

# „Die Autobahn-Propaganda wirkt fort“

90 Jahre nach dem Beginn des Baus gelten Hitlers Fernstraßen für viele als Wundermittel gegen Arbeitslosigkeit und für Wirtschaftsaufschwung, sagt der Historiker Conrad Kunze

Interview Peter Nowak

**taz:** Am 23. September 1933 wurde Hitlers erster Spatenstich für die Reichsautobahn von den Nazis inszeniert. Warum sollten wir uns 90 Jahre später daran noch erinnern?

**Conrad Kunze:** Nicht nur, weil immer noch Autobahnen gebaut werden, sondern auch, weil die Propaganda fortwirkt. Der Glaube an eine Art Wundermittel gegen Arbeitslosigkeit und für einen Wirtschaftsaufschwung ist im kollektiven Unterbewusstsein der Deutschen fest verankert. Doch was wir als Mythos Autobahn kennen, war kein Natureignis. Das war sehr oft wiederholte NS-Propaganda. **Warum bringen Sie in Ihrem Buch zum Thema die Autobahn mit Nationalismus und Faschismus und Männlichkeitskult in Verbindung?**

Fast jede sozialwissenschaftliche Studie sollte sich mit Geschlecht und Männlichkeit befassen. Aber ganz sicher alles, was mit Autos zu tun hat. Die Bedeutung dessen habe ich erkannt, als ich den Link zu den Futuristen entdeckt habe. Das waren verunsicherte, hoch privilegierte reiche Männer, die im Auto ihre Charakterstütze gefunden hatten, natürlich ohne sie so zu nennen. Was heute die FDP, AfD oder Fridays for Hubraum machen, war also alles schon mal da.

**Welche Rolle spielten die Nazis bei der Durchsetzung der zunächst gar nicht so populären Autobahn in Deutschland?**

Sie haben die Reichsbahn zum Einlenken gezwungen. Diese hatte vorher die Propaganda für die Autobahn zu stoppen gewusst – und wurde dann sogar organisatorisch für den Bau der Autobahnen zuständig. Sie haben auch die Militärs beruhigt, weil sie jeglichen Wunsch erfüllt bekamen und ebenfalls nicht mehr eifersüchtig sein mussten. Und sie haben eine Art Straßenbaudiktatur installiert mit der Enteignung von Land und dem Zurückstellen aller anderen Planungen. In der Weimarer Republik hätte man aus diesen Gründen keine Autobahn bauen können. Der Bauereffort ging dann einher mit der Verwandlung vom Eliteprojekt



zur „Volksautobahn“. Ob die Nazis ohne diesen Propagandaerfolg fast 4.000 Kilometer gebaut hätten, können wir nicht wissen. Ich vermute, sie hätten sie wie ihr völkisches Theater namens Thingspiele still und leise zu den Akten gelegt.

**„Eine Aufarbeitung des ‚Mythos‘ Autobahn steht noch völlig aus“**

**Es gab auch Widerstand von Arbeiter\*innen ...**

Ja es gab viele Streiks. Die sind meines Wissens aber nicht gut dokumentiert, weil es sie offiziell nicht geben durfte. Intern hießen sie „offene Rebellion“. Dass dennoch so viele noch bekannt sind und einmal sogar der *Manchester Guardian* berichtete, lässt ahnen, dass es sehr viele waren. Oft sind die Forderungen nach Lohnerhöhung, Wiedereinstellung eines Kollegen oder nach besserem Essen und kürzeren Schichten erfüllt worden. Erstaunlich finde ich auch, wie mutig offenbar gestreikt wurde – wegen Forde-

rungen, die heute fast banal erscheinen. Dabei drohten SA und Gestapo-Haft. Ab Ende der 30er Jahre sind auch Arbeiter wegen Streikbeteiligung in Konzentrations- oder Arbeitslager gekommen, aber soweit ich weiß nur relativ kurz zur Abschreckung. **Welche Rolle spielte Zwangsarbeit beim Autobahnbau in Deutschland – und welche Bevölkerungsstiele waren betroffen?**

Zwang war vom ersten Tag an vorhanden. Die Nazis haben arbeitslose Mitglieder der KPD, der SPD und Gewerkschafter\*innen auf diese Baustellen gezwungen, also ihre politischen Feinde. Wer nicht mitmachen wollte, wurde schon ab dem 24. September 1933 vom Arbeitsamt mit der Streichung des Geldes bedroht. Also haben alle mitgemacht. Die KPD-Wählerquote war überdurchschnittlich hoch bei den Arbeiter\*innen und nochmals höher bei erwerbslosen Handwerkern.

**Wie veränderte sich der Autobahnbau zu Kriegsbeginn?**

Ab 1938 und verstärkt 1939 wurden KZ-Häftlinge und auch jüdische Häftlinge zum Autobahnbau gezwungen. An der Ostfront in der damals deutsch besetzten Ukraine hat die SS

zusammen mit den Baufirmen 150.000 Leute bei den Arbeiten zu Tode kommen lassen. Diese Durchgangsstraße 4 oder auch „Straße der SS“ führt noch heute von Lwiw nach Kyjiw und Donetz. Insgesamt schätze ich die Zahl der am Straßenbau im Krieg Ermordeten auf 180.000 Personen.

**Bei der aktuellen Kritik am Bau von Autobahnen spielt die Geschichte keine Rolle. Wieso?**

Mit der Besetzung des Danenröder Waldes vor drei Jahren ist die Kritik am Autobahnbau bundesweit gewachsen. Aber diese Scheu, das Offensichtliche zu sagen, bleibt dennoch. Die Autobahn wurde nun mal von Hitler gebaut. Aber eine Aufarbeitung des „Mythos“ Autobahn steht noch völlig aus.

**Wäre also der Kampf gegen die Autobahn auch ein Beitrag zum Antifaschismus?**

Ja, in Deutschland schon. Es war nun mal die „Straße Adolf Hitlers“. Es ist kein Zufall, dass viele Reichsautobahn-Videos von rechten Youtubern ins Netz gestellt werden. Die neuen Nazis wissen ganz genau, dass das ihre Architektur ist. Die Beendigung des Baus nach 90 Jahren würde den „Mythos“ Autobahn endgültig begraben.

**Adolf Hitler 1935 bei der Einweihung der ersten Autobahn-teilstrecke von Frankfurt nach Darmstadt**  
Foto: imago



**Conrad Kunze,** Jahrgang 1981, ist Historiker und Soziologe. Er engagiert sich in der Klimagerechtigkeitsbewegung und forscht zur Geschichte der Autobahn. Im Transcript Verlag erschien sein Buch „Deutschland als Autobahnland“.

## UN-Mitglieder fordern mehr Tempo

Vereinte Nationen wollen Nachhaltigkeitsziele durch Reform internationaler Finanzen pushen

Von Leila van Rinsum

Der Kampf gegen Armut und Hunger, für soziale und ökonomische Rechte bleibt nicht von geopolitischen Spannungen verschont. Im Vorfeld der Sitzung des Nachhaltigkeitsgipfels der UN in New York hatte eine Gruppe von zehn Staaten um Russland angekündigt, keine Abschlusserklärung zu den Nachhaltigkeitszielen (SDGs) der Agenda 2030 zu unterzeichnen. Der Grund sind die Sanktionen gegen Russland wegen des Ukrainekriegs. Am Montag stimmten sie aber doch einer gemeinsamen Erklärung zu.

Damit bekannnten sich alle 193 UN-Mitgliedstaaten erneut zu den umfangreichen Zielen, die sie sich 2015 gesetzt hatten. Sie wollen ihre Anstrengungen zur Verwirklichung „dringend verstärken“ und dazu nationale Aktionspläne vorlegen. Der jüngste UN-Statusbericht stellt den Staaten ein schlechtes Zeugnis bei der Umsetzung der Ziele aus. Bei den meisten Zielen gibt es nur wenig Fortschritt, bei etwa einem Drittel stagniert die Umsetzung oder es gibt sogar Rückschritte. Die Covidpandemie, Klimakatastrophen und Kriege sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine haben die Fortschritte seit 2015 zunichte gemacht, so der Bericht. Bereits die ersten beiden Zielen – Beseitigung von extremer Armut und von Hunger – sind weit davon entfernt, bis 2030 erreicht zu werden. Im Gegenteil gibt es sogar mehr Menschen, die davon betroffen sind.

UN-Generalsekretär António Guterres hatte sich im Vorfeld des Gipfels bemüht, die Ziele wieder auf die globale Agenda zu setzen. „Die SDGs sind nicht nur eine Liste von Zielen. Sie verkörpern die Hoffnungen, Träume, Rechte und Erwartungen der Menschen überall“, sagte er am Montag. In einem CNN-Interview beklagte er die volatile politische Situation: „Der Kalte Krieg war berechenbarer.“ Gleichzeitig setzten einige Staaten des Globalen Südens langjährige Forderungen durch, etwa eine Reform der internationalen Finanzstruktur. Die Staatengruppe G20 hat bereits beschlossen, die großen globalen Entwicklungsbanken zu reformieren. Die UN fordern nun ebenfalls, die Kreditvergabe künftig flexibler und günstiger für Entwicklungsländer zu gestalten, außerdem soll mehr Geld zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wollen die UN, dass der von Guterres vorgeschlagene SDG-„Stimulus“ in Höhe von mindestens 500 Milliarden US-Dollar jährlich als weitere Finanzquelle für Entwicklungsländer sofort kommt. Außerdem bekräftigen die Staaten in der Erklärung, Entwicklungsländern den Schuldendienst zu erleichtern.

Während der UN-Sitzung demonstrierten in New York Zehntausende für eine ambitioniertere Klimapolitik und forderten den globalen fossilen Ausstieg sowie verbindliche Entwicklungsziele. Die Umstrukturierung von Schulden habe bisher nicht gewirkt, kommentierte Kristina Rehben von der NGO erlassjahr.de. Das Erreichen der SDGs erfordere „verbindliche und umfassende Schuldenerlasse“.

# DIE WELT MUSS WIEDER SCHÖN WERDEN

**Aber wie? Warum Weltretten ohne Kultur nicht geht**

Mit Annahita Esmailzadeh, Arno Frank, Esra Küçük, Ricarda Lang, Wolf Lotter, Nils Minkmar, Luisa Neubauer, Robert Pfaller, Eva von Redecker, Claudia Roth, Ramin Seyed-Emami und Harald Welzer.

**taz FUTURZWEI**  
Magazin für Zukunft und Politik



Die neue taz FUTURZWEI

AUS DER REIHE:



**„Wir machen Ernst“** ist das Schwerpunktthema des Jahres von taz FUTURZWEI. Teil 1 (Menschen) und Teil 2 (Wirtschaft) sind bereits erschienen.

» taz FUTURZWEI-Abo-Prämie

Gutschein über 10 Euro für Einkäufe im taz Shop

