

**Stuttgart ist doch keine  
„Vorstadt von Jerusalem“...**

**Stuttgart ist doch keine  
„Vorstadt von Jerusalem“...**

**Paul Bonatz, der  
Nationalsozialismus und Die Grünen  
(K21)**

Stuttgart 21 ist weiterhin in der Diskussion, K21 macht mobil (K = „Kopfbahnhof“). Paul Bonatz genießt Kultstatus im Ländle, allerorten. Mit dem Stuttgarter Hauptbahnhof sollte sein architektonisches „Meisterwerk“ teilweise abgerissen werden jault eine Erklärung von K21. Geschichtsklitternd zieht die Grünen dominierte Ländlesrevolte dabei auch eine Linie zur Weißenhofsiedlung.[1] Doch wie stand Bonatz zu dieser Mustersiedlung des Werkbundes und was machte Bonatz ab 1933 im SS-Staat?

Der Stuttgarter Hauptbahnhof wirkt wie ein Nazi-Bauwerk, obwohl er doch schon 1928 fertig gestellt wurde. Paul Bonatz nahm typische Elemente der NS-Architektur vorweg:

„So kommt den Bahnportaln die symbolische Funktion von Stadttoren zu, die in ihrer Monumentalität auch für sich alleine stehen könnten. Dieser Ausdruck von Herrschaft und Macht ist auch in den Großprojekten des ‚Dritten Reiches‘ zu erkennen, so an der von Bonatz entworfenen Reichsautobahnbrücke bei Limburg an der Lahn.“[2]

Diese architektonische Verwandtschaft von Bonatz und dem

Nationalsozialismus zeigte sich auch in seiner Abwehr der Stuttgarter Weißenhofsiedlung. Er schreibt bereits 1926 während der Planung für die moderne Siedlung:

„Man hat das Gefühl, als stürze sich die Stadt mit der Werkbundsiedlung am Weißenhof in ein Abenteuer. (...) In vielfältigen horizontalen Terrassierungen drängt sich in unwohnlicher Enge eine Häufung von flachen Kuben am Abhang hinauf, **eher an eine Vorstadt Jerusalems erinnernd** als an Wohnungen für Stuttgart.“[3]

Sodann wurde von Bonatz, Paul Schmitthenner und anderen ein Gegenprojekt zur Weißenhofsiedlung geplant und 1933 umgesetzt, die Kochenhofsiedlung. Kernpunkt war architektonisch die „Satteldachpflicht“, also Vorder- und Hinterseite der Häuser müssen Schrägdächer haben („Walmdächer“ haben gar alle vier Seiten des Daches als Schräge), ganz konträr zur modernen Weißenhofsiedlung mit ihren Flachdächern, die in vielen Aspekten an Tel Aviv erinnert.

Bonatz darf das größte Haus der Kochenhofsiedlung bauen[4], die Eröffnung war ein Fest für den Nationalsozialismus an der Macht:

„‘Im Jahre der nationalen Revolution – 1933 – da – Adolf Hitler – die Macht übernommen, da Wilhelm Murr Reichsstatthalter von Württemberg und Dr. Karl Strölin Oberbürgermeister von Stuttgart war – wurde diese Siedlung aus deutschem Holz erbaut.‘

Diese Worte waren auf der hölzernen Gedenktafel zu lesen, die anlässlich der Eröffnung der Stuttgarter Bauausstellung ‚Deutsches Holz für Hausbau und Wohnung‘ am Eingang der Kochenhofsiedlung angebracht worden war. Auch die Eröffnungsfeierlichkeiten für die 25 in Holzbauweise errichteten Häuser waren eine Demonstration politischer Macht. So berichtete das ‚Stuttgarter Neue Tagblatt‘ in seiner Abendausgabe vom 23. September 1933, daß die Siedlung

,mit einem dreifachen Sieg-Heil auf Hindenburg und Hitler, sowie mit dem gemeinsam gesungenen Deutschlandlied und Horst-Wessel-Lied' der Öffentlichkeit vorgestellt worden sei.“[5]

Da fühlt sich Paul Bonatz wohl, kein Jerusalem vor der Tür, dafür flatternde Hakenkreuzfahnen[6] und ‚deutsches‘ Holz.

„Schon bald nach der Machtergreifung nutzte Paul Bonatz die Gelegenheit, ideologische Konformität mit den neuen Machthabern in Stuttgart zu zeigen.“[7]

Im August 1934 erschien das erste Heft der neuen Zeitschrift „Die Strasse“, herausgegeben vom *Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen*, Fritz Todt, im *Volk und Reich Verlag, Berlin*. Auf Seite eins ist eine Abbildung mit Hitler und einem Spaten. Fritz Todt, der 1938 die „Organisation Todt“ gründete, schreibt in einem programmatischen Text „Straßenbau – Bekenntnis und Forderung“:

„Das Straßenbauprogramm des Führers war die erste große Maßnahme, die das nationalsozialistische Deutschland in Angriff genommen hat. Der Straßenbau muß die erste Maßnahme bleiben, nicht nur zeitlich, sondern auch in der Leistung, dann wird das Straßenbauprogramm zum kennzeichnenden Ausdruck deutschen Lebenswillens und deutscher Reichseinheit.“[8]

In diesem Heft ist auch Paul Bonatz als Autor mit dabei.[9] In der nächsten Ausgabe, welche auf dem Titelblatt neben Arbeitsgerät selbstverständlich auch zwei große Hakenkreuzflaggen abbildet, schreibt Bonatz:

„Die Autobahn ist die sinnfälligste Äußerung der Kraft des neuen Staates.“[10]

1936 beschreibt der Stuttgarter Professor „eine rassige Eisenbahnbrücke“[11] und möchte alles harmonisch mit der Natur verbunden sehen. „Rassig“ muss es zugehen, in der Natur, der

Gesellschaft wie der Architektur.

1937 erschien zum sechzigsten Geburtstag des Stararchitekten ein Festband. Der Herausgeber Friedrich Tamms schreibt:

„Hamburg ist zusammen mit Berlin und München vom Führer dazu bestimmt worden, durch das nationalsozialistische Deutschland ein neues städtebauliches Gesicht zu erhalten, da dieser Stadt als Deutschlands Eingangstor von Übersee eine besondere Bedeutung zukommt. Einer der wichtigsten der neu zu planenden Großbauten ist die Hochbrücke, die die Elbe überqueren wird. Bonatz selbst berichtet zu seinem Vorschlag: ‚Mit dieser Brücke ist eine Aufgabe gestellt worden, die alle unsere gewohnten Vorstellungen und Maßstäbe weit hinter sich läßt.‘“[12]

Bonatz war ein nationalistischer Architekt, was sich z.B. in der Planung eines „Ehrenmals“ für die Gefallenen des Ersten Weltkriegs in den Jahren 1931-1936 zeigt. Der Langemarck-Mythos und das Gedenken an die Soldaten des Ersten Weltkriegs waren konstitutiv für die nationale Bewegung zur Zerstörung der Weimarer Republik und sehr wichtig in der Frühphase des Nationalsozialismus.[13]

Dieses Ehrenmal wie auch der starke Einsatz von Bonatz für die Reichsautobahn werden in dem Huldigungsband gewürdigt, 1937:

„Die Bauten der Reichsautobahn, deren Berater P. Bonatz seit 1935 ist, sind auf diesem Wege ein gutes Stück vorangekommen. (...) Diese Bauten haben den Geist gemein, der auch für die jüngsten großen Arbeiten bestimmend sein wird. Sie zeigen eine männlich ernste deutsche Gesinnung, wie sie aus den großen Bauten des frühen Mittelalters zu uns spricht.“[14]

Die „ernste deutsche Gesinnung“ zeigt sich auch, wenn Bonatz 1942, während des Holocaust und des Zweiten Weltkriegs, die Reichsautobahnen mit plant. Bonatz möchte mit der Architektur der Reichsautobahn wie deren „Tankanlagen“[15] und

„Strassenmeistereien“[16] den nationalsozialistischen Staat stolz und kraftvoll repräsentiert wissen:

„Die preußischen Straßenwärterhäuser um 1800 drückten bei all ihrer Kleinheit aus: Ich vertrete den Staat. Dazu müssen wir bei den um so vieles vergrößerten Aufgaben auch kommen.“[17]

Folgerichtig werden in dem Band auch „Richtlinien für den Entwurf von RAB-Strassenmeistereien“ („RAB“=Reichsautobahn) in der „Fassung vom 1. Oktober 1941“ dokumentiert:

„Für die Lage, Größe und bauliche Durchbildung der Dienstwohnungen müssen nicht nur die Notwendigkeiten des Dienstbetriebs, sondern auch die Grundsätze völkisch-sozialer Lebensanschauung maßgebend sein. Es müssen die wohnlichen Grundlagen geschaffen werden für den Aufbau eines natürlichen, dem Land und der Scholle verwachsenen Familienlebens, dessen Triebkräfte eine Schar gesunder, froher, heim- und heimatbewußter Kinder sind.“[18]

Paul Bonatz stellt sich nicht erst seit 1933 in den staatlichen Dienst „völkisch-sozialer Lebensanschauung“. Er publiziert wie zitiert 1942 Bücher zur Reichsautobahn, darin sind viele Abbildungen wie ein „Eingang zum Dienstgebäude der Straßenmeisterei Halle-Peißen“. Zu sehen ist oberhalb der Türe eine Plastik, bestehend aus einem Adler, auf einem Hakenkreuz sitzend.[19] Bonatz betreibt Nazi-Propaganda mit architektonischen Mitteln.

Bonatz schmiegt sich an Worte des „Führers“ an und möchte in dessen Sinne wirken, 1941:

„Bonatz schrieb, ‚wenn der Führer die Städte in der Ebene an den Hauptverkehrs zug oder einen Platz mit großer Ausdehnungsmöglichkeit‘ hinweise, ‚wenn er für Köln und Hamburg die Plätze am Strom‘ bestimme, ‚also überall nach dem Einmaligen, dem Charakteristischen‘ suche, ‚so würde er für Stuttgart sicher mit der Höhenbekrönung einverstanden

sein. Die exakte bauliche Gestaltung dieser Anlage, etwas mit Freitreppen wie bei den Propyläen', müsse ,ein Wettbewerb unter den heimkehrenden Kriegern entscheiden'." [20]

Heute verteidigen Grüne bruchlos einen Architekten wie Paul Bonatz, der seinen Beitrag gern leistete zum ,Erfolg' des Nationalsozialismus und mit den deutschen „Kriegern“ der Wehrmacht, des SD, der SS, den Polizeibataillonen mit fieberte – während des Holocaust machte er sich Gedanken und entwickelte Pläne wie Straßenmeistereien oder Reichsautobahntankstellen gebaut werden sollen, damit die deutschen Räder rollen können für den ,Endsieg'.

Das verweist auf eine ganz eigentümliche Geschichte bis heute: wenig bekannt, analysiert und diskutiert ist die Tatsache, dass bei der Gründung der Grünen Ende der 1970er Jahre ehemalige NSDAP-Mitglieder und Rechtsextremisten beteiligt waren. [21]

Es geht insbesondere um die ideologischen Affinitäten von Ökologie, Nationalismus, Purifikation des ,Volgskörpers' oder des Gartens. Auch die Tatsache, dass die Schutzstaffel (SS) in Dachau einen Kräutergarten anlegen ließ, war kein Zufall.

Die Architekten von Stuttgart 21 sind jedoch noch viel zu zurückhaltend und indifferent gegenüber dem allzu deutschen Erbe: sowohl die große Halle wie auch der Turm (mit dem Mercedes-Stern drauf) sollen stehen bleiben. Damit wirbt die Bahn.

Es ist wohl keine gute Idee dutzende Kilometer Tunnels zu graben, damit der ICE ein paar Minuten schneller rauschen kann. Deshalb ist Stuttgart 21 ein jedenfalls in der Streckenführung merkwürdiges Projekt.

Ein neuer Bahnhof für Stuttgart jedoch – das wäre ein Fortschritt, wenn es denn wirklich etwas Neues gäbe. Doch die Bonatzsche Halle soll ja gerade stehen bleiben.

Warum jedoch sind so viele Grüne – immerhin politisch die stärkste Fraktion in Stuttgart – engagiert gegen Stuttgart 21 und für K21?

Analytisch relevant ist vor diesem Hintergrund ein Text von Andrei S. Markovits, Professor für Politikwissenschaft an der University of Michigan, aus dem Jahr 1988:

„Die Gefahr liegt überspitzt gesagt darin, daß die Grünen zu einem immer wichtigeren Bestandteil einer politischen Kultur der ‚neuen Unbefangenheit‘ werden, die sich in der bundesrepublikanischen Öffentlichkeit in den letzten Jahren sogar des komplizierten und einzigartigen Verhältnisses zwischen Deutschen und Juden bemächtigt hat – und somit auch des Holocaust. Eines unvergleichlichen Faktums in der Geschichte, das zwar ohne die nationalsozialistische Zwangs- und Willkürherrschaft undenkbar gewesen wäre, das jedoch mehr als ‚Faschismus‘ war, ein Phänomen sui generis, das auch von der deutschen Linken nie als solches aufgearbeitet wurde“.[22]

Markovits und Philip S. Gorski schreiben wenig später, diesen Gedanken von Markovits fortführend:

„Wir wagen die kühne Behauptung, daß es direkte – wenn auch zumeist versteckte – Verbindungslinien zwischen Auschwitz und den Grünen gibt.“[23]

Diese Verbindungslinien sind es, welche es zu analysieren gilt. Wer sich Fernseh- oder Radioberichte, Internettexpte wie auch die Printmedien zu Stuttgart 21 anschaut, sieht mit welcher geradezu religiösen Stimmung die Gegnerinnen und Gegner mobil machen. Der Zaun vor dem vor dem Abriss stehenden Seitenflügel wurde als „Wallfahrtsort“ bezeichnet (ZDF).

Es geht hier weniger um ökonomische Krise, leere Kassen für solche unmäßigen Projekte oder um die Bahn mit ihren hauseigenen Problemen. Es geht um diesen Bahnhof. Die Schwaben verteidigen ihn, so als ob das ein schönes Bauwerk oder Bonatz

ein ehrenwerter Architekt gewesen sei. Weder noch.

Vielmehr sind die „Verbindungslinien von Auschwitz zu den Grünen“ und die Verbindung von Bonatz, seinem monumentalen, den NS architektonisch antizipierenden Stuttgarter Hauptbahnhof, sein Mitbauen an den Reichsautobahnen und seine Ehrerbietung für den „Führer“ 1941 in den Fokus zu nehmen. In den Archiven gibt es noch viel mehr Dokumente über Bonatz und seine Aktivitäten während des Nationalsozialismus.

Es ist von besonderer Bedeutung, dass gerade die Grünen, Linke, sog. Umweltschützer, Pfarrer, Architekten, Künstler und viele andere ‚Engagierte‘ im Schwabenland nicht auf die Nazi-Zeit, die Autobahn und NS-Architektur reflektieren.

Antisemitismus zeigt sich auch in einer Erinnerungsabwehr und diese „neue Unbefangenheit“, die *heute* nicht mehr ‚neu‘ ist, gilt es zu kritisieren.

Renate Künast, Fraktionsvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag, ging kürzlich nach Stuttgart um auf einer Großdemonstration gegen Stuttgart 21 und für den Bonatz-Bau zu reden. Zuvor arbeitete ihre Kollegin Kerstin Müller federführend am anti-israelischen Bundestagsbeschluss vom 1. Juli 2010 zur Gaza-Flotille, der fraktionsübergreifend und einstimmig beschlossen wurde.

Es ist vor diesem Hintergrund konsequent, dass sich Grüne, ‚Linke‘ und Gleichgesinnte gegen Stuttgart 21 wie auch gegen Israel, dafür aber für einen Architekten einsetzen, der 1926 Stuttgart nicht zu einer „Vorstadt Jerusalems“ ‚verkommen‘ lassen wollte.

Honni soit qui mal y pense, gell?

---

[1] „Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist ein architektur- und geistesgeschichtliches Kulturzeugnis ersten Ranges. Die Gefahr besteht, dass die DB noch vor Genehmigung aller Teilabschnitte



von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke voreilig Fakten schafft, nur um die ‚Unumkehrbarkeit‘ von Stuttgart 21 vordergründig zu demonstrieren: durch den Teilabbruch dieses Meisterwerks! Wichtigstes Bauwerk der ‚Stuttgarter Schule‘.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof, zwischen 1914 und 1928 von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer erbaut, steht seit 1987 als ‚Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung‘ unter Denkmalschutz. Seine Bedeutung als Meisterwerk der Architektur ist einzigartig: Der Stuttgarter Hauptbahnhof stößt zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Tor in eine neue Welt auf und wirkt in Deutschlands Süden ähnlich wie die Turbinenhalle von Peter Behrens in Berlin oder die Fagus-Werke von Walter Gropius in Alfeld im Norden, auch wenn er aufgrund der kriegsbedingt langen Bauzeit bei seiner Fertigstellung zum Zeitgenossen der Weißenhofsiedlung wird“

(<http://www.kopfbahnhof-21.de/index.php?id=509> (22.08.2010)). Kein Wort darüber, dass Bonatz aggressiv GEGEN die moderne Weißenhofsiedlung aktiv war als Aktivist und Architekt für die völkisch-konforme Kochenhofsiedlung.

[2] Andreas Brunold (1992): Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Die städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes – eine Fallstudie, Stuttgart: Silberburg Verlag, 285, Anm. 246. Vgl. zu dieser Brücke in Limburg auch: „Verhoeven, Jennifer: ‚...hier war einmal Vollkommenheit erreicht.‘ Die Reichsautobahnbrücke von Paul Bonatz bei Limburg a.d. Lahn. Die Reichsautobahn wollten die Nationalsozialisten nicht nur als technische, sondern auch als „kulturelle“ Aufgabe verstanden wissen: Mit ihr sollte ein das eigene Selbstverständnis repräsentierendes landschaftsgestaltendes Gesamtkunstwerk geschaffen werden. Zu den besonders markanten und monumentalen Bauten in diesem Zusammenhang gehörte die nach Plänen von Paul Bonatz von 1937 bis zum Winter 1939/40 errichtete 13-bogige Natursteinbrücke bei Limburg an der Lahn. Der Artikel gibt zunächst grundlegende Informationen zum Reichsautobahnbau und würdigt dann die besonderen gestalterischen Aspekte der Bonatzbrücke, die zum einen in der Einbindung in die umgebende Natur zu sehen sind, zum anderen in dem Bezug auf die nahe gelegene mittelalterliche Bogenbrücke sowie den exponierten Dom.

Anschließend wird auf die propagandistische Inszenierung solcher Bauwerke eingegangen. Nach der Kriegszerstörung der Brücke hat man sich beim Neubau in den 1960er Jahren von Formgebung und Materialwahl des Bonatzbaus bewusst abgesetzt, in Fachzeitschrift: Denkmalpflege & Kulturgeschichte (2007)Nr.2, S.2-8, Abb.,Lit.“ (<http://www.baufachinformation.de/artikel.jsp?v=631> (24.08.2010)).

[3] Paul Bonatz (1926): Noch einmal die Werkbundsiedlung, in: Schwäbischer Merkur, Abendblatt, 5. Mai 1926, zitiert nach Stefanie Plarre (2001): Die Kochenhofsiedlung – Das Gegenmodell zur Weißenhofsiedlung. Paul Schmitthenners Siedlungsprojekt in Stuttgart 1927 bis 1933, Stuttgart: Hohenheim, 88, Herv. d.V.

[4] Plarre 2001, 53:“Das Haus Nr. 4 wurde von Paul Bonatz und dessen Kompagnon Friedrich Eugen Scholer geplant. Das dreistöckige Mietshaus schließt mit seinem zweistöckigen Bäckereianbau an die ‚Hermann-Pleuer-Straße‘ an. Es ist sicherlich kein Zufall, daß die ersten Gebäude des Siedlungsrundganges von den beiden bedeutendsten Professoren der Stuttgarter Technischen Hochschule entworfen wurden. Die exponierte Lage der Häuser sollte die Bedeutung der Architekten unterstreichen. Ihre Häuser stehen zudem an der höchsten Stelle des Geländes und bekrönen damit die gesamte Siedlung. Bonatz hat im Gegensatz zu Schmitthenner zwar nur ein Gebäude geplant, doch ist seines das größte der Kochenhofsiedlung.“

[5] Plarre 2001, 11.

[6] Vor dem Eingang zur Ausstellung ‚Deutsches Holz für Hausbau und Wohnung‘, also der Kochenhofsiedlung, hingen mehrere Hakenkreuzfahnen, siehe Abbildung von 1933 in Plarre 2001, 12, Abb. 2.

[7] Brunold 1992, 84.

- [8] Fritz Todt (1934): Straßenbau – Bekenntnis und Forderung, in: Die Strasse, 1. Jg., Heft 1, 2.
- [9] Paul Bonatz (1934): Die Form der Brücken der Reichsautobahn, in: Die Strasse, 1. Jg., Heft 1, 14-18.
- [10] Paul Bonatz (1934a): Die Gestaltung der Brücken im Zuge der Reichsautobahnen, in: Die Strasse, 1. Jg., Heft 2, 52-55, 52.
- [11] Paul Bonatz (1936): Kleine Bauwerke in Stein, in: Die Strasse. Vereinigt mit der Zeitschrift „Die Autobahn“ (Reichsautobahn), 3. Jg., Heft 7 (1. Aprilheft), 200-205, 204.
- [12] Friedrich Tamms (Hg.) (1937): Paul Bonatz. Arbeiten aus den Jahren 1907 bis 1937. Mit 102 Abbildungen, Stuttgart: Verlag Julius Hoffmann, 83. Völlig größenwahnsinnig wird diese Brücke in Relation gesetzt zu anderen Bauwerken: „Nur durch einen Vergleich mit bekannten Größen kann man sich über die Maße Rechenschaft ablegen. Das wurde in obiger Zeichnung versucht, die in der Mitte das Brückenportal der neuen Elbhochbrücke zeigt, im übrigen von links nach rechts folgende Bauten: Pantheon Rom. Kongreßhalle Nürnberg, Berliner Rathausturm. Bavaria, Michaeliskirche Hamburg. Stefansdom Wien, Bahnhof Stuttgart; in der Mittelachse Kölner Dom, Cheopsyramide, Siegessäule Berlin, Freiheitsstatue New York, Kolosseum Rom, Triumphbogen auf dem Etoile de Paris“ (ebd.).
- [13] Vgl. Abbildung des Ehrenmals in Heilbronn in Tamms 1937, 53.
- [14] Tamms 1937, 7.
- [15] Paul Bonatz/Bruno Wehner (1942b): Reichsautobahn – Tankanlagen, Berlin: Volk und Reich Verlag. Der Verlag war auch in „Amsterdam Prag Wien“ ansässig – wir sind im Jahr 1942!
- [16] Paul Bonatz/Bruno Wehner (1942): Reichsautobahn –

Strassenmeistereien, Berlin/Prag/Wien: Volk und Reich Verlag.

[17] Paul Bonatz (1942a): Die Gesichtspunkte der Gestaltung, in: ders./Wehner (1942), 11-15, 15.

[18] Richtlinien für den Entwurf von RAB-Strassenmeistereien. Fassung vom 1. Oktober 1941, in: Bonatz/Wehner (Hg.) (1942), 111-132, 131f.

[19] Bonatz/Wehner 1942, 88.

[20] Brunold 1992, 289, Anm. 325. Brunold zitiert aus Paul Bonatz (1941): Städtebauliche und Verkehrsfragen in Stuttgart, Gutachten vom 31. Juli 1941, Stadtarchiv Stuttgart, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6110-9“, ebd., 288, Anm. 313.

[21] Vgl. z.B. Clemens Heni (2007): Salonfähigkeit der Neuen Rechten. ›Nationale Identität‹, Antisemitismus und Antiamerikanismus in der politischen Kultur der Bundesrepublik Deutschland 1970-2005: Henning Eichberg als Exempel, Marburg: Tectum Verlag, 348-375.

[22] Andrei S. Markovits (1988): Was ist das „Deutsche“ an den Grünen? Vergangenheitsaufarbeitung als Voraussetzung politischer Zukunftsbewältigung, in: Otto Kallscheuer (Hg.), Die Grünen – letzte Wahl? Vorgaben in Sachen Zukunftsbewältigung, Berlin: Rotbuch, 146-163, 148.

[23] Andrei S. Markovits/Philip S. Gorski (1993)/1997: Grün schlägt rot. Die deutsche Linke nach 1945, Hamburg: Rotbuch, 14.