

Stephan Porombka und
Hilmar Schmundt (Hrsg.)

Böse Orte

Stätten nationalsozialistischer
Selbstdarstellung – heute

Mit Beiträgen von Henryk M. Broder,
Peter Glaser, Annett Gröschner, David Pfeifer,
Stephan Porombka, Michael Rutschky,
Hilmar Schmundt, Jana Simon,
Jürgen Trimborn und David Wagner

List Taschenbuch

Inhalt

Unterwegs in Germania. Vorwort	7
Henryk M. Broder Über dem Führerbunker, Berlin	19
Hilmar Schmundt Am Berghof, Obersalzberg	30
Michael Rutschky Im Kraft-durch-Freude-Bad, Prora	58
David Pfeifer Am Marine-Ehrenmal, Laboe	72
Annett Gröschner Auf Carinhall, Schorfheide	92
David Wagner Auf dem Reichsparteitagsgelände, Nürnberg ...	116
Jürgen Trimborn	

Im Olympiastadion, Berlin	129
Jana Simon Im Musterdorf, Alt Rehse	153
Peter Glaser In der Heeresversuchsanstalt, Peenemünde	172
Stephan Porombka Auf der Autobahn	191
Wegweiser	213
Autoren, Dokumentare	219
Dokumentation	223

Stephan Porombka
Auf der Autobahn

1.

Endlich mal ein guter Ort. Mitten im Wald, mitten im Dickicht, ganz versteckt im Unterholz. Einer, der sich hier auskennt, geht geduckt voran und drängt die Äste zur Seite, manchmal dreht er sich um und schaut, ob ich ihm folgen kann und nicht verloren gegangen bin. Tatsächlich weiß nur noch er, wo wir uns befinden, wir sind weit vom nächsten Dorf entfernt, die Richtung zur Straße haben wir längst verloren. Wenn die Wildschweine kommen, hat er gesagt, dann muss man laut schreien, wenn sie Junge haben, greifen sie an. Irgendwann bleibt er stehen, hält den einen Arm hoch in die Luft, schaut mich fragend an und zeigt dann auf einen bemoosten Steinklotz, den man eigentlich nur übersehen kann, weil er nicht mal einen halben Meter aus dem Boden ragt. »Was ist das?«

Das ist die Autobahn der Nazis. Strecke 46, Verbindung Nord-Süd. Wir stehen auf dem Mittelstreifen. In die eine Richtung, mitten durch das Unterholz, geht es nach Würzburg. In der anderen Richtung liegt Fulda. Links und rechts gibt es auf Spurbreite kleine Wälle von Erde, auch die sind bewachsen, aber man kann ein

paar Meter weit sehen, wohin sie führen, dann werden sie vom Wald und seiner rauschenden Stille verschluckt.

Das hätten sich die Nazis nicht träumen lassen. Hier hat sich der Wald zurückgeholt, was das Symbol für den Aufbruch aus der Depression und für den Durchbruch in die Einheit der so genannten Volksgemeinschaft sein sollte und was als Autoweg durch den Erlebnispark Deutschland geplant war, mit Ausblicken auf Burgen und Schlösser, Höhen und Täler, Flüsse und Wälder. Jede Schneise eine Furche, mit der das Land urbar gemacht wird für die Ideen und Projekte. »Es muss uns auf solchem Wege gelingen«, so hieß es 1943, »die Kluft wieder zu schließen, die ein Jahrhundert der Verirrung zwischen Natur und Technik gerissen hat.« Wer auf den Autobahnen fährt, soll »mit einer Eindringlichkeit ohnegleichen in jedem Augenblick fühlen: hier ist bayrisches Voralpenland und hier Niedersachsen, ganz und gar nichts Fremdes in ihm, Thüringen und hier die Mark; und so viel anders auch märkischer Sand ist als die Geest und der Thüringer Wald anders als die Wälder am Alpenfuße – sie sind alle eines: deutsche Heimat.«

Deutsche Heimat. Mit deutscher Motorisierung, mit deutscher Bewegung, Beschleunigung, Überwindung von Raum und Zeit. Mobilität in Massen, Freizeit neben der Strecke, unter einer deutschen Eiche, im deutschen Wald. Zumindest hier, wo wir jetzt stehen, haben sich Landschaft und Autobahn gefunden und wirklich verbunden. Hier sind niemals Autos gefahren. Keine Volkswagen, keine Panzer, kein Güterverkehr. Als alles

gerodet war, wurden die Bauarbeiten eingestellt, der Zweite Weltkrieg hatte begonnen, das »Menschenmaterial« wurde an anderer Stelle gebraucht, vor allem am »Westwall«, wo man mit schweren Blöcken sicherstellen musste, dass niemand freie Fahrt ins Reich hinein hat. Im Wald blieben auf dreißig Kilometern Ruinen. Stückwerk, ein paar Brücken, ein paar Pfeiler, Abwasserkanäle, Kilometersteine. Und die Trümmer eines großen Medienspektakels rund um die Phantasien vom Reichsstraßennetz. Über das »Dritte Reich« hinaus ist die Idee geblieben, dass der Bau der Autobahnen zur eigentlichen Leistung Hitlers zählt. Auf die, so sagt man, hätte er sich konzentrieren sollen, anstatt sich im Krieg zu verzetteln. Dann wäre vielleicht doch noch alles gut geworden. Und wir stünden heute wirklich mitten auf der Autobahn, um uns rauschte der großdeutsche Verkehr durch den Erlebnispark, dort die Homburg, hier der Blick auf den Spessart, wir wüssten genau, wo wir sind, wir säßen im Auto und nicht mitten im Wald und müssten uns auch nicht vor wilden Tieren fürchten.

2.

Mit dem Ende des »Dritten Reichs« ist es schwierig geworden, über die eigentliche Funktion der Reichsautobahnen zu sprechen. Ihr Netz ist eins der paradoxesten und schwierigsten Monumente, das die Nazis hinterlassen haben. Es ist überall und unsichtbar. Es ist geflochten aus den Plänen für die »Straßen des Führers«,

auf denen man sich heute bewegt, als hätten sie keine Geschichte. Als seien sie immer nur Hier und Jetzt – und dann schon wieder weg, weil man selbst schon mit Hochgeschwindigkeit auf und davon ist. Sie scheinen so gar nicht ins Bild der Blut-und-Boden-Mythen, vom Germanenkult und des archaischen Rassenwahns zu passen, das lange gestützt wurde, um nicht den irritierenden Zusammenhang zwischen Nazi-Ideologie und Moderne thematisieren zu müssen. Tatsächlich wirkten die deutschen Autostraßen derart modern und zukunftsweisend, dass amerikanische und englische Politiker, Journalisten und Ingenieure nach Deutschland kamen, um den rasanten Aufbau der Fahrstrecken zu bewundern. Die Deutschen hätten das Problem richtig angepackt, schrieb die britische *Times* im Oktober 1937, während man selbst alles verkehrt gemacht habe: »Die deutsche Straßenpolitik kostet weniger, wahrt die Schönheit der Landschaft und gibt den Autofahrern einen so sicheren Weg wie nur irgend möglich.« Der Highwaybeauftragte von Kentucky lobte, Deutschland habe den »Straßenbau in einer Weise verwirklicht, von der wir nur träumen und die wir nur in kleinen Stückchen umsetzen konnten, und ich konnte nicht umhin mir zu wünschen, dass wir auch solche Macht hätten wie dort, um unseren Straßenbau voranzutreiben.« Und noch im Januar 1939 meinte ein amerikanischer Senator »Hitler Respekt dafür zollen« zu müssen, »dass er in seinem Land ein Schnellstraßennetz errichtet hat, das seinesgleichen in der Welt sucht«.

Acht Monate nach der »Machtergreifung« hatte Hitler in großer Inszenierung den ersten Spatenstich gesetzt, um den Bau der Strecke zwischen Frankfurt und

Darmstadt offiziell beginnen zu lassen. An diesem Punkt wurde noch im gleichen Jahr ein Denkmal errichtet, 1938 stellte das Deutsche Museum in München eine Nachbildung des Spatens aus, mit dem Hitler geschaufelt hatte. Er ist mittlerweile genau so spurlos verschwunden wie der einst markierte Ursprungspunkt. Der liegt heute bei Frankfurt an einer Brücke unter Beton, gut versiegelt und unsichtbar für die, die an ihm vorüberfahren. Erinnerung gibt es hier nicht.

Vom Frankfurter Arbeitsamt ließ man am Tag des offiziellen Spatenstichs die Kolonnen abmarschieren. Das waren die ersten Trupps von hunderttausenden, die folgen sollten, um sich mit der Autobahn den Unterhalt zu verdienen. Drei Jahre später feierte man die Fertigstellung des tausendsten Kilometers. Und noch mal drei Jahre darauf waren es schon knapp über dreitausend. Hinzu kamen, wie die Propagandazeitschrift *Die Straße* in neu-sachlicher Zahlenpoesie auflistete, »im Bau befindliche Strecken 1689 km/Fertige Brücken und Durchlässe 5212/Brücken und Durchlässe im Bau 952/Fertige Tankstellen in Betrieb 88/Tankstellen im Bau 10/verlegte Fahrbahntrassen 60 644 000 m²/Geleistete Tagwerke 125 441 000/Bewegte Erd- und Felsmassen (ohne Mutterboden) 280 264 000 m³/Eingebaute Baustoffmengen: Zement 5 391 000 t/Kies und Sand 24 296 000 m³/Schotter 16 000 t/Pflastersteine 1 680 000 t...« Die Reichsautobahnen, so schloss man in üblicher Unbescheidenheit, »sind damit heute schon das größte einheitliche Ingenieurbauwerk aller Völker, aller Zeiten und aller Kulturen.« Zwanzigtausend Kilometer waren zwischenzeitlich geplant. Als der Autobahnbau drei Jahre nach

Kriegsbeginn endgültig eingestellt wurde, war knapp ein Fünftel davon fertiggestellt.

Dieter Stockmann, der heute wie ein Archäologe durch den Spessart streift, um die letzten Spuren dieses Unternehmens zu sichern, ist ein Autodidakt in Sachen Autobahn. Hauptberuflich arbeitet er beim *Naturpark Spessart*. Aber wann immer er kann, schultert er seinen Rucksack, packt Brote und Tee ein, einen Zollstock und eine Kamera, setzt eine Wollmütze auf und begibt sich auf die Suche. Eine Flucht in die Ruhe. Und ins gleichschwebende Grübeln über die Vergangenheit. Entdeckt hat er die Streckenreste schon als Kind, zu Beginn der sechziger Jahre. »Da hat der Hitler eine Autobahn bauen wollen.« Das war die kurze Antwort auf seine Frage, was das für Erdhaufen am Waldrand seien, warum es Brücken zwischen den Bäumen gebe, über die niemals jemand fuhr, und warum sich Kilometersteine finden ließen, die einen Weg durchs Nichts zu zählen hatten. Heute gelten sie für Stockmann als Dokumente des Fortschritts. Wer etwas über den Straßenbau lernen will, sagt er, der kann das hier tun, mit seiner Hilfe, unter seiner Führung, mitten durch das Unterholz.

Hitler hat die Baustellen an dieser Strecke selbst nie besucht. Überhaupt sei keiner der Großen je vor Ort gewesen, kein »Goldfasan«, sagt Stockmann. Darüber ist er froh, weil es sonst »fürchterlich politische Diskussionen« geben könnte, »noch mehr Diskussionen«. Mit der Genauigkeit des Beamten hat er alles dokumentiert. Er hat alles archiviert. Manches hat er schon eigenhändig restauriert. Und in einer eigenen Arbeit hat er alles ausführlich zu einem großen Puzzle zusammengesetzt.

Fast scheint es, als würde die Strecke 46 ohne Stockmann gar nicht existieren. Dass sie heute als »beredter Zeuge des frühen Autobahnbaus« unter dem Schutz des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege steht, ist allein sein Verdienst.

3.

Dass die Strecke 46 nach dem Ende des Krieges nicht weitergebaut wurde, hatte keine ideologischen Gründe, sondern technische und geographische. Die Steigungen waren für den modernen Lastverkehr zu groß, auch gab es plötzlich eine innerdeutsche Grenze, über die der Fernverkehr in Richtung Eisenach nicht mehr geführt werden konnte. Ansonsten aber übernahm die Bundesrepublik die Autobahnen als Erbe des »Dritten Reiches«. Dabei hielt man sich durchaus an das nationalsozialistische Erlebnisprogramm für Motorisierte. Noch 1954 feierte man die »Freude an Walddurchfahrten«. Sie wurde damit erklärt, dass der Mensch »Hunderttausende von Jahren in der freien Natur gelebt« hat, »in unseren Breiten meist im Walde«. Zugleich aber versuchten die Straßenplaner der neuen Republik durch die strenge Mathematisierung und Rationalisierung ihrer Vorhaben genau diese Motor- und Landschaftsromantik auszuschließen. In dieser Hinsicht habe nämlich, so ließ das Verkehrsministerium wissen, »jener Mann, dem wir so viel Böses verdanken, auch hier entscheidende Fehler gemacht«.

So wurden die »Straßen des Führers« kontinuierlich

weitergebaut, sie wurden Stück für Stück korrigiert, überformt und ideologisch aufgeladen als Zeichen eines erneuten Aufbruchs, diesmal als Gegenprogramm zum Hitlerstaat in Richtung Wirtschaftswunder, Wohlstand und Westbindung. Dieter Stockmann sieht mit Sorge, dass mit der Renovierung der Autobahnen in der ehemaligen DDR die letzten funktionstüchtigen Überbleibsel der alten Strecken weggehämmert und planiert werden. Die von ihm gegründete *Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte* hat keinen Versuch gemacht zu intervenieren. »Zwecklos«, sagt Stockmann, »wir haben keine Lobby.« Also konzentriert er sich mit den Vereinsfreunden vor allem auf die Ruine im Spessart.

Ginge es nach ihm, dann wäre aus der Strecke längst ein Lehrpfad geworden, auf dem er vor allem junge Menschen mit der grandiosen Technik und der alltäglichen Härte des frühen Straßenbaus bekannt machen könnte. Vor allem mit der Technik. Mit dem nationalsozialistischen Macht- und Terrorsystem aber nicht unbedingt. Gerade diesen Zusammenhang will Stockmann nicht in den Vordergrund stellen. Weil er aufklären will. Das Technische will er vom Politischen lösen, um der Erinnerung an die Naziherrschaft eben das nicht in die Hände zu spielen, was immer noch als gute Idee und gelungene Leistung gilt. »Die Nazis haben die Autobahn nicht erfunden«, sagt er und verweist auf die Jahre vor 1933, in denen nicht nur in Italien die ersten »Nur-Autostraßen« ausgebaut worden waren. In Deutschland wurden Vereine gegründet und erste Pläne gezeichnet. Auch wurde schon 1929 der Bau des ersten Streckenabschnitts einer so genannten Kraftfahrbahn zwischen

Köln und Düsseldorf begonnen – und dann vom damaligen Kölner Bürgermeister und späteren Kanzler der Bundesrepublik Konrad Adenauer eröffnet.

Nach dem 30. Januar 1933 rissen die Nationalsozialisten, die noch in den Jahren zuvor gegen jeden Bau protestiert hatten, das Unternehmen an sich. Sie gaben ihm eine romantische Färbung, monumentalisierten das Projekt und trieben es mit aller Macht voran. Die Autobahnen sollten wie die Pyramiden sein, die das Reich der Nachwelt als Monument überlässt. »Wenn man früher die Lebenshöhe von Völkern oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahnschienen zu messen versuchte«, erklärte Hitler schon wenige Tage nach der »Machtergreifung«, »dann wird man in der Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen haben.« Dass er die Autobahn noch in seiner Haft in Landsberg erfunden und später in einer quasi-genialen Skizze aufs Papier geworfen habe, war die dazugehörige Mythe, mit der die profanen Straßenbauarbeiten in Propagandabroschüren veredelt werden sollten, »da schlug er auch die Karte unseres Vaterlandes auf seinen Knien auseinander und dachte in sie hinein seine Reichsautobahnen: so werden sie laufen!«

Stockmann winkt ab. Er hat das zu oft gehört. Und zu oft gehört hat er auch die Legende von den neuen Arbeitsplätzen. »Stimmt ja alles nicht.« Auf dem Arbeitsmarkt machten sich die Neueinstellungen kaum bemerkbar. Bemerkbar machte sich für die Arbeiter nur, dass sie zur Selbstaufgabe verpflichtet waren. »Hunger- und Elendsbahn« hießen die Strecken schnell bei denen, die sechzehn Stunden arbeiteten, zuweilen mehr

als hundert Kilometer zur Arbeit und zurück gefahren wurden, schlecht gepflegt und untergebracht waren und dafür einen Niedriglohn bekamen, mit dem sich kaum eine Familie ernähren ließ. Um Unruhen unter den Arbeitern zu verhindern, wurden in einigen Fällen Bautrupps der SA zusammengestellt, die für den rechten Ton vor Ort sorgen und die Ruhestörer aussortieren sollten. So hat die Autobahn die Arbeitslosenzahlen nicht wirklich reduziert. Und der Traum von der ehrenvollen »Arbeitsschlacht« fürs Reich hat sich vor allem für die nicht erfüllt, die ihn mit der Schaufel in der Hand verwirklichen sollten.

Dieter Stockmann zuckt mit den Schultern. »Da kann man aber machen, was man will. Manche glauben trotzdem noch, dass Hitler die Autobahn erfunden und Arbeitsplätze geschaffen hat.« Solange das so ist, so lange scheint ihm der Weg zur eigentlichen Ingenieursleistung der Straßenbauer verstellt. Und so lange bemüht sich Stockmann, die Autobahn nicht mit den Nazis in Verbindung zu bringen. Es ist, als müsste er die ganzen dreißig Kilometer der Strecke mühsam von den Vorstellungen über die Vergangenheit frei halten, um den guten Ort zu schützen, den man begehen kann, um etwas über den Bau großer Straßen zu lernen.

4.

Gelungen ist ihm das bisher nicht. Im Gegenteil. Der Ort, den Stockmann mitten im Wald entdeckt hat, ist dämonischer aufgeladen, als er ahnte. Als er 1997 vom

Naturpark den Auftrag bekam, zur Steigerung der Attraktivität des Spessarts das Marketingpotential der Strecke 46 zu prüfen, da stieß er in der Umgebung auf eisiges Schweigen. Die Gemeinden, auf deren Gebiet sich die Überreste der Strecke 46 verteilen, stellten sich stur. Unter der Hand ließen ihn die Politiker der Kommune wissen, er solle die Toten ruhen lassen. Man wisse von nichts. Man wolle auch nichts wissen. Es gebe keine Dokumente. Woher die Ruinen im Wald stammten, sei unbekannt. Nachzufragen sei sinnlos. Man wolle nicht, dass die Neonazis kommen und durch den Wald streifen. Dass er ein Nestbeschmutzer sei, hat man Dieter Stockmann nicht gesagt. »Aber so wurde ich behandelt.« Einen »Reichsautobahn-Lehrpfad« befürchtete die Presse vor Ort und warnte vor einem »Mekka der Rechtsradikalen«.

Stockmann selbst war erstaunt, wie eng der Streckenbau mit der Erinnerung an den Nationalsozialismus verknüpft war. Eigenartig, in was sich die Ruine in den ganzen Jahrzehnten verwandelt hatte: in einen magischen Ort, an dem mit einem Zauberwort die bösen Geister geweckt werden konnten, die man ins Unterholz abgedrängt hatte. Es war, als hätte Stockmann an einen alten Fluch erinnert, unter dem Landschaft und Leute stehen. Die von den Nazis gewünschte Verzauberung war immer noch wirkungsmächtig. Nur hatte sie die Vorzeichen umgekehrt. Nicht leicht, eine angemessene Haltung zu finden, wenn man weiß, dass man mitten im Wald auf dem Mittelstreifen einer Geisterstraße lebt. Was soll eine Gemeinde denn tun, die auf ihrem Gebiet Bruchstücke einer Vergangenheit entdeckt, die sich auf-

drängt und zugleich einem klaren Zugriff entzieht? Was soll die Welt von einer Gemeinde denken, die Monumente aus einer finsternen Vergangenheit bewahrt? Noch schlimmer: Was würde die Welt erst denken von einem Dorf, das in den Trümmern einer finsternen Vergangenheit nicht Spuren der Terrorherrschaft erkennt, sondern eine immer noch faszinierende Seite des Nationalsozialismus? Die Nazis, vor deren Herumschleichen im Wald man sich fürchtete, waren in diesem verdrehten Schreckbild nicht die Fremden. Man war es selbst. Das war der geheime Kern der Phantasien, die Stockmann freigelegt hatte und gegen die man vor Ort den heftigsten Widerstand leistete.

Doch Stockmann ließ nicht locker. Er stoppte seine Forschungen auch nicht, als nach einem Jahr der Naturpark das ganze Unternehmen mit einem kurzen Aktenvermerk erledigen wollte. Kein Lehrpfad, keine Touristen, keine Neonazis. Die Strecke 46 sollte nicht einmal mehr erwähnt werden. Gegen den Willen der Gemeinden, so ließ man Stockmann wissen, ließe sich gar nichts bewegen. Die Toten sollten ruhen.

Stockmann suchte weiter. Auf eigene Verantwortung, auf eigene Kosten, nach Feierabend und an Wochenenden. Er suchte nach den Überlebenden, die noch am Bau der Autobahn mitgewirkt hatten und in der Gegend geblieben waren. Er fand sie. »Die waren froh, dass endlich einer fragt.« Und noch bevor die letzten Zeitzeugen starben, zeichnete er die Gespräche mit einem Kassettenrecorder auf und archivierte ihre Fotos und Erinnerungen. Heute gibt es kaum noch einen, der ihm weiterhelfen kann. Er ist angewiesen auf die zeit-

genössischen Unterlagen vom Bau der Straße. Doch wurden die fast alle vernichtet, kurz bevor Stockmann Einsicht nehmen konnte. Was übrig blieb, wurde ihm heimlich zugespielt. Anonym und per Post. Oder durch eine geheime Rettungsaktion durch die Mitarbeiter einer Papiermühle, wo mit offiziellem Auftrag ein ganzes Archiv mit wichtigen Dokumenten zermahlen werden sollte, um es nicht in die falschen Hände geraten zu lassen.

So ist Stockmann nicht nur zum Archäologen geworden. Er ist auch ein Detektiv, der die Geschichte der Strecke 46 Stück für Stück zusammensetzt, um sie erzählen zu können. Er hat die Beweise auf seiner Seite, weil es fast keinen Stein auf der Strecke gibt, den er nicht umgedreht hat und der nicht zum Satzzeichen in seiner Geschichte geworden ist. Doch weil er sie auch vor Ort durchsetzen will, muss die Geschichte, die er auf dem Weg durch das Unterholz erzählt, so weit wie möglich ohne Politik auskommen. »Das mit dem Politischen ist vertrackt, man kann das alles nicht erklären, ohne dauernd missverstanden zu werden.«

Spricht Stockmann zum Beispiel von Fritz Todt, dann scheint der Nationalsozialismus nicht wirklich wichtig. Todt, seit Januar 1922 Mitglied der Partei, war bereits zwei Jahre vor der »Machtergreifung« Fachberater für Straßenbau im »Amt für Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung« der NSDAP. 1932 wurde er zum Leiter der »Fachgruppe Bau-Ingenieure« und Landesleiter des »Kampfbundes Deutscher Architekten und Ingenieure« ernannt, und noch im Dezember desselben Jahres legte er Hitler einen nach seinem Einband benann-

ten *Braunen Bericht* vor, in dem er den Bau der Autobahn empfahl. Auf diesen Straßen sollte es möglich sein, ganze Divisionen innerhalb von Stunden von der einen Front zur anderen zu verlegen.

Die Vorstellung vom militärischen Nutzen der Autobahn ist neben den Ideen von den »Straßen des Führers« und der großen Arbeitsplatzmaschine der dritte große Mythos, gegen den Stockmann kämpft. Die Panzer hätten die Oberflächen der Straßen kaputt gebrochen. »Soll ich wirklich sagen, dass die Autobahn gar keinen militärischen Zweck verfolgt hat? Dann heißt es doch wieder, dass ich die Nazis verteidige und die Straßen hier schönreden will.«

Also lässt er auch davon die Finger. Fritz Todt gilt für ihn als politisch eher naiver Ingenieur, dessen Rolle im System erst noch zu klären wäre. Stockmann glaubt, dass er nicht wirklich tief verstrickt gewesen ist. Auch wenn er zum »Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen« und zum nationalsozialistischen Helden der Autobahn wurde, eine Ehrenrettung des Ingenieurs scheint Stockmann denkbar. Und damit auch die Ehrenrettung der Autobahn im Wald.

Fritz Todt ergeht es dabei ähnlich wie dem »Reichsarchitekten« Albert Speer. Von der Nähe zum »Führer« haben beide profitiert. Auch gab es für beide spätestens seit Mitte der dreißiger Jahre Aufgaben, die der Vorbereitung und Durchführung des Angriffskrieges dienten. Doch wird Speer gern als Architekt gehandelt. Und Todt gilt als Ingenieur, der etwas bauen wollte, was die Nazis nicht erfunden haben, was dem Militär nicht dienen konnte, was die Arbeitslosenzahlen nicht gesenkt hat und

nach 1945 dem Aufbau zum Wirtschaftswunderland dienen konnte. Nicht zu vergessen: Was Todt an Straßen plante, sollte nicht hässliche Schneisen schlagen und die Landschaft zerstückeln. Natur und Technik sollten harmonieren und aufs Schönste zusammenspielen.

Dass hinter all dem die Reichsautobahn als großes nationalsozialistisches Projekt verschwinden kann, liegt an den Möglichkeiten eines Gedenkens, das sich mit Pädagogik und Voyeurismus auf Stellen konzentriert, an denen die Täter ihr Gesicht zeigen oder an denen Blut der Opfer klebt. Wo sich keins finden lässt, wo weder Hitler noch einer der großen Kriegsverbrecher anwesend waren, da scheint es für das Erinnern keinen Halt zu geben. Da wuchern die Bäume über den Trümmern. Und man lässt ruhen, was man ohne nennbaren Täter und ohne Opfer und Blut nicht erklären kann.

5.

Idyllisch liegen ein paar Einfamilienhäuser an den Waldrand gestreut, mit Kinderschaukeln, Geranien, Gartenzäunen. Hier befanden sich die Lager für die Arbeiter. Von den Gesichtern der Täter und den Wunden der Opfer ist nichts zu sehen, nichts von den Entbehungen der Arbeiter, nichts von dem Allmachtsanspruch, dem ihre Arbeit dienen sollte. Es gibt keine Zentrale und kein Zentrum. Manchmal sieht man die Linie, die sich durchs Land zieht und die daran zu erkennen ist, dass die Bäume dunkler oder niedriger sind, wo die Strecke schon gero-

det war und dann wieder zugewachsen ist. Auf einem großen Brückenpfeiler, der frei auf einer Wiese steht, groß und fremd wie ein Schiff, das hier vor langer Zeit gestrandet ist, hat der *Deutsche Alpenverein, Sektion Main-Spessart*, ein paar Haken einschrauben lassen, um an den Wochenenden das Klettern zu trainieren. »Rock-Action« nennen sie das. In einer Streckenunterführung weiter drüben am Waldrand haben Jugendliche die Prüfplaketten, die am 18. 10. 1941 bei einer der letzten Kontrollen in den Beton gedrückt worden sind, mit Graffiti zugesprüht. Das überrascht Dieter Stockmann nicht. »Da drüben«, sagt er und zeigt über die Wiese ins nächste Dorf, »habe ich sowieso keine Freunde.« Vielleicht kommt er selbst mit Terpentin, um die Plaketten zu reinigen. Jemand anders macht es nicht. Der Denkmalschutz, unter dem die Steine auf der Strecke 46 stehen, verpflichtet die Behörden zu nichts. Was zerfällt, das zerfällt. Was zerstört wird, wird nicht wieder aufgebaut.

Dieter Stockmanns Wanderungen auf der Autobahn dienen deshalb auch immer der Kontrolle des Bestands. Er unternimmt sie nicht ohne Wehmut, weil er sieht, dass das Ganze nicht zu retten ist. Weil es zu groß ist. Weil die Reste des Bauwerks viel zu weit verstreut sind. Und weil niemand es retten will. »Ein Dokumentationszentrum, das wäre es«, sagt er. Ein paar Hütten mit Bildern und Dokumenten, dann drumherum ein paar alte Maschinen aus der Zeit, eine Riesenfuhre Sand, mit der man den Kindern zeigen könnte, was es geheißen hat, an der Autobahn zu arbeiten. Wenn man dann noch dreihundert Meter roden könnte, um wenigstens einmal den Blick zu öffnen für das, was hier geplant war, dann wäre

Stockmann schon zufrieden. Damit könnte man heute vielleicht schon ein paar Gemeinden gewinnen. Wenn man dabei auch an die Nazis erinnern wollte, gäbe es Schwierigkeiten. »Dann würde doch sicher irgendwer die Hütten anzünden. Oder kaputtmachen. Die wären ja ungeschützt. Da müssten die schon von der Bevölkerung bewacht werden. Aber das macht doch hier keiner.«

Er stapft weiter zur nächsten Brücke, die den Wald mit dem Wald verbinden will und in der Mitte einfach abbricht. Für die Unterführung hat man noch den Boden abgetragen und den Fels weggesprengt. Große Brocken liegen herum, manchmal dienen sie als Sitzgelegenheit rund um eine selbst gebaute Feuerstelle. An der Decke der Unterführung sind Rußspuren zu sehen, dazwischen kleine Rinnsale aus Regenwasser. An den Wänden haben sich feuchte Flecken gebildet, dazwischen sind lauter Kritzeleien zu sehen, darunter auch ein kleines Hakenkreuz, unbeholfen und spiegelverkehrt.

Fast ist es unheimlich, dass hier überhaupt Menschen hinfinden und am Feuer auf irgendetwas warten. Stockmann glaubt nicht, dass es Neonazis sind. Es mögen Wanderer sein, vielleicht ein paar Kids, die weit weg von zu Hause die Nacht verbringen wollen. Vielleicht müsste man denen die Geschichte von den Resten erzählen, auf denen sie sitzen.

Vielleicht brauchte man dafür ein Schild, auf dem mehr zu sehen wäre als das, was die Ingenieure leisten wollten. Vielleicht brauchte man Schilder, die konsequent an jedem Trümmerstück stehen, das hier im Wald zu finden ist. Auf ihnen wäre das Deutsche Reich zu sehen. Und über das Reich wäre ein Netz gespannt. An

den Rändern wäre zuerst die eine Front im Osten eingezeichnet, die zweite im Westen käme dazu, die dritte und vierte, bald wäre überall Krieg. Als wäre eine Stelle nicht genug. Als wäre das System auf einen umfassenden Kampf und eine umfassende Vernichtung angelegt. Bis alles am Ende Stück für Stück implodiert und nur noch ein paar Brocken übrig bleiben, fleckig, vergessen, verschmiert.

Und wie an den Fronten, so müsste sich auf diesem Bild an allen Stellen das Straßennetz erst weiten, um dann in sich zu zerfallen. Beim ersten Spatenstich in Frankfurt, bei allen ersten und letzten Spatenstichen innerhalb des Reichs und auf besetztem Gebiet. Bei Kilometer eintausend, bei Kilometer dreitausend, bei Kilometer viertausend, bei jeder Brücke, jedem Rastplatz und jedem neuen Entwurf. Am Anfang der Strecke 46 und dann an ihrem Ende. Sichtbar wäre dann, dass die Autobahn Teil eines Mehrfrontenkriegs war, der nicht nur nach außen, sondern auch nach innen geführt worden ist. Dabei waren die »Straßen des Führers« nur ein Abschnitt der »Arbeitsschlacht«, mit der das Reich im Ganzen verwandelt werden sollte. Die Reichshauptstadt »Germania« war zu bauen, die alten Städte waren umzustrukturieren, neue »Gauhauptstädte« zu entwerfen, überall sollten Bauwerke entstehen, »nicht gedacht für das Jahr 1940, auch nicht für das Jahr 2000«, die stattdessen »hineinragen gleich den Domen unserer Vergangenheit in die Jahrtausende der Zukunft«. So formulierte es Hitler auf dem Reichsparteitag 1937, mitten in Nürnberg, auf einem Kultplatz, der auch im großen Maßstab und in großer Eile monumental zusammengesetzt worden war.

Die Autobahn im Wald erinnert noch daran: dass auch hier alles mit voller Wucht für die Jahrtausende geplant war und umgesetzt werden sollte. Alles möglichst schnell. Alles aus Angst, man könnte überwältigt werden, wenn man nicht selbst ohne Pause Überwältigendes schafft. Das Größte. Das Wichtigste. Für alle Zeiten. Und noch darüber hinaus. »Er hielt es für notwendig, gleich auf das ganze Netz zu gehen und diese gigantische Idee, die eine neue Epoche darstelle, mit allen Mitteln zu betreiben«, so wird es vom ersten Gespräch der Autobahnplaner mit Hitler berichtet: »Danach ging er auf die Finanzierung ein und war der Meinung: ›Wir müssten auf das Ganze gehen!« [Er wiederholte] nochmals seine Bedenken, nur ein Teilstück auszuführen.«

Damit hat man sich am Ende selbst überwältigt. Hitler hat auch die große »Arbeitsschlacht« verloren. Die Ruinen der Strecke 46 sind die Trümmer dieses Krieges, die man mitten in Deutschland noch sehen und begehen kann. Da spielt es keine Rolle, ob der »Führer« hierher gekommen ist, um den Spaten selber anzusetzen. Und es spielt auch keine Rolle, ob einer der Hochdekorierten dabei war, als es darum ging, ganze Berge zu roden, abzutragen und umzusetzen, um die große Schneise durch das Land zu schlagen. Jeder Tag war hier Teil eines systematischen, aufs Totale angelegten Krieges. Jeder neue Arbeiter war Teil einer großen Mobilmachung. Und jeder Bericht von den Baustellen lässt sich ganz genauso lesen wie ein Bericht der Wehrmacht, der Auskunft vom Stand der Kämpfe an den Grenzen und in den eroberten und zerschundenen Gebieten gibt.

Was Dieter Stockmann zeigt, wenn er den Weg durchs

Unterholz führt, sind Schlachtfelder, die von diesem Krieg geblieben sind. Die Ruinen sehen aus, als wären es Reste, die vom Stand des Straßenbaus Auskunft geben. Doch eigentlich sind es die Trümmer des Traums vom großen Reich, dessen Verwirklichung mit einer pathologischen Unersättlichkeit vorangetrieben worden ist und der die Kräfte verzehrt hat, bis man nicht mehr weiter konnte.

So steht da mitten im Wald, auf dreißig Kilometern, ein übrig gebliebenes Stück totalitärer Politik. Ein Monument des Größenwahns, der sich an der Wirklichkeit verhebt und alles in Trümmern zurücklässt. »Das kühn gebaute Doppelband dieser Straße wird zum Symbol der Reichseinheit und des rasch pulsierenden Blutkreislaufs des deutschen Volkskörpers.« Dass es die Einheit nicht gibt, die in einem Bildband von 1940 beschworen wurde, und dass vom raschen Pulsieren eines Körpers nichts zu spüren ist, das weiß man, wenn man dem Weg der Autobahn durch die Baumreihen folgt.

Auch das wäre auf dem Schild zu lesen, mit dem im Wald jedes einzelne Trümmerstück zu markieren wäre: dass dieses Bild ruiniert ist. Es gab keine »Straßen des Führers«. Es gab keine Arbeitsplatzmaschine. Es gab keinen militärischen Nutzen. Und es gab keine harmonische Verbindung von Landschaft und Straße. Was es gab, war die Idee, alles in einem Netz zu umfassen und nichts zu lassen, was nicht an die Zentrale angeschlossen und kontrolliert werden kann. Die Linien der Autobahn ergeben den Masterplan, in dem alles zusammenhängt. Die Strecke 46 ist der ganze Rest, der davon noch geblieben ist.

Das ist nicht viel. Aber Dieter Stockmann freut sich über jede kleine Entdeckung. Über ein Foto, auf dem die Reste einer Raststätte zu sehen sind, die hier errichtet werden sollte, dekoriert von einem künstlichen Bächlein, gespeist von einer langen Wasserleitung. Über ein altes Formular, mit dem der Krankenstand der Arbeiter belegt werden kann. Über einen Plan, der zeigt, dass die Streckenführung scheitern musste, weil die Steigungen zu steil waren und die Berge dann doch nicht versetzt oder weggesprengt werden konnten. Vor allem aber freut sich Stockmann, wenn sich eine der Gemeinden dazu durchringt, ihn bei seiner Arbeit zu unterstützen. Stolz steht er an einer Lichtung und zückt die Kamera. Hier hat man die Bäume von ein paar Brückenresten wegschlagen lassen. »Es ist das erste Mal, dass ich es überhaupt so sehen kann«, sagt er und fotografiert das Gelände. »Jetzt kommt mal Licht an die Sache.«

Wer Dieter Stockmann bei der Arbeit beobachtet, wie er um die Trümmer geht und alles obduziert, der sieht: Hier soll erst mal etwas freigelegt werden. Es geht um das Licht, das in die Sache kommen muss, die bisher im Dunkeln lag. Stockmann ist einer, der sich als Erster und fast als Einziger an das erinnern will, was hier passiert ist. Doch an was man hier erinnern kann, daran erinnert er sich noch nicht. Er arbeitet daran. Das Sammeln ist seine Art, den Dingen nachzugröbeln. »Es ist im Grunde unendlich«, sagt er, als wir wieder im Auto sitzen. Zurück nach Würzburg fahren wir erst auf der schmalen Straße durch den Wald, dann biegen wir ab auf die A6 in Richtung Würzburg. »Im Wald ist es schöner«, sagt Stockmann. »Aber mit der Autobahn geht alles viel schneller.«

Tatsächlich rasen wir so schnell, dass die Landschaft zu fließen beginnt, links und rechts, das alles war einmal der Erlebnispark »Germania«, jetzt, nach dem stundenlangen Fußweg im Wald, können wir ihn plötzlich sehen. Schnell weg, denke ich. Aber wie?