BINDUNG DURCH VERBINDUNG IN DER BODENSEEREGION

Silvano Möckli

1. Einleitung

Bevor ich mit der Ausarbeitung dieses Referates begann, hatte ich mir zunächst darüber klar zu werden, in welcher Rolle ich an diesem Symposium auftreten solle. Als Politikwissenschafter an der Universität St. Gallen oder als Mitglied des Grossen Rates des Kantons St. Gallen und ehemaliger Präsident der Sektion St. Gallen/Appenzell des Verkehrsclubs der Schweiz? Da der Verkehr ein Thema ist, mit dem ich mich vorwiegend als Politiker befasse, habe ich mich für das letztere entschieden.

Sie dürfen (oder müssen) also auch einige pointierte Stellungnahmen erwarten. Ich formuliere zunächst drei Thesen über den Verkehr im Bodenseeraum. Dabei leitet mich eine Vision über den grossräumigen Anschluss und die kleinräumige Erschliessung der Bodenseeregion im kommenden Jahrhundert. Ich analysiere knapp die heutige unbefriedigende Situation im Bereich des öffentlichen Verkehrs und werfe dann einen Blick zurück, wie die Gebiete der Bodenseeregion in früheren Zeiten verkehrsmässig aneinander und an Europa gebunden waren. In einem nächsten Schritt versuche ich aufzuzeigen, wie sich das Umfeld wandeln wird und welche Optionen bestehen, um sich diesem Wandel erfolgreich anzupassen. Ich schliesse mit einem konkreten Vorschlag zur institutionellen Stärkung der Zusammenarbeit in Verkehrsfragen in der Bodenseeregion.

2. Drei Thesen

Hier die drei Thesen, auf die ich im Laufe meiner Ausführungen zurückkommen werde:

1. Der Bodenseeraum muss nicht (mehr) im Fadenkreuz europäischer Verkehrsverbindungen stehen, aber er muss den Anschluss an sie finden.
2. Der überregionale Verkehrsanschluss und der Ausbau innerhalb der Region muss prioritär beim öffentlichen Verkehr erfolgen. Beim Strassen- und Luftverkehr ist Zurückhaltung geboten.
3. Es soll ein landesübergreifender Bodensee-Verkehrsdistrikt mit repräsentativ- und direktdemokratischen Institutionen geschaffen werden.

3. Eine Vision

Eine Vision ist eine Vorstellung von einem idealen Zustand, den wir für die Zukunft anstreben. Auch wenn wir ihn nie erreichen werden, zeigt uns die Vision zumindest den Weg, den wir einschlagen müssen. In bezug auf den Verkehr im Bodenseeraum leitet mich folgende Vision:

> Durch eine stärkere innere Verflechtung und die gleichzeitige Anbindung an das europäische Bahnnetz wird die Randlage der Bodenseeregion innerhalb der Nationalstaaten aufgewogen.

Die Bodenseeregion sollte Anschluss finden sowohl an den öffentlichen Nord-Süd- wie den Ost-West-Verkehr, der mit der Integration mittel- und osteuropäischer Staaten in die EU an Bedeutung gewinnt. Die Bodenseeregion sollte im 21. Jahrhundert gut mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz, nicht aber notwendigerweise mit dem alpenquerenden Autobahnnetz verknüpft sein. Sie hat direkten Anschluss an die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale. Wie schon zur Zeit des Leinengewerbes und des Getreidehandels entwickelt sich die Bodenseeregion gemeinsam weiter und wird eine starke Region innerhalb Europas. Die Verbindung geht Hand in Hand mit stärkerer Bindung und Identität.

4. Heutige Situation

Schon ein flüchtiger Blick auf die heutige Verkehrssituation zeigt, dass wir noch sehr weit von dieser Vision entfernt sind.

4.1. Ungenügende überregionale Verknüpfung

Die Bodenseeregion ist heute völlig ungenügend mit dem europäischen Bahnnetz und den grossen Zentren verknüpft. In dem von der Internationalen Bodenseekonferenz herausgegebenen Verkehrsbericht 1992 für das Bodenseegebiet heisst es, die Eisenbahnbedienung entspreche "nicht entfernt den Erwartungen und auch nicht den Möglichkeiten der Technik" (S. 17). Es mangelt insbesondere an attraktiven Verbindungen zu und zwischen grossen Zentren. Die nationalen Fernzüge enden meist in Bregenz, Konstanz, Lindau, St. Gallen oder Rorschach. So gesehen hat die Bodenseeregion zuviel Kopf- und zuwenig Durchgangsbahnhöfe. Und zwar Kopfbahnhöfe, die wiederum ungenügend miteinander verknüpft sind.

Nur gerade vier Zugpaare verkehren täglich auf der Strecke München - Zürich, und, wie sie alle wissen, genügt diese Strecke modernen Anforderungen schon lange nicht mehr. Sie ist, auch topographisch bedingt, relativ langsam. Es wurde seit dem Bau fast nichts in die Infrastruktur investiert (z.B. nicht durchgehend elektrifiziert).

Während in der Nähe der Bahnlinien vierspurige Hochleistungsstrassen entstehen, verkehrt die Bahn noch immer auf Gleisen des 19. Jahrhunderts.

Die Verbindung Zürich - Wien läuft an der Bodenseeregion vorbei; an die Züge Bregenz - Wien gibt es zumindest von St. Gallen aus noch keine vernünftigen Anschlüsse. Gleiches gilt für die Fernzüge ab Konstanz.[1] In Romanshorn und Friedrichshafen stellt immerhin die Autofähre die Verbindung über den See und den Anschluss an die Züge her. Die im vergangenen Jahr in Betrieb genommene dritte Fähre "Euregia" hat das Angebot spürbar verbessert und auch schon zu einer Zunahme des Verkehrs von etwa 30 Prozent geführt. Mit kürzeren Fahrzeiten könnte wohl die Nachfrage noch gesteigert werden. Die Fahrt über den See dauert 40 Minuten, eine Bahn- und Schiffahrt von Ulm nach Zürich dreieinhalb Stunden.

4.2. Ungenügende Verknüpfung innerhalb der Bodenseeregion

Die Bahnverbindungen zwischen den nationalen "Endstationen" in Deutschland, Österreich und der Schweiz sind gleichermassen völlig ungenügend. Für die Strecke von Bregenz nach Konstanz – Luftlinie knapp 50 Kilometer – benötigt man per Bahn etwa zweieinviertel Stunden und muss dreimal umsteigen. Nach 18.20 Uhr gibt es von Bregenz nach St. Margrethen keinen Regionalzug mehr auf dem man ein Fahrrad mitführen könnte.[2] Am Umweltforum des Bodensee-Ostermarsches 1991 in Lindau wurde festgestellt, dass man bei einer Fahrt rund um den Bodensee mit öffentlichen Verkehrsmitteln sich mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 Kilometern fortbewegt.[3] Ein trainierter Velofahrer könnte dies wohl überbieten. Ein Beispiel aus dem elektronischen Fahrplan:

Startbahnhof	Zielbahnhof	Ab	An	Art Kurs	Angebot
Verbindung 1					
Bregenz	St. Margrethen	10:03	10:21	REG 5758	2
St. Margrethen	Rorschach	10:29	10:39	RX 2870	
Rorschach	Kreuzlingen	11:10	11:57	REG 8840	
Kreuzlingen	Konstanz	12:12	12:15	S 5134	
Gültig am: 1.09.97					
Reisedauer: 02:12					

[1] Seit Juni 1997 besteht immerhin eine direkte Schnellzugsverbindung zwischen Konstanz und Zürich via Flughafen ("Zugvogel").

[2] Dies wurde am 28. August 1997 einigen Mitarbeitern des Instituts für Politikwissenschaft auf dem jährlichen Institutsausflug "zum Verhängnis". Nachdem sie am Morgen die Strecke St. Gallen - Bregenz mit dem Fahrrad zurückgelegt hatten, setzten im Lauf des Nachmittags ergiebige Niederschläge ein. Sie wollten deshalb nach Beendigung des Anlasses um 18.20 mit dem Zug nach St. Gallen zurückkehren. Am Bahnhof erhielten sie die Auskunft, dass es nur noch um 20.40 Uhr eine Zugverbindung gäbe, aber auf diesem Eurocity sei das Verladen von Velos nicht gestattet. So blieb nichts anderes, als im strömenden Regen nach St. Margrethen zu radeln.

[3] Ostschweizer AZ vom 3. April 1997.

Im westlichen Bodenseeraum sind die Verhältnisse etwas besser als im östlichen. Der "Seehaas" der Mittelthurgaubahn ist ein gutes Beispiel für grenzüberschreitenden öffentlichen Regionalverkehr. Wer aber etwa von Weinfelden nach Allensbach fährt, kann zwar im Zug sitzenbleiben, hat aber immer noch eine zu lange Wartezeit im Bahnhof Konstanz (14 Minuten) in Kauf zu nehmen.

4.3. Der Ausbau des Strassennetzes

Der öffentliche Verkehr darbt; derweil schreitet der Ausbau der Infrastruktur für den privaten Motorfahrzeugverkehr zügig voran. Das Strassennetz wurde in den vergangenen Jahrzehnten generell ausgebaut, und hier scheint auch zu gelingen, was man bei der Bahn vermisst: die Verknüpfung von Hochleistungsverbindungen. Im Jahr 2003 sollen die deutsche B 33 und die schweizerische A 7 zwischen Konstanz und Schwaderloh[4] verbunden sein. Die Behörden auf österreichischer und schweizerischer Seite treiben die S 18, die Verknüpfung der beiden Rheintalautobahnen bei St. Margrethen, voran.
Ich halte diese Verknüpfungen eher für eine Gefahr als für eine Chance für die Bodenseeregion. Geradezu eine Horrorvision wäre, wenn die Bodenseeregion zwar Anschluss an Europa erhielte, aber nur über die Autobahnen und nicht über die Schiene. Gefahr für die Umwelt droht sowohl vom Durchgangs- als auch vom Ausflugsverkehr.

Die Strecke Bregenz - Rheintal - San Bernardino kann zu einer neuen Route für Schwerverkehr werden, insbesondere dann, wenn die 28-Tonnen-Limite in der Schweiz fallen sollte. Schon in den vergangenen Jahren nahm die Zahl der Lastwagen am San Bernardino stark zu: 1990 wurden am San Bernardino 161'000 gezählt, 1996 waren es 202'000. Diese Zahl könnte sich rasch verdoppeln. Eine zusätzliche Ausweichroute Richtung Süden könnte von Konstanz über das Toggenburg führen, wenn die B 33 mit der A 7 verbunden ist und die Politik der Umfahrungsstrassen im Toggenburg fortgesetzt wird.

Autobahnen bis an den Bodensee fördern den Tagestourismus aus den grossen Zentren. Schon im Bericht "Euroregion Bodensee" von 1992 wurde festgehalten: "In der Region hat insbesondere der motorisierte Ausflugsverkehr heute schon ein Ausmass erreicht, das nicht nur die hier Wohnenden stark beeinträchtigt, sondern zunehmend auch die Attraktivität für Erholung und Fremdenverkehr akut gefährdet."[5]

---

[4] Immerhin ein Fortschritt gegenüber den Ereignissen am gleichen Ort am 11. April 1499, als ein von Konstanz aufgebrochenes schwäbisches Heer zunächst Ermatingen plünderte und dann von den wütenden Eidgenossen bei Schwaderloh zum Rückzug gezwungen wurde. Otto Feger, Geschichte des Bodenseeraumes, Band 3, Konstanz und Lindau 1963, S. 339 ff,

[5] Theodor Leuenberger/Daniel Walker, Euroregion Bodensee. Grundlagen für ein grenzüberschreitendes Impulsprogramm, St. Gallen 1992, S. 35.

5. Der Weg bis zu dieser Situation

5.1. Die Bodenseeregion als Drehscheibe

Die Bodenseeregion lag über lange Zeit im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsverbindungen in Europa und profitierte wirtschaftlich auch davon. Zu einem grossen See führen grosse Flüsse und insofern sind die Verkehrswege schon in der Topographie angelegt. Begünstigt wurde die Drehscheibenfunktion dadurch, dass die Bodenseeregion bis ins Hochmittelalter trotz territorialer Zersplitterung zu einem einzigen Staatsgebilde gehörte. Je stärker die wirtschaftliche Verflechtung in Europa war, desto bedeutender waren auch die Verkehrswege auf und um den See. Erst mit der Herausbildung des Habsburgerreiches und der Eidgenossenschaft wurden Landesgrenzen durch die Region gezogen. Gleichwohl haben die Gebiete um den See eine ähnliche Entwicklung genommen.

5.2. Römerzeit

Wichtige Strassen führten zur Römerzeit an dem östlichen Bodensee entlang. Eine davon war ein Teil der Strecke Basel - Winterthur - Arbon - Bregenz - Kempten - Regensburg - Passau. Die Alpen wurden auf der Strecke Bregenz - Chur - Julier oder Splügen nach Como überquert. Damals wurde schon entdeckt, was auch heute gilt: die topographisch beste und kürzeste Verbindung über die Alpen führt vom Bodensee zum Comersee. Dabei ist lediglich ein Bergmassiv zu überwinden und nicht mehrere, wie das der Fall ist, wenn man von Basel aus die Alpen via Gotthard überquert oder von Bern aus via Lötschberg. Es galt eben der römische Grundsatz, dass der direkteste Weg der beste sei.

5.3. Mittelalter

Im Mittelalter führte ein wichtiger Verkehrsweg von Polen über Süddeutschland, den Bodensee nach Genf und Lyon. Eine andere Verbindung bestand von den Donauländern nach Oberschwaben - Konstanz - Basel - Schweizer Mittelland durch das Rhonetal nach Spanien. Wichtig war auch der Pilgerweg über die Alpen. Er führte von Nürnberg/Augsburg über den Bodensee und überwand am Splügen/Septimer/Julier/Lukmanier die Alpen. Den Markt in Rorschach errichtete man 947 "im Interesse der nach Italien Reisenden oder nach Rom Wallfahrenden".

Mit der "Entdeckung" des Gotthardpasses um 1220 verlor die Bodenseeregion die Funktion der Verkehrsdrehscheibe. Zürich und die Innerschweiz gewannen an Bedeutung. Ab etwa 1550 war der Bodenseeraum verkehrsmässig nicht mehr von europäischer Bedeutung.

Die Bodenseeregion war aber nicht nur Durchgangs-, sondern auch Produktions- und Verbrauchsgebiet. Dieses wiederum war von bestehenden Verkehrswegen begünstigt. Die Wege und Transportmittel waren auch für den Handel innerhalb der Region von Nutzen. Solange der Güteraustausch über den See stattfand, wirkte der Bodensee verbindend. Schiffe waren damals die wichtigsten, schnellsten und bequemsten Fortbewegungsmittel.[6] Die Bodenseeschiffahrt wurde auf dem Rhein von Feldkirch bis Schaffhausen verlängert.

Seit dem 12. Jahrhundert blühten Leinenproduktion und -handel in der Bodenseeregion. Wirtschaftlicher Höhepunkt war die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts. In der Neuzeit herrschte insbesondere ein reger Getreidehandel rund um den Bodensee.[7] Die Gebiete nördlich und südlich des Sees ergänzten sich. In Schwaben dominierte die Landwirtschaft, in der Schweiz die Manufaktur. Man war aufeinander angewiesen. Es ergab sich aber auch die Gefahr der Abhängigkeit, was sich im Fall von politischen Konflikten in Liefersperren manifestierte. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn trennte der Bodensee mehr als er verband. Die Schweiz war nicht mehr auf das Korn aus Schwaben angewiesen, der Entfernungsschutz fiel dahin. Die Bodenseemärkte verschwanden.

Nach der Ära des Korns erlebte die Bodenseeregion eine kurze Blütezeit im Tourismus. Zu Beginn des Jahrhunderts war sie eine der bedeutendsten Tourismusregionen Europas. Sie war auch Refugium der Fürsten, wovon auf Schweizer Seite zahlreiche als Sommerresidenzen genutzte Schlösser zeugen. Bis 1914 konnte man innerhalb der Bodenseeregion ohne Pass reisen.

Kriegerische Ereignisse und politische Umbrüche im 20. Jahrhundert verstärkten die Trennung im Bodenseegebiet. Die Bildung des Ostblocks nach dem Zweiten Weltkrieg verringerte den Güter- und Personenstrom in West - Ost Richtung. Die Bodenseeregion drohte, zu einer Art vorgezogener "Ostgrenze" zu werden. Ökonomisch und verkehrsmässig wurde sie zu einem Randgebiet. Was geblieben ist, ist die Anziehungskraft des Sees für Künstler, Schriftsteller und Erholungssuchende.[8] Die vergleichsweise zögerliche ökonomische Entwicklung und der Niedergang grosser Industrieunternehmungen hatte immerhin den Vorteil, dass die natürlichen Ressourcen geschont wurden.

---

[6] Karl Heinz Burmeister, Vom Lastschiff zum Lustschiff. Zur Geschichte der Schiffahrt auf dem Bodensee, Konstanz 1992, S. 10.

[7] Siehe Frank Göttmann, Getreidemarkt am Bodensee. Raum – Wirtschaft – Politik – Gesellschaft (1650 – 1810), St. Katharinen 1991. - Jörg Vögele, Getreidemärkte am Bodensee im 19. Jahrhundert. Strukturen und Entwicklungen, St. Katharinen 1989.

[8] Der Bodensee hatte auch die führende Meinungsforscherin Deutschlands, Elisabeth Noelle-Neumann, in seinen Bann gezogen. Genau vor 50 Jahren eröffnete sie in Allensbach ihr Institut für Demoskopie.

6. Gewandeltes Umfeld

Mit der Bildung, Erweiterung und Vertiefung der Europäischen Union und dem Zusammenbruch des Ostblocks ist auch für die Bodenseeregion eine neue Situation entstanden. Der Weg nach Osten ist, wie schon zur Zeit der Donaumonarchie, wieder frei. Und der Weg über die Alpen wird an Bedeutung gewinnen. Mit dem möglichen EU-Beitritt von Tschechien, Ungarn und Polen wird der Personen- und Güterverkehr in Richtung Ost - West wie auch in Richtung Nord-Süd markant zunehmen. Mehrere neue Durchstiche durch die Alpen sind geplant. Ein Hochgeschwindigkeitsnetz von 23'000 km soll die europäischen Zentren per Bahn verbinden (Trans-EU-Netz). Davon sollen 10'000 km neu und 12'000 km ausgebaut werden. Ziel der EU ist es, die Ränder Europas an die Zentren anzukoppeln.

Die Frage stellt sich, ob die Bodenseeregion den Anschluss schaffen wird. Hier flechte ich meine These 1 ein: Der Bodenseeraum muss nicht (mehr) im Fadenkreuz europäischer Verkehrsverbindungen stehen, aber er muss den Anschluss an sie finden, und zwar sowohl in Ost-West- wie in Nord-Süd-Richtung. Hoch bedeutsam sind vor allem die Verbindungen zu und zwischen den grossen Zentren.

7. Massnahmen

Welche Massnahmen vor allem geboten sind, kommt in meiner These 2 zum Ausdruck: Der überregionale Verkehrsanschluss und der Ausbau innerhalb der Region muss prioritär beim öffentlichen Verkehr erfolgen. Beim Strassen- und Luftverkehr ist Zurückhaltung geboten.

7.1. Überregionale Verknüpfung

Die Geschichte beweist, dass das wirtschaftliche Wohlergehen der Bodenseeregion immer auch von der verkehrsmässigen Anbindung an Europa abhängig war. Ich zitiere Otto Feger.[9]

"Die Geschichte des Bodenseeraumes ist zu allen Zeiten weitgehend von seiner Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte bestimmt worden. Seine wirtschaftliche, geschichtliche und kulturelle Bedeutung war in hohem Masse davon abhängig, ob sich hier wichtige Verkehrsstrassen kreuzten und schnitten, oder ob der Bodensee an der Peripherie des grossen europäischen Verkehrssystems lag."

Die Bodenseeregion muss den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz der EU und an die schweizerische NEAT (Neue Eisenbahn Alpentransversale) finden. Wenn

[9] Otto Feger, Geschichte des Bodenseeraumes, Band, Konstanz und Lindau, Band 3, Konstanz und Lindau 1963, S. 211.

Hauptverkehrsströme über die Bodenseeregion laufen, wird auch sie als durchfahrener Raum davon profitieren.

Der momentane Stand der Verkehrsplanung in Deutschland und der Schweiz verheisst nichts Gutes. Es gibt Absichtserklärungen zum Ausbau der Zufahrtsstrecken vom Bodensee nach München, Ulm und Stuttgart sowie an die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale. Konkrete Zusagen bestehen aber keine.[10] In der Schweiz soll – neuester Stand des Politpokers – der Bau des Lötschbergtunnels vorgezogen werden und selbst das 1991 abgegebene Versprechen zum Bau des Hirzeltunnels gilt nicht mehr. Ein Zürcher Ingenieurbüro hat unlängst sogar die Idee präsentiert, die Strecke Zürich - München neu westlich am Bodensee vorbeizuführen und in den Raum Aulendorf - Ulm zu leiten.

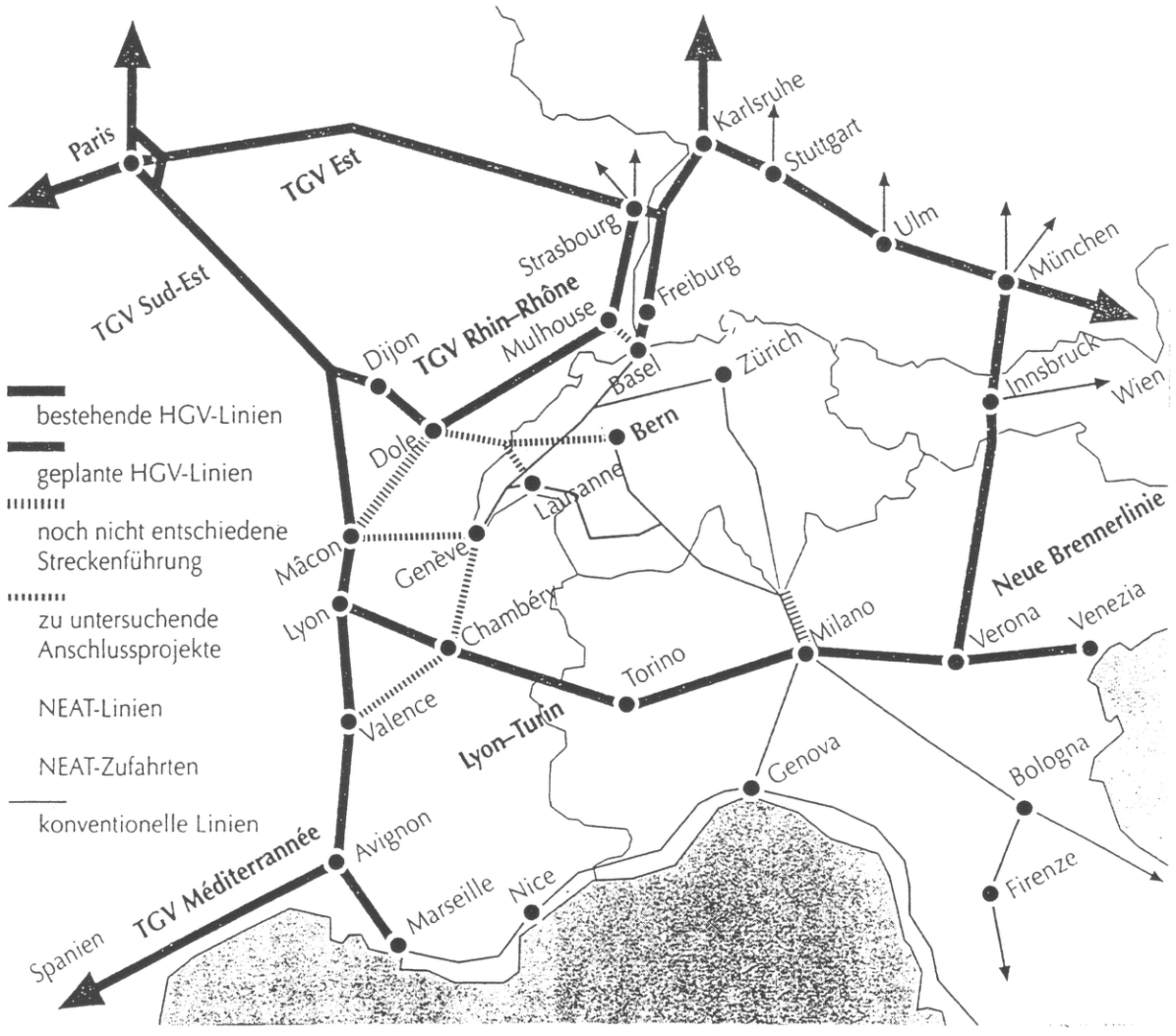


Abb. 1: Das geplante europäische Hochgeschwindigkeitsnetz um und durch die Alpen

[10] Im Bundesverkehrswegeplan 1992 ist der Ausbau der Strecke München – Lindau nur als "weiterer Bedarf" berücksichtigt.

Ein Blick auf die Karte zeigt eine für die Ostschweiz und die Bodenseeregion alarmierende Situation. Praktisch die ganze Region erhält weder einen attraktiven Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz noch einen Zugang zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale in der Schweiz. Als einzige Region der Schweiz wird die Ostschweiz nicht mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz verknüpft und als einzige Region der Deutschweiz erhält sie keinen vernünftigen Zugang zur NEAT. Eine Verkehrspolitik, welche sich nur an Ballungsräumen und Aktivzonen orientiert, verstärkt die vorhandenen regionalen Disparitäten. Es ist hoffentlich mehr als ein frommer Wunsch, wenn der Geograph Wigand Ritter schreibt: "Dies kann sich aber ein demokratisches Staatswesen politisch nicht leisten."[11] Ob sich Deutschland, die Schweiz und Österreich das leisten können, hängt wesentlich davon ab, ob die Bodenseeregion ihre Anliegen einig und entschieden vertritt.

Erste Priorität muss meiner Meinung nach der Ausbau der Strecke Zürich - München haben. Schon jetzt gilt es, die später über München hinausgehenden schnellen Verbindungen nach Prag, Budapest und Warschau im Auge zu haben. Die Bahnfahrt München - Zürich muss vor allem schneller und attraktiver werden. Dazu bedarf es einer durchgehenden Elektrifizierung, einiger Begradigungen und modernen Rollmaterials (zum Beispiel Neigezüge). Dies ist mittelfristig realisierbar. Unabdingbar ist auch die Modernisierung anderer Strecken im süddeutschen Raum, so Stuttgart - Zürich, Friedrichshafen - Ulm und Memmingen - Ulm.

In Richtung Süden ist die Anbindung an die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) der Schweiz eine "Schicksalsfrage". Ich plädiere dabei klar für den Bau des Hirzeltunnels. Es wäre dies eine Flachbahn, die vom Bodensee dem Rhein entlang zum Walen- und Zürichsee führte, im Raum Wädenswil in einen Tunnel münden und am Zugersee den Anschluss an die Strecke des neuen Gotthard-Basistunnels sicherstellen würde. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss des baden-württembergischen Landtags hat sich im März dieses Jahres mit grosser Mehrheit für den Ausbau der deutschen und ostschweizerischen Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel und insbesondere auch für den Bau des Hirzeltunnels ausgesprochen.

Die besseren Anschlüsse Richtung Norden und Richtung Süden stehen durchaus in einem Zusammenhang. Wenn der Ausbau in einer Richtung erfolgt, besteht ein Anreiz, dies auch in der anderen Richtung zu tun. Erst als Gesamtkonzept, als Verbindung der bestehenden Hochgeschwindigkeitsstrecke in Deutschland mit der NEAT über den Bodenseeraum, machen Ausbaupläne wirklich Sinn.[12] Um der Realisierung des Hirzeltunnels neuen Auftrieb zu verleihen, habe ich vorgeschlagen, die Ostschweizer Kantone und die angrenzenden Gebiete sollen aus eigenem

[11] Wigand Ritter, Allgemeine Wirtschaftsgeographie, 2. A. München 1993, S. 250.

[12] Zu Recht steht im Verkehrsbericht 1992 für das Bodenseegebiet (S. 18 f.): "Dieses Schweizer Angebot eines leistungsfähigen Zugangs zur künftigen neuen Eisenbahnalpentransversale am Gotthard wird sich aber in Bayern und Baden-Württemberg nur dann positiv auswirken, wenn deren Anschlussstrecken rechtzeitig dem Stand der Technik angepasst werden."

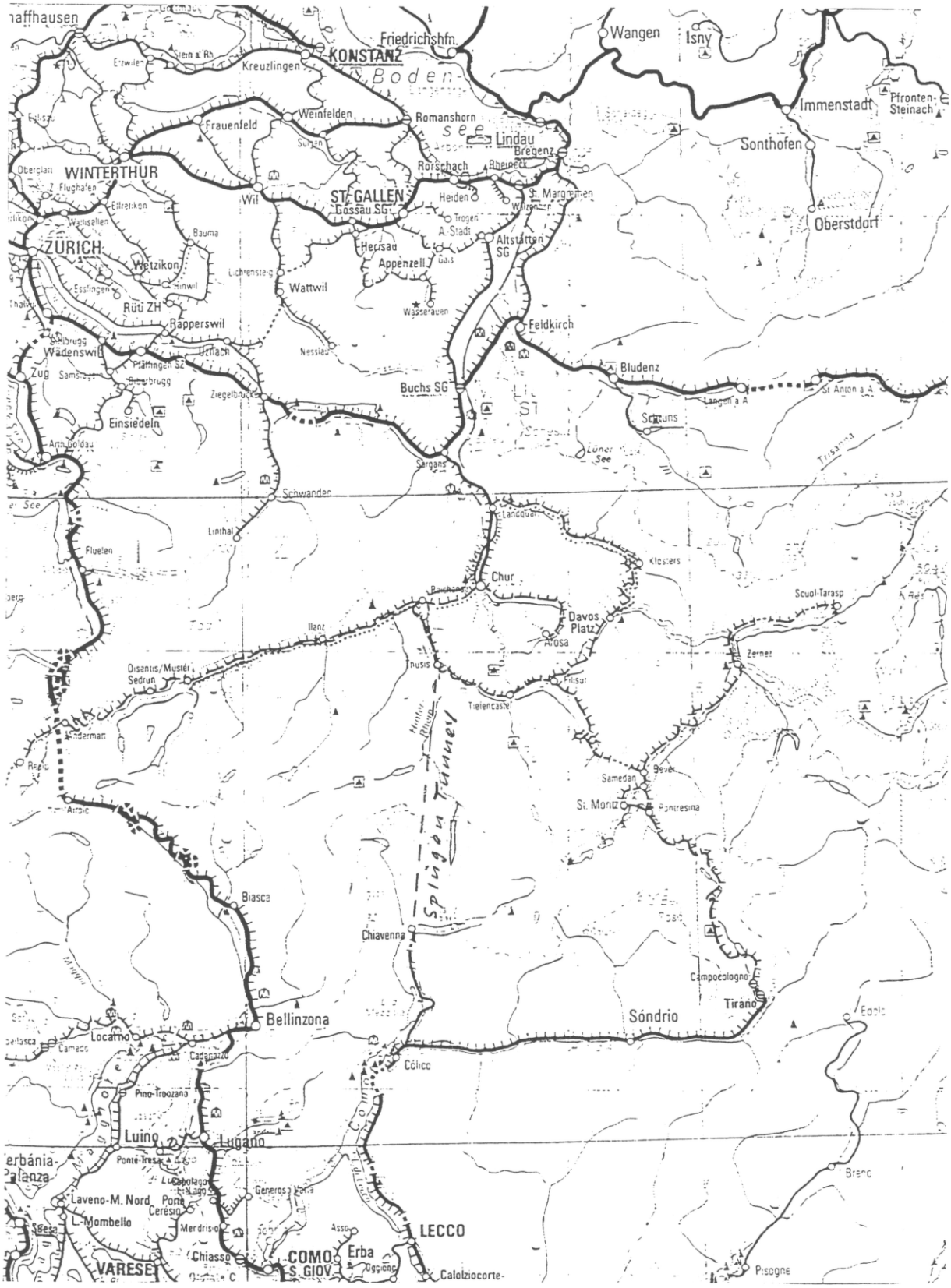


Abb. 2: Der Splügen als ideale Alpenquerung
Quelle: Europa Eisenbahn-Atlas, Bern 1993

Antrieb eine Teilfinanzierung sicherstellen, um die Ernsthaftigkeit des Anliegens zu unterstreichen. Leider hat die St. Galler Regierung eher zurückhaltend reagiert. Es gäbe freilich eine noch bessere Lösung. Wie schon angedeutet, ist ein Alpendurchstich am Splügen topographisch die beste Lösung. Dies springt ins Auge, wenn man sich an den bewährten Grundsatz hält, den Wasserläufen zu folgen (vgl. Abb. 2). Ein Splügentunnel wäre für die Bodenseeregion ein Standortvorteil, den man gar nicht hoch genug einschätzen kann. Er hätte den Vorzug, dass er zum Teil auf italienischem Gebiet liegt und sich die EU an der Finanzierung, am Bau und am Betrieb beteiligen würde. Sie hätte dann auch ein Interesse daran, die Kapazität auszulasten und den alpenquerenden Verkehr auf die Schiene zu lenken. Momentan wird man in der Schweiz belächelt, wenn man die Idee des Splügen-Tunnels wieder aufgreift.[13] Sollten indessen die neuesten NEAT-Pläne des Parlaments in der Volksabstimmung scheitern, dann gälte es, die Chance zu einem Neuanfang gemeinsam und entschlossen zu ergreifen.[14]

7.2. Verbindung innerhalb der Bodenseeregion

Beim regionalen Bahnverkehr in der Bodenseeregion hat sich das Abgebot erfreulicherweise in den letzten Jahre um einiges verbessert. Vieles bleibt aber noch zu tun. Eine bessere überregionale Anbindung würde sich natürlich auch positiv auf die regionalen Verbindungen auswirken.

Die Idee einer Ringbahn rund um den See ist nicht neu. Schon im Brockhaus von 1894 (Band 3, S. 197) findet man das Stichwort "Bodensee-Gürtelbahn" und liest dann, es handle sich um "die erst teilweise vollendete Bahn, die den ganzen Bodensee umschliessen soll". Nun, ein Gürtel von Schienen rund um den See besteht, aber die darauf verkehrenden Züge sind über die Grenzen hinaus noch immer zuwenig aufeinander abstimmt, und es besteht auch kein Bodensee-Tarifverbund. Immerhin haben wir jetzt einen Regio-Fahrplan Bodensee.

Ein Hoffnungsschimmer bedeutet die Übernahme der Seelinie auf Schweizer Seite durch die Mittelthurgaubahn. Natürlich ist richtig, dass das Marktvolumen auf der Schweizer Seite aufgrund der Bevölkerungszahl nicht sehr gross ist. Ebenso wahr aber ist, dass praktisch seit dem Bau der Seelinie nichts mehr in die Infrastruktur investiert wurde, die Fixkosten heute viel zu hoch und die Verbindungen wenig attraktiv sind. Durch einen verdichteten Fahrplan wird es vielleicht möglich, in Rorschach wieder die Anschlüsse an die Züge nach St. Gallen und ins Rheintal herzustellen.

Sehr zu begrüssen sind Pläne von ÖBB, DB und SBB, einen Bodensee-Takt zwischen Lindau, Bregenz und St. Margrethen einzuführen und in St. Margrethen und

[13] 1982 wurde ein internationales Splügenkomitee gegründet.

[14] Das Tessin könnte durch eine kurze Querverbindung ins Misox angeschlossen werden. Vgl. den Leserbrief von Fritz Hartmann (Basel) in der Neuen Zürcher Zeitung vom 29. Juli 1997.

Lindau Anschlüsse an die nationalen Schnellzüge herzustellen. Mittelfristig muss eine umsteigefreie regionale Verbindung St. Gallen – Bregenz – Lindau angestrebt werden.

7.3. Andere Verkehrsmittel

Wir müssen nicht unbedingt dem Beispiel Frankreichs und Grossbritanniens nacheifern und einen Tunnel zwischen Friedrichshafen und Romanshorn bauen. Beide Städte sind indessen wichtige Ausgangspunkte für Verbindungen zu Zentren und sollten deshalb besser und schneller über den See miteinander verbunden werden. Die zusätzliche Fähre "Euregia" stellt eine echte Verbesserung dar; noch besser aber wäre ein Schnellboot, wie es auf der deutschen Seite zwischen Konstanz und Friedrichshafen ab 1999 zum Einsatz gelangen soll. Die Fahrzeit von Romanshorn nach Friedrichshafen liesse sich mit einem Boot mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf etwa 20 Minuten halbieren.

Generell wäre zu prüfen, wie durch moderne Schiffe der Verkehr über den See revitalisiert werden könnte. Ausser für das Dreieck Konstanz – Überlingen – Friedrichshafen wäre auch das Dreieck Lindau – Bregenz – Rorschach für den Einsatz eines Schnellbootes prädestiniert. Auf dem Langensee gibt es solche Schnellboote bereits und man kann dank ihnen beispielsweise den Markt von Luino von Locarno aus in einer halben Stunde erreichen. Vorab müsste natürlich der Umweltverträglichkeit solcher Boote höchste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Im Fall der geplanten Schnellbootverbindung zwischen Konstanz und Friedrichshafen konnten ursprüngliche Bedenken offenbar zerstreut werden. Einer Verlautbarung zufolge sollen die Boote "umweltverträglich, energiesparend und leise" sein. Eine Touristenattraktion wären sie ohnehin.

Auf eine andere Art Schiffahrt können wir hingegen auch in Zukunft verzichten. Ich meine die sog. Hochrheinschiffahrt. Dieser brauchen wir keine Träne nachzuweinen, hätte sie doch dem Naturraum irreversiblen Schäden zugefügt und langfristig die Vorzüge der Bodenseegegend als Erholungs- und Wohnraum zerstört.

Gegen einen massvollen Flugverkehr in Friedrichshafen und Altenrhein ist nichts einzuwenden. Ich mag den Vorarlbergern die bequeme Verbindung in die Hauptstadt gönnen, und für international tätige Unternehmungen mögen die Flugplätze durchaus ein Standortvorteil sein. Was verhindert werden muss, ist eine massive Zunahme der Immissionen durch den Flugverkehr. Vorsicht ist geboten, denn wegen der steigenden Passagierzahlen im Luftverkehr und Kapazitätsengpässen auf den Interkontinentalflughäfen wird ein Druck bestehen, auf regionale Flugplätze auszuweichen. Ein Ausbau der Regionalflugplätze würde auch die Chancen auf eine Verbesserung der überregionalen Bahnverbindungen schmälern.

8. Ein Bodenseedistrikt als Klammer

Noch immer bestehen drei nationale Subsysteme im Bodenseeraum, die mehr nach aussen auf das Graviationszentrum des jeweiligen Staates als nach innen auf die "Euregio Bodensee" hin orientiert sind. Dies kann und sollte sich allmählich ändern und zu einem Gleichgewicht der Beziehungen nach aussen und nach innen führen. Die Vertiefung der EU wird das Zusammenwachsen der deutschen und österreichischen Gebiete im Bodenseeraum beschleunigen, während der Schweiz die Isolation droht. Denken wir nur an die Beseitigung der Grenzkontrollen oder die Einführung des Euros. Es läge im Interesse der Schweizer Gebiete im Bodenseeraum, wenn es eine zweite Chance zum Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum gäbe.

Der Titel dieser Veranstaltung besagt, dass es im Bodenseeraum kontroverse Interessen gibt. Dies ist für eine Region kein Sonder- sondern ein Normalfall. Ich denke aber, dass es ein starkes gemeinsames Interesse für eine Strategie im Bereich des Verkehrs gibt. Die gemeinsamen Interessen sollten geeint und in allen drei Staaten geschlossen vertreten werden.

Betrachtet man die bestehenden Formen der Zusammenarbeit in der Bodenseeregion, so ist man beeindruckt von der Vielfältigkeit der formellen und informellen Beziehungen auf staatlicher, kultureller und wirtschaftlicher Ebene. Die Zusammenarbeit wird aber, wie Heinz Müller in seiner Dissertation[15] schreibt, weniger von Institutionen als massgeblich von Einzelpersonen bestimmt. Sie ist auf staatlicher Ebene recht gouvernokratisch und auf anderen Ebenen ebenfalls auf die Führungsschicht beschränkt. Auf Regierungs- und Verwaltungsebene stehen wir somit vor dem gleichen Problem wie innerhalb der EU: Es besteht ein Demokratiedefizit.

Wie könnte man das sog. "Volk" stärker miteinbeziehen? Die Idee eines Bodenseeparlaments steht schon lange im Raum. Ich möchte einen anderen Vorschlag machen, der in der Zielsetzung etwas bescheidener, in der Substanz meiner Meinung nach aber besser ist: *Es sollte ein Bodenseedistrikt für Verkehrsfragen geschaffen werden.* Ein Distriktsparlament sowie ein exekutives Distriktsorgan mit einer klaren Aufgabe und echten Kompetenzen ist tauglicher als ein Vorzeige-Bodenseeparlament ohne wirkliche Befugnisse. Dieser Distrikt wäre gewissermassen eine bodenseeumspannende Spezialgemeinde mit repräsentativdemokratischen Organen und direktdemokratischen Instrumenten. Das Elektorat bestünde aus allen beteiligten Gemeinden im Bodenseeraum. Ihm käme das Recht zu, nicht nur die Vertreter in die Organe zu wählen, sondern auch über Grundsatzfragen und grössere finanzielle Aufwendungen abzustimmen. Die Identität würde auch dadurch

[15] Heinz Müller-Schnegg, Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Bodenseeregion. Bestandesaufnahme und Einschätzung der Verflechtungen politisch-administrativer und organisierter privater Gruppierungen, Diss. St. Gallen 1994, S. 5.

gestärkt, dass dieser Distrikt über Steuerhoheit verfügen und eine Spezialsteuer erhoben würde. In der Anfangszeit müsste man verschiedene Quoten bei Abstimmungen und Quoten bei Wahlen einführen. Und natürlich wären zur Schaffung eines solchen Distrikts nicht nur die Zustimmung der betroffenen Bevölkerung, sondern auch entsprechende Staatsverträge nötig.

Pläne zur Schaffung solcher Distrikte zum Zweck der landesübergreifenden Zusammenarbeit gibt es mittlerweile auch in der EU.[16] Die Bodenseeregion ist meiner Meinung nach zur Bildung eines Distrikts besser geeignet als die meisten "Euregios". Die Bodenseeregion ist ein gemeinsamer Sprach- und Kommunikationsraum. Die Gebiete sind Teile föderalistischer Staaten. Innerhalb der Gliedstaaten, der die Gebiete zugehören, gibt es Erfahrungen mit direkter Demokratie. Die Bodenseeregion wird nicht von einer einzigen grossen Stadt dominiert wie beispielsweise die Euregios um Basel und Genf.[17] Es würde Aufsehen erregen in Europa und wäre meines Wissens sogar weltweit eine Novität, wenn in der Bodenseeregion die erste länderübergreifende Abstimmung in Sachfragen stattfände.

Der Titel meiner Ausführungen hat im Licht dieses Vorschlages durchaus einen doppelten Sinn: Verbindung innerhalb der Bodenseeregion sowohl durch Verkehrswege und -mittel wie durch eine gemeinsame demokratische Institution. Beides schafft Bindung und verstärkt sich wechselseitig. Beides ist für eine auf Ökonomie und Ökologie Bedacht nehmende Zukunft unseres Lebensraumes von enormer Bedeutung.

[16] Sog. Functional Overlapping Competing Jurisdictions (FOCJ).

[17] "Im Zentrum der Bodenseeregion liegt, so simpel es klingen mag, ein See und keine Grossstadt." Georges Fischer, Euregio Bodensee – noch ein weiter Weg, in: St. Gallische Kantonalbank, Zur Sache 3/1993, S. 5.