

Die Regenbogenbrücke

Der Vorsitzende der „Arbeitsgemeinschaft zum Schutze von Hochrhein und Bodensee“, Regierungsdirektor i. R. Dr. W. Kohlhaas, setzt sich in nachstehenden Ausführungen mit dem Plan einer Verkehrsbrücke über den Bodensee und dessen Befürwortern auseinander.

Noch vor 130 Jahren meinte ein König von Preußen zum Plan der ersten Eisenbahnstrecke in seinem Lande: er sehe keine große Glückseligkeit darin, ob er ein paar Stunden früher von Berlin nach Potsdam komme. Heute macht das Wort „Zeit ist Geld“ jede Beförderungsschleunigung einer ernstlichen Prüfung wert, sogar den Gedanken, an Stelle des jetzigen Fährbetriebs durch eine Brücke am Ansatz des Überlinger Seearms eine schnellere Verbindung zwischen Konstanz und dem Nordufer des Bodensees zu ermöglichen. Neben dem geschäftlichen Verkehr im umliegenden Bereich spricht angesichts der Bedeutung des Bodenseeraums als Erholungsgebiet wesentlich auch die Zahl der Ferienbesucher mit, obwohl anlässlich der Diskussion um die Industrialisierungsfolgen der Hochrheinschiffahrt von deren Befürwortern gerne zum Ausdruck gebracht wurde, daß der Touristen- und Ferienbesuch nur für einen Bruchteil des Jahres zu Buch schlage. Eine zahlenmäßige Trennung beider Faktoren ist schwierig und aus dem Gutachten des Kölner Verkehrswissenschaftlers Professor Dr. Linden nicht ersichtlich, der sich im Hinblick auf die ständige allgemeine Verkehrssteigerung entschieden für den Brückenbau ausspricht.

Das Verkehrsvolumen des weiteren Raums um Konstanz würde für sich allein unzweifelhaft den Aufwand für einen solchen Bau *nicht* rechtfertigen. Ein nach den Kosten zu ermittelnder Brückenzoll würde vielmehr die heutigen Ausgaben, die den Benutzer des Fährbetriebs belasten, sogar ungewöhnlich billig erscheinen lassen; zudem ist es durchaus denkbar, Unzuträglichkeiten der heutigen Kostengestaltung des Fährverkehrs und seiner Anschlüsse, auf die Professor Dr. Lindens Gutachten hinweist, durch angemessene Vereinbarungen zu beheben. Und es ist kaum zu bezweifeln, daß auch einem erhöhten Transportmittelbedarf durch entsprechenden Ausbau des Fährbetriebs noch weitgehend abgeholfen werden könnte, ohne daß die wirtschaftlichen Belange der Anlieger bei der allgemeinen Verkehrsentwicklung in Rückstand kämen.

Dagegen muß die Notwendigkeit des Brückenbaus unter dem von Professor Dr. Linden herangezogenen Gesichtspunkt des wachsenden *Fremdenverkehrs* rundweg *verneint* werden: wer zum Ferienurlaub an den See fährt, macht sich mit dessen geographischen Gegebenheiten vertraut, wie sie sind – er wird sie sich in der reizvollen Landschaft meist gar nicht anders wünschen, oder aber für seine Ungeduld, von Ort zu Ort

zu brausen, notfalls andere Gegenden wählen können. Dies gilt erst recht für den Durchgangsverkehr, dem der Generalverkehrsplan des Landes bereits zügige neue Wege eröffnet.

Die Zahlen des Lindenschen Gutachtens unterstellen für alle Verkehrsbenutzer unter Einrechnung der für die nächsten Jahre zu erwartenden Steigerung das gleiche Geschwindigkeitsbedürfnis, das nun einmal hier nicht hergehört und speziell im Zielpunkt Konstanz, mit oder ohne Bodenseebrücke, keinen natürlichen Auslauf findet. Denn obwohl Professor Lindens Prognose die Weiterfahrt zahlreicher Auto-Reisender über Konstanz nach Zürich und Italien vorsieht, klammert sie erstaunlicherweise die unerläßliche Hauptfrage aus der Betrachtung aus: nämlich wie dieser Weg über den „Seerhein“ (den Flußlauf von Konstanz bis zum Untersee) durch den Konstanzer Brückenkopf vom Südufer weiterführen soll und wieviele Seerhein-Überquerungen, Anschluß- und Fortführungsstraßen dazu nötig werden sollen. Vom weiteren Anschluß auf eidgenössischem Gebiet kann man schlechterdings solange nicht reden, als man das wesentlichste Problem dieses Mittelstücks mit all seinen Ballungsmöglichkeiten im unmittelbaren Stadtbereich unerörtert läßt – gleichzeitig aber die Stauungen an den Fährten rügt!

Diese Methode, Kontraste zu schaffen und daraus Beweise herzuleiten, muß ebenso für unzulässig gehalten werden wie eine Betrachtung der „Brücke an sich“, d. i. ohne daß die Allgemeinheit durch maßstabgerechte Karteneinzeichnungen darüber aufgeklärt wird, wieviel Zufahrtswege, Rampen, Verkehrs-„Kleeblätter“ und Überschneidungen an den Ansatzstellen auf beiden Ufern weit ins Hintergelände eingreifen müßten und wie das Verhältnis dieses Aufwands zum erstrebten Effekt der Standortverbesserung aussehen wird. Die Förderer des Brückengedankens arbeiten hier (genau wie bei ihrer Befürwortung der Hochrheinschiffahrt, wo immer nur die Kosten der Wasserstraße allein und nie zugleich die der Hafenanlagen, Zubringerwege usw. genannt werden!) mit einer Taktik, die neuerdings in andern Gegenden beim Saldo verschiedener großer Anlagen die zahlende Allgemeinheit vor peinliche Überraschungen gestellt hat. So ist es eine staatsbürgerliche Selbstverständlichkeit und keine idyllische Landschaftspoesie, wenn hier gerade von der wissenschaftlichen Begutachtung schon am Anfang eine klare Darlegung der Endsummen gefordert wird, die nicht verschleiert werden darf.

Wie die Planung der Zufahrt- und Ausfallwege wird auch die *Gestalt* der geplanten Brücke durch die Landschaft bestimmt, sowohl wegen des mit Rücksicht auf die Schifffahrt erforderlichen Höhenabstands über dem

Seeniveau, wie auch wegen des Ufergeländes, das einen unauffälligen tiefliegenden Ansatz nicht erlaubt. Zwar verlautete zeitweilig, daß von dem Vorschlag einer Hängebrücke mit riesenhaft über die Bodanhöhe ragenden Pylonen – die wir als „Babel am Bodensee“ bezeichnen mußten –, in Erkenntnis seiner Abscheulichkeit abgegangen worden sei. Doch man vermag die Botschaft nur halb zu glauben, da kaum ein anderer Weg übrigbleibt: denn die Konstruktion einer auf ponton-ähnlichen Gliedern gestützten Brücke wird angesichts der ungewissen Strömungs-, statischen und sonstigen Faktoren kaum jemand zu verantworten wagen.

Statt aller vom Kernpunkt ablenkenden Statistiken sollte also zunächst einmal das Bild des beim Konstanzer Wasserturm rund 75 m über dem Spiegel des Sees ansetzenden und am Meersburger Ufer entsprechend auslaufenden Ungeheuers, getragen von den an 200 m über die Uferhöhen emporragenden Pfeilern, und dazu eine wahrheitsgemäße Skizze der zu diesen Ansätzen führenden Straßen zur öffentlichen Erörterung gestellt werden. Die Parallele mit dem Beispiel der berühmten Golden-Gate-Brücke ist unter wirtschaftlichen wie landschaftlichen Gesichtspunkten völlig irreführend, denn sie verbindet Teile einer Millionenstadt und ein entsprechendes Hinterland, außerdem beeinträchtigt sie die Großartigkeit der endlos hingestreckten Ozeanküste nicht, während die Bodensee-Brücke den gesamten so viel engeren Umkreis buchstäblich erschlagen würde.

Es wird nicht zuletzt von der Meinung der Überlinger und umgebenden Einwohnerschaft abhängen, ob sie für sich und ihre Gäste dem heutigen Ausblick, einem der schönsten weit und breit, den auf eine solche Riesenkonstruktion mit dem ewig glitzernden Blechband und einem in Phon unmeßbaren Getöse vorziehen wird. Der Einfluß eines solchen Verkehrsstroms auf die Atmosphäre und, durch tausenderlei Abfallpartikeln, auf das Wasser des Sees, um dessen Wiederherstellung sich die Landesregierung seit Jahr und Tag mit hohen Kosten bemüht, darf der sachkundigen Beurteilung durch die am See beheimateten wissenschaftlichen Institute überlassen bleiben. Hier genüge dieser Hinweis, was alles verantwortlich zu prüfen ist, bevor von derartigen Ideen wie von einem Faktum, auszuführen bis 1972!, gesprochen wird.

Gewiß ist die vor Jahrtausenden entstandene geologische Struktur des Bodensees ebenso wie die historische Entwicklung, die Konstanz auf dem Südufer des Sees gegen die Eidgenossenschaft abschloß, ein schicksalhaftes Hemmnis für die heutige Verkehrsausweitung. Doch auch andere Gebiete haben an ähnlichen Gegebenheiten und deren Folgen zu tragen, ohne den gleichen landschaftlichen Ausgleich. Doch es entspricht wahrlich nicht

der Billigkeit, wenn das Gutachten von Professor Dr. Linden mit seinem „Verkümmern“ der wirtschaftlichen und *kulturellen* Wechselbeziehungen im Bodenseeraum argumentiert, also nicht im geringsten würdigt, mit welch unverhältnismäßig hohem Aufwand sich das ganze Land Baden-Württemberg ungeachtet der wichtigsten sachlichen Bedenken für das Wagnis der Konstanzer Universitätsgründung engagiert hat!

Wo sich ein Gutachter vom Bemühen um einen vermeintlich guten Zweck so sehr in die Irre leiten lassen kann, ist es kaum verwunderlich, daß ein anderer als Historiker hochachtbarer Dozent beim gleichen Thema „den Naturschützern“ rundweg den Sinn für die Schönheit der Technik in der Landschaft abspricht. Demgegenüber bekennet sich der Verfasser dieses Protests als alter Silvretta-Wanderer ausdrücklich zu der glücklichen Einpassung der dortigen EVS-Kraftwerke und Stauseen in die Bergwelt (wie das anderswo nicht ebenso gelungen und leider vielfach gar nicht versucht worden ist!) und ebenso zu mancher jener gewaltigen Brückenkonstruktionen, als deren Kündler ein Max Eyth einst die Technik in unserer Bildungswelt „hoffähig“ gemacht hat; doch sein Wort von der „Berufstragik“ hat schon damals prophetisch die Konflikte gezeigt, in die die Maßlosigkeit den Gestalter stürzen mußte und in der sich das Planen unserer Tage geradezu verderblich verloren hat.

Man wird Werke großen Ausmaßes herzhafte bejahen und bewundern, wo immer sie unabdingbaren Notwendigkeiten zum Wohl der Menschheit dienen – nicht aber einen Plan wie diese Bodenseebrücke, die um begrenzter Zwecke willen die Landschaft tyrannisieren soll und deren Wirtschaftlichkeit immer eine Illusion bleiben wird. – In romantischeren Kindheitsjahren glaubte man noch an das Märchen von den goldenen Schüsseln, in denen die Himmelsbrücke des Regenbogens an ihren Berührungspunkten mit der Erde ruhe; bei diesem Projekt kalter Nüchternheit wird man auf beiden Ufern des Sees umsonst nach solch goldener Basis suchen.

Wilhelm Kohlhaas

Nachsatz bei Redaktionsschluß:

Zu dem im „Südkurier“, Konstanz, 27. 10. 1967, unter Unterdrückung der wesentlichsten obigen Einwände erhobenen Vorhalt, „die Brücke sei jetzt ganz anders geplant“, ist erneut festzustellen, daß es bis heute an einer eindeutigen Unterrichtung der Öffentlichkeit – nach bewährter Praxis anderer Vorgänge! – fehlt. An der Forderung nach Vorlage klarer Planzeichnungen, unter Berechnung nicht nur der Bau-, sondern *sämtlicher Folgekosten*, wird festgehalten.

W. K.