



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

DAS PROJEKT SEEBRÜCKE

„Brückenkampf“ am Neusiedler See

Verfasser

Fabian Stegmayer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag.phil.)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

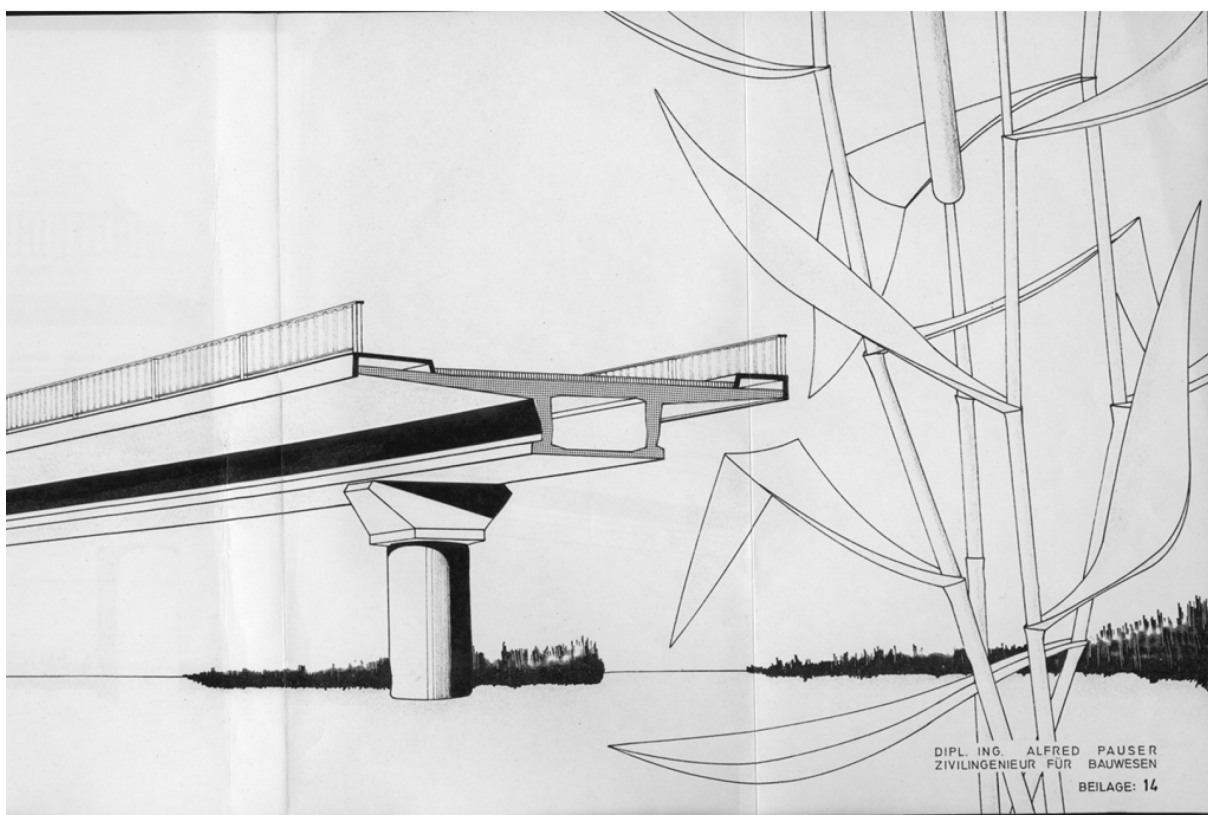
Studienrichtung lt. Studienblatt:

Diplomstudium Geschichte

Betreuer:

Univ.-Prof. Mag. DDr. Oliver Rathkolb

Abbildung 1: Skizze der Neusiedler Seebrücke



(Quelle: Studie von Dipl. Ing. Alfred Pauser, Burgenländische Landesbibliothek:

Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/2: Neusiedlersee-Studie einer Seequerung. Projekt 1968.)

Danksagung

Ich möchte mich ganz herzlich bei meinen Eltern für die Unterstützung während des gesamten Studiums bedanken. Besonderer Dank gilt hier meiner Mutter, die mir immer mit gutem Rat zur Seite gestanden hat.

Außerdem möchte ich auch allen Freunden und Bekannten danken. Vor allem die vielen Stunden in den verschiedenen Bibliotheken der Universität, wären ohne Euch nicht halb so spannend und lustig gewesen.

Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere:

- dass ich die Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe.
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland (einer Beurteilerin/ einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.
- dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.

Datum

Unterschrift
(Fabian Stegmayer)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	7
Vorwort	8
I Einleitung	10
II Der Neusiedler See und der Seewinkel - eine Regionsbeschreibung	15
1. Großräumliche Einordnung und Klima.....	15
2. Der Seewinkel.....	16
3. Der Neusiedler See.....	17
4. Siedlungen.....	23
5. Die Geschichte der Region Neusiedler See	24
6. Besondere geographische Gegebenheiten des Burgenlandes und des Seewinkels	26
7. Der Landschaftswandel und seine Folgen	30
8. Die politische Situation im Burgenland.....	39
III Projekte und Planungen am Neusiedler See	40
1. Projekte vor 1945	41
2. Die Situation nach 1945	46
3. Das Projekt Seebrücke	53
a) Die Anfänge des Projekts.....	53
b) Der endgültige Entwurf zur Seebrücke	59
c) Die erwarteten Folgen des Brückenbaus	62
d) Technische und umweltbezogene Aspekte der Seebrückenkonstruktion	69
4. Der Brückenkampf.....	78
a) Die Anfänge des Brückenkampfes	78
b) Die Zeit der großen Proteste gegen die Brücke.....	87
c) Landeshauptmann Kery und die Expertenkommission	96
d) Die Meinung der Bevölkerung.....	100
e) Sommer und Herbst 1971.....	105

f) Das Ende des Projekts Seebrücke	109
g) Die Protagonisten des Brückenkampfs.....	111
h) Die Folgen der Verhinderung der Seebrücke	118
IV Zusammenfassende Bemerkungen.....	127
V Literatur & Quellenverzeichnis	132
Kurzfassung/Abstract	138
Lebenslauf.....	139

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Skizze der Neusiedler Seebrücke	2
Abbildung 2: Insel „Seemitte“ inklusive Bootskanal (Aufsicht)	60
Abbildung 3: Brückenpfeiler und Tragwerk (Seitenansicht)	71
Abbildung 4: Brückenskizze mit Umgebung	77

Vorwort

Meine Diplomarbeit widmet sich einem sehr interessanten, aber leider nur kaum bekannten Teil der burgenländischen Landesgeschichte. Ich bin nach mehreren Gesprächen mit Studienkollegen zu der Erkenntnis gekommen, dass dieses Ereignis der österreichischen Zeitgeschichte nicht nur für mich völlig unbekannt war. Auch andere geschichtsinteressierte Personen hatten noch nie davon gehört, dass beinahe eine Brücke über den Neusiedler See gebaut worden wäre. Das war für mich sehr verwunderlich, denn es ist erst 40 Jahre her, dass dieses Projekt aktuell war.

Ich bin durch meinen familiären Hintergrund eng mit dem Burgenland und dem Neusiedler See verbunden. Ich habe einige Zeit meiner Kindheit und Jugend im burgenländischen Seewinkel verbracht, aber dennoch wusste ich bis vor eineinhalb Jahren nicht, dass es die Planungen einer Straßenverbindung über den See gegeben hat. Auch meine Verwandten aus dem Seewinkel, haben dieses Projekt mir gegenüber nie erwähnt. Durch Zufall bin ich dann im Internet auf einen Eintrag zur Geschichte des Neusiedler Sees gestoßen und ich war sofort von dem dort erwähnten Projekt einer Seebrücke fasziniert. Da ich für meine Abschlussarbeit ein Thema wählen wollte, das mich in irgendeiner Form persönlich betrifft, war dieser weitgehend unbekannt Teil der regionalen Geschichte des Neusiedler Sees wie geschaffen für meine Diplomarbeit.

Anfangs war ich noch der Meinung, es wäre ein völlig absurder Plan gewesen, über den damals in den 1970ern nachgedacht wurde. Doch je mehr ich mich mit dem Thema und seiner Hintergrundgeschichte beschäftigte, desto klarer und verständlicher wurden die Gründe einer Seequerverbindung für mich. Das Projekt erscheint heute für mich in einem völlig anderen Licht, denn durch das Wissen und Verständnis der genauen Geschichte dieser einzigartigen Region änderten sich viele meiner Ansichten. Das betrifft aber nicht nur das Projekt Seebrücke, sondern es bezieht sich auf die gesamte Umweltgeschichte des Neusiedler Seegebiets. Im Laufe der Recherchen habe ich fast täglich, neues über die Region erfahren und bin heute sehr froh darüber, dass ich im Rahmen dieser Arbeit mehr über meine zweite Heimat lernen konnte.

Die lange und intensive Recherchephase hat mich auch in das Burgenländische Landesarchiv in Eisenstadt geführt, wo ich mit der Unterstützung der sehr hilfsbereiten Archivmitarbeiter,

eine riesige Menge an Materialien bearbeiten konnte. Auch die vielen Stunden in den Bibliotheken und Büchereien in Wien, waren für mich ein sehr wichtiger und überaus interessanter Teil der wissenschaftlichen Aufarbeitung dieses Themas.

I. Einleitung

Diese Arbeit soll eine genaue Untersuchung der Hintergründe, Planungen und der Entwicklung des Projekts einer Brücke über den Neusiedler See darstellen.

Das Burgenland wurde lange Zeit als rückständiges Land, am östlichen Rand Österreichs gesehen. Der Seewinkel im Osten des Neusiedler Sees ist durch seine geographische Lage vom übrigen Land mehr oder weniger abgeschnitten und musste lange Zeit um seinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anschluss an Österreich kämpfen. Der Wunsch nach einer Verbindung zum restlichen Österreich war vor allem im südlichen Teil des Gebiets schon lange Zeit vorhanden. Im 20. Jahrhundert gab es viele Ideen und Pläne um den See regulieren und kontrollieren zu können. Man wollte die Region dadurch am wirtschaftlichen Aufschwung des Landes teilhaben zu lassen. Mitte des letzten Jahrhunderts kamen dann konkrete Pläne auf, um die durch die abgeschiedene Lage entstandenen Probleme endlich zu bewältigen. Es wurden verschiedene Lösungen für eine Überquerung des Neusiedler Sees, mittels Damm oder Brücke entwickelt und letztendlich wäre eine der Varianten auch beinahe verwirklicht worden. Anfang der 70er Jahre stand der Bau einer Brücke über den See kurz bevor und wurde nur durch Widerstand aus der Bevölkerung verhindert.

Es stellt sich die Frage, warum es in der Geschichte immer wieder Projekte zur Umgestaltung oder besseren Nutzung des Neusiedlersees und seiner Umgebung gab. Um das erklären zu können, ist es meiner Ansicht nach notwendig, der Aufarbeitung des letzten Brückenprojekts eine regionalspezifische und umwelthistorische Einführung voranzustellen. Um die historischen und umweltgeschichtlichen Vorgänge am See und an seinen Ufern besser verstehen zu können, muss auch ein Überblick der gesamten Geschichte der Region gegeben werden. Umwelthistorisch sind sehr viele Aspekte der Geschichte der Region von Bedeutung. Allen voran sind es aber eben die Projekte, die eine Umgestaltung des Sees anstrebten. Aber auch die Veränderungen in der Landschaft des Seewinkels, sowie die Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Bevölkerung sind in höchstem Maße interessant und für eine anschließende Beschreibung des Brückenprojekts von großer Bedeutung.

Ich werde mich in der Arbeit vor allem auf den österreichischen Teil des Großraumes Neusiedler See konzentrieren und die österreichischen Interessen an den Planungen in den Vordergrund stellen. Das ist vor allem wegen des im Mittelpunkt der Arbeit stehenden

Seewinkels notwendig, der heute ungarische Teil der Region Neusiedler See wird selbstverständlich auch erwähnt werden. Da im Osten und Süden, anders als im Westen des Großraumes keine natürlichen Begrenzungen vorhanden sind muss hier die Staatsgrenze zu Ungarn als eine Art Trennwand für das zu untersuchende Gebiet angesehen werden.

Weiters möchte ich versuchen darzustellen, wie es der Seewinkel geschafft hat, trotz seiner Position in der Peripherie des Landes, zu einer der beliebtesten Regionen des Landes zu werden. Die positive Entwicklung der Region sollte durch den Bau einer Brücke beschleunigt werden. Letztendlich wurde der Seewinkel aber auch ohne eine Verbindung über den Neusiedler See zu einem wirtschaftlich äußerst erfolgreichen Gebiet.

Zu Beginn der Arbeit werde ich also versuchen, eine möglichst genaue und auf die späteren Brückenpläne ausgerichtete Regionsbeschreibung zu geben. Dabei soll unter anderem der geographische, klimatische, historische und politische Hintergrund des Themas exakt beschrieben werden. Außerdem werde ich auf den im Seewinkel deutlich erkennbaren Landschaftswandel genauer eingehen, da diese Veränderungen die Geschichte der Region mehrmals entscheidend beeinflusst haben.

Anschließend soll ein Blick auf die Geschichte der Projekte und Planungen am Neusiedler See ein besseres Verständnis für die grundsätzliche Idee einer Seebrücke bewirken. Man muss verstehen, warum diese Region sich so sehr nach einer Verbindung über den See gesehnt hat. Die Beispiele, die für Projekte aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg gewählt wurden, sind nur eine Auswahl und sollen darstellen, in welcher Weise zur damaligen Zeit eine Umgestaltung der Natur geplant worden ist. Mit der Geschichte der entwickelten Projekte nach 1945, versuche ich dann, die Vorgeschichte der Planungen der Landesregierung unter Theodor Kery zu erklären.

Lange Zeit wurde im Seewinkel für eine Brücke (oder einen Damm) über den See gekämpft. Als es dann schließlich soweit war und eine Verbindung gebaut werden sollte, setzte sich beinahe ganz Österreich dafür ein, das Vorhaben zu verhindern. Die Bewohner des Seewinkels wurden von dieser Situation ein wenig überrascht und die Meinungen innerhalb der Bevölkerung gingen weit auseinander. Von vehementen Forderungen nach der Verwirklichung des Baus, bis zum Ruf nach komplettem Schutz der Landschaft in Form eines Nationalparks reichte das Meinungsspektrum. Man sollte versuchen, beide Seiten, die Gegner und die Befürworter der Brücke, zu verstehen und ich hoffe, dass diese Arbeit die notwendigen Informationen dazu vermitteln kann.

Das Projekt der Seebrücke aus den frühen 70ern, welches heute leider vielen Menschen im Burgenland und in Österreich unbekannt ist, bildet dann sozusagen den Höhepunkt der Untersuchungen zu den Plänen am Neusiedler See. Der interessante und für die Bearbeitung des Themas entscheidende Faktor waren die Proteste, welche der Plan einer Seebrücke in der Bevölkerung hervorgerufen hat. Die Untersuchungen der Vorgänge des Widerstandes gegen die Brücke bilden einen großen Teil der Arbeit und es soll eine Art Überblick über die Geschichte des Projekts gegeben werden.

Dabei sollen vor allem folgende Fragen beantwortet werden:

- *Welche Gründe sprachen für den Bau einer Verbindung über den Neusiedlersee?*
- *Wie sah der Widerstand gegen die Brücke konkret aus und warum entwickelte sich eine so intensiv geführte öffentliche Debatte?*
- *Was war schlussendlich ausschlaggebend für die Absage des Brückenbaus?*
- *Welche Folgen hatte der Brückenkampf für die Bewohner der Region und wie wurde damit umgegangen?*

Diese Facette der österreichischen Geschichte ist ein wichtiger Bestandteil der Umweltgeschichte unseres Landes und trug außerdem maßgeblich zur Schaffung des Nationalparks Neusiedler See - Seewinkel in den 90ern bei.

Besonders im 20. Jahrhundert spielten die Mensch-Umwelt-Beziehungen einen wichtigen Bestandteil der Umwelt- und Naturgeschichte. Es sollen nach der gängigen Definition von Umweltgeschichte, die Wechselwirkungen zwischen Mensch und Natur im Seewinkel betrachtet werden. Der Mensch ruft durch seinen Umgang mit der natürlichen oder auch bereits kultivierten Umgebung, vor allem seit der Mitte des 20. Jahrhunderts immer wieder Veränderungen in seiner Umwelt hervor.

Das ist den meisten allerdings erst seit wenigen Jahrzehnten bewusst und wird heute hauptsächlich mit negativen Prozessen der Veränderung in Verbindung gebracht. Man spricht meist von der Zerstörung der Umwelt durch den Menschen. Die Natur und ihr herbeigeführter Wandel ist vermehrt in das Bewusstsein der Menschen gerückt und vor allem der Vergleich zwischen Heute und Früher wird oft angewandt.

So soll in der Arbeit auch versucht werden, das menschliche Einwirken auf den Seewinkel und die mehrfache Veränderung seines ursprünglichen Zustands zu untersuchen. Das Projekt Seebrücke soll also auch im umweltgeschichtlichen Rahmen behandelt werden und die Beeinflussung der Natur des Seewinkels durch den Menschen, kann anhand dieses Bauvorhabens möglicherweise besser verstanden werden.

Ich versuche mit dieser Arbeit, in erster Linie auf das Projekt aufmerksam zu machen, denn in der zeitgeschichtlichen Geschichtswissenschaft gibt es so gut wie keine Arbeiten darüber. Es sind lediglich mehrere kurze, größtenteils in Zeitschriften erschienene Artikel über das Projekt vorhanden. Die meisten Artikel beschränken sich aber auf eine Aufarbeitung der Proteste, welche in der Phase des sogenannten Brückenkampfs in den Jahren 1971/72 stattgefunden haben. Die Hintergründe und Folgen werden jedoch kaum ausführlicher beschrieben.

Es ist eine große Masse an Akten zum Thema Seequerverbindung aus den Jahren 1950 bis 1977 im burgenländischen Landesarchiv. Das Aktenmaterial umfasst Schriftstücke aus den Beständen des Landesarchivs, der Landesbibliothek, des Landesmuseums, der Landesamtsdirektion und den Büros von Landeshauptmann Kery und anderen burgenländischen Politikern. Außerdem sind umfangreiche technische und wissenschaftliche Berichte zur Brücke vorhanden, anhand derer eine genaue Beschreibung der Pläne möglich ist. In den Materialien des Archivs sind sehr viele der vorhandenen Informationen zum Brückenprojekt der 70er und auch zu früheren Planungen am Neusiedler See zu finden.

Ein weiterer großer Teil der Materialien im Landesarchiv besteht aus der von Klara Köttner-Benigni verfassten Dokumentation zum Brückenprojekt. Darin ist auch eine relativ umfangreiche Sammlung an Zeitungsberichten zu finden, die von Frau Köttner-Benigni zu einer Art Medienanalyse zusammengefasst wurden. Damit hatte ich eine umfangreiche, vor allem auf die Proteste ausgerichtete, Vorarbeit für meine Untersuchungen. Köttner-Benigni war selbst eine der schärfsten Gegnerinnen der Seebrücke und hatte eine wichtige Rolle innerhalb der Protestbewegung.

Mein Anliegen war es, die interessantesten und wichtigsten Informationen des gesamten, im Landesarchiv vorhandenen Materials herauszusuchen und in die Arbeit einfließen zu lassen. Alle zitierten Zeitungsberichte befinden sich in kopierter Form in der Dokumentation von Klara Köttner-Benigni und alle erwähnten und benutzten Archivbestände sind im Burgenländischen Landesarchiv zu finden.

Ansonsten stützt sich mein Text auf die in großem Umfang vorhandene Literatur zum Neusiedler See und dem Burgenland. Gerade für den Seewinkel und seine Natur ist eine ganze Reihe an Forschungsberichten und wissenschaftlicher Literatur vorhanden.

Ich habe versucht mittels der Untersuchung des vorhandenen, bisher nur mäßig aufgearbeiteten Archivmaterials, eine neue Sichtweise für die Geschichte des Projekts Seebrücke zu erarbeiten. Außerdem soll die Bearbeitung des Quellenmaterials eine bisher

nicht vorhandene, wissenschaftliche Beschäftigung mit den Protesten gegen die Brücke darstellen. Die im Archiv vorhandenen Zeitungsausschnitte bilden dabei einen wesentlichen Teil des Quellenmaterials zur Protestbewegung und sind für die Aufarbeitung derselben von großer Bedeutung. Des Weiteren sind die zahlreichen Aussagen von Zeitzeugen, welche durch Akten und Berichte im Archiv belegt sind, ein wichtiger Bestandteil des Quellenmaterials.

Durch die genaue Untersuchung der Akten der Landesregierung, sollen die stattgefundenen politischen Entscheidungsprozesse in Zusammenhang mit dem Seebrückenprojekt verdeutlicht werden.

Mein Vorhaben war es, eine allgemeine und objektive Darstellung des gesamten Projekts, inklusive einer ausführlichen Hintergrundgeschichte zu geben. Es ist meiner Meinung nach sehr wichtig zu verstehen, warum ein solches Vorhaben geplant und schließlich auch beinahe verwirklicht worden ist. Es würde mich freuen, wenn diese Arbeit dazu beiträgt, dieses fast vergessene Stück Zeitgeschichte ein wenig besser kennenzulernen und zu verstehen.

II. Der Neusiedler See und der Seewinkel - eine Regionsbeschreibung

Diese Arbeit hat eine sehr spezielle Region zum Thema, die unter anderem aufgrund der besonderen geographischen Lage und des nirgendwo sonst in Österreich vorkommenden Klimas einzigartig ist. Der Neusiedler See und seine Umgebung sind eine der beeindruckendsten Landschaften Österreichs, welche aufgrund ihrer Abgeschlossenheit aber erst relativ spät in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses gerückt ist. Der Historiker Sándor Békési spricht davon, dass der See und der Seewinkel nicht so sehr als „identitätsstiftende Nationallandschaft“ Österreichs angesehen werden, wie zum Beispiel die Hohen Tauern, das Salzkammergut oder andere typisch österreichische Regionen.¹ Durch die exotische Puszta- und Steppenlandschaft ist ein deutlicher Gegensatz zur „westlichen Alpenrepublik“ vorhanden, welcher die Vielseitigkeit Österreichs widerspiegelt.

1. Großräumliche Einordnung und Klima

Der Neusiedler See liegt im Norden des Burgenlandes² und damit gleichzeitig im äußersten Osten Österreichs.

Geologisch gesehen ist das Gebiet eine Übergangslandschaft zwischen zwei Großlandschaften. Im Westen des Sees sind mit dem Leithagebirge, dem Ruster Höhenzug und den Ödenburger Bergen die letzten Ausläufer der Ostalpen zu finden, die sich in Form von Inselgebirgen hin zum Flachland der Kleinen Ungarischen Tiefebene ziehen. Diese Ebene, die am Ostufer des Sees beginnt, ist die Verbindung zum Pannonischen Becken, dem westlichsten Teil des eurasischen Steppengürtels. Im Süden und Südosten befinden sich heute noch die Reste des Waasen (ungarisch: „Hanság“), einem ehemaligen riesigen Niedermoorgebiet. Der Großraum des Neusiedler Sees ist also Teil einer naturräumlichen Grenzlandschaft, die im weitesten Sinne Europa und Asien verbindet. Gerade dieses Aufeinandertreffen von zwei so unterschiedlichen Lebenswelten, in einem geographisch relativ kleinen Bereich, macht den Neusiedler See und seine Umgebung so einzigartig. Franz

¹ Vgl. Sándor Békési, Die Aneignung von Landschaft im Bild. wahrnehmungsgeschichtliche Untersuchung zum Populärmedium Ansichtskarte am Beispiel von Neusiedler See – Seewinkel (Wien 1998) S. 9.

² Der Name Burgenland leitet sich von den vier westlichen Komitaten (Preßburg, Ödenburg, Eisenburg, Wieselburg) des ehemaligen Königreichs Ungarn ab.

Werfel nannte den See einmal „Österreichs seltsamer Gast“³ und trifft damit sehr genau die Gedanken die aufkommen, wenn man den See zum ersten Mal sieht.

Klimatisch ist das Gebiet einerseits schon stark vom kontinentalen Steppenklima geprägt, andererseits sind aber immer noch die atlantischen und gelegentlich auch die mediterranen Klimaeinflüsse zu bemerken, durch welche in der Region ein sehr spezielles Klima erzeugt wird. Das hier vorherrschende pannonische Klima ist ein klassisches Übergangsklima zwischen den Einflusszonen, das einen großen Artenreichtum ermöglicht. Neben überaus heißen und trockenen Sommern gibt es im Winter relativ kalte und gleichzeitig niederschlagsarme Monate. Die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei ungefähr 10° C, was den Landstrich zu einer der wärmsten Regionen Österreichs macht. Im Sommer kann es besonders im südlichen Teil des Gebiets aufgrund der geringen Niederschläge, längere Trockenperioden mit Temperaturen bis zu 40° C geben. Der Seewinkel ist die sonnenscheinreichste Region Österreichs und da es in der weiten Ebene östlich des Sees kaum Erhebungen gibt, ist es hier äußerst windreich. Es gibt besonders in den Frühlings- und Herbstmonaten nur selten windstille Phasen.

Der See beeinflusst das Klima zusätzlich, indem er im Herbst in Verbindung mit den häufig auftretenden Seenebeln als Wärmespeicher dient, gleichzeitig im Frühling aber die Erwärmung des Umlandes etwas verzögert. „Der See schafft durch sein Mikroklima einzigartige agrar-klimatische Verhältnisse, die für die Landwirtschaft von größter Bedeutung sind.“⁴ Durch die verschiedenen günstigen klimatischen Faktoren ergibt sich auch eine sehr lange Vegetationszeit von rund 250 Tagen, was große Auswirkungen auf die Natur des Seegebiets hat.

2. Der Seewinkel

Als Seewinkel wird heute das Gebiet zwischen dem See und der ungarischen Grenze bezeichnet, welches den östlichsten Teil der Großregion Neusiedler See bildet. Im Begleitband zur Sonderausstellung „Der See – Entstehung. Gestalt. Nutzung“ im burgenländischen Landesmuseum im Jahr 2007 ist folgender Satz zu finden: „Der Name See-

³ Franz *Werfel*. zit. nach: Helmut *Grosina*, Kultur- und Naturverständnis am Beispiel Neusiedler See. In: Burgenländische Forschungen, Heft 70, 60 Jahre Burgenland (1998).

⁴ Markus *Fuhrmann*, Nachhaltigkeit konkret. Die Region Neusiedler See-Seewinkel auf dem Prüfstand (Wien 2001) S. 69.

“Winkel“ ist nur dann berechtigt, wenn man die österreichisch-ungarische Staatsgrenze im Osten und Süden als begrenzende Schenkel betrachtet.“⁵ Betrachtet man jedoch historische Karten des Gebiets ist deutlich erkennbar, dass bereits vor der Ziehung der Landesgrenzen ein “Winkel“ vorhanden war. Unser heutiger Seewinkel wurde früher im Süden durch den Waasen begrenzt und hatte durch den See und das Sumpfgebiet zwei natürliche Abgrenzungen.

Im Norden des Seewinkels liegt der Wagram der Parndorfer Platte, welcher einen rund 40 Meter hohen natürlichen Wall bildet und den Seewinkel vom Donaubecken im Norden und Nordosten abgrenzt. Im Süden stellen heute der Einserkanal und die Grenze zu Ungarn die Begrenzung dar.

Das gesamte Gebiet ist rund 450 km² groß, beinahe vollkommen eben und man kann es grob in zwei Hälften aufteilen. Der Teil nördlich der Linie Podersdorf – Frauenkirchen – Andau hat äußerst fruchtbare Schwarzerdeböden und ist dementsprechend seit Jahrhunderten durch sehr produktiven Ackerbau geprägt. Es gibt im gesamten Seewinkel aufgrund des sehr geringen Gefälles keinen einzigen natürlichen Wasserlauf, jedoch eine ganze Reihe von neueren Kanälen, welche den Wasserhaushalt des Gebiets künstlich regulieren.

Im südlichen Teil schiebt sich von Westen her das für den Seewinkel charakteristische Lackengebiet hinein. Auf dieser Seenplatte gibt es salz- und sodahaltige Lacken, welche starken Wasserstandschwankungen unterworfen sind. Die Größen dieser Gewässer reichen von wenigen Quadratkilometern bis zu einigen Hektaren, etwa “Lange Lacke“ in der Nähe von Apetlon.

3. Der Neusiedler See

„Das den ganzen Raum bestimmende Element der Landschaft ist der weite See und der teilweise sehr breite Schilfgürtel, der ihn umgibt.“⁶ Der Neusiedler See, ungarisch Fertő-tó⁷, ist der am weitesten westlich gelegene Steppensee Europas, der zweitgrößte See dieser Art nach dem Plattensee, und zugleich der größte See Österreichs. Der Neusiedler See hat eine maximale Länge von rund 36 Kilometern und ist zwischen 6 und 14 km breit. Er liegt an der

⁵ Wolfgang *Gürtler* (Hg.), *Der See – Entstehung, Gestaltung, Nutzung*. In: *Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland*, Band 121 (Eisenstadt 2007) S. 18.

⁶ Bernt *Diether*, Herwig *Palme*, *Fremdenverkehrsplanung Neusiedlersee* (Wien 1970) S. 16.

⁷ Die ungarische Bezeichnung “Fertő-tó“ bedeutet in etwa so viel wie “Sumpf-See“.

tiefsten Stelle der Kleinen Ungarischen Tiefebene und in seiner Nähe befindet sich, auf dem Gemeindegebiet von Apetlon auch der tiefste Punkt Österreichs (114 Meter über der Adria).

Die Fläche des Seegebiets mit dem dazugehörigen Schilfgürtel beträgt heute ungefähr 320 km². Man muss aber bedenken, dass der See nicht immer so ausgesehen hat wie heute und seine ursprüngliche Gestalt mittlerweile stark durch den Einfluss Menschen verändert wurde. Es liegen rund 4/5 der Gesamtfläche des Sees auf österreichischem Staatsgebiet und der Rest des Gebiets befindet sich auf ungarischem Territorium.

Der Schilfgürtel, der an manchen Stellen bis zu 5 km breit ist, nimmt momentan eine Fläche von rund 178 km² ein. Er ist ein wichtiger Lebensraum für eine Vielzahl von seltenen Tierarten und das gesamte Seegebiet ist durch seine einzigartige Tier- und Pflanzenwelt ein Anziehungspunkt für Naturliebhaber aus der ganzen Welt.

Der See ist lediglich rund 40 km vom Ballungsraum Wien und dem bevölkerungsreichen Wiener Becken entfernt und war dadurch schon immer ein sehr beliebtes Ausflugsziel für die Menschen die dort leben.

Lange Zeit war man sich über die Entstehung des Neusiedler Sees unsicher, aber heute geht man davon aus, dass die Wanne des Sees vor rund 13.000 Jahren durch eine tektonische Einsenkung geschaffen wurde. Viele Lacken des Seewinkels sind allerdings schon wesentlich älter und gehen auf Eislinnen des eiszeitlichen Dauerfrostgebietes zurück.⁸ Die Geschichte des Sees ist vor allem durch seine starken Wasserstandschwankungen geprägt und man nimmt an, dass er in seiner über 10.000 jährigen Geschichte ungefähr 200 Mal ausgetrocknet ist.

Der durchschnittlich sehr niedrige Wasserstand von knapp über 1,1 m ist typisch für einen Steppensee. Die Tiefe beträgt nur an wenigen Stellen über 1,5 m. Es gibt nur wenige Seen auf der Welt, die im Verhältnis zu ihrer Größe so wenig Wasser beinhalten. Die Seichtheit führt zusammen mit den durch den häufigen Wind aufgewühlten, Schwebstoffen im Seewasser zur charakteristischen Trübung des Sees. Diese Trübung des Wassers wird von vielen Besuchern negativ aufgenommen, obwohl der See eine hervorragende Wasserqualität aufweisen kann. Die geringe Tiefe führt auch dazu, dass die Wassertemperatur im Jahresmittel ungefähr 11° C beträgt. Im Hochsommer kann sie rund 30° C erreichen.

Im Winter sinkt die Wassertemperatur hingegen schnell ab und es bildet sich relativ rasch eine stabile Eisschicht.

⁸ Vgl. Peter *Adamicka*, Gerhart *Langthaler* (Hg.), *Urlandschaften Österreichs* (Wien 1984) S. 116.

„Der Wasserhaushalt des schwach salzhaltigen Neusiedler Sees wird vor allem von Niederschlägen und Verdunstung bestimmt, Zu- und Abflüsse spielen nur eine untergeordnete Rolle.“⁹ Mit der Wulka im Nordwesten des Seebeckens hat der Neusiedler See nur einen einzigen nennenswerten, oberirdischen Zufluss, jedoch reichen die hier einfließenden Wassermengen nicht aus, um die jährliche Verdunstung auszugleichen. Seit den 70ern ist bewiesen, dass es unterirdische Zuflüsse gibt, die den See mit Grundwasser speisen und so die Verdunstung ein wenig ausgleichen. Weil aber der Wasserhaushalt zum Großteil von den Niederschlägen abhängig ist, war der Wasserstand schon immer großen Schwankungen unterworfen und der See veränderte seine Gestalt und sein Ausbreitungsgebiet ständig. Das führte zum einen zu folgenschweren Höchstständen, bei denen der See über 500 km² Fläche hatte und weite Teile des Seewinkels überschwemmte, andererseits gab es verheerende Trockenperioden, in denen der See teilweise vollständig austrocknete. Dies geschah das letzte Mal 1864/65 und es dauerte circa 10 Jahre, bis das Seebecken wieder größtenteils mit Wasser gefüllt war. Damals wurde sogar begonnen den Seeboden landwirtschaftlich zu bewirtschaften, aber der Seegrund war nicht sonderlich fruchtbar. Nach wenigen Jahren kam das Wasser wieder zurück, wodurch den landwirtschaftlichen Anbauversuchen ein Ende gesetzt wurde.

Längere Trockenphasen sind also keineswegs ungewöhnlich und in der Geschichte des Sees immer wieder vorgekommen.¹⁰ „Die völlige Austrocknung des Steppensees [...] erfolgte meist dann, wenn Regulierungsversuche des Menschen mit natürlichen Trockenzeiten zusammenfielen.“¹¹ Eine weitere Niedrigwasserperiode gab es zum Beispiel auch von 1929 bis 1936, als der Wasserstand an der tiefsten Stelle nur noch 40 bis 50 Zentimeter betrug und dadurch der aufkommende Tourismus am Neusiedler See wieder zum Erliegen kam.

Der See stellte für die Bevölkerung der Umgebung nicht nur durch Überschwemmungen oder Trockenphasen lange Zeit eine große Gefahr dar. Bei heftigen Stürmen kann der See rasch zu einem tosenden Meer werden, auf dem schon viele Schiffe in Gefahr gerieten und das rettende Ufer nicht mehr erreichten. Aber auch im Winter, wenn der See von einer Eisdecke überzogen ist, können die zahllose Stellen, auf denen das Eis durch warme Quellen dünner ist zur Todesfalle werden.

⁹ Gerald Dick, Vogelparadies mit Zukunft? Ramsar-Bericht 3 – Neusiedlersee-Seewinkel (o.O. 1994) S. 18.

¹⁰ Siehe Tabelle der genauen Wasserstandsangaben bei Franz Sauerzopf, Landschaft Neusiedler See. In: Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland, Heft 23 (Eisenstadt 1959) S. 94-101.

¹¹ Eva-Franziska Michlits, Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel. Von der aktuellen Situation zur regionalen Vision - Ansätze eines Entwicklungskonzeptes für die Nationalparkregion (Wien 1997) S. 9.

Die Lage der Bewohner der Region Neusiedler See und insbesondere des Seewinkels wurde also schon immer vom See stark beeinflusst. So wurden schon im 13. Jahrhundert erstmals Kanäle gebaut und Maßnahmen ergriffen, um Wasserstandsschwankungen auszugleichen und den See regulieren zu können.¹² Da der Neusiedler See nur Teil eines weitläufigen Ökosystems ist wurde auch das südlich anschließende Niedermoor seit Jahrhunderten von den Regulierungsversuchen beeinflusst.

Der Waasen oder Hanság im Südosten des Sees war noch vor rund 150 Jahren eine der letzten großen Wildnisse Mitteleuropas. Bei Hochwasser und Überschwemmungen glich der See seinen Wasserstand früher auf natürliche Weise über das große Sumpfgebiet des Waasen aus. Dieses Gebiet war immer wichtig für den Wasserhaushalt des gesamten Seegebiets und stellte als ein riesiges, sumpfiges Marschland und Niedermoor den natürlichen Fortsatz des Sees dar. Das Feuchtgebiet des Waasen war auch von den Wasserläufen der Rabnitz und Raab, sowie vom zeitweiligen Rückstau von Donauwasser bei Wasserhöchstständen beeinflusst. Dadurch bildete sich ein großes Binnenlanddelta und sehr komplexes Flusssystem.

Allerdings wurden bereits im 18. Jahrhundert konkrete Versuche unternommen, das Gebiet komplett zu entwässern, um es für den Ackerbau nutzbar zu machen. Heute besteht das frühere Waasengebiet größtenteils aus weiten Wiesen, intensiv genutzten, fruchtbaren Ackerflächen und nur noch kleinen Resten des vormals riesigen Sumpfgebietes. 1780 wurde durch Fürst Esterházy ein Damm zwischen Esterháza und Pamhagen gebaut, der den Waasen vom eigentlichen See abtrennen und gleichzeitig als Fahrstraße dienen sollte.

Es wurde über Jahrzehnte hinweg immer wieder versucht, durch künstliche Kanäle die Entwässerung des Sumpfes herbeizuführen, was aber lange Zeit nicht den gewünschten Erfolg brachte. Es gab immer zwei Gruppen von Interessenten: zum einen jene Gruppe, die den See regulieren und erhalten wollte, und zum anderen jene, die eine komplette Trockenlegung des Gebietes anstrebte. Besonders die ungarischen Machthaber und die Großgrundbesitzer der Familie Esterházy waren immer an einer Regulierung des Seegebiets interessiert und so gab es verschiedenste Pläne, die Regulierung durchzuführen.

Ab 1820 waren Hauptentwässerungskanäle geplant, welche durch den See führen und neben der Trockenlegung des Waasen auch das Wasser der Wulka im Norden direkt ableiten sollten. „Auch in den folgenden Jahren wird mehr geplant als gebaut, bis schließlich 1873 die

¹² Vgl. Franz *Sauerzopf*, Probleme und Projekte am Neusiedlersee. In: Burgenländische Heimatblätter, Band 18 (Eisenstadt 1956) S. 150.

„Raabregulierungs-Gesellschaft“ sich des Problems annimmt.“¹³ Ihre Hauptaufgaben waren die Regulierung der Raab und ihrer Nebenflüsse, sowie die Trockenlegung des Waasen und letztendlich auch des gesamten Neusiedler Sees. Aus Kostengründen konnten die angestrebten Pläne nicht verwirklicht werden und man konzentrierte sich daher lediglich auf die schließlich erfolgreiche Regulierung des Flusssystem der Raab und der angrenzenden Feuchtgebiete. Es waren aber auch Stimmen laut geworden, die sich vehement gegen eine Trockenlegung des Neusiedler Sees stellten. Man erinnerte sich noch an die letzten Austrocknungen des Sees und die damit verbundene Trockenheit, durch die als das Leben der im Seewinkel ansässigen Bevölkerung durch die Trockenheit erheblich erschwert wurde. „Hauptursache war der feine Zickstaub, der Augenentzündungen, Atembeschwerden und dergleichen verursachte. Zweites Übel waren die Sandstürme, die in Podersdorf und Illmitz etliche Quadratkilometer fruchtbaren Landes verheerten.“¹⁴ Auch die Natur und die Landwirtschaft litten unter den Trockenperioden des Sees, denn das einzigartige Mikroklima, das durch die starke Verdunstung des Seewassers entsteht, ging verloren. Diese, sehr wichtigen Fakten wurden auch bei vielen jüngeren Plänen zur Trockenlegung meist nicht berücksichtigt.

Als am 7. November 1893 eine Generalversammlung der Vertreter Ungarns zusammentrat, wurde die Finanzierung von weiteren Projekten zur Trockenlegung des gesamten Sees nicht genehmigt. Man sprach sich allgemein für seine Erhaltung aus, was zu einer Änderung der bisherigen Pläne führte. Es wurde lediglich die Errichtung eines Hauptentwässerungskanal für den Waasen beschlossen und am 14. Juni 1895 wurde mit dem Bau begonnen. Dieser neue Kanal wurde an einen bereits bestehenden angeschlossen wurde und ist als Einserkanal bekannt. Er wurde zu der Zeit jedoch aus Kostengründen noch nicht mit dem an den See verbunden.

In den nächsten Jahren gab es gewissermaßen ein Umdenken in Bezug auf die zukünftige Nutzung des Sees. Eine Kommission des ungarischen Ackerbauministeriums stellte in Übereinstimmung mit früheren Untersuchungen und Berichten¹⁵ im Jahr 1902 fest, dass der Seeboden für eine Nutzung als landwirtschaftliche Anbaufläche weitestgehend unbrauchbar

¹³ Wilhelm J. *Wagner*, Österreichs reale Utopien. Viel geplant und nicht verwirklicht (Wien 2000) S. 193.

¹⁴ Helmut *Grosina*, Aspekte des Beziehungsgefüges Mensch – Raum am Neusiedler See. In: Burgenländische Forschungen - Sonderheft VII: Festgabe für August Ernst. Burgenland in seiner pannonischen Umwelt (Eisenstadt 1984) S. 121.

¹⁵ 1865 unternahm k.k. Professor der „Hohen landwirtschaftlichen Lehranstalt“ von Ungarisch Altenburg Ignaz Moser eine Exkursion zum ausgetrockneten See und untersuchte die Bodenverhältnisse des Sees sowie die Auswirkungen auf das Kleinklima des Seewinkels. Vgl. *Wagner*, Utopien, S. 191f.

sei. Durch den Einserkanal, welcher nach langer, mehrphasiger Bauzeit 1910 endgültig fertiggestellt und an den See angeschlossen wurde, war der Waasen vom Neusiedler See abgetrennt und die Gefahr von größeren Überschwemmungen im Umland des Sees war dadurch zumindest verringert worden.

Mit dem Abschluss der Arbeiten am Einserkanal begann die Veränderung des Sees und des Waasens hin zur heutigen, eigentlich unnatürlichen Form. In den ersten Jahren nach dem Anschluss des Kanals verlor der See rund 15-20 % seiner Wasserfläche und im gesamten Zeitraum von 1901 bis 1963 sollen sogar zwei Drittel des mittleren Wasserinhalts verloren gegangen sein, was man jedoch keineswegs nur auf den Kanal zurückführen kann.¹⁶ Der Einserkanal ist noch heute der einzige oberirdische Abfluss des Sees und wurde 1930 mit einer Schleuse bei Mexikopuszta (ungar. Fertőújlak) versehen, um der unregulierten Entwässerung entgegenzuwirken. Endgültig reguliert wurde der See allerdings erst 1965 als sich die Österreichisch-Ungarische Gewässerkommission auf eine gemeinsame Schleusenregelung einigte, welche den Pegelstand um rund 0,5 m an hob und die Schwankungen auf ein nicht mehr erkennbares Maß minimierte.¹⁷

Doch seit einigen Jahren ist durch die immer stärker werdende Erderwärmung die Gefahr einer neuerlichen Austrocknung des Sees im Laufe dieses Jahrhunderts wieder aktuell geworden, wie beispielsweise das extreme Niedrigwasser während der Trockenphase im Jahr 2003 gezeigt hat. „Der See hat ein Ablaufdatum,“ sagte im Jahr 2001 Alois Lang vom Nationalparkbüro Neusiedler See und er meint weiter: „Vom zeitlichen Austrocknungsrythmus her wäre es wieder so weit.“¹⁸ Von der Burgenländischen Landesregierung sind bereits mehrere Studien in Auftrag gegeben worden, um mögliche Lösungsvorschläge zur langfristigen Erhaltung des Sees zu finden. Dabei geht es vor allem um die Fremdwasserzuleitung (Dotation) aus der Donau oder Rabnitz, welche auch schon vor über 100 Jahren in verschiedenen Plänen angedacht wurde. Es wäre aus ökologischer Sicht kein Problem, wenn der See wieder einmal zur Gänze austrocknen sollte, denn auch in den vergangenen Jahrhunderten kam das regelmäßig vor. Eine Austrocknung des Sees in der heutigen Zeit wäre für die Region Neusiedler See-Seewinkel allerdings schwer zu verkraften, denn anders als noch während der letzten Phase der Trockenheit ist heute der Tourismus die

¹⁶ Vgl. Sándor Békési, *Zwischen Verklärung und Vernichtung. Zur Wahrnehmungs- und Diskursgeschichte der Landschaft am Beispiel vom Neusiedler See 1750 – 1990* (Wien 2004) S. 39.

¹⁷ Ing. Fritz Kopf hat im Auftrag der Österreichisch-Ungarischen Gewässerkommission 1964 eine Bedienungsvorschrift für die Schleuse ausgearbeitet, welche am 1.1.1965 in Kraft trat.

¹⁸ Wolfgang Weisgram, *Die Steppe und ihr See*. In: *Der Standard*, 30.7.2001, S. 8.

treibende Kraft der Wirtschaft. Ein Ausbleiben der Urlaubsgäste würde der gesamten Großregion extrem schaden.

4. Siedlungen

Der Siedlungsring in Ufernähe verläuft rund um den See und weist nur relativ geringe Abstände zwischen den Ortschaften auf. Im Westen des Sees sind einige Gemeinden ein wenig über dem Seeniveau, an den Hängen des Leithagebirges gelegen. Im Osten des Sees sind die Gemeinden, die nicht im direkten Seebereich liegen, weiträumig über das gesamte Gebiet des Seewinkels verstreut. Aufgrund der spätmittelalterlichen Wüstungswellen sind die Abstände zwischen den einzelnen Orten sehr groß und erreichen Entfernungen von bis zu zehn Kilometern. Die Flächen zwischen den Gemeinden wurden für die extensive Viehwirtschaft genutzt, was auch zur weiteren Versteppung der Landschaft beitrug.

Das Ortsbild der Gemeinden um den See, welches im letzten Vierteljahrtausend entstand und typische regionale Eigenheiten aufwies, veränderte sich ab der Mitte des letzten Jahrhunderts stark. Die typischen schilfbedeckten weißen Giebelhäuser wurden in den 70ern vielerorts „durch banale Allerweltsbauten ersetzt.“¹⁹ Was in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg „in diesem Raum aus falschverstandenen Modernisierungsbedürfnis [...] zerstört worden ist, wird nie wiedergutmachen sein.“²⁰ Weder der Zweite Weltkrieg, noch die Besatzungszeit der Russen hat dermaßen viel Veränderung hervorgerufen wie der Modernisierungswunsch der Menschen in der Phase des Wirtschaftswunders nach der Jahrhundertmitte. Heute sind viele Gemeinden sehr stark vom Tourismus geprägt, was sich mittlerweile leider auch oft in zu modernen Ortsbildern deutlich widerspiegelt.

¹⁹ Leonhard *Prickler*, Ebene im Osten: Der Seewinkel im Bezirk Neusiedl am See. S. 788. In: Geschichte der österreichischen Land- und Forstwirtschaft im 20. Jahrhundert: Regionen-Betriebe-Menschen. (Wien 2003) S. 741-794.

²⁰ Heinz *Löffler*, Der Neusiedlersee. Naturgeschichte eines Steppensees (Wien 1974) S. 148.

5. Die Geschichte der Region Neusiedler See

Das Gebiet um den Neusiedler See ist seit etwa 8000 Jahren von Menschen besiedelt, was urzeitliche Funde aus der Stein- und Bronzezeit beweisen. Vor der rund 400 Jahre dauernden römischen Herrschaft waren Kelten und Illyrer im Gebiet des Sees ansässig. In der römischen Geschichtsschreibung taucht der See mit der Erwähnung „Lacus Peiso“ bei Plinius d.Ä. um 70 n.Chr. das erste Mal auf. Die Römer waren es auch, die durch die Abholzung großer Waldgebiete erste Veränderungen der Landschaft verursachten. Mit der Völkerwanderung fanden auch die letzten Reste der römischen Provinz Pannonia ein Ende und die Region war anschließend ständigen Veränderungen unterworfen. Die Quellenlage für diese Zeit ist sehr dürftig und es sind keinerlei Hinweise für eine längere ruhige Phase in der Besiedlungsgeschichte des Neusiedler Raumes zu finden. Es war „ein ständiger Wechsel von Erfolgen der Kolonisation und Rückschlägen durch östliche Reitervölker, die alle zwei bis dreihundert Jahre bis hierher vordrangen.“²¹ Die Region des Sees befand sich von da an immer in den Grenzzonen von verschiedenen Machtbereichen.

Im Jahr 1074 wurde der See das erste Mal urkundlich erwähnt und als „Stagnum ferteu“ bezeichnet. Der See wird im Zusammenhang mit der Schlacht des ungarischen Königs Salomon gegen die Bissener im 11.Jh. erwähnt, bei der viele Soldaten („in stagno ferteu submersis“)²² ertrunken sein sollen. Ebenfalls im 11.Jh. soll der Kreuzfahrer Gottfried von Bouillon mit seinem Heer durch das sumpfige Gebiet gezogen sein, was auf einen niedrigen Wasserstand des Sees hinweist. Im Jahr 1270 sind rund 300 Soldaten des Heeres von König Ottokar bei der winterlichen Überquerung des Sees auf dem Eis eingebrochen. In dieser Zeit wurden auch wieder (bereits unter Karl d. Großen im 9.Jh. waren bayrische Siedler ins Gebiet gekommen) deutsche Kolonisten am See angesiedelt.

Nach der Verwüstung des Gebiets durch die Mongolen im 13. Jahrhundert wurde der Ort Neusiedl neu gegründet, von welchem sich der Name des Sees ableitet. Durch die Einfälle der Türken im 16. Und 17. Jahrhundert wurde das Gebiet abermals schwer verwüstet, entvölkert und viele Ortschaften wurden anschließend nicht wieder aufgebaut und ihre Existenz ist heute nur noch vereinzelt durch alte Flurnamen in Erinnerung geblieben.²³ Das Burgenland und damit auch der Seewinkel gehörten schon seit den Anfängen des Ungarischen Königreiches

²¹ Bernd *Leisler*, *Der Neusiedler See* (Greven 1979) S. 10.

²² *Sauerzopf*, *Landschaft Neusiedler See*, S. 94.

²³ Als Beispiel dienen die Zitsmannsdorfer Wiesen, welche heute Teil des Nationalparks sind und deren Name auf die Wüstung des Ortes Zitsmannsdorf zwischen Weiden und Podersdorf zurückgehen.

um das Jahr 1000 zum Reich der Stephanskrone. Jedoch wurde gerade auf den Seewinkel so gut wie kein Wert gelegt, das Gelände als willkommene natürliche Barriere zum österreichischen Herrschaftsgebiet gesehen und sozusagen sich selbst überlassen. So ist es auch verständlich, dass Wirtschaft und Industrie in weiterer Folge völlig unterentwickelt waren und sich nicht mit den benachbarten Regionen vergleichen lassen.²⁴

Die westungarischen Landesteile, also auch das heutige Burgenland kamen im Laufe des 16. Jahrhunderts unter die Herrschaft der Habsburger, welche aber noch längere Zeit hart um diese Gebiete zu kämpfen hatten. Das Gebiet wurde immer wieder von großen Plagen und Seuchen heimgesucht. Dazu gehörten unter anderem die großen Heuschreckeneinfälle Ende des 17. Jahrhunderts, die Pestwellen bis 1713 und die Cholera, welche das letzte Mal 1735 auftrat. Im 18. Jh. begann dann eine ruhigere Phase, in der der Mensch sich vermehrt mit der Umgestaltung des Sees und seiner Umgebung beschäftigte.²⁵ Die Gemeinden rund um den See nahmen langsam ihre heutige Grundform an und der Fortschritt hielt im Gebiet Einzug. Nach dem Österreichisch-Ungarischen Ausgleich 1867 wurde auch im Neusiedler Seegebiet eine strenge Magyarisierungspolitik betrieben und die deutschsprachige Bevölkerung musste sich notgedrungen damit abfinden. In Wien gab es kaum noch Interesse an der burgenländischen Peripherie. Bis nach dem Ersten Weltkrieg gehörte das Burgenland zum ungarischen Teil der k.u.k. Monarchie und erst nach dem Vertrag von Trianon 1920 wurde es am 16.1.1921 mittels Bundesgesetz zum neunten Bundesland Österreichs. Dadurch begann sich auch im Burgenland eine österreichische Identität zu entwickeln und vor allem die deutschsprachigen Minderheiten in West-Ungarn nahmen den Anschluss an Österreich mit großer Zustimmung an. Die eigentliche Hauptstadt des Gebiets Ödenburg (Sopron) kam aber aufgrund der Grenzziehung, die quer durch den See verläuft, zu Ungarn.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde der See dann auch für militärische Zwecke wie Truppenübungen genutzt und war Teil des deutschen Ostwalls. 1945 wurde das Gebiet Teil der sowjetischen Besatzungszone und die Bevölkerung litt bis 1955 unter der Fremdherrschaft. Nach den entbehrungsreichen Kriegsjahren wurden das Burgenland und der Seewinkel noch zwei Mal in den Mittelpunkt der österreichischen Geschichte gerückt. Während des ungarischen Volksaufstandes 1956 kamen rund 180.000 ungarische Flüchtlinge über das Burgenland nach Österreich, allein über die Brücke von Andau im Seewinkel flüchteten 70.000 Menschen vor den Repressalien in ihrer Heimat. Im Jahr 1989 begann an

²⁴ Vgl. *Leisler*, Neusiedler See, S. 10.

²⁵ Vgl. *Grosina*, Aspekte, S. 117.

der burgenländischen Grenze die Demontage des Eisernen Vorhangs, wodurch das Burgenland endgültig aus seiner Randlage befreit wurde.

6. Besondere geographische Gegebenheiten des Burgenlandes und des Seewinkels

Das Burgenland ist ein relativ schmaler Streifen Land an der heutigen Ostgrenze Österreichs, hat eine Länge von ungefähr 160 km und eine Breite von 4 bis 40 km. Es ist das jüngste, östlichste, drittkleinste, und der Einwohnerzahl nach das kleinste Bundesland Österreichs. Man kann das Burgenland als Land der Kontraste bezeichnen. Im Norden und Osten des Landes vermitteln der Neusiedler See und seine Umgebung dem Besucher eine schwermütige, in Verbindung mit der weiten Ebene, sehr einsame Stimmung. Im Süden hingegen ist die Landschaft mehr von Hügeln und Bergen bestimmt und zeigt sich von einer, den Österreichern mehr vertrauten Seite. Das Nordburgenland ist der einzige größere geographisch zusammenhängende Landesteil, allerdings wurde es durch die umstrittene Grenzziehung von 1921 (Grenzverlauf durch den See) in zwei Hälften geteilt. Die eine Hälfte liegt westlich des Neusiedler Sees, die andere Hälfte liegt abgeschottet im Osten des Sees. Das gesamte Burgenland war schon immer eine Art Grenzland am Rande Mitteleuropas, wo das uns bekannte Europa endet und das fremde, andersartige Asien anfängt. Besonders deutlich wird dieser äußere Eindruck im Seewinkel.

„Der Seewinkel ist [...] ein Grenzgebiet. Er ist überschaubar, und man könnte ihn auch übersehen. Allerdings - wer diese Stück Flachland unbeachtet ließe, der bliebe arm – bliebe ärmer wenigstens um die Erfahrung, wie sich Bedeutsames in der Stille ereignet. Das Ereignis ist die Verschränkung, Verschmelzung zweier Welten, die man mit dem Namen Asien und Europa ungefähr fixieren könnte, oder mit den Beiwörtern pannonisch und alpin.“²⁶

Im Seegebiet überschneiden sich schon immer verschiedene kulturelle, ethnische, sprachliche und politische Ordnungen, wie das in Übergangszonen zwischen verschiedenen Kulturräumen häufig der Fall ist. Der Begriff „Grenze“ kann hier nicht nur in Zusammenhang mit fassbaren Begriffen wie Politik und Geographie verwendet werden, sondern er ist auch metaphorisch zu

²⁶ Gregory *Sebestyen*, *Burgenland, wo sich die Wege kreuzen* (Eisenstadt 1977). zit. nach: Manfred *Horvath*, Oliver *Lehmann*, *Der Neusiedler See. Natur- und Kulturlandschaft* (Wien 2002), S. 32.

verstehen.²⁷ Allein schon die Nähe eines sozusagen uneuropäischen Steppensees zu einer mitteleuropäischen Großstadt ist eine Besonderheit, denn der See sprengt gewissermaßen die Grenzen des Bekannten und Vertrauten, indem er für Besucher Fernweh mit Heimatgefühlen vermischt. Die gesamte Region Neusiedler See ist romantisch angehaucht und wird im übrigen Österreich als etwas Fremdes und Exotisches angesehen. Diese Vorstellung ist wohl auf die allgegenwärtige Andersartigkeit dieses Landstriches zurückzuführen.

Die Bezeichnung Seewinkel ist, wie anfangs schon beschrieben, sehr einseitig und nur aus österreichischer Sicht gültig, denn für einen ungarischen Geographen ist das Gebiet lediglich die äußerste Westgrenze eines weiten Landstriches. Schon immer war der Seewinkel für Besucher aus den westlichen Landesteilen Österreichs in gewisser Hinsicht schon der „Osten“, aber „für Ungarn liegt der Seewinkel bereits im abendländischen Strahlungsgebiet.“²⁸ Die Bezeichnung des Raumes entstand wohl eher durch die ursprüngliche Form des Feuchtgebiets, als die Gewässergrenzen einen Winkel darstellten.

Die wichtigsten mitteleuropäischen Verkehrsverbindungen verliefen jahrhundertlang nördlich des Seewinkels durch die sogenannte „Ungarische Pforte“. Der Nordteil der Region wurde von der Nähe zu den Großstädten Wien, Bratislava und Győr geprägt, der Seewinkel hingegen nahm durch seine abgeschiedene Lage eine eigenständige, etwas langsamere Entwicklung. Die Bevölkerung im Seewinkel hatte, im Gegensatz zu den Durchzugsgebieten im Norden, kaum die Möglichkeit, ihren Wohlstand durch Handel und wirtschaftliche Verbindungen zu verbessern. Die Entfernung und die isolierte Lage behinderten den wirtschaftlichen Austausch mit den Wirtschaftszentren stark. Lediglich im Winter, wenn der See zugefroren war, gab es eine geringe Verbesserung der Handelsverbindungen nach Westen.

Weitere Probleme für die wirtschaftliche Entwicklung im 19. Jahrhundert im gesamten burgenländisch-westungarischen Raum entstanden durch die hohen Ablösen, die die Bauern an die Großgrundbesitzer nach 1848 zahlen mussten. Die gleichmäßige Aufteilung des Grundbesitzes auf alle Erben führte dazu, dass die Betriebe immer kleiner wurden und die Bevölkerung große finanzielle Probleme hatte. All das hemmte den wirtschaftlichen Aufschwung. Lediglich die großen Gutsbetriebe der Adelligen im Neusiedler Bezirk konnten während der Agrarkrise, welche in den 1870ern begann, einigermaßen gut wirtschaften,

²⁷ Vgl. *Békési*, Verklärung und Vernichtung, S. 8.

²⁸ ohne Verfasser (o.V.), Streifzüge durch den Seewinkel. In: *Volk & Heimat* 2/90. S. 36.

während ihre früheren Untertanen ums Überleben kämpfen mussten.

Auch der im Seewinkel immer wichtiger werdende Weinbau geriet in den 1880er Jahren, durch den Reblausbefall in eine schlimme Krise, die erst durch den Anbau von resistenten Sorten um 1900 überwunden wurde.²⁹ Große Teile der Bevölkerung litten unter dem allgemeinen wirtschaftlichen Stillstand der durch die vielen Probleme in der Landwirtschaft herbeigeführt worden war. In dieser ohnehin schon kritischen Situation kamen noch wirtschaftspolitische Probleme zwischen der österreichischen und der ungarischen Reichshälfte hinzu und verschärften die Lage. Das Burgenland war also lange Zeit in einer äußerst schwierigen wirtschaftlichen Lage und so verließen tausende Bewohner das Land und suchten ihr Glück in der Ferne. Bereits seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1914 verließen rund 30.000 Auswanderer das Burgenland und nur wenige kehrten wieder zurück. In den vergangenen 100 Jahren verließen insgesamt 60.000 Menschen ihre burgenländische Heimat, da sie zu Hause keine Zukunft mehr für sich sahen. Diese Auswanderungswellen trugen zusätzlich zur Rückständigkeit des Seewinkels bei und er wurde im restlichen Bundesland als „tiefste Provinz“ angesehen.

Die schon vor dem Ersten Weltkrieg nachteilige Randlage des Burgenlandes blieb auch nach 1921 erhalten. Sie wurde durch die neue Grenzziehung sogar noch verstärkt und die „gesellschaftliche Orientierung“³⁰ richtete sich nach Norden aus wodurch gezwungenermaßen, dem von nun an ungarischen Ödenburg der Rücken zugekehrt wurde. Die deutsche Bevölkerung (umgangssprachlich wurden sie als Heinzen, Heanzen, Hianzen oder Hoanzen bezeichnet) des Seewinkels kam zwar nach 1921 zu jenem Land, zu dem sie volkstümlich und kulturell gehörte (Heinzenland), aber die geographischen Lage zwischen See und Grenze sperrten sie gewissermaßen ein, beziehungsweise vom Rest des Landes aus. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Seewinkel dann endgültig zwischen politökonomischen Systemgrenzen von Ost und West eingeschlossen. „Während dieser Zeit entstand der Begriff „Land am Eisernen Vorhang“ für das Burgenland.“³¹ Aus der Randlage in der Peripherie,³² die in der Habsburgermonarchie jahrhundertlang bestand, wurde nun eine Grenzlage, eingezwängt zwischen Stacheldraht und Wasserfläche.

²⁹ Vgl. *Prickler*, Ebene im Osten, S. 744.

³⁰ *Békési*, Aneignung von Landschaft, S.73.

³¹ Georg *Schachinger*, Burgenland als Ziel 1-Gebiet Österreichs. In: Burgenländische Heimatblätter, 63. Jg. (Eisenstadt 2001) S. 1.

³² Definiert wurde diese periphere Lage des gesamten Burgenlandes beispielsweise bei der Österreichischen Raumordnungskonferenz 1975. Siehe Sylvia *Supper*, Die Auswirkungen der Ostöffnung auf das Burgenland. Unter besonderer Berücksichtigung der Bereiche Arbeitsmarkt, Verkehr und Handel (Wien 1991) S. 11.

Die auf die komplizierte Entstehungsgeschichte zurückzuführende Strukturschwäche des Burgenlandes wurde nach 1945 durch die Lage an einer toten Grenze also noch weiter verstärkt. Lange Zeit konnte gerade an den wirtschaftlichen und sozialen Kenndaten des Burgenlandes ein starkes West-Ost-Gefälle in Österreich festgemacht werden. Während der Zeit des Wirtschaftswunders in den 50ern und 60ern setzte auch im Burgenland ein aus heutiger Sicht erfolgreicher Aufholprozess ein. „Der agrarische Strukturwandel ist insbesondere in den sechziger und siebziger Jahren im Burgenland wesentlich rascher als in anderen österreichischen Bundesländern verlaufen.“³³ Der Anteil der Landwirtschaft an der Gesamtwirtschaftsleistung hat in den letzten 50 Jahren stark abgenommen.

Nach einem kurzen Einbruch in den 80ern ging es vor allem nach dem EU-Beitritt Österreichs, dem EU-Beitritt der Nachbarländer und der damit verbundenen Ostöffnung auch mit der burgenländischen Wirtschaft wieder aufwärts. Die nach dem EU-Beitritt Österreichs 1995 dem Burgenland zugesprochene Ziel 1-Förderung der EU³⁴ hat maßgeblich dazu beigetragen, dass die Rückständigkeit des Landes überwunden wurde. Die Wirtschaftsdaten haben sich jenen des restlichen Landes inzwischen angenähert.

Kennzeichen für einen Standortnachteil, wie ihn vor allem der Seewinkel lange Zeit hatte, sind eine hohe Agrarquote, ein hoher Anteil kleinbäuerlicher Betriebe, eine höhere Arbeitslosenrate sowie mehr Wochenpendler als im übrigen Teil des Landes, geringere Kaufkraft in Verbindung mit geringem Pro-Kopf-Einkommen und eine allgemein geringe Finanzkraft der Gemeinden. Das BIP der Region und auch des gesamten Burgenlandes lag immer deutlich unter dem österreichischen Durchschnittswert. In den letzten Jahren haben sich die Standortnachteile der Region Neusiedler See jedoch durch die guten Verbindungen nach Ungarn in Standortvorteile verwandelt.

Lange Zeit hindurch hatte für die Bewohner der grenznahen Gebiete in Österreich die Welt am Eisernen Vorhang sozusagen geendet, und alles, was dahinter lag, war so gut wie nicht existent. Auf der ungarischen Seite waren nach dem Kriegsende im Jahr 1945 weite Teile des Seeuferes und des noch vorhandenen Waasens durch die politische Situation völlig unzugänglich. Besonders in den Jahren 1950-1956, als Ungarn seine Westgrenze durch Minenfelder endgültig unüberwindbar machte, konnte der ungarische Seeteil nicht mehr genutzt werden. Nur langsam und schrittweise normalisierte sich die Lage auf der

³³ Kurt *Puchinger*, Gerhard *Palme*, Modellbearbeitung regionalwirtschaftliches Konzept Burgenland (Wien 1994) S. 17.

³⁴ Ziel 1-Gebiete waren Regionen Europas mit Entwicklungsrückstand, in denen das Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt weniger als 75% des EU-Durchschnitts betrug.

ungarischen Seite der Grenze und erst ab den 60ern wurde zum Beispiel der Segelsport wieder erlaubt. Bis in die 80er Jahre hinein durfte sich aber nur die lokale Soproner Bevölkerung im Seebereich aufhalten. Sopron und der Neusiedler See etablierten sich in den letzten Jahren in der ungarischen Öffentlichkeit nach und nach als "Tor zum Westen".

Das Burgenland hatte durch die geschlossene Grenze allerdings 40 Jahre lang den Vorteil, dass es von übermäßigem Straßenverkehr und regionalen Umweltschäden bis in die 90er verschont blieb.³⁵ Die Hauptverkehrswege verlaufen im Burgenland in Nord-Süd-Richtung und die dringend benötigten und heute sehr wichtigen Transitrouten von Ost nach West mussten nach der Grenzöffnung erst geschaffen werden. Nach der Ostöffnung konnte sich das Burgenland aus seiner Grenzlage heraus bis heute zu einem „Zentrum Mitteleuropas“³⁶ entwickeln. Die früher einzige Verkehrs- und Wirtschaftsausrichtung des Seewinkels nach Norden in Richtung Wien bekam durch die nun möglichen Verbindungen nach Sopron, Győr, Mosonmagyaróvár oder Bratislava belebende Konkurrenz.

7. Der Landschaftswandel und seine Folgen

„Was heute vom See zu sehen ist, ist mannigfach vom Menschen beeinflusst. Noch viel mehr der Seewinkel, dessen Erscheinungsbild weitgehend auf den Einfluss des Menschen zurückgeht.“³⁷

Der gesamte pannonische Raum, zu dem wir den Neusiedler See und auch seine Umgebung zählen, war in seinem natürlichen Zustand mit einem lockeren Steppenwald bedeckt. Die Veränderung dieser Urlandschaft hin zu einer bäuerlichen Kulturlandschaft begann schon im frühen Mittelalter. Durch die weiträumigen Rodungen dieser Waldflächen und der teilweisen Entwässerung von Feuchtgebieten wurde vom Menschen eine sekundäre Wiesen- und Weidelandschaft geschaffen, die man im Ungarischen – in Zusammenhang mit Beweidung - "Puszta" nennt.³⁸ Diese Sekundärlandschaft war besonders stark im Seewinkel ausgeprägt, wo sie in den vergangenen Jahrhunderten von riesigen Hutweideflächen und weitläufigen Wiesen bestimmt worden war. Die Waldsteppe war sozusagen in einem ersten "Prozess" zu einer, auf die Viehwirtschaft spezialisierten Kultursteppe geworden. Aber auch diese

³⁵ Vgl. *Supper*, Auswirkungen der Ostöffnung, S. 96.

³⁶ Ebd., S. 58.

³⁷ *Grosina*, Kultur- und Naturverständnis, S. 28.

³⁸ *Rudolf Berger, Josef Fally*, Panorama Pannonica. Der Nationalpark Neusiedlersee - Seewinkel und sein Umland; Pannoniens schönste Seiten (Deutschkreutz 1995) S. 15.

Pusztalandschaft mit den Hutweiden und den Ziehbrunnen, die in den Fremdenverkehrsprospekten dieser Region immer noch angepriesen wird, und die durch die jahrhundertelange Weidewirtschaft entstand, ist heute nur mehr in geringem Ausmaß vorhanden, wie zum Beispiel an der Langen Lacke bei Apetlon.³⁹

In trockenen Jahren wurde am See und an den Lacken auch Salzwirtschaft betrieben, welche zumindest einen kleinen Zuverdienst für die Menschen darstellen konnte. Bis zur künstlichen Trockenlegung des Waasens wurde intensive Heuwirtschaft in den Feuchtgebieten betrieben. Nach der Veränderung der Sumpflandschaft stiegen viele Bauern auf die Torfstecherei um, aber als Hauptwirtschaftszweig etablierte sich der intensive Feldbau.

Der See selbst war für zwei Berufsgruppen der Mittelpunkt der Arbeit. Die besonderen Wirtschaftsformen der Fischerei und Schilfgewinnung waren jahrhundertlang die besten Verdienstmöglichkeiten, aber die herbeigeführten Veränderungen der Landschaft durch Entwässerungen, Trockenlegungen, und Seeregulierung drängten diese Wirtschaftszweige immer weiter in den Hintergrund. In den Jahren in denen der See ausgetrocknet war, mussten sie sich eine andere Beschäftigung suchen, was aber aufgrund der ohnehin schlechten wirtschaftlichen Situation der Region nicht so leicht war.

Jede Landschaft, die aufgrund menschlicher Eingriffe entstanden ist, ist weiteren Veränderungen ausgeliefert, wenn sich die Einflüsse wieder ändern. So geschah es auch im Seewinkel, wo nach dem Zweiten Weltkrieg eine neuerliche Umwandlung der Natur einsetzte. Zwar waren schon seit der Mitte des 19. Jahrhunderts immer mehr Flächen für den Ackerbau genutzt worden, doch der radikale Umbruch begann erst im 20. Jahrhundert. Die „Kultursteppe“ wurde in eine „Agrarwüste“ umgewandelt und die sekundären Hutweiden sind heute weitgehend verschwunden. Zurückzuführen ist das auf den Wandel der Landwirtschaft zu einem industriellen Produktionssektor infolge der Umstrukturierung der Gesellschaft und der Intensivierung der Anbaumethoden.

Der Austrieb der Viehherden wurde in den 1950ern schließlich fast zur Gänze eingestellt. Immer größere Anbauflächen wurden benötigt und die Bauern bekamen diese Flächen durch Trockenlegung von Feuchtgebieten, auf denen früher die Viehherden weideten „Heute wird das Bild der Ebene von Weingärten und Ackerbau bestimmt.“⁴⁰ „Vor allem im Westteil des Gebiets (Podersdorf, Illmitz, Apetlon) kam es nach 1950 zu einer „Weinbauexplosion“ mit

³⁹ Vgl. Alexandra *Fischbach*, Touristische (Groß)projekte infolge des Fremdenverkehrs und Freizeitwohnens in der Region Neusiedler See. Eine raumplanerische Analyse (Wien 1998) S. 9.

⁴⁰ *Békési*, Aneignung von Landschaft, S. 74.

allen damit verbundenen negativen ökologischen Folgen.“⁴¹ So ist eine tertiäre Landschaft entstanden die nichts mehr mit ihrer ursprünglichen und nur mehr wenig mit ihrer sekundären Form zu tun hat. Die eigentlichen Hutweiden waren zwar schon um 1900 nur mehr vereinzelt zu finden, doch auf die Menschen wirkte der Seewinkel immer noch exotisch und fremd.⁴²

Durch die Agrarwende um 1950 wurde der Ackerbau noch weiter intensiviert und der in riesigen Monokulturen angebaute Wein begann das dominierende Element der Landschaft zu werden.⁴³ Das Vordringen der Weinanbauflächen in Landschaftsschutzgebiete konnte auch durch die Einrichtung von Schutzzonen nicht verhindert werden, da die Bevölkerung den Umweltschutz weitestgehend ignorierte.⁴⁴ Als Beispiel für eine Seewinkelgemeinde die besonders von der Modernisierung der Landwirtschaft, aber auch von der radikalen Umgestaltung der Naturflächen profitierte ist Gols zu nennen, das heute eine der bekanntesten Weinbaugemeinden im Burgenland ist. Der Wissenschaftler Heinz Löffler schrieb bereits 1984 „der Seewinkel ist eine fast schon verlorene Landschaft.“⁴⁵

Kurz muss an dieser Stelle noch auf die Zerstörung des Lackengebiets und die großflächigen Entwässerungen im Seewinkel eingegangen werden, denn blendet man diese Facette aus würde man der Geschichte der Region einen ganz wichtigen Teil nehmen. Da es im Seewinkel aufgrund der Wasserstandschwankungen des Neusiedler Sees immer wieder Überschwemmungen gab, wollte man diesen schon früh entgegenwirken. Gelegentlich geben Adriatiedruckgebiete enorme Wassermengen über dem Gebiet ab. Aufgrund des Klimas gab es für die Bevölkerung immer wieder Probleme durch Hochwasser. Wenn das Wasser in den Senken und Lacken des Seewinkels vor allem im Frühjahr wochenlang stehenbleibt, sind diese Flächen für die Bauern kaum zu bearbeiten. Deshalb wurden im Laufe des letzten Jahrhunderts zahlreiche Entwässerungskanäle gebaut, welche das Wasser in Richtung Einserkanal ableiten und somit beinahe den gesamten Seewinkel wasserwirtschaftlich unter

⁴¹ Erwin *Nemeth*, ...und sägt am Ast, auf dem er sitzt. In: Elisabeth *Deinhofer* (Hg.), Traude *Horvath* (Hg.), Grenzfall Burgenland 1921-1991(Großwarasdorf 1991) S. 285f.

⁴² Die Hutweidenflächen sind von rund 6300 ha um 1850 auf rund 800 ha im Jahr 1993 zurückgegangen. Vgl. *Dick*, *Vogelparadies*, S. 267.

⁴³ Die Weingartenfläche stieg von 8.953,33 ha im Jahr 1965 auf 13.842,27 ha im Jahr 2009. Statistik Austria, Weingartengrunderhebung: Weingartenflächen ab 1965: online unter:

<<http://statcube.at/superwebguest/login.do?guest=guest&db=dewingartenflaeche>> (28.11.2012).

⁴⁴ Im Westen und Süden des Gemeindegebiets von Illmitz (im Bereich Kirchsee und Schrändlsee) nahm die Fläche die für die Landwirtschaft genutzt wird von 1957 bis 1985 um unglaubliche 83 Prozent zu. Vgl. *Prickler*, *Ebene im Osten*, S. 777.

⁴⁵ Heinz *Löffler*, Die fast verlorene Landschaft: Neusiedler See und Seewinkel. In: Peter *Adamicka*, Gerhart *Langthaler* (Hg.), *Urlandschaften Österreichs* (Wien 1984) S. 121.

menschliche Kontrolle gebracht haben. Dieses System von Gräben und Kanälen⁴⁶ hat auch großen Einfluss auf die Lacken des südlichen Seewinkels. Um 1850 gab es im Seewinkel noch mindestens 140 Lacken von denen heute nur mehr ungefähr 45 übrig geblieben sind.⁴⁷ Zwar wurde Mitte des letzten Jahrhunderts bei den Maßnahmen zur Entwässerung versucht, eine weitere Trockenlegung des Lackengebiets zu vermeiden, allerdings sind die Lacken zum Teil auch vom Grundwasserstand abhängig und dieser wurde durch die Entwässerungskanäle und die Entsumpfung des Gebiets ebenso negativ beeinflusst. Dadurch sind auch in jenen Teilen des Seewinkels, wo keine oberirdischen Entwässerungsmaßnahmen ergriffen wurden, Lacken verschwunden und Gebiete ausgetrocknet. Für die hauptberuflichen Fischer in den an die Feuchtgebiete angrenzenden Orten bedeutete das, dass sie auf Ackerbau und Viehzucht umsteigen mussten.

Noch in den 70ern stand die Entwässerung von großen Flächen zur Kultivierung als Ziel im Raumplanungsvorhaben für das Burgenland. Es herrschte eine völlig andere Sichtweise als heute. Derzeit wird im Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel versucht, durch gezielte Rückstaumaßnahmen frühere Feuchtgebiete wieder mit Wasser zu versorgen. Auch die Landwirtschaft hat in den letzten Jahren die Probleme erkannt und es werden wieder Flächen an die Natur zurückgegeben. Dennoch sind heute nur mehr wenige Überreste des riesigen Lackengebiets in ihrer ursprünglichen Form vorhanden. Auch die zwar durch den Menschen entstandene sekundäre Pusztalandschaft, die man dennoch als ökologisch wertvoll bezeichnen muss, ist nur mehr an wenigen Stellen existent. „Die zahlreichen Fehler, die der Seewinkel überstehen musste, konnten im benachbarten Ungarn aufgrund des damals herrschenden Systems nicht gemacht werden.“⁴⁸ Vermutlich wäre aber unter anderen politischen Umständen in Ungarn ein ähnlicher Weg eingeschlagen und die Landschaft ebenso negativ beeinflusst worden.

Die Ergebnisse des menschlichen Einflusses im Seewinkel sind unübersehbar, aber es sollte auch bedacht werden, dass diese Veränderungen immer aus wirtschaftlichen Gründen und zum Wohl der Bevölkerung vorgenommen wurden. Viele Generationen hindurch war der See gewissermaßen ein Feindbild, das die Menschen von Zeit zu Zeit in ihrem Dasein bedrohte. Alle Maßnahmen der jüngeren Vergangenheit wurden im Gegensatz zu früher, immer unter

⁴⁶ So wurden Beispielsweise während der Kommassierung (Flurbereinigung) in Podersdorf am See von 1960 bis 1964 insgesamt 35.800 m Drainagerohre verlegt um das abzuleitende Wasser den 8.200m offenen Kanälen zuzuführen. Vgl. *Berger, Fally, Panorama*, S. 16.

⁴⁷ Die Gesamtfläche der Lacken betrug 1858 noch 3.615 ha, im Jahr 1986 aber nur mehr 805 ha.

⁴⁸ *Michlits, Nationalpark*, S. 24.

der Annahme ergriffen, dass sie den See in seinem Bestand nicht gefährden würden. „Erst mit der Rekreativfunktion und vor allem ihrer wirtschaftlichen Ausnutzung hat sich eine positive Beziehung zum See entwickelt, ohne allerdings die grundsätzliche Konfliktsituation mit der Landwirtschaft zu überwinden.“⁴⁹

Der See selbst und sein natürliches Erscheinungsbild haben durch die massiven Eingriffe des Menschen in sein natürliches Erscheinungsbild, in den letzten drei Jahrhunderten stark gelitten. Durch die der Regulierung des Wasserhaushalts haben sich auch Fauna und Flora am See sehr verändert. So weist er beispielsweise heute die größte Ausdehnung der Schilffläche in seiner Geschichte auf. Der an einigen Stellen bis zu mehreren Kilometern breite Schilfgürtel, der fast den gesamten See umgibt war noch vor 150 Jahren kaum vorhanden. Es gab lediglich im Südteil des Sees und im Waasen große Schilfbestände, während die meisten Uferbereiche des Sees größtenteils frei zugänglich waren. Nach der Seeregulierung durch den Einserskanal gab es Niedrigwasserstände, die das rasche Wachstum des Rohrwaldes begünstigten. Ein weiterer Hauptgrund für die Ausdehnung des Schilfs ist die unnatürliche Nährstoffzufuhr aus der Landwirtschaft und den Ortschaften rund um den See. „Der für heutige Betrachter so charakteristische Schilfgürtel des Sees ist somit mehr oder weniger erst ein Produkt des 20. Jahrhunderts – ebenso wie der Naturparkgedanke der auf ihn rekurriert und ihn zum zentralen Schutzgegenstand gemacht hat.“⁵⁰ Heute ist der Schilfgürtel, nach jenem im Donaudelta, das größte zusammenhängende Schilfgebiet Europas. Der Rohrwald breitet sich momentan im Uferbereich weiter aus, wohingegen er seeseitig in den letzten Jahren kaum noch Wachstum zu verzeichnen hat. Das landseitige Schilfwachstum ist vor allem auf die fehlende Beweidung der Uferflächen in den letzten Jahrzehnten zurückzuführen. Das Fehlen von großen Rinderherden hat das Wachstum des Rohres auch im Lackengebiet begünstigt, denn es gibt dadurch kaum noch natürliche Feinde des Schilfgrases. Nur mehr 10-15 % der Schilffläche werden industriell genutzt, was zwangsläufig zu einer weiteren Ausbreitung des Bestandes führt.

Doch nicht nur für die Tierwelt ist der Schilfbestand mittlerweile von großer Bedeutung, sondern auch der See selbst profitiert von der Selbstreinigungs- und Filterfunktion des Rohrwaldes. Allerdings sind in den letzten Jahren auch kritische Stimmen laut geworden, die mehr industrielle Nutzung des Rohres fordern, um die freie Seefläche zu erhalten oder sogar wieder zu vergrößern. Zwar reinigt und filtert das Schilf das Gewässer, aber das kann nur

⁴⁹ Grosina, Aspekte, S. 123.

⁵⁰ Békési, Verklärung und Vernichtung, S. 41.

funktionieren, wenn das Wasser in Bewegung ist. So wie die Situation derzeit ist, gibt es aufgrund der fortschreitenden Verlandung und Versumpfung des Schilfwaldes so gut wie keine Zirkulation mehr.

Der Schilfgürtel ist zu einem der wichtigsten Charakteristika der Naturregion Neusiedler See geworden und das, obwohl er nicht auf natürliche Weise entstanden ist. „Er kann keineswegs als Krankheit angesehen werden, wie dies von zumeist fremdenverkehrsorientierten Teilen der Bevölkerung empfunden wird, sondern ist gleichsam die Antwort der Natur auf die zunehmende Eutrophierung.“⁵¹ Der Schilfgürtel wurde zum Lebensraum für viele seltene Pflanzen- und Tierarten und ist heute unverzichtbarer Bestandteil und eines der Aushängeschilder des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel und des gesamten Tourismus in der Region.

Der Tourismus ist heute jener Wirtschaftszweig, der neben der intensiven Landwirtschaft der Region seinen Stempel aufdrückt. Mancherorts, wie zum Beispiel in Podersdorf, ist der Tourismus bereits von größerer wirtschaftlicher Bedeutung als die Landwirtschaft. Schon in der Zwischenkriegszeit begann sich am Neusiedler See der Fremdenverkehr als wichtiger Wirtschaftszweig zu etablieren. Der See wurde zu einem der beliebtesten Ausflugsziele der Wiener und es wurden regelmäßige Bus- und Bahnverbindungen zum See für die Badegäste eingerichtet. Weil aber aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation zu dieser Zeit sich der Tourismus mehr auf Tagesausflügler und Kurzurlauber beschränkte, wurde vor allem das Nord- und Westufer des Sees zum Ziel der Gäste aus dem Wiener Großraum. Möglicherweise half der See vielen Wienern dabei den Verlust des österreichischen Zugangs zum Mittelmeer besser zu verkraften. Der Begriff „Meer der Wiener“⁵² ist auf diese Zeit zurückzuführen und der neue heimatliche Ozean war eine willkommene Attraktion in der jungen Republik. Da damals aber noch fast keine Verkehrsverbindungen an das Ostufer und in den Seewinkel vorhanden waren, konnte der Fremdenverkehr dort noch nicht so stark in Erscheinung treten.⁵³ Erst die 1927 eingerichtete Motorschiffahrt von Neusiedl nach Rust und Podersdorf brachte die Gäste auch in diese Ortschaften. Besonders die abgeschottete Lage des Seewinkels, auf die ich weiter oben schon näher eingegangen bin, behinderte die Entwicklung stark. Der langsame Aufschwung wurde durch die Kriegsjahre, die

⁵¹ Grosina, Aspekte, S. 123.

⁵² Der Begriff taucht erstmals 1926 im Rahmen einer Werbeaktion auf und ist kurz danach schon allgemeiner Sprachgebrauch. Vgl. Békési, Aneignung von Landschaft, S. 88.

⁵³ Der Personenbahnverkehr durch die Neusiedlerseebahn stellte für den Seewinkel keine wirklich funktionierende Verkehrsanbindung dar.

anschließende Besatzungszeit und durch die gleichzeitig aufgetretenen niedrigen Wasserstände gehemmt.⁵⁴

Erst nach dem Abzug der sowjetischen Besatzungstruppen im Jahr 1955 begannen die Nächtigungszahlen zu steigen und auch im Seewinkel wurde der Fremdenverkehr immer wichtiger. Es wurde vermehrt Geld in Infrastruktur und touristische Einrichtungen wie Hotels, Badeanlagen, künstliche Seezufahrten und Campingplätze investiert. Man kann beim Tourismus von der vorerst letzten Veränderung der Wirtschaftsform in diesem Gebiet sprechen, die ihre Spuren im Landschaftsbild des Seewinkels hinterlassen hat. „Nun ist im Seewinkel alles anders geworden. Wo noch vor wenigen Jahren jedes Fahrzeug Staubfahnen aufwirbelte, rollen Autokolonnen über Asphaltstraßen, [...]; Podersdorf, bis vor kurzem ein verschlafenes Nest mit riesigen Gänseherden wie alle anderen Orte des Gebietes, ist ein gerühmtes Ausflugsziel geworden, seine Riviera bemüht sich, allen Wünschen eines zeitgenössischen Badepublikums gerecht zu.“⁵⁵

Gleichzeitig mit dem stärker werdenden Tourismus setzte die Agrarwende ein, was nachhaltige Folgen für die Wirtschaft und die Struktur des regionalen Arbeitsmarktes hatte. Da sich im Bezirk Neusiedl, übrigens bis heute, kaum Industriebetriebe befinden, gab es so gut wie keine Beschäftigungsmöglichkeiten für die in der Landwirtschaft frei gewordenen Arbeitskräfte. Es konnte die Nähe zu Wien von der arbeitssuchenden Bevölkerung ausgenutzt werden und die Menschen konnten als Tages- oder Wochenpendler vom Wirtschaftswunder der 60er Jahre profitieren. Es gab in der Großstadt genügend Arbeitsplätze für die breite Masse an ungelerten Arbeitern aus dem Seewinkel. Die Verkehrsverbindungen nach Wien wurden weiter verbessert, sodass auch die Wiener schneller ins Seegebiet gelangen konnten. Diese Verbesserungen des Transportwesens waren auch ein Grund, warum die Gästezahlen in den 1960ern explosionsartig anstiegen. Die Orte mussten sich relativ rasch auf den Ansturm der Gäste einstellen und ihre Tourismuseinrichtungen ausbauen. Auch die Verkehrsverbindungen mussten verbessert werden um die Massen an Autos möglichst rasch an ihr Ziel zu bringen. Der Großteil der ausländischen Gäste, welche um 1970 rund 50 Prozent aller Urlauber ausmachten, reiste mit dem Privatauto an. Diese Verkehrsproblematik führte schließlich auch zu jenen Überlegungen, die das Kernthema dieser Arbeit sind, nämlich eine Direktverbindung über den See zu bauen.

⁵⁴ In den Jahren 1929-1936 wurden nur mehr 40 cm Wasser an den tiefsten Stellen des Sees gemessen.

⁵⁵ Gerhard *Fritsch*, Eine vergessene Geographiestunde (o.O. o.J.) S. 11.

Auch im Bildungsbereich gab es zu dieser Zeit einige Veränderungen, denn die Landespolitik versuchte, die Chancen der Bevölkerung auf dem Arbeitsmarkt durch mehr Bildungsmöglichkeiten zu verbessern.⁵⁶ Noch bis 1972 gab es kein Gymnasium im Bezirk Neusiedl am See, was den schlechten Bildungsgrad der Menschen in der Region zur damaligen Zeit mit erklärt. Die schlechte Anbindung des Seewinkels an das restliche Burgenland war für viele ein Problem und sie konnten ihren Kindern nicht die gewünschte schulische Ausbildung ermöglichen. Erst durch die großen Verbesserungen im Bildungsbereich im Laufe der 70er und 80er, unter anderem durch den burgenländischen Unterrichtsminister Fred Sinowatz, veränderte sich die Situation für die Bewohner des Bezirks zum Positiven.

Der Tourismusboom hält bis heute ungebremst an und die gesamte Region Neusiedler See versucht seit den 60ern verstärkt vom Fremdenverkehr zu profitieren. „Die Funktion des Raumes als Wirtschafts- und Erholungsraum führte aber auch zum Ausverkauf und zur Zerstörung der Naturlandschaft.“⁵⁷ Die Touristen sind immer noch auf der Suche nach der, in der Werbung angepriesenen, typischen Puszta- und Steppenlandschaft, welche ihnen das Gefühl von Fremde und Exotik vermittelt. Aber es ist eigentlich eine Illusion der nachgejagt wird, da diese Landschaft nicht natürlich entstanden ist und seit den 50er ohnehin mehr und mehr verschwindet. Das Image des Seewinkels wurde teilweise auch künstlich konstruiert, wie man am Beispiel des beliebten Motivs „Schilfhütte mit Ziehbrunnen“ sieht. Tatsächlich ist dieses Bild, obwohl es als traditionelles Motiv dargestellt wird, noch keine 60 Jahre alt. Dieses heute überall bekannte Arrangement wurde erst 1956 eher zufällig als Werbemotiv ausgewählt und entwickelte sich zum, bis heute wirksamen, „regionalen Imageträger“⁵⁸.

Eine weitere Intensivierung des Tourismus im unmittelbaren Seebereich ist heute allerdings nicht mehr anzustreben, da der See ohnehin schon stark unter den menschlichen Einflüssen zu leiden hat.⁵⁹ Bis heute ist der schon immer vorherrschende Wunsch der Urlaubsgäste nach Ruhe und Entspannung erhalten geblieben und der Erholungstourismus macht immer noch den größten Anteil der Fremdenverkehrswirtschaft im Seewinkel aus. Ein weiterer Verlust des Landschaftscharakters wäre auch für den Tourismus schädlich, denn die Gäste geben sich

⁵⁶ Vgl. *Prickler*, Ebene im Osten, S. 784.

⁵⁷ *Fischbach*, Touristische (Groß)projekte, S. 1.

⁵⁸ Sándor *Békési*, Österreichische Puszta. Eine Erinnerungslandschaft als Teil burgenländischer Identität. In: *Burgenländische Forschungen*, Band 101, insich(t) & ansich(t). Das Burgenland von 1921 bis 2011 (Eisenstadt 2011) S. 120.

⁵⁹ Vgl. *Fischbach*, Touristische (Groß)projekte, S. 12.

über kurz oder lang nicht mehr mit der unendlichen Weite einer Kultursteppe zufrieden, sondern sie wollen die ursprüngliche Natur sehen.

Es gibt aber auch noch ein anderes Problem in diesem Zusammenhang, nämlich dass die Einwohner der Region durch die ständigen Veränderungen ihren Bezug zur ursprünglichen Heimat verlieren und sie das Gefühl bekommen die Umgebung würde ihnen fremd werden.

Der Neusiedler See hat heute mittlerweile einen sehr kontroversiellen Ruf. Für die Touristen ist er immer noch das Naturparadies schlechthin, für viele Wissenschaftler und fachkundige Naturliebhaber ist er aber mittlerweile ein zerstörtes Paradies. In ihren kritischen Augen wird er als Beispiel dafür gesehen, was passiert, wenn der Mensch die Natur beherrschen will. Das Gebiet wurde unheimlich schnell verändert, die Natur musste vielerorts dem Fortschritt weichen und es ist nur mehr wenig von seinem ursprünglichen Charakter übrig. Diese Entwicklung ist nur zu verstehen, wenn man die gesamte Geschichte der Region genau betrachtet, denn ansonsten kann man die vielschichtigen Gründe für diesen Raubbau an der Natur nicht klar erkennen.

Schon Ende der 70er fragte man sich, ob es irgendwann einen Punkt geben würde, an dem die Gäste, aufgrund der starken Beanspruchung der Natur durch die große Zahl an Besuchern, ausbleiben würden. Bis heute kann die Region aber weiterhin Zuwachsraten im Fremdenverkehr verzeichnen, unter anderem deshalb weil ein gewisser Wandel im Umgang mit der Natur stattgefunden hat. Doch man muss darauf achten, dass es bei diesem Gleichgewicht zwischen Nutzung und Erhaltung bleibt, denn „die Gefahr, durch kurzfristige, quantitative Zielorientierung nur den Massentourismus anzuheizen, die Konzentration im Juli und August am See zu erhöhen, die Verkehrsprobleme zu verschärfen, ökologisch untragbare Belastungen zu verursachen und die Tourismusfeindlichkeit der eigenen Bevölkerung – bis zum offenen Widerstand – zu erhöhen, ist zu groß.“⁶⁰

Es wäre zu einfach heute zu sagen, die Modernisierung des Burgenlandes hat nur Nachteile für die Natur und für die Landschaft gebracht. Man muss auch die Menschen in der Region verstehen, die nicht für alle Zeit in jener Rückständigkeit weiterleben wollten, welche das Burgenland lange beherrscht hatte.

⁶⁰ *Fischbach*, Touristische (Groß)projekte, S. 65.

8. Die politische Situation im Burgenland

Die politischen Verhältnisse im Burgenland sind trotz der starken, agrarischen Ausrichtung nicht mit jenen im restlichen Österreich vergleichbar. Die bäuerliche Bevölkerung wurde schon immer von der Sozialdemokratie stark angesprochen, was auch auf die vielen Wanderarbeiter, die in Wien und Niederösterreich tätig waren, zurückzuführen ist. Die „Burgenländische Freiheit“ (BF), die mächtige Parteizeitung der Sozialdemokratie schrieb 1924: „Der burgenländische Kleinbauer gehört zur Masse des schwer arbeitenden Volkes. Darum zählt ihn die SDP stolz zu den Ihrigen.“⁶¹

Nach anfänglichen Erfolgen bei den Landtagswahlen holte die christlich-soziale Partei in den 30ern stark auf und konnte durch ihre stark konservativ-christliche Ausrichtung die bäuerlichen Bevölkerungsschichten besser mobilisieren. Die Landespolitik blieb in den 30ern im Wesentlichen deutschnational ausgerichtet und versuchte das Land als deutsches Grenzland zu positionieren.⁶² Es hat sich aber immer eine starke sozialdemokratische Tradition im Burgenland gehalten, welche zusammen mit den Veränderungen nach dem Zweiten Weltkrieg dazu beitrug, dass die SPÖ seit 1964 bei den Landtagswahlen immer als Sieger hervorgegangen ist.

⁶¹ Prickler, Ebene im Osten, S. 754.

⁶² Békési, Österreichische Puszta. S. 120.

III. Projekte und Planungen am Neusiedler See

Es wurden schon vor Hunderten von Jahren von Ingenieuren große Projekte geplant, die dann aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt wurden. Die Menschheit war noch vor 200 Jahren nicht in der Lage durch technische Entwicklungen größere Veränderungen der Systeme der Erde durchzuführen.⁶³ Solche gescheiterten Projekte werden oft als “Weiße Elefanten“ bezeichnet. Warum es gerade im letzten Jahrhundert so viele technische Großprojekte gab, die dann nicht verwirklicht wurden, steht unter anderem in Zusammenhang mit der enormen technischen Weiterentwicklung, welche sich seit dem Angang des 19. Jahrhunderts vollzogen hat.

Gleichzeitig gab es schon immer eine große Faszination der Menschen für Neues und Ausgefallenes. Es sind viele verschiedene Faktoren, die jene gesellschaftliche und geistige Haltung des frühen 20. Jahrhundert schufen, in der diese Planungen dann mit Begeisterung aufgenommen wurden und sich immer größerer Bewunderung erfreuten. Die unterschiedlichen Großprojekte der Menschheitsgeschichte reichen von eindeutig sinnvollen Ideen, wie jenen der Verkehrsplanung (Bsp. britisches Wasserstraßensystem ab dem 18. Jahrhundert) bis zu den abstrakten Vorschlägen der Umgestaltung ganzer Kontinente (Atlantropa-Idee von Herman Sörgel ab den 1920er Jahren). Es wurden besonders im letzten Jahrhundert viele Anstrengungen gemacht um die Lebensbedingungen der Menschen zu verbessern. Es sind vor allem solche technische Großprojekte gemeint, bei denen mutige Politik und ehrgeizige Technik gemeinsam den Menschen großen wirtschaftlichen Nutzen bringen wollten. Vor allem handelte es sich dabei um Infrastrukturbauten, „mit denen *erstens* eine Landschaft im Sinne menschlicher Nutzung umgestaltet und/oder *zweitens* die Lebenssituation einer größeren Bevölkerungszahl auf einen Schlag verbessert und/oder *drittens* die Sicherheit und Wohlfahrt eines Staates [...] gesteigert werden soll.“⁶⁴

⁶³ Vgl. Fuhrmann, Nachhaltigkeit, S. 18.

⁶⁴ Dirk van Laak, Weiße Elefanten. Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert (Stuttgart 1999) S. 10.

1. Projekte vor 1945

Im Falle des Neusiedler Sees hat die Einmischung des Menschen in die natürlichen Verhältnisse des Gebiets, wie oben beschrieben, schon im 18. Jahrhunderts begonnen. Es ist heute aber eigentlich kaum vorstellbar, dass bereits seit den 1750ern konkrete Planungen zur kompletten Trockenlegung, oder teilweisen Entwässerung des Neusiedler Sees vorhanden waren. Zu groß ist heute der ökonomische und ökologische Wert des Sees, als dass man auch nur im Entferntesten solche Überlegungen in Betracht ziehen würde. Aber damals gab es den Ruf der Bauern nach mehr Ackerland und mehr Flächen für die Viehwirtschaft, was man zumindest in gewissem Maß auch verstehen muss. Mit dem Zeitalter der Aufklärung und dem gleichzeitigen Einsetzen einer raschen Weiterentwicklung des Ingenieurwesens begann eine Intensivierung der Bemühungen zur Seeregulierung. Auch noch im 20. Jahrhundert waren Pläne zur Landgewinnung im Seebereich vorhanden und wurden bis zum Zweiten Weltkrieg ernsthaft verfolgt. Das ist aus heutiger Sicht aber nur zu verstehen, wenn man sich in Erinnerung ruft, dass es im Seegebiet bis in die 1920er Jahre so gut wie keinen Fremdenverkehr gab und die Landwirtschaft der einzige Wirtschaftszweig für die Bevölkerung dieses abgelegenen Gebiets war.

Die ersten großen Veränderungen durch die Entwässerung des Waasen und den Bau des Einserkanaals wurden oben bereits beschrieben und ihre Folgen sind bekannt. Durch die, auf natürliche Einflüsse zurückzuführenden, in der Zwischenkriegszeit wieder stärker aufgetretenen Wasserstandschwankungen des Sees, wurde der See wieder mehr ins Interesse der Ingenieure gerückt. Bis 1921 waren fast alle Ideen und auch alle durchgeführten Arbeiten auf eine Trockenlegung des Sees ausgerichtet und erst nachdem die Grenzfragen geklärt waren, änderten sich die Ziele der Ingenieure. Es gab vor und nach 1921 unterschiedliche Ideen, die von einer kompletten Entwässerung, über Zwei- oder Dreiteilung des Sees bis zur Verkleinerung und Regulierung mittels Pumpwerken reichten. Als Mitte der 20er Jahre die Nahrungsmittelkrise mehr oder weniger überwunden war und der Tourismus sich im Seegebiet langsam zu etablieren begann, hatte auch die Bevölkerung kaum mehr Interesse an den Trockenlegungsplänen. Trockenlegung des Sees wurde zwar von den meisten Anwohnern nicht mehr angestrebt, aber eine Teilentwässerung des Seebeckens mittels Dämmen, um es in Ackerland umzuwandeln, klang für viele weiterhin verlockend. Die Anbauflächen sollten dadurch vergrößert und in weiterer Folge auch die Lebensmittelversorgung der umliegenden Gebiete langfristig verbessert werden.

Bei einer Tagung von Fachleuten und Interessierten, wurde Anfang 1925 unter dem Vorsitz von Landeshauptmann Josef Rauhofer entschieden, keine Trockenlegung des Sees durchzuführen. Für viele Bewohner des Gebiets war es dann natürlich ein kleiner Schock als 1927 bekannt wurde, dass die Regierung in Verhandlungen mit Ungarn steht und eine teilweise Entwässerung des Sees anstrebt.⁶⁵ Scheinbar waren die Umdenkprozesse zur Erhaltung des Sees, welche zu Beginn des 20. Jahrhunderts stattgefunden hatten, von der Politik schon wieder vergessen worden. Noch im Jahr 1903 hatten 27 Gemeinden der Seeregion eine Abordnung nach Budapest entsandt, mit dem Ziel weitere Trockenlegungspläne zu verhindern. Die Abgesandten verwiesen vor allem auf die verheerenden Folgen der letzten Austrocknung des Sees, aber auch technische Bedenken und der in manchen Orten ohnehin schon vorhandene Arbeitskräftemangel wurden als Argumente gegen eine weitere Landgewinnung vorgebracht. Allerdings blieben die Argumente der Bevölkerung ungehört und die Ingenieure planten munter weiter. Die Bedenken der Anwohner und auch die Tatsache, dass der Seeboden ja bewiesenermaßen nur sehr bedingt für den Ackerbau geeignet ist, wurde dann in den später 20ern größtenteils wieder ignoriert, als weitere Projekte von verschiedenen Stellen in Auftrag gegeben wurden. Man sieht also, dass auch die Politiker der Zeit sich noch nicht ganz sicher waren, in welche Richtung sie bei der Zukunft des Sees gehen sollen. Das wird auch bei einem futuristischen Projekt deutlich, dass 1928 diskutiert wurde und aus heutiger Sicht eigentlich unglaublich klingt. „In der ersten Jahreshälfte erteilt das Bundesministerium für Handel und Verkehr den Herren Hermann Zehetmayer und Karl Schwier in Wien die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Hängebahn mit Luftschraubenantrieb.“⁶⁶ Es war geplant, ab dem Frühjahr 1929 diese neuartige Verkehrsverbindung von Wien nach Eisenstadt und dann ans Ostufer des Sees zu bauen. Diese Idee wurde aber vermutlich aufgrund der hereinbrechenden Weltwirtschaftskrise dann doch nicht verwirklicht.

Es ist zu erkennen, dass es zwischen der burgenländischen Politik, den Seegemeinden und der Bevölkerung keine einheitliche Meinung darüber gab, ob eine Teilentwässerung zur Stabilisierung des Seespiegels angestrebt werden sollte oder nicht. Es „wurde eine Reihe von Gutachten erstellt, die die Anforderungen des Fremdenverkehrs, des Weinbaus und der anderen landwirtschaftlichen Nutzungen in Einklang bringen sollten und darauf hinausliefen,

⁶⁵ Vgl. *Wagner*, Utopien, S. 199.

⁶⁶ *Wagner*, Utopien, S. 199f.

den südlichen Teil des Sees abzudeichen und zu entwässern.“⁶⁷ Im Jahr 1933 lud die Bundesregierung zu zwei Diskussionsabenden ein, um Klarheit in die Trockenlegungsdiskussion zu bringen. Es wurden allerdings danach keine weiteren Schritte eingeleitet, was auch auf die Tatsache zurückzuführen ist, dass der Wasserstand bis 1941 wieder stark zunahm und den höchsten Stand der vergangenen 100 Jahre erreichte.

Man kann die Projekte der Zwischenkriegszeit zur Umgestaltung des Neusiedler Sees zusammenfassend in drei Gruppen einteilen. Jene die eine Erhaltung der gesamten Seefläche zum Ziel hatte, jene Gruppe die den See verkleinern und eine künstliche Wasserzufuhr schaffen wollte, und schließlich jene, die den See lediglich einengen, aber nicht mittels Zufuhr regulieren wollte.⁶⁸ Einige Projekte hätten interessante Nebeneffekte gehabt. Zum Beispiel die Entstehung eines riesigen regulierbaren Fischteiches im südlichen Teil des Sees, neue Kanäle und den Betrieb von Wasserkraftwerken an einem künstlichen Zufluss im Norden. Aufgrund der großen Anzahl an Plänen und Ideen die entwickelt wurden, möchte ich nur zwei Projekte aus den 20er und 30er Jahren herausnehmen und näher beschreiben.

Die Wasserbaufachleute Fritz Hoffmann und Giovanni Deperis planten 1929 eine, durch einen Damm auf der Höhe von Rust herbeigeführte Verkleinerung des Neusiedler Sees auf die Hälfte seiner Fläche. Außerdem wollten sie durch die Einspeisung von Donauwasser, welches bei Fischamend entnommen worden wäre, eine Aufstauung des übrigen Gewässers auf 2 Meter Wasserstand erwirken. Dazu war geplant, den Donaukanal bis nach Fischamend zu verlängern und von dort aus einen neuen Kanal in Richtung Süden zu bauen. Durch einen Speichersee mit 5 km³ Inhalt am Fuße des Leithagebirges sollte eine Stromerzeugung von 370 Mill. kWh pro Jahr möglich werden und auch das Leithahochwasser hätte man dadurch kontrollieren können. Der Kanal von der Donau nach Bruck an der Leitha hätte außerdem als Wasserstraße gedient, und die regionale Wirtschaft hätte davon durchaus profitiert. Durch die Erhöhung des Wasserspiegels wären weite Uferflächen im Norden überschwemmt worden, während der Teil südlich des Dammes sich selbst überlassen worden wäre und vermutlich langsam ausgetrocknet wäre. Der Wasserbaufachmann Fritz Kopf beurteilt das Projekt in einem Bericht⁶⁹ aus dem Jahr 1966 als völlig absurd und unrealistisch. Er meint, man kann gut sehen wie damals Projekte für den Neusiedler See entworfen wurden, ohne auch nur die geringste Ahnung von den wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten zu haben.

⁶⁷ Prickler, Ebene im Osten, S. 763.

⁶⁸ Vgl. Sauerzopf, Probleme, S. 152.

⁶⁹ Vgl. Fritz Kopf, Vergleichende Studie: Zuleitung von Fremdwasser zum Neusiedlersee (Wien 1966).

Der Plan des Zivilingenieurs Heinrich Goldemund aus dem Jahr 1933 sah ebenfalls einen Damm zwischen dem West- und dem Ostufer auf der Höhe von Rust vor und unterschied sich von einem früheren Projekt (Sarakany/Vogel 1931) nur wenig. Der frühere sehr konkrete und gründlich ausgearbeitete Plan von 1931 wurde von den österreichischen und ungarischen Behörden eingehend geprüft und schließlich sogar genehmigt. Jedoch kam es aufgrund der schlechten Wirtschaftslage und der fehlenden Geldmittel dann doch nicht zu seiner Umsetzung. Auch bei Goldemund hätte der Nordteil einen höheren Wasserstand bekommen sollen, der Südteil des Sees sollte aber mittels zusätzlicher Pumpwerke entwässert und so rasch zur Anbaufläche umgewandelt werden. Neu sind im Entwurf Goldemunds auch zwei Kanäle, die am südlichen Ostufer und im südlichen Westteil verlaufen sollten, um das Gebiet zusätzlich in Richtung Einserkanal zu entwässern. Der Hauptdamm würde bei Goldemund gleichzeitig die Möglichkeit einer Straßenverbindung zur besseren Anbindung des Seewinkels an das restliche Österreich bieten. Die Vorteile dieser Lösung wären laut Planung, ein stabiler Wasserstand der verbleibenden Seefläche, neuer Raum für Siedlungen und Landwirtschaft, und außerdem gäbe es keine Austrocknungen oder Überschwemmungen im Seewinkel mehr. Aufgrund der extrem hohen Kosten und der ungeklärten ökologischen Folgen für die Region wurde das Projekt, wie viele andere vorhergegangene Pläne, von der Landesregierung abgelehnt und nie verwirklicht. Goldemund war mit dieser Entscheidung der Fachleute nicht einverstanden und nahm Stellung: „Naturschutz ist eine schöne Sache, die uns Ingenieuren nicht weniger am Herzen liegt als anderen Leuten. Allerdings kennen wir etwas, das uns noch näher steht als Tier und Pflanze: der Mensch.“⁷⁰

Man fragt sich natürlich wer diese Planer und Ingenieure waren, die den Neusiedler See umgestalten wollten. Die ungarischen Großgrundbesitzer plädierten lange Zeit vehement für eine Beseitigung des Sees, was auch damit zu erklären ist, dass es in Ungarn mit dem Plattensee ohnehin ein Zentrum für den Fremdenverkehr gab und der Neusiedler See in der Peripherie des Landes wenig Aufmerksamkeit hatte. Es waren Techniker, Ingenieure und Theoretiker aus verschiedenen Bereichen der Wissenschaft und aus allen Schichten der Gesellschaft, die jene Seeprojekte vor dem Zweiten Weltkrieg geplant hatten und ihre Realisierung herbeisehnten. Sie kamen aus ganz Österreich und auch mehrere ungarische Staatsbürger veröffentlichten ihre Pläne zum See. Viele trafen dabei mit ihren Argumenten zur Arbeitsplatzbeschaffung den Nerv der Zeit, weil dieses Thema in den 30ern in der Öffentlichkeit sehr gut ankam. Personen, die sich mit der realen wirtschaftlichen Lage der

⁷⁰ Wagner, Utopien, S. 205.

Region beschäftigten, waren meist nicht der Ansicht, dass eine Umgestaltung der Landschaft von Vorteil sei. Ergebnisse die für einen bestimmten Wirtschaftszweig von Nutzen sein konnten, würden möglicherweise eine Benachteiligung für andere Zweige bedeuten. Für die Seeregion war es aber immer schon von großer Wichtigkeit, dass mehrere Wirtschaftszweige nebeneinander existieren und im selben Maß vom See profitieren konnten. Das Ziel konnte also nur eine gleichmäßige Verbesserung der Bedingungen und Verhältnisse für alle vorhandenen Bereiche der Wirtschaft sein, was jedoch so gut wie unmöglich war und wohl bis heute ist.⁷¹ Von Wissenschaftlern, die praxisnah arbeiteten, waren nur sehr wenige an einer tatsächlichen Umgestaltung des Sees interessiert und die Mehrheit der Bevölkerung war ohnehin für die Erhaltung des Gewässers in seiner damaligen Form.

Nun stellt sich noch die Frage, inwieweit Natur- und Umweltschutz in dieser Zeit eine Rolle gespielt haben. Es gab schon vor dem Zweiten Weltkrieg eine ganze Reihe von Einschränkungen, wie Auflagen für den Motorbootbetrieb oder Flugverbote, die dem Naturschutz zugutekamen. Eine rechtshistorische Betrachtung jener Gebiete, die zum heutigen Nationalpark gehören, lässt erkennen, dass die Schutzbestimmungen meist schon auf die 20er und 30er Jahre zurückgehen. Vor allem in den 30ern wurden bedeutende Banngebiete eingerichtet, aber erst durch die Landschaftschutzverordnung von 1962 war schließlich ein besserer Schutz der Flächen möglich. Besonders das Naturschutzgesetz von 1926 war ein sehr wichtiger Schritt zur Verhinderung von verschiedenen Projekten rund um den See. Auch in der politischen Diskussion der 30er Jahre war der Schutzgedanke vorhanden, denn im Protokoll zur Landtagssitzung vom 1. Juli 1926 ist zu lesen, dass man „den See trockenlegen wollte, es sind aber doch Bedenken aufgestiegen, dass dadurch das Klima des ganzen nördlichen Burgenlandes beeinflusst werden könnte.“⁷² Als Ende der dreißiger Jahre wieder von der teilweisen Trockenlegung des Sees gesprochen wurde, war es die „Landschaftsschutzverordnung Neusiedler See (1940)“ die dem einen Riegel vorschob. Kurz nach dem Krieg wurden die vielen Verordnungen und Gesetze zum Schutz der Natur am See neuerlich reformiert und leider meist aufgelockert. Man muss das aber auch in Zusammenhang mit dem herrschenden Zeitgeist sehen, denn es gab in der Nachkriegszeit andere wirtschaftliche Prioritäten als vor dem Krieg und das führte zu vielen Entscheidungen, die heute als falsch angesehen werden.

⁷¹ Vgl. Karl *Mazek-Fialla*, Probleme um den Neusiedler See. In: *Landesforstinspektion Burgenland* (Hg.), Die Zukunft des Neusiedler Sees (Eisenstadt 1948) S. 4.

⁷² Wilfried *Hicke*, Naturschutz im Burgenland. Vom „natürlichen Vogelschutz“ zum Europaschutzgebiet. 70 Jahre Naturschutzgesetzgebung im Burgenland, Band 2 (o.O. 1996) S. 78.

2. Die Situation nach 1945

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es weiterhin gegensätzliche Meinungen, wie es auch schon in der Zwischenkriegszeit der Fall gewesen war. Die unterschiedlichen Auffassungen zur Gestaltung des Sees von Erhaltung über Nutzung zu Veränderung waren, wenn auch in abgeschwächter Form, ebenso vor wie nach dem Krieg vorhanden und mussten unter einen Hut gebracht werden. „Am meisten manifestierte sich dieser Diskurs im Jahrzehnt von den frühen 1960ern bis zu den frühen 1970er Jahren.“⁷³ Das Jahrzehnt 1961-1971 kann als Höhepunkt der eigentlichen Nutzungsphase und als die Zeit gesehen werden in der die Wende vom Nutzungsgedanken zum Erhaltungsgedanken hin stattfand.⁷⁴

Durch den Zweiten Weltkrieg wurde allen Ideen und Projekten rund um den See ein Ende gesetzt und erst nach Kriegsende wurde das Interesse an neuen Plänen wieder geweckt. Bereits kurz nach Kriegsende, im Jahr 1949 kursierte das Gerücht über eine geplante Brücke auf Betonpiloten, die über den See führen soll. Jedoch sind keinerlei konkrete Pläne oder Quellen zu diesem Plan vorhanden.⁷⁵ Es handelt sich hier um die erste Idee zu einer Brücke, welche den Auftakt zu weiteren Planungen für eine Straßenverbindung in den Seewinkel in den 50er und 60er Jahren gab. Bei fast allen Plänen der Zwischenkriegszeit ging es hauptsächlich um eine Regulierung des Sees, welche die wirtschaftlichen Verhältnisse der Region verbessern sollte, aber an eine mögliche Querverbindung in den Seewinkel wurde so gut wie gar nicht gedacht. Lediglich vereinzelt tauchte eine Straßenverbindung als Nebeneffekt in den Planungen auf, wie zum Beispiel im Jahr 1937. Ing. Grünhut-Bartoletti verwies damals in einem Artikel⁷⁶ auf den schon lange bestehenden und von der Landesregierung teilweise auch unterstützten Wunsch der Seewinkelbewohner nach einer fahrbaren Querverbindung an der schmalsten Stelle des Sees. Er skizzierte, dass ein Damm mit wasserwirtschaftlich sinnvoller Schleusenöffnung aus bautechnischer Sicht kein Problem darstellen würde.

Damm- und Brückenprojekte waren in der Zeit von 1950 bis 1970 ein heißes Thema und es gab mehrere konkrete Entwürfe. So wurde 1953 ein Plan für einen Damm zwischen Mörbisch und Illmitz ausgearbeitet. Dieser sollte, mit Schleusen versehen, die bei heftigen Stürmen

⁷³ *Békési*, Verklärung und Vernichtung, S. 245.

⁷⁴ Vgl. *Grosina*, Kultur- und Naturverständnis, S. 33.

⁷⁵ Vgl. Franz *Sauerzopf*, Problem Neusiedlerseedamm. In: Burgenländische Heimatblätter (Eisenstadt 1959) S. 35.

⁷⁶ Carl *Grünhut-Bartoletti*, Der Neusiedlersee. Eine wasserwirtschaftliche Studie. In: Wasserwirtschaft und Technik, Nr.34-36 (Wien 1937) S. 327-337, S. 332.

auftretende Abdrift des Wassers in den südlichen Seeteil und damit in den Einserkanal, verhindern. Es wurde neben einer Querverbindung auch eine Regulierung des Seespiegels und damit verbunden eine Verbesserung der Verhältnisse für Fischerei, Tourismus und Badebetrieb erwartet. Der schwankende Wasserstand des Sees war ein wichtiger Faktor in den Überlegungen, denn durch einen Damm wäre ein Großteil der Probleme gelöst worden. Die hohen Geldbeträge, die in die Infrastruktur am See investiert wurden, wären bei der nächsten Austrocknung des Sees umsonst gewesen und das wollte man unbedingt verhindern. Von Experten wurde argumentiert, dass der Naturschutz zwar recht damit habe, dass ein Damm das Landschaftsbild beeinträchtigen würde, aber Naturschutz könne nur dann wirksam werden, wenn es etwas zu schützen gibt. Ohne genügend Wasser im See wäre auch die Flora und Fauna der Umgebung laut Wissenschaftlern nicht mehr schützenswert gewesen.⁷⁷

Die Firma Schlarbaum unter der Leitung von Zivilarchitekt Dipl. Ing. Franz X. Schlarbaum plante ebenfalls in den Jahren 1953 bis 1957, eine Brücke über den See zu bauen. Die Pläne waren schon sehr weit fortgeschritten und die Gemeinden Apetlon, Illmitz, Pamhagen, St. Andrä, Tadten und Wallern stimmten bei einer Sitzung mit dem Eisenstädter Bürgermeister Hans Tinhof dem Bau einer Querverbindung zu. Der genaue Verlauf der Brücke war jedoch nicht endgültig fixiert. Sie sollte entweder mit einer Gesamtlänge von 11,2 km von Rust nach Illmitz gebaut werden, oder als Verlängerung der Schützener Straße nördlich von Oggau aus, ungefähr bei Podersdorf in den Seewinkel führen. Die reine Brückenkonstruktion wäre bei der ersten Variante 3,2 km lang gewesen, bei der zweiten hätte sie eine Länge von 6 km gehabt. Der Vorteil der zweiten Variante war, dass die Brücke mitten in den Seewinkel geführt hätte und nicht so nahe der ungarischen Grenze verlaufen wäre.

Die Studie sieht die größten Vorteile einer Brücke in der Fahrzeitverkürzung nach Eisenstadt, dem wirtschaftlichem Anschluss des Seewinkels und der Anregung des Fremdenverkehrs. Der Seewinkel wäre durch diese Verbindung über den Neusiedler See nicht mehr in seiner seit 1921 bestehenden „Totwinkellage“⁷⁸ gefangen gewesen. Ein Sprecher der Landesregierung soll folgenden Satz gesagt haben: „Wir wollen nicht mehr [...] wie bis 1945, im Dreck versinkende Krowoten in einem asiatischen Winkel Europas‘ sein.“⁷⁹

⁷⁷ Plan von Dr. Roland Rainer, In: Bericht von Dr. A.F. Tauber. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/3-272-1960, Mappe Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang.

⁷⁸ Helmut *Grosina*, Bisherige Planungsansätze für den Raum Neusiedler See (o.O. 1989) S. 10.

⁷⁹ o.V., Das Meer der Nichtschwimmer. Im Burgenland soll ein Nationalpark entstehen. In: *Arbeiterzeitung*, 20.1.1954, S. 3.

Eine Besonderheit dieses Entwurfs war es, dass in der Mitte des Dammes der Bau einer Plattform zur Errichtung einer neuen Badeanlage geplant war. Diese „Seestation“ wäre laut Planern eine große Touristenattraktion gewesen und auch ein Restaurant war auf der Insel vorgesehen. Die gesamte Brücke sollte auf Betonpiloten errichtet werden und sollte zur Mitte hin ein wenig ansteigen, um eine Durchfahrt für Boote jeder Art zu gewährleisten. Die Trasse Rust-Illmitz hätte, inklusive der Straßenanschlüsse, laut einem Kostenvoranschlag rund 11 Millionen Schilling gekostet. Die nördlichere Strecke wäre auf 18 Millionen Schilling Baukosten gekommen.⁸⁰ Es ist in den Quellen kein Auftraggeber für das Projekt zu finden und es sind auch keine weiteren Informationen außer der Studie selbst vorhanden.⁸¹

Im Jahr 1959 bildete wieder ein Damm mit Straße den Mittelpunkt der Überlegungen. Der Damm sollte ebenfalls zwischen Mörbisch und Illmitz, im Süden der beiden Orte gebaut werden, da dadurch der durch das Bauwerk eingeschlossene Seeteil möglichst groß bleiben würde. Wie schon 1953 war auch beim Bauplan von 1959 geplant, Schleusen in den Damm einzubauen um einer Verschlammung vorzubeugen. Es war auch geplant, die Schilfinsel bei Mörbisch weiter auszubauen.⁸²

Es wurden im Zuge dieser Planung aber auch erste kritische Stimmen laut, die vor einer weiteren Versiedelung des Seegebiets durch neue Badehütten, Wochenendhäuser und Tourismusbetriebe entlang des Seedammes warnten. Der Dammbau gehörte damals zu den meistdiskutierten Projekten des Burgenlandes.

Das nächste Mal wurde 1963 und 1964 die Idee eines Dammbaus wieder aktuell. 1963 geriet der Plan eines Querdammes zwischen Mörbisch und Illmitz in die Öffentlichkeit⁸³ und es entwickelte sich eine erste Debatte zwischen Planern und Naturschützern. Im Frühjahr 1964 erschien in der Zeitung „Neues Österreich“ ein Artikel⁸⁴, der davon berichtet, dass die Ausarbeitung der Pläne für die Straße zur Seeüberquerung kurz bevor steht. Es sollte ein Damm gebaut werden, der in beiden Uferbereichen mehrere hundert Meter als Brücke

⁸⁰ Vgl. *Sauerzopf*, Probleme, S. 154 und Michael *Hess*, Kein Strom, keine Verkehrsanbindung, kein Phantasyland. Nicht verwirklichte Projekte im Bezirk Neusiedl am See. In: *Burgenländische Forschungen*, Band 101, insich(t) & ansich(t). Das Burgenland von 1921 bis 2011 (Eisenstadt 2011) S. 131f.

⁸¹ Franz X. *Schlarbaum*, Seebrücke (Neusiedler-See) Rust-Illmitz. Technischer Bericht für den Bau einer Fertigteil-Brücke auf Stahlbetonpfählen (Wien 1953). zit. nach: *Hess*, Kein Strom.

⁸² Plan von Dr. Roland Rainer, In: Bericht von Dr. A.F. Tauber. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/3-272-1960, Mappe Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang.

⁸³ Vgl. *Neue Illustrierte Wochenschau*, 12.11.1963.

⁸⁴ o.V., Der Neusiedlersee-Damm wird Wirklichkeit, die Burgenländer versprechen sich von der neuen Straße mehr Touristen und eine bessere Verbindung nach Eisenstadt. In: *Neues Österreich*, 14.3.1964.

fortgesetzt wird um die Strömungsverhältnisse nicht zu beeinflussen. Dadurch wäre es auch zu keiner Verschlammung der Seebäder Mörbisch und Illmitz gekommen. Allerdings wäre dadurch auch die zur Stabilisierung des Wasserstandes gedachte Funktion eines Dammes nicht mehr gegeben gewesen.

Im Zuge der Planungen kam es zu einer Interviewserie mit den Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden in der Regionalzeitung „Neusiedler See-Zeitung“⁸⁵. Die Befragten waren dem Projekt gegenüber durchwegs positiv eingestellt, und besonders die Bürgermeister von Illmitz, Podersdorf und Neusiedl sprachen sich explizit für den Bau einer Querverbindung aus. Für Bürgermeister Martin Kroiss (Illmitz) war der Dammbau das Thema Nummer eins, von dem die Zukunft der Gemeinde und der ganzen Region abhängig war. Der Podersdorfer Bürgermeister Martin Lentsch erkannte im Bau ebenfalls große Bedeutung für das Gebiet und keine der Gemeinden am See und im Seewinkel hätte, seiner Ansicht nach auch nur irgendeinen Nachteil dadurch gehabt. Auch die anderen Gemeindevertreter teilten diese Auffassungen, allerdings kamen von einigen auch Fragen zur Finanzierung, Umweltbelastung und technischen Umsetzung. Auch der Eisenstädter Bürgermeister Hans Tinhof, welcher schon 1957 das Brückenprojekt der Firma Schlarbaum unterstützt hatte, kritisierte in der Zeitung die mangelnde Unterstützung der Politik und verweist auf die positiven Effekte für die Region. Zur technischen Seite meldete sich interessanterweise der Neusiedler Bürgermeister Nikolaus Titz zu Wort, denn er war zwar von einem Schleusendam überzeugt, sprach aber gleichzeitig von einer Brücke als der besten Lösung, auch wenn das für ihn aufgrund der finanziellen Möglichkeiten des Landes reine Utopie war.

Eine zur selben Zeit ebenfalls diskutierte Errichtung einer Kuranlage bei Mörbisch⁸⁶ zur intensiven Nutzung der Mineralwasservorkommen am Westufer des Sees wäre für den angestrebten Bau einer Verbindung in den Seewinkel von Vorteil gewesen, denn mehr Kurgäste in Mörbisch hätten auch ein vermehrtes Interesse am Seewinkel bewirkt. Aber auch im Laufe dieser Diskussion kamen immer wieder Argumente gegen Maßnahmen, die den See in seinem Bestand gefährden könnten zur Sprache. Selbst die Wissenschaft wusste nicht genau, welche Auswirkungen ein Damm auf den Wasserhaushalt des Sees haben könnte.

Es wurde dann in der lokalen Presse aufgrund des Naturschutzgedankens und der ungewissen Folgen eines Dammbaus die Errichtung einer Brücke oder eines Tunnel gefordert und auch

⁸⁵ o.V., Wie stellen sie sich zum geplanten Dammbau quer durch den Neusiedlersee? In: Neusiedler See-Zeitung, Jg.2, 1964, Nr. 2, 6, 11 & 12.

⁸⁶ Bernt *Diether*, Vorschläge zum Entwicklungsprogramm Neusiedlersee (Wien 1970) S. 25f.

eine Fährvariante wurde in die Debatte eingebracht.⁸⁷ Die Möglichkeiten einer Brücke oder eines Tunnels wurden ein paar Jahre später wieder aufgegriffen, 1964 war die Landesregierung aber der Meinung, es wäre fahrlässig, ein wirtschaftlich völlig unrentables Projekt zu planen.

In der viel diskutierten Frage des Umweltschutzes und der Auswirkungen des Baus einer Querverbindung meldete sich die Regionalzeitung „Der Seewinkel“ schon 1963 mit einer Antwort auf einen Artikel im „Wiener Samstag“ zu Wort und verteidigte die Bevölkerung des Seewinkels: „Die Tatsache, dass so viele Gemeinden fast geschlossen im Burgenländischen Landesnaturschutzbund stehen, beweist, dass die Menschen hier die Natur nicht sterben und verderben lassen wollen. Sie wollen freilich auch selbst nicht sterben, sie wollen nicht als Freilicht-Museumsinventar vegetieren, sondern sie wollen Menschen unseres Jahrhunderts sein.“⁸⁸ Genauso wie bei der späteren Diskussion um die Brücke gab es auch hier schon eine mediale Diskussion um das Selbstbestimmungsrecht der Bevölkerung im Zusammenhang mit dem Naturschutz. Die lokale Presse unterstützte in den 60ern aber viele Planungen rund um den See, während man in den Wiener Zeitungen allgemein den Naturschutzgedanken mehr betonte.⁸⁹

Einen weiteren Aufschrei von Umweltschützern gab es ebenfalls 1964, als wenige Wochen nach einer sehr kritischen Reportage über den mangelnden Schutz der Reiherkolonien am See⁹⁰ Pläne über mögliche Probebohrungen zur Erdölgewinnung in der Umgebung des Neusiedlersees bekannt wurden. Damals schaltete sich auch der Biologe Otto Koenig in die öffentliche Diskussion ein und in vielen Tages- und Wochenzeitungen erschienen das allererste Mal große, vermehrt sehr dramatisch geschriebene Berichte über die bevorstehende Austrocknung des Neusiedler Sees sowie die Zerstörung des Naturraumes Seewinkel durch Landwirtschaft und Tourismus.

Vor allem parteipolitische Interessen waren neben Wünschen von Wirtschafts-, Naturschutz-, Agrarwirtschaft- und Tourismusvertretern in den Diskussionen am stärksten vertreten. Bei den Dammprojekten vor 1970 ging die Initiative vermehrt von der burgenländischen ÖVP aus, das Brückenprojekt der 70er wurde dann aber von der SPÖ initiiert und propagiert. Die

⁸⁷ o.V., Seedamm oder Seetunnel? In: Der Seewinkel, 12/1963, S. 2.

⁸⁸ Peter *Lininger*, Selbstmord einer Landschaft. In: Der Seewinkel, 9/1963, S. 3.

⁸⁹ Vgl. *Békési*, Verklärung und Vernichtung, S. 233f.

⁹⁰ Vgl. ebd., S. 236.

ÖVP wollte den Wasserstand des Sees retten, obwohl dieser auch von selbst periodisch schwankt, nicht nur wegen der Veränderungen durch den Menschen.

Die Suche nach der besten Variante für die Seequerung wurde also auch von den Parteien mitgestaltet. Anders als beim späteren Plan einer Brücke über den See, scheint der Dammbau wohl eher an der Uneinigkeit der politischen Lager im Land gescheitert zu sein und nicht an den Protesten der Bevölkerung. Selbstverständlich gab es auch damals, wie durch viele Zeitungsartikel belegt werden kann, eine kleine mediale Debatte, aber die verlief viel ruhiger und um einiges objektiver als jene der 70er Jahre. Beendet wurde die Diskussion damals vorerst durch das Inkrafttreten der neuen Schleusenregelung im Jahr 1964, welche die Wasserstandsschwankungen erstmals unter menschliche Kontrolle brachte. Nach der mit Ungarn vereinbarten Regulierung des Seespiegels mittels Einserkanals konnte das Argument der ÖVP, dass man den See retten müsse, nicht mehr aufrechterhalten werden. Die Themen Seeregulierung, Seerhaltung und der damit verbundene Umweltschutz verschwanden nach der neuen Schleusenregelung rasch wieder aus der öffentlichen Diskussion.

Mit der gehemmten Gefahr einer Austrocknung verschwanden leider auch die meisten anderen Umweltprobleme der Region aus den Köpfen der Menschen. So sind seit Ende der 60er Jahre nicht die Regulierungs- oder Trockenlegungspläne für den See am gefährlichsten, sondern die „stille Baukorruption“⁹¹ durch die immer mehr Pfahlbauten im Ufer- und Schilfbereich entstehen. Ebenso sind der Ausbau der Badeanlagen und die Aufschüttung von neuen Dämmen durch das Schilf ein großes Problem. Die Verschmutzung des Sees durch Abfälle und Abwässer ist nur eine der Folgen dieser Eingriffe.

Die Landschaft war aber auch durch weitere, teilweise nicht zu Ende gedachte Projektideen in Gefahr. 1971 wurde eine acht Hektar großen Freizeit- und Ferienanlage mitten im Schilfgürtel geplant, welche in der Nähe von Purbach entstehen sollte.⁹² Ebenfalls Anfang der 70er tauchte in mehreren Zeitungen die Meldung auf, dass es Pläne gäbe, auf der winzigen Schilfinsel „Weidener Schoppen“ ein Hotel zu bauen.⁹³ Auch die oben schon erwähnte sukzessive Zerstörung der alten Ortsbilder der Seewinkelgemeinden in den Sechziger- und Siebzigerjahren wird heute von vielen stark kritisiert. Da der allgemeine Wunsch nach ungebrochenem Fortschritt sowie einer Modernisierung der Orte für einige Politiker aber oberste Priorität, hatte wurde damals noch der Kulturverlust in Kauf genommen und in der

⁹¹ Löffler, Neusiedlersee, S. 155.

⁹² o.V., Purbach am See plant ein Erholungszentrum. In: Burgenländische Freiheit, 18.11.1971, S. 10.

⁹³ Vgl. Bernt Diether, Die Raumannsprüche von Wirtschaft, Siedlung, Verkehr, Naturschutz, Bundesheer (Wien 1970) S. 26f.

Folge gab es jahrelang keine Vorgaben für die bauliche Entwicklung der Orte.

Weil die Sorge um die Natur zu dieser Zeit noch nicht so ausgeprägt war wie sie es heute ist und es noch keinerlei gesetzliche Rahmenbedingungen gab wurden behördliche Baubewilligungen relativ rasch erteilt. „Heute stehen dafür Instrumente wie die Regional- und Landschaftsplanung und bedingt auch die Umweltverträglichkeitsprüfung und Raumordnungsverfahren zur Verfügung.“⁹⁴ Auch in den Folgejahren gab es vereinzelt Konzepte für neue Bauvorhaben, wie zum Beispiel im Jahr 1989, als in den Lokalmedien über ein geplantes Hotel inklusive Kanal mitten im geschützten Schilfgürtel bei Mörbisch berichtet wurde. In den 90ern war dann vor allem der weitere Neu- und Ausbau von Camping- und Wohnanlagen im Schilfbereich Diskussionsmittelpunkt in vielen Orten. Da man sich aber heute auf die Erhaltung der Natur konzentriert, gilt im Burgenland die Devise, dass alle Projekte solange abzulehnen sind, bis ihre Verträglichkeit mit der Umwelt eingehend wissenschaftlich geprüft worden ist.

Leider wurden in den letzten Jahren dennoch aus politischen Gründen oder aus wirtschaftlichen Bedürfnissen Projekte genehmigt, die eigentlich nicht mit den Gesetzen zu vereinbaren sind. „Der Auslöser für die Vielzahl der entstandenen Projekte war in erster Linie der wirtschaftliche und finanzielle Aspekt.“⁹⁵

⁹⁴ *Fischbach*, Touristische (Groß)projekte, S. 146f.

⁹⁵ Ebd.

3. Das Projekt Seebrücke

„Brückenbauten sind in der Geschichte der Technik stets stolze Symbole einer „Überbrückung“ von Schwierigkeiten gewesen, wie sie die Natur dem menschlichen Vorwärtstreben bereiten konnte.“⁹⁶

Das bis heute letzte große Projekt, das für den Neusiedler See geplant wurde, ist Ende der 60er Jahre entstanden und sah eine Straßenbrücke über den See vor. Bis 1975 rief der Plan eine Welle an Protesten und Diskussionen hervor, wie es sie in Österreich bis dahin wohl noch nicht gegeben hat.

Die allgemeine Vorgeschichte und die Lage des Seewinkels vor Beginn der Planungen zum Brückenprojekt wurden weiter oben schon eingehend behandelt. Auch die vielen diesem Brückenprojekt vorangegangenen Planungen und Ideen für eine Umgestaltung des Neusiedler Sees wurden bereits übersichtshaf dargestellt. Die Planungen und Studien der 60er Jahre, die vor allem die Errichtung eines Seedammes inklusive einer Straßenverbindung über den See zum Thema hatten, sind ein wichtiger Teil der Vorgeschichte des Brückenprojekts.

a) Die Anfänge des Projekts

Es ist nicht genau herauszufinden, wann diese neuerliche Idee einer Brücke zum ersten Mal aufgetaucht ist. „Im Aktenverlauf der Burgenländischen Landesregierung begegnet uns die Seebrücke zum ersten Mal im März 1967.“⁹⁷

Am 13.4.1967 fand im Wirtschaftsförderungsinstitut der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft in Eisenstadt ein Vortrag von Ing. Fritz Kopf zum Thema „Seequerverbindung Mörbisch-Illmitz“ statt. Zu diesem Vortrag wurden die Landesregierung, die Abgeordneten sowie weitere Abteilungen der zuständigen Behörden und Ministerien eingeladen. Der Vortrage bezog sich auf eine Studie von Ing. Kopf mit dem Titel: „Projektstudie Seedamm Mörbisch-Illmitz (Neusiedlersee)“.⁹⁸

Der Abschlussbericht dieser Studie stellte das Ergebnis einer umfassenden Untersuchung aller für den Bau einer Seequerverbindung relevanten Faktoren dar. Es handelt sich um einen

⁹⁶ *van Laak*, Weiße Elefanten, S. 78.

⁹⁷ *Hess*, Kein Strom, S. 131f.

⁹⁸ *Fritz Kopf*, Projektstudie Seedamm Mörbisch-Illmitz (Neusiedlersee) (Wien 1967). *Burgenländisches Landesarchiv*, LAD Raumplanungsstelle, Karton 18, Mappe Skv:y-Neusiedlersee Planungs- Ges.m.b.H., Bestand Nr.38-60), Mappe Nr.38.

technischen und wirtschaftlichen Vergleich zwischen einem Damm und einer Brücke. Für den Verkehr wäre aus es laut dem Bericht völlig egal, welche Variante einer Straße über den See gebaut wird. Für den Wasserhaushalt des Sees wäre allerdings nur ein Dammbau von Vorteil. „Im Wasserbau und in der Wasserwirtschaft sind die Zeiten der Freude des Ingenieurs an radikalen Eingriffen in die Natur endgültig vorbei. Zu oft hat sich die Natur gerächt, zu oft sind nach solchen Eingriffen ganz andere Zustände als die erhofften und erwarteten eingetreten.“⁹⁹

Hauptziele sind laut Kopf die Bekämpfung der Winddrift, die Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung und die Erhaltung des natürlichen Zustandes des Sees. Es werden besonders die wirtschaftlichen Vorteile für die Zuckerfabrik Siegendorf und für die Schilfgewinnung am See hervorgehoben

Der südliche Teil sollte nicht vom nördlichen abgeschnitten werden und so wäre im Falle eines Dammbaus der Einbau von vier Flutbrücken vorgesehen gewesen. Ebenfalls fest eingeplant war die Errichtung einer Insel in der Seemitte. Dieser Vorschlag hatte sich also seit den 50ern gehalten und wurde weiterhin verfolgt. Die Bauzeit veranschlagte Kopf aufgrund der schwierigen Lage und der Materialprobleme auf der Ostseite mit rund zehn Jahren, was aufgrund der späteren Bauplanungen nicht ganz verständlich erscheint. Die Kosten für den Damm inklusive Flutbrücke und Insel berechnete der Ingenieur mit 43 Millionen Schilling. Die Brückenvariante inklusive Insel wäre um einiges teurer gewesen und hätte rund 83 Millionen gekostet.

Abschließend stellte Kopf fest, dass die Errichtung eines Bauwerkes über den See grundsätzlich technisch machbar sei, ohne dabei große Veränderungen bezüglich Wasserhaushalt, Strömungsverhältnisse, Pflanzen- und Tierwelt, Schlammbewegung, usw. des Sees zu hinterlassen. Die Abschwächung der Winddrift würde sich sehr positiv auf den Fischbestand des Sees auswirken und auch dem südlichen Teil des Sees zugutekommen. Allerdings wären diese Auswirkungen nur durch einen Damm und nicht durch eine Brücke gegeben.

Es ist nicht klar erkennbar, ob bei der Planung einer Brücke ab 1967/68 wirklich direkt auf die Studie von Schlarbaum aus dem Jahr 1953 zurückgegriffen wurde, oder ob es sich doch um völlig neue Planungen handelte.

⁹⁹ Ebd.

Das nächste wichtige Ereignis in der Anfangsphase des Brückenprojekts war eine große Besprechung von Vertretern aller Interessensbereiche am 18.1.1968 im Eisenstädter Landhaus. Es waren sowohl wissenschaftliche Experten, Vertreter der Landesregierung, Ingenieure und auch die Bürgermeister von Mörbisch und Illmitz zu dieser Enquete eingeladen. Im Burgenländischen Landesarchiv befindet sich ein ausführliches Protokoll¹⁰⁰ zu dieser Veranstaltung bei der es um eine grundsätzliche Lösung der Frage einer Querverbindung über den See ging.

Hofrat Dipl. Ing. Alois Hazivar hatte als Vorstand der Straßen- u. Brückenbauabteilung von der Landesregierung den Auftrag bekommen Unterlagen und Informationen über einen möglichen Brückenbau zu sammeln. Er wollte diese Informationen in der Diskussion erhalten, um einen Brückenentwurf auszuarbeiten. Die Beteiligten waren sich aber nicht darüber einig ob es bei der Diskussion um eine Entscheidung zwischen Damm und Brücke geht oder um die Entscheidung, ob überhaupt etwas gebaut werden soll. Dazu meint der Vorstand d. Wasserbauabteilung Hofrat Dipl. Ing. Arnulf Böswirth: „Die Notwendigkeit der Querverbindung ist, glaube ich, auch in diesem Forum unbestritten.“

Man sieht hier ganz deutlich, dass es noch keineswegs eine klare Vorstellung für eine Verbindung über den Neusiedler See gab. Auch über die Gründe für den Bau war man sich nicht ganz einig. Einige meinten, es gehe allein um die Erhaltung und Stabilisierung des Sees. Andere wollten eine Querverbindung für den Verkehr als Mittelpunkt der Planungen sehen. Auch Ing. Kopf war an der Diskussion beteiligt und erläuterte vor den Anwesenden seinen Projektbericht und die mögliche Schaffung einer Insel in der Seemitte. Auf der Insel sollten laut Kopf auf jeden Fall drei Dinge bestehen: die Möglichkeit des Durchfahrtsverkehrs auf dem Wasserweg, eine Umkehrmöglichkeit und eine Meteorologische Station.

Die Naturschutzbehörde der Landesregierung stand dem Bau einer Insel mit Infrastruktureinrichtungen eher kritisch gegenüber, aber gegen die Seeverbindung an sich meldete sie keine Bedenken an. „Nicht einverstanden kann sich der Naturschutz erklären mit einer künstlichen Insel in Seemitte.“¹⁰¹ Eine künstliche Insel hatte für die Behörde keinerlei Notwendigkeit beim Bau einer Verbindungstraße über den See und man war vor allem mit

¹⁰⁰ Protokoll der Enquete in Eisenstadt am 18.1.1968. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/3-272-1960, Mappe Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang.

¹⁰¹ Stellungnahme des Naturschutzes zur Projektbesprechung am 18.1.1968 bei der Abt. XIII/2. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Mappe Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang, Aktenzahl: XII/3-124-68;5.2.1968, Betreff: Neusiedlerseequerverbindung.

einem größeren, nicht erforderlichen Eingriff in die natürliche Landschaft absolut nicht einverstanden. Die Argumente für eine Umkehrmöglichkeit auf der nur drei Kilometer langen Trasse über die freie Seefläche waren für sie einfach zu widerlegen, denn auch auf Autobahnen sind 20 km ohne Umkehrmöglichkeit keine Seltenheit. Auch die Errichtung einer hydrologischen und meteorologischen Station erforderte laut den Naturschutzexperten keine Insel, denn diese Messungen könnten von jeder beliebigen Stelle aus vorgenommen werden. Der Bau einer Insel, die lediglich den Sinn einer Aussichts- und Vergnügungsstelle hätte, wurde von den Naturschutzexperten daher klar abgelehnt.

Es wurde also schon sehr früh mit Experten des Naturschutzes verhandelt, was später von Gegnern der Brücke zu Unrecht kritisiert und als Scheinverhandlung angesehen wurde.

Der Vertreter der Familie Esterházy gab bei der Verhandlung ebenfalls seine prinzipielle Zustimmung zu einer Verbindung über den See, wollte aber für nähere Angaben noch die Entscheidung abwarten, ob eine Brücke oder ein Damm gebaut wird. Das ist insofern von Bedeutung, als die Eigentumsverhältnisse des Sees sehr kompliziert sind und ein Relikt aus der ungarischen Feudalzeit darstellen. Die offene Wasserfläche des Sees ist größtenteils Eigentum der Familie Esterházy, Teile des Ufers gehören den Gemeinden oder sind teilweise in Privatbesitz und weitere Flächen gehören der Kirche. Die für die Seequerverbindung – ob Damm oder Brücke – erforderliche Fläche musste auf jeden Fall erworben werden und als öffentliches Gut in das Eigentum der Republik Österreich übergehen.

Zum Abschluss meldete sich auch der burgenländische Landesbiologe Dr. Sauerzopf in der Diskussion zu Wort: „Der Neusiedler See ist bezüglich des Naturschutzes ein gesamtösterreichisches Problem bzw. steht im Interesse ganz Mitteleuropas. Sie müssen also rechnen, wenn hier etwas danebengehen sollte ohne eingehende Planung, dass sie Einsprüche aus ganz Europa zu erwarten haben werden. Wir werden zu den einzelnen Punkten noch eine eingehende Stellungnahme abgeben.“¹⁰²

Das tat Sauerzopf dann auch nur kurze Zeit später, am 5. Februar desselben Jahres. Es sei zu beachten, dass der Bau einer Verbindung über den See, egal ob als Brücke oder Damm, einen wesentlichen Eingriff in das Landschaftsbild bedeuten würde, sagte der Biologe. Weil das Gebiet als Landschaftschutzgebiet gilt, musste die Naturschutzbehörde erst ihre Zustimmung geben, bevor weiter geplant werden konnte. Zwar war die volkswirtschaftliche Notwendigkeit

¹⁰² Protokoll der Enquete in Eisenstadt am 18.1.1968. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/3-272-1960, Mappe Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang.

einer raschen Querverbindung auch in Naturschutzkreisen anerkannt, aber gerade bei einem Dammprojekt mussten unbedingt auch die hydrologischen Folgen (Winddrift, Strömungsverlauf, Verschlammung, usw.) bedacht werden.

Das Projekt eines Dammes mit eingebauten Schleusenöffnungen, sah auch Sauerzopf eher als problematisch. Es war auch für ihn nicht geklärt, welche Folgen für den See zu erwarten seien. Er meinte weiter: „Auf Grund des Status des Neusiedler Sees als zwischenstaatliches Gewässer ist für in den Wasserhaushalt eingreifende Wasserbaumaßnahmen die Zustimmung der österr.-ungarischen Grenzgewässerkommission nötig. Für einen Damm ist diese ungarischerseits nicht zu erwirken, für eine Brücke jedoch nicht erforderlich.“¹⁰³ Diese Aussage von Sauerzopf war allerdings nur teilweise richtig, da eine Zustimmung Ungarns auch für ein Brückenbauwerk in Grenznähe notwendig ist. Auch für ihn kam daher, vor allem aus wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten, nur ein Bauwerk in Frage, das die Prozesse im See nicht beeinflusst.

Auch die Vertreter der beiden Brückenkopf-Gemeinden wurden erstmals angehört und konnten ihre Standpunkte vorbringen. Im Gegensatz zu früheren Projekten war die Bevölkerung hier also durch ihre gewählten Vertreter auch angehört worden. Bei früheren Planungen am See waren die Anwohner so gut wie gar nicht eingebunden und es gab kaum Möglichkeiten, sich gegen Pläne von oben zur Wehr zu setzen. Ein einzelner Bauer hätte, selbst wenn er es gewollt hätte, beispielsweise nichts gegen die Trockenlegung der Hanságsümpfe tun können. Die Großgrundbesitzer, Adeligen und Politiker gaben wenig auf die Meinung der Landbevölkerung und Aktionen wie ein offizieller Protest der Gemeinden im Jahr 1903 blieben Einzelfälle. Erst in den 30er Jahren wurden erste Diskussionen mit Bürgern abgehalten, aber erst 1968 kamen direkte Verhandlungen zwischen Gemeinden und Land zustande. Gleichzeitig begannen sich auch vermehrt Privatpersonen für die Zukunft des Sees zu interessieren und auch einzusetzen, wie wir später noch sehen werden.

Die Sitzung im Jänner 1968 führte also zu keinem konkreten Ergebnis, sondern es wurden lediglich die Grundfragen diskutiert und verschiedene Lösungsansätze ausgetauscht. Die Vertreter der Landesregierung und der zuständigen Landesabteilungen konnten also Informationen zum wissenschaftlichen Stand der Dinge bekommen und ihre weiteren Planungen auf diese stützen.

¹⁰³ Franz *Sauerzopf*, Die biologischen Aspekte einer Seequerverbindung Illmitz-Mörbisch. In: Wissenschaftliche Arbeiten Burgenland, Heft 48 (Eisenstadt 1972) S. 27-40, S. 29.

Im Anschluss verfasste auch die Österreichische Akademie der Wissenschaften ein Exposé über die Arbeitsbesprechung vom 18. Jänner. Darin wurden einerseits die verschiedenen Ansichten zur Idee nochmals zusammengefasst und eine eigene Stellungnahmen abgegeben. Es war nach Ansicht der Akademie fraglich, ob sich eine Querverbindung nur für den verkehrstechnischen Zweck einer schnelleren Verbindung auszahlt. Man war nicht überzeugt, dass sich der Aufwand lohnen würde, eine Konstruktion zu bauen, die keine wasserwirtschaftlichen Vorteile hätte und lediglich die im Süden des Seewinkels gelegenen Gemeinden mit dem Westufer verbindet. Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass nur ein Bauwerk in Frage kommen könne „das die Vorgänge im See – bezüglich Strömung und Schlammbewegung – nicht gravierend beeinflusst.“¹⁰⁴ Für den Brückenbau würde laut diesem Bericht unter anderem die rasche Realisierungsmöglichkeit ohne zwischenstaatliche Vereinbarungen sprechen. Dem gegenüber standen aber die besondere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die höheren Baukosten und eben das Wegfallen des wasserwirtschaftlichen Nutzens. Die Akademie wollte daher ein Bauwerk, das Vorteile maximieren und Nachteile minimieren würde. Das wäre laut ihrer Aussage ein kombiniertes Bauwerk aus Brücke und Damm. „Die freie Kommunikation von Wasser, Schlamm und Organismen zwischen nördlichem und südlichem Seeabschnitt wäre dadurch weiterhin gegeben und einer punktuellen Verschlammung wäre vorgebeugt.“¹⁰⁵

Bereits diese allerersten Besprechungen führten also zu einer Vielzahl von unterschiedlichen Meinungen und Empfehlungen für den Bau einer Querverbindung über den Neusiedler See. Die Frage ob ein Damm (mit Schleusentoren), eine Brücke oder ein kombiniertes Bauwerk errichtet werden sollte war weiterhin ungeklärt. Es ist kaum möglich eine mehrheitliche Präferenz für eine der Lösungen festzustellen. Man war sich lediglich darüber einig, dass die natürlichen Prozesse im See nicht gestört werden durften. Auch die Frage ob eine künstliche Insel in der Seemitte sinnvoll oder notwendig sei konnte in dieser Phase der Planungen nicht beantwortet werden.

¹⁰⁴ Protokoll vom 15.3.1968 über die Arbeitsbesprechung am 18.1.1968, Seestraße Illmitz-Mörbisch. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/3-272-1960, Mappe Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang, Aktenzahl XIII/2-2141/10-1968.

¹⁰⁵ Ebd.

b) Der endgültige Entwurf zur Seebrücke

Zur gleichen Zeit arbeitete Zivilingenieur Dipl. Ing. Alfred Pauser, der ebenfalls an der Besprechung vom 18. Jänner 1968 teilgenommen hat, bereits an einem neuen Plan für die Querverbindung über den See. Pauser wurde schon am 13. Dezember 1967 in einem Beschluss der burgenländischen Landesregierung damit beauftragt ein Projekt auszuarbeiten.¹⁰⁶ Er nahm die große Besprechung vom Jänner 1968 als Möglichkeit, verschiedene Ansichten zu hören und ließ einige Meinungen und Vorschläge in seine Arbeit einfließen. Seine fertige Studie stellte er dann im Laufe des Jahres 1968 unter dem Titel „Neusiedlersee Studie einer Seequerung, Berichte“ fertig. Die Studie liegt heute ebenso wie alle Akten zum Brückenprojekt und den anderen Planungen zum Neusiedler See im Burgenländischen Landesarchiv.¹⁰⁷

Die Studie sollte letztendlich als Entscheidungsgrundlage für die Landesbehörden dienen, oder wenigstens dabei hilfreich sein, einen Beschluss zu fassen. Aus diesem Grund wurden von Pauser auch beide Möglichkeiten ausgearbeitet. Ein Damm mit Schleusenöffnung und Seeninsel und eine Brückenkonstruktion mit Dammstraßen im Schilfbereich. Er stützt sich in seiner Arbeit auch wieder auf die vorangegangenen Studien von Fritz Kopf, welcher den Ruf als einer der besten Wasserbautechniker jener Zeit hatte. Die Pläne der Landesregierung zu einer Seequerung waren also sehr ernst und sind bereits Ende der 60er Jahre durch zahlreiche Studien und Berichte belegt.

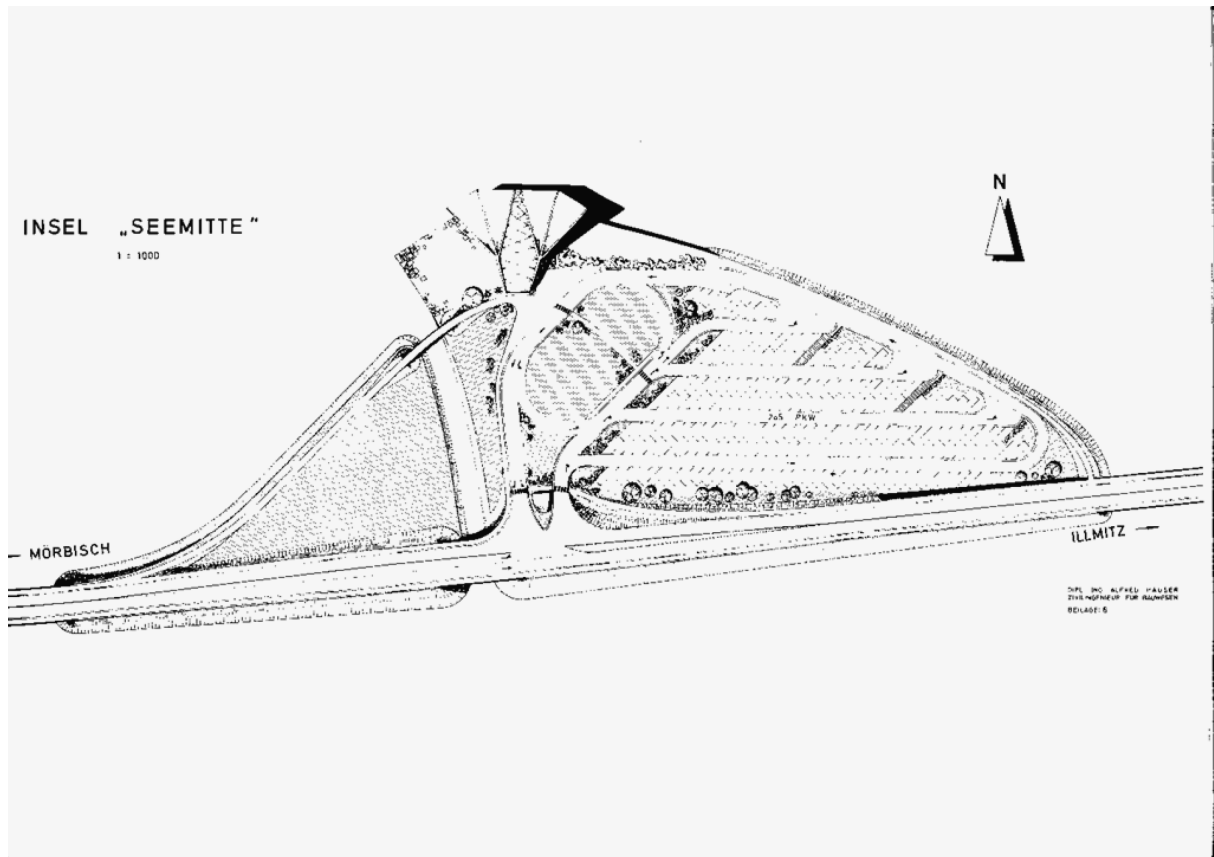
Im Bericht sind bereits konkrete Daten zu den Konstruktionen sowie eine Kostenberechnung angegeben. Seine Kosteneinschätzung für die Brücke belief sich inklusive Anschlussstrecken, Dämmen im Schilfbereich und zwei Seebäderzufahrten auf 99 Millionen Schilling. Der Damm wäre etwas billiger gewesen und hätte laut Pausers Berechnung insgesamt 73 Millionen Schilling gekostet. Es gab auch Überlegungen, eine Mautpflicht auf der Seestraße einzuführen, was aber wohl aufgrund der geringen Mauthöhe nur als Teilfinanzierung oder Kostendeckung bei der Erhaltung der Straße in Frage gekommen wäre.

Es war geplant, neben der Insel „Seemitte“ inklusive Schleusenanlage auch einen Bootskanal durch die Große Schilfinsel bei Mörbisch zu bauen.

¹⁰⁶ Projektauftrag Alfred Pauser für Vorstudie einer Querung des Sees. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Agrarabteilung, Mappe 10/3, I-Heft x, skv:y – XIII/2-623-77.

¹⁰⁷ Mappe Mörbisch-Illmitz Seequerung. *Burgenländisches Landesarchiv*, Agrarabteilung, V/1-8217-1972.

Abbildung 2: Insel „Seemitte“ inklusive Bootskanal (Aufsicht)



(Quelle: Studie von Dipl. Ing. Alfred Pauser, Burgenländische Landesbibliothek:
Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/2: Neusiedlersee-Studie einer Seequering. Projekt
1968.)

Statt der vier ursprünglich angedachten Flutöffnungen in Form von Schleusentoren wurde nun die Konstruktion von vier Brücken mit einer Gesamtlänge von 400 Metern angedacht, um den Wassermassen den Durchfluss nach Süden zu ermöglichen. Die Errichtung einer Schleuse wäre deshalb notwendig geworden, weil selbst bei mittlerem Wasserstand die Durchfahrt unter den Flutbrücken des Dammes nicht möglich gewesen wäre. Bei der Brückenvariante wäre die Höhe ausreichend gewesen, um auch der Zollwache die Durchfahrt zu ermöglichen. Eine Seerettung durch die Zollwache wäre im Falle eines Dammbaus außerdem in Frage gestellt worden, da diese nicht schnell genug von einer zur anderen Seehälfte gekommen wäre.

Weitere Nachteile eines Dammes wäre die immer noch nicht geklärte Verschlammungsgefahr, welche bei einer Brücke hingegen nicht gegeben war.

Pauser meinte: „Es hat den Anschein, als ob die natürliche Verschlammung unter Belassung eines südlichen Seeteiles allmählich zu einer Trennung des Sees in zwei Hälften führt. Dieser Grenzzustand würde allerdings die Errichtung eines Dammes in einer wesentlich kürzeren Zeit erreicht.“¹⁰⁸

Pauser verglich die beiden Varianten eingehend miteinander und kam zu dem Schluss, dass die Brücke den geringsten Eingriff in die Natur darstellen würde. Sowohl Durchfahrt als auch Durchsicht wären auf ganzer Länge möglich. Der Südteil des Sees wäre durch einen Damm fast unerreichbar und so gut wie nicht mehr sichtbar. Außerdem hätte ein Damm nur nach Verhandlungen mit Ungarn gebaut werden können, deren Ausgang ungewiss war. Der Damm und seine vier Flutöffnungen (zusammen 400m bei Gesamtlänge von 3,2km) wären ein weitaus größerer Eingriff in die Natur als die notwendigen Brückenpfeiler. „Die Fließgeschwindigkeit des Wassers verändert sich durch die Öffnungen und dadurch verändert sich die Strömung des Sees und führt zu Schlammablagerungen.“¹⁰⁹ Das frühere Hauptargument für einen Damm, dass es zu einer Verringerung der Winddrift kommen würde, wurde außerdem durch neue Messungen nicht bestätigt. Das bedeutete, eine endgültige Seeregulierung war mit beiden Varianten nicht möglich. Das letztlich wohl entscheidende Argument war sicherlich die Tatsache, dass ein Dammbau nur um rund ein Drittel billiger gewesen wäre als die Brückenkonstruktion.

„Diese Argumentation dürfte schließlich dazu geführt haben, dass von der Politik die Variante „Seebrücke“ forciert wurde.“¹¹⁰

Es war also bereits 1968 die Variante einer Brücke mit Zubringerstraßen auf einem Damm im Schilfgürtel von der Landesregierung bevorzugt worden. Ein reiner Dammbau wurde von da an nicht weiter verfolgt und auch der Bau einer Insel in der Mitte des Sees wurde wieder verworfen. Die Ergebnisse von Meinungsumfragen, die hohe Agrarquote, der langsame, aber doch voranschreitende Strukturwandel der Wirtschaft, die hohe Zahl der Pendler und die weiten Wege, die diese zurückzulegen hatten, bestätigten die Landespolitik in ihren

¹⁰⁸ Mappe Mörbisch-Illmitz Seequerung. *Burgenländisches Landesarchiv*, Agrarabteilung, V/1-8217-1972.

¹⁰⁹ Ebd.

¹¹⁰ *Hess*, Kein Strom, S.137.

Bestrebungen das Großprojekt Brücke zu verwirklichen.¹¹¹ Vermutlich wurde ab Herbst 1970 dann die Verwirklichung der Pläne innerhalb der Landesregierung, konkret weiterverfolgt. Laut Köttner-Benigni gab es dazu Gespräche in der Naturschutzabteilung der Landesregierung die nach außen gedrungen sind.¹¹²

c) Die erwarteten Folgen des Brückenbaus

Die Frage welche Variante einer Verbindung über den See gebaut werden sollte war geklärt und ich möchte nochmal darauf eingehen welche konkreten Folgen der Brückenbau gehabt hätte.

Wie schon erwähnt, waren die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verbindungen der Region durch die abgeschiedene Lage des Seewinkels in alle Richtungen beschränkt. „Die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zur Landeshauptstadt und zum Raum Eisenstadt als Arbeitsort sind dadurch beträchtlich gehemmt.“¹¹³

1968 wurde bereits eine Vorstudie für den Ausbau des Bundesstraßennetzes im Nordburgenland ausgearbeitet, in welcher auch die Errichtung einer Verbindungsstraße von St.Andrä quer durch das Lackengebiet des Seewinkels zur geplanten „Seestraße“ Illmitz-Mörbisch vorgesehen war. Dieser Straßenzug sollte dann über Mörbisch-Rust-St. Margarethen-Trausdorf in den Raum Eisenstadt fortgeführt werden und hätte so eine direkte Verbindung des Seewinkels mit der Landeshauptstadt bilden sollen.¹¹⁴ Die damals vorgeschlagene Trassenführung hätte aufgrund ihrer Nähe zu den empfindlichen Naturzonen eine schwerwiegende Beeinträchtigung von Naturschutzinteressen zur Folge gehabt. Die Weiterführung des Straßenzuges durch das Lackengebiet wurde dann zwei Jahre später in einer Studie der Neusiedlersee-Planungsgesellschaft aufgrund der Interessen des Naturschutzes jedoch ausdrücklich abgelehnt und es wird eine überarbeitete Streckenführung vorgeschlagen.¹¹⁵ Die zahlreichen, von der Neusiedlersee-Planungsgesellschaft in Auftrag

¹¹¹ Vgl. Georg *Schreiber*, Die Brücke über den Neusiedlersee aus regionaler Sicht. In: Wissenschaftliche Arbeiten Burgenland, Heft 48 (Eisenstadt 1972) S. 19-26, S. 24.

¹¹² Vgl. Klara *Köttner-Benigni*, Das Projekt einer Brücke über des Neusiedler See. In: Burgenländische Heimatblätter, 69.Jg (Eisenstadt 2007) S. 215.

¹¹³ Bericht des österr. Instituts für Raumplanung zur Erstellung einer Straßenverbindung über den Neusiedlersee (1967) S. 29. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Agrarabteilung, V/1-8217-1972, Mappe Mörbisch-Illmitz Seequerung.

¹¹⁴ Vgl. *Diether*, Raumansprüche, S. 33.

¹¹⁵ Vgl. *Diether*, Entwicklungsprogramm.

gegebenen Studien zur Raumplanung und zu anderen Themen, geben viele allgemeine Vorschläge für die Zukunft des Raumes Neusiedler See. Jedoch wurden die Planungen der Gesellschaft auch von einigen Seiten kritisch betrachtet, denn ihr Aufgabenbereich unterschied sich im Prinzip nicht von jenem der zuständigen Abteilung der Landesregierung.¹¹⁶

Wir halten fest, dass durch eine Querverbindung -der genaue Trassenverlauf spielt hierbei keine Rolle- die Orte im südlichen Seewinkel die Landeshauptstadt Eisenstadt besser als Einkaufsmöglichkeit oder Schulstandort hätten nutzen können. Eisenstadt hätte so an Bedeutung gegenüber dem deutlich weiter entfernten Wien gewonnen. „Ebenso würden vorhandene und noch neu zu schaffende Arbeitsplätze im Raume Eisenstadt – in Industrie, Gewerbe, Handel und Verwaltung – für die Bewohner des Seewinkels in den Bereich einer Tagespendelwanderung rücken.“¹¹⁷

Weitere Vorteile für die Gemeinden im Seewinkel wären zum Beispiel die neuen Beziehungen zu den Orten am Westufer des Sees oder die besseren Absatzmöglichkeit der landwirtschaftlichen Produkte über den See hinweg in den Raum Eisenstadt gewesen. Die Landeshauptstadt bezog ihre Agrarprodukte damals hauptsächlich aus dem Wiener Raum, der Seewinkel lieferte seine Erzeugnisse wiederum größtenteils nach Wien. Diese Situation war für die Eisenstädter Konsumenten nicht ideal und aber eine Direktverbindung zu den Seewinkler Produzenten hätte die Transportkosten daher verringert. Dementsprechend wären auch die Preise gesunken, die Konsumenten hätten direkt davon profitiert und neue Chancen für die Gewerbebetriebe im Seewinkel, sich als Zulieferer zu etablieren, hätten sich ergeben.¹¹⁸

Das Land hätte auch auf einem in anderer Hinsicht vom Bau profitiert. Es war erwartet worden, dass sich in weiterer Folge das Pro-Kopf-Einkommen steigern und das steuerliche Leistungsvermögen erhöhen würde. Man sieht also, dass es der Landesregierung auch um fiskalische Belange ging.

Ähnlich wie Neusiedl am See als Bezirkshauptstadt, hat auch die Landeshauptstadt Eisenstadt geographische Nachteile, die einen relativ kleinen wirtschaftlichen Einzugsbereich zur Folge

¹¹⁶ o.V., Was plant die Neusiedlersee-Planungsgesellschaft? In: Der Seewinkel, 11/1965, S. 5f.

¹¹⁷ Ebd.

¹¹⁸ Vgl. Stellungnahme von Dipl. Ing. Ofner, Leiter der Brückenbauabteilung der Burgenländischen Landesregierung. In: Kurier, 30.3.71. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

haben. Während die nordburgenländischen Kernzonen Eisenstadt, Bruck-Neudorf und Neusiedl laut den Entwicklungsprogrammen des Landes in den 60er und 70ern als Industriestandorte aufgebaut werden sollten, war für den Seewinkel sowie für das restliche Gebiet des Neusiedler Sees eine Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs vorgesehen. Aufgrund der Problematik der Abwasserbeseitigung und den anderweitig ausgerichteten Zielen der Landesentwicklungsprogramme ist für den Seewinkel, damals wie heute, keine Ansiedlung von Industriebetrieben geplant worden. Durch die Brücke wäre aber beispielsweise eine Verringerung der Transportkosten in die Zuckerfabrik Siegendorf um 585 000 Schilling pro Jahr erzielt worden. Das wurde zwar im Zuge der späteren Diskussion in Frage gestellt, wie in einem Artikel der Zeitung „Wie Wo“ im April 1971 zu lesen ist: „Dass die Versorgung des 8000-Seelen-Ortes Eisenstadt mit Gemüse verbessert wird, und dass die Siegendorfer Zuckerfabrik einen billigeren Transportweg für die Zuckerrüben hat – das sind kleinhäuslerische Argumente.“¹¹⁹

Aber der Verkauf von Zuckerrüben an die Fabrik stellte tatsächlich einen nicht zu vernachlässigenden Wirtschaftsfaktor für die Bauern des Seewinkels dar.

Die Überlegung, dass eine Straßenverbindung Arbeitskräfte aus dem Seewinkel in die Betriebe des nordburgenländischen Kernraumes locken könnte, war ebenfalls durchaus berechtigt. Der Wunsch Eisenstadts, sich durch eine Verbindung mit dem Seewinkel Arbeitskräftereserven für den eigenen, aufstrebenden Wirtschaftsraum zu beschaffen ist möglicherweise nicht ganz frei von eigennütigen Gedanken. Es ist aber auch zu hinterfragen, ob die Eisenstädter bei ihrem Einsatz für eine Querverbindung den wirtschaftlichen Aufschwung des Seewinkels, oder doch nur den eigenen Vorteil im Auge hatten

Die burgenländische Auswanderung wurde nach dem Zweiten Weltkrieg durch das Tages- und Wochenpendeln abgelöst, wodurch eine neue Situation für die burgenländische Gesellschaft entstand. Schnelle und einfache Verkehrsverbindungen zu den Arbeitsplätzen der Pendler wurden immer wichtiger für die Bevölkerung. Das stellte vor allem den Seewinkel vor ein Problem. Die durch strukturelle Mängel in der Landwirtschaft, durch die schwierige finanzielle Situation der Region und die mangels Beschäftigungsmöglichkeiten frei gewordenen Arbeitskräfte, waren ein großes Problem für den Seewinkel. Obwohl der Seewinkel im Sog der Bundeshauptstadt Wien liegt, und ähnlich wie das gesamte Nordburgenland als Teil der Wirtschaftsregion Wien gesehen wird, fehlte lange eine gute

¹¹⁹ o.V., Wie Wo, 10.4.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

Anbindung.

Die Verkehrsverbindungen nach Wien waren aber noch um einiges besser als in das Verwaltungszentrum Eisenstadt und so, zog es die meisten Pendler von östlich des Sees zur Arbeit in die Millionenmetropole. Die starke Wiener Konkurrenz bei den wirtschaftlichen und kulturellen Einrichtungen, war für das Einzugsgebiet von Eisenstadt ein Problem, das ebenfalls durch eine schnellere Verbindung an die Ostseite des Sees möglicherweise hätte gelöst werden können.

Eine Verringerung der Fahrzeit nach Eisenstadt sollte ein Ende des Pendlerverkehrs nach Wien bewirken. Ein Arbeitsplatz in einer zumutbaren Entfernung von rund 30 Minuten in Verbindung mit öffentlichen Massenverkehrsmitteln hätte außerdem Nebenerwerbslandwirtschaft oder Nebenerwerbsfremdenverkehr weiterhin zugelassen. Es war von großer Bedeutung für die künftige regionale Entwicklung, wie sich die Fahrzeiten zwischen dem Seewinkel und Eisenstadt gegenüber jenen von und nach Wien verändern würden. Auch die Abwanderung aus dem Seewinkel wäre möglicherweise dadurch gestoppt worden. Es ging also vor allem um den Zeitgewinn auf der Strecke über den See.

Illmitz liegt auf dem Luftweg nur 22,5 km von Eisenstadt entfernt, mit dem Auto sind es aber durch den Umweg um den See herum 57,6 km. Wirtschaftlich gesehen bedeutet dieser Umweg für die Bewohner des Seewinkels natürlich stark erhöhte Kosten, welche durch eine Direktverbindung über den See gesenkt werden könnten. Die Entfernung könnte sich um bis zu 27 km verringern (von Illmitz oder Apetlon aus gerechnet).

Die Fahrzeiten vom Seewinkel in die Landeshauptstadt hätten sich laut Planungen drastisch verkürzen sollen und die Verringerung der Wegzeit war eine der Hauptfragen, die in den Verkehrsplanungen der 60er Jahre behandelt wurde. Im Bericht¹²⁰ des Österreichischen Instituts für Raumplanung von 1967 wurde folgendes berechnet: Von Illmitz nach Eisenstadt würde man durch eine Seequerverbindung rund 34 Minuten einsparen. Von Apetlon aus wären es 33 Minuten, von Wallern und Pamhagen aus 22 Minuten und auch von Podersdorf und Frauenkirchen aus würde man nur noch ungefähr 4 Minuten Fahrzeit einsparen. Auch der Vergleich zwischen der Fahrzeit nach Eisenstadt und jener nach Wien zeigt die Vorteile der geplanten Verbindung über den See. Zum damaligen Zeitpunkt war die Fahrzeit nach Eisenstadt durch den Umweg um den See nur um rund 15 Minuten kürzer als die Fahrzeit

¹²⁰ Bericht des österr. Instituts für Raumplanung zur Erstellung einer Straßenverbindung über den Neusiedlersee (1967) S. 30. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Agrarabteilung, V/1-8217-1972, Mappe Mörbisch-Illmitz Seequerung.

nach Wien.

Am meisten hätte sich die Seequerverbindung nachweislich für Illmitz und Apetlon ausgezahlt, denn die Fahrzeit in die Landeshauptstadt hätte sich für die Bewohner der beiden Orte stark verringert. Illmitzer brauchten nach Wien 78 Minuten, und hätten für die Fahrt nach Eisenstadt über die Brücke nur mehr 31 Minuten benötigt. Bei der Gemeinde Apetlon sind die Zahlen fast ident. Auch für alle anderen Orte des südlichen und mittleren Seewinkels wäre eine bedeutende Fahrzeitverringerung zu verzeichnen gewesen. Dieselben Zeitvorteile von ungefähr 25-30 Minuten hätten sich auch für die öffentlichen Verbindungen via Autobus ergeben.

Vielleicht wäre es aber doch erfolgreicher gewesen, Arbeitskräfte aus dem Operpullendorfer Raum nach Eisenstadt zu leiten, als jene aus dem Seewinkel. Denn die Jobangebote aus Wien wurden immer lukrativer im Vergleich zu jenen in Eisenstadt. Die Wiener Betriebe warben regelrecht mit guten Arbeitskonditionen um die Seewinkler. Teilweise wurde die Fahrzeit schon als Arbeitszeit angerechnet und auch die Bezahlung war im Vergleich zu burgenländischen Verhältnissen überdurchschnittlich gut. Die Vorteile waren mancherorts schon so groß, dass die Seewinkler die Anstrengungen des Pendelns in Kauf nehmen wollten, obwohl es auch Arbeit im Heimatort gegeben hätte. Das zeigen auch Zahlen aus dem Jahr 1971: „Mit dem Stand vom Juni 1971 beträgt die Zahl der Pendler (der acht südlichen Seewinkelgemeinden) 1909. Die Zahl verteilt sich zu 1504 auf Tagespendler und 405 auf Wochenpendler. Fast alle Pendler dieses Gebietes haben ihren Arbeitsplatz in Wien.“¹²¹ Außerdem fuhren die Seewinkler, entgegen der SPÖ-Meinung, gerne nach Wien, denn der Hauch der Großstadt hat immer etwas Anziehendes für die Landbevölkerung.

Dadurch war auch der große Arbeitskräftemangel innerhalb des Seewinkels zu erklären. Eine Umleitung des Pendlerstromes nach Eisenstadt erschien aus all diesen Gründen eigentlich unwahrscheinlich. Die größte Möglichkeit für den wirtschaftlichen Aufschwung des Seewinkels sahen viele nur im Fremdenverkehr oder in der Ansiedlung von Zweigstellen aufstrebender Industriebetriebe.

Ein Vorteil der Seebrücke wäre auch die starke Anziehungskraft für den Fremdenverkehr, die eine solche architektonische Attraktion mit sich bringt, gewesen. Der Ringverkehr um den See wäre endlich möglich geworden. Vielleicht hätte der Abschnitt zwischen Rust und Neusiedl etwas an Bedeutung verloren, aber das ist als unwahrscheinlich anzusehen. Man

¹²¹ o.V., Burgenländischer Landespressedienst, 9.7.1971. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

kann davon ausgehen, dass eine Straßenverbindung über den Neusiedlersee für den Tourismus von großem Vorteil gewesen wäre. Zwar hätte die Seestraße für die Fahrt von Wien nur für die Orte Illmitz, Apetlon und St.Andrä eine Zeitersparnis gebracht, aber der Routenverkehr der Wiener Ausflügler wäre besser in den Seewinkel gelenkt worden.

Allerdings befürchtete man damals auch schon, dass der Rundreiseverkehr nur für wenige Jahre von großer Bedeutung gewesen wäre und er nach einer Grenzöffnung Ungarns starke Konkurrenz bekommen hätte. Man erwartete, dass nach der Öffnung der bisher geschlossenen Grenzübergänge die Sehenswürdigkeiten auf der ungarischen Seite eine hohe Anziehungskraft auf die Gäste haben würden und viele Touristen diesen Weg rund um den See wählen würden. Die Seestraße wäre dann nur mehr eine von mehreren möglichen Routen einer Rundfahrt um den See gewesen. Insgesamt wäre aber „durch eine Seestraße eine wesentliche Vermehrung des Fremdenverkehrs im gesamten Neusiedlerseegebiet zu erwarten“ gewesen.¹²²

Es wäre wohl kein blitzartiger Anstieg des Wirtschafts- und Fremdenverkehrs in den Seewinkel zu erwarten gewesen, sondern eher eine langsam steigende Nutzung der neuen Verkehrsmöglichkeit. Die Angst der Naturschützer vor einer Überschwemmung des Seewinkels mit Touristen war wohl eher unbegründet und etwas übertrieben gewesen.

„Einen wesentlichen Faktor in der gesamten regionalpolitischen Zielsetzung stellt die unbestrittene bessere kulturelle, schulische und soziale Versorgung des Seewinkels dar.“¹²³

Die Bildungsmöglichkeiten für die Bewohner des Seewinkels waren, wie bereits geschildert wurde, sehr beschränkt und vor allem die höheren Schulen in Eisenstadt waren schlecht erreichbar. Auch hier wäre eine Direktverbindung über den See von Vorteil gewesen. Höhere Schulen und auch fachspezifische Institutionen des Gesundheitswesens können immer nur dort errichtet werden, wo das entsprechende Einzugsgebiet vorhanden ist. Da aber der Seewinkel nur eine geringe Zahl an Einwohnern hat, kann eine Rundumversorgung in allen Bereichen des Lebens in diesem Gebiet niemals vorhanden sein. In einem akuten Notfall kann heute ein Hubschraubereinsatz durchgeführt werden, allerdings war das bis zum Beschluss von 1982, ein flächendeckendes Flugrettungsnetz einzuführen, nicht möglich. Daher wäre eine Seebrücke auch im Fall eines medizinischen Notfalls damals durchaus sinnvoll gewesen.

¹²² Bericht des österr. Instituts für Raumplanung zur Erstellung einer Straßenverbindung über den Neusiedlersee (1967) S. 33. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Agrarabteilung, V/1-8217-1972, Mappe Mörbisch-Illmitz Seequerung.

¹²³ *Schreiber*, Die Brücke, S. 25.

Es hätten sich also für die Bevölkerung große Verbesserungen in fast allen Lebensbereichen ergeben. Die wirtschaftlichen Vorteile von Frauenkirchen als zentraler Ort des Seewinkels wären durch den Brückenbau kaum beeinträchtigt worden. Das Einzugsgebiet von Frauenkirchen hätte sich sogar bis in die Umgebung von Eisenstadt erweitern können.

Zusammenfassend kann man davon sprechen, dass sich vor allem die verkürzten Fahrtzeiten und Entfernungen, der dadurch entstehende Zeitvorteil, sowie die generelle Möglichkeit einer schnellen Fahrt über den See, positiv auf die regionale Entwicklung des Seewinkels ausgewirkt hätten. Der Verkehrszuwachs infolge des gesteigerten Fremdenverkehrs durch die bessere Erschließung des Gebiets wäre besonders stark gewesen. Wie durch jede größere Verkehrsbaumaßnahme wäre auch hier ein natürlicher Anstieg des Verkehrs zu erwarten gewesen. Das wurde damals allerdings noch nicht unbedingt als negativ aufgefasst. Vor allem durch „die erleichterten persönlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zwischen dem Seewinkel und dem Raume der Landeshauptstadt Eisenstadt“¹²⁴ wäre ein Mehrverkehrsaufkommen vertretbar gewesen.

Für die Bevölkerung gab es aber auch noch andere Gründe, eine Brücke zu befürworten. Im Jahr 1963 wurde bei Besprechungen mit der Neusiedlersee-Planungsgesellschaft und dem Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) von allen Seewinkelgemeinden neuerlich der Wunsch nach einer Seequerverbindung geäußert. Der konkrete, aus mancher Sicht recht begreifliche Wunsch einiger Ortschaften im Seewinkel, war schon seit über 100 Jahren vorhanden. Es standen jedoch nicht nur rationale Gründe hinter diesem Wunsch, sondern es gab auch emotionale Gründe dafür. Der Blick zum anderen Seeufer, wo die Zivilisation immer einen Schritt voraus war, schmerzte manche Seewinkelbewohner sehr, wie man in folgender Aussage erkennen kann:

„Wir können nicht ewig das Hirtenvolk bleiben. Unsere Menschen mussten auswandern, trotz besten Klima- und Bodenverhältnissen. Uns blieb nur ein schmaler Korridor nach Wien. Wir haben uns früher gefreut, wenn uns der Winter eine Eisbrücke über den See gebracht hat. Wir haben 30 Jahre hinüberschaut, wo die Gemeinden Licht hatten, während wir noch bei der Petroleumlampe saßen. Mit der Brücke steht und fällt der Seewinkel.“¹²⁵

Die relative Armut und Einsamkeit, sowie die verkehrstechnisch schwache Anbindung die noch bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts vorherrschte, macht die damals vorhandenen Gefühle

¹²⁴ Ebd.

¹²⁵ Lorenz Kroiss, (Illmitz). In: Frage der Woche, BF 1.7.1971, S. 3.

der Ausgeschlossenheit verständlich. Die Verhältnisse Anfang der 70er Jahre waren aber nicht mehr mit den früheren Umständen vergleichbar, weshalb auch die Wünsche nach einer Verbesserung der Verkehrsanbindung nicht mehr bei allen Bewohnern des Seewinkels so ausgeprägt vorhanden waren. Im südlichen Seewinkel, wo am meisten von der Brücke profitiert worden wäre, waren die wirtschaftlichen Verhältnisse eigentlich nicht mehr so schlecht, wie sie vielfach beschrieben wurden. Viel schwerer hatten es die Gebiete weiter im Norden auf der Parndorfer Platte zwischen Parndorf und Nickelsdorf, wo kaum Anreize für Touristen vorhanden sind.

Es ist aber auch verständlich, dass Bewohner des Seewinkels ihre alten, in den Köpfen festgesetzten Wünsche nicht so schnell aufgeben konnten, auch wenn sich die wirtschaftliche und gesellschaftliche Situation um sie herum zum Positiven verändert hat. Gegenüber manchen nördlichen Bezirksgemeinden, welche der Brücke kritisch gegenüberstanden, herrschte eine negative Stimmung. Das ist auch einer sehr emotionalen Sichtweise einiger Seewinkler zuzuschreiben.

d) Technische und umweltbezogene Aspekte der Seebrückenkonstruktion

Der Plan der Errichtung einer Brücke kann nur als Bestandteil eines ganzen Straßennetzes gesehen werden und deshalb ist auch der Verlauf der Straße im Seewinkel zu hinterfragen. Die Lage der Straße zu den Schutzgebieten stellte eine der wichtigsten Fragen für Naturschützer dar.

Wie schon erwähnt, wurde 1968 in der Vorstudie zur Brücke eine mögliche Trassenführung der neuen Straße erarbeitet. Das Amt der Burgenländischen Landesregierung hat dann in umfassender Zusammenarbeit mit der Raumplanungsstelle, Straßen- und Brückenbauabteilung, Wasserbauabteilung, dem Natur- und Landschaftsschutz und den Gemeinden genaue Studien zur Trassenführung durchgeführt. Diese neuen Studien sollten einen bestmöglichen Anschluss an das überregionale Straßennetz des Landes und die Anbindung der Seewinkelgemeinden an das restliche Land gewährleisten. Die Natur- und Landschaftsschutzgesetze wurden dabei mehr berücksichtigt und der geänderte Entwurf wurde dann 1971 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen. Für die neue Bundesstraße B52 (heute Ruster Straße) war folgender Verlauf geplant:

Eisenstadt-Trausdorf-St.Margarethen-Rust-Mörbisch-(Brücke)-Illmitz-Apetlon-St.Andrä-Frauenkirchen-Mönchhof.

Die Straßenabschnitte von Eisenstadt nach Mörbisch und von Frauenkirchen nach Mönchhof stellten kein Problem dar. Für den Abschnitt dazwischen wurde allerdings aufgrund der Seeüberquerung und dem Verlauf durch einzigartige Naturschutzgebiete ein eigenes Projekt ausgearbeitet. Es war laut Bundesstraßengesetz geplant, die Trasse so zu legen, dass weder die Vogelschutzgebiete im Seebereich südlich und nördlich der Straße beeinflusst werden, noch die großen Schutzbereiche im Lackengebiet Schaden davontragen sollten. Die Abstände zu den Reiherschutzgebieten im Süden und Norden waren mit fünf bzw. acht Kilometern berechnet worden.

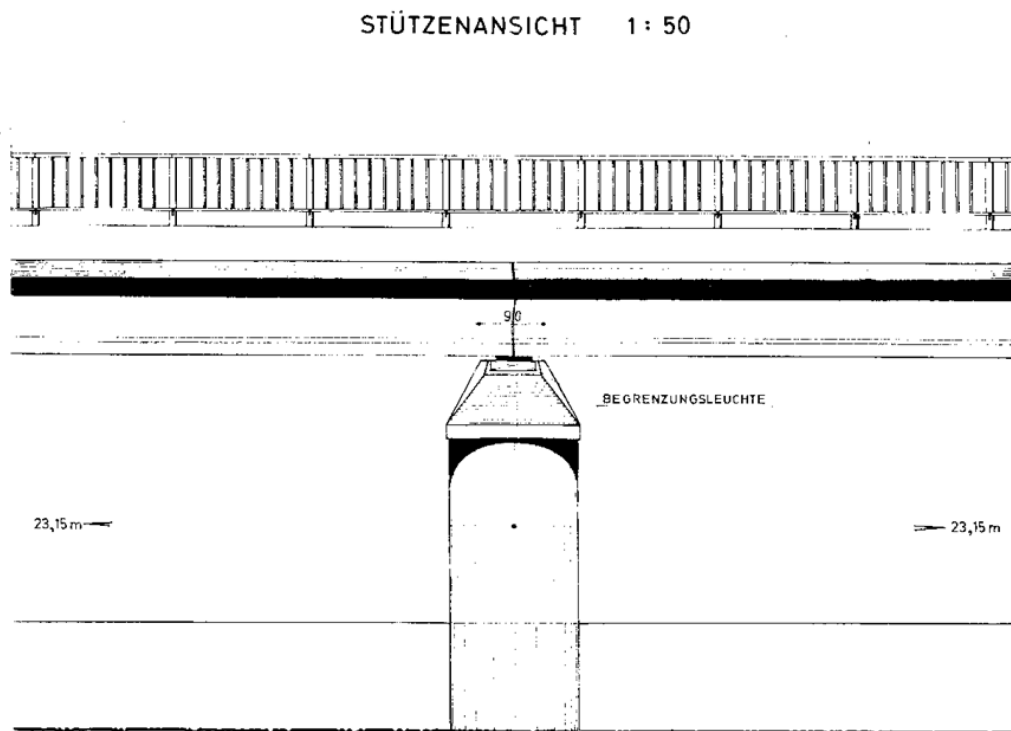
Der geplante Verlauf der Trasse schien aus Sicht des Umweltschutzes prinzipiell gut gewählt. Es handelt sich um die engste Stelle des Sees und die Querverbindung sollte, anders als beim früheren Plan von Ing. Schlarbaum aus den 50ern, nicht in der Mitte des Sees gebaut werden, wo die Wasserfläche breiter ist. Es wäre für die Zubringerstraßen auch nicht notwendig gewesen eine völlig neue Schneise in den Schilfgürtel zu schlagen, weil man parallel und nahe zur bereits bestehenden Dammstraße im Schilf bauen wollte. Daher wäre dem Rohrwald nicht so sehr geschadet worden wie im Falle eines Seedammes, bei dem auch im Schilfgürtel ein breiter Damm an einer neuen Stelle hätte aufgeschüttet werden müssen.

Man rechnete mit einem täglichen PKW-Verkehr von rund 3000 Fahrzeugen in beide Richtungen, was mit einer zweispurigen Landstraße, mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h, hätte bewältigt werden können. Die Gesamtlänge der Bundesstraße zwischen Eisenstadt und St. Andrä hätte rund 31 km betragen, wovon ca. 6 km auf die Seequerung entfallen wären. Dabei hätte die Brücke selbst, ohne die anschließenden Dämme durch den Schilfgürtel, eine Länge von 3241 Metern gehabt.

Es war geplant, die Brückenköpfe in Mörbisch und Illmitz rund 100-150 m südlich der Strandbäder zu errichten, um diesen noch genügend Platz für einen zukünftigen Ausbau übrig zu lassen. Die Zufahrtsstraßen zum See wären neben den bestehenden Dammstraßen zum See verlaufen und es sollten eigene Parkplätze errichtet werden. In Mörbisch war noch zusätzlich ein Gebäude für Verwaltung, Zoll und Gendarmerie geplant gewesen. Die Höhe der Brücke war so berechnet worden, dass bei einem Wasserstand von 115,40 m ü. A., was dem mittleren Jahresdurchschnitt entspricht, eine Durchfahrtshöhe von 3,70 m vorhanden gewesen wäre. Selbst bei extremer Winddrift, Hochwasser, und hohem Wellengang wären so noch 2,20 m Durchfahrtshöhe geblieben. Die Gesamthöhe der Konstruktion hätte an der Oberkante 5,2 m betragen. Die über 140 kreisrunden Säulen, die als Stützen des Tragwerks der Brückenkonstruktion geplant waren, sollten einen Durchmesser von 1,80 m haben und in

Abständen von ca. 25 m stehen. Das Tragwerk selbst sollte aus Stahlbeton bestehen und darauf wäre die Betonkonstruktion mit einer Gesamtbreite von 12,75 m verankert worden.

Abbildung 3: Brückenpfeiler und Tragwerk (Seitenansicht)



DIPL. ING. ALFRED PAUSER
ZIVILINGENIEUR F. BAUWESEN
BEILAGE: 15

(Quelle: Studie von Dipl. Ing. Alfred Pauser, Burgenländische Landesbibliothek:
Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/2: Neusiedlersee-Studie einer Seequerung. Projekt
1968.)

Anders als im Vorfeld von vielen behauptet wurde, war auch bei der Variante einer Brücke über den See die Zustimmung der ungarischen Behörden notwendig gewesen. Denn die Trasse wäre bis auf 1,5 km an die ungarische Grenze herangeführt worden, was aufgrund der Grenzbestimmungen automatisch eine Vorbesprechung mit den ungarischen Behörden vorausgesetzt hätte. Die Kontakte wurden dann über die Österreichisch-Ungarische Gewässerkommission aufgenommen und Ungarn hatte keinerlei Einwände gegen einen Brückenbau.¹²⁶

Weiters war es notwendig, die Pläne von der Wasserrechtsbehörde im Landwirtschaftsministerium und von der Naturschutzbehörde genehmigen zu lassen. Außerdem wurden bereits im Vorfeld der Projektplanung Seebodenuntersuchungen, Wasseranalysen und Eisversuche gemacht um einen gefahrlosen Bau der Konstruktion sicherzustellen. Die Ergebnisse zeigten unter anderem, dass die Brückenpfeiler aus besonders widerstandsfähigem Zement gefertigt werden mussten, um keine Schäden durch das mineralhaltige Wasser davonzutragen. Außerdem stellten das Zufrieren des Sees und der damit verbundene Eisdruck ein Problem dar, welches gelöst werden musste. Auch die immer wiederkehrenden Eisstöße im Winter und Frühjahr mussten mit eingeplant werden. In mehreren Laborversuchen wurde getestet welche Form für die Konstruktion der Brückenpiloten am geeignetsten sind und dem Eisdruck standhalten können. Es gibt beim Aktenmaterial im Burgenländischen Landesarchiv eine große Zahl an Berichten und Gutachten zu den Eisversuchen und ihren Ergebnissen. Auch Ende des Jahres 1974, als die Brücke schon mehr oder weniger abgeschlossen war wurde noch immer an diesen Gutachten gearbeitet.

Es wurde ebenfalls festgelegt, dass das ausgehobene Material während der Bauarbeiten keinesfalls im See verbleiben durfte, denn dadurch wären womöglich große Schlammablagerungen inklusive neuen Schilfinseln entstanden. Man war bei der Planung also sehr darauf bedacht, dass der See durch die Bauarbeiten keinesfalls verunreinigt oder verändert wird. Der gesamte Bau der Brücke hätte aufgrund des sensiblen Umweltsystems von schwimmenden Plattformen aus, welche aufgrund der geringen Wassertiefe am Seegrund abgestützt worden wären, erfolgen müssen. Das Tragwerk aus Stahlbeton wäre größtenteils aus Fertigteilen zusammengesetzt worden, um den zusätzlichen Einsatz von Schiffen zu vermeiden.

¹²⁶ o.V., Ungarn mit Brücke einverstanden. In: BF 1.7.1971, S. 3.

Außerdem musste bei der Planung der Straße darauf geachtet werden, dass Material verwendet wird, welches möglichst wenig Abrieb erzeugt um den See nicht zusätzlich zu verschmutzen. Diese Problematik, die Abriebe und Rückstände durch den Verkehr, sowie die Salzstreuung im Winter führten dazu, dass die Planer eine gesammelte Abfuhr aller Brückenabwässer anvisierten. Eine Beheizung um die Fahrbahn eisfrei zu halten wäre zwar möglich gewesen, wurde aber aufgrund der enormen Kosten abgelehnt.

Die durch den Bau und die Benützung der Brücke entstehenden Belastungen für See, Tierwelt, Mensch und Pflanzen mussten natürlich möglichst gering gehalten werden. Bei einer im Plan von Pauser veranschlagten relativ kurzen Bauzeit von zwei bis drei Jahren, wäre es fast unmöglich gewesen, die vollkommene Verhinderung von Belastungen zu gewährleisten. Jedoch wurde versucht, durch verschiedene Maßnahmen den Schadstoffeintrag in den See so gering wie möglich zu halten.

Der Lärm, der bei den Bauarbeiten entstanden wäre, hätte jedoch nicht verhindert werden können, allerdings wäre die Vogelwelt des Neusiedler Sees dadurch nicht unbedingt gestört worden. Der nötige Schutz der Vogelwelt war immer ein Hauptargument der Brückengegner gewesen, denn die seltenen Vögel würden durch den Lärm von Bauarbeiten und Verkehr gestört werden und würden das Gebiet daraufhin verlassen.

Schon in den 60ern waren Stimmen laut geworden, die sich um die Vogelwelt am See sorgten: „Die Städter dringen lärmend in die Stille des Seegebiets ein. Die Motorboote wurden zwar durch die Verordnung des Landeshauptmanns aus dem See verbannt, geblieben sind aber die unzähligen Siedlungen im Schilfwald.“¹²⁷

Otto Koenig schrieb im Juli 1964 einen Brief an Dr. Kastner vom Institut für Raumplanung, indem er das Thema des Truppenübungsplatzes des Bundesheers im Schilfgürtel bei Oggau ansprach. Zuständiger Ansprechpartner für nähere Auskünfte des Bundesheeres zu diesem Thema, war laut Koenig Oberst Hüffel vom Kommando Luftstreitkräfte. Koenig erklärte in diesem Brief, dass es seiner Meinung nach schade sei, dass momentan am Übungsplatz nicht geschossen wird. Denn das würde die Badegäste von den empfindlichen Naturgebieten fernhalten. Die Vögel in diesem Gebiet würde der Lärm indessen nicht stören, wie man auch aus den Erfahrungen des Zweiten Weltkriegs weiß. Die Vogelwelt ist also bereits an den Lärm gewöhnt und lässt sich von diesen Unruhequellen nicht mehr stören.

¹²⁷ o.V., Paradies in Agonie. In: Wiener Samstag, 17.8.1963, S. 9.

Allerdings ist es zu hinterfragen, warum Koenig etwas gegen Badegäste hat, aber gegen militärische Truppen, die im selben Gebiet operieren keine Einwände nennt. Die Natur ist entweder von beiden gleichermaßen gestört oder gar nicht beeinflusst. Vielleicht wollte Koenig auch nur indirekt den fortschreitenden Tourismus bekämpfen und sprach sich deshalb für eine weitere militärische Nutzung aus.

Bei Bauarbeiten am See konnte in den 70ern sogar beobachtet werden, dass trotz dem Einsatz einer äußerst lauten Ramme, in unmittelbarer Umgebung Silberreiher nach Nahrung suchten.¹²⁸ Es ist bis heute nicht vollständig geklärt ob sich die Vögel tatsächlich von der Brücke gestört gefühlt hätten oder ob sie sich angepasst hätten, wie sie es bei anderen Bauwerken tun.

Die Abgasbelastung durch den Verkehr wäre zur damaligen Zeit aufgrund der im Vergleich zu heute sehr geringen Zahl an fahrenden Fahrzeugen nicht sonderlich hoch gewesen und kann eigentlich nicht als Problem angesehen werden. Es ist auch als positiv zu bewerten, dass die gefahrenen Kilometer durch eine Direktverbindung über den See weniger werden, auch wenn zusätzliche Gäste in die Region kommen.

Ein weiterer Punkt, der im Zuge der Diskussion von vielen angesprochen wurde, ist die Gefahr eines Unfalles auf der Brücke und dem möglichen Austritt von Treibstoff und anderen giftigen Stoffen. Diese Gefahr wäre auf der Brücke genauso groß gewesen wie auf den schon vorhandenen Dammstraßen, wo zur damaligen Zeit sehr viele Unfälle passiert sind. Es kam in den 60ern und 70ern häufig zu Unfällen, bei denen Kraftfahrzeuge in den Schilfgürtel rasten oder ins Wasser rutschten. Aus alten Zeitungsberichten ist zu erfahren, dass im Winter immer wieder Autos auf dem zugefrorenen See fuhren, einbrachen und dadurch auch Treibstoff in das Gewässer gelangte. Die Bedenken einer Umweltbelastung durch einen Unfall auf der Brücke waren zwar berechtigt, aber das Problem der Unfälle im Landschaftsschutzbereich gab es auch ohne Brücke.

Ein deutscher Journalist meldete sich auch mit einem interessanten Ansatz im Bezug auf den Verkehr auf der Brücke zu Wort: „Außerdem kann die Brücke vielleicht auch dazu beitragen, dass man hier in Österreich den Bleigehalt des Benzins schneller senkt als bei uns in Deutschland.“¹²⁹

¹²⁸ Sauerzopf, Die biologischen Aspekte, S. 29.

¹²⁹ Hans Muchow, (Bielefeld). In: Frage der Woche, BF 1.7.1971, S. 3.

Gefährliche Ladungen und Tankwagenfahren wären über die Brücke aus Gründen des Gewässerschutzes nicht erlaubt gewesen. Die durch Zeitungsberichte hervorgerufene Angst vor einer Anbohrung, der unter dem See liegenden Heil- und Mineralwasservorkommen beim Bau der Brücke, war ebenfalls völlig unbegründet. Diese liegen nämlich in einer Tiefe von 100 bis 200 m und nur wenige Vorkommen liegen direkt unter der Seefläche.

Es gab im Zuge der intensiven Diskussion auch zahlreiche Alternativvorschläge zu einer Brücke. Unter anderem wurde die Errichtung von mehreren großen Industrieanlagen im Seewinkel zur Arbeitsplatzbeschaffung, vorgeschlagen um die Wirtschaft anzukurbeln und die Natur nicht durch die Brücke zu zerstören. Das hätte aber genau das Gegenteil zur Folge gehabt, denn aufgrund der sehr problematischen Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung werden bis heute keine großen Industriebetriebe im Seewinkel gebaut. Es wurde als Alternative, zu Gunsten des Naturschutzes, auch eine Umfahrungsstraße auf ungarischem Staatsgebiet vorgeschlagen. Das hätte aber nicht nur keine Zeitersparnis gebracht, sondern wäre aufgrund der politischen Verhältnisse auch keinesfalls möglich gewesen. Lediglich die Forderung der Schaffung eines Nationalparks als Attraktion und Einnahmequelle für die Bevölkerung erschien schon 1970 vielen als sinnvoll. Man sieht also, dass nicht alle Alternativvorschläge durchdacht und für den Schutz der Umwelt sinnvoll waren.

Die Veränderung des Landschaftsbildes durch die Brücke muss allerdings auch genau betrachtet werden, denn eine negative Beeinflussung desselben hätte möglicherweise auch Besucher der Region abschrecken können. Gerade in einem so ebenen Gebiet wie dem Neusiedler See kann jedes erhöhte Bauwerk einen negativen Kontrastpunkt darstellen, wenn es nicht gut in die Landschaft eingefügt ist. Da die Brücke in den Planungen eine Maximalhöhe von fünf Metern aufweist, und es am Westufer des Sees leichte Erhebungen gibt, wäre es aufgrund der Erdkrümmung unmöglich gewesen, das Bauwerk nördlich der Linie Rust-Podersdorf zu sehen. Lediglich von einem sehr erhöhten Sichtpunkt, wie dem Leithagebirge oder der Parndorfer Platte wäre es möglich gewesen, das Bauwerk zu erkennen. Wobei hierzu auch eine völlig klare Fernsicht notwendig ist, welche nur an maximal 20 Tagen des Jahres vorkommt. Die Brücke wäre also den meisten Urlaubsgästen der nördlichen Seegemeinden nicht störend aufgefallen, da sie diese schon aus rein physikalischen Grundregeln gar nicht hätten sehen können. Das Objekt wäre also landseitig nur von den Strandbädern Mörbisch und Illmitz, den leicht erhöhten Punkten am südlichen Westufer, teilweise von den stark erhöhten Sichtpunkten im Norden und von der Grenze zu Ungarn aus sichtbar gewesen. Von allen anderen Positionen rund um den See hätte die Brücke nicht

gesehen werden können. Nur im Süden des Sees und vom Wasser her wäre die Konstruktion möglicherweise als störend empfunden worden.

Auch die neuen Dammstraßen zu den Brückenköpfen wären laut Franz Sauerzopf¹³⁰ kaum bemerkbar gewesen, da sie im Schutz des bis zu drei Meter hohen Schilfwaldes neben den bestehenden Straßen verlaufen wären. Ein derart großes Projekt stellt immer einen Eingriff in das Landschaftsbild dar, jedoch ist eben entscheidend, wie groß und wie verändernd dieser Eingriff ausfällt. Die Brücke sollte, laut den Planern nur ein notwendiges, optisch untergeordnetes Objekt in der Landschaft sein und keinesfalls die Dominante. Dies wäre aufgrund der eingeschränkten Sicht auf die Brücke und einer möglichst gering gehaltenen Brückenhöhe wohl auch gut gelungen. Es wurde eindeutig versucht eine optimale optische Eingliederung der gesamten Konstruktion in die Landschaft zu erzielen und „den Brückenquerschnitt soweit wie möglich den ästhetischen Forderungen anzupassen.“¹³¹ Dipl. Ing. Karl Ofner, der 1972 einen technischen Bericht zum Brückenprojekt abgab, war nicht der Ansicht, dass die Brücke „eine wesentliche Beeinflussung geographischen Ausmaßes der Landschaft“¹³² mit sich ziehen würde. Er stellte weiter fest, dass „dem Techniker, der gewohnt ist festgelegte Normen wie Sicherheit, Wirtschaftlichkeit usw., welche zum Teil in Gesellschaftsverträgen festgelegt sind, einzuhalten die Öffentlichkeit gegenübersteht, welche vielfach emotionell reagiert.“¹³³ Die Ansicht des Ingenieurs ist verständlicherweise nicht mit jenen des Naturschützers zu vergleichen, denn er hat die Veränderung der Natur und der Umwelt zu seinem Beruf gemacht, während Letzterer gerade deren Erhaltung verfolgt. Man muss mit uneingeschränktem Technikvertrauen und Veränderungswillen aber vorsichtig sein, denn „die Technik hat Berge versetzt und Flüsse verlegt, aber auch Wälder zerstört und Städte zerrissen.“¹³⁴

¹³⁰ Vgl. *Sauerzopf*, Die biologischen Aspekte.

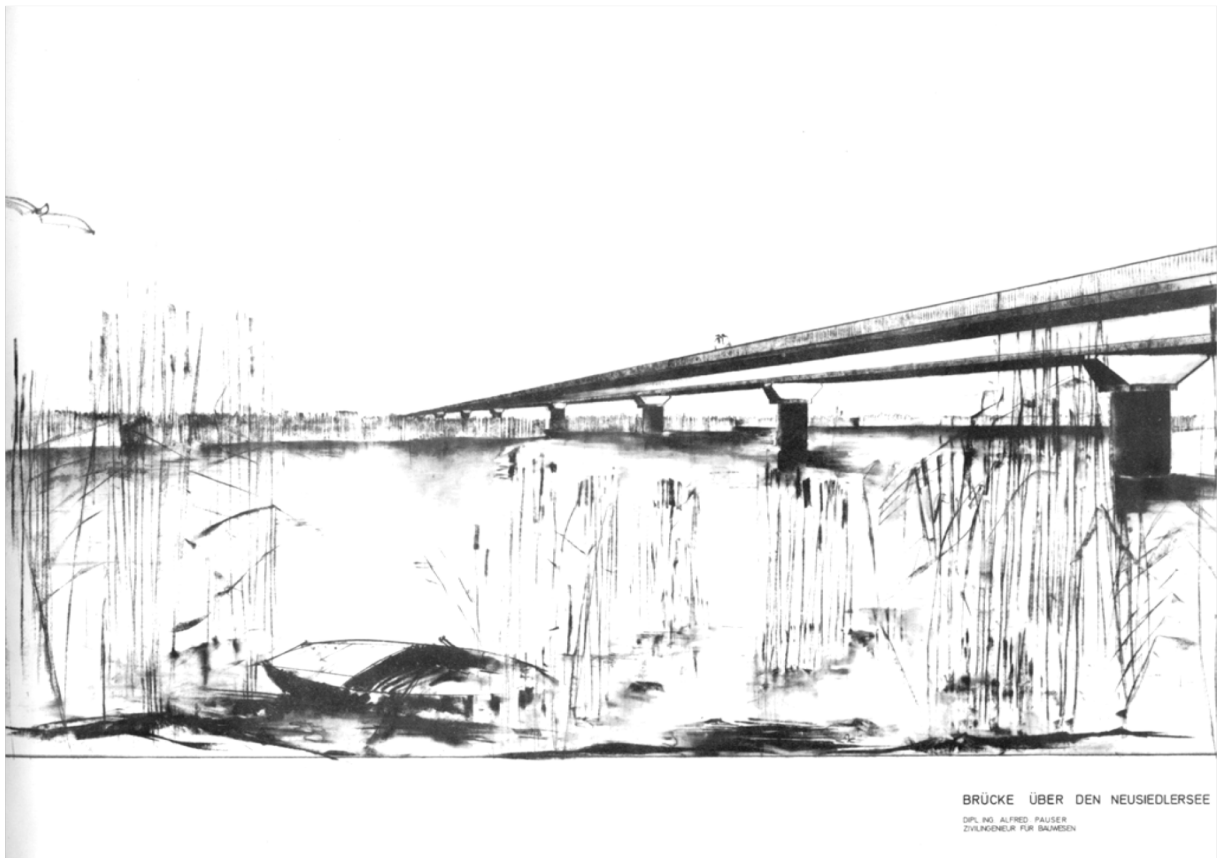
¹³¹ Karl *Ofner*, Technische Aspekte einer Neusiedlerseeüberquerung. In: Wissenschaftliche Arbeiten Burgenland Heft 48 (Eisenstadt 1972) S. 5-17, S. 16.

¹³² Ebd.

¹³³ Ebd.

¹³⁴ Hans *Lenk*, Günther *Ropohl*, Technik und Ethik (Stuttgart 1987) S. 5.

Abbildung 4: Brückenskizze mit Umgebung



(Quelle: Studie von Dipl. Ing. Alfred Pauser , Burgenländische Landesbibliothek:
Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/2: Neusiedlersee-Studie einer Seequerung. Projekt
1968.)

4. Der Brückenkampf

a) Die Anfänge des Brückenkampfes

Nachdem die Brücke fertig geplant und das Projekt von der Landesregierung bereits inoffiziell akzeptiert worden war, wurde im Herbst 1970 auch die Öffentlichkeit auf die Pläne aufmerksam. Es ist schwer, den Beginn des „Brückenkampfs“, der von 1970 bis ungefähr 1974/75 dauerte, an einem bestimmten Datum festzumachen.

Das erste Ereignis, das mit den anschließenden Protesten in der Öffentlichkeit in Verbindung gebracht werden kann, ist ein Zeitungsartikel vom 11. November 1970. Die österreichische Wochenzeitung „Wochenpresse“ veröffentlichte am Martinstag 1970 einen Artikel mit der Überschrift: „Burgenland. Das Ende des Seewinkels – Mörderischer Anschlag auf das Naturschutzparadies am Neusiedler See. Pußta soll zerstört, Naturschutzgebiet versiedelt werden.“¹³⁵ In diesem Bericht wurde das erste Mal über die geplante Seequerung informiert. Jedoch ist der Zeitung noch nicht bekannt gewesen, ob es sich letztendlich um einen Damm oder eine Brücke handeln wird.

Der Artikel beschäftigt sich aber nicht nur mit einer Straßenverbindung, sondern berichtete auch über andere Pläne für den Seewinkel: über die Trockenlegung von Salzlacken, die Errichtung von Campingplätzen im Waasen und die Umwidmung von Naturschutzflächen in Agrargebiete wurde ebenso berichtet. Die Reportage war etwas reißerisch geschrieben und es wurde zudem teilweise stark übertrieben. Vermutlich wollte man die Leser gezielt darauf aufmerksam machen, dass der Seewinkel in Gefahr sei.

In diesem Artikel meldeten sich Dr. Antal Festetics, der damalige Leiter des Wissenschaftlichen Beirats des WWF, der Landesbiologe Franz Sauerzopf, und Josef Stehlik vom Burgenländischen Naturschutzbund, zu Wort. Alle drei sprachen sich gegen die Pläne für den Seewinkel aus und kritisieren im Text die Erschließung und Verbauung des Gebiets. Festetics kritisierte vor allem, dass „die Vorstellungen [und] Wünsche von Fremdenverkehr, Siedlungswesen, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft“ vom Österreichischen Raumplanungsinstitut im Auftrag der Neusiedler See-Planungsgesellschaft „in Reißbrettrealitäten“¹³⁶ umgesetzt werden. Ebenso kritisierten Stehlik und Sauerzopf die Pläne und der Landesbiologe Sauerzopf meinte: „Es nützt nichts die Landschaft des Neusiedler Sees

¹³⁵ o.V. In: Wochenpresse, Nr. 45, 11.11.1970, S. 6.

¹³⁶ Ebd.

als Erholungs- und Urlaubsgebiet anzupreisen, wenn schließlich nur noch ein riesiges Siedlungsgebiet, ein Rummelplatz vorhanden und von der gepriesenen Einsamkeit keine Spur mehr zu finden ist.“¹³⁷ Abschließend kam auch noch ein Vertreter des Raumplanungsinstituts zu Wort. Prof. Fritz Kastner versuchte allerdings gar nicht, die Pläne zu verteidigen, sondern er beschwichtigte eher. Er habe zwar den Auftrag von der Landesregierung erhalten, einen Plan für das Gebiet auszuarbeiten, aber dieser sei wertfrei verfasst und entspreche nicht den Vorstellungen des Raumplanungsinstituts selbst. Das Institut würde nämlich „die Erklärung des Neusiedler-See-Gebiets zum Naturpark“¹³⁸ empfehlen.

Es wurde also bereits im ersten Artikel, der die Brücke auch nur ansatzweise erwähnte, bereits von Wissenschaftlern mehrerer Fachrichtungen argumentiert, dass ein Bau abzulehnen ist. Ausgesprochen bemerkenswert ist, dass ein Raumplaner, der von der Politik mit Verbauungsplänen beauftragt wurde, sich für die Schaffung eines Nationalparks ausspricht.

Die Reaktion der Bevölkerung auf den Bericht blieb allerdings eher gering. Eine der später vehementesten Brückengegnerinnen war Klara Köttner-Benigni. Die 1928 in Wien geborene Schriftstellerin, Publizistin und Umweltschützerin setzte sich ab dem Spätherbst 1970 für eine Verhinderung des Brückenprojekts ein. Auch sie meint, dass die veröffentlichten Pläne wohl nicht besonders ernst genommen worden sind.¹³⁹ Im Burgenland wurden zur damaligen Zeit scheinbar nicht alle Warnungen von Experten wahrgenommen. Köttner-Benigni selbst hat nach dem Lesen dieses Artikels aber damit begonnen, die ganze Sache genauer zu verfolgen. Sie setzte sich von da an verstärkt gegen eine Umgestaltung des Seewinkels und vor allem gegen den Bau einer Querverbindung über den See ein. Köttner-Benigni wurde im Laufe der Zeit zu einer der wichtigsten Gegnerinnen des Brückenprojekts. Sie wurde dafür vielerorts angefeindet und quittierte, im Zusammenhang damit, zu jener Zeit ihren Beruf als Beamtin. Heute ist von ihr eine umfangreiche, wenn auch nicht frei von persönlichen Gefühlen und Einschätzungen, verfasste Dokumentation über die Geschichte des Brückenprojekts im Burgenländischen Landesarchiv vorhanden.

Das nächste wichtige Ereignis in der Frühphase der Brückenplanungen war eine Veranstaltung des Burgenländischen Volksbildungswerks. Am 24. November 1970 fand die Veranstaltung „Aktuelle Fragen um den Neusiedlersee“ in Neusiedl am See statt. Der Vortrag wurde von Dipl. Ing. Dr. Schreiber von der Raumplanungsstelle gehalten und er erklärte auch,

¹³⁷ Ebd.

¹³⁸ Ebd.

¹³⁹ Köttner-Benigni, Projekt einer Brücke, S. 216.

dass die Entscheidung, eine Brücke über den See zu bauen, bereits gefällt wurde. Er sagte der Bau sei in das Bundesstraßengesetz aufgenommen worden. Das zahlreich erschienene Publikum war über diese Aussagen nicht sehr erfreut und meldete sich lautstark zu Wort. Allen voran, der Neusiedler Bürgermeister DI Hans Halbritter kritisierte, dass alles ohne ausreichende Informierung der Öffentlichkeit beschlossen worden sei und sprach sich offen gegen das Projekt aus. Als Stimmen laut wurden, dass die Bevölkerung nicht so hintergangen werden dürfe, entgegnete Schreiber „dass dagegen nun einmal nichts mehr zu machen sei.“¹⁴⁰ Die Bevölkerung wurde also vor vollendete Tatsachen gestellt und man wollte von Seiten der Vertreter der Landesregierung keinerlei Diskussionen über das Projekt zulassen.

Am 1. Dezember 1970 hatte Dr. Vogl, der Baureferent der Burgenländischen Landesregierung eine Besprechung im Bundesministerium für Bauten und Technik. Thema dieser Unterredung war das Bundesstraßenbauprogramm für das Jahr 1971. Man einigte sich auf die Fertigstellung der letzten großen Verkehrsverbindungen im Burgenland und die Mittel zur Errichtung des Verkehrsknotens bei Eisenstadt inklusive der Anschlussstelle für die neue Bundesstraße B52 wurden genehmigt. Das fertiggestellte Projekt der Straße von Eisenstadt in den Seewinkel inklusive der Seebrücke wurde damit am 11.12.1970 offiziell beim Ministerium eingereicht. Die Öffentlichkeit wurde darüber in der „Burgenländischen Freiheit“ vom 11. Dezember, also erst gut zehn Tage nach Beschluss, informiert. In der Zeitung wurde ein Artikel über diese Vorgänge inklusive einer Skizze der Seebrücke abgedruckt. Als Baubeginn wurde damals der Herbst 1971 angegeben.¹⁴¹

Zuvor hatte schon Landeshauptmann Theodor Kery am 29.11.1970 eine Rundfunkrede gehalten, in der er indirekt die Verbindung des Seewinkels mittels einer Straße über den See ansprach. Laut Theodor Kery musste die sich die Landesregierung und Landesverwaltung für jedes Problem oder jede Forderung aus der Bevölkerung mit vollem Engagement einsetzen und versuchen, auch die geographischen Unzulänglichkeiten des Burgenlandes zu überwinden. Das ist bereits ein Hinweis darauf, dass der Seewinkel durch Straßenbau besser an das übrige Burgenland angebunden werden sollte. Kery versuchte hier ein wenig, die

¹⁴⁰ Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 1. Teil (2005). *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel, S. 6.

¹⁴¹ o.V., In: BF, 11.12.1970, S. 5. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

Regierung als Retter der abgelegenen Gebiete darzustellen und das Interesse der Politik an allen Regionen zu betonen.¹⁴²

Spätestens nach dem ersten Informationsabend und dem Zeitungsbericht vom 11. Dezember in der Burgenländischen Freiheit („BF“) war das Interesse der Öffentlichkeit in Österreich geweckt, und es begann sich langsam Widerstand gegen das Projekt zu entwickeln. Die ersten kritischen Stimmen und Beschwerden gegen die Pläne des Burgenlandes wurden sogar schon vor der offiziellen Veröffentlichung des Projekts im Jahr 1970 laut. So wurde bereits im Juni 1968, also nur ein halbes Jahr nach der ersten Besprechung zum Thema Seequerung, ein kritischer Brief an die Landesregierung geschrieben.

„Der Neusiedler See ist eines der bedeutendsten europäischen Vogelreservate und genießt als solches einen besonderen wissenschaftlichen Ruf. Deshalb wendet sich der Deutsche Bund für Vogelschutz e.V. entschieden gegen alle Pläne, die den Bau einer Brücke oder eines Dammes vorsehen, weil dadurch die Zerstörung der ursprünglichen Natur und der Verbrauch der Landschaft eingeleitet werden.“¹⁴³

Der Deutsche Bund für Vogelschutz musste also über Kontakte zu Diskussionsteilnehmern von den Plänen erfahren haben, denn in der Presse oder in anderen Medien wurde 1968 noch nichts über das Projekt berichtet. Interessant ist auch, dass damals von den österreichischen Naturschutzorganisationen keine Beschwerden an die Verantwortlichen gerichtet wurden.

Während Ende des Jahres 1970 also bereits die ersten Zeitungsmeldungen die Öffentlichkeit über die Pläne informierten, wurde auf Seiten der Landesregierung noch an den Genehmigungen und endgültigen Bewilligungen gearbeitet.

Am 28. Jänner 1971 gab der oben schon genannte, für das Projekt verantwortliche Raumplaner Dr. Schreiber im Zuge des naturschutzbehördlichen Bewilligungsverfahrens die endgültige Stellungnahme der Landesamtsdirektion-Raumplanungsstelle ab.¹⁴⁴ Er bekräftigte darin nochmals die schon von anderen Experten getätigten Aussagen über die Beeinflussung des Landschaftsbildes.

„Aufgrund seiner Höhe, der massiven Konstruktionselemente und der sich über die gesamte

¹⁴² o.V., In: BF, 3.12.1970, S. 7. zit. nach: ebd.

¹⁴³ *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Agrarabteilung, V/1-8217-1973, Zl. V71-6853/6.

¹⁴⁴ Vgl. Vorläufiges wasserrechtliches Überprüfungsverfahren, Stellungnahme der LAD-Raumplanungsstelle zur geplanten Seebrücke. *Burgenländisches Landesarchiv*, der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/3-272-1960, Mappe Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang, LAD –1022-1971; VI/1-771/3-1971, Neusiedlersee-Querung Mörbisch-Illmitz.

Breite des Sees erstreckenden Länge bildet die projektierte Brücke ein wesentliches, neues Gestaltungselement, das sicherlich auch einen bedeutenden Eingriff in das Landschaftsbild mit sich bringt.¹⁴⁵ Schreiber sagte man soll beachten, dass wie bei einem Lokalausgleich festgestellt wurde, die Brücke nur dann kein störendes Element im Landschaftsbild sei, wenn sie weit genug entfernt von den Seebädern stehe (100 -150 Meter Abstand). Außerdem sollte versucht werden, die Brückenköpfe möglichst unauffällig zu platzieren und die Dammböschungen flach zu halten.

Er gibt auch nochmals zu bedenken, dass möglichst früh in der Planungsphase auf die unterschiedlichen Interessen von Landschafts--, Gewässer- und Naturschutz sowie Lärm- und Immissionsschutz geachtet werden sollte. Nur dadurch könnte verhindert werden, dass keine Schädigung der gesamten Region erfolgen würde. Außerdem sollte auf die schalltechnisch optimale Konstruktion der Brücke hingearbeitet werden, da eine offene Wasserfläche weiträumige Schallübertragungen zulässt und der Motorenlärm weithin hörbar sein würde. Von einer Forderung eines Naturparks, wie er es am 11.11.1970 in der Wochenpresse getan hat, ist aber nichts mehr zu finden.

Auch die Naturschutz-behördliche Bewilligung wurde am 28.1.1971 in einer Besprechung zwischen Behörden,- Naturschutz,- und Gemeindevertretern unter Vorbehalt erteilt.¹⁴⁶ Die Landschaftsschutzgesetze aus dem Jahr 1964 sollten zwar Verbauungen im Seegebiet verhindern, aber die Landesregierung kann in bestimmten Fällen volkswirtschaftliche Interessen als so wichtig ansehen, dass sie Ausnahmen zu den bestehenden Gesetzen bewilligen kann. Das Brückenprojekt muss diese Kriterien daher aus Sicht der Politik wohl eindeutig erfüllt haben.

In der Besprechung wurden zuerst die endgültigen Pläne für die Brücke erläutert und anschließend wurden folgende Feststellungen protokolliert:

Für die Natur ist vor allem die Nutzung und teilweise Zerstörung von Schilfflächen ein Problem. Die Vogelwelt und Kleintierpopulation leidet unter jedem Eingriff in den natürlichen Zustand und es ist daher beim Bau jede unnötige Störung zu vermeiden. Eine extreme Störung der großen Vogelbrutkolonien ist aus Sicht der Naturschutzbehörde nicht zu erwarten, denn diese liegen in genügender Entfernung zur Trasse. Der See wird durch die Brückenpfeiler im Seeboden nicht beeinflusst, es muss allerdings vermieden werden, dass

¹⁴⁵ Ebd., S. 1.

¹⁴⁶ Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 4. Teil A-Beta. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel, S. 539.

sich neue Anhaltepunkte an den Pfeilern und somit Wachstumsmöglichkeiten für Schilf bilden. Außerdem wird die Beeinflussungszone durch Lärm und Abgase an den vorhandenen Straßen im Schilf um rund 200m verbreitert.

Das Landschaftsbild wird laut Franz Sauerzopf, wie schon weiter oben ausführlich erklärt, vor allem durch die Zufahrtsstraßen beeinträchtigt. Im Süden könne das Objekt einen deutlichen Eingriff in das Landschaftsbild darstellen, weil es an gewissen Positionen weite Teile des Horizonts verdeckt. Diese Ergebnisse wurden im Jänner 1970 nach der Aufstellung von Bauattrappen in Illmitz am See bestätigt. Es wurde hier eine Attrappe mit drei Brückenpfeilern und Trägerkonstruktion im Maßstab 1:1, auf einer Länge von rund 100 Metern aufgestellt. Es konnte nach dieser örtlichen Begutachtung festgestellt werden, dass die Trasse soweit wie möglich im Süden verlaufen sollte, um die Ortschaften Mörbisch und Illmitz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Die Vertreter der Abteilung für Naturschutz ergänzten, das Projekt würde den ersten Eingriff in die freie Seefläche darstellen, und nicht wie bisherige Bauten lediglich das Aussehen des Schilfgürtels verändern. Es wäre also ein grob störender Faktor im natürlichen Aussehen der südlichen Seefläche. Besonders störend für das Auge wäre der Übergang von der Brückenkonstruktion zum aufgeschütteten Damm hin. Der Damm, mit seiner Höhe von knapp fünf Metern würde nämlich, laut Aussagen der Abteilung für Naturschutz lediglich bis auf drei Meter Höhe vom Schilf verdeckt werden. Das widerspricht der älteren Darstellung von Franz Sauerzopf, der meinte, die Dammstraßen würden komplett vom Schilf verdeckt werden. Es bleibt nun unklar, wie hoch der Damm im Schilfbereich im Endeffekt tatsächlich sein sollte. Es sind auch keine weiteren Aufzeichnungen darüber in den Unterlagen zu finden.

Der Amtssachverständige Dipl. Ing. Braun äußert sich überaus positiv über die Optik des geplanten Bauwerks. Aus architektonischer Sicht stellte die Brücke „ein schönes und für die gegebenen Möglichkeiten imponierendes Bauwerk dar.“¹⁴⁷ Auch Amtssachverständiger Schreiber hatte keinerlei Bedenken wegen einer negativen Beeinflussung der Landschaft. „In einer weitgehend technisch orientierten Gesellschaft stellt meiner Meinung nach der Kontrast des technischen Objekts „Seebrücke“ zur umgebenden Landschaft des Neusiedlersees keinen

¹⁴⁷ Ebd.

groben, den Naturgenuss störenden Eingriff dar, er könnte im Gegenteil eine neue Attraktion werden.“¹⁴⁸

Für die naturschutzbehördliche Genehmigung des Projekts wurden abschließend einige Bedingungen gestellt. Unter anderem musste die Konstruktion in naturfarbenen Beton gebaut werden und die Pfeiler sollten ebenfalls farblich angepasst werden. Die Brücke sollte noch rund 50-70m auf beiden Seiten des Sees mit Pfeilern in das Schilf geführt werden und die Fahrbahnhöhe sollte abschließen durch eine Abrampung gesenkt werden. Ansonsten waren die Forderungen der Behörde mit jenen, die schon in anderen Besprechungen geäußert worden waren, ident. Die Vorschriften wurden von allen Vertretern des Landesamtes zur Kenntnis genommen und sollten eingehalten werden.

Die Öffentlichkeit erfuhr von diesen Verhandlungen durch die „BF“ vom 4. Februar 1971.¹⁴⁹ Als nächste Schritte wurden die wasserrechtlichen Verhandlungen und die Grundablöseverfahren mit der Esterházy'schen Güterdirektion genannt. Nach dem Abschluss der Verhandlungen, könne laut der Zeitung mit der Ausschreibung des Bauwerks begonnen werden.

Zu dieser Zeit berichtete lediglich die „BF“, als Parteizeitung und Sprachrohr der SPÖ über die Vorgänge rund um das Brückenprojekt. Das ermöglichte der Bevölkerung im Vorfeld der großen Proteste gegen die Brücke leider keine objektive Sicht auf das Projekt.

Die nächste offizielle Stellungnahme zum Brückenbau von Seiten der Landesregierung gab Landesrat Dr. Vogl am 25.2.1971 in der „BF“ in Form eines Kommentars ab:

„Nur [...] durch die Seequerverbindung wird es möglich sein, den Bezirk Neusiedl, aber insbesondere den Seewinkel, mit der Wirtschaftsregion Eisenstadt und Mattersburg zu verbinden, eine kürzere und schnellere Fahrt zu ermöglichen und gleichzeitig eine bisher nicht ganz ausgeschöpfte Fremdenverkehrsattraktion ersten Ranges zu schaffen.“

Außerdem hebt er die bauwirtschaftliche und regionalpolitische Bedeutung deutlich hervor. Nach drei Jahren Bauzeit soll die Brücke die zweitlängste dieser Art in ganz Europa sein. Weiters wird sich das Burgenland laut Vogl, durch das Brückenprojekt zu seinem 50-Jahrjubiläum durch ein sinnvolles Bauwerk in den Mittelpunkt der österreichischen Öffentlichkeit setzen. Die großzügige Spende des Bundes wird, so Vogl weiter, nicht wie in anderen Ländern in Festakte investiert sondern fließt direkt in die „Bewältigung gezielter

¹⁴⁸ Ebd.

¹⁴⁹ o.V., In: BF, 4.2.1971, S. 3. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

Schwerpunktaufgaben.“¹⁵⁰ Man sieht hier ganz deutlich, wie sehr es auch um den Prestigeerfolg des Projektes ging.

Die Burgenländische Landesregierung hat Mitte Februar 1971 dem Vorschlag von Landesrat Dr. Vogl, einen Fonds zur schnelleren Errichtung der Seequerverbindung zu gründen, zugestimmt. Der Landtag sollte über diese Idee von Vogel abstimmen und bereits am 2. März 1971 wurde das Gesetz zur „Vorfinanzierung des Baus einer Bundesstraße im Abschnitt Mörbisch-Illmitz“¹⁵¹ beschlossen. Die Spende in der Höhe von 15 Millionen Schilling, die das Burgenland anlässlich des 50-Jahrjubiläums vom Bund bekommen hatte, sollte als erste Rate in den Fonds eingezahlt werden. Weitere Raten für den Bau sollten als Vorschuss vom Land Burgenland in das Projekt fließen, aber ab dem Jahr 1974 vom Bund aus Bundesstraßenmitteln bis 1977 vollständig refundiert werden. „Mit dem Bau wird im Herbst dieses Jahres begonnen, die Fertigstellung ist für 1973/74 in Aussicht gestellt.“¹⁵²

Der konkrete Landtagsbeschluss zur Errichtung der Brücke erfolgte ebenfalls am 2. März 1971.

Während auf politischer Ebene die Weichen für das Projekt gestellt worden waren, formierte sich innerhalb der Bevölkerung Widerstand. Vor allem Klara Köttner-Benigni und der Neusiedler ÖVP-Bürgermeister Hans Halbritter versuchten gemeinsam Gegner für den „Kampf“ gegen die Brücke zu motivieren. Zusammen mit dem befreundeten Biologen und damaligen Leiter des Österreichischen Naturschutzbundes Univ. Prof. Dr. Gustav Wendelberger, wurden Aktionen gegen das Brückenprojekt geplant. In Zusammenarbeit mit anderen engagierten Personen wie dem Neusiedler See Fachmann F.Kopf und den WWF-Mitgliedern H. Freundl und W. Walter wurden im Februar 1971 Aktivitäten zur Verhinderung des Baus vorbereitet.¹⁵³ Den Beteiligten war von Anfang an klar, dass es wegen der fehlenden Gesprächsbereitschaft von Seiten der Politik ein schwieriges Unternehmen werden würde. Deshalb beschloss man sofort, so schnell wie möglich die Fachwelt, Medien und die breite Öffentlichkeit einzuschalten.

Mitte März 1971 wurde dann das „Komitee zum Schutze des Neusiedler See“ auf Empfehlung von Hans Halbritter gegründet. Gründungsmitglieder waren Hans Dolezal (Zollwacheoffizier), Hans Halbritter (Architekt, Bürgermeister von Neusiedl am See und

¹⁵⁰ Ebd.

¹⁵¹ Hess, Kein Strom, S. 139.

¹⁵² o.V., In: BF, 4.3.1971, S. 4. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁵³ Klara Köttner-Benigni, Der steinige Weg zum Nationalpark. In: *Volk&Heimat* 3/94 (Eisenstadt 1994) S. 10.

später Landtagspräsident), Egon Haug (Maler), Viktor Hoffmann (Oberamtmann in Weiden am See), Gustav Wendelberger (Biologe) und Klara Köttner-Benigni (Beamtin, Publizistin).

Es handelte sich um die Gründung der ersten Bürgerinitiative Österreichs in Sachen Naturschutz.¹⁵⁴ Die Mitglieder des Komitees waren damals auch politischem Druck von Seiten der Landesparteien ausgesetzt und mussten sich im Laufe der nächsten Jahre viele Schmähungen und Beleidigungen gefallen lassen. Das gegründete Komitee wollte sich nicht in die politische Diskussion einmischen, sondern es wurde versucht eine offene, fachliche Diskussion in der Öffentlichkeit und Wissenschaft herbeizuführen. Noch in den 70ern waren burgenländische Politiker an einer direkten Diskussion mit der Bevölkerung zum Thema Umweltschutz nicht besonders interessiert.¹⁵⁵ Heute ist es undenkbar, dass sich Landespolitiker nicht an öffentlichen Gesprächen mit den Bürgern beteiligen, denn der Naturschutz ist zu einem wichtigen Thema der burgenländischen Landespolitik geworden und ist für die gesamte Bevölkerung von großem Interesse. Das Komitee versuchte also den Protest in eine Richtung zu lenken, die nicht als reiner Aktionismus bezeichnet werden kann.

„In aller Klarheit ist festzustellen, dass wir und unser ständig wachsender Kreis ebenso auf die Straße gegangen wären, den Baubeginn der Brücke verhindert hätten – nur setzten wir auf die Wissenschaft und, wie sich zeigte, zu Recht, auf die Einsicht in erster Linie von Landeshauptmann Theodor Kery (der, wie sich herausstellte, von vornherein kein überzeugter Befürworter des Projekts war, es eher aus politischem Kalkül verteidigt hatte).“¹⁵⁶

Auch im Rundfunk wurde Ende März das erste Mal auf das Projekt aufmerksam gemacht. Die Sendungen „Der Watschenmann“ und „Echo der Zeit“ in Ö1 befassten sich mit dem Thema Seebrücke und kritisierten die Vorgänge im Burgenland.

¹⁵⁴ Sándor *Békési*, Verklärt und verachtet. Wahrnehmungsgeschichte einer Landschaft: Der Neusiedler See (Frankfurt am Main 2007) S. 265.

¹⁵⁵ Rudolf Herbert *Berger*, Anstatt Brücke über den See – nun Nationalpark Neusiedler See. In: Volk&Heimat 1/89 (Eisenstadt 1989) S. 16.

¹⁵⁶ *Köttner-Benigni*, Projekt einer Brücke, S. 217.

b) Die Zeit der großen Proteste gegen die Brücke

Die Zeit von Ende März bis Anfang Juni war wohl die Phase der heftigsten Proteste und es erschienen auch die meisten Zeitungsberichte während dieses zwei Monate. „Das damals losgebrochene Medienspektakel war eines der größten, nach Meinung von Kennern überhaupt das größte der Zweiten Republik.“¹⁵⁷

Diese Aussage von Köttner-Benigni ist, vielleicht aufgrund ihrer sehr emotionalen persönlichen Sicht der Vorgänge, etwas übertrieben. Aber man kann schon zu Recht von einem Medienereignis von besonderer Größenordnung sprechen. Allein in der Sammlung Köttner-Benigni im Burgenländischen Landesarchiv befinden sich über 150 Zeitungsartikel aus den Monaten des Brückenkampfs. Die Dokumentation enthält auch private Briefe und Protokolle und viele persönliche Anmerkungen der Autorin. Auch Briefe und Korrespondenzen von anderen Privatpersonen sind in der Sammlung enthalten, sodass eine „innere Sicht“ der Brückengegner auf gewisse Bereiche ermöglicht wird. Köttner-Benigni meint, dass nur so eine komplette Aufarbeitung eines Themas möglich ist. Die offiziellen Quellen sind im Landesarchiv vorhanden und auch in die Dokumentation eingearbeitet. Die gesamte Dokumentation ist gewissermaßen das Lebenswerk von Klara Köttner-Benigni, auch wenn sie in sehr selbstloser Art immer andere in den Vordergrund stellt und sich selbst zurücknimmt. Sie selbst spricht zwar eher von ihrer literarischen Arbeit und dem von ihr so geförderten Kulturaustausch mit der Slowakei als Hauptwerk ihres Schaffens, doch der Brückenkampf ist und bleibt untrennbar mit ihrer Person verbunden.

Es ist unmöglich, alle vorhandenen Berichte aus der Zeit genau zu analysieren, aber die wichtigsten Ereignisse aus der Hauptphase der Proteste sollen kurz dargestellt werden. Für eine genauere Betrachtung der Vorgänge und eine detaillierte Beschreibung der Abläufe sind die Texte von Klara Köttner-Benigni, Wilhelm J. Wagners, Sándor Békési und Michael Hess sehr zu empfehlen. Vor allem Köttner-Benigni beschreibt, aufgrund ihrer Funktion im Komitee zur Rettung des Neusiedler Sees und ihrer direkten Beteiligung an den Protesten, die Vorgänge sehr ausführlich. In ihren Aufsätzen schreibt sie vielleicht manchmal etwas zu persönlich, aber sie versucht dennoch eine Analyse zu geben, in der sowohl Gegner als auch Befürworter der Brücke beachtet werden.

¹⁵⁷ Ebd., S. 222.

Die Proteste wurden Ende März 1971 bedeutend stärker. Am 30. März fand im Neusiedler Kinosaal eine Veranstaltung mit dem Titel „Tag des Neusiedler Sees“ statt.¹⁵⁸ Organisiert wurde dieser Abend vom Komitee zum Schutze des Neusiedler Sees. Es wurden Flugblätter mit der Einladung zum Diskussionsabend verteilt. In der Einladung wird die Bevölkerung des Seewinkels direkt angesprochen und auf die Gefahr für den Naturraum aufmerksam gemacht. Der Text ist kurz gehalten und hebt vor allem den ohnehin bestehenden wirtschaftlichen Aufschwung des Seegebiets und den wertvollen Erholungsraum für Urlaubsgäste hervor, welcher für eine Brücke geopfert werden sollte. Auch der Hauptkritikpunkt des Komitees, nämlich dass die Einwände der Naturschutzverbände bei der Planung so gut wie gar nicht berücksichtigt worden waren, ist auf den Flugblättern zu finden. Köttner-Benigni hatte am Tag der Veranstaltung in Neusiedl am See und in den anderen Gemeinden des Seewinkels sogar per Durchsage mittels Lautsprecherwagen Werbung dafür gemacht. In diesen Lautsprecherdurchsagen wurde direkt das Komitee als Veranstalter genannt, welches sich als „überparteiliche Vertretung“ der Interessen aller Betroffenen vorstellte und die Bevölkerung auf die drohende Gefahr für den Naturschutz aufmerksam machte.

An jenem Abend versammelten sich ungefähr 550 Personen im Kinosaal und im Vorraum standen auch noch Menschen, die drinnen keinen Platz mehr gefunden hatten. Es herrschte eine ruhige und sachliche Atmosphäre, mit großem Interesse und Engagement der Teilnehmer. Es kamen zahlreiche fachkundige und prominente Gäste aus dem Neusiedlerseegebiet und dem Wiener Raum. Unter den Gästen befanden sich beispielsweise auch Gerhard Bronner und der Rektor der Universität Wien Richard Biebl. Dr. Wendelberger und Dr. Freundl wiesen in ihren Reden auf die nicht klar einschätzbaren Gefahren des Baus einer Seebrücke und anschließender Straße durch das Naturschutzgebiet hin. Das Projekt wurde in dieser Diskussion als „verkehrstechnische und kommerzielle Fehlspekulation“ abgestempelt. Außerdem wurde explizit darauf hingewiesen, dass es nicht um persönliche oder gemeindespezifische Interessen ginge. Eine Studentendelegation überbrachte eine Resolution von Professoren und dem Rektor der Universität Wien. Die Studenten waren sogar mit Schildern und Transparenten angereist, auf denen Sprüche wie „See in Not, Vogel tot“ und „Der See ist der Ast auf dem ihr sitzt, sägt ihn nicht ab“ zu lesen waren. Das Ergebnis des Abends waren viele vage Beschlüsse für weitere Aktionen gegen den geplanten Brückenbau.

¹⁵⁸ Vgl. Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 1. Teil (2005). *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel, S. 12f.

Außerdem wurden zahlreiche Alternativvorschläge den Zuhörern präsentiert und über diese diskutiert.

Köttner-Benigni und das Komitee zum Schutze des Neusiedler Sees versuchten seit Anfang des Jahres 1971, auch ihren Bekannten und ehemaligen Arbeitskollegen auf der biologischen Station Wilhelminenberg, Otto Koenig für den Kampf gegen das Brückenprojekt zu gewinnen. Er wurde unter anderem mehrmals eingeladen, an der Diskussionsveranstaltung im Neusiedler Kinosaal teilzunehmen, lehnte dies jedoch aus verschiedenen Gründen ab. Er sah zu Beginn des Kampfes gegen die Zerstörung des Neusiedlersees nur verschwendete Mühen. Das Burgenland und die Politik waren seiner Meinung nach nun mal davon überzeugt, ihre Pläne durchzusetzen. Koenig war nicht dazu bereit, sich den Attacken von Politikern gegen seine Person auszusetzen. „Die Unsachlichkeit und Unwissenheit der Neusiedlersee-Zerstörer macht jedes Gespräch in diesen Kreisen sinnlos.“¹⁵⁹

Es war von den Veranstaltern dieser ersten Veranstaltung zur Verhinderung einer Brücke über den See, aufgrund der relativ kurzen Planungszeit nicht erwartet worden, dass so viele Gäste erscheinen würden. Vermutlich sind die meisten Menschen im Seewinkel durch Mundpropaganda darüber informiert worden. Die Lautsprecherdurchsagen von Klara Köttner-Benigni waren sicher auch eine gute Hilfe bei dem Versuch durch kurzfristige Werbung möglichst viele Personen zu erreichen. Dass auch so viele Wiener zur Diskussion anreisten, ist schwer zu erklären. Möglicherweise wurde im Wiener Rundfunk auch Werbung für den Abend gemacht. Dort war das, im Gegensatz zum burgenländischen Radio, wo eine Ansage durch das Landesstudio Burgenland aufgrund der guten persönlichen Verbindungen des Intendanten zum Landeshauptmann nicht durchgeführt werden konnte, möglich. Am meisten beeindruckt waren die Veranstalter von dem Erscheinen der Studenten aus Wien.

Die Politik versuchte zu der Zeit weiterhin, über die Medien die Gründe für den Bau der Brücke zu erklären und der Bevölkerung näherzubringen. Auch Fred Sinowatz, der wenig später von Kreisky ins Unterrichtsministerium gerufen wurde, meldete sich erstmals zu Wort. In einem Interview mit der Arbeiterzeitung vom 1. April sprach er über die wirtschaftlichen Überlegungen, welche dem Projekt als Grundlage dienten. Zum Naturschutz meinte Sinowatz, dass den Einwänden der Kritiker Rechnung getragen worden sei und die Störung der Umwelt und die Einflüsse auf die Landschaft gering seien. „Erstens ist die Landschaft

¹⁵⁹ Otto Koenig, Brief an das Komitee am 26.3.71. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel.

durch die Seebadanlagen und die Seezufahrtsstrassen ohnehin schon gestört.“ Sinowatz entkräftete auch die Befürchtungen einer Seeverschmutzung durch Fahrzeugunfälle oder durch den Winterdienst der Straßenmeisterei, denn im Winter sollten keine Salze gestreut werden, sondern Split. „Natürlich soll die ursprüngliche Landschaft für die Fremden erhalten bleiben, aber wir wollen ja keine ‘Indianerreservate’ schaffen. Ich glaube, dass die Neusiedler und ihr Bürgermeister, Diplomingenieur Halbritter, eine Konkurrenz durch den Seewinkel befürchten.“ Abschließend begrüßte er den Vorschlag, eine Fernsehdiskussion zu veranstalten, damit ganz Österreich die unterschiedlichen Standpunkte in Bezug auf den Brückenbau kennenlernen konnte.¹⁶⁰ Dazu ist es aber erst im Herbst 1971 gekommen.¹⁶¹

Das Medienecho der Proteste gegen die Brücke war unglaublich stark und nie in der Geschichte war so viel über diese, früher oft vergessene und belächelte Region berichtet worden wie zu jener Zeit. „Darin manifestierte sich zugleich eine historisch neue Protestkultur und Konfliktaustragung.“¹⁶² Form und Ablauf der Proteste waren für die österreichische Öffentlichkeit neu, und die heimische Medienlandschaft hatte so etwas bisher noch nicht erlebt. Nie zuvor war von Politikern und Wissenschaftlern öffentlich über ein Thema so heftig gestritten worden.

Hauptpersonen der öffentlichen Debatte waren auf der politischen Seite Kery (SP) und Soronics (VP). Auf der wissenschaftlichen Seite waren Festetics, Lorenz, Grzimek, u.a. Nach anfänglichem Zögern war auch Koenig auf der Seite Gegner zu finden.

Der Landeshauptmann befand sich in keiner einfachen Situation, denn er wurde von den Gegnern derart mit dem Projekt personifiziert, dass sich die Angriffe fast nur mehr gegen ihn richteten. Für Kery ging es aber gleichzeitig auch um seine politische Laufbahn und um die 14000 Wählerstimmen der Seewinkler Bauern. Diese hatten, aus Sicht der Protestler, schon seit Jahren alles für richtig gehalten, was ihnen Parteiblätter und Politiker eintrichterten. Das kann aus heutiger Sicht natürlich nicht so verallgemeinert dargestellt werden wie es damals der Fall gewesen war. Die Politik versuchte aber sehr wohl, den Bauern die Brücke als Chance auf ein höheres Einkommen und als Touristenmagnet sondergleichen anzupreisen. In Eisenstadt wurde von der SPÖ versucht, die Aussicht auf ein größeres Einzugsgebiet der

¹⁶⁰ o.V., In: AZ, 1.4.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁶¹ o.V., In: Kurier, 16.10.1971. zit. nach: ebd.

¹⁶² *Békési*, Verklärung und Vernichtung, S. 242.

Bevölkerung als besonders erstrebenswert zu verkaufen. Kery versuchte mehrmals in Rundfunkansprachen seine Position zu verteidigen.

„Die Abwanderung aus der Landwirtschaft macht es in zunehmendem Maße notwendig, dass zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden können. [...] Aus allen diesen Gründen erscheint der Anschluss des Seewinkels an den Raum Eisenstadt raumplanerisch für überaus bedeutsam und strukturpolitisch als unabdingbare Notwendigkeit.“ Weiters ging Kery darauf ein, dass die Situation der Natur entlang des geplanten Straßenverlauf ohnehin schon beeinträchtigt war, da auf beiden Seiten des Sees Badeanlagen inklusive Zufahrtstrassen durch den Schilfgürtel gebaut worden waren. Außerdem war Kery der Meinung, dass die Natur- und Landschaftsschützer ausreichend in die Planung des Straßenverlaufs einbezogen worden waren. „Ich persönlich glaube, dass eine planvolle Verkehrserschließung des Seewinkels auf alle Fälle einem sich nach den Zufälligkeiten entwickelnden Verkehr im Zusammenhang mit dem Massentourismus vorzuziehen ist. [...] Wir lieben die Landschaft des Neusiedlersees, [...] wir wollen alles dazu tun, um sie in ihren Grundzügen zu erhalten.“ Man war aber schon bereit, über alle Einwände zu diskutieren und bat jene, die Kritik am Projekt übten, zu versuchen, auch die Gründe der Landespolitik zu verstehen.¹⁶³ Kery sagte, er sei jederzeit dazu bereit, mit Wissenschaftlern ein Gespräch zu führen, aber es habe sich noch niemand bei ihm gemeldet. Gleichzeitig hatte er jedoch niemals auf eine Resolution der Wiener Universitätsprofessoren reagiert, weder schriftlich noch mündlich.¹⁶⁴

In einer Rede anlässlich der Eröffnung der Hauptschule in Illmitz 1971 sagte Kery:

„Wir wollen das ganze Land aufbauen und kein Gebiet als Reservat zurücklassen, in dem die Menschen abwandern, weil sie keine modernen Lebensbedingungen vorfinden.“¹⁶⁵

Kery sprach mehrmals davon, dass der Seewinkel bald menschenleer sein würde, wenn man keine schnellere Straßenverbindung bauen würde. Als Fakten die das widerlegen muss die Volkszählung aus dem Jahr 1971 angegeben werden, denn der Bezirk Neusiedl am See hatte in den letzten 20 Jahren lediglich einen Rückgang an Einwohnern von 0.54% zu verzeichnen, was 249 Einwohnern entspricht. Podersdorf hatte sogar einen Zuwachs von 11,43%, was auf den wachsenden Fremdenverkehr zurückzuführen war. Rückgänge waren zum Beispiel in Deutsch Jahrdorf oder in Bruckneudorf eingetreten. Bei einer genaueren Betrachtung der

¹⁶³ Rundfunkansprache von Landeshauptmann Kery am 4.4.1971, abgedruckt vom BLPD am 8.4.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁶⁴ o.V., In: *Kurier*, 9.4.1971. zit. nach: ebd.

¹⁶⁵ Theodor *Kery*, Rede am 27.5.71 in Illmitz. zit. nach: ebd.

Statistik lässt sich erkennen, dass die Bevölkerungsabnahme nicht im Seewinkel selbst erfolgte, sondern im nördlichen Teil des Bezirkes, welcher von einer Seebrücke nicht betroffen war. Die Aussagen Kerys, dass der Seewinkel ohne Verbindung über den See langsam Aussterben würde, sind nicht nachvollziehbar und möglicherweise auch auf gezielte Falschinformation der Bürger zurückzuführen.

Landeshauptmann Kery gab zu der Zeit auch zahlreiche Interviews in denen er teils kuriose Aussagen machte. Einige Beispiele sollen das verdeutlichen:

„Der Seewinkel wird an Schönheit gewinnen. [...] Die Naturschützer haben auch bei den ersten Autobahnen gezetert, und jetzt wird nicht mehr davon gesprochen.“¹⁶⁶

In einem Interview mit der Presse¹⁶⁷ sagte Kery, es sei keine Luftverschmutzung durch den Verkehr zu erwarten, da der ständig wehende Nordwestwind die Abgase zu 90 Prozent nach Ungarn blasen würde. Kery verglich die Gegner der Brücke auch mit den Eisenbahngegnern im vorigen Jahrhundert.

„Mit solchen Protesten werden diese ewigen Protestierer gar nichts erreichen. Die Brücke haben sich ja nicht die Politiker ausgedacht, sondern Wissenschaftler. [...] Kein Vogel, kein Reiher wird wegen der Brücke davonflattern.“¹⁶⁸

Die ÖVP war in einer etwas komplizierteren Lage, denn in ihren Reihen gab es sowohl Befürworter, als auch Gegner der Brücke. Die „BVZ“ musste als Parteiblatt daher eine etwas objektivere Haltung einnehmen, als es die BF von der SPÖ tat. Laut ÖVP wurde durch einige vorschnelle Meldungen aus Reihen der SPÖ unnötig Unruhe in dieses Thema gebracht. Die ÖVP selbst hatte schon 1960 und 1964 eine fachliche Diskussion über einen möglichen Seedamm ins Leben gerufen. „Es sind noch keinerlei Gutachten vorhanden und daher sollte man nichts voreilig beurteilen.“¹⁶⁹

Politisch wurden die Entscheidungen von der ÖVP im Landtag mitgetragen und die Gesetze wurden gemeinsam beschlossen. Es handelte sich bei dem Projekt also nicht um ein Politikum, da es beide Parteien gemeinsam beschlossen haben. Es war auch kein rein burgenländisches Problem, sondern ein gesamtösterreichisches oder europäisches, wie viele Gegner meinten.

¹⁶⁶ o.V., In: Kurier 26.3.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁶⁷ o.V., In: Presse, 30.3.1971. zit. nach: ebd.

¹⁶⁸ o.V., In: Express, 1.4.1971. zit. nach: ebd.

¹⁶⁹ o.V., In: BVZ, 22.4.1971. zit. nach: ebd.

Öffentlich wurde von der Politik aber versucht zu beschwichtigen, wie man an Aussagen von ÖVP-Chef Franz Soronics erkennt. Er verneinte noch im April, dass es einen geplanten Baubeginn für den Herbst geben sollte, was nicht der Wahrheit entsprochen hat. Die ÖVP war wohl darauf aus, die Bevölkerung zu beruhigen und vor allem selbst in keinem schlechten Licht zu erscheinen.

Viele Politiker versuchten damals klare Aussagen zu vermeiden, um nicht später darauf festgelegt zu werden. Die Aussagen zu den Naturschutzbewilligungen, zum Brückenbau oder zu den Kosten des Projekts wurden fast wöchentlich widerrufen oder verändert.

Anders als Soronics sagte Landesrat Dr. Vogl am 8.4.1971 in der BF, dass alle Vorarbeiten für den Brückenbau seien getroffen und der Bau könne bald beginnen.¹⁷⁰ Schon am 4. Februar war in der BF geschrieben worden, dass alle naturschutzrechtlichen Verhandlungen stattgefunden hätten und allen Einwänden des Naturschutzes Rechnung getragen worden sei.¹⁷¹ Jedoch erklärte dann Soronics am 11. April in der Fernsehsendung „Frage der Woche“, dass noch keine Verhandlungen in Bezug auf den Naturschutz stattgefunden hatten.¹⁷² Dr. Vogl hatte in der BF vom 25. Februar wörtlich gesagt: „die Baukosten werden sich auf 90 Millionen Schilling belaufen.“¹⁷³ Wohingegen Soronics in der Fernsehsendung vom 11. April erklärte, dass die Kosten ein Vielfaches des von Vogl genannten Betrages erreichen werden und Kery sprach mehrmals in Interviews von 120 Millionen Schilling.

Landeshauptmann Kery sagte im April in einer Sonntagsrede, dass die neue Straße keinesfalls durch das Naturschutzgebiet gehen werde und das auch nie geplant gewesen war. Im „Entwicklungsprogramm Neusiedlersee“ des ÖIR von 1970 ist aber noch zu lesen, dass die Straße direkt durch ein Schutzgebiet gehen soll und an andere sensible Gebiete direkt angrenzen soll. Die ÖVP nahen Personen und Politiker waren aber im Allgemeinen eher vorsichtig und wollten das Projekt in Ruhe prüfen lassen, während Kery sich in dieser Zeit selbstbewusst und siegessicher gab und das Projekt unbedingt vorantreiben wollte.

Es ist klar, dass sich Dinge einer Planungsphase mehrmals ändern. Aber die Behauptungen der Politiker, die Brückengegner würden falsche Tatsachen in Bezug auf den Trassenverlauf

¹⁷⁰ o.V., In: BF, 8.4.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁷¹ o.V., In: BF, 4.2.1971. zit. nach: ebd.

¹⁷² Vgl. Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 2.Teil (2005). *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel.

¹⁷³ o.V., In: BF, 25.2.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

durch ein Naturschutzgebiet kritisieren, können nicht als wahr angesehen werden. Die Gegner hatten selbst kaum Informationen und mussten sich ihre Schlüsse teilweise selbst aus den getätigten Aussagen der Landespolitiker zusammenreimen. Möglicherweise war auch große Angst vor Stimmenverlusten bei der nächsten Wahl innerhalb der Parteien vorhanden, weswegen man mehrmals umschwenkte und die Taktik änderte. Die Politiker reagierten auf die teilweise sehr emotionalen Angriffe der Naturschützer mit Unverständnis. Es ging manchen Politikern auch um die Einhaltung von Versprechen an Seewinkelbewohner, um das eigene Prestige und um die Reputation der politischen Partei.

Interessant an der heißen Phase der Proteste ist auch die Intervention des Biologen Otto Koenigs. Nach anfänglichem Zögern setzte sich der bekannte Biologe ebenfalls gegen die Brücke ein. In seiner Fernsehsendung „Rendezvous mit Tieren“ vom 6.4.1971 griff Koenig das Projekt und auch Kery persönlich heftig an. Es kam zwischen den beiden zu einer regelrechten Schlammschlacht, die in den folgenden Tagen und Wochen über die Medien ausgetragen wurde. Wilhelm J. Wagner beschreibt die genauen Abläufe sehr gut und analysiert treffend. „Unsachlichkeit und Emotionalität beherrschen zunehmend die Auseinandersetzung. Kery: Mit Koenig diskutier‘ ich nicht!“¹⁷⁴ Der Konflikt zwischen den beiden kann hier nicht näher beschrieben werden. Es sei aber gesagt, dass sich beide Seiten nicht korrekt verhalten haben und auch die Argumente und Fakten von beiden Protagonisten nicht immer zu hundert Prozent stimmten.

Auch zahlreiche andere namhafte Wissenschaftler aus dem In- und Ausland meldeten sich zu Wort. Sie kritisierten vor allem die mangelnde Gesprächsbereitschaft der Landesregierung und versuchten immer wieder, auf die schützenswerte Natur hinzuweisen. Der Biologe Antal Festetics meinte: „Vögel brauchen eine Pufferzone um die Nistplätze, die Brücke führt viel zu nahe an die Reiherkolonien heran.[...] Die Brücke und die damit verbundene durch den Seewinkel führende Straße bedeuten die Vernichtung einer der bedeutendsten Landschaften Europas.“¹⁷⁵

Man muss auch klar hervorheben, dass die österreichische Wissenschaft nicht gegen bestimmte Trassenführung Einspruch erhoben hat. Es wurde viel eher dagegen protestiert, gar nicht befragt worden zu sein. Kery meinte ja, dass einige Wissenschaftler sich negativ über das Projekt geäußert haben, obwohl sie nicht alle Fakten kannten. Das ist aber durchaus

¹⁷⁴ Wagner, Utopien, S. 210.

¹⁷⁵ o.V., In: Wochenpresse, 14.4.1971. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

verständlich, denn die Öffentlichkeit und die Wissenschaft wurden nie über alle Einzelheiten ausreichend informiert.

Der Landesbiologe Franz Sauerzopf hatte noch in den 60ern heftig vor einer Zerstörung der Seelandschaft des Burgenlandes gewarnt, in den 70ern wurde er allerdings etwas ruhiger und bemängelte teilweise nur die möglichen optischen Störungen einer möglichen Brücke. Prof. Wendelberger hingegen war in den 60ern positiv zu einer Seequerung eingestellt, wenn auch mit einigen Bedenken in Bezug auf den Umweltschutz. Er änderte seine Meinung jedoch relativ bald und wurde zu einem der größten Gegner des Projekts. Der renommierte Biologe Antal Festetics war ebenso sehr besorgt über die immer größer werdenden Eingriffe in den natürlichen Zustands des Neusiedlerseegebiets. Prof. Heinz Löffler, welcher ein bekannter Fachmann auf dem Gebiet des Sees war, verhielt sich bei den Protesten gegen die Brücke relativ ruhig und beteiligte sich nicht direkt an der öffentlichen Diskussion, obwohl er sich ebenso sehr darüber ärgerte, von der Politik einfach übergangen worden zu sein. Der wohl bekannteste österreichische Biologe Otto Koenig war, wie bereits erwähnt, anfangs noch zurückhaltend, da er sich nichts von den Protesten gegen die Brücke erwartete. Nach längerem Bitten des Komitees zum Schutze des Neusiedlersees war er jedoch dazu bereit, sich auch im Brückenkampf zu engagieren. Besonders seine etwas ungenauen und teilweise populistischen Aussagen gegen die Politik machten ihn zu einem Feindbild Kerys.

Prof. Wendelberger hatte schon 1970, vor Beginn des eigentlichen Widerstandes gegen die Brücke, der Landesregierung angeraten die heimischen Fachleute zu allen Diskussionen um das Projekt einzuladen. Dass die Fachleute dann aber, mit Ausnahme einiger der Politik nahernden Personen, fast völlig übergangen wurden, kam einer Brückierung der gesamten österreichischen Wissenschaft gleich. Scheinbar war man sich auf Seiten der Politik nicht einmal bewusst, dass sich sehr wohl Widerstand gegen dieses Vorgehen regen könnte. Es war auch nicht gerade ein Beweis der Kompetenz der Politik, als man durch eine Forschungsreise zu einem schwedischen Brückenbauwerk - welches kaum Gemeinsamkeiten mit dem burgenländischen Projekt aufwies - Informationen und Vergleichsmöglichkeiten mit dem Brückenbau am Neusiedler See einholen wollte.

Auch in vielen deutschen Zeitungen wurde ab April 1971 über das Projekt berichtet. Die Artikel in „Spiegel“, „Stern“ oder der „Süddeutschen Zeitung“ stellten sich klar auf die Seite der Brückengegner und Naturschützer.

In den österreichischen Zeitungen wurde ebenfalls über Monate hinweg in sehr aggressiver Weise über das Projekt berichtet. Immer wieder wurden Politiker hart angegriffen, mit Fakten zum Naturschutz bombardiert oder schlicht und einfach lächerlich gemacht. Es wurden auch zahlreiche Karikaturen angefertigt und veröffentlicht, in denen das Verhalten der Politiker kritisiert wurde. Aber auch die Befürworter der Brücke ließen es sich nicht nehmen die Naturschützer immer wieder medial anzugreifen und ihnen Vorwürfe zu machen. Das Hauptargument war, die Brückengegner würden nur an die Natur und die Tiere denken, die Menschen seien ihnen aber egal. Es wurden ebenfalls Karikaturen veröffentlicht, in denen vor allem Otto Koenig mehrmals verunglimpft wurde.¹⁷⁶

c) Landeshauptmann Kery und die Expertenkommission

Schon Anfang April wurde Theodor Kery dann die ganze Situation aufgrund der immer stärker werdenden internationalen Proteste zu prekär. Es gab unzählige Briefe von ausländischen Naturschutzorganisationen an heimische Politiker. Darunter auch einen vom Schweizerischen Bund für Naturschutz an Bundespräsident Franz Jonas.

Landeshauptmann Kery erklärte daraufhin am 11. April in einer Fernsehansprache zum Ostersonntag:¹⁷⁷ „Das Land liegt in seiner ganzen Länge und Tiefe an der toten Grenze. Wir werden die Landschaft, die wir uns nicht ausgesucht haben, wirtschaftlich und verkehrstechnisch an das übrige Österreich anbinden. Eines aber werden wir nicht: nämlich das Burgenland als ein Reservat aus grauer Vorzeit betrachten zu lassen, dessen Strohhütten man bestaunt, um dann in die zentralgeheizten, komfortablen Wohnungen zurückkehren. [...] Ich habe mich entschlossen, der Landesregierung vorzuschlagen, den Baubeginn der Brücke zurückzustellen, um den Fragenkomplex von einem international anerkannten Expertenkomitee gründlich prüfen zu lassen.“

Besonders heftig kritisierten nun die Gegner der Brücke die Tatsache, dass ausländische Wissenschaftler die Expertengutachten abgeben sollten.

Auch die BVZ berichtete darüber, dass ausländische Experten das Projekt prüfen sollen. „Hinter diesem scheinbar objektivem Vorschlag könnte leicht die Hoffnung stehen, dass sich

¹⁷⁶ Vgl. Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 2.Teil & 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel.

¹⁷⁷ Theodor Kery, Rede am 11.4.1971. In: BLPD, 16.4.1971. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

durch die überperfekionierte Sachlichkeit aus der Ferne eher eine Befürwortung des für Kery zweifelsohne auch zum Prestige gewordenen Projekts erreichen ließe.¹⁷⁸

Aber auch nach dem Beschluss der Landesregierung, Gutachter einzusetzen, verteidigte Kery das Projekt aber weiterhin. „Es geht uns wahrhaftig nicht um Eitelkeit oder Großmannssucht, es geht uns um 18 000 Menschen, die durch die Ungunst der Verhältnisse vorläufig nicht an der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in dem Maß Anteil nehmen können, wie dies sonst der Fall ist.“¹⁷⁹

Kery versuchte immer wieder zu erklären, dass sich sowohl der burgenländische Landtag als auch die Landesregierung ausführlich mit der Frage der Brücke beschäftigt haben und, dass die Vorteile des Projekts ihrer Meinung nach die Nachteile überwiegen. Kery selbst wollte sich erst wieder konkret zum Projekt äußern, wenn die Ergebnisse der Gutachter vorliegen. Er sprach auch immer wieder von drei Gruppen von Seebrückengegnern: die echt Besorgten, die ewigen Protestierer und die profitgierigen Gegner der Brücke.

Die Gemeinden des Seewinkels waren nicht sehr erfreut über Kerys Rückzug und man wollte selbst etwas für die weitere Verfolgung der Pläne tun. Die ÖVP-Bürgermeister der Gemeinden Andau, Apetlon, Frauenkirchen, Illmitz, Pamhagen, Podersdorf, St. Andrä, Tadten und Wallern schlossen sich zusammen und gründeten das „Aktionskomitee Seebrücke“. Damit war quasi ein Gegenstück zu den Brückengegnern geschaffen worden.

Das Komitee rund um Köttner-Benigni war bemüht, alle Helfer davon zu überzeugen, dass es notwendig sei, an der Sache dran zu bleiben. Sie sagte, dass erst dann ein voller Erfolg erreicht wäre, wenn die Objektivität der Gutachter, die von der Burgenländischen Landesregierung vorgeschlagen wurden, erwiesen ist. Das Komitee versuchte auch mit Experten in Verbindung zu treten und diese in die öffentliche Diskussion mit einzubinden. Objektivität und Unbestechlichkeit waren die prägenden Worte dieses Teils der Diskussion. Man wollte sich nicht nur darauf verlassen, dass die nun bestellten Experten alles bisherige wieder gut machen und eine weitere Diskussion sich somit erübrigen würde.

Von der Landesregierung wurden vier Gutachter damit beauftragt, ein Gutachten mit Schwerpunkt auf ihrem jeweiligen Fachgebiet zu erstellen. Die Experten stammten alle vier aus der BRD und waren international angesehene Fachleute. Es gab Besprechungen zwischen

¹⁷⁸ o.V., In: BVZ, 15.4.1971. zit. nach: ebd.

¹⁷⁹ Theodor Kery, Rede am 18.4.1971. In: BLPD, 23.4.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

Landesbeamten und Gutachtern, in denen die Aufgabenbereiche klar festgelegt wurden und die Gutachter sich bereit erklärten, diese Beurteilungen unter den gegebenen Bedingungen zu erstellen.

Die bestellen Experten waren:

Prof. Konrad Buchwald, Leiter des Instituts für Landschaftspflege und Naturschutz der Technischen Universität Hannover (Naturschutz)

Prof. Dr. Ing. Bruno Wehner, Technische Universität Berlin (Brückenbau)

Prof. Dr. Willi Guthmuths, Staatssekretär a.D. München (Raumplanung)

Prof. Dr. Hans Liebmann, Ordinarius für Zoologie, Parasitologie und Biologie an der Universität München (Biologie)

Die burgenländische Bevölkerung bekam von der Arbeit der Gutachter nur sehr wenig mit. Es hatte den Anschein, als ob es nur wichtig gewesen war, die Gutachter zu bestellen, um dadurch die Proteste abzuschwächen.

Das Komitee der Brückengegner war weiterhin skeptisch gegenüber dem Schachzug von Landeshauptmann Kery: „Wenn die ausländischen Experten wissenschaftlich einwandfrei arbeiten, können sie sich nur auf die Arbeitsergebnisse österreichischer Forscher stützen; in der ihnen zur Verfügung stehenden Zeit können die Ausländer sich nicht einmal mit der Materie ausreichend vertraut machen – zwar ist der Zeitraum, über den sich ihre Untersuchungen erstrecken sollen, nicht bekannt, aber es ist vermutlich kein sehr langer vorgesehen.“¹⁸⁰

Zu den Gutachtern selbst und ihrer Arbeit gibt es in den Akten des Burgenländischen Landesarchivs lediglich Abschriften von vorbereitenden Besprechungen, kurze Briefwechsel, sowie Honorarnoten von Pro. Liebmann und Prof. Wehner. Ein Dokument belegt auch den Kontakt mit Prof. Buchwald. Der vierte Wissenschaftler, Prof. Guthmuths verstarb während des festgelegten Begutachterzeitraums und hat sein Gutachten nicht fertigstellen können. Sowohl die offiziellen Auftragserteilungen als auch die Gutachten selbst sind unauffindbar.

Allerdings ist auch nicht restlos geklärt, in welcher Form die Gutachten damals abgegeben wurden. Es sind im Landesarchiv kaum Akten über die Resultate vorhanden, oder sie sind

¹⁸⁰ Klara *Köttner-Benigni*, Brief an Wendelberger, 20.7.71. In: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil C (2005). *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel.

mittlerweile bewusst oder unbewusst verloren gegangen.

Es war von Anfang an relativ klar, dass die bestellten namhaften Experten das Projekt eher ablehnen werden. Es ist eher zu hinterfragen ob die Gutachter aufgrund des Drucks und der Ungeduld der Landesregierung die Gutachten so erstellt haben, wie sie es unter normalen Umständen getan hätten. Möglicherweise sind nur einfache Endberichte verfasst worden, die der Landesregierung zur endgültigen Absage des Projekts genügten. Darauf weisen die engen Kontakte der deutschen Experten mit den heimischen Fachleuten hin, welche eigenständige genaue Untersuchungen durch die Gutachter vielleicht überflüssig machten. Die Landesregierung hatte aufgrund des parteipolitischen Drucks jedenfalls nur mehr zwei Möglichkeiten: entweder das versprochene Projekt, für das so lange auf allen Ebenen gekämpft wurde, endlich zu realisieren, oder aber das Ergebnis der allgemein gewünschten Prüfung des Projekts durch anerkannte ausländische Gutachter zu akzeptieren und die Realisierung möglicherweise doch nicht durchzuführen. Die Rolle der Politik in der Gutachterfrage ist nicht restlos geklärt. Der burgenländische Landesbiologe Dr. Sauerzopf gab auf die Frage eines Gutachters, ob das Brückenprojekt ein Politikum in Österreich wäre, eine verneinende Antwort, welche ihm als weisungsgebundenen Beamten wohl von der Partei vorgegeben worden war.

Das Misstrauen, das allgemein gegen die von der Landesregierung eingesetzten bundesdeutschen Gutachtern bestand, ist teilweise zu verstehen. Aber es war prinzipiell eine gute Idee, diese heikle Sachlage internationalen Experten zu übergeben. Die Stimmung der Wissenschaft im eigenen Land war ziemlich aufgeheizt und hätte wohl zu einer Beeinflussung österreichischer Gutachter durch Bevölkerung und/oder Politik geführt.

Der genaue Ausgang der Gutachten bleibt bis heute unklar, aber es ist anzunehmen, dass die Gutachten aus Sicht der Landepolitik negativ ausgefallen wären. Andernfalls wäre wohl gerade Landeshauptmann Kery wieder nach vorne getreten und hätte das Projekt erneut in den Mittelpunkt gestellt. Gute Informationen dazu erhalten wir auch von Köttner-Benigni, die in ihrer Dokumentation erwähnt, wie ORF-Landesintendant Karl Hofer ihr beiläufig 1972 erzählte, dass sein Freund Landeshauptmann Kery gesagt habe, die Brücke würde nicht gebaut werden. Doch ohne Beleg konnte sie mit dieser Aussage nicht viel anfangen. August

Ernst, Leiter des Landesarchivs erklärte ihr außerdem in einem Gespräch 1974, dass drei der vier Gutachter gegen das Projekt gestimmt hätten und der vierte verstorben sei.¹⁸¹

Angesichts der bedenklichen Lage 1971 war die Lösung, die Kery durch die Bestellung der vier deutschen Gutachter eingeleitet hatte, sicherlich die bestmögliche und vermutlich auch billigste Variante.

d) Die Meinung der Bevölkerung

Es muss auch die Meinung der Bevölkerung kurz analysiert werden, um feststellen zu können, ob die Aussagen der Politiker über den allgemeinen Wunsch nach dem Bau einer Brücke auch stimmten. In den Jahren des Brückenprojekts wurden zwei Umfragen durchgeführt. Beide Umfragen sind heute im Burgenländischen Landesarchiv zu finden. Die erste Meinungsumfrage stammt vom IFES-Institut und befasste sich mit der Situation der Bevölkerung im Seewinkel.

Die 1971 durchgeführte Studie in den fünf südlichen Seewinkelgemeinden, über die vorhandenen Arbeitskräftereserven brachte folgende Ergebnisse.¹⁸²

Die Studie war eine Befragung, die in fünf Seewinkelgemeinden im Rahmen einer Untersuchung über stille Arbeitskräftereserven im südlichen Seewinkel durchgeführt wurde. Die Bevölkerung von Andau, Apetlon, Pamhagen, Tadten und Wallern wurde nach ihrer Meinung zum geplanten Brückenbau über den Neusiedlersee gefragt. Man gab Fragebögen an alle Personen zwischen 15 und 60 Jahren aus. Insgesamt wurden 5462 Fragebögen ausgegeben und es kamen 3506 (64,2%) ausgefüllt wieder zurück. Zu erwähnen ist auch, dass 78% aller Befragten nur einen Pflichtschulabschluss hatten.

Der Seewinkel war zur Zeit der Studie bekanntlich eine sehr unterentwickelte Region, in der es praktisch an jeglicher Infrastruktur fehlte, welche einen Aufschwung hätte bringen können. „Die Bildungs- und Ausbildungsstruktur ist katastrophal. Es wird wohl kaum andere Gemeinden dieser Größenordnung geben, deren Einwohner zu fast 90% nur die Pflichtschule

¹⁸¹ Vgl. Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 1. Teil (2005). *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel.

¹⁸² IFES-Studie, Die geplante Brücke über den Neusiedlersee. Im Blickwinkel der echt Betroffenen, der Bewohner des Seewinkels (Wien 1971).

absolviert haben.“ Die Ausbildung ist eines der größten Probleme des Seewinkels gewesen. Es gab zwar einen Anstieg bei Personen die höhere Bildungsanstalten besuchten, doch im Gegenzug keinen Rückgang bei unqualifizierten Arbeitskräften. Die Bildungsstrukturen mussten eindeutig verbessert werden. Weiter durfte nach Meinung der Befragten, der Naturschutz nicht unbeachtet bleiben und die Ausarbeitung von Alternativen zur Brücke wurde in der Studie empfohlen.

Die Frage „Sind sie für den Bau der Seebrücke?“ wurde von 84% mit Ja beantwortet. 85% der Personen ohne Ausbildung stimmten für Ja, bei den Personen mit Matura und/oder Hochschulbildung waren es nur 62%. „Hier spielte sicher auch die Sätturiertheit und die gesellschaftliche Rolle des Akademikers in einem unterentwickelten Gebiet, wie es der Seewinkel zweifellos ist, eine große Rolle.“

In Pamhagen und Tadtten hat wohl eine starke Beeinflussung von Seiten der Politik (Bürgermeister) stattgefunden, denn während in Pamhagen 99% der Befragten für den Bau der Brücke waren, gaben nur 67% der Tadtener ihre Zustimmung. Je weiter eine Gemeinde vom See entfernt ist, desto weniger Befürworter hatte sie laut den Ergebnissen. „Trotz dieser kleinen Einschränkungen kann man sagen, dass der Wunsch nach der Seebrücke nicht nur in den ganz unmittelbar am See gelegenen Ortschaften übermächtig ist.“(S.9)

Insgesamt waren knapp mehr als die Hälfte (57%) der Befragten der Meinung, dass die Brücke einen wirtschaftlichen Aufschwung für den Seewinkel bewirken und neue Industriebetriebe entstehen würden. Außerdem waren auch 52% der Meinung, dass der Tourismus von der neuen Verkehrsanbindung stark profitieren würde und dadurch mehr Geld durch mehr Touristen in die Region kommen würde. Lediglich 37% sahen einen konkreten Vorteil in Bezug auf die Verkürzung ihres Weges zum Arbeitsplatz.

Nur 14% waren der Ansicht, dass der Naturschutz und das Naturschutzgebiet unter der neuen Brücke leiden könnten. Gar nur 9% glaubten, dass die Lärmbelästigung durch das verstärkte Verkehrsaufkommen steigt und dass „es mit der schönen Ruhe vorbei wäre“. Überhaupt nur 6% aller Befragten Personen waren der Meinung, dass der Seewinkel von den unzähligen neuen Urlaubsgästen „überschwemmt“ werden könnte.

Man kann hier also von einer eher positiven Meinung zur geplanten Brücke sprechen, auch wenn nur fünf Orte des Seewinkels befragt wurden. Es ist nicht anzunehmen, dass in den übrigen Ortschaften des Bezirks eine völlig andere Meinung vorherrschte. Allerdings zeigen

die Fragen nach den Vorteilen der Brücke, nur eine knappe Mehrheit bei einzelnen Unterpunkten und keine vollkommene Überzeugung zum Projekt.

Bezüglich der negativen Folgen des Brückenbaus, gibt uns die Alters- und Bildungsstruktur genaueren Aufschluss über die Meinung der Bevölkerung in den Seewinkelgemeinden. „Personen unter 30 Jahren sind in doppelt so hohem Ausmaß als die älteren der Ansicht, dass durch die Brücke das Naturschutzgebiet in Gefahr wäre (21-22% gegenüber 10-11%).“ Auch bei den anderen Nachteilen, die in der Studie genannt wurden, war der Prozentsatz derjenigen Menschen, die eine Gefahr für die Natur erkannten, mit steigendem Alter fallend.

Die Bildung spielte auch eine große Rolle bei den Antworten zu den negativen Folgen des Brückenbaus. Je besser die Ausbildung war, desto eher wurden die Nachteile erkannt und bei der Befragung auch genannt. Beispielsweise waren 35% der Maturanten der Meinung, dass die Naturschutzgebiete in Gefahr kämen, wenn die Brücke tatsächlich gebaut werden würde. Man kann also davon ausgehen, dass junge und gebildete Personen eher die Nachteile des Projekts angesprochen haben, als ältere Personen mit schlechterer Ausbildung.

Ebenso erkennbar ist, dass in den Gemeinden, wo die Zustimmung zum Plan einer Brücke über den See nicht so hoch ist, die Nachteile öfter genannt wurden. Beispielsweise sagten 26% der Andauer und Tadtener, dass der Naturschutz in Gefahr wäre, während nur 7 % der Apetloner diese Meinung teilten.

Die Antworten der Befragten auf die Frage „*Wie oft fahren sie derzeit nach Eisenstadt oder ans andere Seeufer?*“ zeigen sehr deutlich, dass die andere Seite des Neusiedlersees für die meisten zu weit entfernt war, um eine wichtige Rolle in ihrem Leben zu spielen. Lediglich 14% aller Personen gaben an, einmal im Monat nach Eisenstadt selbst oder in die Umgebung der Landeshauptstadt zu fahren. „Personen unter 20 Jahren besuchen die Landeshauptstadt am seltensten. Fast 20% von ihnen fahren fast nie nach Eisenstadt“ (Seite 12) Auch bei dieser Frage ist wieder die Nähe ein entscheidender Faktor. Die Bewohner der äußersten Gemeinden Andau und Tadtten fahren weniger häufig ans andere Seeufer als die der näher gelegenen Gemeinden.

In den Antworten auf den Zweck der Fahrten nach Eisenstadt dominierten eindeutig die Behördenwege (49%), gefolgt von Einkaufen (20%), Freizeit (18%) und Arztbesuchen (8%). Jugendliche haben übrigens zu 38% Freizeit und Vergnügen als Grund für ihre Fahrten nach Eisenstadt angegeben.

Über 20% aller Befragten arbeiteten in Wien (28% aller Berufstätigen) und nur 14% aller Respondenten (18% der Berufstätigen) gingen einem Beruf im Heimatort nach. Die Ausbildung stellte auch hier einen wichtigen Faktor der Arbeitsplatzfrage dar. Mit guter Ausbildung war es sehr schwierig, einen Arbeitsplatz im Heimatort zu finden, da diese von älteren Fachkräften, welche nicht mehr pendeln wollten oder konnten, besetzt waren. Noch schwieriger war es für unqualifizierte Arbeiter im Heimatort eine berufliche Tätigkeit zu finden. Rund 2/3 der Hilfsarbeiter arbeiteten in Wien.

Insgesamt wollten 42% der Befragten nach dem Bau der Brücke zumindest regelmäßig nach Eisenstadt fahren, um dort einzukaufen. Bei dieser Frage sind keine Geschlechts- und altersspezifische Unterschiede erkennbar. Immerhin ein Drittel aller Befragten wollten ihre Kinder zur besseren Ausbildung nach Eisenstadt schicken. 14% gaben an, dieses Angebot vielleicht wahrzunehmen und nur 3% wollten es nicht nutzen.

Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass der Komplex Seebrücke im Zusammenhang mit einer detaillierten langfristigen Planung gesehen werden musste. Die Verbindung des Seewinkels mit dem Raum Eisenstadt und seiner Umgebung wäre nur dann sinnvoll gewesen, wenn für die Bewohner des Gebiets wirklich konkrete Vorteile geschaffen worden wären. Der Wunsch der Bevölkerung war vorhanden, jedoch aus unterschiedlichen Gründen. Der Naturschutz war nur für Teile der jüngeren Generation ein Problem beim Brückenbau und spielte eine untergeordnete Rolle. Man kann also von einer allgemeinen Zustimmung zur Brücke im südlichen Seewinkel sprechen.

Ähnlich wie die Medien, war auch die Bevölkerung Österreichs in zwei Lager geteilt. Fast alle Gemeinden des Seewinkels, begrüßten die Pläne der Landesregierung und setzten sich für den Bau ein.

Allerdings waren über die burgenländischen Landesgrenzen hinaus viel mehr Gegner als Befürworter des Projekts zu finden, wie eine Umfrage des Gallup-Instituts aus dem Jahr 1972 zeigt.¹⁸³

Die Untersuchung fand im Rahmen einer regelmäßigen Omnibus-Untersuchung statt, bei der insgesamt 2000 Männer und Frauen, repräsentativ für Österreich befragt wurden.

Die Ergebnisse der Umfrage zeigten, dass hochgerechnet auf alle Einwohner Österreichs

¹⁸³ Gallup-Studie, Neusiedlerseebrücke (Wien 1972).

90% den Neusiedlersee kannten und rund 60% schon einmal selbst am See gewesen waren. Zwar war ein deutliches Ost-West-Gefälle vorhanden, doch man kann davon sprechen, dass der See so gut wie allen zumindest ein Begriff war.

Hauptsächlich (42% gaben diese Antwort) bekannt war der Neusiedlersee durch seine Besonderheit als Steppensee und der damit verbundenen geringen Wassertiefe, im Vergleich zu anderen Seen des Landes. Weitere häufige Antworten zu der Frage, wodurch sich der See von anderen Seen unterscheidet, waren die Fauna (18%), der Schilfgürtel (16%) und seine Größe (11%). Nur lediglich 5% verbanden den See mit Naturschutz und dem Naturschutzgebiet.

Es war damals 72% aller Österreicher ab 16 Jahren bekannt, dass es das Projekt einer Autobrücke über den Neusiedlersee gab.

Auch hier ist ein starkes Ost-West-Gefälle sichtbar: Wien 92%, NÖ+B 74%, T+V nur 47 %. Das Interesse war nahezu ohne Unterschied in allen Alters- und Berufsschichten vorhanden.

Bei der Frage nach den Vorteilen der Brücke sagten 26% aus, dass es keinerlei Vorteile gäbe. Hingegen meinten 36%, dass es verkehrstechnische Vorteile bringen würde und 11% sahen die Erschließung des Seewinkels als Vorteil. Es ist verwunderlich, dass nur 6% der Befragten durch das Projekt einen Nutzen für den Fremdenverkehr erkennen wollten.

Die Nachteile des Brückenbaus wurden dagegen eher genannt. 31% sahen eine Zerstörung der Vogelwelt auf sie zukommen und 25 % meinten, das Projekt widerspreche dem Naturschutz. Insgesamt 21% befürchteten eine starke Veränderung des Landschaftsbildes und 16% glaubten, die Verschmutzung der Umwelt würde zunehmen. Lediglich 17 % sahen keine negativen Folgen durch den Bau der Brücke.

Personen die wussten, dass die Brücke geplant war (72%) wurden nochmals eingehend befragt. Es meinten 37% der Österreicher, man sollte das Projekt nochmals sorgfältig prüfen und 17% gaben an, man sollte nach anderen Lösungen suchen. Insgesamt waren 32 % aller Befragten der Meinung, man solle die Brücke auf keinen Fall bauen. Und nur 11% waren für einen raschen Baubeginn.

Interessant ist auch, dass 83% dafür waren, dass österreichische Experten ein Gutachten über den Brückenbau erstellen sollten. Die ausländischen Experten der burgenländischen Landesregierung wurden also abgelehnt.

Bei der Frage nach der Finanzierung des Projekts waren die Antworten nicht so eindeutig. Es meinten 37%, dass das Burgenland die Brücke bezahlen sollte und 35% wollten, dass alle Österreicher dafür bezahlen sollen. 27% waren sogar dafür, dass nur die betroffenen Seewinkelgemeinden die Brücke finanzieren sollten. Mehr als die Hälfte der über den Bau informierten Personen hätte ein offizielles Volksbegehren zur Verhinderung eines vorschnellen Baubeginns begrüßt und auch selbst unterstützt. Das hätte einer Unterstützung von 40% der wahlberechtigten Bevölkerung entsprochen.

Diese zweite Umfrage zeigt, dass die Brücke österreichweit bekannt war, aber von einem Großteil der Bevölkerung kritisch betrachtet oder sogar abgelehnt wurde. Besonders interessant ist, dass der Plan der Politik, durch unabhängige Experten ein Gutachten erstellen zu lassen, weitestgehend abgelehnt wurde. Das zeigt deutlich, dass das Vertrauen in die heimischen Forscher und in die Wissenschaft groß war.

e) Sommer und Herbst 1971

Die Enquete über die Seebrückenfrage, die am 25. Juni 1971 in Illmitz stattfand¹⁸⁴ und vom Bürgermeisterkomitee veranstaltet wurde war ein großer Erfolg. In den Medien wurde sehr viel darüber berichtet und die Öffentlichkeit war an den Ergebnissen der Besprechung sehr interessiert. Die eingeladenen und zahlreich erschienenen Medienvertreter berichteten anschließend ausgiebig und sehr kritisch über die Pläne. Es herrschte damals in den Berichten zum ersten Mal eine gewisse Sachlichkeit und man begrüßte die Entscheidung der Bürgermeister, die Informationen für die gesamte Öffentlichkeit bereitzustellen. Obwohl die meisten eingeladenen Wissenschaftler der Veranstaltung fernblieben, konnte trotzdem eine offene Diskussion über alle vorhandenen Standpunkte geführt werden. Das Komitee plante weitere Schritte, um die Diskussion auf eine öffentliche Ebene zu heben. Aber man war auf Seiten der Gegner ein wenig erbost darüber, dass das Fernsehen nicht an der Enquete teilgenommen hat, obwohl alle anderen Medien anwesend waren.

¹⁸⁴ o.V., In: Kurier, 26.6.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

Am 14. Juli 1971 wurde das Bundesstraßengesetz beschlossen, welches dem Burgenland eine Ausweitung seines Straßennetzes bescherte.¹⁸⁵ Darunter auch der Straßenzug von Eisenstadt über Rust nach Mörbisch, dann weiter nach Illmitz und St. Andrä. Damit war die Brücke auch auf Bundesebene offiziell genehmigt worden. Am 23.7.1971 folgte dann der Nationalratsbeschluss des Bundesstraßengesetzes und es stand dem Bau der Brücke aus rechtlicher Sicht nichts mehr im Weg.

Danach wurde es auch in der heimischen Presselandschaft wieder etwas ruhiger. Es erschienen in vielen Zeitungen weiterhin noch gelegentlich Berichte über das Projekt und die Vorgänge rund um den, mittlerweile auch von der Politik in Frage gestellten Bau der Brücke.

Im Sommer wurde in der Presse erneut über die vier bestellten Gutachter berichtet.¹⁸⁶ Es war von der Landesregierung vorgesehen, dass die vier einzelnen Gutachten noch im August zu einem Gesamtgutachten zusammengefasst werden sollten. Allerdings war auch der Presse damals nicht klar, wie das genau geschehen sollte, wo doch die vier Experten erst vor wenigen Monaten mit ihrer Arbeit beauftragt worden waren. Außerdem wurde von den meisten Journalisten erwartet, dass die Gutachten ohnehin so ausfallen würden, wie es die Landesregierung gerne gehabt hätte. Viele waren also auch im Sommer nicht überzeugt, dass es sich um eine objektive Einschätzung der Lage handeln würde.

Ebenfalls im August wird eine Unterschriftenaktion des Naturschutzbundes gegen die Seebrücke gestartet. Der Titel der Aktion war „Rettet den Neusiedler See!“ und es wurden im Laufe eines Jahres rund 200 000 Unterschriften gesammelt. Darunter waren an die 30 000 Unterstützungserklärungen aus dem Ausland (46 Staaten) und auch zahlreiche Naturschutzorganisationen unterstützten das Projekt. Der Protest wurde also nicht weniger, sondern verlagerte sich nur ein wenig. Anstatt nur in den Zeitungen gegen die Brücke vorzugehen, versuchten die Gegner nun auf andere Weise auf das Problem aufmerksam zu machen.

Von den fast 200.000 Unterschriften die der österr. Naturschutzbund in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen gesammelt hatte, fehlt in den Akten der Landesregierung jede Spur und es gibt keinerlei Aufzeichnungen über ihren Verbleib. Vermutlich wurden die Schriftstücke bald nach dem Einlangen bei der Landesregierung wieder entsorgt, da sie keinerlei politische

¹⁸⁵ o.V., In: BLPD, 23.7.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁸⁶ o.V., In: Presse, 12.8.1971. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3. Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

Wirkung hatten und die Kampagne lediglich für die Öffentlichkeit von großer Bedeutung war. Natürlich war es unangenehm, dass so viele Menschen gegen ein Projekt der Landespolitik protestierten und auch viele Unterschriften aus dem Ausland dabei waren, aber öffentlich hätte die Landesregierung wohl nie zugegeben, dass die Kampagne etwas mit dem Ende des Projekts zu tun gehabt hat. Zwar ist man vermutlich innerhalb der Landesregierung zumindest teilweise auf die Proteste von außen eingegangen, aber offiziell findet sich in den Akten weder ein Vermerk zu den Medienprotesten noch zu der Unterschriftenaktion.

Eine letzte große Aktion der Brückengegner war ein Informationsabend im Wiener Audimax im Dezember 1971. Darüber ist ein ausführlicher Bericht eines Anwesenden im Burgenländischen Landearchiv vorhanden auf den ich kurz eingehen möchte.¹⁸⁷

Die Einladung zum Informationsabend mit anschließender Diskussion am 16.12.71 um 19 Uhr im Audimax, wurde von der Zoologisch-Botanischen Gesellschaft Wien am 1.12.1971 ausgeschiedt.

Hofrat Dipl. Ing. Franz Strobl – Landesjägermeister und Obmann des Burgenländischen Natur- und Heimatschutzvereins hat einen persönlichen, äußerst objektiv gehaltenen Bericht über die Veranstaltung im Wiener Audimax erstellt, welcher vor allem für Landeshauptmann Kery und die Landesregierung gedacht war. Strobl war trotz seines hohen Alters (75) ein überzeugter Gegner der Brücke und allgemein sehr an der Natur interessiert. Der Bericht gibt einen guten Überblick über diesen sehr interessanten Abend, der ein wichtiges Kapitel im Brückenkampf darstellte.

Strobl hebt vor allem die Unterschiede zu früheren Veranstaltungen hervor bei welchen unsachlich diskutiert wurde. Allerdings erkannte offenbar er die Unterschiede zwischen halböffentlichen Diskussionen, in kleinem Kreis und großen Veranstaltungen mit wissenschaftlichem Hintergrund nicht. Bei solchen großen Debatten gab es natürlich andere Voraussetzungen und es wurde dabei fast immer sachlich diskutiert. Bei Veranstaltungen wie jener im Audimax war eine ganz besondere Stimmung vorhanden, die durch die verschiedenen Teilnehmer erzeugt wurde. Außerdem war es von Anfang an relativ klar, dass im Audimax eher Gegner des Projekts erscheinen würden und auch ihre Emotionen nicht zurückhalten wollten. Auch der Vortrag von Hoffmann, einem Mitglied des Komitees zum

¹⁸⁷ Hofrat Dipl. Ing. Franz *Strobl*, Bericht zur Veranstaltung im Wiener Audimax am 16.12.1971. In: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 4.Teil C. *Burgenländisches Landearchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni, Materialsammlung Neusiedler See-Brücke, Mappe: Zur Vorgeschichte des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel.

Schutze des Neusiedlersees, welches immer daran interessiert war eine sachliche Diskussion zu führen, war keineswegs ein rein sachlich-wissenschaftlicher Bericht.

Strobl war selbst zu der Veranstaltung nach Wien gereist um, laut eigener Aussage zu prüfen, ob eine sachliche Diskussion zu diesem Thema in großem Rahmen möglich sei.

Der Abend begann mit einer Einführung von Univ. Prof. Dr. Biebl, der zuerst einmal betonte, dass die Landesregierung keineswegs mutwillig die Natur zerstören wollen würde, sondern das Projekt lange und genau geprüft habe. Dr. Festetics erwähnte in seinem Referat auch zweimal den guten Willen der Landesregierung, eine passende Lösung für alle zu finden. Beide bekamen jedoch nur sehr mäßigen Applaus, woraus sich schließen lässt, dass das Publikum freundliche Äußerungen zur Landesregierung nicht gerne hören wollte.

Auch ein Vortrag von Dr. Lötsch war sehr objektiv gehalten, obwohl man merkte, wie Strobl schreibt, dass er wohl lieber seine wahren Gefühle zum Ausdruck gebracht hätte. Anschließend verzichteten viele Diskussionsteilnehmer auf Seitenhiebe gegen die Brückenbefürworter und die Landesregierung, obwohl es dafür wohl tosenden Applaus gegeben hätte. Dieser Abend unterschied sich also von vielen vorherigen Diskussionen, denn die Sachlichkeit stand im Vordergrund. Strobl schreibt auch, dass gerade die Flugblätter der Gegner des Projekts eher ein schlechtes Ergebnis erzielten, denn sie wirkten so, als ob der See nur von einer Gefahr, nämlich der Brücke, bedroht gewesen war. Als Bewohner des Seewinkels musste man laut Strobl fast den Eindruck haben, dass mit der Verhinderung des Baus, der See für immer gerettet war.

Andere Probleme wie die Abwasserreinigung durch Kläranlagen, die Massen an Badegästen, die Schießübungen des Bundesheeres und die Flugzeuge zur Starabwehr waren aber, wie wir wissen, genauso große Probleme.

Die Teilnehmer, die früher nur auf die Landesregierung geschimpft hatten um Beifall zu bekommen, haben an diesem Abend möglicherweise erkannt, dass diese Zeit vorbei war und man von da an wirklich sachlich, objektiv und fair diskutieren musste. Man kann daher diesen Diskussionsabend als eine erfreuliche Wende im Kampf um die Entscheidung in der Seebrückenfrage ansehen.

f) **Das Ende des Projekts Seebrücke**

Das Ende des Brückenprojekts kann ebenso wie der Anfang der Proteste nicht an einem bestimmten Tag festgemacht werden. Es handelte sich um eine längere Phase ab 1972, in der die Politik sich immer weniger zum Thema Seebrücke äußerte. Das leidige Thema wurde von den Landespolitikern solange nicht mehr erwähnt, bis es Teile der Bevölkerung schon fast vergessen hatten. Landeshauptmann Kery wollte lange Zeit keine Stellungnahmen zum weiteren Vorgehen der Politik in der Brückenfrage geben. Aber am 2. März 1972 wurde von der burgenländischen Landesregierung schließlich die vorläufige Aussetzung des Projekts beschlossen. Mittels einer sehr kurzen Pressemitteilung wurde bekanntgegeben, dass der Bau auf unbestimmte Zeit ausgesetzt worden war.

Die Brückengegner konnten also aufatmen und nur mehr wenige gingen davon aus, dass es zu einem neuerlichen Meinungswandel der Politik kommen könnte. Auch wenn Kery in einer Aussendung am 3. März 1972 nochmals betont hatte, „wenn die Expertengutachten positiv ausfallen, werde ich mich für den Bau der Brücke einsetzen“¹⁸⁸, glaubte niemand mehr wirklich daran, dass jemals eine Brücke gebaut werden würde. Auch bei den Seewinkelbewohnern ist zu dieser Zeit der Wunsch nach dem Bau der Brücke langsam wieder verschwunden. Das ist vor allem auf den wirtschaftlichen Aufschwung und den florierenden Fremdenverkehr zurückzuführen. Kery äußerte sich außerdem mehrmals darüber, dass der Nationalrat und die Bundesregierung nun über weitere Schritte zum Bau einer Brücke entscheiden müssten. Er bezog sich damit auf das Bundesstraßengesetz von 1971 und verwies auf die, von da an fehlende Zuständigkeit der burgenländischen Landesregierung.

Es erscheint aus heutiger Sicht fast so, als ob die Parteien die burgenländischen Landtagswahlen vom März 1973 abwarten wollten, um nicht bereits im Vorhinein Wählerstimmen zu verlieren. Die Politik verhielt sich mit weiteren Aussagen also sehr zurückhaltend und wartete sozusagen ab, ob noch mal Bewegung in die Sache kommen würde. Da auf der Bevölkerungsseite auch nichts mehr passierte wurde das Projekt Seebrücke zu den Akten gelegt. Die Geldmittel, die in den Fonds zum Bau der Brücke gesteckt worden waren, wurden letztendlich 1976 in den allgemeinen Straßenbaufonds umgeschichtet. Damit war auch dieses letzte Problem der Politik relativ einfach aus der Welt geschafft.

¹⁸⁸ Wagner, Utopien, S. 217.

In den offiziellen Archivakten der Landesamtsdirektion wird bereits im Juni 1974, in einem Zwischenbericht zum Entwicklungsprogramm Neusiedler See¹⁸⁹, der Bau einer Seebrücke oder eines Dammes nicht mehr als konkretes Ziel angegeben. Diese Bauvorhaben werden, wie auch die Einrichtung einer elektrischen Fähre, lediglich als weitere, jedoch nicht verpflichtende Ziele definiert.

1974 drang aus dem Landesamt die Nachricht in die Öffentlichkeit, dass die Gutachten zur Brücke wohl negativ ausfallen würden. Hofrat Dr. August Ernst hat Klara Köttner-Benigni, wie aus ihren persönlichen Aufzeichnungen herauszulesen ist, in einem Gespräch persönlich mitgeteilt, dass drei der vier Gutachter ein gegen das Projekt gerichtetes Gutachten abgegeben hätten und der vierte Experte verstorben sei.

Kery meldete sich im März 1974 im „Stern“ noch einmal zu Wort:

„Ich persönlich bin zu hundert Prozent überzeugt, dass es eine richtige Entscheidung wäre, die Brücke über den Neusiedler See zu bauen. Ich bin auch überzeugt, dass sie keinen Eingriff in die Natur bedeuten würde, oder nahezu keinen Eingriff. Aber bitte: Wenn Professor Lorenz sagt, das Gegenteil ist wahr, so wird man dem Nobelpreisträger Lorenz glauben und nicht mir. Die Nostalgie ist so weit fortgeschritten, dass an eine Realisierung derzeit nicht zu denken ist, auch wenn sie noch so vernünftig für die Menschen wäre. Wenn wir Natur- und Landschaftsschutz betreiben, so kann das doch nur im Hinblick auf die Menschen geschehen. Jetzt kann man fragen: für welche Menschen? Wie müssen von der Erkenntnis ausgehen, dass die Räume, um die es hier geht, nicht nur Erholungsräume für Gäste sind, sondern auch Lebensräume für die Menschen, die hier wohnen. Ich glaube, dass es vom Burgenländer zu viel verlangt ist, wenn man ihn zum Museumswächter in einem Fremdenverkehrsreservat erklärt.“¹⁹⁰

Am 25. Mai 1975 wurde von Intendant Karl Hofer zur Ausstrahlung der ersten ORF-Sendung aus dem Burgenland, ins Landesstudio Eisenstadt eingeladen. Es waren zahlreiche wichtige Protagonisten des Brückenkampfs an diesem denkwürdigen Abend anwesend. Die Sendung „Österreichbild: Der Neusiedler See – Paradies auf Zeit?“¹⁹¹ von Peter Nidetzky bildete den Rahmen für diesen Abend, an dem das Brückenprojekt öffentlich vom Landeshauptmann für

¹⁸⁹ Zwischenbericht zum Entwicklungsprogramm Neusiedler See (Juni 1972), *Burgenländisches Landesarchiv*, Abteilung XIII/3-272-1960, Mapped Entwicklungsprogramm Neusiedlersee, Anhang.

¹⁹⁰ Theodor Kery, Interview am 4.3.1972, abgedruckt in Stern, Nr.12, 1974. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁹¹ Köttner-Benigni, Projekt einer Brücke, S. 230.

endgültig beendet erklärt wurde. Kery erklärte in der Sendung, dass „das Brückenprojekt ad acta gelegt worden war“¹⁹². Damit hatte auch die Bevölkerung endlich die Gewissheit, dass es von Seiten der Landesregierung, keine weiteren Pläne einer Seebrücke über den Neusiedler See geben würde.

g) Die Protagonisten des Brückenkampfes

Es waren mehrere Interessensgruppen an der Planung des Projekts Seebrücke und anschließend am Widerstand gegen den Bau beteiligt. Es trugen Bevölkerung, Politik, Wissenschaft, Umweltorganisationen und die Medien einen Teil dazu bei, dass das Bauvorhaben und die Proteste dagegen so große Wellen schlugen und sogar internationale Aufmerksamkeit erregten.

Als erstes sind die Bewohner des Seewinkels zu nennen, welche sich schon seit Jahrzehnten nach einer besseren Anbindung und dem damit verbundenen Wirtschaftsaufschwung sehnten. Ihre Rolle scheint jedoch in der gesamten Debatte um die Brücke oft vergessen worden zu sein. Die meisten Politiker benutzten die Einwohner des Seewinkels in der Diskussion, als oft genannter Hauptgrund für die von ihnen geforderte Seequerung. Das ist in gewissem Maße auch zu verstehen, denn das Wohl der Bevölkerung war bereits in den jahrzehntelangen Planungen, zur allgemeinen Verbesserung der Situation des Seewinkels, der Mittelpunkt der Überlegungen gewesen.

Doch wie die Menschen selbst über den konkreten Bau einer Brücke dachten, wurde in der Diskussion nur selten erwähnt oder berücksichtigt. Lediglich eine einzige Studie des Wiener Meinungsforschungsinstitut IFES, ging sehr genau auf die Wünsche und Meinungen der Seewinkelbewohner ein. Eine genaue Analyse der Studie ist im Kapitel „Die Meinung der Bevölkerung“ zu finden.

Von vielen Zeitgenossen wurde kritisiert, dass die Diskussion um ein Projekt, welches den Wünschen der Bevölkerung des Seewinkels Rechnung tragen sollte, sich sehr weit von den fachlich-wissenschaftlichen Tatsachen und Informationen entfernt hatte und nur mehr auf die emotionelle Basis gestellt wurde. Ein objektive Einschätzung und Diskussion, welche alle beteiligten wissenschaftlichen Fachbereiche mit einbeziehen muss, war aber zeitweise nicht mehr möglich gewesen. Das Projekt wurde von der Politik zu sehr für sich beansprucht und

¹⁹² Ebd.

im Gegenzug, von den Naturschützern so rigoros abgelehnt, dass eine offene und sinnvolle Debatte fast nicht mehr durchführbar war.

Auch die Medien des Landes trugen, durch eine teilweise sehr unsachliche, einseitige, voreingenommene und feindselige Berichterstattung, ihren Teil dazu bei, dass keine länger andauernde sachliche Diskussion entstehen konnte. Es war für viele Blätter ein sehr willkommenes Thema, welches durch seine Brisanz und Aktualität, über Monate hinweg die Seiten füllte.

Man muss bei den Zeitungen allerdings zwischen regionalen und überregionalen Medien unterscheiden. Die österreichweit erscheinenden Zeitungen waren beinahe ausschließlich auf Seiten der Brückengegner, während die regionalen Blätter sich, mitunter durch ihre politische Ausrichtung beeinflusst, vermehrt für den Bau einsetzten. Die Parteizeitungen BF (SPÖ) und BVZ (ÖVP) sind hier natürlich als Paradebeispiele für eine, durch politische Zugehörigkeit mehr oder weniger erzwungene, unobjektive Berichterstattung zu nennen.

In der frühen Phase der Diskussion um die Seebrücke, war der allgemeine Ton der Medien zum diesem Thema eher respektlos und teilweise sogar gehässig gewesen. Erst langsam beruhigte sich die Öffentlichkeit wieder etwas und nach einiger Zeit wurde wieder objektiv und sachlich argumentiert und berichtet. Viel unnötige Aufregung dieser Zeit war von den Medien ausgegangen, die ihrerseits natürlich die berechtigte Sorge um einen bedeutenden Naturschatz Österreichs mit der Öffentlichkeit teilen wollten. Aber genauso wurde von ihnen versucht, durch gezielte Angriffe und Stimmungsmache die Diskussion in gewisse, teilweise sehr fragwürdige, Bahnen zu lenken. Die Rolle der Medien in dieser ganzen Geschichte darf keinesfalls unterschätzt werden, aber die letztendlichen Entscheidungen haben dennoch die Politiker und Experten der Landesregierung getroffen.

Der Part des Landeshauptmanns Theodor Kery wurde, vor allem in Zusammenhang mit den von ihm in Auftrag gegebenen Expertengutachten, bereits im Kapitel „Landeshauptmann Kery und die Expertenkommission“ eingehend behandelt.

Theodor Kery hatte vor allem ein großes Problem. Er hat die Brücke als eine Art Prestigeobjekt gesehen und das Bauwerk sozusagen der Bevölkerung versprochen. Deswegen konnte er auch nicht so einfach aus der ganzen Sache herauskommen, wie er es vielleicht gewollt hatte. Um die österreichischen Fachleute nicht einem Gewissenskonflikt auszusetzen, schlug der Landeshauptmann vor, ausländische Fachleute heranzuziehen. Die heimischen Experten, welche sich vielfach auch bereits zu dem Projekt geäußert hatten oder sogar in

Institutionen tätig waren, welche schon zu der Frage Stellung genommen hatten, wurden also von Kery übergangen. Er wollte damit vor allem die Objektivität der Untersuchungsergebnisse garantieren. Doch es geschah genau das Gegenteil, denn viele Kritiker aus der Bevölkerung stellten die Unabhängigkeit der vier deutschen Experten in Frage. Vor allem vor dem Hintergrund, dass die Gutachter ja von der „Brückenpartei SPÖ“ ausgesucht worden waren, erschien ihnen die Sache ein wenig undurchsichtig. Der Landeshauptmann selbst, sah darin allerdings kein Problem und hielt weiter an seinen Experten fest.

Im Burgenland wurde, trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage des Landes, an sich sehr viel Geld für den Natur- und Umweltschutz ausgegeben. Kery hatte außerdem die Naturschutzgesetzgebung genau beachtet, sich rechtzeitig alle notwendigen Genehmigungen der zuständigen Naturschutzbehörden besorgt und das Projekt von Umweltexperten vorab prüfen lassen. Jedoch ist nicht klar, wie diese Prüfungen tatsächlich ausgesehen haben und wie viel Einfluss die Politik auf die zuständigen Landesbehörden ausgeübt hatte.

Der Landeshauptmann wurde überall, nicht nur im Burgenland, mit dem Projekt identifiziert und wurde daher zum Hauptfeindbild vieler Kritiker. Kery konnte nicht viel dagegen tun, aber er versuchte auch auf sachlich korrekte Argumente seiner Gegner einzugehen. Gleichzeitig betonte er aber weiterhin seine Standpunkte und wollte keine Schwäche zu zeigen.

In einigen Publikationen wird geschrieben, dass Theodor Kery sich durch den Brückenkampf am Neusiedler See um eine mögliche Kandidatur für das Bundespräsidentenamt gebracht hat. Diese Ansicht ist sicherlich nur teilweise richtig, denn es spielen immer mehrere Faktoren bei einem so wichtigen politischen Thema eine große Rolle.

Die Haltung der Parteien war, wie schon im Kapitel „Die Zeit der großen Proteste gegen die Brücke“ beschrieben wurde, nicht einheitlich. Die SPÖ musste ihren Plan die Brücke zu bauen, unter allen Umständen verteidigen und die ÖVP übte sich in mehr Zurückhaltung als ihr Konkurrent. Es war sicherlich auch politisches Kalkül seitens der ÖVP ausschlaggebend, dass man sich nicht zu sehr in die Debatte mit den Brückengegnern einmischte. Als zweite Kraft im Landtag wollte man die Situation nützen, um möglicherweise bei der nächsten Wahl davon profitieren zu können. Da ein großer Teil der Bevölkerung, vor allem außerhalb des Seewinkels, gegen das Brückenprojekt war, ging man innerhalb der ÖVP davon aus, dass es von Vorteil sein würde sich sachlich-objektiv zu verhalten. Die Argumente der Brückengegner wurden nicht, wie es von der SPÖ teilweise getan worden war, ins lächerliche gezogen und die Naturschützer nicht diffamiert.

Innerhalb der SPÖ und in der Gruppe der parteinahen Personen, gab es aber auch einen kleinen Anteil von Skeptikern und Kritikern des Projekts. Jedoch wurden diese Personen von der Partei aufgefordert, auf Parteilinie zu bleiben und nach außen hin keine Schwäche innerhalb der burgenländischen Sozialdemokratie erkennen zu lassen.

So musste auch der anerkannte Biologe Dr. Franz Sauerzopf, seiner politischen Gesinnung Rechnung tragen und die war jener der SPÖ näher als jener der ÖVP. Ob Sauerzopf auch Parteimitglied der SPÖ war ist nicht bekannt, jedenfalls verhielt er sich zumindest so. Er geriet unter anderem in Konflikt mit dem Neusiedler ÖVP-Bürgermeister Halbritter und dem bekannten Univ. Prof. Dr. Gustav Wendelberger. Beide waren vehemente Brückengegner und Mitglieder des Komitees der Protestbewegung. Sauerzopf sprach öffentlich nur mehr von einer optischen Störung der Brücke, nicht aber von den anderen vorhandenen Problemen. Der Eingriff in die Natur des Sees wurde von ihm in den 70ern öffentlich, wohl auf Druck der Partei, nicht mehr angesprochen. Bevor der „Kampf um die Brücke“ 1971 begonnen hatte, nahm er sehr wohl noch Stellung zu den Umweltproblemen am See und sprach sich klar für dessen Erhaltung und den Naturschutz aus. Als die Proteste aber begannen, versuchte er sich ruhig zu verhalten und persönliche Meinungen nicht mehr öffentlich zu äußern. Er wartete im Prinzip aus Gründen seiner persönlichen politischen Haltung ab, bis sich die Sache von selbst erledigte. Was sie dann ja auch tat.

Der burgenländische Politiker Fred Sinowatz, der 1971 Bundesminister wurde, zeigte auch Jahre nach der Absage des Brückenbaus keine Einsicht. Er meinte lediglich, die Fehler bei Hainburg (geplanter Kraftwerksbau 1984) und der Seebrücke waren, dass er nicht rechtzeitig erkannt hatte, dass „neue Überlegungen und neue Bewusstseinshaltungen“ es notwendig machten den Bau auszusetzen. Sinowatz war lange der Ansicht, dass der Bau des Kraftwerks bei Hainburg aus wirtschaftlichen und technischen Gründen richtig gewesen wäre. Es ist anzunehmen, dass seine Meinung bei der Seebrücke wohl genauso war. Sinowatz erkannte wie viele andere nicht, dass Urteile von Fachleuten ausschlaggebend für die weit verbreiteten Bedenken gegen den Bau dieser Projekte waren und nicht die Meinungen der Bücken- und Kraftwerksgegner.

Als sich im Winter 1972, Kery und Sinowatz mehrmals zu Verhandlungen über die Zukunft des Brückenprojekts trafen, hatte die Sache damit fast schon bundespolitische Ausmaße erreicht. Angeblich wollte auch Bundeskanzler Kreisky die ganze Sache mehr oder weniger möglichst schnell gelöst haben, denn die nicht enden wollende Diskussion warf ein schlechtes

Licht auf die österreichische Politik.¹⁹³ Ob Kreisky oder Sinowatz letztendlich tatsächlich etwas mit dem Beschluss Kerys und der burgenländischen Landesregierung zu tun hatten, bleibt offen.

Interessant ist vielleicht auch noch die Tatsache, dass 1971 auf Initiative des Nationalratsabgeordneten Dr. Hubinek eine Anfrage an den Bundesminister für Bauten und Technik gestellt wurde. Mehrere Abgeordnete kritisierten in den Schreiben die Bestellung von vier ausländischen Gutachtern und waren empört, dass die heimische Wissenschaft nicht eingebunden wurde. Es war der einzige Fall von Einmischung einzelner Bundespolitiker auf offizieller politischer Ebene.

Mehrfach wurde geschrieben, dass die Verhinderung eines Brückenbaus am Neusiedler See ein wichtiger Schritt am Weg zum Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel war. Es gab zahlreiche Organisation, die wie der Naturschutzbund oder der WWF gegen das Projekt waren und die Proteste auch öffentlich unterstützten. Vor allem die internationalen Verbindungen zu anderen, dem Projekt gegenüber ebenfalls negativ eingestellten Umweltorganisationen in Europa, waren sehr wichtig für die heimischen Brückenkämpfer. Durch diese Kontakte und die zunehmende Internationalisierung des Konflikts wurde die öffentliche brückenfeindliche Meinung in Österreich noch weiter bestärkt. Das Umweltbewusstsein der österreichischen Bevölkerung war damals erst im Entstehen und so etwas wie eine Bürgerinitiative aufgrund eines Umweltschutzanliegens hatte es in Österreich zuvor überhaupt noch nicht gegeben.

In der Rolle nichtstaatlicher Organisationen im Brückenkampf, ist neben den Bekannten großen Naturschutzorganisationen, vor allem das 1971 in Neusiedl am See gegründete „Komitee zum Schutze des Neusiedler Sees“ zu erwähnen. Man kann davon sprechen, dass dieses, aus Naturliebhabern verschiedener Bevölkerungsschichten, zusammengesetzte Komitee, den Großteil der Arbeit im Kampf gegen die Brücke übernommen hatte. Heute würde man diesen Beitrag zum Brückenkampf wohl in den Bereich von NGO-Arbeit einordnen. Das mehrfach betonte Hauptanliegen des Komitees war, zur Versachlichung der ganzen Angelegenheit beizutragen und die österreichischen Experten mehr in die politische Diskussion einzubinden. Das wurde vor allem durch viele Briefwechsel und Gespräche mit verschiedenen Wissenschaftlern und Politikern versucht.

Die erfolgreiche Verhinderung der Brücke war, für die lediglich aus Sorge um die Natur und

¹⁹³ Vgl. *Wagner*, Utopien, S. 216.

aus persönlicher Überzeugung handelnden Personen, schließlich so etwas wie eine Bestätigung für ihren Einsatz. Aber es gab, als Beispiel dient das „Aktionskomitee Seebrücke“ auch Arbeitsgemeinschaften aus der Bevölkerung, die für einen Bau der Brücke eintraten. Vor allem die Bürgermeister der betroffenen Seewinkelgemeinden, versuchten lange Zeit die Bevölkerung vom Projekt zu überzeugen.

Die österreichischen Studenten hatten ebenfalls großen Anteil an den Protesten gegen die Brücke. Das allererste Mal sind sie bei der ersten Veranstaltung des Komitees zum Schutze des Neusiedler Sees in Erscheinung getreten. Ihre Teilnahme am „Tag des Neusiedler Sees“ am 30. März 1971 im Neusiedler Kinosaal war von besonderer Bedeutung für die anderen Brückengegner.

Die, in Eigeninitiative organisierte, Anreise und das Mitbringen von Schildern war ein deutliches Zeichen an die Gegner der Brücke. Es wurde dadurch vermittelt, dass die burgenländischen Brückengegner, bei ihren Bemühungen nicht alleine gelassen werden würde. Die Studenten aus Wien standen in vollster Überzeugung hinter ihnen und zeigten das sehr deutlich. Es waren nicht nur Biologiestudenten, wie von den Medien mehrfach behauptet wurde, zu der Veranstaltung angereist, sondern es handelte sich um Studierende unterschiedlichster Fachrichtungen. Vor allem die Mitglieder des Komitees zeigten sich, wie aus mehreren Briefen zu erkennen ist, sehr beeindruckt vom Auftritt der jungen Studenten.

Auch zur der Eröffnung der Biologischen Station in Illmitz im Juni 1971, waren wieder Studenten angereist. Es wurden von ihnen sogar Flugblätter gegen den Brückenbau ausgeteilt und auch Spruchtafeln waren wieder zu sehen gewesen. Die BF bezeichnete diese Studenten damals als „offensichtlich ferngesteuert“¹⁹⁴ und sprach von einem Missbrauch der Veranstaltung für politische Zwecke. Die Studenten wurden von der Zeitung lächerlich gemacht und auch, die von ihnen mitgebrachte Unterschriftenliste der Professoren der Philosophischen Fakultät der Salzburger Universität, wurde von Journalisten der BF als sehr eigenartig angesehen. „[...] umso mehr, als sich Philosophen doch mehr um den Menschen kümmern sollten – auch um die 18.000 Bewohner des Seewinkels.“¹⁹⁵

Die erwähnte Liste, welche Unterschriften von 31 Salzburger Uniprofessoren zur Unterstützung einer Resolution der Wiener Studenten beinhaltete, war nur der Anfang einer ganzen Reihe von Unterstützungserklärungen aus dem universitären Bereich. Auch aus Graz,

¹⁹⁴ o.V., In: BF, 24.6.71. zit. nach: Klara *Köttner-Benigni*, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

¹⁹⁵ Ebd.

Linz und Innsbruck kamen Schreiben, die das österreichweite Bekenntnis zum Naturschutz widerspiegeln.

Es war für die Brückenbefürworter vermutlich eine große Überraschung gewesen, dass neuerlich Studenten extra in den Seewinkel gereist waren, um gegen das Brückenprojekt zu demonstrieren. Die Unterstützungserklärung der Salzburger Universitätsprofessoren ist sicherlich ein beeindruckendes Zeichen an die burgenländische Politik gewesen. Vor allem Köttner-Benigni musste sich anschließend mehrfach öffentlich gegen Vorwürfe wehren, die Studenten und Professoren sollen bestochen und überredet worden sein, damit sie an Veranstaltungen gegen die Brücke teilnahmen. Scheinbar war nicht jedem Politiker klar gewesen, dass die Universitätsprofessoren und Rektoren sich nicht beeinflussen ließen, sondern aus freien Stücken und persönlicher Überzeugung handelten.

Man muss allerdings auch anmerken, dass die von Studenten angefertigte Grundsatzklärung zur Brückenfrage, sehr populistisch verfasst worden war. Es wurde von den Studenten anscheinend versucht mit Halbwahrheiten gezielt Stimmung gegen das Projekt zu machen. Das war ihnen zwar teilweise auch gelungen, aber wie nach der, im Dezember 1971 im Wiener Audimax abgehaltenen Diskussionsveranstaltung, zu erkennen war, bewegte sich die Debatte um die Brücke langsam doch immer weiter weg von rein populistischen Aussagen seitens der Gegnerschaft. Gegen Ende des Brückenkampfs wurde vielerorts dann doch noch sachlich argumentiert, was aber leider zu spät kam um die landesweite Aufregung zu stoppen.

Die österreichische Wissenschaft war während der gesamten Diskussion, beinahe geschlossen gegen das Projekt der Brücke aufgetreten und sparte nicht mit öffentlichen Kommentaren. Vor allem Vertreter der naturwissenschaftlichen Fachrichtungen, sprachen sich vehement gegen die Seebrücke aus und unterstützten die Gegner des Projekts tatkräftig.

Die zahlreichen Kommentare und Artikel in den unterschiedlichen Zeitungen zeigen nur den Kampf der Wissenschaft in der Öffentlichkeit. Es wurden daneben aber auch unzählige Briefe und Schreiben namhafter Wissenschaftler an die verantwortlichen burgenländischen Politiker verfasst. Darin wurde immer eine eingehende wissenschaftliche Prüfung des Projekts, durch unabhängige heimische Experten gefordert. Gerade das Übergehen der gesamten heimischen Wissenschaft, bei der Bestellung der Gutachter durch Landeshauptmann Kery, war für viele Experten völlig unverständlich.

Die vorhandenen Arbeiten und Untersuchungen von österreichischen Wissenschaftlern zum Brückenprojekt bestätigen nur noch zusätzlich, dass es zur damaligen Zeit sehr wohl eine objektive und seriöse Beschäftigung mit dem Thema gab und die Vorwürfe der mangelnden Sachlichkeit völlig ungerechtfertigt waren. Dennoch wurden viele, im Kampf gegen die

Brücke sehr intensiv beteiligte Wissenschaftler, während des gesamten Diskussionsverlaufs im Burgenland verbal angegriffen und ihre Meinungen und Analysen als Fehlinformationen abgestempelt.

Erst nach Jahrzehnten, als der Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel kurz vor der Eröffnung stand, erhielten viele Wissenschaftler, die sich im Brückenkampf engagiert hatten, indirekt doch noch eine Bestätigung, für die Sinnhaftigkeit ihrer Beteiligung an der Erhaltung und dem Schutz des Seegebiets.

h) Die Folgen der Verhinderung der Seebrücke

Es wurde nach 1974/75 von der burgenländischen Landesregierung zwar kein Brücken- oder Dammprojekt mehr angestrebt, aber es gab in den nächsten Jahren noch einige Ideen, eine schnelle Verkehrsverbindung über den Neusiedler See herzustellen.

Derzeit besteht eine private Linienschiffahrt, der Firma „Drescher Line“ am Neusiedler See. Unter anderem gibt es heute, wie es das erste Mal schon um 1855 der Fall war, eine Verbindung von Mörbisch nach Illmitz und Fertőrákos. Anders als vor rund 150 Jahren, als der Fährbetrieb nach wenigen Jahren wegen Niedrigwassers eingestellt werden musste, ist die heutige Fährverbindung, aufgrund der Seeregulierung nicht mehr durch Wasserstandsschwankungen gefährdet.

Es wurden im Zuge der Brückendiskussion, viele Vorschläge zur Einrichtung einer Fährverbindung für Autos gemacht. Im Jahr 1972 wurde der Landesregierung von Ing. Walter Schöner, ein Fährbetrieb mittels Unterwasserseilbahn vorgeschlagen.¹⁹⁶ Laut seinen Plänen hätte eine Fähre, die von unter der Wasseroberfläche verlaufenden Seilen gezogen wird, eingerichtet werden können. Jedoch wurden dieser und andere Fährpläne, aufgrund der vielen Nachteile einer Verbindung dieser Art, schnell wieder verworfen.

Da der Wasserstand bekanntlich sehr niedrig ist, wären Fähren mit großer Grundfläche notwendig gewesen um die bei einer Brücke üblichen Kapazitäten zu erreichen. Es bestünde aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeit einer Fähre, auch weniger Zeitgewinn und eine Schiffsverbindung ist nur tagsüber und bei Eisfreiheit des Sees möglich. Die Vorteile einer Fähre wären hingegen, der verkehrstechnische Anschluss des Seewinkels ohne Störung der Landschaft sowie geringere Kosten als bei Brücken- oder Dammbau. Außerdem würde der

¹⁹⁶ *Burgenländisches Landesarchiv*, Abteilung XIII/2-623-77, III. Heft.

Fährbetrieb kaum Umweltverschmutzung und Lärm verursachen.

Ebenfalls 1974 tauchte noch eine weitere Idee für eine Seequerung auf. Es wurde angedacht einen Fußgänger- und Radfahrersteg über den Neusiedler See als Alternative zur Straßenverbindung zu errichten. Trotzdem wurde in den nächsten Jahrzehnten, innerhalb der Landesregierung von weiteren konkreten Plänen am Neusiedler See abgesehen. Vermutlich war den Politikern das nicht nach Wunsch verlaufene Brückenprojekt noch länger in Erinnerung geblieben und man wollte keine neuerlichen Diskussionen lostreten.

Es sei zum Abschluss noch ein letzter Plan erwähnt, der zumindest interne Vorstudien seitens der Landesregierung hervorrief. Noch im April 1974, wurden in einem internen Kurzbericht¹⁹⁷ drei Varianten für eine mögliche Seequerung dargestellt: Brückenbau, Fährbetrieb und Unterflurtrasse.

Aufgrund der in der Öffentlichkeit und in Fachkreisen geäußerten Bedenken, sowohl zum Bau einer Brücke als auch einer Fährverbindung, sollte nun die Alternativvariante einer Tunnellösung näher untersucht werden. Im Juli 1974 wurde Ziv. Ing Dr. Rupert Schickl mit der Erstellung einer Vorstudie für den Bau einer Unterflurtrasse beauftragt.¹⁹⁸ Jedoch war den Beteiligten schnell klar, dass die enormen Kosten eines Tunnelbaus, wohl nicht mit dem tatsächlichen Nutzen der Querverbindung zu vereinbaren sind. Die Studie von Schickl wurde schließlich 1975 beendet und abschließend wurde in einem Brief des Landeshauptmannsbüros an das Bundesministerium für Bauten und Technik im März 1977 erklärt, dass es seitdem Abschluss der Vorstudie keine weiteren Projektierungen gegeben habe. Es sind auch keine weiteren Planungen in diesem Bereich geplant, heißt es darin.¹⁹⁹

Damit kann die Frage nach dem endgültigen Ende, der Pläne einer Seequerverbindung seitens der burgenländischen Landesregierung, mit dem Zeitraum von 1975 bis 1977 beantwortet werden.

Der Mitarbeiter des Burgenländischen Landesarchivs, Michael Hess fragt in seinem Aufsatz²⁰⁰ über nicht verwirklichte Projekte im Bezirk Neusiedl am See, was passiert wäre wenn die Brücke gebaut worden wäre. Hess kann zwar auch keine zufriedenstellende Antwort auf diese Frage geben, aber er erinnert an die vielen von Brückenbefürwortern getätigten

¹⁹⁷ Dokument vom 11.4.1974. *Burgenländisches Landesarchiv*, Abteilung XIII/2-1411/187.

¹⁹⁸ Grundsätzliche Untersuchung einer Tunnelquerung, Projektvergabe. *Burgenländisches Landesarchiv*, Abteilung XIII/2-623-77, III. Heft, Aktenzahl XIII/2-1411/188-1974, Seewinkel Bundestraße 52, „Neusiedlerseequerung Mörbisch-Illmitz, Obj. 10/3“.

¹⁹⁹ Vgl. Hess, Kein Strom, S. 150.

²⁰⁰ Vgl. Hess, Kein Strom, S. 147.

Aussagen, in denen eine Attraktivitätssteigerung der gesamten Region durch ein Brückenbauwerk betont wurde.

Ein Brückenbau hätte wohl weitreichende Folgen für den Seewinkel gehabt. Der Wirtschaftsaufschwung wäre vermutlich noch schneller verlaufen und der Fremdenverkehr wäre mit Sicherheit ebenfalls positiv beeinflusst worden. Es ist aber kaum möglich abzuschätzen, welche konkreten Auswirkungen eingetreten wären.

Der Seewinkel ist schließlich erst durch den Bau der Ostautobahn besser an Wien und damit auch an das übrige Land angeschlossen worden. Seit der Öffnung der Grenzen ohnehin bessere Verbindungen in alle Richtungen möglich.

Es war mit der Verhinderung des Brückenbaus nicht alles getan, was für den See und den Seewinkel nötig wäre, um ihn in seiner natürlichen Form zu erhalten oder zumindest das zu schützen, was davon noch übrig ist. Kaum ein anderes Naturschutzanliegen, mit Ausnahme von Hainburg, konnte in den letzten Jahrzehnten in Österreich solch leidenschaftlichen Widerstand wecken. Das Verständnis für Umweltschutz war zwar Anfang der 70er noch nicht so ausgeprägt wie heute, doch der heimischen Bevölkerung war „Österreichs seltsamer Gase“ ans Herz gewachsen.

Aber auch andere Verkehrsprojekte in der Region Neusiedler See haben Realisierungsprobleme, wie zum Beispiel der Ausbau der B50 zwischen Neusiedl und Eisenstadt. Schon seit den 70ern wird von vielen Stellen eine Neutrassierung dieser Straße inklusive der Errichtung von Ortsumfahrungen empfohlen, doch es sind trotz eingehender Planungen und langwieriger Diskussionen bis heute keine Entscheidungen für einen Neubau der Trasse gefällt worden.²⁰¹ Die Landesregierung hat scheinbar aus den Fehlern beim Brückenprojekt gelernt und die Planungen, noch bevor die aufkommenden Proteste sich verschärften, beendet. Es gibt heute im Burgenland den Grundsatz, dass der Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes nur dann genehmigt wird, wenn keine alternativen bzw. umweltfreundlichen Verkehrsträger zur Lösung des Verkehrsproblems herangezogen werden können.²⁰²

Heftige Diskussionen zum Thema Verkehrserschließung, gab es im Seewinkel noch einmal ziemlich genau 20 Jahre nach dem Ende des Brückenprojekts. Teile der Bevölkerung wollten

²⁰¹ Es wurden vor wenigen Jahren drei verschiedene Trassen (Variante Leithagebirge, Variante Umfahrungen, Variante See) für die B50 vorgeschlagen und letztendlich wurden alle Drei als nicht passend befunden. vgl. Wolfgang *Weisgram*, Abschied von der Panoramastraße. In: Der Standard, 26.2.2001, S. 8.

²⁰² Vgl. *Fuhrmann*, Nachhaltigkeit, S. 81.

die Wiedererrichtung der Brücke über den Einserkanal, und damit eines Grenzübergangs, bei Pamhagen verhindern. Man befürchtete damals, dass die Nutzung dieses neuen Grenzübergangs, durch Touristen aus den ostdeutschen Bundesländern auf ihrem Weg in den Adria-Urlaub, überhand nehmen und eine neue Transitroute entstehen könnte. Die Ängste bewahrheiteten sich nicht und die Strecke entwickelte sich zu einer wichtigen Verbindung des Seewinkels ins Mittel- und Südburgenland.

Im Seewinkel herrscht anscheinend ein ganz besonderer Hang zur Eigeninitiative und Schutz der eigenen Heimat. Auch der Bau des „Feriendorf Pannonia“ wurde ab 1973 vehement, wenn auch nicht erfolgreich, bekämpft. Bewohner Frauenkirchens gründeten die „Schutzgemeinschaft Seewinkel“ um das Projekt Pannonia, welches inmitten der Schutzgebiete gebaut wurde, zu stoppen. Diese Bürgerinitiative agierte sehr mutig, entgegen allen Befürchtungen vor persönlichen Nachteilen wie Diffamierung oder geschäftlicher Probleme. Und all das vor Beginn der Umweltbewegung mit Hainburg. Die Bemühungen gegen das Feriendorf in der Nähe von Pamhagen starteten im Frühling 1973 und endeten im Dezember 1975.

Das langsam aufkommende, gesellschaftliche Umweltbewusstsein wurde vor allem regional, durch diesen Widerstand gegen eine Baubewilligung des Landes sehr gestärkt. Der Protest blieb erfolglos und heute hat man sich leider schon daran gewöhnt, dass es das Feriendorf gibt, obwohl es für die Natur der Umgebung von großem Schaden ist.

Das Bewusstsein der Gesellschaft für die Erhaltung der heimischen Natur hatte sich verstärkt, was auch eine Aktion der „Neuen Illustrierten Wochenschau“ zeigt, die 1970/71 mehr als eine halbe Million Unterstützungserklärungen, für eine Kampagne zum Thema Umweltschutz bekam. „Erst in den 1970er Jahren erfuhr der Naturschutz im Gefolge der erstarkenden Umweltbewegung neuen Aufschwung.“²⁰³

Dieser Wandel in den Köpfen der Menschen kann durch viele verschiedene Faktoren erklärt werden. Es war eine mittlerweile gut ausgeprägte, unabhängige Presselandschaft im Land ebenso dafür verantwortlich wie das neue Massenmedium Fernsehen. Außerdem waren große heimische Forscher, aus dem Gebiet der Naturwissenschaften und insbesondere der Biologie, der Bevölkerung ein Begriff geworden. Als Beispiel ist hier natürlich der Nobelpreisträger Konrad Lorenz, Otto Koenig und Antal Festetics zu nennen. Gerade Koenig hatte es wie kein Zweiter gekonnt, die neuen Medien Radio und Fernsehen für den Naturschutz einzusetzen

²⁰³ Martin Schmid, Vom Naturschutz zur Ökologiebewegung. Umweltgeschichte Österreichs in der Zweiten Republik (Innsbruck, Wien 2006) S. 17.

und die Probleme der heimischen Umwelt einer breiten Öffentlichkeit näher zu bringen. Otto Koenig nutze die seit 1956 von ihm im ORF moderierte Sendung „Rendezvous mit Tieren“ dazu, das Projekt der Landesregierung stark zu kritisieren. Weitere Gründe für das verstärkte Interesse an der Natur waren sicherlich der allgemeine Wandel der Gesellschaft seit Kriegsende und der sich entwickelnde Wohlstand in den Städten.

In gewisser Weise kann man die Verhinderung des Brückenbaus als einen, wenn auch sehr bescheidenen, geistigen Vorfahren der Hainburger Aubesetzung sehen.²⁰⁴

Die Vorgänge bei den Protesten gegen den Kraftwerksbau bei Hainburg im Jahr 1984 und die Vorgänge gegen den Brückenbau am Neusiedler See waren aber doch sehr unterschiedlich. Bei Hainburg waren es vor allem die öffentlichen Massenproteste, die in Erinnerung blieben und die heute zu allgemein bekannter Zeitgeschichte geworden sind. Noch heute werden die Geschehnisse regelmäßig in der Öffentlichkeit erwähnt. Man kann nicht bestreiten, dass die Belange des Naturschutzes durch dieses Ereignis politikwürdig geworden sind und die österreichische Grünbewegung davon stark profitierte. Die Interessen der Umweltbewegung waren zwar schon vor Hainburg durch zahlreiche Protestaktionen gegen unterschiedliche Projekte vertreten worden, aber erst durch dieses Ereignis wurde eine Umweltbewegung etabliert. Der zivile Ungehorsam der bei Hainburg an den Tag gelegt wurde, war in Österreich erstmalig so in Erscheinung getreten. Die Basisdemokratie wurde hier, wie auch schon 1978 bei den Protesten gegen das Kernkraftwerk Zwentendorf, erfolgreich eingesetzt.

Bei der Brücke über den See, rund ein Jahrzehnt vor den Hainburger Ereignissen war die Situation etwas anders. Aus Sicht der Brückengegner wollte man die Parteipolitik aus der Sache heraushalten und nur die fachliche Ebene zulassen. Das einzige Ziel der Gegner war es, den Bau der Brücke durch wissenschaftliche Prüfung des gesamten Projekts zu verhindern. Es war den meisten Gegnern auch egal, dass die Verhinderung des Baus später als rein politischer Akt dargestellt wurde und nicht als Erfolg der Bevölkerung. Es wurde von Seiten der Politik danach lange Zeit versucht, diese Niederlage zu vergessen und einfach totzuschweigen. Allerdings gab es auch viele Burgenländer, die über die Entscheidung der Politik, das Projekt nicht zu bauen, sehr enttäuscht waren und selbst auch nicht mehr daran erinnert werden wollten. Es kam erst sehr viel später zu einer, bis heute sehr dürftigen zeitgeschichtlichen Aufarbeitung des Projekts, welches durch die erste große Bürgerinitiative Österreichs verhindert wurde.

²⁰⁴ Vgl. Rudolf Herbert *Berger*, Anstatt Brücke über den See – nun Nationalpark Neusiedler See. In: *Volk&Heimat* 1/89 (Eisenstadt 1989) S. 16.

Es besteht heute die weitverbreitete Meinung, dass die Grünbewegung und diese Form von Bürgerinitiativen in Österreich 1984 in Hainburg ihren Anfang hatten. Doch eine Bewegung kann nicht so einfach aus dem Nichts entstehen, sondern es hat meist schon eine gewisse Vorgeschichte gegeben. Das war eben auch die Bürgerinitiative zum Schutz des Neusiedlersees. Erstmals wurde ein Umweltproblem öffentlich bekämpft, und erstmals stellten sich Bürger in Umweltfragen offen gegen die Politik des Landes. Zwar war diese Initiative gegen den Brückenbau nicht so spektakulär wie der spätere Kampf um die Au, in dem es offene Auseinandersetzungen der Protestierenden mit der Exekutive gab, aber sie war ebenso getrieben vom Willen die Natur zu schützen. Die Taktik der Gegner war aber von Anfang an eine andere als jene in Hainburg, denn man wollte durch fachliche Diskussionen die ganze Problematik auf eine wissenschaftlich-objektive Ebene heben.

Es ist heute unbestritten, dass die Verhinderung der Brücke neben ihrer kleinen Rolle in der Vorgeschichte der Hainburger Proteste als großer Schritt zur Schaffung des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel gesehen werden muss.

„Techniker, Ingenieure, Architekten, Stadt- und Landschaftsplaner – im Verbund mit einer organisierenden Bürokratie- haben unsere Umwelt in diesem Jahrhundert mehr als andere Berufsgruppen verändert.“²⁰⁵

Eine weitere, womöglich fatale, Veränderung der Umwelt des Seewinkels konnte durch den von der Bevölkerung initiierten Brückenkampf aber verhindert werden.

In der österreichischen Umweltgeschichte, sind die langjährigen Bemühungen um einen Nationalpark Neusiedler See ein wichtiges Kapitel. Der Seewinkel wurde im Zuge der Rettung der Langen Lacke in den 60ern auch zum Mitgrund für die Gründung des WWF Österreich. Nach den Jahrhunderten der Veränderung der Natur durch den Menschen, wurde schließlich der Schritt zur Bewahrung und Erhaltung gemacht. Der Naturschutz wurde im Seewinkel immer mehr zum Thema Nummer eins, auch wenn viele skeptisch blieben. Einige Landespolitiker erkannten schon in den 70ern, dass der Seewinkel eine besondere Position im österreichischen Naturschutz einnehmen muss.

„Wenn Naturschutz auch Landessache sei, so eröffnen sich gerade im Burgenland, bei der

²⁰⁵ van Laak, Weiße Elefanten, S. 10.

Einmaligkeit des Neusiedler Sees und seiner Randlandschaften, europäische Aspekte, die auch im Naturschutz eine europäische Solidarität im Gefolge haben müssten.“²⁰⁶

Teile der Bevölkerung zweifelten jedoch lange Zeit am Sinn des Naturschutzes und vor allem an einem Nationalpark am Neusiedler See. Zum einen wollte man sich nichts von außen aufzwingen lassen und selbst über seine Heimat bestimmen, andererseits befürchteten einige in ihrem Unwissen, einen Verlust der Lebensqualität aufgrund von eingeschränkter Flächennutzung. Es gab die unbegründete Angst vor einem Leben in einem Reservat für die Natur, in dem der Mensch nur noch zweitrangig ist.

Es wird heute in vielen Fachartikeln darüber geschrieben, dass die Bauern der Feind des Naturschutzes im Seewinkel waren und erst langsam überzeugt werden musste. Das ist allerdings ein sehr einseitig gezeichnetes Bild, welches leider auch von vielen Medien vermittelt wird. Es war nicht jede Informationsveranstaltung zum Thema Nationalpark eine „veritable Streiterei“²⁰⁷ wie es von der Medienlandschaft des Landes damals oftmals vermittelt wurde. Jedoch wurde der Bauer tatsächlich von vielen Naturschützern als Kontrahent und Feindbild angesehen und vielfach zu Unrecht angegriffen.

Doch man kann nicht abstreiten, dass viele Grundeigentümer nicht einsehen wollten, dass der Umweltschutz für die gesamte Region von großer Bedeutung ist. Die unterschiedlichen Positionen der Interessengruppen waren schwer miteinander zu vereinbaren. Es gab lange Verhandlungen und viele Meinungsverschiedenheiten über die Einrichtung eines Nationalparks, die nicht immer ganz sachlich gelöst wurden. So kam es auch zu jener, etwas schroffen Aussage eines Landwirtes, im Zuge einer Protestaktion von Landwirten aus Apetlon die ihr Ackerland in der Umgebung der Langen Lacke schützen wollten:

„... und in zwei Stund is‘ das ganze Gebiet umgeackert, da gibt’s nix und dann is‘ vorbei mit dem Naturschutzgebiet. [...] Wir Bauern haben z‘wenig Land, wir können net überleben, wenn wir ka Land dazukrieg‘n, und so hol’n wir uns des halt, ob es illegal is‘ oder net, ist Wurscht. Und wenn irgendein Naturschützer daherkommt und red‘, dann kriegt er a paar in

²⁰⁶ Reinhold Polster (Landeshauptmannstellvertreter), In: BF, 21.7.1971. zit. nach: Klara Köttner-Benigni, Der Kampf um die Brücke, 3.Teil A. *Burgenländisches Landesarchiv*, Nachlasssammlung, Sammlung Köttner-Benigni.

²⁰⁷ Alois Lang, Der Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel. Die ersten acht Jahre. In: *Burgenländische Heimatblätter*, 63. Jg., Heft 3/4 (Eisenstadt 2001) S. 3.

die Goschn, alle Naturschützer, von mir persönlich und von allen. Der Bauer braucht mehr Land, des is klar!“²⁰⁸

Es ist leicht in einer unerreichbaren Gebirgsgegend einen Nationalpark zu errichten, aber sehr schwierig dasselbe in einem agrarisch hochwertigen Gebiet, welches hunderten von Einzelbesitzern gehört, zu erreichen. Der Naturschutz hatte im Seewinkel, wie wir gesehen haben große Hürden zu überwinden, um seine heutige Position in der Gesellschaft schließlich zu erreichen. Dennoch wurde das im Burgenland geschafft und diese Leistung kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Man möchte heutzutage die Natur aber beinahe zu sehr schützen und ihre ursprüngliche Form, die man aus alten Bildern kennt oder aus der Kindheit in Erinnerung hat, auf ewig erhalten. „Am Neusiedler See äußert sich das darin, dass immer wieder von einzelnen Gruppen vehement die Erhaltung des gegenwärtigen Zustandes oder die Wiederherstellung eines früheren Zustandes und seine Bewahrung verlangt werden.“²⁰⁹

Aber das ist vielerorts nicht mehr möglich, denn die Natur ist ständig im Fluss. Sie passt sich auch an die Veränderungen durch den Menschen an und wird niemals längere Zeit in ein und demselben Zustand sein. Der Mensch hat so viel Einfluss auf die Gestalt des Sees und der Region genommen, dass man nicht mehr von einer natürlichen Urlandschaft sprechen kann. Aber die Veränderungen durch den Menschen haben wiederum Veränderungen in den natürlichen Prozessen bewirkt. Wenn man jetzt diese Prozesse unterbricht, ist das wieder ein direkter Eingriff in die Natur, der wieder neue Veränderungen in der Natur zur Folge hätte. Es ist also sehr schwierig oder fast schon unmöglich, einen Zustand wiederherzustellen, der vom Menschen und der Natur selbst, schon durch einen anderen Zustand abgelöst wurde.

Im Moment wird versucht, die durch den Menschen beschleunigte Entwicklung des Sees wieder zu verlangsamen und sie den natürlichen Veränderungsprozessen anzupassen. Es sollen nicht die wirtschaftlichen oder touristischen Motive ausschlaggebend für weitere Planungen sein, sondern jene wissenschaftlichen Leitgedanken, die eine ausgewogene Nutzung und Erhaltung des Seebeckens anstreben. Der Naturraum Neusiedler See soll soweit auch wirtschaftlich genutzt werden können, wie er es ohne Substanzverlust vertragen kann.²¹⁰ „Die gegenwärtige Situation kann daher nicht als Endprodukt betrachtet werden, sondern als

²⁰⁸ o.V., Das Tal der Gesetzlosen. In: Monatszeitung 7 (1985). S.20-27. zit. nach: *Michlits*, Nationalpark, S. 26.

²⁰⁹ *Grosina*, Kultur- und Naturverständnis, S. 25.

²¹⁰ Vgl. *Grosina*, Aspekte, S. 125.

Anfang, um zu einem neuen Bewusstsein und damit zu einer neuen Beziehung der Bevölkerung zum Neusiedler See zu finden.“²¹¹

Man nimmt an, dass die Prozesse die vom Menschen eingeleitet worden sind und in den letzten hundert Jahren zur Veränderung der Seewinkellandschaft geführt haben, noch weitere Auswirkungen auf das Gebiet haben, obwohl sie größtenteils gestoppt wurden. Die geschützten Flächen reichen nicht aus, um die Landschaft zu erhalten, denn auch sie sind weiter von ihrem Umfeld abhängig und das ist nun mal nicht mehr in natürlichem Zustand vorhanden.

²¹¹ Ebd.

IV. Zusammenfassende Bemerkungen

Im gesamten Gebiet des Neusiedlersees lebten zur Zeit des Brückenprojekts ungefähr 50.000 Menschen und davon etwas mehr als die Hälfte im Seewinkel. Von einer Verbindung über den See wären an die 18.000 Personen, im südlichen und mittleren Seewinkel direkt betroffen gewesen. Es bleibt aber unklar wie viele Personen eine Brücke tatsächlich genutzt hätten und von ihr auch profitiert hätten.

Die Frage nach den Gründen der Planung einer Seebrücke, wurde durch die genaue Analyse der Gesellschaftsverhältnisse und der geographisch-wirtschaftlichen Lage der Region eingehend beantwortet. Dazu wurde vor allem die umfangreiche Primärliteratur über diesen Raum verwendet. Daneben halfen einige analytische Berichte der burgenländischen Landesregierung und wissenschaftlichen Experten, die Gründe für ein derartiges Projekt darzustellen. Es wurde versucht, anhand von Darstellungen der gesellschaftlichen Situation und mittels historisch-ökonomischen Analysen des Seewinkelgebiets, eine genaue Untersuchung der Wirtschafts- und Sozialverhältnisse zu machen, um möglichst klare Ergebnisse zu erzielen.

Die schwierige Situation in der sich die Bevölkerung des Seewinkels befand, ist vor allem auf die jahrhundertelange Trennung vom übrigen Burgenland und die schlechte Verkehrsanbindung zurückzuführen. Dadurch ergaben sich Defizite in vielen Bereichen der Ökonomie des Gebiets und es ergab sich eine gewisse Rückständigkeit des Bezirks. Um diesen Nachteil zumindest teilweise zu überwinden und der Bevölkerung mehr Möglichkeiten zur persönlichen Entfaltung zu geben, wäre es sicherlich von Vorteil gewesen eine Querverbindung über den See zu bauen. Ob eine Brücke letztendlich den gewünschten Erfolg erzielt hätte bleibt offen und kann nicht vollständig beantwortet werden. Es darf aber nicht übersehen werden, dass auch politisches Kalkül, parteipolitische Interessen und der Wunsch nach einer moralischen Aufwertung der Region, in den konkreten Planungen einer Seebrücke, in den späten 60ern eine gewichtige Rolle spielten.

„Das 20. Jahrhundert zeichnet sich nicht durch die Qualität, Quantität und die räumliche Reichweite seiner Umweltprobleme aus, sondern auch durch die Etablierung von

Gegenkulturen, die darauf reagieren.“²¹²

Der Widerstand gegen das Projekt Seebrücke formierte sich aus unterschiedlichen Gründen wie Naturschutz, negativer Beeinflussung des Landschaftsbildes oder Ablehnung gegen von oben diktierte Modernisierung und Technisierung. Die Argumente der Gegner und Befürworter wurden vor allem über die Medien transportiert, was bis damals in dieser heftigen Form in Österreich noch nicht sehr oft geschehen war.

Die Proteste richteten sich stark gegen die Landesregierung und ihre Art der Vorgehensweise in Zusammenhang mit dem Brückenprojekt. Der gesamte Kampf gegen das Projekt war von großer parteipolitischer Bedeutung und kaum jemand agierte unparteilich in diesen Jahren. Politiker folgten fast immer der Linie ihrer Partei, auch wenn sie anderer Meinung waren. Jeder der in irgendeiner Art und Weise mit dem Projekt in Berührung kam, spürte auch sogleich den Druck von Politikern die ihre Parteimeinung vertraten oder vertreten mussten.

Es war eine große Sache, dass erstmals von einem Personenkomitee in einem offenen Brief an Politiker im Burgenland gefordert wurde, die Bevölkerung in einem Thema von so landespolitischer Wichtigkeit mitentscheiden zu lassen. Es wurde allerdings die typische, bis in die Gegenwart bestehende, Diskrepanz im Land wiedereingelassen: Die Mächtigen schweigen zu wichtigen Dingen und die Machtlosen versuchen diese Dinge zu beeinflussen oder aufzuarbeiten.

Um ein Beispiel der, teilweise wirklich unsachlich geführten Diskussion zu geben, dient die Kritik der Brückengegner an der zu starken optischen Veränderung der Landschaft durch die Brücke. Diese Störung des natürlichen Landschaftsbildes war aber aufgrund der eingeschränkten Einsicht auf die Brücke kaum gegeben. Dennoch wurde dieses Argument immer als ein Hauptgrund für die Proteste gegen das Bauwerk verwendet. Auch aus heutiger Sicht ist diese Begründung nur bedingt zu verstehen. Denn obwohl seit damals keine Großbauten im unmittelbaren Seebereich errichtet wurden²¹³, so stellen die riesigen Windparks die seit 1997 auf der Parndorfer Platte und im östlichen Seewinkel gebaut wurden, einen bedeutenderen Eingriff in das Landschaftsbild dar, als es die Brücke tatsächlich gewesen wäre.

²¹² Schmid, Naturschutz, S. 15.

²¹³ Es war auch schon 1962 der Plan eines 12-geschossigen Bürogebäudes der Konservenindustrie in Neusiedl am See aus denselben Gründen wieder verworfen worden.

Die in den Medien teilweise stark verbreitete Stimmung, dass es in der Brückenfrage keine unparteiischen österreichischen Wissenschaftler mehr gäbe, ist schlichtweg falsch gewesen. Die vorhandenen Arbeiten und Untersuchungen von österreichischen Wissenschaftlern zum Brückenprojekt bestätigen, dass es sehr wohl eine objektiv seriöse Beschäftigung mit dem Thema gab und die Vorwürfe der mangelnden Sachlichkeit der Wissenschaft völlig ungerechtfertigt waren. Man nehme nur die zahlreichen Untersuchungen zum Eisdruck auf die Brückenpfeiler, welche höchst wissenschaftlich verfasst wurden und deren Ergebnisse auch von der Landesregierung genutzt wurden. Es gab genügend objektiv arbeitende Fachleute die sich Großteils gegen den Bau der Brücke aussprachen und möglicherweise gerade deshalb, von Seiten der Politik angegriffen und diskreditiert wurden.

Es prallten im Brückenkampf sehr unterschiedliche Ansichten und Interessen aufeinander, die aufgrund der extrem differierenden Forderungen und der einander teilweise ausschließenden Zielsetzungen schwer miteinander zu vereinbaren waren.

In der Frage der Seebrücke konnte keine Kompromisslösung gefunden werden, denn es gab nur ein Entweder-oder. Die Gegner des Projekts hätten sich nicht mit einem Bau, egal zu welchen Bedingungen, abgefunden. Man konnte keine, obwohl es sogar Vorschläge für eine Konstruktion aus Lerchenholz gab, umweltfreundliche und in die natürliche Umgebung passende Brücke bauen. Aus der Sicht der Brückengegner gab es nur eine Möglichkeit. Die Brücke durfte nicht gebaut werden. Die Politik sah allerdings ebenfalls keine andere Option zur Verbesserung der Lage des Seewinkels als eine Brücke über den See zu bauen. Schließlich hatte man nicht umsonst jahrelang geplant, analysiert und überlegt was die beste Variante wäre.

Durch diese grundverschiedenen und für viele unüberwindbaren Ansichten, entwickelte sich eine sehr feindselige Haltung zwischen den Konfliktparteien. Der Brückenkampf war, bis zur Entscheidung der Landesregierung das Projekt letztendlich doch nicht zu realisieren, das die Region bestimmende Thema. Die Entscheidungsprozesse der Politik, sind auch heute nicht vollständig aufklärbar und machen eine einfache Begründung für den Rückzieher seitens der Landesregierung unmöglich.

Auf die Frage nach dem Umgang mit diesem wichtigen Teil der burgenländischen Landesgeschichte, muss man leider sagen, dass es bisher keine zufriedenstellende Aufarbeitung der Geschichte der Seebrücke gegeben hat. Es herrscht in Bezug auf das Brückenprojekt und den Kampf eines Teiles der Bevölkerung gegen die Landesregierung, eine Art kollektives Schweigen.

Regionale zeitgeschichtliche Themen sind im Burgenland überhaupt nur sehr mangelhaft aufgearbeitet und die vorhandene Literatur neigt dazu, sich ausschließlich mit positiv in Erinnerung gebliebenen Ereignissen, wie der Gründung des Landes 1921 auseinanderzusetzen. Die parteipolitisch schwierige Zwischenkriegszeit, der Ständestaat, die NS-Herrschaft und auch die sowjetische Besatzungszeit sind bisher nur unzureichend aufgearbeitet worden. Genauso verhält es sich mit dem, für viele Burgenländer und vor allem Seewinkler, unangenehmen Projekt der Brücke über den Neusiedler See.

Daher ist es nicht verwunderlich, wenn sich Zeitgenossen, 40 Jahre nachdem Kery das Projekt für beendet erklärt hat, nicht mehr genau an die Ereignisse erinnern können oder wollen. Es sind heute in ganz Österreich nur sehr wenige Erinnerungen an den Brückenkampf vorhanden, denn es fehlen unabhängigen Informationen und wissenschaftlichen Arbeiten zum Projekt.

Heikle Themen wurden, wie so oft in der Geschichtsschreibung, im Burgenland einfach weitgehend verschwiegen. „Ebenso aber dürfte sich hier ein verengtes Geschichtsbewusstsein auswirken, das nicht als „historisch“ anerkennen mag, woran man sich persönlich erinnert oder was man aus den Erzählungen von Eltern und Großeltern erfahren hat.“²¹⁴

Man muss an dieser Stelle aber auch anerkennen, dass in den letzten Jahren ein Trend zu einer objektiven Aufarbeitung der Landesgeschichte des 20. Jahrhunderts durch die jüngere und vorurteilsfreie Generation eingesetzt hat, welcher auch mit dem vermehrten Interesse an Zeitgeschichte im Allgemeinen zu erklären ist. Leider werden die Ereignisse des Brückenprojekts in den 70ern auch heute noch kaum im Schulunterricht behandelt, weswegen sehr wenig Wissen darüber in der Bevölkerung vorhanden ist

Ich habe versucht, durch eine allgemeine Aufarbeitung des Projekts, die Problematik und Besonderheit des fast „vergessenen Brückenprojekts“ besser darzustellen. Aufgrund der wenigen, erst in den letzten zehn Jahren entstandenen Literatur zu diesem Thema, kann gesagt werden der Brückenkampf ist beinahe aus der Erinnerung der Menschen verschwunden.

„Kaprun und Hainburg sind wie Zwentendorf Gedächtnisorte geworden, mit denen österreichische Umweltgeschichte geschrieben wird.“²¹⁵ Der Brückenkampf am Neusiedler See ist aber von der Geschichtsschreibung lange Zeit vernachlässigt worden. Er wurde erst spät wiederentdeckt und ist deshalb bis heute so unbekannt geblieben.

²¹⁴ Leonhard *Prickler*, Die Grundlagen der „Identität“. Literatur zur „Heimatkunde“ von Land und Gemeinden seit 1921. In: Stefan *Milletich*, Franz *Foster*, Sabine *Milletich* (Hg.), Beiträge zu einer Literarturgeschichte des Burgenlandes, Band 1-Chronologie (Wien 2009) S. 362.

²¹⁵ *Schmid*, Naturschutz, S. 26.

Man kann abschließend mit Sicherheit sagen, dass es auch vielen Seewinklern ein Dorn im Auge gewesen sein musste, dass nach so viel Vorarbeit und jahrzehntelanger Ideensammlung, letztendlich keine der möglichen Varianten über den See, verwirklicht wurde. Das Projekt wurde auch deshalb, von vielen Menschen so lange Zeit verdrängt und vergessen.

Wie man heute sieht, hat der Seewinkel aber auch ohne eine Brücke über den Neusiedler See einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt und ist zu einer der beliebtesten Tourismusregionen des Landes geworden. Gerade die Ruhe und die Erholungsmöglichkeit in der Natur sind die Hauptattraktionen der Region und ziehen Jahr für Jahr immer mehr Gäste an.

V. Literatur & Quellenverzeichnis

I. Monographien

- Peter *Adamicka*, Gerhart *Langthaler* (Hg.), *Urlandschaften Österreichs* (Wien 1984).
- Sándor *Békési*, *Die Aneignung von Landschaft im Bild. wahrnehmungsgeschichtliche Untersuchung zum Populärmedium Ansichtskarte am Beispiel von Neusiedler See – Seewinkel* (Wien 1998).
- Sándor *Békési*, *Verklärt und verachtet. Wahrnehmungsgeschichte einer Landschaft: Der Neusiedler See* (Frankfurt am Main 2007).
- Sándor *Békési*, *Zwischen Verklärung und Vernichtung. Zur Wahrnehmungs- und Diskursgeschichte der Landschaft am Beispiel vom Neusiedler See 1750 – 1990* (Wien 2004).
- Rudolf *Berger*, Josef *Fally*, *Panorama Pannonica. Der Nationalpark Neusiedlersee - Seewinkel und sein Umland; Pannoniens schönste Seiten* (Deutschkreutz 1995).
- Bernt *Diether*, Herwig *Palme*, *Fremdenverkehrsplanung Neusiedlersee* (Wien 1970).
- Bernt *Diether*, *Die Raumansprüche von Wirtschaft, Siedlung, Verkehr, Naturschutz, Bundesheer* (Wien 1970).
- Bernt *Diether*, *Vorschläge zum Entwicklungsprogramm Neusiedlersee* (Wien 1970).
- Alexandra *Fischbach*, *Touristische (Groß)projekte infolge des Fremdenverkehrs und Freizeitwohnens in der Region Neusiedler See. Eine raumplanerische Analyse* (Wien 1998).
- Gerhard *Fritsch*, *Eine vergessene Geographiestunde* (o.O. o.J.).
- Markus *Fuhrmann*, *Nachhaltigkeit konkret. Die Region Neusiedler See-Seewinkel auf dem Prüfstand* (Wien 2001).
- Helmut *Grosina*, *Bisherige Planungsansätze für den Raum Neusiedler See* (o.O. 1989).

- Wilfried *Hicke*, Naturschutz im Burgenland. Vom „natürlichen Vogelschutz“ zum Europaschutzgebiet. 70 Jahre Naturschutzgesetzgebung im Burgenland, Band 2 (o.O. 1996).
- Manfred *Horvath*, Oliver *Lehmann*, Der Neusiedler See. Natur- und Kulturlandschaft (Wien 2002).
- Fritz *Kopf*, Vergleichende Studie: Zuleitung von Fremdwasser zum Neusiedlersee (Wien 1966).
- Dirk *van Laak*, Weiße Elefanten. Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert (Stuttgart 1999).
- Bernd *Leisler*, Der Neusiedler See (Greven 1979).
- Hans *Lenk*, Günther *Ropohl*, Technik und Ethik (Stuttgart 1987).
- Heinz *Löffler*, Der Neusiedlersee. Naturgeschichte eines Steppensees (Wien 1974).
- Eva-Franziska *Michlits*, Nationalpark Neusiedler See –Seewinkel. Von der aktuellen Situation zur regionalen Vision - Ansätze eines Entwicklungskonzeptes für die Nationalparkregion (Wien 1997).
- Erwin *Nemeth*, ...und sägt am Ast, auf dem er sitzt. In: Elisabeth *Deinhofer* (Hg.), Traude *Horvath* (Hg.), Grenzfall Burgenland 1921-1991(Großwarasdorf 1991).
- Kurt *Puchinger*, Gerhard *Palme*, Modellbearbeitung regionalwirtschaftliches Konzept Burgenland (Wien 1994).
- Franz X. *Schlarbaum*, Seebrücke (Neusiedler-See) Rust-Illmitz. Technischer Bericht für den Bau einer Fertigteil-Brücke auf Stahlbetonpfählen (Wien 1953).
- Martin *Schmid*, Vom Naturschutz zur Ökologiebewegung. Umweltgeschichte Österreichs in der Zweiten Republik (Innsbruck, Wien 2006).
- Sylvia *Supper*, Die Auswirkungen der Ostöffnung auf das Burgenland. Unter besonderer Berücksichtigung der Bereiche Arbeitsmarkt, Verkehr und Handel (Wien 1991).
- Wilhelm J. *Wagner*, Österreichs reale Utopien. Viel geplant und nicht verwirklicht (Wien 2000).

II. Aufsätze in Sammelwerken, Zeitschriften, u.ä.

- Sándor *Békési*, Österreichische Puszta. Eine Erinnerungslandschaft als Teil burgenländischer Identität. In: Burgenländische Forschungen, Band 101, insich(t) & ansich(t). Das Burgenland von 1921 bis 2011 (Eisenstadt 2011).
- Rudolf Herbert *Berger*, Anstatt Brücke über den See – nun Nationalpark Neusiedler See. In: Volk&Heimat 1/89 (Eisenstadt 1989).
- Gerald *Dick*, Vogelparadies mit Zukunft? Ramsar-Bericht 3 – Neusiedlersee-Seewinkel (o.O. 1994).
- Helmut *Grosina*, Aspekte des Beziehungsgefüges Mensch – Raum am Neusiedler See. In: Burgenländische Forschungen - Sonderheft VII: Festgabe für August Ernst. Burgenland in seiner pannonischen Umwelt (Eisenstadt 1984).
- Helmut *Grosina*, Kultur- und Naturverständnis am Beispiel Neusiedler See. In: Burgenländische Forschungen, Heft 70, 60 Jahre Burgenland (1998).
- Carl *Grünhut-Bartoletti*, Der Neusiedlersee. Eine wasserwirtschaftliche Studie. In: Wasserwirtschaft und Technik, Nr.34-36 (Wien 1937) S. 327-337.
- Wolfgang *Gürtler* (Hg.), Der See – Entstehung, Gestaltung, Nutzung. In: Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland, Band 121 (Eisenstadt 2007).
- Michael *Hess*, Kein Strom, keine Verkehrsanbindung, kein Fantasyland. Nicht verwirklichte Projekte im Bezirk Neusiedl am See. In: Burgenländische Forschungen, Band 101, insich(t) & ansich(t). Das Burgenland von 1921 bis 2011 (Eisenstadt 2011).
- Klara *Köttner-Benigni*, Der steinige Weg zum Nationalpark. In: Volk&Heimat 3/94 (Eisenstadt 1994).
- Klara *Köttner-Benigni*, Das Projekt einer Brücke über des Neusiedler See. In: Burgenländische Heimatblätter, 69.Jg. (Eisenstadt 2007).
- Alois *Lang*, Der Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel. Die ersten acht Jahre. In: Burgenländische Heimatblätter, 63. Jg., Heft 3/4 (Eisenstadt 2001).
- Karl *Mazek-Fialla*, Probleme um den Neusiedler See. In: *Landesforstinspektion Burgenland* (Hg.), Die Zukunft des Neusiedler Sees (Eisenstadt 1948).
- Karl *Ofner*, Technische Aspekte einer Neusiedlerseeüberquerung. In: Wissenschaftliche Arbeiten Burgenland Heft 48 (Eisenstadt 1972) S. 5-17.
- Leonhard *Prickler*, Die Grundlagen der “Identität“. Literatur zur “Heimatkunde“ von Land und Gemeinden seit 1921. In: Stefan *Milletich*, Franz *Foster*, Sabine *Milletich*

(Hg.), Beiträge zu einer Literarturgeschichte des Burgenlandes, Band 1-Chronologie (Wien 2009).

- Leonhard *Prickler*, Ebene im Osten: Der Seewinkel im Bezirk Neusiedl am See. In: Geschichte der österreichischen Land- und Forstwirtschaft im 20. Jahrhundert: Regionen-Betriebe-Menschen. (Wien 2003).
- Franz *Sauerzopf*, Die biologischen Aspekte einer Seequerverbindung Illmitz-Mörbisch. In: Wissenschaftliche Arbeiten Burgenland, Heft 48 (Eisenstadt 1972) S. 27-40.
- Franz *Sauerzopf*, Landschaft Neusiedler See. In: Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland, Heft 23 (Eisenstadt 1959).
- Franz *Sauerzopf*, Problem Neusiedlerseedamm. In: Burgenländische Heimatblätter (Eisenstadt 1959).
- Franz *Sauerzopf*, Probleme und Projekte am Neusiedlersee. In: Burgenländische Heimatblätter, Band 18 (Eisenstadt 1956).
- Georg *Schachinger*, Burgenland als Ziel 1-Gebiet Österreichs. In: Burgenländische Heimatblätter, 63. Jg. (Eisenstadt 2001).
- Georg *Schreiber*, Die Brücke über den Neusiedlersee aus regionaler Sicht. In: Wissenschaftliche Arbeiten Burgenland, Heft 48 (Eisenstadt 1972) S. 19-26.

III. Aufsätze in Zeitungen

- Peter *Lininger*, Selbstmord einer Landschaft. In: Der Seewinkel, 9/1963, S. 3.
- o.V., BF, 11.12.1970, S. 5.
- o.V., BF, 3.12.1970, S. 7.
- o.V., BF, 4.2.1971, S. 3.
- o.V., BF, 4.3.1971, S. 4.
- o.V., Frage der Woche, BF 1.7.1971, S.3.
- o.V., Das Meer der Nichtschwimmer. Im Burgenland soll ein Nationalpark entstehen. In: Arbeiterzeitung, 20.1.2954, S. 3.
- o.V., Das Tal der Gesetzlosen. In: Monatszeitung 7 (1985). S.20-27.
- o.V., Seedamm oder Seetunnel? In: Der Seewinkel ,12/1963, S. 2.

- o.V., Paradies in Agonie. In: Wiener Samstag, 17.8.1963, S. 9.
- o.V., Purbach am See plant ein Erholungszentrum. In: BF, 18.11.1971, S. 10.
- o.V., Ungarn mit Brücke einverstanden. In: BF 1.7.1971. S. 3.
- o.V., Was plant die Neusiedlersee-Planungsgesellschaft? In: Der Seewinkel, 11/1965, S. 5f.
- o.V., Wie stellen sie sich zum geplanten Dammbau quer durch den Neusiedlersee? In: Neusieder See-Zeitung, Jg.2, 1964, Nr. 2, 6, 11 & 12.
- o.V., Wochenpresse, Nr. 45, 11.11.1970, S. 6.
- Wolfgang *Weisgram*, Abschied von der Panoramastraße. In: Der Standard, 26.2.2001, S. 8.
- Wolfgang *Weisgram*, Die Steppe und ihr See. In: Der Standard, 30.7.2001, S. 8.

IV. Archivmaterial

Burgenländisches Landesarchiv

Forschungsarchiv

Landesamtsdirektion, Raumplanungsstelle, Karton 18, Bestand (Mappe)

- Gallup-Studie, Neusiedlerseebrücke (Wien 1972).
- IFES-Studie, Die geplante Brücke über den Neusiedlersee. Im Blickwinkel der echt Betroffenen, der Bewohner des Seewinkels (Wien 1971).
- Mappe 38
- Mappe 54
- Mappe – Entwicklungsprogramm Neusiedlersee
- Mappe Mörbisch-Illmitz Seequerung. *Burgenländisches Landesarchiv*, Agrarabteilung, V/1-8217-1972.
- Projektauftrag Alfred Pauser für Vorstudie einer Querung des Sees. *Burgenländisches Landesarchiv*, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Agrarabteilung, Mappe 10/3, I-Heft x, skv:y – XIII/2-623-77.

Nachlasssammlung

- Nachlass Benigni, Dokumentation zum geplanten Brückenbau über den Neusiedler See (Sammlung Köttner-Benigni)

V. Internetquellen

- Statistik Austria, Weingartengrunderhebung: Weingartenflächen ab 1965: online unter: <<http://statcube.at/superwebguest/login.do?guest=guest&db=deweingartenflaeche>> (28.11.2012).

Kurzfassung/Abstract

Die Arbeit behandelt das in der österreichischen Zeitgeschichtsforschung weitgehend unbehandelte Projekt einer Brücke über den Neusiedler See. Zunächst werden im Text die geographischen, klimatischen und wirtschaftlichen Hintergründe der Idee einer Seebrücke eingehend betrachtet. Danach soll ein historischer Überblick der in den letzten 300 Jahren vorhandenen Planungen am Neusiedler See die Wichtigkeit einer besseren Anbindung des Seewinkels an das übrige Österreich zeigen. Die Gründe für eine Verbindung über den See werden aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet und analysiert. Exemplarisch werden einzelne Ideen und Projekte am See genauer beschrieben. Anschließend folgt die genaue Aufarbeitung der Projektierung der Überquerung des Neusiedlersees, welche von der Burgenländischen Landesregierung im Jahr 1968 begonnen wurde. Das Projekt war auch in Fachkreisen sehr umstritten und dadurch entstand ab 1971 eine in der Öffentlichkeit sehr intensiv geführte Diskussion über dieses Bauvorhaben. Diese Proteste werden objektiv analysiert und die verschiedenen Standpunkte zum Projekt werden dargestellt. Die Rolle von Wissenschaft und Politik in dieser Diskussion wird detailliert untersucht. Durch Archivmaterial und Zeitungsberichte wird eine innere Sicht auf Geschehnisse des „Brückenkampfes“ gegeben. Die Arbeit zeigt, wie die Gegner dieses Projekts die Landespolitik letztendlich zum Einlenken brachten und der Brückenbau verhindert wurde. Abschließend werden sowohl die Folgen untersucht als auch die Rolle der wichtigsten Protagonisten des Widerstandes gegen die Seebrücke am Neusiedler See dargestellt.

Lebenslauf

Persönliche Daten:

Name: Fabian Stegmayer

Geburtsdatum: 16.3.1988

Geburtsort: Wien

Nationalität: Österreich

Ausbildung:

1994 – 1998 VS Knollgasse, 1170 Wien

1998 – 2006 GRG Maroltingergasse, 1160 Wien

seit 2006 Studium an der Universität Wien

2006 - 2013 Diplomstudium Geschichte

2006 – 2007 Diplomstudium Kultur- und Sozialanthropologie