

Karl Lärmer, *Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen* (= Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte, Bd. 6), Akademie Verlag, Berlin (O) 1975, VIII, 163 S., brosch., 28 DM.

Der Rezensent hat in seiner Arbeit über »Technik und Ingenieure im Dritten Reich« (1974) den Autobahnbau im Kontext der Motorisierung beschrieben und diesen in seiner zeitbedingt kriegsvorbereitenden Funktion ebenso erläutert wie als objektiven Entwicklungsschritt prosperierender Industriegesellschaften. Lärmer sieht in den Autobahnen »ein Instrument der Expansionspolitik des deutschen Imperialismus«, das einen verkehrswirtschaftlichen Nutzen als Nebenzweck nicht ausgeschlossen habe. Wer hinter dieser spezifischen Nomenklatur eine solide historisch-materialistische Spezialstudie erwartet, sieht sich allerdings getäuscht. Diese Forschung zur Wirtschaftsgeschichte geht weder auf die Situation der Bauwirtschaft ein, auf spezifische Krisenprobleme der Bauindustrie und des Bauhandwerks, noch auf die Lage der deutschen Zementindustrie. Die Interessen der einschlägigen Wirtschaftszweige bleiben unberücksichtigt, obwohl die Verbindungen zum späteren Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen doch greifbar sind. Lärmer übersieht auch die wichtige Besprechung zwischen Hitler und Vertretern der Großindustrie, die im Mai 1933 unter dem Thema »Arbeitsbeschaffung« in der Reichskanzlei stattfand und auf zwei aktuelle Tagesordnungspunkte, darunter den Bau von Automobilstraßen, begrenzt wurde.

Der DDR-Autor verzichtet des weiteren auf die Analyse der Autobahndenkschriften von Ende 1932, obwohl diese beweiskräftigen Dokumente bekannt sind und teilweise schon bei Bracher/Sauer/Schulz zitiert wurden. Dieses seltsame Verfahren des Ausklammerns bleibt unverständlich, zumal es doch um »Hintergründe« gehen sollte. Zwar periodisiert der Autor seine Arbeit »1933 bis 1945«, doch wären genauere Untersuchungen des Punktes »Autostraßen« im Komplex der sog. »Arbeitsbeschaffung« vor 1933 unerlässlich gewesen. 1932 tritt manches klar zutage, was 1933 im Aktionismus der unterschiedlichen Gruppierungen wieder verschwimmt. Im übrigen hätte auch der terminus ad quem im Titel der Lärmerischen Arbeit korrekterweise »1941« lauten müssen, da der Autobahnbau zu jener Zeit eingestellt wurde. Der abrupte Schluß des vielleicht ehrgeizigsten Einzelvorhabens des Regimes verweist dreieinhalb Jahre vor Kriegsende auf die Minimierung eines strategischen Stellenwerts.

Der im Grunde müßige Streit um den strategischen Nutzen der Autobahnen wird von Lärmer noch einmal referiert. Tatsächlich läßt sich die strategische Funktion eines gut ausgebauten Straßennetzes in einer Zeit zwischenstaatlicher Konflikte kaum in Zweifel ziehen. Wenn sich an die deutschen Autobahnpläne bei »Freund« und »Feind« entsprechende Hoffnungen und Befürchtungen knüpften, dann war das eher selbstverständlich. Von größerem Interesse kann heute eigentlich nur noch die Frage sein, ob der Autobahnbau voll und ganz (sic!) der Kriegsvorbereitung und dem Kriege diene und dienen sollte, d. h., um hier einmal im Kanon normativer Terminologie zu bleiben, »der Expansionspolitik des deutschen Imperialismus«.

Ohne einen Personenkult, gar einen historischen Personenkult vertreten zu wollen, meint der Rezensent, daß allein Hitler 1933 eine relativ klare Vorstellung, eine Art »Konzept« besaß. Mit seiner Politik suchte Hitler jenen Komplex der Motorisierung zu fördern, den er schon Mitte der 20er Jahre als »kampfbestimmend« für den kommenden »technischen Krieg« beschrieben hatte. Dieser begründeten Perspektive gegenüber blieb »der deutsche Imperialismus« recht konturenlos. Viele maßgebliche Militärs – Lärmer weiß es – hielten die Motorisierung und den Autobahnbau für unnütz, strategisch sogar für gefährlich und sorgten dafür, daß die Oberrheinstrecke nicht gebaut und die Strecke Frankfurt-Köln in mehr als Kanonenschußweite hinter den Rhein nach Innerdeutschland verlegt wurde. Die Großindustrie wußte mit Autobahnplänen 1933 wenig anzufangen. Mit

Lärmer ließe sich hier Marx zitieren, wonach sie erst dann eingreift, wenn die Produktion von Wegen zu einer Notwendigkeit für die Produzenten, speziell für das produktive Kapital selbst wird. Die Straßenbaumeister selbst aber, welche die Autobahnen anlegten, wollten bei der Trassierung ohnehin nur ingenieurtechnische Gesichtspunkte gelten lassen. Was blieb, war neben der Arbeitsbeschaffung, die Lärmer zu Recht relativ gering einschätzt, die beabsichtigte Propagandawirkung und – damit in engstem Zusammenhang – der innen- und außenpolitisch bedeutsame strategische Effekt, daß sich in der technischen Leistung ein ökonomischer Aufschwung und ein neues Großmachtstreben gleichermaßen artikulieren konnten.

Im Kontext des Schemas entzieht der Autor Einwänden gegen seine Hauptthese dadurch den Boden, daß er die Geschichte der Arbeiterbewegung des Instituts für Marxismus-Leninismus beim ZK der SED zitiert (S. 120), wonach – frei nach den Thesen des XIII. EKKEI-Plenums – 1933 jene Partei die Macht übernahm, die »mit ihrer Abenteuerlichkeit den Klasseninteressen der reaktionärsten Gruppen des deutschen Finanzkapitals und anderer reaktionärer Kreise am meisten entsprach«. Nun setzte die NSDAP, die gemeint ist, unter Hitlers Führung den Autobahnbau tatsächlich durch. Der Rezensent allerdings würde jene »Abenteuerlichkeit« eher an anderen, im ganzen aussagekräftigeren Ereignissen als dem Autobahnbau messen.

Schließlich würdigt auch Lärmer den Autobahnbau als technischen »Fortschritt« mit destruktiven Zielsetzungen (S. 145). Angesichts des unbestrittenen Faktums, daß Autobahnen inzwischen verkehrsökonomisch notwendig sind, wird von einem zu frühen Einsatz finanzieller und materieller Mittel und von Verschwendung gesprochen. Ähnliche Bedenken erhoben – mutatis mutandis – 1932 die Gruppe um Gregor Straßer unter Bezug auf Werner Sombart und Mitte der 30er Jahre Offiziere der deutschen Wehrwirtschaftsorganisation. Erstere bezeichneten Autobahnen als einen Luxus für reiche Leute, letztere wünschten an ihrer Stelle mehr Rüstungsbauten. Die Beurteilung des technischen Fortschritts als »Fortschritt« hängt auch in der Sicht des Autors von allgemeinen gesellschaftlichen Kriterien ab. Es kommt darauf an, sie zu definieren. Karl-Heinz Ludwig

Akten zur Vorgeschichte der Bundesrepublik Deutschland 1945–1949, hrsg. vom Bundesarchiv und Institut für Zeitgeschichte, Bd. I: September 1945–Dezember 1946, bearb. von Walter Vogel und Christoph Weisz, R. Oldenbourg Verlag, München/Wien 1976, 1197 S., Ln., 188 DM (Subskriptionspreis 168 DM).

Der Zeitraum deutscher Geschichte von 1945 bis 1949, für viele Betrachter lange im toten Winkel zwischen Drittem Reich und bundesrepublikanischer Gegenwart gelegen, findet seit einigen Jahren zunehmendes Interesse. Er ist dabei teilweise, unter Stichworten wie »Restauration des Kapitalismus« oder Beginn des »Kalten Krieges«, Gegenstand einer Diskussion, welche historische Legitimationsgrundlagen der gesellschaftlichen wie der politischen Ordnung der Bundesrepublik Deutschland berührt. Auch im Hinblick hierauf und nicht allein wegen der systematischen Aufarbeitung deutscher Geschichte über das Jahr 1945 hinaus ist es daher zu begrüßen, wenn nun Bundesarchiv und Münchener Institut für Zeitgeschichte eine Aktenedition herausbringen. Band I – die Jahre 1945/46 betreffend – der auf etwa fünf Bände berechneten, chronologisch angelegten Reihe liegt vor.

Eine Edition dieses Umfangs kann die Entwicklung zwischen deutscher Kapitulation und Gründung der Bundesrepublik freilich nicht umfassend dokumentieren. Unvermeidlich hatten die Herausgeber Eingrenzungen vorzunehmen. Diese sind klar und vertretbar getroffen: Im Unterschied zur lange vorherrschenden Betrachtung Deutschlands als Ob-