

„Deutschlands schönste Autobahnstrecke“ Der Autobahn-Albaufstieg/-abstieg am Drackensteiner Hang

Autobahn Stuttgart–München, kurz nach der Anschlussstelle Mühlhausen: Ein langsam fahrender LKW voraus, Geschwindigkeitsbegrenzung, lästiges Zurückschalten in den dritten Gang, plötzlich fehlt die Gegenfahrbahn. Nur wenigen Autofahrerinnen und Autofahrern ist bewusst, dass sie sich gerade auf einem historischen Autobahnabschnitt befinden, der einst sogar als „Deutschlands schönste Autobahnstrecke“ gepriesen wurde. Der Autobahnauf- und -abstieg am Drackensteiner Hang ist das einzige denkmalgeschützte Autobahnstück in Baden-Württemberg und eines der wenigen bundesweit.

Martin Hahn

Die Baugeschichte der Strecke, die den Steilhang der Schwäbischen Alb mit der unkonventionellen, ja revolutionären Lösung der Teilung der Fahrstrecken und mit zahlreichen Brücken und Tunnels bewältigt, ist facettenreich. In der historischen Fotosammlung des ehemaligen Landesamts für Straßenwesen Baden-Württemberg ist der Bauverlauf eindrucksvoll dokumentiert. Begonnen wurde die von der Obersten Bauleitung der Kraftfahrbahnen in Stuttgart geplante Strecke 1936. Für die Kunstbauten wurde architektonischer Rat von Paul Bonatz eingeholt, der diese Beratungstätigkeit zuvor schon für ein weiteres epochales Verkehrsbauwerk des Landes, den Neckarkanal, geleistet hatte. Im traditionellen Motiv der Bogenbrücken mit Parabelform, in der steinmetzmäßigen Oberflächengestaltung dieser Betonbrücken in der An-

mutung von Natursteinbrücken, in den Natursteinstützmauern sowie bei der Beibehaltung der Fahrbahneigung, der -steigung und der Kurvenradien bei den Brückenbauwerken werden die Bemühungen von Bonatz und der Bauleitung zur optimalen landschaftlichen Einbettung der Autobahn sichtbar. Dieser harmonischen Integration in die Steilhänge des Albtraufs im oberen Filstal war auch die Aufteilung in eine Aufstiegs- und eine Abstiegsstrecke geschuldet, ließen sich doch zwei schmale Bänder am Hang besser anpassen als ein breites Band mit großen Stützmauern. Der Albabstieg mit dem Nasenfelstunnel, der berühmten Drachenlochbrücke und fünf weiteren Brücken in einheitlicher Gestaltung als spektakuläre Brückenfolge wurde 1937 fertiggestellt. Der Albabstieg war zunächst im Gegenverkehr befahr-



1 Drachenlochbrücke
am Albabstieg.



bar. Am Alaufstieg waren der Lämmerbuckeltunnel durchgestochen und die beiden wichtigsten Brücken (Todsburg- und Malakoffbrücke) teilweise fundamementiert, als 1941/42 die Arbeiten kriegsbedingt eingestellt wurden. Der Lämmerbuckeltunnel wurde im Zweiten Weltkrieg als Rüstungsfabrik genutzt, die Drachenlochbrücke zerstört, wovon eindrucksvolle Bruchstücke am Bergfuß noch heute Zeugnis ablegen.

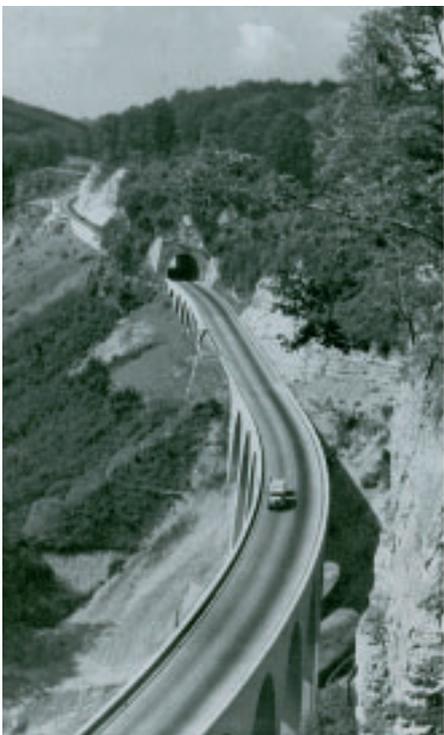
1955 bis 1957 erfolgte schließlich die Fertigstellung des Alaufstiegs, wobei die Ingenieure sich damals rühmten, die 1938 entworfene, eher harte Linienführung aus Kreisbögen und Zwischengeraden durch eine dynamischere, fahrerfreundlichere neue Linienführung mit Kreisbögen und so genannten Klothoiden (Übergangsbogen bei Kurven im Straßenbau) verbessert zu haben. Die Problematik des Brückenbaus im geologisch schwierigen Gehängeschutt des Albraufs zeigt sich besonders eindrucksvoll an der Todsburgbrücke, deren Fundamente ebenso tief gründen wie die Brückenbögen hoch sind. In der Senkkastenbauweise, eigentlich für den Bau von Brückenpfeilern im Wasser entwickelt, wurden die Fundamente bis zu 25 m in den Boden getrieben, bis sicherer Baugrund erreicht war. Die Todsburgbrücke erscheint zwar optisch heute als Bogenbrücke wie in den 1930er Jahren geplant, erfuhr aber bei der Fertigstellung 1955 bis 1957 eine grundlegende Änderung der Konstruktionsart durch das Ingenieur-

büro Leonhardt-Andrä (Stuttgart). Jeder Pfeiler ist für sich freistehend und besteht aus zwei bogenförmigen Kragarmen, was einen leichteren Überbau ermöglichte.

Besonderes Kennzeichen der Autobahnplanung am Albrauf ist die zeittypische optimale landschaftliche Einfügung der Trasse, die Betonung und Inszenierung landschaftlicher Eigenheiten (z. B. „Steinernes Weib“) und ihre bewusste Einbeziehung in das Erlebnis „Autofahrt“. Kleine Parkplätze entlang der Strecke sollten zur Aussicht ins Filstal einladen. Ganz im Gegensatz zur heutigen, durch die immense Verkehrsbelastung verständlicherweise negativen Wahrnehmung wurde die Autobahn damals als Bereicherung für die Landschaft gesehen: „Die Autobahn wurde also nicht eine Zerstörung der Landschaft, sie brachte im Gegenteil neue Werte“ (Paul Bonatz: Leben und Bauen 1950); „Kühnheit und Schönheit dieser Straße und ihrer eindrucksvollen Brückenbauten sprechen für sich. Die selten glückliche Harmonie, die Straße und Landschaft zu einer Einheit werden lassen, sichern dem Alaufstieg eine Sonderstellung im Autobahnbau in unserem Vaterland.“ (Innenminister Victor Renner anlässlich der Einweihung der Kompletstrecke 1957).

Diese Verbindung von Straße und Landschaft drückt sich auch darin aus, dass 1941 eine „Verordnung zum Schutz von Landschaftsbestandteilen und Landschaftsteilen entlang der Reichsauto-

2 Faltblatt „Deutschlands schönste Autobahnstrecke“ des Landesverkehrsverbands Württemberg, um 1960.



Deutschlands
schönste
Autobahnstrecke ...



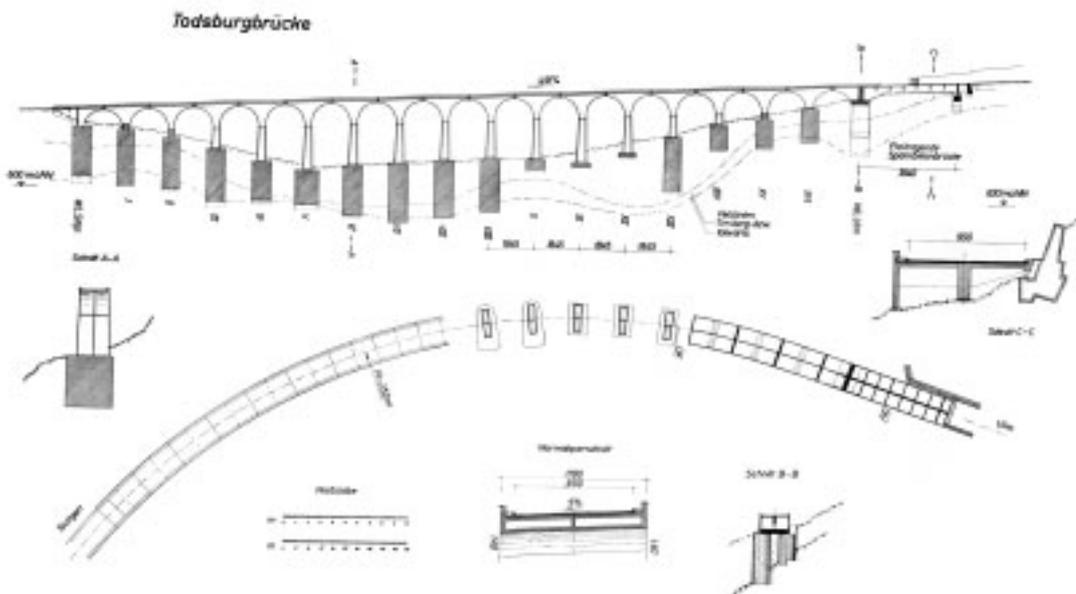
... ein technisches Meisterwerk, das unübertroffen dasteht, ist die Überquerung des Schellabfelles der Schwäbischen Alb zwischen Kirchheim und Ulm. Einmalig zweigig Jahre sind vergangen, seit die – eigentlich nur als Talfahrt gedachte – Straße am Dröckensteinhang in Betrieb genommen wurde. Jetzt endlich ist das ganze Werk vollbracht: der Alaufstieg vom „Geißelklo“ zum „Lämmerbuckel“, sieben Kilometer in Fels gehauene Straße mit reichlichen Vordächern und einem 60 Meter langen, vorbildlich ausgestatteten Straßenbusen, wurde dem Verkehr übergeben. Die mehr als 18000 Wagen, die täglich diesen Weg über die Schwäbische Alb wälzen, brauchen keine Stockburgen mehr zu befürchten, und die großzügigen Parkflächen laden nun ein zu geräuschloser Rast. Erg. mit dieser Autobahn, die von Karlsruhe bis Ulm – gewissermaßen als roter Faden – quer

durch das schöne Schwabenland zieht, ist ein Netz vorzüglicher Straßen verknüpft, das den Motorparadies in die Feriengebiete des deutschen Südwaltens bringt. Das Schwabenland, ein Teil des Bundeslandes Baden-Württemberg, besitzt dank seiner landschaftlichen Vielfalt Unzählmöglichkeiten für jeden Geschmack. Gleichviel, ob Sie die Heilquellen stegarter Bäder oder die stille Ruhe stinnerer Erholungsorte suchen, ob Sie die Romantik alter Schlösser und Burgen oder die Kunstwerke prächtiger Kirchen entdecken wollen, immer sind Sie im Schwabenland am rechten Platz. Und noch eins: Wie der Schwabe selbst gut und genussvoll lebt, so betreibt er auch seine Gäste. Die Übernachtungsgewinne bewegen sich zwischen 3 und 12 DM. Bei einem Aufwende von mehr als drei Tagen werden Preisermäßigungen von 7 bis 15 DM, in Luxushotels bis 30 DM berechnert.

BEQUEM REISEN · PREISWERT LEBEN · INTERESSANTES SEHEN · SCHWABENLAND

Auskünfte und weitere Werbemaßnahmen erhalten Sie gerne vom **Landesverkehrsverband Württemberg**, Stuttgart, Stoffbergstraße 44, Telefon 23336/27. Das Titelbild „Dröckensteinhang“ fotografierte A. Ulmer, die Luftaufnahme des oberen Filstals (Mitte) Albert Bruggler. Photographien durch L. von Closen im Baden-Württemberg. Die Fotos der Bäderseite stammen von Folgermann, Pöckelmann, Linderbach, im Schwabenland von Wolf, Müllingen am Neckar von Closen, Ervingen von der Landeshauptstadt Württemberg, Ervingen im Schwäbischen Wald von Heilmann, Rösselbühl von Lohr und Bismarck von König. Die Gesamtgestaltung besorgte Otto-G. Baur, die Druck Karl Weidmann & Söhne, Stuttgart. Printed in Germany 3.57 58. Importeur im Allgäuweg

3 Todsburgbrücke am Alaufstieg: Längs- und Querschnitt, Aufsicht.



bahn Stuttgart–München“ erlassen wurde, das heißt die Landschaft zusammen mit der Autobahn fortan geschützt wurde.

Der Autobahn-Alaufstieg/-abstieg am Drackensteiner Hang ist authentisches und zugleich solitäres Beispiel für eine Autobahnplanung der 1930er und 1950er Jahre in schwierigem Berggelände, „ein technisches Meisterwerk, das seinesgleichen sucht.“ (Landesverkehrsverband Württemberg, um 1960). Der Autobahnabschnitt ist ein hochwertiges Dokument für die damalige Vorstellung vom „Erlebnis der Reichsautobahn“ und ein erstklassiges Zeugnis der Geschichte des Straßenbaus im Land. Der Autobahn-Alaufstieg/-abstieg am Drackensteiner Hang ist deshalb ein Kulturdenkmal aus wissenschaftlichen (verkehrs-, bau- und kulturgeschichtlichen) und künstlerischen Gründen. Seine Erhaltung liegt wegen seines hohen dokumentarischen und exemplarischen Wertes sowie seines Originalitäts- und Seltenheitswertes (Teilung der Fahrstrecken und zahlreiche Kunstbauten) im öffentlichen Interesse.

Als „Schrittmacher des Fortschritts“ könnte der Autobahnabschnitt am Drackensteiner Hang wie viele Verkehrsdenkmale in Deutschland auch „Opfer des Fortschritts“ (Jan Gypfel, 1999) werden, da er wegen der ständig steigenden Verkehrszahlen durch einen neuen Alaufstieg ersetzt werden soll. Konservatorisches Ziel ist es auch bei der Neuplanung, dieses bundesweit wichtige Kulturdenkmal der Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts in Substanz und Erscheinungsbild zu erhalten.

Literatur und Quellen

Jan Gypfel: Schrittmacher des Fortschritts – Opfer des Fortschritts? Bauten und Anlagen des Verkehrs, Band 60 der Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bonn 1999.

Thomas Zeller: Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt 2002.

Landesarchiv Baden-Württemberg (Hrsg.): Kulturlandschaft Autobahn. Die Fotosammlung des Landesamts für Straßenwesen Baden-Württemberg, Stuttgart 2011.

Der Alaufstieg, Stuttgart 1957 (Broschüre zur Eröffnung der Gesamtstrecke, Archiv Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Stuttgart).

Paul Bonatz: Leben und Bauen, Stuttgart 1950.

Dr.-Ing. Martin Hahn
Regierungspräsidium Stuttgart
Landesamt für Denkmalpflege

4 Kunstbauten am Autobahn-Alaufstieg/-abstieg: Nasenfelstunnel, Fischerhäusle- und Todsburgbrücke, im Uhrzeigersinn.

