

Benhandelsquoten zu verbessern. 1931 war es Reichskanzler Heinrich Brüning gelungen, durch eine drakonische Kürzung der Einfuhren einen Exportüberschuss von über zwei Milliarden Reichsmark zu erwirtschaften. Seither aber hatten sich die Handelsbedingungen radikal verändert. Die überwiegende Zahl der Währungen war gegenüber der Reichsmark drastisch abgewertet worden – zuerst das Pfund im September 1931, dann stürzte im Frühjahr 1933 der US-Dollar jäh ab.

Die Folgen für den deutschen Export waren dramatisch. Und dazu kam die Importfrage: Wenn die deutsche Regierung mit der Absicht Ernst machen wollte, die Binnenwirtschaft anzukurbeln, musste das zwangsläufig zu einer Erhöhung der Rohstoff- und Nahrungsmittelimporte führen. Berlin steckte in einer Klemme.

Statt klein beizugeben und sich dem finanziellen Schicksal zu fügen, nutzte Hitler die Verwerfungen der Weltwirtschaftsordnung für einen Ausbruchversuch. Während die Aufrüstung streng geheim gehalten wurde, ging das NS-Regime in der internationalen Finanzpolitik in die Offensive. Im Juni 1933 kündigte Deutschland einseitig ein Schuldemoratorium an. Ausländischen Gläubigern, vor allem in den USA, gestand man zwar weitere Zahlungen zu, aber nur in Reichsmark, die aufgrund der im Sommer 1931 in Kraft getretenen Devisenbeschränkungen nicht ohne weiteres gegen Dollar eingetauscht werden konnten.

Zahlungen in ausländischer Währung wollten die Nationalsozialisten erst wieder aufnehmen, wenn der deutsche Außenhandel einen deutlichen Überschuss erwirtschaftet hatte. Ob die ausländischen Gläubiger Geld bekamen, hing



Luftfahrtminister Hermann Göring mit Landwirtschaftsminister Walter Darré (M.) 1937 auf der Grünen Woche in Berlin

somit von ihnen selbst ab – nämlich davon, ob sie deutsche Waren kauften. Genau das war aber angesichts der hoffnungslosen Überbewertung der deutschen Reichsmark kaum zu erwarten, und an eine Abwertung war nicht zu denken, seit Hitler die Stabilität der Währung zu einem Glaubenssatz seiner Regierung erklärt hatte.

Für die Schwierigkeiten, die aus alledem für den Export erwachsen, fanden die braunen Propagandisten eine Erklärung ganz in ihrem Sinne. Verschiedene jüdische Organisationen hatten als Reaktion auf die ersten antisemitischen Ausschreitungen in Deutschland zu einem Boykott deutscher Waren aufgerufen. Propagandaminister Joseph Goebbels und andere nutzten dies freudig als Ausrede – das „Weltjudentum“ war schuld daran, dass die deutsche Wirtschaft kränkelte.

Nüchternen Geistern in Wirtschaftsministerium und Reichsbank schien das Problem des deutschen Exports doch eher eine Frage des Preises zu sein. Um die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Exporteure zu steigern, dachte man

Keine NS-Propaganda hat sich so hartnäckig gehalten wie die Behauptung, Hitler habe als Erster Autobahnen gebaut und so die Massenarbeitslosigkeit beseitigt. In Wahrheit waren nur einige zehntausend Arbeiter im Einsatz – und eine Autobahn gab es auch schon vor 1933.

## DIE AUTOBAHN-LEGENDE



Die Feier am 23. September 1933 zählt zu den wirkungsvollsten Inszenierungen, die sich das Propagandaministerium der Nationalsozialisten ausgedacht hat. Am Morgen werden 720 „Arbeiter der Faust“ (Nazi-Jargon) vom Frankfurter Arbeitsamt zum Autobahnbau abgeordnet. In Arbeitsuniformen marschieren die Männer durch die Straßen, vorbei an flatternden Hakenkreuzfahnen zur Frankfurter Börse, an deren Portikus ein Banner mit der Parole „Arbeit und Friede“ prangt.



Ingenieur Todt

Fritz Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenbauwesen, begrüßt die Ankömmlinge mit den Worten: „Kameraden, soeben kommt ihr vom Arbeitsamt. Es ist der Wille unseres Führers, dass ihr diese Stätte nicht mehr betretet. Wir gehen nicht mehr stempeln, sondern wir bauen Straßen.“

Vor Todt stehen – in Ständer geklemmt – Hunderte Schaufeln, die nun ausgegeben werden; anschließend setzt sich der Generalinspektor an die Spitze der Kolonne und führt diese zur Baustelle im Frankfurter Stadtwald, wo bald auch Adolf Hitler eintrifft. Da auf Weisung des Propagandaministeriums ab 10.45 Uhr im ganzen Land die Arbeit ruht, damit niemand die Radioübertragung verpasst, verfolgt vermutlich ein beträchtlicher Teil der Deutschen, wie der Diktator vom „Zeitalter der Autobahnen“ schwadroniert.

Anschließend greift Hitler selbst zum Spaten und startet mit einem Stich den Bau der Reichsautobahn Frankfurt–Mannheim–Heidelberg. Das Foto vom zupackenden und sich volksnah gebenden „Führer“ wird in den folgenden Jahren millionenfach gedruckt.

Den Deutschen hat sich diese Szene nachhaltig eingepägt. Keine Propagandalüge der Nationalsozialisten erwies sich als derart langlebig wie jene, Hitler habe als Erster – und ohne Verbrechen – Autobahnen bauen lassen und auf diese Weise die Massenarbeitslosigkeit beseitigt.

Nichts davon trifft zu: Der Autobahnbau brachte nur wenige zehntausend Menschen in Lohn und Brot, dafür aber jene ins KZ, die unter politischem Verdacht standen und sich der Maloche zu hartnäckig widersetzen. Und erfunden hat Hitler die Autobahnen schon gar nicht – die erste war noch in der Weimarer Republik eröffnet worden, im Sommer 1932 von Konrad Adenauer, dem späteren ersten Kanzler der Bundesrepublik, der damals Oberbürgermeister in Köln war. Um sich als erster Autobahn-

**PERFEKTE INSZENIERUNG**

Eine Fahrzeugkolonne mit Hitlers Wagen an der Spitze fährt im Juni 1937 über den neu eingeweihten Autobahnabschnitt Dresden–Meerane

bauer feiern zu lassen, ließ Hitler diese sogenannte Adenauer-Autobahn zwischen Köln und Bonn zur Landstraße herabstufen.

Adenauer hatte mit seinem Projekt allerdings auch noch den Zeitgeist gegen sich. Kritiker wie der Soziologe Werner Sombart gaben vor 1933 den Ton an; Autobahnen, bemängelte der Wissenschaftler, dienten nur der „Steigerung der Bequemlichkeit oder der Befriedigung eines Luxusbedürfnisses“. Großartige Pläne weitblickender Ingenieure – insbesondere aus dem „Verein zum Bau einer Straße für den Kraftwagen-Schnellverkehr von Hamburg über Frankfurt a. M. nach Basel“ – scheiterten, weil die Reichsregierung solche „Luxusstraßen“ (Reichsverkehrsminister Theodor von Guérard) ablehnte.

Auch die Nazis hielten während ihrer Oppositionszeit wenig von mehrspurigen und kreuzungsfreien „Nur-Autostraßen“, wie es damals hieß. Und so überraschte es viele, als der gerade zum Reichskanzler ernannte Hitler am 11. Februar 1933 bei der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung in Berlin den Bau eines gigantischen Autobahnnetzes ankündigte: „Wenn man früher die Lebenshöhe von Völkern oft nach der Kilometerzahl der Eisenbahnschienen zu messen versuchte, dann wird man in Zukunft die Kilometerzahl der für den Kraftverkehr geeigneten Straßen anzulegen haben.“

Der Chef-Nazi hatte sich von seinem Adlatus Todt beeindrucken lassen, der bald das Bauprogramm leitete und dafür auf die vorliegenden Pläne aus der Weimarer Republik zurückgriff.



**ERSTER SPATENSTICH**  
Hitler am 23. September 1933 beim Baubeginn der Autobahn in Frankfurt



Dem Ingenieur Todt, einem üblen Antisemiten und frühen Parteigänger Hitlers, ging es dabei jedoch nicht um die Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit, sondern um das „nationalsozialistische Aufbauprogramm“ – sprich um die Aufrüstung. In den Autobahnen sah Todt „Lebensadern“ eines Verteidigungssystems. Er träumte davon, 300 000 Soldaten in nur zwei Nächten von der Ost- an die Westgrenze zu verlegen. Kurioserweise hielten die Militärs davon wenig; sie bevorzugten weiterhin die Eisenbahn.

Immerhin warb Todt für das Projekt auch mit dem Argument, damit 600 000 Arbeiter von der Straße zu holen. Anfang 1933 war das ein gewichtiges Argument; über sechs Millionen Menschen suchten einen Job, viele von ihnen mussten sogar hungern. Mit dem Hinweis auf die Erwerbslosen verkaufte Hitler das Projekt denn auch der Öffentlichkeit, später garniert mit der lockenden Aussicht, bald könnten alle Deutschen mit einem „Volkswagen“ über den frischen Beton brausen.

Kein Wunder, dass viele gern glaubten, das Vorzeigeprojekt des Regimes – „Hitler-Programm“ genannt – habe etwas damit zu tun, dass schon 1934 die Arbeitslosigkeit drastisch zurückging und bald ganz verschwand. Jahrelang trommelte die Nazi-Propaganda in diesem Sinne bei jeder Einweihung eines größeren Bauabschnitts.

Doch für die Autobahnen malochten Ende 1933 gerade einmal knapp 4000 Arbeiter; auch später wurden es nie mehr als ungefähr 125 000.

Und besonders gut erging es den von den Arbeitsämtern zugewiesenen „Arbeitskameraden“ nicht. Sie mussten oft in schäbigen Baracken und sogar in Ställen hausen; zehn Mann teilten sich manchmal Räume von 13 Quadratmetern. Die Löhne blieben armselig, viele Arbeiter erkrankten, weil sie den Anstrengungen nicht gewachsen waren. Das sei eine „Vorstufe zur Fremdenlegion“, schimpften einige. Wer sich weigerte, riskierte eine Einweisung ins KZ, wie die Experten Erhard Schütz und Eckhard Gruber ermittelt haben („Mythos Reichsautobahn“, Links-Verlag).

Von den 6000 Kilometern, die Todt geplant hatte, wurden am Ende knapp 4000 Kilometer gebaut (zum Vergleich: In der Bundesrepublik gibt es heute gut 12 000 Kilometer). 1941 stellte Hitler das Programm ein, weil er alle Männer an der Front brauchte. Für die meisten Deutschen machte das freilich keinen Unterschied, denn allen Ankündigungen vom Wagen fürs Volk zum Trotz blieben Autos im „Dritten Reich“ ein Luxusgut für die oberen Zehntausend. Fotos aus der Zeit zeigen meist leere Autobahnen.

Ein bisschen profitierten die Volksgenossen am Ende dann aber doch noch von Hitlers Betonprojekt. Weil so wenige die „Straßen des Führers“ nutzten, gab dieser sie im August 1943 frei: für Radfahrer.

KLAUS WIEGREFE