondern einzig allein als Lebensadern des deutschen Volkskörpers,“ so Troost.⁸⁸ Hitler schrieb in *Mein Kampf*, dass die „Leichtigkeit des modernen Verkehrs [...] die Menschen derart durcheinander[schüttelt], daß langsam und stetig die Stammesgrenzen verwischt werden und so selbst das kulturelle Bild sich allmählich auszugleichen beginnt.“⁸⁹ Während also zunächst der „moderne Verkehr“ angeblich am Verschwinden der regionalen Eigenheiten beteiligt war, sollte er nun dafür sorgen, dass genau jene wieder betont wurden – bei gleichzeitiger Einigung des Reichs. Dem Anspruch, quasi lokal wiedererkennbar zu bauen, konnten allerdings gerade die Brücken nicht einlösen. Sie waren oft schlicht und funktional und selten optisch oder den Materialien nach nur einer bestimmten Region zuzuordnen.⁹⁰ Anfangs kamen hauptsächlich Beton und Stahl zum Einsatz, erst ab 1936 wurde vermehrt Naturstein genutzt, nicht nur zur Verkleidung, sondern auch als Baumaterial.⁹¹ Raststätten

⁸⁶ Ebd., S. 98.

⁸⁷ Dieter Münk beschreibt den gedanklichen Weg von der „Frontgemeinschaft“ des Ersten Weltkriegs zur völkisch und nationalistisch konnotierten „Volksgemeinschaft“ des NS-Staats: „Das in der deutschen Öffentlichkeit ständig repetierte Leitbild einer befriedeten und sozial homogenen Volksgemeinschaft war eine Mischung aus übernationalen Rasse- und Reichsvorstellungen und traditionellem deutsch-völkischem Denken.“ Er nennt diese so definierte Gemeinschaft „eine Klammer mit starker sozialer Integrationskraft“, vgl. Münk, Dieter: *Die Organisation des Raumes im Nationalsozialismus. Eine soziologische Untersuchung ideologisch fundierter Leitbilder in Architektur, Städtebau und Raumplanung des Dritten Reiches*, Bonn 1993, S. 66 und 67. Mechthild Rössler erinnert daran, dass die nationalsozialistisch definierte Volksgemeinschaft auf der rassistischen Idee der „Erbmasse“ beruhte und damit „Nicht-Arier“ und Juden von vornherein ausschloss, vgl. Rössler, Mechthild: „‘Area Research‘ and ‘Spatial Planning‘ from the Weimar Republic to the German Federal Republic: Creating a Society with a Spatial Order under National Socialism“, in: Renneberg, Monika/Walker, Mark (Hrsg.): *Science, Technology and National Socialism*, Cambridge 1994, S. 126–138, hier S. 131. Peter Schyga fasst treffend zusammen: „Ihr Wesen bestand darin, eine erfundene Rassentheorie in Herrschaftshandeln umzusetzen. Die nationalsozialistische Volksgemeinschaft war wesentlicher und realer Bestandteil einer totalitären Ideologie, die sich ihre Wirklichkeit geschaffen hat.“ Vgl. Schyga, Peter: *Über die Volksgemeinschaft der Deutschen. Begriff und historische Wirklichkeit jenseits historiografischer Gegenwartsmoden*, Baden-Baden 2015, S. 32.

⁸⁸ Troost 1942, Bd. 1, S. 98.

⁸⁹ Hartmann u. a. 2016, Bd. 2, S. 1463.

⁹⁰ Kriest 2016, S. 206.

⁹¹ Ebd., S. 208/209. Kriest weist darauf hin, dass Stahl ab 1936 bewusst eingespart werden sollte, auch zu Rüstungszwecken, vgl. ebd., S. 209. Gleichzeitig war Stahl vor allem bei Brücken über Flüssen weiterhin unverzichtbar, wie zum Beispiel bei der während des Kriegs zerstörten Autobahnbrücke Köln-Rodenkirchen von Paul Bonatz, deren 378 Meter Länge damals eine der größten Stützweiten Europas waren, vgl. Kriest 2016, S. 211.

und Straßenmeistereien wurden allerdings oft in heimatlich-traditioneller Gestaltung gefertigt.⁹² Fritz Todt äußerte sich 1940 dahingehend, dass Raststätten, gerade im „Altreich“, lokale Gerichte anbieten und die Bedienungen Trachten der Region tragen sollten.⁹³

Die Autobahnen waren außerdem von Anfang an auf die Person Hitlers zugeschnitten und können daher nicht ohne diesen Bezug gesehen werden. Schon im ersten Geschäftsbericht der Gesellschaften „Reichsautobahn“ zum Geschäftsjahr 1933 tauchte die Legende auf, die RAB seien „der persönlichen Anregung des Reichskanzlers zu verdanken“.⁹⁴ Karl Koll schrieb in einem Aufsatz zur Ausstellung „Die Straße“ 1934:

„[Adolf Hitler] ist der beste Kenner des deutschen Straßennetzes, hat er doch in den letzten vierzehn Kampffahren über 1,3 Millionen Kilometer im Kraftwagen kreuz und quer durch Deutschland zurückgelegt [...] aus seiner Erfahrung der Unzulänglichkeit des bisherigen Straßennetzes und aus seinen übrigen weittragenden sozialen und politischen Gedankengängen entsprang der Gedanke einer Erneuerung des deutschen Straßenbaues und -wesens, wuchsen die Straßen des Dritten Reiches, die R e i c h s a u t o b a h n e n.“⁹⁵

In *Mein Kampf* findet sich noch kein Hinweis auf eventuell geplante Fernstraßen. In einem Abschnitt zum von Hitler abgelehnten Föderalismus betonte er zwar, dass „auf dem Gebiete des Verkehrswesens“ eine „gewisse Vereinheitlichung [...] natürlich erscheint“, er erwähnte aber im gleichen Satz, dass es für „uns Nationalsozialisten“ verpflichtend sei, „gegen eine solche Entwicklung im heutigen Staat schärfstens Stellung zu nehmen, nämlich dann, wenn die Maßnahmen nur den Zweck haben, eine verhängnisvolle Außenpolitik zu decken und zu ermöglichen.“ Im gesamten Rest des Werks wird der zivile Straßenbau nicht mehr in visionärer Weise erwähnt.⁹⁶

2.3 Die Reichsautobahn als Motiv für Gemälde

Von Beginn an waren die Reichsautobahnen ein Projekt, das medial großflächig behandelt und inszeniert wurde, größtenteils mit Bezug zu Hitler – die Autobahnen waren von Anfang

⁹² Kriest 2016, S. 214.

⁹³ Ebd., S. 216.

⁹⁴ Geschäftsbericht der Gesellschaften Reichsautobahn über das 1. Geschäftsjahr 1933, Berlin 1934, S. 3, zitiert bei Seidler 1986, S. 128, Fußnote 104.

⁹⁵ Koll, Karl: „Die Straßen des Dritten Reiches, die Reichsautobahnen“, in: *Das Bayerland* 45 (1934), S. 455–460, hier S. 456.

⁹⁶ Hartmann u. a. 2016, Bd. 2, S. 1453–1455. Hitler erwähnt allerdings die „allgemeine Motorisierung der Welt, die im nächsten Kriege schon in überwältigender Weise kampfbestimmend in Erscheinung treten wird“, vgl. ebd., Bd. 2, S. 1671.

an „die Adolf-Hitler-Straßen“,⁹⁷ die „Straßen des Führers“. Zur Inszenierung gehörten Fotowettbewerbe, die besonders attraktive Straßenabschnitte festhielten, regelmäßige Radioberichte oder 20 Spielfilme, bei denen die RAB als Kulisse diente.⁹⁸ Es wurden Gedichte und Liedtexte ersonnen, Bildbände und Dokumentarfilme veröffentlicht, Briefmarkenserien und Brettspiele herausgegeben.⁹⁹ Und schließlich wurde die Reichsautobahn gemalt – unter anderem von Carl Theodor Protzen.¹⁰⁰

Fritz Todt schrieb 1935 in *Die Straßen Adolf Hitlers*, für das der Maler Ernst Vollbehrr „auf Veranlassung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen“¹⁰¹ 60 Bilder geschaffen hatte:

„Technik und Kunst gleichen sich in der Grundaufgabe, schöpferisch zu gestalten. Eine liberalistische Zeit hatte die Technik eigensüchtigen Zwecken dienstbar gemacht und ihren ideellen Aufgaben entfremdet. Je mehr die Technik heute wieder art- und naturgebunden wird, desto mehr nähert sie sich wieder der Kunst und die Kunst findet ihrerseits Anregung in den Werken der Technik.

Die Reichsautobahnen, vom Führer selbst geschaffen, haben neben ihrem verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Zweck eine besonders symbolische Bedeutung als Kündler einer neuen Zeit und Zeugen einer wiedererkämpften Reichseinheit. Gerade bei diesem Werk müssen sich Technik und Kunst aus der Gemeinsamkeit ihrer Grundaufgaben heraus zu voller Leistung ergänzen.

Dabei ist der Künstler nicht nur berufen zur Mitarbeit an der Formung der Straße und Gestaltung der Bauten, sondern ebenso und im besonderen zur Berichterstattung und Deutung technischen Schaffens als Ringen um neue deutsche Lebensgestaltung.“¹⁰²

Die Abbildungen der entstehenden Reichsautobahn sollten also nicht nur dokumentarischen Charakter haben – „Berichterstattung“ –, sondern gleichzeitig ein interpretierendes Zeugnis der nationalsozialistischen Ideologie sein – „Deutung“. Wo einige bildnerische Zeugnisse vielleicht im Nachhinein noch als dokumentierend, als nicht künstlerisch bemüht gewertet werden können, hatten die meisten Gemälde der RAB höchstwahrscheinlich¹⁰³ den Anspruch, Kunst sein zu wollen – und damit eine Interpretation bzw. eine Inszenierung der Wirklichkeit

⁹⁷ Christoffel, Ulrich: „Das Bauen im Dritten Reich. Zur Ausstellung ‚Architektur und Kunsthandwerk‘ im Haus der Deutschen Kunst in München“, in: *Die Kunst für alle* 6 (1937), S. 129–137, hier S. 133.

⁹⁸ Zur Zahl der Filme Schmitt-Kölzer, Wolfgang: *Bau der „Reichsautobahn“ in der Eifel (1939–1941/43). Eine Regionalstudie zur Zwangsarbeit*, Berlin 2016, S. 25.

⁹⁹ Zu allen erwähnten Medien Schütz 1993, S. 81, der ihren Unterschied zu autonomen Kunstwerken festhält. Diese Werke waren „Umschreibungen, Übersetzungen, Kommentare, Ankündigungen, Besprechungen, Auslegungen“, vgl. ebd.

¹⁰⁰ Laut Kurt H. Lang und Rainer Stommer gehörten die Gemälde der RAB in der Gesamtstrategie der medialen Begleitung mit zu den am wenigsten angesehenen Produkten, „nur die Photographie wird noch weiter hintenangestellt“, vgl. Lang/Stommer 1982, S. 93. Diese Aussage wird allerdings nicht begründet, und ich kann sie auch im Bezug auf die Fotografie nicht nachvollziehen.

¹⁰¹ Vollbehrr 1935, Frontispiz.

¹⁰² Vollbehrr 1935, S. 3.

¹⁰³ Die endgültige Bewertung *aller* Gemälde der Reichsautobahn fällt schwer, da dieser Komplex noch lange nicht aufgearbeitet ist. Zudem fehlen persönliche Urteile oder Bemerkungen der vielen Maler und Malerinnen, was auch der bisher nicht tiefgreifend stattgefundenen Auseinandersetzung mit dem Sujet bzw. generell den Künstlern und Künstlerinnen im NS zuzuschreiben ist.

in Sinne der NS-Machthaber und nicht nur eine simple Abbildung. Daher kann kaum einem Gemälde völlig abgesprochen werden, Teil des NS-Systems zu sein.

Über die generelle Auffassung von Kunst im „Dritten Reich“ zu schreiben, ist nicht Ziel dieser Arbeit. Einige Anmerkungen zur ihrer Funktion sind aber notwendig, um die Autobahnmalerei einzuordnen. Kunst sollte im nationalsozialistischen Staat mehr als persönliche Erbauung, sie sollte stets politisch sein. Fritz Nemitz fasste es 1935 in einem Artikel über die Aufgaben der Kunstkritik so zusammen: „Natürlich gibt es keine Kunst um der Politik willen, aber der Künstler ist politisch, weil er national gebunden ist.“¹⁰⁴ Nemitz erinnerte in seinem Aufsatz an die Zeit vor 1933, in der die Kunst „als eine völlig autonome, von allen nationalen und sozialen Bindungen gelöste Angelegenheit betrachtet“ wurde.¹⁰⁵ Damit implizierte er, dass sich diese angebliche Tatsache nun geändert habe: Kunst habe nationale und soziale Bindungen, Kunst sei also kein von der Gesellschaft losgelöstes persönliches Vergnügen, Kunst habe eine Erziehungsaufgabe.¹⁰⁶ Auch unter diesem Aspekt müssen die Gemälde der Reichsautobahn gesehen werden, denn auf sie trifft zu, was für Blumenstilleben eher nicht gilt: Sie waren Teil der Propaganda, denn sie zeigten ein sowieso schon medial begleitetes, nationalsozialistisch konnotiertes Vorhaben und überhöhten es, indem sie die Bauabschnitte als abbildungs- und kunstwürdig empfanden.

Allerdings malten die meisten Künstler und Künstlerinnen das neue Straßenwerk erst, nachdem sie dazu angehalten wurden oder sich persönliche Vorteile abzeichneten. Im Februar 1936 forderte Fritz Todt die deutsche Künstlerschaft auf, sich mit den Autobahnen auseinanderzusetzen; die eingereichten Bilder sollten auf der Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst“ in München gezeigt werden. 1200 Werke wurden eingereicht, 510 davon wurden laut Katalog ausgestellt, und nach München wanderte die Schau noch nach Berlin und Breslau. Protzen war in allen Ausstellungen vertreten.

Auf der GDK wurden in ihrem ersten Jahr 1937 nur drei Abbildungen der Autobahn präsentiert: zwei Radierungen von Walter Prinzl und Oskar Graf sowie ein einziges Gemälde: Protzens *Brücke bei Leipheim Bauzustand 1937* (1937, Abb. 16), im Katalog unter dem Titel *Donaubrücke bei Leipheim* verzeichnet.¹⁰⁷ Im Juni 1939 fand in Dresden die Ausstellung „Kunst und Technik“ statt, auf der neben weiteren Abbildungen von Industrieanlagen auch

¹⁰⁴ Nemitz, Fritz: „Die Aufgaben der Kunstkritik“, in: *Süddeutsche Monatshefte* 3 (1935), S. 170–172, hier S. 171.

¹⁰⁵ Ebd., S. 170.

¹⁰⁶ Mortimer G. Davidson meint, dass die nationalsozialistische Kunst kein Realismus war, sondern eine verklärte, idealisierte Abbildung der Wirklichkeit. Diese Kunst sage dem Volk „weniger, was es ist (auch wenn sie behauptet, es zu tun), als, was es sein soll.“ Vgl. Davidson 1991, Bd. 2/1, S. 13.

¹⁰⁷ Vgl. die Daten bei GDK-Research. Zu Protzen <http://www.gdk-research.de/de/obj19400569.html>; zu Graf's *Brücke bei Leipheim* <http://www.gdk-research.de/de/obj19400235.html>, zu Prinzls *Reichsautobahnbrücke über die Werra* <http://www.gdk-research.de/de/obj19400567.html>.

Autobahnen gezeigt wurden.¹⁰⁸ Autobahngemälde waren auch 1940 auf der Prager Verkehrsschau zu sehen¹⁰⁹ oder in der Ausstellung „Autobahn und Wasserstraßen“ 1942 in Budapest.¹¹⁰

Die Gemälde der Autobahnen zeigten größtenteils die Arbeiten am Bauwerk, das Unfertige, begonnene Streckenabschnitte, die Baustellen. Fertige Straßen, die sich in die deutsche Landschaft schmiegt, waren in der Unterzahl, weitaus häufiger wurden Brücken gemalt, die in geringem Abstand zueinander standen und so weithin sichtbar waren.¹¹¹ Damit schuf die Autobahnmalerei zwar ein neues Motiv – eben das der Autobahn, wenn auch meist im Bauzustand –, rekurrierte aber gleichzeitig auf ein älteres Motiv: das der Baustelle.

Einige Maler wurden von Fritz Todt dazu beauftragt, den Fortgang der Bauarbeiten malend zu begleiten, so Otto Flechtner (1881–1952),¹¹² Georg Fritz (1884–1967), Ernst Huber (1895–1960), Emerich Schaffran (1883–1962) oder Franz Siegele (1865–1955). Ernst Huber wurde Ende 1939 oder Anfang 1940 von Todt beauftragt, „10 Aquarelle von besonders charakteristischen Autobahnlandschaften zu malen. Es ist beabsichtigt, diese Aquarelle für künftig zu errichtende Rasthäuser anzukaufen.“¹¹³ Für Franz Siegele findet sich im Aktenbestand der Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen Briefverkehr zu einem Autobahnkalender, den der Maler mehrere Jahre lang, vermutlich seit mindestens 1937 und bis mindestens 1942, auf Rechnung erstellte. In einem Schreiben von einem Oberbaurat Lorenz werden die eher dokumentierenden Anforderungen an die Maler der Bauwerke deutlich benannt. Lorenz bittet den Maler, „der Perspektive und der Wiedergabe der Proportionen noch ein kleines Stückchen mehr Ihrer Künstlerliebe“ zuzuwenden, da die Käufer des Kalenders eher Ingenieure und Architekten seien und keine Kunstliebhaber. In einer dem Durchschlag des Schreibens beigefügten Notiz an einen Oberbaurat Haasemann wird Lorenz deutlicher: „Falls er sich in dieser Beziehung nämlich nicht wirklich mehr Disziplin auferlegt, kommt mit Sicherheit der Tag, an dem er von Leuten abgelöst wird, die bei gleich guter Landschaftsdarstellung dem technischen Werk auch wirklich gerecht werden

¹⁰⁸ Kat. Ausst. *Kunst und Technik, veranstaltet vom Verein Deutscher Ingenieure, Ausstellungsgelände der Stadt Dresden, 18.5.–10.9.1939*, Berlin 1939, S. 9.

¹⁰⁹ Hoffmann, Rudolf: „Reichsautobahn-Ausstellung auf einer Verkehrsschau in Prag“, in: *Die Straße 19/20* (1940), S. 456, Fotos aus der Ausstellung S. 455. Welche Werke genau ausgestellt wurden, erwähnt der Artikel nicht („einige Ölgemälde und Aquarelle“).

¹¹⁰ Windisch-Hojnacki 1989, S. 201.

¹¹¹ Zur Autobahn gehörten circa 9000 Brücken. Durchschnittlich alle 700 bis 800 Meter stand ein „Unterführungs- oder Überführungsbauwerk“, nur drei Prozent davon waren die meist gemalten Großbrücken, vgl. Reitsam 2004, S. 208.

¹¹² Flechtner gab mit Franz Siegele zusammen 1934 den Kalender „Deutsch ist die Saar“ heraus und stellte 1939 und 1942 auf der GDK Werke aus, die Wolhynien, also die „Heimkehr“ von Russlanddeutschen, zum Thema hatten, vgl. <http://www.gdk-research.de/de/obj19403673.html>.

¹¹³ BArch R/4601/1528: Interner Vermerk der Generalinspektion, 18.1.1940.

[...] Falls der gute Künstler sich auch an Sie wendet, reden Sie ihm nur ebenfalls ins Gewissen, denn ein Kalender mit dem stolzen Titel ‚Die Straßen Adolf Hitlers‘ verpflichtet.“¹¹⁴

Nur wenige Abbildungen von Baustellen sind vor dem 19. Jahrhundert geschaffen worden, meist stand das fertige Bauwerk im Zentrum der Bildwerke, vor allem in der Renaissance und im Barock.¹¹⁵ Adolph Menzel dokumentierte in den 1840er-Jahren dann allerdings die Bautätigkeit im damaligen Berlin und erzählte so vom Beginn der Industrialisierung.¹¹⁶ Er zeigte vor allem den Arbeiter, der erstmals individualisiert und entanonymisiert abgebildet und nun als „Synonym für Arbeit“ in Bildwerken eingesetzt wurde.¹¹⁷ Weitere Darstellungen von Arbeit machten ihn aber immer mehr zu einer „klassenkämpferischen Allegorie“.¹¹⁸ Erst die Neue Sachlichkeit nahm den Arbeiter als Mensch wahr und ernst und zeigte ihn nüchtern und objektiv.¹¹⁹

Die nationalsozialistische Malerei kehrte hinter diese Entwicklung zurück und zeigte den Einzelnen wieder als Teil des großen Ganzen. In diversen Darstellungen stand nicht der Arbeiter im Fokus, sondern das massive, beeindruckende Bauwerk, das von ihm geschaffen wurde. Der Mensch wurde wieder Staffage, die Bauwerke übernahmen die Hauptrolle.¹²⁰ Auch diese Veränderung in der Bildgestaltung begann schon in der Neuen Sachlichkeit, die sich gerade nach der Wirtschaftskrise 1929 in verschiedene Richtungen zu entwickeln begann. Während einige Künstler und Künstlerinnen sich wieder klassenkämpferisch zeigten, flüchteten andere persönlich und in ihren Bildern aus den herausfordernd gewordenen Städten in idyllische Landschaften.¹²¹

¹¹⁴ BAArch R/4601/1528: Schreiben von Oberbaurat Lorenz an Franz Siegele, 30.1.1940.

¹¹⁵ Glasmeier, Michael: „Verteidigung der Baustelle. Zur Situation“, in: Profener, Franz (Hrsg.): *Zeitzeichen Baustelle. Realität, Inszenierung und Metaphorik eines abseitigen Ortes*, Frankfurt/New York 1998, S. 184–201, hier S. 191. Eine Ausnahme bilden die vielen Darstellungen des Turmbaus zu Babel, die schon im Mittelalter angefertigt wurden.

¹¹⁶ Glasmeier 1998, S. 186.

¹¹⁷ Ebd., S. 187. Glasmeier weist auch auf den „Arbeiter mit der Schubkarre“ von Honoré Daumier, die verlorenen „Steineklopfer“ von Gustave Courbet und schließlich die Reliefs und Plastiken von Constantin Meunier“ als bekannte Beispiele für eine „Personalisierung des Anonymen“ hin, vgl. ebd.

¹¹⁸ Glasmeier 1998, S. 187.

¹¹⁹ Metken, Günter: „Eine demokratische Kunst: Das Porträt der Neuen Sachlichkeit“, in: Kat. Ausst. *Realismus. Zwischen Revolution und Reaktion 1919–1939, Centre Pompidou Paris, 17.12.1980–20.4.1981, Staatliche Kunsthalle Berlin, 16.5.–28.6.1981*, München 1981, S. 106–114, hier S. 114.

¹²⁰ Wobei die Menschenleere von Landschaften – und als solche kann man viele Autobahnbilder sehen – auch ein Merkmal der Neuen Sachlichkeit war, vgl. Heinzemann, Markus: *Die Landschaftsmalerei der Neuen Sachlichkeit und ihre Rezeption zur Zeit des Nationalsozialismus*, Frankfurt am Main 1998, S. 127.

¹²¹ Metken 1981, S. 114. Metken weist daraufhin, dass der Gedanke, die Neue Sachlichkeit habe die NS-Kunst quasi vorbereitet, ein Fehlschluss sei: „Die Stadt- und Industrielandschaften der Neuen Sachlichkeit sind etwas völlig anderes als die beschwichtigenden Momente einer Sonntagskunst.“ Er verweist außerdem darauf, dass die neusachlichen Abbildungen ein „verlässlicher Spiegel einer in Veränderung begriffenen Gesellschaft“ waren, während die NS-Kunst bewusst verschleierte, überhöhte, fälschte. Vgl. ebd.

Anders war es bei fotografischen Arbeiten, die sich überwiegend der menschlichen Arbeit und dem Einzelnen zuwandten.¹²² Allerdings war es auch hier Hitler, der als einziger medial massenhaft verbreitet wurde und dessen Foto vom ersten Spatenstich eine „ungeheure Verbreitung“ fand.¹²³ Auch hier zeigt sich wieder die propagandistische Zusammenführung des Werks mit seinem angeblichen Schöpfer. Das Foto vom ersten Spatenstich wurde unterschiedlich eingesetzt, je nach Adressat: In Otto Reismanns *Deutschlands Autobahnen – Adolf Hitlers Straßen* (1937) wurde Hitler inmitten von uniformierten Parteigenossen sowie wenigen Arbeitern abgebildet, was den Eindruck eines Gemeinschaftswerks erzeugte.¹²⁴ Im Ausstellungskatalog *Gebt mir vier Jahre Zeit* (1937) ist Hitler hingegen durch Bildbearbeitung freigestellt worden und so alleine bei Erdarbeiten zu sehen; der Fokus liegt ganz auf seiner Person. Dementsprechend lautet der begleitende Text: „23. September 1933. Der Führer macht den ersten Spatenstich zum Baubeginn der 1. Reichsautobahn auf der Strecke von Frankfurt nach Darmstadt.“¹²⁵

Die gemalten Baustellenbilder zeigten seltener große Maschinen, sondern konzentrierten sich auf das Bauwerk; Maschinen wie Kräne oder Bagger waren meist genauso Staffage wie Menschen. Wenn Menschen zu sehen waren, dann nicht in ihrer Funktion als Maschinenführer, sondern als Arbeiter mit Spaten und Schaufeln. In dieser Darstellung spiegelte sich die Ambiguität des nationalsozialistischen Staats in seiner gewünschten künstlerischen Darstellung wider. Der NS-Staat war hoch technisiert; dem rückwärts gewandten, bäuerlichen Blut-und-Boden-Mythos und seinen Abbildungen standen gerade in der Rüstungsindustrie diverse neue Entwicklungen gegenüber,¹²⁶ die allerdings weitaus seltener auf Gemälden festgehalten wurde.¹²⁷ Auch in den Städten war vom so oft abgebildeten Agrarstaat nicht viel zu spüren. Das deutsche Reich war ein fortschrittliches Land, dessen Menschen selbstverständlich moderne Entwicklungen wie Radiogeräte oder

¹²² Vgl. dazu zum Beispiel den üppigen Bildteil bei *Deutschlands Autobahnen – Adolf Hitlers Straßen* von Otto Reismann 1937, der sich auf den Seite 97 bis 255 befindet. Der Fototeil beginnt mit dem Spatenstich Hitlers, das zweite Foto zeigt Hitler und Todt in der Ausstellung „Die Straße“ 1934 vor einem Brückenmodell sowie drei Gemälden; eins davon ist Protzens *Inntalbrücke*, vgl. Reismann 1937, S. 97/98. Weitere Werke wären der Fotoband *Arbeit!* von Paul Wolff (1937) oder *Reichsautobahn. Mensch und Werk* (1937) von Erna Lendvai-Dircksen, die bereits vor der NS-Zeit den Bildband *Das Deutsche Volksgesicht* (1932) veröffentlichte, der ihr im „Dritten Reich“ weitere Aufträge in dieser Art bescherte.

¹²³ Pröfener, Franz: „Flirting with disaster. Zur Symbolgegenwart der ‚Baustelle‘“, in: Ders. (Hrsg.): *Zeitzeichen Baustelle. Realität, Inszenierung und Metaphorik eines abseitigen Ortes*, Frankfurt/New York 1998, S. 8–47, hier S. 28.

¹²⁴ Reismann 1937, S. 97.

¹²⁵ Kat. Ausst. *Gebt mir vier Jahre Zeit 1937*, o. S.

¹²⁶ Ludwig 1995, S. 340. Ludwig spricht in diesem Zusammenhang von „Innovationsförderung und Innovationserzwingung“, vgl. ebd., S. 341. Ebenfalls ebd.: „Technik sollte im Dritten Reich auch weiterhin gegen die Rationalität mobilisiert sowie instrumentalisiert und eben auch nicht fachlich – ‚fachidiotisch‘ – verstanden werden, sondern in parteilichen, rassistischen und völkisch-nationalpolitischen Zusammenhängen.“

¹²⁷ Auf den GDK wurden durchaus Panzer, U-Boote oder Industrieanlagen als Bildmotive gezeigt, sie waren aber nur in einer verschwindend geringen Anzahl vorhanden.

Kraftfahrzeuge nutzten. Diese fanden sich aber, im Gegensatz zu den 1920er-Jahren und der Neuen Sachlichkeit, eher selten in künstlerischen Abbildungen wieder – außer in dafür bestimmten Ausstellungen, in denen genau dieser technische Fortschritt herausgestellt werden sollte.¹²⁸

Der NS-Staat vereinte in sich die Ansprüche der Menschen an Stabilität und gleichzeitigem Fortschritt, indem er „einerseits Sicherheit vor Wandel, Konflikt, Entfremdung und andererseits Produktivität, Effektivität und ein Stück Egalität als soziale Anerkennung“ versprach.¹²⁹ Diese Ambivalenz eines „antimodern-modernen“¹³⁰ Staats zeigte sich auch in den Autobahngemälden. Die Reichsautobahn war gleichzeitig ein Symbol der Stabilität – einfaches, schnelleres Vorankommen von A nach B – als auch ein Sinnbild der Moderne. Trotzdem orientierten sich ihre Abbildungen eher an der Landschaftsmalerei als an detailreichen Industriedarstellungen. Einige der Gemälde rekurrieren deutlich auf die Neue Sachlichkeit und deren klare Gegenständlichkeit wie Wilhelm Heises *Mangfallbrücke im Bau* (1935, *Abb. 10*).¹³¹ Es gab auch Beispiele wie Albert Birkles *Autobahnbau durch die Wälder am Samerberg* (um 1935/36, *Abb. 17*), das latent expressionistische Züge trägt. Die Kontinuitätslinien der Kunst, die 1933 in bestimmten Bereichen nicht durchtrennt wurden, zeigen sich auch in Beispielen wie Carl Grossberg (1894–1940), der heute ausschließlich als unpolitischer Vertreter der Neuen Sachlichkeit wahrgenommen wird. Seine *Autobahnzubringerbrücke Krefeld-Uerdingen im Bau* (1935, *Abb. 18*) fügt sich stilistisch in sein restliches Werk ein, gehört aber trotzdem zu den hier beschriebenen, systemkonformen Darstellungen der RAB.

¹²⁸ Zum Beispiel auf der Weltausstellung in Paris 1937 oder „Kunst und Technik“ 1939 in Dresden und 1942 in Dortmund. Gudrun Brockhaus schreibt, dass der nachträglich gewonnene Eindruck, der NS-Staat sei ein bäuerlicher gewesen, genau dem „Deutungsmonopol“ des „Dritten Reichs“ entspreche – es wird also, ähnlich wie bei der Einschätzung der Kunstproduktion, weiterhin das kolportiert, was der NS-Staat vorspiegeln wollte, vgl. Brockhaus, Gudrun: *Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot*, München 1997, S. 87.

¹²⁹ Nipperdey 1990, S. 69.

¹³⁰ Reichel, Peter: „Der Nationalsozialismus und die Modernisierungsfrage“, in: Blume, Eugen/Scholz, Dieter (Hrsg.): *Überbrückt. Ästhetische Moderne und Nationalsozialismus. Kunsthistoriker und Künstler 1925–1937*, Köln 1999, S. 28–39, hier S. 37. Nipperdey sah im bewussten Rückgriff auf alte Traditionen und dem gleichzeitigen Nutzen der Hochtechnologie den Schlüssel zum Funktionieren des Faschismus, der in der Vernichtungsmaschinerie des Holocaust endete: „Das radikal antimoderne Ziel verlangte die modernsten Mittel und den radikalsten, modernsten, von traditionellen Hemmungen befreiten Gebrauch der Mittel [...] Wenn man im 20. Jahrhundert das 20. Jahrhundert rückgängig machen wollte, mußte man die Mittel des 20. Jahrhunderts anwenden.“ Nipperdey 1990, S. 69.

¹³¹ Die Landschaften der Neuen Sachlichkeit forderten vom Betrachter keinerlei kunsthistorisches Vorwissen, sie mussten nicht entschlüsselt werden, vgl. Heinzelmann 1998, S. 272. Vgl. auch Oellers, Adam C.: „Zur Frage der Kontinuität von Neuer Sachlichkeit und nationalsozialistischer Kunst“, in: *kritische berichte* 6 (1978), S. 42–54, hier S. 45, der meinte, dass gerade die „neusachliche Auffassung von Architektur- und Landschaftsmalerei [...] den Bildern vom nationalsozialistischen Autobahnbau“ entgegenkam, „in welchen die Bauten zu technischen Wunderwerken emporstilisiert wurden.“ Für Günter Metken war diese künstlerische Entwicklung fast logisch: „Natürlich leiten Bilder, die den Bau der neuen Autobahnen feiern, ihre Straßen- und Brückenmotive von der Neuen Sachlichkeit ab. [...] Nur daß der einzelne nun nicht mehr eine fordernde soziale Klasse vertritt, sondern zum gesichtslosen, austauschbaren Teilchen der ‚Volksgemeinschaft‘ wird,“ vgl. Metken 1981, S. 114.

Protzens erste Darstellung der Reichsautobahn stammt von 1934; er beteiligte sich an der Ausstellung „Die Straße“ in München, die keine Kunstaussstellung war, sondern informativen Charakter hatte. Die gezeigten Gemälde waren eher Wanddekoration. Protzen fertigte hierfür das Werk *Die neue Innbrücke der Reichs-Autobahn* an. (Abb. 19) An der ersten Kunstaussstellung, die die entstehende Reichsautobahn zum Thema hatte – „Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst“ (1936) –, war er in weitaus größerem Umfang beteiligt: Er gehörte zur Münchner Künstlergenossenschaft, die für die Organisation zuständig war, er saß in der Jury, die über die endgültige Bestückung der Schau entschied, und er fertigte für diese Ausstellung sieben Werke an, die alle angenommen wurden. Auch auf der Großen Deutschen Kunstaussstellung zeigte er Autobahnbilder: Von seinen insgesamt 19 ausgestellten Werken bildeten sieben die RAB ab. Protzen war bereits ab 1930 Mitglied im Deutschen Automobilclub¹³² und besaß auch ein eigenes Kraftfahrzeug.¹³³ Sein Interesse an diesem Motiv war daher möglicherweise nicht nur finanzieller Natur, sondern beruhte auch auf privaten Vorlieben. Trotzdem halte ich das Gesamturteil über ihn als vornehmlichen Technik- und Industriemaler für falsch. Das werde ich durch eine genauere Auseinandersetzung mit seinem Gesamtwerk belegen.

¹³² DKA, NL Protzen, Karton 10: Spruchkammerbogen, 3.5.1946. Der Spruchkammerbogen liegt außerdem im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München vor, vgl. BayHStA, Haus der Deutschen Kunst 41.

¹³³ In mehreren Alben, vermutlich aus den 1920er-Jahren, finden sich Fotos mit einem Auto mit stets demselben Kennzeichen. Ich gehe davon aus, dass dieses Fahrzeug dem Ehepaar gehörte. Vgl. DKA, NL Protzen, z. B. Karton 4, vorl. Sign. 11–13.