



Brückenfest 2026

100 Millionen für den Stillstand: Von der Steinzeit in die Betonzeit

Eine Glosse

Es ist die Lieblingserzählung der Brückenplaner, vorgetragen mit feierlicher Ernsthaftigkeit kirchturmpolitischer Würdenträger des fossilen Zeitalters: Wenn wir erst 100 Millionen Euro Steuergelder im linkselbischen Marschboden versenken, schenken wir der Menschheit eine Reisezeitverkürzung von exakt zehn Minuten. Zehn Minuten weniger auf der Fähre, zehn Minuten mehr vom Leben. Ein verlockendes Versprechen, kalkuliert im sterilen Vakuum stümperhaft genutzter digitaler Simulationsmodelle. Überdies krankt es an einem fundamentalen Denkfehler: der Marchetti-Konstante.

Der italienische Physiker Cesare Marchetti wies bereits im vergangenen Jahrhundert nach, dass das tägliche Reisezeitbudget des Menschen eine biologische Konstante ist. Marchetti, ein herausragender Systemanalyst steht in einer großen Tradition: Geprägt von der intellektuellen Strahlkraft der Universitäten von Genua und Pisa, atmen seine Arbeiten denselben Geist kompromissloser Naturbeobachtung wie einst Galileo Galilei. Doch während Pisa einst die Wiege der modernen Naturwissenschaft war, steht der Name heute bei uns für ein ganz anderes Niveau des Lernens und der Erkenntnis.

Denn blickt man auf den heimischen Betonbrückenbauverein und dessen Fürsprecher in der Wirtschaft und der sich im Kreis drehenden Politik, drängt sich der Verdacht auf, dass die Betonritter der Neuzeit und die modernen Steinzeitjäger in ihren elektrisch angetriebenen SUVs intellektuell exakt auf dem Niveau der neuesten deutschen PISA-Ergebnisse unterwegs sind. Gefangen im kognitiven Stillstand verwechseln sie mathematische Beschleunigung mit echtem Fortschritt.

Seit der Jungsteinzeit verbringt der Mensch im weltweiten Durchschnitt jeden Tag exakt eineinhalb Stunden mit Mobilität. Wenn sich die Geschwindigkeit durch neue und vermeintlich autonom fahrende Kaleschen über teure Neubautrassen durch geschützte Naturräume erhöht, spart der Mensch am Ende des Tages keine Sekunde Zeit ein. Er nutzt die gewonnene Zeit schlichtweg dazu, um die Wegelänge auszuweiten. Die eingesparte Zeit wird sofort in größere Entfernungen reinvestiert (Marchetti-Konstante).

Hier bricht die emotionale Argumentationskette der Brückenbefürworter vollkommen in sich zusammen. Es ist eine rührende, aber völlig naive Illusion zu glauben, dass die satellitengesteuerten Mobil-Amateure in ihren smarten Mobil – Offices jemals die Neubautrasse verlassen werden, um am Wegesrand den örtlichen Manufakturen sowie den heimischen Schänken und Stuben klingelnde Kassen, Wohlstand und Reichtum zu bescheren. Niemand stoppt im Kateminer Engpass für ein Stück Kuchen, wenn das System auf maximale Zerstörung getrimmt ist. Das exakte Gegenteil ist der Fall, wie sich exemplarisch am ökonomischen Niedergang in Dömitz nach dem Bau des dortigen Bindebogens zur Überbrückung eisezeitlich geprägter Trennung besichtigen lässt. Dort floss die Kaufkraft durch die beschleunigte Verbindung geradewegs in die fernen Zentren ab.

Die 100 Millionen Euro einer betonierten Elbquerung bei Neu Darchau betreiben somit nicht in den regionalen Fortschritt, sondern finanzieren das archaische Phänomen des mobilen Stillstands. Die Betonköpfe des Gestrigen modellieren völlig evidenzfrei und fehlerhaft an der Postberg-Steilrampe in Katemin einen Zustand, den die Menschen der Steinzeit ohnehin schon besser beherrschten. Nur erkaufte sie sich diesmal den Stillstand um den Preis einer irreversiblen Naturzerstörung. Ein wohl abwägungsfehlerhaftes Millionenprojekt, das uns keinen Schritt weiterbringt – sondern uns nur schneller an den bekannten und steinzeitlichen Problemen ferngesteuert und blechbehaust vorbeirauschen lässt.

[Marchetti-Konstante](#)