

Hinweis zum Autobahnschrifttum von 1933 bis 1945

Autobahngeschichte lässt sich ohne Kenntnisnahme des zeitgenössischen Schrifttums nicht betreiben. Alle Studien nach 1945 greifen auf dieses Material zurück. Grundsätzlich ist es hierbei Aufgabe der Forschung, historisch-methodisch vorzugehen. Sie muss versuchen, die in schriftlichen Zeugnissen erfassten Ideen und Motive der damaligen Akteure, die herrschenden Begleitumstände und Bedingungslagen ihres Handelns sowie die pragmatischen Zusammenhänge und Abläufe in ihrer jeweiligen Besonderheit zu verstehen, sie zu interpretieren und anschließend in ihren Beiträgen rational zu erklären. Mit Hilfe der Kategorien „Verstehen“ und „Erklären“ sollen sie möglichst dem nahekommen, „wie es gewesen“ ist (Leopold Ranke).

Mit diesem Ansatz ist es zulässig, das den Autobahnbau im ‚Dritten Reich‘ begleitende umfangreiche Schrifttum ohne moralische (Vor-)Verurteilung heranzuziehen, auch wenn vielfach immer noch die Auffassung vorherrscht, es sei durch die alles durchtränkende nationalsozialistische Weltanschauung bzw. Propaganda ‚kontaminiert‘. Nach dem bekannten „Historikerstreit“ [1] und angesichts der inzwischen durch intensive Forschungsarbeit erreichten Historisierung des ‚Dritten Reiches‘ erscheint eine solche Meinung nicht mehr haltbar.

Um aber dennoch der seinerzeitigen skrupellosen Vereinnahmung des neuen Verkehrswegs durch die nationalsozialistische Propagandamaschinerie nicht auf den Leim zu gehen, ist es notwendig, die schriftlichen Hinterlassenschaften über die Reichsautobahnen mit kritisch-distanziertem Sachverstand zu lesen und auszuwerten. Wenn die politisch-propagandistischen Floskeln und die vorauseilend-gehorsamen Verbeugungen vor dem System in den Texten beiseite gelassen werden, treten die relevanten Fakten zu Tage, die seinerzeit Wegebauverantwortliche, Straßenbau-Ingenieure und Landschaftsarchitekten beschäftigte. Das sollte aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die beteiligten Akteure mit mehr oder minder großem Eifer dem NS-Regime dienten und viele von ihnen Parteigenossen waren. Die Mär von den „unpolitischen Straßenbauern“ ist eine Selbstzuschreibung aus der Entnazifizierungs-Ära von 1946 bis 1951, als die Beteiligten danach trachteten, möglichst als unbelastet oder nur als Mitläufer eingestuft zu werden.

Da andererseits die Autobahnen während der westdeutschen Wirtschaftswunderzeit im Bewusstsein der Deutschen zu einer positiv besetzten ‚guten‘ Hinterlassenschaft der NS-Zeit stilisiert wurden, waren naturgemäß die Kritiker einer solchen bejahenden Deutung bestrebt, die „Straßen Adolf Hitlers“ moralistisch zu bewerten. Bei der Aufarbeitung der Geschichte des Dritten Reiches setzten sie darauf, die Autobahnen „der unduldsamen Kritik durch eine auf sozial-pädagogische Konventionen und ‚political correctness‘ festgelegte öffentliche Meinung“ zu überantworten. [2] Im Gegensatz dazu stellte der Zeithistoriker Martin Broszats fest: „Nicht alles, was sich in der NS-Zeit ereignete und historisch bedeutsam war, diente nur den diktatorischen und inhumanen Herrschaftszielen des Regimes“. [3]

Heute ist es bei Verkehrshistorikern ein Allgemeinplatz: Der Autobahnbau von 1933 bis 1943 war keine isolierte, spontan entstandene Erscheinung, sondern Teil längerfristiger Entwicklungen zur Modernisierung des deutschen Straßenwesens seit den 1920er Jahren.

Anmerkungen:

- [1] Der sogenannte „Historikerstreits“, wurde durch einen in der FAZ vom 26. Juni 1986 publizierten Aufsatz Ernst Noltes unter dem Titel „Vergangenheit, die nicht vergehen will“ ausgelöst. Seinen Inhalt fasst das von der Redaktion des Piper-Verlages herausgegebene Buch „Historikerstreit. Die Dokumentation der Kontroverse um die Einzigartigkeit der nationalsozialistischen Judenvernichtung“, München 1987 zusammen. Eine Stellungnahme zu den wissenschaftlichen und politischen Streitfragen dieser Kontroverse legte Hans-Ulrich Wehler in seiner Schrift „Entsorgung der deutschen Vergangenheit? Ein polemischer Essay zum Historikerstreit“, München 1988 vor. Weiterführende Beiträge zum Thema finden sich bei Dan Diner (Hrsg.), Ist der Nationalsozialismus Geschichte? Zur Historisierung und Historikerstreit, Frankfurt am Main 1987.
- [2] Werner Abelshausen, Deutschlands wirtschaftliche Mobilisierung für den Zweiten Weltkrieg und die Folgen, in Vierteljahresschrift für Zeitgeschichte 47 (1999), S. 503-538, hier S. 504.
- [3] Martin Broszat, Plädoyer für eine Historisierung des Nationalsozialismus, in: Hermann Graml und Klaus-Dietmar Henke (Hrsg.), Nach Hitler. Vom schwierigen Umgang mit unserer Geschichte, München 1986, S. 159-173, hier S. 172. Siehe auch Martin Broszat, Das Dritte Reich als Gegenstand historischen Fragens, in: PLOETZ. Das Dritte Reich. Ursprünge, Ereignisse, Wirkungen. Hg. von Martin Broszat und Norbert Frei in Verbindung mit dem Institut für Zeitgeschichte, München/Freiburg 1983, S. 11-17. Für solche Gedanken ist der im Jahr 1989 viel zu früh verstorbene Autor nicht nur im Historikerstreit, sondern auch später immer wieder heftig angegriffen worden; siehe z. B. Nicolas Berg, Der Holocaust und die westdeutschen Historiker (Moderne Zeit 3), Göttingen 2003.

Wissenschaftliche Redaktion: Reiner Ruppmann

Die Redaktion des »Archiv für Autobahn- und Straßengeschichte«

H. Schneider

R. Ruppmann