



## Edle Strecken und Kunstbauwerke Zur Kontinuität einer fragwürdigen Mobilisierung

ststs – Stef Stagel und Steffen Schlichter

Der Drackensteiner Hang ist ein Autobahnabschnitt der A8 zwischen Stuttgart und Ulm, der die Höhenkante der Schwäbischen Alb überwindet. Er trägt seit dem Jahr 2018 den Beinamen »schönste Autobahnstrecke Deutschlands«<sup>1</sup> und steht aufgrund seiner ästhetischen sowie bautechnischen Qualität der zu größeren Teilen während des Nationalsozialismus ab 1936 gebauten und seither nahezu unveränderten Streckenführung mit der Bogenbrückenarchitektur von Paul Bonatz unter Denkmalschutz. Der Autobahnbau wurde ab 1933 nach der Machtergreifung umgehend als Konjunkturprogramm von den Nationalsozialisten vorangetrieben und zu ihrem – in weiten Teilen der deutschen Bevölkerung bis heute – positiv konnotierten Vorzeigeprojekt ausgebaut. Bewusst für die Zukunft als von Deutschland ausgehendes Weltprojekt propagiert, wirkt der damit begründete Mythos (Reichs-)Autobahn kontinuierlich nach, obwohl ihn Fakten widerlegen und seine negativen Seiten offensichtlich sind.

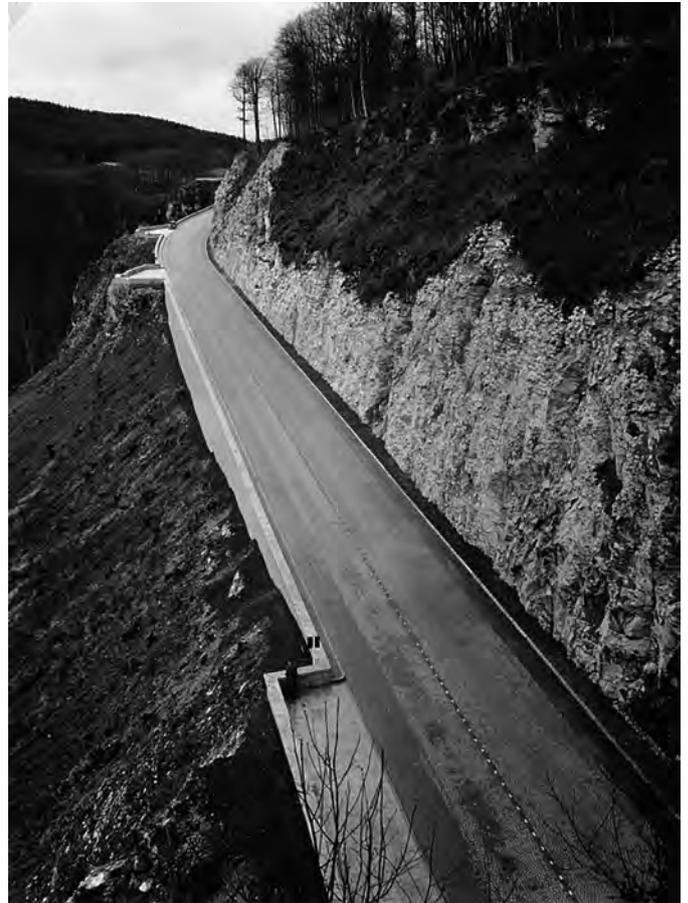
**Von der künstlerischen Recherche zum Autowanderführer**  
Seit dem Frühjahr 2020 beschäftigen wir uns – Stef Stagel und Steffen Schlichter, wie immer bei gemeinsamen Projekten unter dem Label ststs – in einer künstlerischen Recherche mit verschiedensten Aspekten des Baudenkmals Drackensteiner Hang und allgemein dem Autobahnbau im Bereich der A8 und darüber hinaus. Im Rahmen des mehrteiligen Projekts haben wir recherchiert, fotografiert, gefilmt, formuliert und kompiliert. Wir leben und arbeiten in Kirchheim unter Teck, von wo aus der Albaufstieg als Teil der damaligen Reichsautobahn 42<sup>2</sup>, der heutigen A8, seinen Weg Richtung Ulm nimmt. Weitere persönliche Anknüpfungspunkte sowie ein beiderseitiges Interesse an der Kontinuität architektonischer Phänomene und an unterschiedlichsten historischen Biografien führten zur Auseinandersetzung mit der Banalität und dem widerlegten Mythos von »Hitlers größtem Kunstwerk« anhand seiner markantesten Ausprägung in der Region Stuttgart – dem Drackensteiner Hang. Hieraus

entstanden bisher eine Publikation, der *ststs-Autowanderführer*, Präsentationen der Rechercheergebnisse in Form von Ausstellungen und eine Reihe von geführten Autowanderungen in Kleingruppen. Mittels historischer Dokumente, eigener Erkundung und Beobachtung, eingebunden in den Kunstkontext, versuchen wir mit dem Autowanderführer, eine individuell durchführbare, angeleitete Erkundungsmöglichkeit an die Hand zu geben und damit Verknüpfungen zwischen Vergangenheit und Gegenwart nachzuspüren. Die dabei zu bemerkende ungebrochene, oft unhinterfragte Kontinuität berührt unangenehm und fordert zu mehr aktiver, reflektierter Auseinandersetzung mit dem nationalsozialistischen Erbe auf.

### Das Autowandern mit Anleitung

Der heute seltsam anmutende Begriff des Autowanderns wurde in den 1930er-Jahren geprägt. Es ging bei dieser, sich bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg erhaltenen Fortbewegung nicht um schnellstmögliche Erreichung des Ziels, sondern um eine spezielle Verbindung von Natur und Technik, indem man die Autofahrt mit der Bewunderung für die durchreiste Landschaft verband. Das Automobil erweiterte den persönlichen Erlebnisradius deutlich und ermöglichte den Reisenden bzw. Autowandernern so bisher unbekannte (Wahrnehmungs-)Erlebnisse auf und neben der Autobahn oder der Landstraße. Die von uns konzipierte Route beginnt an der Autobahnmeisterei in Kirchheim unter Teck. Diese vormalige Straßenmeisterei der Reichsautobahn besteht seit 1937 nahezu aus den Originalbauten mit Wohnstockwerk und gepflastertem Hof – und mit Grünanlagen, die zur Selbstversorgung angelegt wurden, da die Straßenmeisterei beim Bau weit außerhalb Kirchheims gelegen war. Der als Erbauer des Stuttgarter Hauptbahnhofs und der Staustufen im Neckar bekannte Architekt Paul Bonatz<sup>3</sup>, der die Anlage im selben Jahr besuchte, lobte deren Architektur, bemängelte allerdings »das außerordentlich zarte Fachwerk«, ergänzt durch den Hinweis, zukünftig »mit kräftigeren Mitteln arbeiten« zu müssen; er meinte damit die Hinwendung zum traditionalistischen »Heimatschutzstil«, der zu diesem Zeitpunkt an der TH Stuttgart u. a. von seinem Kollegen Paul Schmitthenner propagiert wurde. Im Gebäude selbst befinden sich – neben originalen Einrichtungsgegenständen – noch heute historische Dokumente (oder deren Kopien), deren größerer Teil an das Staatsarchiv in Ludwigsburg ging. Zudem verblieb auf dem Dachboden ein Modell der Streckenführung des Drackensteiner Hangs, dessen Urhebererschaft und Entstehungsdatum unbekannt ist, mutmaßlich stammt es aus der Entstehungsphase der Reichsautobahn.

Die das Ende der Streckenführung markierende Autobahnmeisterei Hohenstadt ist, sowohl im Inneren als auch von außen, ebenfalls noch deutlich als nationalsozialistischer Originalbau zu erkennen und nähert sich in der Gestaltung als Ensemble der Idealform der Straßenmeistereien an, wie sie 1942 dann im Buch *Reichsautobahn*



Blick vom Nasenfelsen bergauf in Fahrtrichtung München vermutlich Ende der 1930er-Jahre

– *Straßenmeistereien* von Paul Bonatz und Bruno Wehner publiziert wurde.

Nach einer Einführung in Kirchheim folgen weitere Stationen wie der Lämmerbuckel, das Gebiet oberhalb des Nasenfelstunnels, ein Steinbruch und der Dorfkern Unterdrackensteins. Die jeweiligen Orte werden angefahren und können dann über einen mehr oder weniger langen Fußmarsch erreicht werden.

### Funktionalität und ästhetischer Anspruch

Der Landschaftsbetrachtung, beziehungsweise der Landschaft der Schwäbischen Alb überhaupt einen Erlebniswert beizumessen, ist auch mit dem Autobahnbau verknüpft. Denn der Anspruch der deutschen Erbauer war es, ein nicht nur in technisch und handwerklich hervorragendes Bauwerk zu schaffen, sondern eine ästhetisch zufriedenstellende Lösung für das Verbinden zweier Punkte in der Landschaft zu finden. Dies begründet die Trassenführung als zwei schmale Bänder, die den Hang umschmiegen. »In kühnen Bogen schwingt sich die Autobahn von Ulm hinab ins ›Täle« – steht aufgedruckt auf der Rückseite einer Ansichtskarte. Nicht die kürzeste, sondern die »edelste Verbindung« sollte gefunden werden, was an die Hogarth'sche Linie denken lässt, »the line of beauty«.<sup>4</sup> Eine Harmonie von Landschaft und techni-



Die Stationen des Autowanderns

schem Eingriff sollte erzeugt, regionale Eigenheiten dabei berücksichtigt und einbezogen werden. Am Drackensteiner Hang wurde dies beispielsweise durch das Durchbrechen des Tuffsteins des Nasenfelsens am Abstieg und das Umfahren einer Felsformation mit Namen »Steinerne Weib« am Aufstieg erreicht.

Die Autobahn wird zur Linie, die in ihrem Schwung ästhetisch als solche erst erfahrbar wird, wenn man sie ganz der Geschwindigkeit hingegeben erfährt, nicht vergessend, auch Haltebuchten einzugliedern, die den Genuss und das »Erlebnis (Reichs-)Autobahn« noch steigern und ausgewählte (Ausblicks-)Motive des Autowanderns hervorheben sollten. Das gleichnamige Buch *Das Erlebnis der Reichsautobahn* erschien zu Ehren von Fritz Todt, dem für den Autobahnbau zuständigen Generalinspektor, ein Jahr nachdem er, wahrscheinlich nach Meinungsverschiedenheiten mit Adolf Hitler, 1942 bei einem Flugzeugabsturz verunglückt war. Es ist ein großformatiger Bildband mit farbig gedruckten, eingeklebten Motiven einer malerisch idealisierten Fusion von Verkehrsarchitektur und Landschaft, auch vom Drackensteiner Hang.

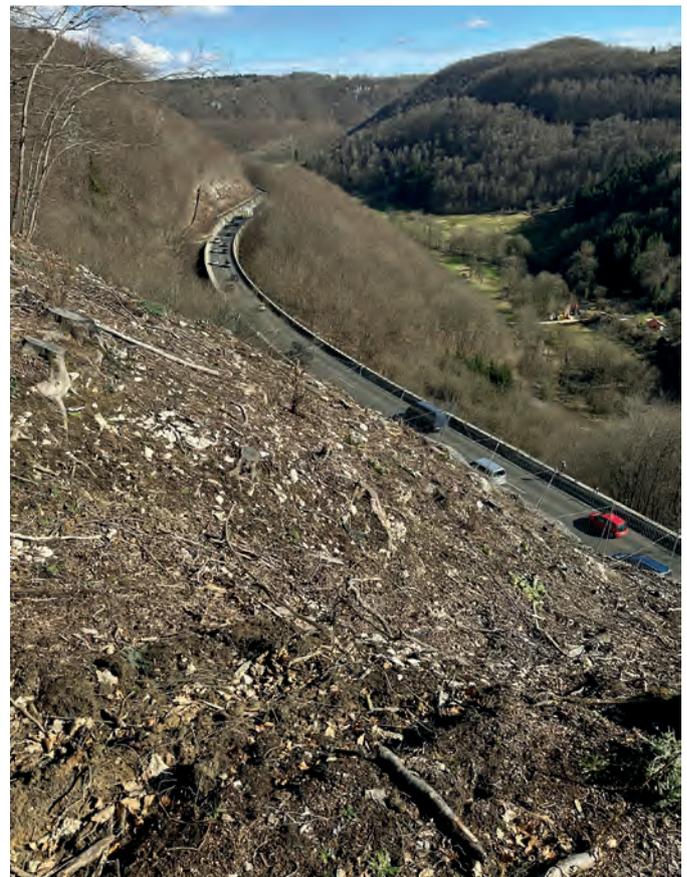
### Paul Bonatz gibt den Pontifex Maximus

Es ist ein Blick, der auf zahlreichen historischen Postkarten und Fotografien zu finden ist: Die Dorfmitte Unterdrackensteins zeigt uns die Meisterleistung des Pontifex Maximus, zu dem sich Paul Bonatz scherzhaft (?) selbst er-

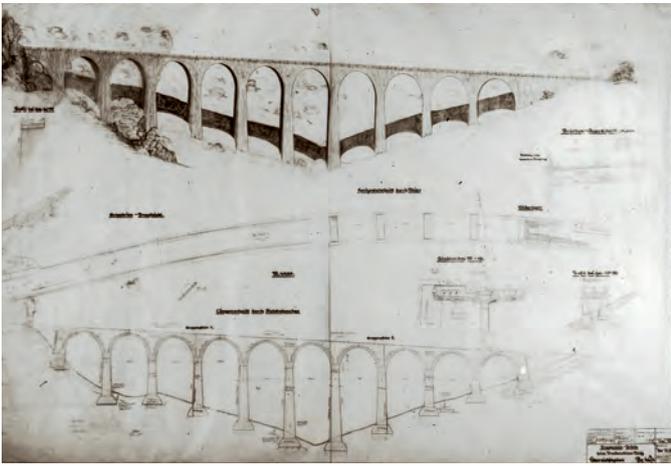
nannt hatte. Sein Viadukt, die Drachenlochbrücke mit überhöhten parabelförmigen Bögen, ist *das* Wahrzeichen der sogenannten schönsten Autobahnstrecke Deutschlands.

Erstmalig hatte Paul Bonatz diese überhöhte Bogenform in der Schaltherhalle in Stuttgarts Bahnhofsgebäude eingesetzt, als er, nach einer Reise in den Nahen Osten und von dortigen Kulturbauten beeinflusst, seinen eingereichten Entwurf nochmals überarbeitet, mit Bögen und Lisenen versehen hatte. Auch lässt die rhythmische Folge von Bögen an römische Via- oder Aquädukte denken, deren Ingenieursleistung sehr lange als unübertreffbar galt und die Zeiten überdauerte. Obwohl die Pfeiler der Drachenlochbrücke aus Stampfbeton bestehen, erinnern sie optisch bewusst doch eher an Naturstein.

Die Anrainer der hiesigen Autobahn sollte die erstrebte harmonische Verbindung von Landschaft und Architektur und die handwerklich vorbildliche Ausführung mit dem Bauwerk und dem damit verknüpften Einbrechen der Mobilität in die vormalige Beschaulichkeit versöhnen und zu eigenen großen Leistungen anspornen. Ob die heutigen Bewohner Drackensteins sich dessen bewusst sind, wenn der dem Stau ausweichende Verkehr seit Jahrzehnten la-



Bis zu einem lokalen Felssturz im Herbst 2023 konnte das Naturdenkmal »Nasenfels« mit bestem Ausblick auf die schwingenden »edlen« Kurven des Drackensteiner Hangs bzw. auf die Impferlochbrücke und die Drachenlochbrücke sowie Unterdrackenstein betreten werden. Dies ist heute durch einen Zaun verwehrt.



Übersichtsplan Drachenlochbrücke, vermutlich Büro Paul Bonatz, 1935



Untersicht der Drachenlochbrücke

winenartig die schmale Dorfstraße flutet, ist fraglich. Scheinbar unumstritten hingegen ist die Begeisterung der deutschen Bevölkerung, die dem Bauwerk in den 1930er-Jahren entgegenschlug.

#### Die Kehrseite und die Fortsetzung in der Nachkriegszeit

Hitlers vermeintlich erfolgreichem Konjunkturprogramm stand die geringe Auslastung der neuen, leeren »Straßen des Führers« entgegen – konnte sich doch kaum jemand ein Automobil leisten.<sup>5</sup> Wenn, dann waren die Deutschen mehrheitlich ein Volk von Motorradfahrern, die sich über den in den hiesigen kurvigen Steigungen aus straßenbautechnischen Gründen eingesetzten Kopfsteinpflasterbelag besonders »gefremt« haben dürften. Für die geringe Anzahl der Fahrer waren die Unfallzahlen ohnehin unver-

hältnismäßig hoch. Hinzu kommen noch zahlreiche Tote beim Reichsautobahnbau selbst, der in den Anfangsjahren überwiegend und gewollt fast ausschließlich mit Schaufel und Hacke geleistet wurde. Erst der Arbeitskräftemangel aufgrund der 1936 erreichten Vollbeschäftigung, die nicht etwa dem Autobahnbau, sondern der Rüstungsindustrie geschuldet war, führte zum vermehrten Einsatz von, in Teilen neu entwickelten Maschinen statt purer Muskelkraft.

Im Jahr 1941 war die höchste Anzahl von für den Bau der Reichsautobahn eingesetzten jüdischen Zwangsarbeitern erreicht, bevor die Arbeit an den Baustellen Anfang 1942 eingestellt wurde: die Zwangsarbeiter und die Kriegsgefangenen wurden sogenannten Rüstungsbaustellen zugewiesen – eine davon im Lämmerbuckeltunnel.

Der Bau der Drachenlochbrücke war aufwendig und wurde Tag und Nacht, sommers wie winters betrieben. Im Vordergrund Baracken für die Bauarbeiter, die zumeist ohne Maschinen-Einsatz arbeiteten. Der Stampfbeton der Brückenpfeiler wurde nach Fertigstellung noch von Hand angespitzt, um ihn Naturstein-ähnlich wirken zu lassen. Foto aus dem Jahr 1937





Das Plakat zur Wanderausstellung »Die Straßen des Führers«, das den Reichsautobahnbau in zeitgenössische, regimekonforme Malerei übersetzt, zeigt eine idealmännliche Lichtgestalt, die wohl nicht zufällig an einen Olympioniken erinnert – allerdings mit Stahlträger statt Sportgerät.

Plakatmotiv von Ludwig Hohlwein, München 1936



Das Relief an der Autobahnbrücke bei der Autobahnmeisterei Kirchheim/Teck blieb bis 1963 erhalten.

Der Lämmerbuckel mit seinem 640 Meter langen Tunnel, bis in die späten 1950er-Jahre der längste Autobahntunnel Europas, bildet den letzten Teil der Alabauftiegsstrecke, der zwar 1942 bei der kriegsbedingten Einstellung der Bauarbeiten an der Reichsautobahn weitgehend fertiggestellt war, aber bis 1956 nicht durchfahren wurde. Stattdessen diente die bereits 1937 zu Ende gebaute heutige Alabauftiegsstrecke, auf ihren beiden Fahrspuren gegenläufig befahren, sowohl dem Alabauftieg als auch dem Abstieg. Die Streckenplanung weist zugunsten ihrer landschaftlichen Inszenierung absichtlich starke Gefälle und Kurven auf, um sich an den Hang anzuschmiegen, und nimmt dafür in Kauf, die standardisierten Betonplatten in der gewählten Linienführung mit engen Kurvenradien durch wesentlich aufwendigeren Kopfsteinpflasterbelag ersetzen zu müssen. Nach 1945 sollte Fritz Leonhardt, gleichzeitig als Architekt des Stuttgarter Fernsehturms tätig und »Spannbeton-Papst« genannt, die Arbeiten an den Brückenbauwerken am Alabauftieg fortführen, war er doch bereits unter Paul Bonatz als Assistent am Bau der anspruchsvollen Autobahnbauwerke – Kunstbauwerke! – beteiligt und ab 1939 mit seinem eigenen Büro für die Nationalsozialisten beschäftigt gewesen. Leonhardt nimmt neben bautechnischen Innovationen des Brückenbaus für sich in Anspruch, die Kurvenführung in ihrem flüssigen Wechsel der jetzigen Alabauftiegsstrecke im oberen Filstal Anfang der 1950er-Jahre optimiert zu haben.

### Die Autobahn als Kunstwerk?

Der Nasenfelstunnel fast am Beginn der Alabauftiegsstrecke ist der älteste (Baujahr 1937) und mit seinen 36 Metern Länge zugleich auch kürzeste Autobahntunnel Deutschlands. In diesem Bereich kann man hervorragend die Aussicht auf Hitlers (auch heute noch) populärstes, manchmal als »monumentalstes Kunstwerk« bezeichnetes Bauwerk genießen. Nicht weit entfernt – mit dem Blick auf ebendiesen Nasenfelstunnel – hat ein Zeichner 1936 den Autobahnbau festgehalten und zu einer Lithografie verarbeitet. Auch andere Künstlerinnen und Künstler folgten einem in der Zeitschrift *Die Strasse* veröffentlichtem Aufruf, Werke für eine tourende Kunstaussstellung »Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst« einzureichen. 534 Werke waren im Jahr 1936 nach Motiven angeordnet unter anderem in München zu sehen, worüber die Presse ausführlich berichtete. Die Ausstellung war eine von vielen Maßnahmen, um die Autobahn als Mittel der nationalsozialistischen Propaganda zu nutzen und zu überhöhen, und den Mythos als »Straßen des Führers« anschaulich zu erweitern.

Bei der Beschäftigung mit dem Thema Reichsautobahn begegnen wir immer wieder dem Wort Kunst: größtes oder monumentalstes Kunstwerk des Dritten Reichs, Autobahn-Kunstmaler, Kunstbauwerke ... Um die Worte des Landesverkehrsministers und Grünen-Politikers Winfried Hermann speziell zum Drackensteiner Hang von 2018 zu zitieren: »Diese Autobahn ist historisch betrach-



Die auf Hitlers Befehl im März 1945 gesprengte Drachenlochbrücke in Aufnahmen der Zeit

tet ein Kunstwerk, ein aufwendig und schön gemachtes Bauwerk.« Und – wir erinnern erneut an die touristischen Unterrichtstafeln! – die scheinbar »schönste Autobahnstrecke Deutschlands«.<sup>6</sup>

Was bewirkt die gegenwärtige Erhebung in den Kunststatus, in Kontinuität der überhöhenden nationalsozialistischen Propaganda? Durch die Pläne für eine Neubaustrecke als Ersatz für den chronisch überlasteten Drackensteinhang könnte dieser endlich das werden, was die Erhebung in den Denkmal(!)status bereits intendiert: ein seiner eigentlichen Funktion entbundenes Mahnmahl, das den durch NS-Ideologie begründeten Mythos Autobahn enttarnt und durch Informationen jenseits einer touristischen Unterrichtstafel darüber aufklärt, wie der Autobahnbau mit einem rücksichtslosen, menschenverach-

tenden Regime verknüpft ist, aber keine Erfindung der Nationalsozialisten war. Denn die Idee und die Streckenentwürfe für die Nur-Autostraßen wurden von der NSDAP lediglich übernommen, um eine Idee für sich auszuschöpfen, die längst von demokratischen Kräften der Weimarer Republik eingebracht worden war. Am Ende des Zweiten Weltkriegs zeigt sich nach all der Propaganda deren zerstörerische Potenzial ganz lapidar: nach der Sprengung der Drachenlochbrücke als ein Trümmerfeld, das solche Ausmaße einnimmt, dass es nach all den Jahrzehnten seither nicht zugewachsen ist. Dort endet die Autowanderung, nicht aber die Beschäftigung mit dem Thema. Zum Abschluss noch eine vereinfachte Lösung frei nach Klaus Staack<sup>7</sup> formuliert: »Keine Nazi-Kunst in unserer Landschaft!«

#### Über die Autorin und den Autor

Stef Stagel und Steffen Schlichter studierten beide in den 1990er-Jahren an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste in Stuttgart und stellen seitdem einzeln oder gemeinsam als ststs in Einzel- und Gruppenausstellungen im In- und Ausland ihre in unterschiedlichsten Medien gestalteten Werke aus. Sie sind Mitglieder im Künstlerbund Baden-Württemberg und leben in Kirchheim unter Teck, [www.ststs.de](http://www.ststs.de). Der Autowanderführer *Edle Strecken und Kunstbauwerke* ist soeben in 2. Auflage in der EDITIONrandgruppe, Stuttgart, erschienen (72 Seiten mit farbigen Fotos, historischen Aufnahmen, Karten und Dokumenten). Man kann ihn zum Preis von 12 Euro zzgl. Versandkosten direkt beim Verlag unter [www.edition-randgruppe.org](http://www.edition-randgruppe.org) oder im Buchhandel bestellen.

#### Informationen

ststs bieten an zwei Samstagen – 29. März und 5. April 2025 – persönlich geführte AUTOWANDERUNGEN für maximal 15 Personen an. Startpunkt ist jeweils der P+M-Pendlerparkplatz vor der Autobahnmeisterei an der Ausfahrt Kirchheim/Teck-Ost der A8 Fahrtrichtung München um 14 Uhr. Dauer der AUTOWANDERUNG ca. 3,5 Stunden, davon etwa 2 Stunden Autofahrt und 1,5 Stunden Wanderung. Gutes Schuhwerk und Proviant werden empfohlen. Nach einer verbindlichen Anmeldung können Fahrgemeinschaften gebildet und eventuell ein gemeinsamer Abschluss mit Abendessen vereinbart werden. Unkostenbeitrag: 10 €, Anmeldung unter [autowandern@ststs.de](mailto:autowandern@ststs.de)

## Anmerkungen

1 Quelle: *Südwest Presse* [www.swp.de/suedwesten/landkreise/alb-donau/schoenste-autobahnstrecke-soll-bald-schon-nostalgie-sein-27225564.html](http://www.swp.de/suedwesten/landkreise/alb-donau/schoenste-autobahnstrecke-soll-bald-schon-nostalgie-sein-27225564.html), abgerufen am 3. Dezember 2020, nicht mehr abrufbar

2 »Der Streckenabschnitt [Drackensteiner Hang] gehörte zur 100 km langen Reichsautobahn zwischen Stuttgart und Ulm, zu dieser Zeit intern als Strecke 42 bezeichnet. Die größte Herausforderung lag in der Bewältigung der fast 400 Meter Höhenunterschied zwischen dem Albvorland bei Kirchheim unter Teck und der Schwäbischen Alb. Bei den Planungen wurde darauf geachtet, die Autobahntrasse in die Landschaft einzugliedern, u. a. durch die Beibehaltung der Fahrbahneigungen und Kurvenradien bei Strecke und Bauwerken sowie die Betonung landschaftlicher Eigenheiten. Der Streckenabschnitt ist damit ein charakteristisches Beispiel der nationalsozialistischen Vorstellung vom »Erlebnis Autofahrt« und dem sogenannten »Autowandern«. Nach einem intensiven Abwägungsprozess wurde der Streckenverlauf beschlossen, der sich bis heute [im Bereich des Drackensteiner Hang] kaum verändert hat.« Quelle: Verband Region Stuttgart, [www.industriekultur-filstal.de/orte/bad-ditzenbach/autobahn-albaufstieg-abstieg.html](http://www.industriekultur-filstal.de/orte/bad-ditzenbach/autobahn-albaufstieg-abstieg.html), abgerufen am 5. Januar 2021, nicht mehr abrufbar

3 »Paul Bonatz (1877–1956) gehört zu den bedeutenden deutschen Architekten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Bedeutung des Architekten Paul Bonatz für Stuttgart liegt auf zwei Ebenen: Zu einem stammen von ihm eine große Reihe wichtiger Planungen und Bauten, zum anderen war die von ihm zusammen mit Paul Schmitthenner (1884–1972) für die Technische Hochschule konzipierte Architekturausbildung, die sogenannte »Stuttgarter Schule«, prägend für mehrere Generationen von Architekten. In Stuttgart errichtete er den Hauptbahnhof und viele weitere Bauten, die mit ihrer traditionellen Formensprache das Stadtbild bis heute prägen. Sein politisches Verhältnis zum Nationalsozialismus ließe sich als oszillierend zwischen Anpassung und Widerstand umschreiben.« [https://www.stadtlexikon-stuttgart.de/article/8e90616c-4a10-4bcd-8921-e5e4bd04a8b/Paul\\_Bonatz\\_\(1877-1956\).html](https://www.stadtlexikon-stuttgart.de/article/8e90616c-4a10-4bcd-8921-e5e4bd04a8b/Paul_Bonatz_(1877-1956).html), abgerufen am 10. November 2024

4 Der Münchner Architekt Alwin Seifert (1890–1972), der spätere »Reichslandschaftsanwalt«, diente sich Todt im November 1933 an und wurde von diesem prompt eingeladen, die bereits abgeholzte Trasse der Autobahn von München zur Landesgrenze in einem Waldstück bei München zu besichtigen. Seifert verfasste daraufhin ein Gutachten zur landschaftlichen Eingliederung der Straßen. Was die Linienführung angeht, so drängten die Landschaftsarchitekten um Seifert auf geschwungene oder schlängelnde Straßen [...], um den Verkehr zu verlangsamen und Ausblicke aus der Kurve auf neue Landschaftsteile inszenieren zu können. Der Maler und Autor William Hogarth hatte bereits Mitte des 18. Jahrhunderts eine »ondulated line«, also eine geschwungene Schönheitslinie empfohlen. Quelle: Thomas Zeller, Vom Landschaftsgenuss zur Schadensvermeidung [https://www.landesarchiv-bw.de/sixcms/media.php/120/55068/Ausstellungskatalog\\_Autobahn\\_S.1-61.pdf](https://www.landesarchiv-bw.de/sixcms/media.php/120/55068/Ausstellungskatalog_Autobahn_S.1-61.pdf), abgerufen am 4. November 2024

5 »Für das kraftfahrende ganze deutsche Volk von morgen, nicht für die uns immer noch verhältnismäßig wenigen Vorläufer von heute, baut Dr. Todt die »Straßen des Führers«, auf denen und durch die das Kraftfahrwandern in Großdeutschland so ganz besonders schön geworden ist.« Walter Ostwald: Fröhliches Kraftfahrwandern, in: *Die Straße 6* (1939), S. 282

6 Anfang der 1960er-Jahre hatte der württembergische Fremdenverkehrsverband tatsächlich mit diesem Autobahnabschnitt um Besucher geworben. In einer Broschüre zeigte er Fotos von »Deutschlands schönster Autobahnstrecke« und schwärmte vom »technischen Meisterwerk, das seinesgleichen sucht« – in der Hoffnung, damit Gäste fürs Schwabenland zu begeistern. Ungefähr diese Zeit dürften die Designer von der Stuttgarter Agentur Monopage im Kopf gehabt haben, als sie das Bild vom glücklichen Pärchen im Cabrio entwarfen. Die beiden wechseln sich übrigens gendergerecht beim Fahren ab. Am Alaufstieg sitzt die Frau am Steuer, auf dem Rückweg lenkt er. Quelle: Claudia Henzler, *Autobahn: Das große Gefälle*, *Süddeutsche Zeitung* vom 25. April 2020

7 Nazi-Kunst ins Museum? Diese Frage führte 1986 zu heftigen Auseinandersetzungen in der Museumsszene. Auslöser war die geplante Ausstellung zweier Porträtbüsten im Museum Ludwig in Köln, die der im Nationalsozialismus erfolgreiche Bildhauer Arno Breker (1900–1991) geschaffen hatte. Der deutsche Grafikdesigner, Karikaturist und Jurist Klaus Staeck (\*1938) verfasste daraufhin den Aufruf »Keine Nazi-Kunst in unsere Museen« und dokumentierte die anschließende Diskussion in einer viel beachteten Publikation: Klaus Staeck (Hg.), *Nazi-Kunst ins Museum?* Göttingen 1988

**Denkmal  
Gesichter des  
Bauernkriegs**

Einweihung von und mit  
dem Künstler Peter Lenk

Freitag,  
9. Mai 2025, 18 Uhr

Oberer See, Mönchweg,  
Böblingen

500 JAHRE  
BAUERN  
KRIEG

Deutsches  
Bauernkriegsmuseum  
Böblingen

Stadt Böblingen  
Raum für Taten und Talente

**500  
Jahre  
Bauern  
krieg**