Verkehr und Landschaftsschutz

120 Jahre Straße Überlingen - Ludwigshafen

Von Gerda Koberg, Überlingen

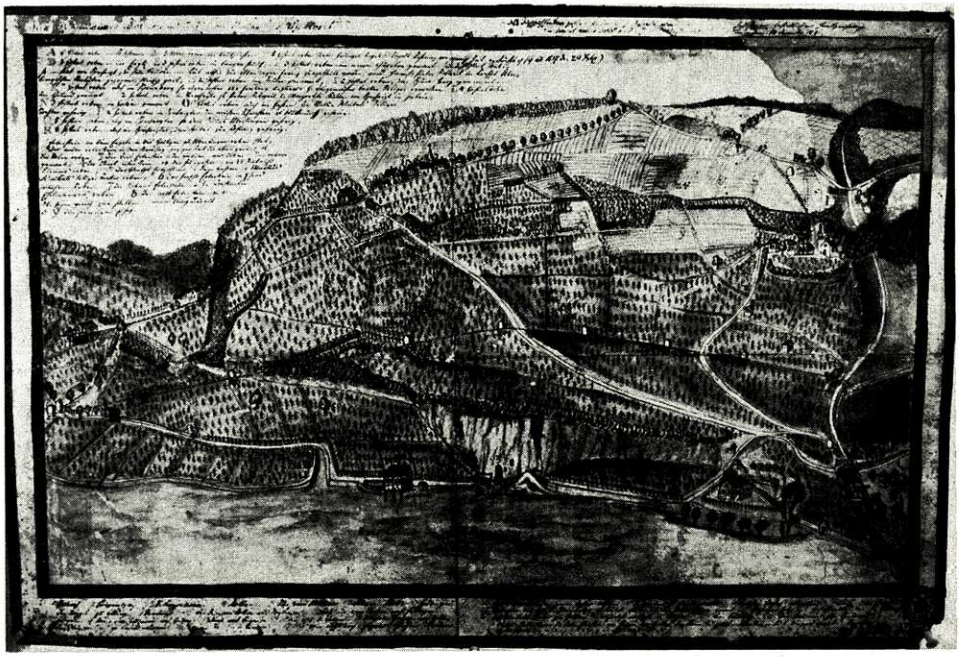
Die Auseinandersetzungen um die Umgehungsstraßen in Überlingen und Meersburg erinnern daran, daß die Bundesstraße 34 in ihrem Teilstück Überlingen - Ludwigshafen als letzte Straße am Seeufer erst vor 120 Jahren entstanden ist, damals nicht, um den Verkehr zu kanalisieren, sondern um ihn anzulocken. Sie hat, wie nach ihr nur noch die Eisenbahn, entscheidende Veränderungen im Landschaftsbild bewirkt und rücksichtslos historische und Kunstdenkmäler beseitigt, ein Vorgang, dessen es bewußt zu werden gilt, wenn die Kritik an der heutigen Linienführung einsetzt.

Als mit dem Zerfall des alten Reiches die Landschaften um den See neue Landesherren erhalten hatten, war deren erste Tat, Zollgrenzen um ihre Besitzungen zu ziehen. Insbesondere Überlingen, bisher wichtiger Speditionsplatz am See, sah sich seines Hinterlandes beraubt, ja selbst im verbliebenen Rest erwuchs durch einen Straßenbau des Fürsten Fürstenberg eine neue Konkurrenz in Unteruhldingen; nichts konnte es dagegen unternehmen, während bisher in Langgassen ein eigener Pfänder von jedem Strafe erhoben hatte, der mit seinem Fuhrwerk den Weg nach Uhldingen nahm.

Sipplingen vom Stollen her gesehen. Tuschzeichnung von Sebastian Dürr († 1830)

Dazu trat der Wettbewerb mit Friedrichshafen, seit Buchhorn 1810 an Württemberg gefallen und dieses nicht nur den Hafen der mit Hofen vereinigten Stadt ausgebaut, sondern von Cannstatt her eine neue Straße dahin erbaut hatte. Auch bewirkte das durch württembergisches Privileg geschaffene Monopol für die Verschiffung von Handelswaren über den See, daß der gesamte Handel Württembergs mit der Schweiz den Weg über Friedrichshafen nahm.

Als gar in den Jahren 1824 - 26 am Überlinger See unter dem besonderen Schutz des Großherzogs Ludwig der badische Staat ein Lagerhaus und einen Hafen im ehemaligen Überlinger Dorf Sernatingen, seit November 1826 Ludwigshafen genannt, errichtete, da erschien die Lage verzweifelt.



Die Grenzkarte Überlingen Hödingen von 1617 zeigt das Ufer von Süßenmühle Goldbach mit dem auf Pfählen gebauten Haus im Stollen und der Kapelle St. Katharina im Felsen

Die Heidenlöcher und Goldbach nach dem Straßenbau.
Lithographie von Jacottet nach einem Aquarell von E. Federle

1810 hatte Baden von Württemberg den Hegau mit Stockach und den beiden Dörfern Sernatingen und Sipplingen erworben, so daß nun die Verbindung des Bodenseegebietes mit den anderen badischen Landen hergestellt war. Verkehrsmittelpunkt dieser Landschaft war schon seit österreichischen Zeiten Stockach, durch tägliche ordinäre Fuhren mit Frankfurt über Straßburg und Mannheim einerseits, mit Heilbonn und Cannstatt andererseits verbunden, wozu noch zweimal wöchentlich die Eilfuhre nach Mainz kam. Über das nahegelegene Sernatingen, auf guter Straße erreichbar, schloß sich der Seeweg nach Konstanz an.

Zunächst war es der Sernatinger Lehrer und Adlerwirt Ill, der zur Aufbesserung seines Einkommens nebenbei den Überlinger Salzverlag in Sernatingen, später die großherzoglich-badische Salzadministration daselbst überwachte, und in eigener Regie den Fuhrleuten und Schiffern Frachten für den Rückweg vermittelte. Hierzu hat er den Salzstadel des Überlinger Spitals angekauft und später, als dieser baufällig war, ein Lagerhaus auf einem von der Gemeinde gekauften Grundstück am See erbaut.

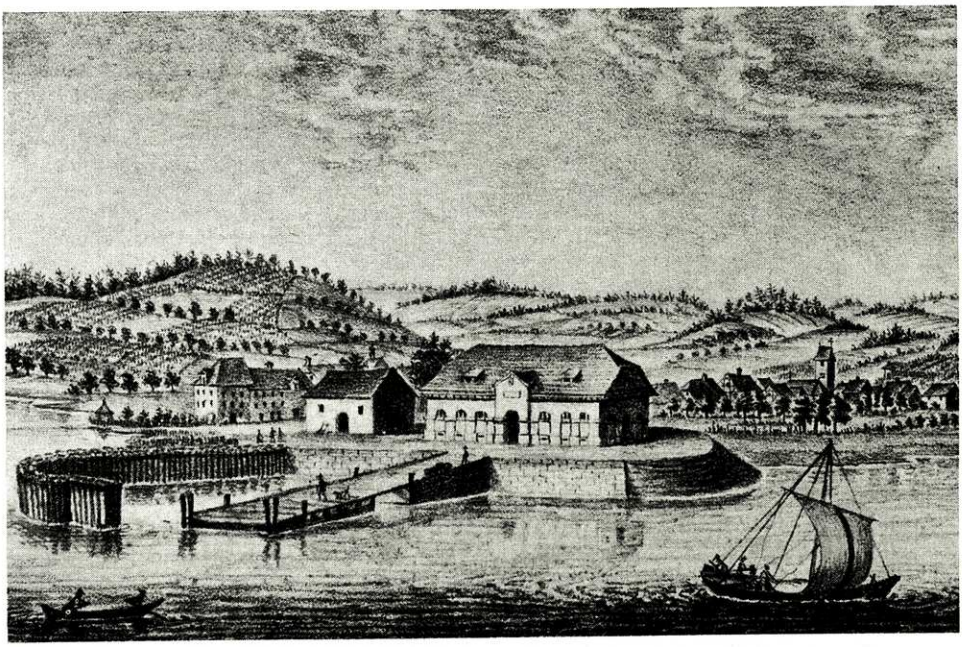
Sein Nachfolger, der Lehrer Karl Zyriak Hamma, hat 1814 aus der Gantmasse das Wirtshaus, an guten Straßen unmittelbar bei der Schiffslände am See gelegen, mit dem Lagerhaus, 2 Grundstücken und dem Speditionsgeschäft um 6700 fl. gekauft, hat durch Reisen nach Lahr und Straßburg wie in die Ostschweiz Aufträge hereingeholt, „zu großem Nachteil der Schule", und 1816 in Carl Caspar von Rorschach einen Gesellschafter gewonnen. Sein Antrag auf Zollermäßigung für das Transitgeschäft wurde von der Zollbehörde in der Hoffnung befürwortet, „dem württembergischen Etablissement in Friedrichshafen den angezogenen Speditionshandel wieder wegzunehmen", da sich mehrere bedeutende Handelshäuser der Ostschweiz bereit erklärt hätten, Hamma & Co. zu benützen.

Auf die Beschwerde des durch das neue Unternehmen geschädigten alteingesessenen Speditionshandels am See veranlaßte das Seekreisdirektorium die Gründung einer gemeinsamen Handelsgesellschaft aller Interessenten, der neben Hamma & Co. die Firmen Bentler, Vanotti, Simon Volderauer & Co. beitraten. Das erstrebte Exclusivprivileg als Großherzoglich-Badische Handelsgesellschaft wurde jedoch nicht genehmigt und das Unternehmen zerfiel noch 1817, als eine Zahlung von Hamma nicht rechtzeitig erfolgte und Pfändung eintrat. Die Genossen lehnten die Haftung ab, er sperrte ihnen das Lagerhaus. Hamma gewann in Rudolf Cammerer aus Balingen einen zahlungsfähigen Partner, die übrigen Gesellschafter durch Vermittlung des Seekreisdirektoriums im unteren spitälischen Torkelgebäude ein neues Lagerhaus. Nach einem langwierigen Prozeß konsolidierten sich schließlich drei Firmen: Auer und Geiselbrecht, Bumiller & Co. und Karl Wunderlich, die alljährlich 9000 t Waren in Ludwigshafen umschlugen. Die erste hatte sich den Alleinverkauf von römischem Alaun für mehrere deutsche Länder gesichert. Alle drei besorgten von hier aus das Speditionsgeschäft zwischen Frankfurt und der Schweiz, aber auch die Einfuhr von Italien und der Schweiz. Später wußten sie auch — wenn auch nur vorübergehend auf Grund persönlicher Verbindungen — den Warenverkehr von Lindau nach Schaffhausen hierher zu lenken.

Überlingen aber geriet um so mehr in den Schatten des Verkehrs. Wohl war im Zusammenhang mit dem Ludwigshafener Hafenbau eine Straßenverbindung mit Überlingen erwogen worden, 1825 sogar ein Erlaß des Großherzogs Ludwig erfolgt, die Straße Überlingen - Ludwigshafen sollte auf die von Rochlitz vorgetragene Art auf Kosten des Straßenetats nach und nach hergestellt werden, sogar eine erste Rate von 2000 fl. war dafür im Haushalt 1826 vorgesehen, allein das Direktorium des Seekreises erklärte, der erhoffte Nutzen der Straße stünde in keinem Verhältnis zu ihren Kosten; spätere Gutachten besagten, daß der Verkehr dadurch nur von Ludwigshafen nach Überlingen verlagert würde, wofür kein Interesse bestand.

Die Verbindung Überlingens mit Stockach nahm jene Route, die bei der Diskussion um die Umgehung der neuralgischen Punkte am See so gern ins Gespräch gebracht wurde: von Stockach im Tal nach Winterspüren, von da über Walpertsweiler, Bonndorf, Nesselwangen nach Überlingen. Die Entfernung betrug 4 Stunden gegenüber 2½ der Seestrecke und zwei Drittel der Länge waren Steigungen von 5 - 18 Grad, nur ein Drittel war eben; auch war die Straße schmal, wenig über drei bis wenig über vier Meter. Schwere Fuhrwerke vermieden sie daher nach Möglichkeit. Nicht besser war die Straße Stockach - Meersburg über Owingen, Salem, Markdorf, denn das Teilstück von der Neumühle an der Landesgrenze bis Owingen galt als Vicinalweg, war also von den anstoßenden Gemeinden recht und schlecht instand zu halten. Der Verkehr über diese Straße zwischen Memmingen und Stockach erschien daher keineswegs bedeutend genug, daß er den Bau einer neuen Straße gerechtfertigt hätte.

Als daher Überlingens Bürgermeister Magg als Deputierter in die Badische Kammer gewählt wurde, sah er es für seine dringlichste Aufgabe an, den Bau der Uferstraße am



Ludwigshafen um 1830. Lithographie von J. N. Bommer

Die romantische St. Katharinen-Kapelle. Kupferstich der 40er Jahre

See zu betreiben, damit Überlingen Anschluß an den Verkehr mit Baden erlange. Vom 1. April 1831 an folgt eine Petition, ein Schreiben an einflußreiche Stellen nach dem anderen, versucht Überlingen, Bundesgenossen für diesen Plan zu gewinnen. Nicht nur das arme Sipplingen, das infolge seiner Verkehrsabgelegenheit die schlechtesten Preise für seine Produkte erzielte, auch Espasingen, Wahlwies und Bodman leisteten Unterschriften; der wichtigste Bundesgenosse aber wurde schließlich der zweite Leiter des Ludwigshafener Hauptzollamtes, von Mader, der als Angehöriger einer alten Überlinger Familie mit mehr Geschick als es bisher geschehen war, die Gutachten der Straßengegner entkräftet und immer neue Argumente ins Spiel zu bringen wußte. In Überlingen selbst aber hatte Ullersberger, der nachmalige Herausgeber des „Seeboten", die Rolle der treibenden Kraft übernommen; aber auch die Käufer des Bades, denen man den Bau der Straße als unmittelbar bevorstehend geschildert hatte, drängten auf die Durchführung.

Nach 21 Jahren unermüdlichen Drängens ist es soweit, daß die Straßenbaudirektion an die Planung der Straße herangeht; im Februar 1842 erhält die Stadt die Mitteilung, daß im künftigen Monat die Vermessung und Nivellierung des Geländes längs des Seeufers von hier nach Ludwigshafen beginnen werde, und zwei Jahre später, am 11. Juli 1844, beschließt die Badische Kammer den Bau dieser Straße.

Bis dahin zeigte, wie aus den Abbildungen zu ersehen ist, das Seeufer das Bild der ungestörten romantischen Landschaft, die lächelnde Idylle der obstbewachsenen Hügel bei Ludwigshafen, von Felsen allseits abgeschlossen das rebenumstandene Sipplingen, damals eben darum der ärmste Ort der Gegend; nur der Stollen hinter Süßenmühle, den die alte Grenzkarte zeigt, war nicht mehr in dieser Form erhalten. Hier waren schon um 1750 Sprengungen vorgenommen worden, weil sich der Spital nur in dieser Form des Gesindels erwehren konnte, das sich hier — offenbar auch in den „Heidenlöchern" — niedergelassen hatte. Aber immer noch wuchs auf seinen Hängen im Engelgarten der beste Wein des Spitals. Ein schmaler Fußweg, nicht mehr als ein schwanker Steg, wie auf der Hochgerichtskarte, führte weiter zum wildromantischen St. Katharinafelsen, wo unter einem weit vorragenden, durch eine Felsensäule gestützten Überhang der Eingang zur sogenannten St. Katharinakapelle lag, oder, wie Pfarrer Müller uns berichtet, die eingehauenen Reste einer Einsiedelei mit uralten, zum Teil noch erhaltenen Bildern im „byzantinischen Stil", für deren Erhaltung wie bisher „nur polizeiliche Maßregeln sorgen". Ein romantischer Weg, ein paar Stufen hinan zur Grotte, und dann unmittelbar über dem See ein schmaler Steg zu der nun anschließenden Seemauer, hinter der auch Löcher und eingesickertes Wasser die Gangbarkeit des Fußweges behinderten. Hier führten die Runden der Ludwigshafener Zollbeamten durch, die in Dunkelheit und Winterglätte alle Romantik verwünschten und regelmäßig Beschwerden einreichten und auf die Entfernung des Felsens antrugen. So am 23. März 1838 wegen Überhängen an und auf den Felswänden, die den Vorübergehenden wegen drohendem Sturze lebensgefährlich werden können, worauf die Stadt eine Warnung ans Grundtor hängt und den oberen Weg nach Goldbach empfiehlt. Im September des Jahres ruiniert ein Sturm die Seemauern nach Sipplingen und macht den Weg ungangbar; wiederum verweist die Stadt auf die Warnung am Grundtor — allein wegen Mangels einer Fahrstraße nach Sipplingen wurde nicht darauf geachtet.

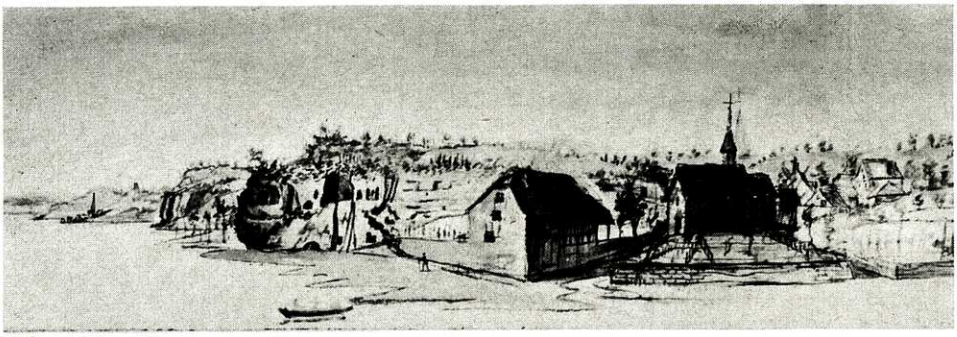
Im Juli 1843 erfolgt höchster Alarm: die Felsenspalte bei St. Katharina, worunter der Fußweg nach Überlingen hinzieht, habe sich infolge der dieses Frühjahr langanhaltenden Regenzeit bedeutend vergrößert, und der über diesem Fußpfad hängende Felsen bei der Katharinenkapelle scheine immer mehr des Absturzes zu drohen . . ., ja, einige Felsenstücke seien in den See herabgesunken, so daß die regelmäßige Patrouille diesen Weg nur mehr mit Lebensgefahr betreten könne. Doch so rasch läßt sich die Stadt nicht aus der Ruhe bringen: der wesentliche Weg von Überlingen nach Sipplingen führe über Hedingen, die Unterhaltung dieses Weges sei nicht Sache der Stadt, wiewohl ein Beschluß des Ruggerichtes in Goldbach die Wegausbesserung durch die Stadt beantragt hatte.

Auf eine neuerliche Beschwerde des Hauptzollamtes wegen des Felsenüberhanges bei St. Katharina verweist die Stadt auf ein Gutachten des Maurermeisters Brehm, wonach der Sturz des Felsens zur Zeit nicht in Aussicht stehe. Leute, die von der Sache keine Kenntnis besitzen, seien gegenteiliger Meinung und bezögen sich auf den Sprung, der sich in der Felsenwand zeige. Allein dieser Sprung sei schon seit Jahr und Tag vorhanden, ohne sich erweitert zu haben.

Dennoch verlangt die Wasser- und Straßenbaudirektion im Oktober 1844, der Katharinenfelsen gehöre in polizeilicher Hinsicht und ohne Zögerung nach den bestehenden Vorschriften treppenförmig abgetragen. Für die Ablehnung — sie sei nicht dazu verpflichtet, zumal sie den Felsen und das Holz darauf erst erwerben müßte — findet die Stadt

beim Bezirksamt in Konstanz Verständnis (1. Dez. 1844), „da wir selbst wünschen, so lange noch als möglich diese schöne Felspartie als Zierde des Seeufers zu erhalten. . ."

Hinter Brünnensbach endlich ragt eine vorspringende Felswand in den See, der Fußweg an ihr entlang offenbar nur bei niedrigem Wasserstand passierbar, ganz und gar durchlöchert von den „Heidenhöhlen". „Sie bestehen aus mehreren in den Felsen gehauenen Wohnungen mit Zimmern, Kammern, Küchen und Keller, überhaupt allem, was in einem bequemen Haus zu finden ist. Die Treppen, welche in diese Wohnung führten, sind teilweise verwittert, teils auf Anordnung der Behörden zerstört worden, weil oft verdächtiges Gesindel darin sein Lager aufschlug. Jetzt ist schwer hineinzukommen. Unzweifelhaft sind sie römischen Ursprungs."



Goldbach mit den Heidenlöchern vor 1830. Tuschzeichnung von Sebastian Dürr

Erst 1847 erreicht der Straßenbau die Gemarkung Überlingen. Am 7. Juni erfolgt der Vertrag über die Entschädigung der Grundstückseigner, die je nach Nutzwert mit 300 bis 1800 fl. für den Morgen Land abgefunden werden. Den höchsten Preis, nämlich 1100 fl., erzielt das Mesmerhaus in Goldbach mit dem benachbarten Bauplatz, das als einziges Gebäude dem Straßenbau zum Opfer fällt. Schon am 10. Mai hatten die Arbeiten am Felsen der sogenannten Heidenlöcher begonnen, aus dem die Straße herausgesprengt wurde; ihnen fiel der große Teil der Höhlen zum Opfer. Unsere Bilder zeigen einerseits die sauber aus dem Felsen herausgeschnittene Straße, andererseits aber die Fülle der noch erhaltenen Höhlen, deren genaue Beschreibung in den Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees 1875 Haager gibt. Die Beleuchtung erlaubte damals noch keine Innenfotos, deshalb zeigen uns Aquarelle, was später der Verbreiterung der Straße und namentlich dem Eisenbahnbau um die Jahrhundertwende zum Opfer gefallen ist, bis vor wenigen Jahren der letzte Rest wegen Einsturzgefahr weggesprengt werden mußte.

Mitte November 1847 sind die Sprengarbeiten an den Katharinafelsen vorgedrungen; auch dieses ebenso rätselvolle Kulturzeugnis wie malerische Naturdenkmal ist restlos verschwunden, nur eine schmale kunstlose Grotte in der nackten Felswand erinnert noch daran. Dann aber setzte der Winter ein, und die Straßenarbeiten hatten ein Ende. Im kommenden Frühjahr brach die Revolution aus, Baden brauchte alle Mittel zu ihrer Bekämpfung, und das angefangene Werk blieb halbfertig liegen als eines der ersten Revolutionsopfer.

Erst im Spätherbst sind die Verhältnisse soweit normalisiert, daß die Stadt wegen der fehlenden Überkiesung Vorstellungen erhebt, zunächst bei der Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau, im nächsten Frühjahr beim Innenministerium, das Jahr darauf bei der Ständeversammlung. Diesmal mit Erfolg. Am 7. November 1850 wird die Uferstraße dem Verkehr übergeben, am gleichen Tage der alte Fahrweg nach Stockach der Erhaltung durch die benachbarten Gemeinden überlassen.

Infolge der Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes nahm jedoch der Verkehr hierher nicht die gewünschte Entwicklung, die Ludwigshafener Speditionsgeschäfte gingen ein, schon 1885 diente der dortige Hafen nur noch als Übernachtungsstation für Dampfschiffe, während es Überlingen gelang, noch einige Jahrzehnte lang seinen durch deutsche Binnenzölle nicht mehr behinderten Fruchtmarkt attraktiv zu halten; erst der Eisenbahnbau Schwackenreute – Saulgau lenkte den oberschwäbischen Getreidehandel in eine andere Richtung.