

Konrad Plieninger Panoramastraße und Führer-Denkmal – die Reichsautobahn über die Schwäbische Alb

Die Autobahn der 1930er-Jahre, vor allem die heutige «A8» und, auf ihr, die Albstrecke zwischen Aichelberg und Hohenstadt, stellen im Spiegel der zeitgenössischen Fotos und Bilder landschaftsprägende Architekturen ungewöhnlichen Ausmaßes dar. Die endlosen weißen Bänder, kühn in die Landschaft hineingespannt, haben die Zeitgenossen überwältigt und mit Bewunderung für die Taten der NS-Regierung erfüllt. So heißt es im Protokoll des Schwäbischen Albvereins Rechberghausen vom 15. März 1936 über eine Wanderung zum Bosler und die *Besichtigung der Straßen des Führers* am Schluss: *Mit Staunen wurden diese Arbeiten betrachtet*. Offensichtlich war es nur wenigen bekannt, dass die Machthaber aller Zeiten ihrer oft menschenverachtenden Herrschaft steinerne Denkmäler gesetzt haben – von den Pyramiden bis zum Nürnberger Reichsparteitagsgelände.

Die Macht sucht den Stein: dies gilt in besonderem Maße auch für die straßenbauende NS-Diktatur. Allerdings verbrämten die Initiatoren, Planer und Erbauer der Autobahnen ihre Stein-Ideologie mit dem Bekenntnis zu Natur- und Heimatschutz. So forderte der «Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen», Fritz Todt, 1937: *Der Lebensraum für Singvögel und Falken, für Igel, Wiesel und Eidechsen darf auch durch die Straßenbauten nicht vernichtet werden*. Doch richtungsweisend wurde ein anderes Wort des

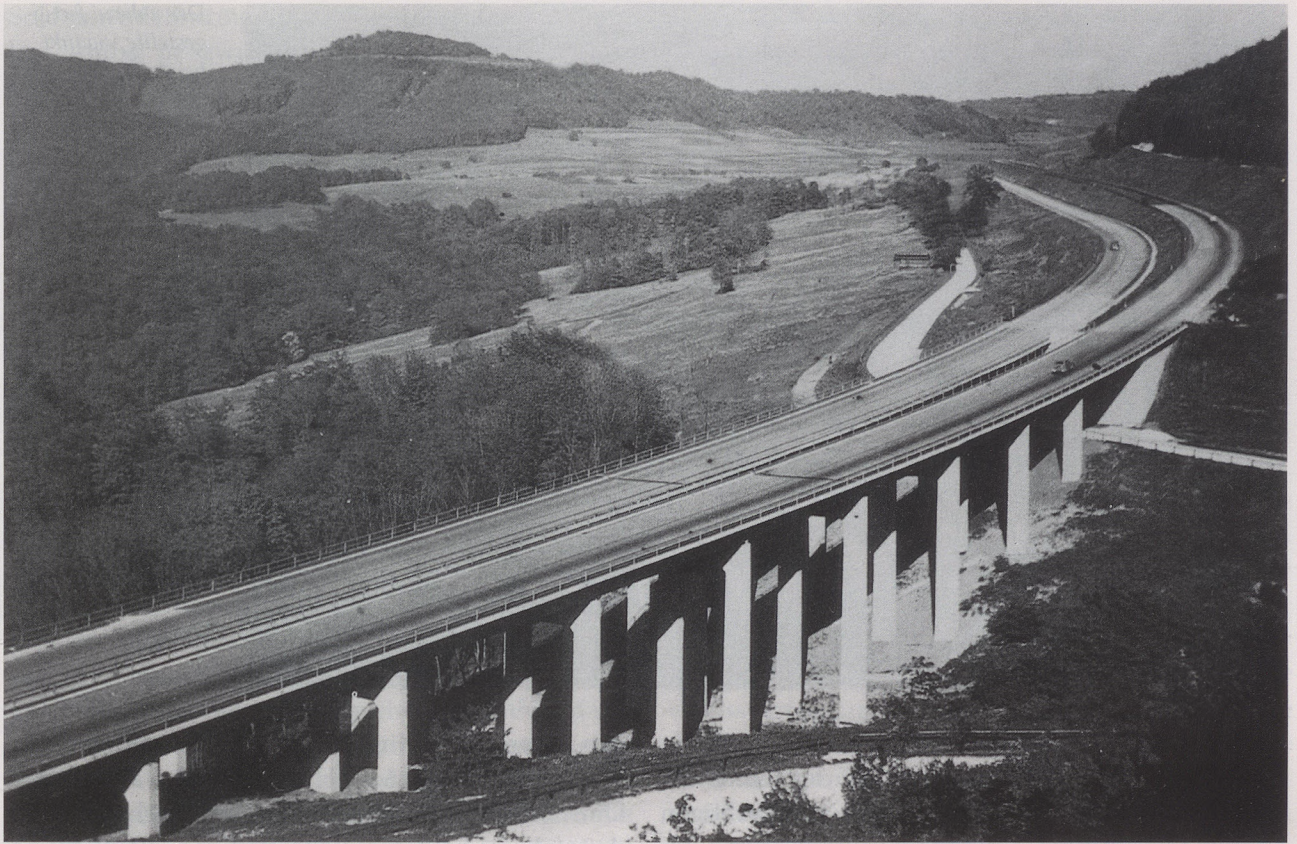
Generalinspektors, nämlich: *Für die Autobahn des Führers ist uns keine Landschaft zu schade*. Dies schloss glücklicherweise im Einzelfall die Entscheidung für landschaftsschonende Trassen und generelle naturnahe Einpassungsmaßnahmen – z. B. durch weiche Böschungen – nicht aus.

Auch der Bund für Heimatschutz in Württemberg und Hohenzollern ließ sich von den Naturschutzparolen der Autobahnbauer betören und nannte im Jahre 1937 die das vertraute Landschaftsbild doch in bislang unerhörten Dimensionen umgestaltenden Autobahnen *Werke, die Zeugnis ablegen von einer neuen hohen Verantwortung der Technik gegenüber dem Gemeinbesitz der deutschen Heimat*. Die Verantwortlichen für die im Jahre 1990 eröffnete neue «A8»-Trasse zwischen Aichelberg und Gruißingen haben allerdings in wohl eher noch stärkerem Maße die Landschaft technisch neu gebaut und Naturgesetze zu überspielen versucht. Die verheerenden Überschwemmungen und Rutschungen vor allem am Maustobelviadukt im Juni 1993 haben dies drastisch vor Augen geführt.

Auch die A8 gehört zum unbefragten NS-Erbe der Bundesrepublik, ebenso wie die sich immer weiter zuspitzende Verkehrsmisere unserer Tage in ihren tieferen Wurzeln auf das Motorisierungsprogramm des Dritten Reiches («Das Auto muss zum



Pflasterung der Aufstiegsstraße unterhalb der Böschungsmauer bei Aichelberg im Jahre 1937.



Die «Franzosenbrücke» bei Gruibingen bildete nach der Erbauung den Scheitelpunkt des Alaufstiegs. Dieses Beispiel für die «Schönheit der Technik» besteht heute nicht mehr.

Gemeingut des ganzen Volkes werden», 1937) zurückgeht. So braucht die Aktualität dieses Beitrages kaum eigens betont zu werden.

Der «Mythos Reichsautobahn» – RAB Ulm–Kirchheim im Herbst 1937 fertig gestellt

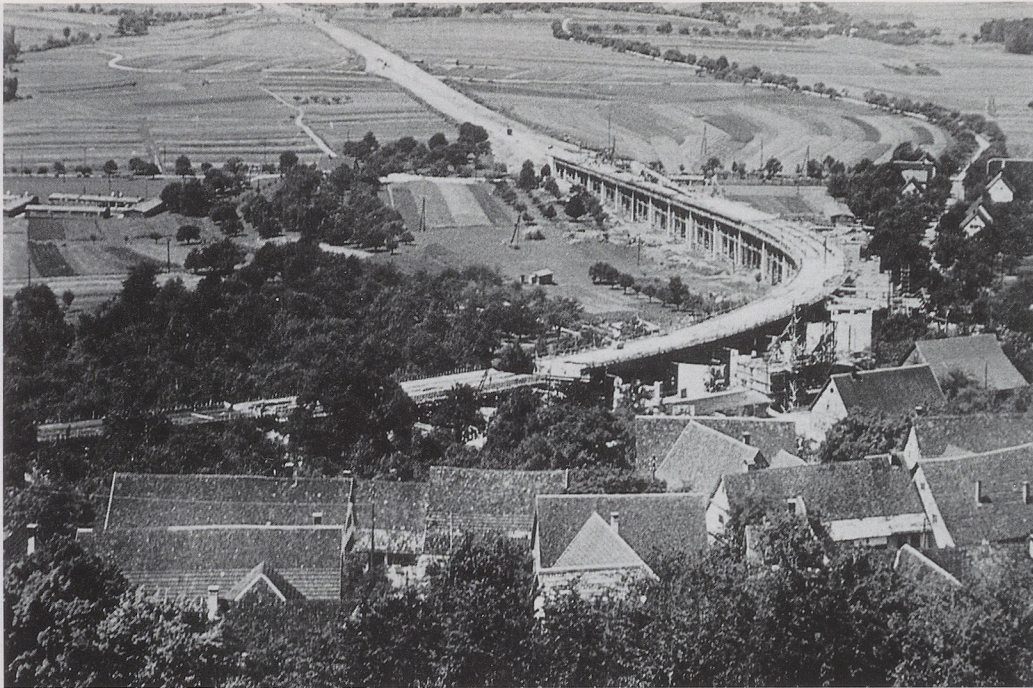
Am Anfang des Reichsautobahnbaues steht der Mythos. Hitler habe während seiner Festungshaft in Landsberg am Lech eine Karte des Deutschen Reiches auf seine Knie gelegt und in die einzelnen Planquadrate die künftigen Autobahnen eingezeichnet. Der Führer habe also die Autobahnen erfunden und in der Landsberger Gefängniszelle ihre Erbauung geplant: «Die Straßen Adolf Hitlers.»

Die Wirklichkeit sah freilich anders aus. In den USA und in Italien gab es seit den frühen 1920er-Jahren «highways» und «autostradas». Reichskanzler Brüning hatte im Jahre 1932 120 Mio. Reichsmark für den Straßenbau bewilligt, die Staatskrise vor 1933 ließ all diese Pläne nicht mehr zur Verwirklichung gelangen. So wurden in der Weimarer Zeit zwar die Pläne ausgearbeitet, unter Hitler aber wurden diese systematisch erweitert und in einem flächendeckenden Autobahnnetz realisiert. Der erste Spatenstich wurde am 21. März 1934 im ganzen Deutschen Reich

gleichzeitig an fünfzehn zwischen Ostpreußen und Württemberg, zwischen Ostfriesland und Bayern eingerichteten Baustellen spektakulär inszeniert als, wie es hieß, *feierliche Eröffnung der Arbeitsschlacht zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit*. Hitler selbst nahm den Spaten auf der geplanten RAB München–Salzburg bei Unterhaching in die Hand.

In Württemberg fand die entsprechende Feier exakt zum gleichen Zeitpunkt an der RAB-Baustelle zwischen Plieningen und Echterdingen statt. Transparente und Fahnen bildeten den Hintergrund, Gauleiter Murr und Ministerpräsident Mergenthaler hielten Ansprachen. Dann dröhnte über die Filderbaustelle die von München übertragene Hitlerrede, die das Startsignal gab zum Autobahnbau mit dem Satz: *Deutsche Arbeiter, fanget an!* (Die berühmte Arie aus der von Hitler geliebten Wagneroper *Die Meistersinger von Nürnberg*). Die Gleichzeitigkeit der fünfzehn Feiern des «ersten Spatenstiches» bezeugte demonstrativ die Rückkehr der Arbeit in fast allen Gauen des Reiches und die Inangriffnahme eines großen nationalen Projektes durch eine «Regierung der Tat».

Die Freigabe der in Württemberg inzwischen fertig gestellten RAB Kirchheim–Ulm für den Verkehr wurde mit vergleichbarem propagandistischem



Der nahezu fertiggestellte Viadukt bei Aichelberg, aufgenommen 1937.

Aufwand am 30. Oktober 1937 gefeiert. Gauleiter Murr hielt die Einweihungsrede auf der Autobahn bei Kirchheim/Teck – inmitten der in prächtigen Wagenkolonnen angereisten NS-Prominenz, der Kreisleiter, der Ortsgruppenleiter und der Führer der NS-Parteiformationen. Wilhelm Murr sprach von einer der gewaltigen Großtaten unseres Führers, dessen ureigenster Idee, und rühmte das *richtige Verständnis* der württembergischen Bevölkerung für die Autobahnen.

Noch am Abend – berichtete die Göppinger Zeitung – standen auf den Autobahnbrücken die Bewohner der Alb-Orte, um das Wunder der Autobahn zu bestaunen. Das war sicher keine Propaganda, aber ahnten diese Menschen, dass mit dieser Autobahn langfristig Abschied zu nehmen war vom bisherigen geruhsamen Leben und dass sich – wie bei der Eröffnung der Eisenbahnlinie Stuttgart–Ulm 90 Jahre zuvor – völlig neue Zukunftshorizonte auf-taten? In der kurzen Zeit von dreieinhalb Jahren hatte das verkehrspolitisch früher, eher benachteiligte Württemberg den Anschluss an das modernste Verkehrssystem in Europa gefunden.

Die Autobahn im Kreis Göppingen überquert die Schwäbische Alb in einem geologisch außerordentlich prekären Bereich. Ursprünglich war ein 2600 m langer Tunnel von Aichelberg bis nördlich von Wiesensteig geplant, an den sich ein 400 m langer Viadukt über das obere Filstal in 65 m Höhe anschließen sollte, der seinerseits dann in einen zweiten Tunnel von 2200 m Länge von Mühlhausen bis Hohenstadt einmünden würde. Doch führten die schwierigen geologischen Verhältnisse – so z. B. die zu Rutschun-

gen neigenden Ornatentone im obersten braunen Jura beim Deutschen Haus – und viele andere Umstände, so die Rücksicht auf den schaulustigen Autofahrer, bald zu einer völligen Neuplanung, nämlich dem Verzicht auf die Tunnel- und Viadukt-lösung. An deren Stelle trat die Zweiteilung der Fahrbahnen ab Mühlhausen. Die Abfahrtsstrecke sollte von Hohenstadt über den Drackensteiner Hang nach Mühlhausen führen, die Aufstiegsstrecke dagegen von Mühlhausen durch das obere Filstal bis zur Zusammenführung der beiden Trassen bei Hohenstadt. Bis heute gilt diese Zweiteilung der Albüberquerung als die eigentlich «revolutionäre» Bauentscheidung in der Geschichte der Autobahnen.

«Straße des Führers» dient Arbeitsbeschaffung und wird zu propagandistischen Zwecken missbraucht

Das beschäftigungspolitische Ziel des Autobahnbaus stand propagandistisch an erster Stelle. Man gedachte etwa zehn Prozent der Arbeitslosen von 1933, also etwa 600 000, durch den Autobahnbau ins Brot zu setzen, aber nur weniger als fünf Prozent waren am Bau direkt oder in den Zuliefererbetrieben beschäftigt. Die triumphierende Schlagzeile der Geislinger Zeitung vom 7. Februar 1934 *Die Reichsautobahn macht den Geislinger und Göppinger Bezirk frei von Arbeitslosen* gründete weniger auf vorhersehbaren Tatsachen als auf Glaube und Hoffnung.

Die strategische Zweckbestimmung ist in der Forschung umstritten. Zwar stellte man Berechnungen an, nach denen auf den Reichsautobahnen 300 000

Soldaten mit Sturmgepäck in 100 000 beschlagnahmten Autos in zwei Nächten von der Ost- zur Westfront verlegt werden könnten. Doch sah die Wehrmachtführung in den Autobahnen eine bedrohliche Orientierungshilfe für feindliche Flugzeuge. Mehr und mehr aber erkannte sie, in welchem Ausmaß die mit dem Autobahnbau einhergehende zivile Motorisierung auch der für künftige Kriege notwendigen militärischen Motorisierung Vorschub leisten würde. So wuchs der Einfluss militärischer Stellen auf die Trassenführung, auch wenn die Reichsautobahnen zu keinem Zeitpunkt des Krieges, auch wegen des Treibstoffmangels, irgendeine operative Rolle zu spielen vermochten.

So blieb, neben der nur zu einem sehr geringen Teil erfolgreichen Arbeitsplatzbeschaffung, allein Hoffnung auf die politisch-ideologische Mobilisierung der Bevölkerung für das NS-Regime durch ein großes, zukunftsorientiertes Projekt. Die RAB war zum Symbol eines neuen, von Aufbruchstimmungen beflügelten deutschen Reiches geworden, das – wie man hoffte – mit einer alle Bevölkerungskreise erfassenden Motorisierung, Modernisierung und touristischen Freizeitgestaltung eine völlig neue gesellschaftliche Lebensperspektive in Aussicht

stellte, dank der RAB, des eigenen VW und der NS-Organisation «Kraft durch Freude». Aber all diese Hoffnungen erfüllten sich allenfalls in Ansätzen. Die produzierten VW's gingen an die Wehrmacht, und auf den Autobahnen gab es fast keinen Verkehr. So erhielten sich viele Legenden, von denen der Mythos der Reichsautobahn bis zum heutigen Tage lebt.

Sicher, nicht der Autobahnbau als solcher ist den Nationalsozialisten zum Vorwurf zu machen, sondern der propagandistische Missbrauch, der mit diesen Autobahnen getrieben wurde und der die Menschen über den Unrechtscharakter, über Terror und Gewalt des Systems hinwegsehen ließ.

Von besonderer Bedeutung für das NS-Regime wurde die Installation einer länderübergreifenden Straßenbaubehörde, deren Chef und charismatische Leitfigur der aus Pforzheim stammende Fritz Todt war. Diese zentrale Behörde trieb den Prozess der Aushöhlung der föderativen Elemente der Weimarer Reichsverfassung zielstrebig voran und bereitete den zentralistischen Führerstaat vor. Auch die *Straße des Führers* auf der Schwäbischen Alb war Instrument nicht nur einer verkehrstechnischen, sondern auch einer verfassungsrechtlichen Revolution.

Einmalig im Großraum Stuttgart

Die neue Dimension des Wohnens

5
 * STERNE
 * WOHNEN
 * Service
 * inklusive

Zeit für die wichtigen Dinge des Lebens – in einer Eigentumswohnung mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot. Der Service ist im Kaufpreis der Wohnung bereits enthalten – fünf Jahre lang. Und noch in diesem Jahr können Sie einziehen.

S Leinf.-Echterdingen

In den Gärtlesäckern
 Attraktive 2-, 3- oder 4-Zimmer-Wohnungen bis ca. 101 m² Wohnfläche nahe der Ortsmitte. S-Bahn-Station und Busbahnhof sind ebenfalls ganz in der Nähe.

Herr Betz berät Sie gerne.
 Telefon 07 11/21 77-131.

S Stuttgart

Burgholzhof,
 Yitzhak-Rabin-Straße
 Großzügige 2- bis 4-Zimmer-Wohnungen mit Wohnflächen von ca. 53 m² bis ca. 89 m². TG-Stellplätze können frei hinzuerworben werden.

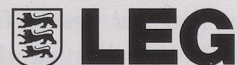
Herr Wirth berät Sie gerne.
 Telefon 07 11/21 77-135.

S Ostfildern

Scharnhäuser Park
 Gut geschnittene 2- bis 4-Zimmer-Wohnungen mit Wintergarten, Terrasse oder Dachterrasse. Wohnflächen von ca. 60 m² bis ca. 120 m². TG-Stellplätze können frei hinzuerworben werden.

Herr Betz berät Sie gerne.
 Telefon 07 11/21 77-131.

An allen Standorten ist eine Musterwohnung zu besichtigen. Vereinbaren Sie einen Termin!



LEG Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
 Katharinenstraße 20 · 70182 Stuttgart · Tel. 07 11/21 77-220 · Fax -394

BAUEN AUF SICHEM GRUND

www.leg-bw.de

Der Bau dieses in der Nachkriegszeit durch seine vielen Unfälle und Staus berüchtigten Viaduktes habe *das ganze Denken der Gemeinde Jahr für Jahr in seinen Bann geschlagen*, heißt es in der Ortschronik von 1935. Ein Jahr zuvor begannen die Vermessungsarbeiten, ihnen folgten rasch die Grundstückserwerbungen. Es dürfte dabei auch hier viel Ärger gegeben haben, vor allem aber in Gruibingen, wo die leicht erreichbaren Felder in Tallage sicher nicht freiwillig abgetreten wurden. Der damalige Gruibinger Bürgermeister deutete dies später an mit der Feststellung, *der Kampf um die Entschädigungen sei sehr hart und einschneidend gewesen*. Abholzaktionen großen Ausmaßes im Staatswald Richtung Deutsches Haus bereiteten den Beginn der Bauarbeiten seit 1935 vor.

Die künftige Autobahntrasse präsentierte sich zunächst einmal als riesige Baustelle mit über tausend Bauarbeitern. Sie waren in drei Wohnlagern untergebracht, nahe dem heutigen Bürgerhaus. Diese Baracken bildeten zusammen mit den Baubüros, den Reparaturwerkstätten, Transformatorenhäuschen, Pumphäusern und Materiallagern einen weiträumigen Gebäudekomplex. Die Rolle der heutigen LKW's übernahmen damals die Feldbahnen, die «Loren». Ihnen zur Seite stand eine ganze Armada neuer Maschinen, von Betonmischern, Baggern, Verteiler- und Fertigermaschinen, von mobilen Hochkränen und Arbeitsbühnen. Sie verliehen diesen Baustellen einen durchaus modernen, funktionsbestimmten Charakter.

Dies stand keineswegs im Einklang mit den Vorstellungen jenes Flügels innerhalb der NSDAP, der unter Führung des Agrarideologen Walter Darré – «Blut und Boden» – heftig gegen Industrialisierung und westliches Maschinensystem zu Felde zog und für handwerkliches Bauen eintrat, ohne sich gegen die Pragmatiker und Ingenieure langfristig durchsetzen zu können. Immerhin gelang es ihm, den neuen Autobahnen eine Reihe von traditionellen Bauelementen zu implantieren, zu denen Inschriften an Brücken – so bei Kirchheim/Teck *Alles für Deutschland* –, die Pflasterung gebirgiger Strecken wie gerade hier zwischen Aichelberg und Hohenstadt sowie handgearbeitete Böschungsmauern gehörten. Die Böschungsmauern bei Aichelberg wurden beim Bau der neuen Trasse in den Jahren 1986–1990 nicht beseitigt und bieten somit ein anschauliches Beispiel für den Grundsatzkonflikt zwischen funktionalistischer Technik und dem an Tradition orientierten Handwerk. Zwar war der

Beton für die Stabilisierung des steilen Abhanges am Turmberg unersetzlich, doch verkleidete man die tragende Betonwand mit handgearbeiteten Gönninger Tuffsteinen.

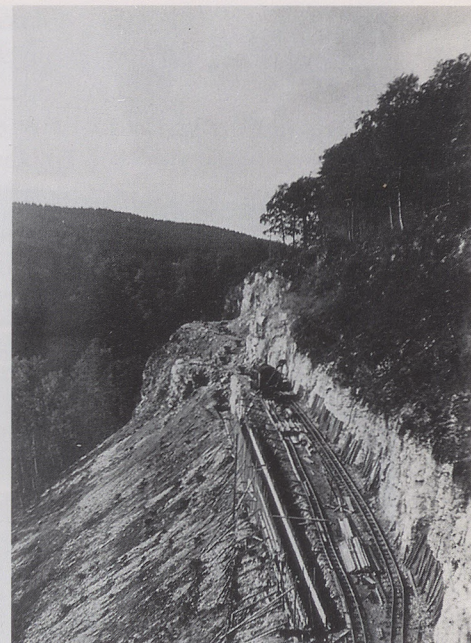
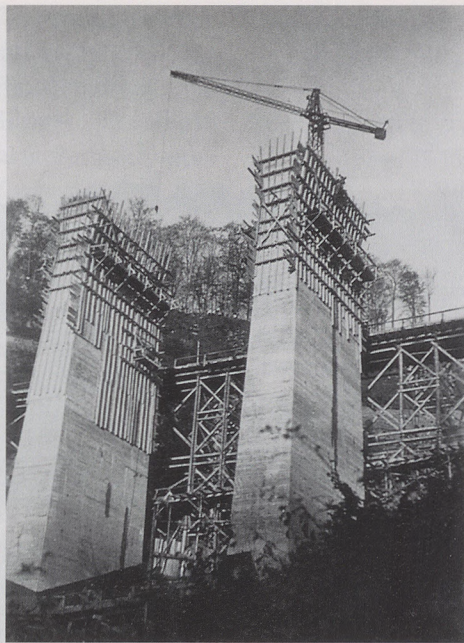
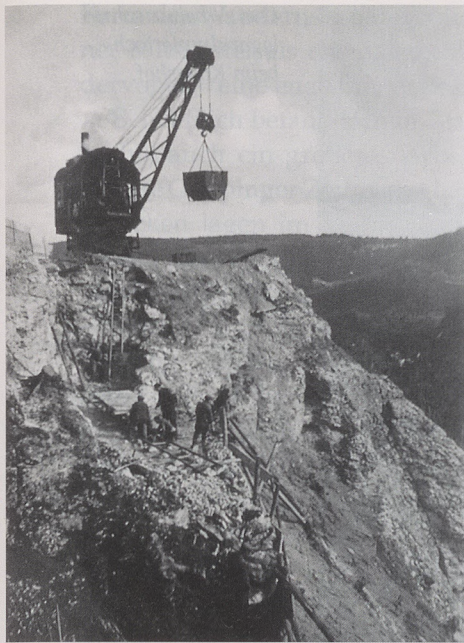
Die erhaltenen Mauern zwischen den ehemaligen, heute grasbewachsenen, schmalen Fahrbahnen lassen an mittelalterliche Burg- oder Festungsmauern denken und bilden eine monumentale Toranlage für die Einfahrt in die Mittelgebirgswelt der Schwäbischen Alb: *Hier beginnt der 17 km lange Albiübergang. Prachtvoll ist der Blick auf die ausgedehnten Waldungen am Bosler und an den kulissenartig vorspringenden Hängen des Kornberges. Drüben grüßen die Kuppen der Kaiserberge* (Blätter des Schwäbischen Albvereins 1937). Mit den Böschungsmauern sollte im Sinne der NS-Bauauffassung das Werk des Technikers und Ingenieurs durch die Hand des kunstfertigen, in mittelalterlicher Bauhüttengesinnung schaffenden Steinmetzen veredelt und zum Denkmal erhoben werden. Der naturnahen Schönheit und Formkraft dieser Mauern, ihrer strengen «Ästhetik», vermag sich auch der moderne Betrachter kaum zu entziehen. Gleichzeitig aber demonstrierte die in Handarbeit geschaffene Mauer die Gültigkeit des beschäftigungspolitischen Grunddogmas des Autobahnbaues: *Wo die Menschenkraft nicht ausreicht, da (erst) setzt der maschinelle Baggerbetrieb mit ein* (Fritz Todt, 1937).

Der 940 m lange und von 40 Pfeilerpaaren getragene Aichelberger Viadukt aus Stahlbeton erschien den Zeitgenossen als ein beispielloses technisches Wunderwerk und bescherte dem kleinen, abgelegenen Dorf bald eine unerwartete Berühmtheit. Viele Aichelberger vermieteten ihre Zimmer, und der tägliche Bierverbrauch auf der Baustelle erreichte an manchen Tagen die magische Höhe von tausend Litern. Bald tauchten auch die ersten Viadukt-Touristen auf. Die Gemeinde wusste um ihre gewachsene Bedeutung und beantragte, allerdings erfolglos, eine Ortsnamenänderung: Aichelberg am Autobahn Viadukt.

Das *unvergängliche Denkmal* wurde am 20. April 1945 von der deutschen Wehrmacht gesprengt, im Jahre 1950 in den alten Formen wiederhergestellt und im Zuge des neuen Alaufstieges seit 1988 endgültig beseitigt.

*Die «Grünbrücke» von 1990 –
im Schnittpunkt der beiden Trassen*

Die mit Bäumen und Pflanzen belebte «Grünbrücke» entschädigt als ökologisches Vorzeigeobjekt für den harten Landschaftseingriff durch die neue Autobahntrasse. Sie markiert die Stelle, wo die neue



Von links: gefährliche Baggerarbeiten am steilen Drackensteiner Hang.– Die Pfeiler der Drachenlochbrücke wachsen in die Höhe, Aufnahme ca. 1935. – Loren erschließen den Drackensteiner Steilhang.

Trasse die mittlerweile völlig verschwundene alte Reichsautobahn in einem spitzen Winkel kreuzt. Die dafür notwendigen riesigen Erdbewegungen haben eine neue Landschaft geschaffen, für die eine Art Sattel charakteristisch ist, der die Boller und die Weilheimer Seite verbindet. Vor allem bietet die Grünbrücke bei guter Sicht einen weiten Fernblick, der von der Teck über Kirchheim bis zum Filstal und dem nahen Aichelberg und Turmberg reicht.

Die heute von der Grünbrücke aus in Richtung Kirchheim/Teck wahrgenommene Landschaft unterscheidet sich wesentlich von jener der dreißiger Jahre. Heute ist die Autobahn Leitachse eines relativ breiten, unregelmäßig ausgebildeten Siedlungskorridors, vor allem bei Kirchheim und Holzmaden, deren Wohnungs- und Gewerbeflächen sich durch die Autobahn nach 1945 um das Dreifache vergrößert haben. Im Jahre 1937 dagegen führte das weiße Band der Autobahn durch eine nur von wenigen schmalen Siedlungsinseln bedeckte weite und fast leer anmutende Landschaft. Sie gab diesem Voralb-Raum – viel mehr als heute – eine bezwingende lineare Perspektive.

Die ersten Ingenieure der Reichsautobahn kamen von der Eisenbahn und bauten für das Auto wie einst für die Züge gerade Trassen mit tiefen Einschnitten. Der von der Grünbrücke aus gut erkennbare, wie mit dem Lineal gezogene Streckenabschnitt Kirchheim–Aichelberg trägt noch die Handschrift der alten Bahningenieure. Seit 1937 aber trat diesem Bauprinzip ein neues Formschema ent-

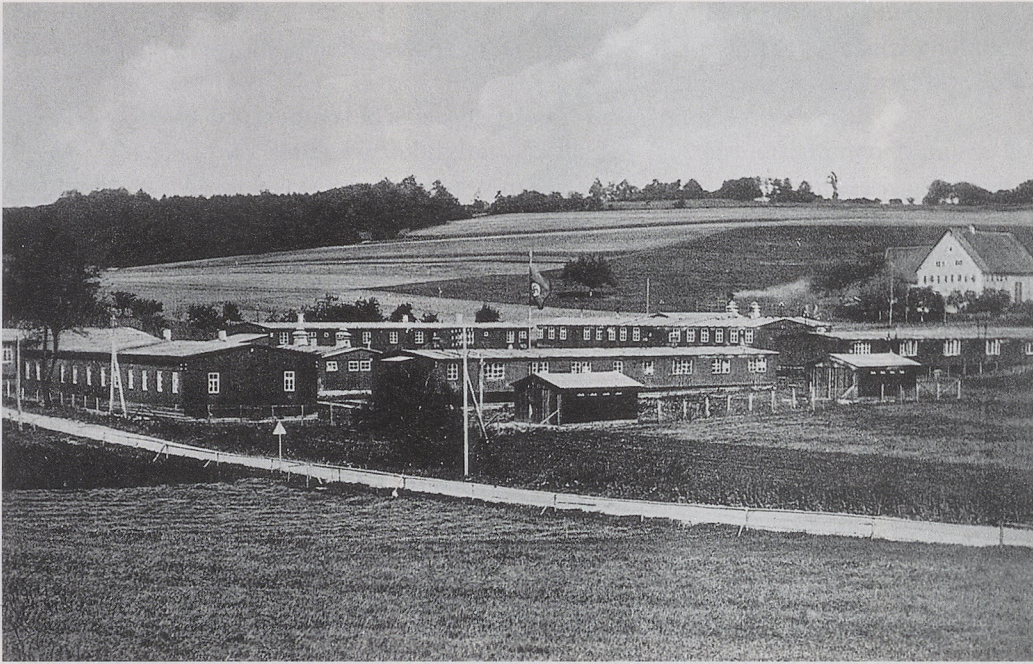
gegen, das der «schwingenden Kurve». Wald und Gebüsch und eine abwechslungsreiche, schwingende Linienführung sollten einer neuen Harmonie zum Durchbruch verhelfen – zwischen Technik und Natur, zwischen wirtschaftlichem Nutzen und seelischer Anmutung, zwischen Arbeit und Freizeit.

Die der neuen «A-8-Trasse» seit 1990 zum Opfer gefallene naturnahe «Waldkurve» trug dieser von »Landschaftsanwälten« mitentworfenen Straßenästhetik Rechnung und musste dann aber doch wegen der zahlreichen schweren Unfälle dem neuen Maustobelviadukt weichen. Letztlich aber war die Reichsautobahn Ausdruck und Symbol der NS-Volksgemeinschaft, einer *höheren Ordnung*, unter die sich alles eingliedert, was lebensfähig und lebensberechtigt ist (so ein Autobahnarchitekt) – aus der folglich die *Lebensunwerten* ausgeschlossen blieben, so die beim Autobahnbau nahe Hohenstadt noch 1941 eingesetzten jüdischen Zwangsarbeiter.

Grübingen – das Dorf zwischen Tradition und Modernität

Das in fast 600 m Höhe zwischen den Ausläufern des Kornberges, dem Rufstein und dem Burgstall maleisch eingebettete, damals eher ärmliche Dorf war durch seine für die Autobahn besonders günstige Lage in einem Hochtal geradezu prädestiniert für seine Aufgabe, Stützpunkt und Drehpunkt für die geplanten Bauarbeiten und den späteren Verkehrsfluss zu werden.

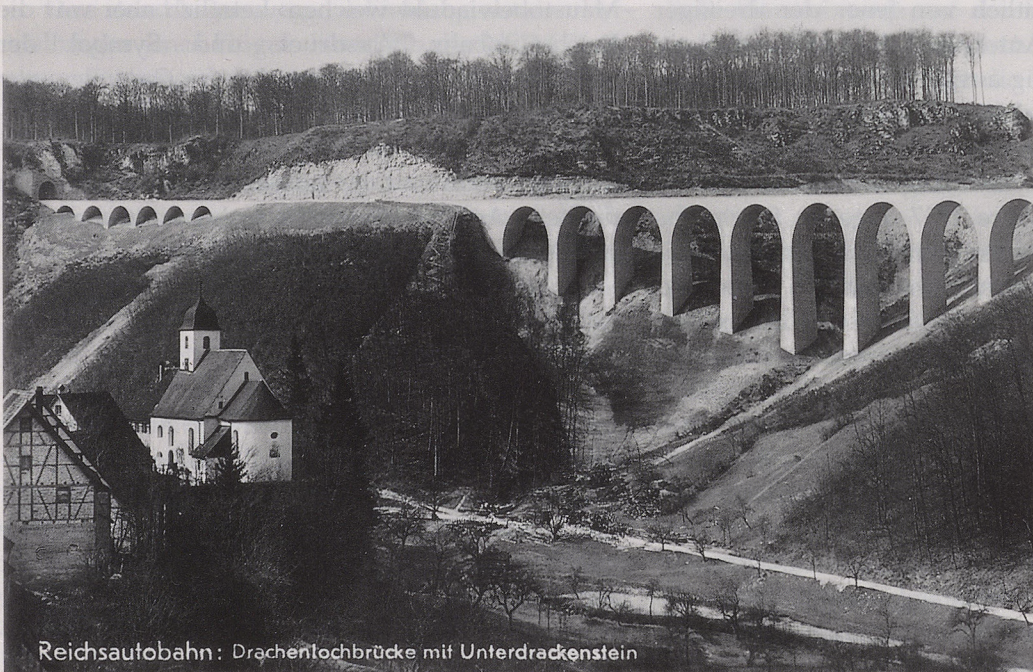
Das Arbeiterwohn-
lager «Impferloch»
beim Kölleshof.



Die von Gruibingen aus gebaute, heute verschwundene «Franzosenbrücke» bildete damals den Scheitelpunkt des Albaufstieges. Die Brücke wurde auf sechs bzw. sieben Pfeilerpaaren errichtet und entsprach in ihrem die rechten Winkel betonenden, u-förmigen Pfeilersystem den Vorstellungen des technisch-funktionalistischen Flügels innerhalb des Planergremiums. Die Presse lobte die Brücke als Beispiel für die *Schönheit der Technik*.

Ein gleichzeitig entstandenes Foto des damaligen Gruibinger Ortspfarrers Walter Friß zeigt die Gruibinger Hauptstraße, einen noch unbefestigten Weg mit offenen Kandeln, einem abgestellten Heuwagen,

Misthäufen, Fachwerk und Rathausturm und dazwischen eine alte Frau mit einem jungen Mädchen. Zwei Welten stoßen hier in Gruibingen aufeinander – die «futuristische» Franzosenbrücke und die Dorfstraße in ihrer bäuerlichen Alltagswirklichkeit. Die Nazis schätzten auch diese «rückständige», im heimatischen Brauchtum verwurzelte dörfliche Welt und verklärten sie in den Samstagsausgaben ihrer Zeitungen mit Holzschnitten wie *Der Sämann* oder *Nach dem Kirchgang* als Musterbeispiele von «Blut und Boden». Die mit einer Tankstelle verbundene Raststätte »Sonnenfleckle« forderte auf zum «Autowandern», einer neuen zeitgemäßen



Reichsautobahn: Drachenlochbrücke mit Unterdrackenstein

Ansichtskarte
mit dem vollendeten
Viadukt.

Form des Wanderns, zu der Fritz Todt und viele seiner Mitstreiter als ehemalige Mitglieder des »Wandervogels« eine enge innere Beziehung hatten.

Schließlich befand sich in Gruibingen, im «Erlenbach», auch ein größeres Arbeiterwohnlager, über das die Göppinger Zeitungen häufig berichteten. Die Baracken lagen im Viereck um einen Appellplatz, dessen Mittelpunkt der Fahnenmast mit der Hakenkreuzfahne bildete. Der Speiseraum war mit einem Führerbild und den Reichsfahnen geschmückt, und hübsche gepflegte Gartenanlagen umgaben das Lager *wie ein Teppich*. Die Einsetzung eines Lagerführers, von Stubenältesten, ein Tages- und Dienstplan, der übliche Radio-Gemeinschaftsempfang, politische Vorträge, aber auch Appelle, Volksliedsingen nach Feierabend, Sportveranstaltungen und Sommerfeste am Kornberg verweisen auf die typischen Formen und Strukturen eines «Lagers», eines sozialen und ideologischen Grundpfeilers der Erziehung im Dritten Reich, eines Modells für die späteren Arbeitsdienst-, HJ- und Wehrrerüchtigungslager. Das alte Dorf profitierte gewiss von der neuen Verkehrsachse. Manche Gruibinger verdienten sich ein Zubrot durch Gespanndienste, Geschäfte und Wirtschaften lieferten Brot und Würste. Im Sog der Autobahn traten bald, vor allem nach dem Krieg, Gewerbe und Industrie neben die Landwirtschaft. Auch die nach 1937 eingerichtete Busverbindung Ulm–Stuttgart und die täglich erlebte faszinierende und gleichzeitig erschreckende Welt des Automobils sprengten den engen Horizont des alten Dorfes. Gruibingen rüstete sich zum Eintritt in eine neue, moderne Welt.

Die Drachenlochbrücke –

«ein gewaltiges Werk, für ewige Zeiten geschaffen»

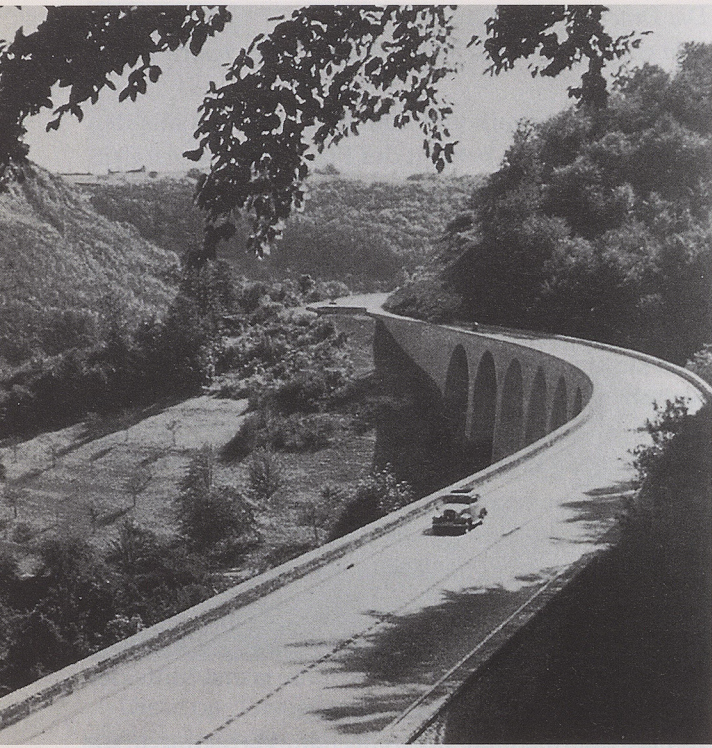
In der Pfarrchronik von Unterdrackenstein aus den Jahren 1934/1935 beklagt der Pfarrer den *neuen Zeitgeist*, dem so manches weichen musste, und er nennt dabei auch den Bau der *Reichsautobahnstraße Stuttgart–Ulm*. In 750 m Höhe wurde an dem vollständig abgeholzten Steilhang des Gosbachtals unterhalb des Impferloches die Baustelle für den Viadukt am Drackensteiner Hang eingerichtet. Die Arbeiterwohnbarracken lagen unten an der Straße ins Dorf und auf der Hochfläche beim Kölleshof. Am 30. Oktober 1937 wurde die Strecke durch den Gauleiter Wilhelm Murr für den Verkehr in beiden Richtungen freigegeben. Die Aufstiegsstrecke im oberen Filstal durch den Lämmerbuckeltunnel – der, 1940 im Rohbau errichtet, während des Krieges der Daimler-Benz AG als Produktionsstätte von Kompressoren für Flugmotoren diente – konnte ja erst Mitte der 1950er-Jahre fertig gestellt werden.

Die ungünstigen geologischen Verhältnisse im Weißen Jura des Gosbachtals machten den Bau einer klassischen Gebirgsstraße mit Klingenüberquerungen, Stützmauern, Lehnbrücken und umfangreichen Felssprengungen unumgänglich. Von «Schonung» der Naturlandschaft im Sinne der Todtschen Anweisung konnte keine Rede sein. Der aus Eisenbeton gebaute Viadukt war mit seinen neun Pfeilern und zehn Rundbogenöffnungen einem historisierenden Leitbild verpflichtet. Paul Bonatz, der Erbauer des Stuttgarter Hauptbahnhofes, hatte seine Vorstellungen einer traditionsgebun-



*Drachenlochbrücke
1938. Damals waren
Autos auf der
Reichsautobahn fast
noch eine Seltenheit.*

Reichsautobahn: Felsentunnel am Drackensteiner Hang



Die Drachenlochbrücke – «Schwingende Kurve» im Gosbachtal.

denen Moderne in die Planungen eingebracht. Die mächtigen Rundbogen mögen inspiriert sein von römischen Aquädukten und Brücken (Pont du Gard, Alcántara). Hitler selbst hatte ja schon früh die Römer als *beste Lehrmeister für alle Zeiten* gepriesen. Aber auch schon beim Bau der von Rundbögen getragenen Eisenbahnbrücken (Enzviadukt bei Bietigheim 1853) und Wehrbrücken (Murgkraftwerk Forbach 1919) haben diese Römer-Monumente gewiss ihren Einfluss ausgeübt. Der Blick auf den Viadukt, etwa von der Unterdrackensteiner Kirche aus, vermittelt dem Besucher eine unwiderstehliche visuelle Faszination. Die Brücke fügt sich in ihrer Farbe und in ihrer Oberflächenstruktur harmonisch der umgebenden Gebirgslandschaft ein und setzt doch in der kraftvollen und gleichzeitig eleganten Reihung ihrer Bögen einen markanten Kontrapunkt zu der Fels- und Waldlandschaft dieses Tales.

Die Göppinger Zeitung feierte den Drackensteiner Hang als *Deutschlands imposantesten Gebirgsübergang* und nannte diese Autobahn *des Führers stolzeste Straße in Württemberg*. Der Viadukt wurde mit den anderen Brücken schon acht Jahre später, am 20. April 1945, von der deutschen Wehrmacht gesprengt und in den Jahren 1949/1950 in alter Form wiederhergestellt.

Auch die Drachenlochbrücke war nicht nur Zweckbauwerk, sondern auch Prestigebau und Denkmal des NS-Staates und seines Führers, eine gleichsam monumentale Bestätigung der NS-Herrschaft auf der Schwäbischen Alb.

Aus diesem Verständnis der Reichsautobahnen erwuchs, dank einer virtuos gesteuerten Propaganda, der «Mythos Reichsautobahn». Autobahnmaler entwarfen das Bild einer von heroischen Arbeitern und gigantischen Maschinen gebauten Reichsautobahn, Autobahnfilme begeisterten Millionen von Zuschauern, Kunstdruckwerke verbreiteten die Bilder der bekanntesten Brücken in aufregenden Detailaufnahmen, so z. B. der Drachenlochbrücke oder der Mangfallbrücke nahe dem Tegernsee. Autobahnromane («Granit und Herz») rührten ihre Leserinnen zu Tränen, und pseudosakrale «Autobahnoratorien» erhoben die neue Straße zu einer wahren Ikone des Dritten Reiches.

Auch die von unzähligen Poeten dargebrachte Autobahnlyrik trug dazu bei. In einem anonymen Lobgesang auf das Werk der Reichsautobahn jener Jahre heißt es:

*Des Führers Geist hat es erdacht,
Des Volkes Treue hat's vollbracht.
Es steht das Werk – Triumph der Macht –
Geschlagen ist die erste Schlacht.*

Der Verfasser beschwört die Herrschaftsphantasien der Autobahnideologen jener Zeit. Der *ersten Schlacht*, dem Autobahnbau, werden bald weitere «Schlachten» unter dem Kommando der «Organisation Todt» folgen: Befestigungswerke (Westwall), strategische Straßen in der besetzten Sowjetunion und – in Württemberg im Endstadium des Krieges – die auf Zwangs- und Vernichtungsarbeit aufgebauten Schieferölwerke («Unternehmen Wüste») im Raum Hechingen/Balingen.

Insofern sind die Autobahnen nicht nur ein politisch wertneutrales und zu Recht bewundertes Kulturdenkmal, sondern auch triumphales Macht- und Siegeszeichen und somit ein Markstein auf dem Weg in den Krieg und den Massenmord.

QUELLEN UND LITERATUR

- Bildarchiv der Gemeinden Aichelberg, Gruibingen (Friefß) und Drackenstein.
- Heimatbücher, Orts- und Pfarrchroniken von Aichelberg, Gruibingen und Drackenstein (Kreisarchiv Göppingen/Filseck).
- Auf der Gass ond hinterm Haus/Gruibingen um 1935. Hrsg. von der Gemeinde Gruibingen. Weißenhorn 1994.
- NS-Zeitungen: Der Hohenstaufen, Der Hohenstaufen-Göppinger Zeitung (Stadtarchiv Göppingen).
- Bitomsky, Hartmut: Reichsautobahn (Film, gezeigt im WDR 1985).
- Interviews mit mehreren Zeitzeugen in Aichelberg, Gruibingen und Unterdrackenstein 1997–1999.
- Schütz, Erhard/Gruber Eckhard: Mythos Reichsautobahn. Berlin 1996.
- 50 Jahre Autobahnen in Baden-Württemberg. Hrsg. K. Schefold. Stuttgart 1986.
- Deutschlands Autobahnen – Adolf Hitlers Straßen. Hrsg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Bayreuth 1937.