



*Jürgen
Braun*

Erwanderte Begegnung mit der Kochertalbrücke Naturwunder ist sie selbstverständlich keines – aber eine bewundernswerte Erscheinung allemal

Für die nähere Betrachtung der Kochertalbrücke gibt es viele Möglichkeiten, Wege und Straßen, «drunter und drüber». Zunächst einmal die Autobahn, die sie seit 40 Jahren trägt. Völlig unaufgeregt löst sie diese Aufgabe, die sie als Dienst anzusehen scheint, den sie zu verrichten habe. Ohne spürbare Veränderung der Hohenloher Hochebenenlandschaft an ihren beiden Auflagerpunkten trägt sie einen über das Kochertal. Sie zeigt keine vorlaute Geste bei der Annäherung und begeht keine Angeberei mit ihrer Höhe über dem Talgrund.

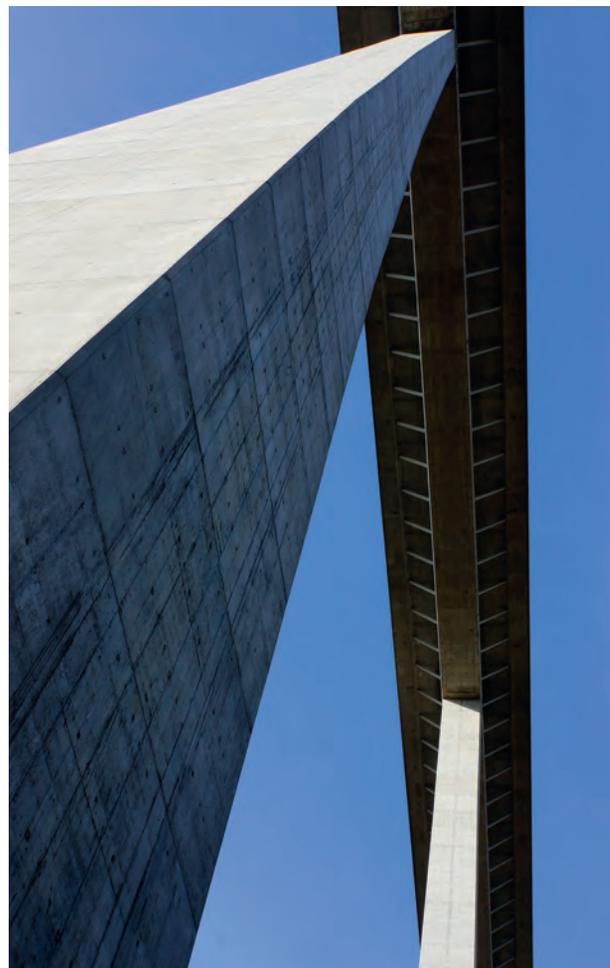
Ihre ganze Gestalt sieht man erst, wenn man sie nicht überquert, sondern unterschreitet. Auf jedem der Wege und Wanderwege, die sie unterspülen, zeigt sie sich in anderer Erscheinung, aber immer souverän und gelassen. Man sieht ihr die Anstrengung nicht an, die ihre gewaltige Aufgabe verursacht. Sie spannt sich nicht allein über den Kocher, der verglichen mit ihrer Spannweite ein schmaler Fluss ist. Sie überspannt ein mächtiges Tal und deshalb beschreibt ihr Name ganz genau ihre Aufgabe.

Nicht Kocherbrücke, sondern Kochertalbrücke! Wenn man sie dann mittig unterwandert, sieht man am besten, dass ihre mittleren Stützen riesige Türme sind, höher als der höchste Kirchturm der Welt – das



Ulmer Münster würde darunter passen. Und am oberen Ende der Türme ein wunderschöner Skelettbau in großer Höhe. Die Querspannrichtung leisten Betonstäbe, die die auskragende Fahrbahnplatte auf den mittigen Hauptträger, den Hohlkasten, abstützen. Hier wird die ganze Leistungsfähigkeit strukturellen Bauens gezeigt. Das Bauen mit stabförmigen Teilen mit seiner Nachvollziehbarkeit der Kraftflüsse in einer großartigen Filigranität. Der kräftige Hohlkasten-Träger zeigt sich nicht am Brückenrand, er stützt in der Mitte die Stäbe unter der weit auskragenden Fahrbahnplatte. Er zeigt also seine Muskeln nicht im Vordergrund, erst hinter dieser Schattenlinie. Dieses Zusammenwirken ermöglicht den hauchdünnen Rand der Brücke und ihre scharfe Zeichnung.

Nicht ohne Stolz zeigt Braunsbach die Kochertalbrücke sozusagen als Wappen, was wenigen Ingenieurbauwerken gelingt. Das fällt der Gemeinde vielleicht auch deshalb leicht, weil die Hauptlast der Brücke ja der Teilort Geislingen am Kocher trägt, ihr unmittelbarer Standort. Dem Wanderer wird die Brückengestalt aus vielen Perspektiven gerecht. Aus dem östlich gelegenen Grimmbachtal, abwärts oder



aufwärts gehend, die Brücke links oder rechts, jeweils als ein Rahmen des Landschaftsbildes. Beinahe dramatisch plötzlich auftauchend von Enslingen her an einer Kocherbiegung nach Norden. Und sogar von der Hochebene kommend, von Eltershofen den Löwenberg herunter. Es ist auch die Aufgabe einer Brücke, das Auge des Wanderers in der Landschaft zu erfreuen und ihn zu versöhnen mit ihrer technischen Aufgabe und künstlichen Gestalt und dem Wirken als Großplastik im Landschaftsraum.

Nach ihrer Fertigstellung vor vierzig Jahren führte die Kochertalbrücke noch eine Zeit lang ein unter den deutschen Autobahnbrücken vergleichsweise geruhames Dasein. Sie war Teil eines Weges, der Richtung Osten in ein Randgebiet führte und sich entsprechend ausdünnte. Es war aber wohl nur ihr Welpenschutz und nicht von langer Dauer. Im November 1989 änderte es sich über Nacht. Nun hatte sie auf ihrem Rücken – der Fahrbahn Richtung Osten – das auszutragen, was das südwestdeutsche Unternehmertum unter Wiedervereinigung verstand. Das hat sich nie mehr beruhigt, man hat sich nur etwas daran gewöhnt. Diese besonders zärtlich ausgeformte Handvoll Deutschland, wie es Eduard



Mörke nannte und wie man es aus den Schwarzweiß-Bildbänden von Paul Swiridoff kannte, verschwindet nach und nach.

Die jetzige Gestalt der Kochertalbrücke resultiert aus einem Vorgang, der den Betrachter das zu schätzen lehrt, was beim Entwerfen und Konstruieren wohl als höchste Kunst anzusehen ist: Das Denken in Alternativen. Es gibt für den Bau der Brücke fünf weitreichend ausgearbeitete Lösungsvorschläge. So wurde ein Sprengwerk untersucht, mit zwei V-förmigen Stützen, eine Bogenbrücke mit einer gekurvten Portallinie und eine Schrägkabelbrücke aus Stahl mit hohen Pylonen zu Abhängung der Zugglieder von weit oberhalb der Fahrbahn. Alles respektable Ingenieurslösungen – aber

nicht für diesen Standort. Sogar die gewählte Konstruktion einer Balkenbrücke wurde vor der Ausführungsplanung nochmals näher untersucht. Dabei wurden dann noch die Anzahl der Pfeiler erhöht und die Spannweite der Balken reduziert, bis die



Die Spannbeton-Hohlkastenbrücke quert die Höhen über dem Kochertal auf einer Länge von 1128 Metern. Baubeginn war 1976; am 18. Dezember 1979 wurde das Brückenkunstwerk dem Verkehr übergeben.



heutige Gestalt gefunden war. Das Entwerfen mit Alternativen ist – wie man im Aufsatz «Wie entsteht ein Brückenentwurf?» von Fritz Leonhardt lesen kann – ein Vorgang, bei dem man selbst bereit sein muss, die erste eigene gute Lösung zugunsten einer weiteren – besseren – zu verwerfen. Das ist eine der schwierigsten Disziplinen für alle, die in einem kreativ-konstruktiven Bereich anspruchsvoll arbeiten. Und dann auch noch andere Fachleute zu fragen, die etwas anderes vielleicht besser können als man selbst und deren externer Blick eine Bereicherung im Planungsprozess darstellt, ist auch eine hohe Kunst. Beides haben die Planer der Kochertalbrücke getan und es hat sich segensreich ausgewirkt auf das gebaute Ergebnis. Die uneitle Zusammenarbeit der planenden Ingenieure mit Architekten, die gestaltend und bewertend beraten haben, wurde ja auch schon früher mit ähnlich gutem Ergebnis praktiziert, wie zum Beispiel beim Bau des Stuttgarter Fernsehturms. Und der Plankopf der Bauzeichnungen erwähnt sogar die Mitarbeiter und dokumentiert damit deren wichtige Rolle.

Als «signature building» bezeichnet man das weltweite Phänomen, dass ein Planer seine wiedererkennbare Handschrift hinterlässt und diese dann oft den Vorrang hat, vor Standortdeterminanten und

Nutzungsanforderungen. Die Kochertalbrücke dagegen lässt die Linie ihres Flusstals als wichtigste lesbare Signatur an diesem Ort, was für eine großartige Geste!

Die Kochertalbrücke ist kein Naturwunder, sie ist ein Meisterwerk!

Dieses Essay entstand für den neuen Bildband «Die Kochertalbrücke. Deutschlands höchste Brücke, ein Kulturdenkmal für Europa» (Molino Verlag, Schwäbisch Hall). Er wurde aus Anlass des 40. Brückenjubiläums mit Unterstützung der Wüstenrot Stiftung vom Württembergischen Ingenieurverein (VDI) herausgegeben. Neben Fotografien von Roland Bauer sind historische Aufnahmen vom Bau zu sehen. Der Band sammelt eine Reihe von Ansichten der Bau-Ikone, würdigt das Kulturdenkmal und inspiziert die umgebende Landschaft. Unbedingt lesenswert: der Aufsatz von Fritz Leonhardt «Wie entsteht ein Brückenentwurf?» Darin zeigt der legendäre Bauingenieur die Voraussetzungen für gelungene Großprojekte auf – und er plädiert bereits 1971 dafür, die Bürger bei der Bauplanung miteinzubeziehen!