

Zeitschrift: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK = Mensuration, photogrammétrie, génie rural

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessung und Kulturtechnik (SVVK) = Société suisse des mensurations et améliorations foncières (SSMAF)

Band: 87 (1989)

Heft: 1: Lebensraum Bodensee = L'espace vital du lac de Constance

Artikel: Der Bodenseeraum im Wandel der Geschichte

Autor: Thürer, G.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-234028>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Bodenseeraum im Wandel der Geschichte

G. Thürer

Drei Uferstaaten haben Anteil am Bodensee. Während eines Jahrtausends, d.h. von der Besiedlung der Gestade durch die Alemannen bis gegen Ende des Mittelalters, lag der See inmitten des Römischen Reiches Deutscher Nation. Die Neuzeit zog die Grenzen zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz. Heute einigen sich die Nachbarn zusehends in der Frage, wie der «Werkraum» mit seinem Verkehr die Erholungslandschaft zu schonen habe.

Aujourd'hui, trois pays riverains se partagent le lac de Constance. Pendant un millénaire, c.-à-d. avant que les rives ne soient occupées par les Alamans jusqu'à la fin du Moyen-Age, le lac se situait au milieu de l'Empire romain de la nation germanique. Les temps modernes ont établi les frontières entre l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. Et aujourd'hui, ces trois pays mènent de plus en plus une action commune pour montrer comment la «place de travail lac de Constance» (transports, habitat, industrie) doit protéger cette région propice au repos et à la détente.

Die Alemannen als bleibende Siedler

Die von der Natur so reich bedachte Bodenseelandschaft lockte von jeher die Ansiedler. Beim Übergang der Nomaden zur Sesshaftigkeit wurden Gestade bevorzugt. Schon die vorkeltischen Pfahlbauer, deren Hütten wohl zumeist auf festem, nur bei Hochwasser überschwemmtem Grund standen, höhlten oder brannten Baumstämme aus. Der Einbaum wurde namentlich in Ufernähe beim Fischfang benutzt. Die Kelten koppelten zwei Einbäume seitlich, was weitere Fahrten erlaubte. Vom Geographen Strabo, der zur Zeit Christi lebte, erfahren wir, dass Tiberius, der Stiefsohn des römischen Kaisers Augustus, auf einer Bodenseeeinsel eine eigentliche Flotte zimmern liess, um die zwischen Bodensee und Donau wohnenden Vindeliker zu schlagen. Sein Sieg führte zur Unterwerfung Rätians im Jahre 15 v. Chr. In der Römerzeit spielte der Schiffsverkehr auf dem Bodensee schon eine ähnliche Rolle wie diejenige auf dem Comersee. Landwege setzten den Verkehr über die Bündnerpässe fort.

Beim Einbruch der Alemannen schrumpften die grossen Wirtschaftsräume der Antike. Die Weltwirtschaft mit Handelsstrassen und Geldverkehr wich der geschlossenen Hauswirtschaft mit Eigenversorgung. Die germanischen Alemannen drängten die Römer schon im 3. Jh. aus Gebieten nördlich des Bodensees, während die Landnahme des südlichen Ufers, also des Thurgaus, erst nach dem Jahre 500 erfolgte. In der zweiten Hälfte des ersten Jahrtausends besiedelten sie nach und nach auch die Voralpen, ja sie stiessen den Rhein hinauf in die Hochalpen vor, wobei sie das Rätoromanische zurückdrängten.

Die Alemannen waren kein Seefahrervolk, doch darf angenommen werden, dass der Schiffsverkehr von Ufer zu Ufer anhielt. Eine Erleichterung gewährte dabei gewiss die gemeinsame Sprache. Noch heute wird rund um den Bodensee alemannisch gesprochen, wenn auch die deutschen Sprachlandschaften der Schriftsprache heute offener sind als das Voralberg und die Nordostschweiz.

Die Klöster beleben den Verkehr

Als der aus Irland stammende Glaubensbote Kolumban mit zwölf Jüngern nach Bregenz kam, wo er das erste Kloster in deutschen Landen gründete, erschien ihm der Bodenseeraum als «goldene Schale». Da er von seiten der Heiden aber so viel zu leiden hatte, dass er über die Alpen weiterzog, bedauerte er tief, dass es dem schönen Gefäss nicht an giftigen Schlangen fehlte. Der erkrankte Gallus zog nicht mit seinem Meister Kolumban nach Italien, sondern entschloss sich um 612 zum Einsiedlerleben, das er im Hochtal der Steinach führen wollte.

Es gehört nun zu den Unberechenbarkeiten der Geschichte, dass Gallus, der ja den Verkehr floh, mit seiner Klausnerzelle hoch über dem See den Grundstein zur heute grössten Stadt der Nordostschweiz legte. Schon zu Lebzeiten sammelten sich Jünger um ihn, und nach seinem Tode wurde sein Grab zum Wallfahrtsort. Eine Klostersgemeinschaft entstand, welche sich unter Abt Otmar der Benediktinerregel unterstellte. Wiewohl die Ordensregel des heiligen Benedikt den Jüngern empfahl, sich in entlegenen Gegenden niederzulassen, bewirkte der Zustrom der Pilger doch, dass sich vor den Klostertoren Handwerker, Händler und Gastwirte niederliessen, die mit der Zeit eine politische Selbstverwaltung anstrebten. Der Fürst-



Abb. 1: Schwabenkrieg – Die Schwaben ziehen 1499 aus Ermatingen zwei eroberte Feldschlangen ab. Miniatur aus der Luzerner Chronik Schilling, 1513.

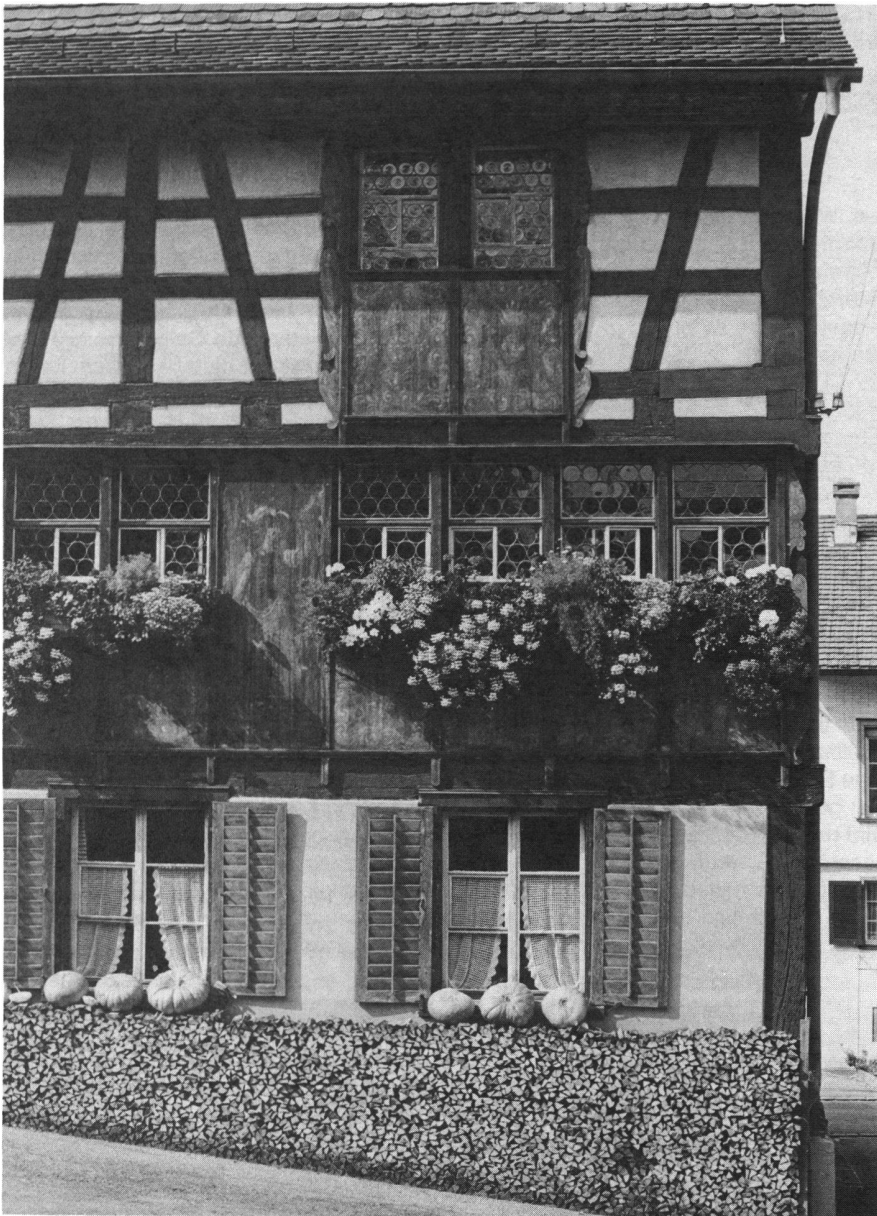


Abb. 2: Ermatingen – Handwerkskunst am 1694 erbauten Haus zum «Kehlhof». Keller(hof) (lat. cella); Ort, an dem die Naturalien der zehntenpflichtigen Bauern eingelagert wurden.

stab von St. Gallen erreichte es, dass König Otto I. den Hafentort Rorschach 947 zu einem Marktstädtchen erhob, wobei der Verkehr nach Italien ausdrücklich erwähnt wurde. Hier wechselte wohl der Verkehr vom See- zum Landweg.

Für das Inselkloster auf der Reichenau war ein regelmässiger Schiffsverkehr von der Lage her gegeben. Es gehörte zu Beginn des Hochmittelalters mit St. Gallen und Fulda zum leuchtenden Dreigestirn der Karolingerzeit. Die weiterhin strahlende Kulturwirkung der beiden Klöster belebte den Verkehr im ganzen Bodenseegebiet, der zum Bistum Konstanz gehörte, das um 600 entstanden war und zur grössten Diözese im deutschen Sprachgebiet wurde. Diese Zugehörigkeit zur gleichen kirchlichen Verwaltung festigte das Gefühl der Zusammengehörigkeit im Bodensee-

raum nachhaltig. Am Gebäude der ganzen spätmittelalterlichen Kirche aber zeigten sich Risse. Drei Päpste stritten sich um den Stuhl Petri. Das Konzil von Konstanz, das von 1414 bis 1418 tagte, wählte keinen der drei, sondern Martin V., der die aus der ganzen Christenheit besuchte Kirchenversammlung vertagte. Dass sie die beiden Vorreformatoren Johannes Hus und Hieronymus von Prag auf dem Scheiterhaufen verbrannte, offenbarte die Ohnmacht, geistige Fragen auf die Dauer mit Gewalt zu lösen.

Fürsten und Städte im Rahmen des Reiches

König Sigmund, der dem Konzil beiwohnte, war nicht das erste Reichsober-

haupt, das am Bodensee auftauchte. Die Könige und Kaiser, welche über die rätschen Pässe nach Italien und heimzuzogen, wussten den Halt am See und seine Schifffahrt zu schätzen. Namentlich die Hohenstaufen, deren Stammburg im weiteren Gürtel der Bodenseewelt stand, sahen als Herzoge von Schwaben in dieser eine Landschaft der Mitte innerhalb des Reiches. Ihr letzter Spross Konradin versuchte trotz Bannspruch Südtalien dem Reiche zu erhalten. Er nahm noch in knabenhaftem Alter 1264 in Meersburg Abschied von seiner Heimat und mochte auf der Überfahrt nach Arbon kaum ahnen, dass er schon zwei Jahre später in Neapel hingerichtet werden sollte.

Die Wasserwege galten «als des Reiches freie, gute Strassen». Sie erheischten weniger Pflege als die Landwege. Während bei den fliessenden Gewässern die Fahrt flussaufwärts beschwerlich war, luden die ruhenden Gewässer geradezu zur Benützung der ebenen und offenen Wasserfläche in beiden Richtungen ein. Nur die Hafenanlagen mussten instand gehalten werden.

Schon in der Zeit der Feudalherren spielten Lastschiffe eine bedeutende Rolle, wenn die Naturalgaben abgeliefert werden mussten, was aber nur in grösseren Zeitabständen geschah. Anders erfolgte die Belieferung der städtischen Märkte. Schon am Vorabend der ja in der Regel jede Woche stattfindenden Märkte belebte sich der Hafen mit Booten, welche neben den Marktwaren auch Händler, Kunden und neugieriges Volk in die Stadt brachten. Der Markt zählte ja zu den drei Hauptmerkmalen einer Stadt, die ausser diesem wirtschaftlichen Mittelpunkt auch eine Ringmauer mit Türmen und Toren sowie ein Rathaus als Sitz der nach Selbstverwaltung strebenden Behörde haben musste. «Seit der zweiten Hälfte des 14. Jh. taucht überall in den Quellen das sogenannte Marktschiff auf: 1368 in Konstanz, 1380 in Arbon, 1383 in Lindau, 1394 in Schaffhausen und 1416 in Bregenz» schreibt Karl Heinz Burmeister in seiner «Geschichte der Bodenseeschifffahrt bis zum Beginn des 19. Jh.».

«Das Marktschiff hat die Aufgabe, Personen und Güter zum jeweiligen Markt zu befördern. Das verlangt ein Schiff von beachtlicher Grösse. So trägt etwa das Lindauer Marktschiff 1383 immerhin 60 Personen mitsamt ihren Gütern. Wichtiger aber noch ist eine andere Neuerung: Der Marktbesuch an festgelegten Tagen, zu ganz bestimmten Uhrzeiten mit einem Glockenschlag eingeleitet, zwingt die Schifffahrt zur Einhaltung eines regelmässigen Fahrplanes. Die Personenschifffahrt spielt daneben eine sehr viel grössere Rolle als heute. Das Schiff ist das schnellste, sicherste, billigste und angenehmste Fortbewegungsmittel.»

Die Schifffahrt diente neben dem Nahverkehr auch dem Transitverkehr. Wein, vorab Veltliner, Gewürze und Südfrüchte kamen aus Italien, während das im Bodenseegebiet besonders blühende Leinwandgewerbe seine Erzeugnisse in Fässern oder Ballen zu den Ausgangspunkten der Alpenwege führte. Die schwäbischen Getreidemärkte belieferten die Märkte des Schweizerufers. Der Bregenzerwald brachte Holz und Rebstecken für Weinbaugelände. Für die Schweiz am wichtigsten aber war die Zufuhr von Salz, das aus dem Inntal und dem Salzkammergut kam. Ausser Bern, das seit 1554 seine Saline im waadtländischen Bex ausbeutete, besass die alte Eidgenossenschaft kein eigenes Salz. Die Rheinsalinen nahmen ihren Betrieb erst um 1833 auf. Das für Mensch und Vieh notwendige Salz aus den Ostalpen wurde in den Häfen von Bregenz und Lindau auf die Schiffe in die Schweiz verladen.

«Schwabenkrieg» – «Schweizerkrieg»

Die Städte im weiteren Bodenseeraum schlossen sich hüben und drüben von See und Rhein zu Städtebündnissen zusammen. So verbündeten sich 1312 Zürich, Konstanz, Schaffhausen und St. Gallen, drei Jahre später traten auch Lindau und Überlingen diesem Bunde bei. In den nächsten Jahrzehnten führten manche Städte die in Überlingen schon 1308 bezeugte Zunftverfassung mit einem Bürgermeister an der Spitze ein. Der Handwerker erkämpfte sich den Zugang zum Rathaus. Um alle Feinde der Stadtfreiheit und die Raubritter, welche die Kaufmannszüge bedrängten, in Schranken zu halten, entstand 1376 der Schwäbische Städtebund, dem auch St. Gallen und Konstanz angehörten. Diese beiden Städte betreuten auch die Appenzeller. Das Bergvolk legte 1378 bei der Wahl seiner dreizehn Vorsteher den Grund zu seiner Landsgemeindeverfassung. Die Glarner gaben sich 1387 die ersten Landessatzungen und wehrten im Jahr darauf einen Angriff von Habsburg-Österreich bei Näfels ab. Im gleichen Jahr 1388 erlag der süddeutsche Städtebund dem Grafen von Württemberg. Da die deutschen Städte den Eidgenossen 1386 in der Schlacht von Sempach keine Hilfe geboten hatten, gingen die Wege der schweizerischen Städte und derjenigen Süddeutschlands auseinander.

Es zeichneten sich dabei zwei grundverschiedene Staatsauffassungen ab. Der genossenschaftliche Staatsgedanke, dessen Bannerträger die seit 1291 verbündeten Urorte waren, trat zum Kampf gegen die Herrschaft an. Auf den Landsgemeinden und auch in den mit den Urschweizer Bergbauern verbündeten Städten wählte die Bürgerschaft ihre Räte und Richter aus eigener Mitte, und das Volk – oder doch

seine Vertretung – regelte das Zusammenleben. Nach dem Grundsatz der Herrschaft aber ernannte der Fürst seine Beamten von oben herab und sein Hof erliess die Gesetze.

Da sich das Haus Habsburg seit 1438 auf dem Kaiserthron des Römischen Reiches deutscher Nation behauptete, verkörperte es den Staatsgedanken der Herrschaft wie kein zweites. Es verlor indessen 1415 den Aargau und 1460 den Thurgau an die Eidgenossen, welche die blaue Grenze von Rhein und Bodensee anstrebten. Sie entfremdeten sich zusehends dem Reich, und als Kaiser Maximilian I. mit seiner Reichsreform die politische Ordnung strafen wollte, machte sich in der Schweiz der Widerwille Luft mit dem Ausruf: «Man will uns einen Herrn geben!» Dagegen sträubte sich das genossenschaftliche Empfinden und der Stolz auf die bündische Freiheit.

Die Spannung entlud sich im Waffengang von 1499, welcher in der Schweizer Geschichtsschreibung «Schwabenkrieg» heisst, während die Deutschen vom «Schweizerkrieg» sprechen.

Die Kampfhandlungen begannen am 20. Februar bei Hard am Bodensee unweit der Rheinmündung. Der Sieg fiel den Eidgenossen zu, die am 11. April auch bei Schwaderloo (TG), wohin das feindliche Heer von Konstanz aus vorgestossen war, das Feld behaupteten. Es half wenig, dass Kaiser Maximilian persönlich an den Bodensee kam, um das Reichspanier zu entfalten. Am 24. Juli vernahm er in Lindau, dass zwei Tage zuvor seine Truppen bei Dornach entscheidend geschlagen worden seien, ähnlich wie im April beim vorarlbergischen Frastenz und im Mai an der Calven unterhalb des bündnerischen Mün-

stertales. Am 22. September wurde in Basel Friede geschlossen, in welchem der Kaiser klein beigeben musste. Die beiden Rheinstädte Basel und Schaffhausen schlossen sich der Eidgenossenschaft an, die sich seither als tatsächlich frei vom Reiche fühlte. Die ausdrückliche rechtliche «Exemption» erfolgte 1648 nach dem Dreissigjährigen Krieg.

Politische Wandlungen zur Zeit Napoleons

Es wäre ein arger Irrtum zu glauben, alle Bewohner der alten Schweiz hätten in gleichen Rechten gestanden. Die grosse Mehrzahl waren Untertanen der regierenden Orte. Zudem war die alte Eidgenossenschaft ein sehr loses Gebilde, das den Heeren der Französischen Revolution 1798 zu wenig Widerstand leisten konnte. Die Sieger verwandelten den Staatenbund in den helvetischen Einheitsstaat, der aber Natur und Volk sowie der Geschichte nicht entsprach. Der inzwischen zur Macht emporgestiegene Napoleon Bonaparte stellte daher 1803 die alten Kantone wiederum her. Zudem schuf seine «Mediationsverfassung» auch neue Kantone. Damals wurden der neue Kanton St. Gallen und der Thurgau gleichberechtigte Glieder der Eidgenossenschaft.

Napoleon, der sich 1804 zum Kaiser krönte, nahm sich auch des deutschen Südens an, und zwar im Bestreben, von den dortigen Monarchen im Kampf gegen Habsburg-Österreich unterstützt zu werden. Der Markgraf von Baden wurde 1803 Kurfürst und drei Jahre später gar Grossherzog. Württemberg und Bayern wurden in den Rang von Königreichen erhoben.

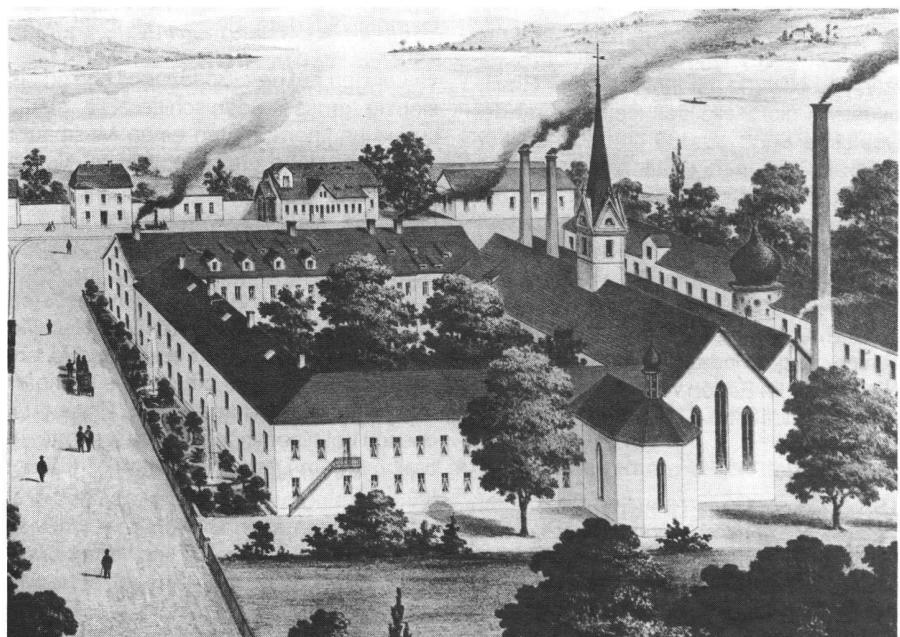


Abb. 3: Steckborn – In die Klosteranlagen wurde zu Beginn der Industrialisierung eine Kunstseidefabrik gebaut. Lithographie aus dem Jahr 1883.



Abb. 4: Feldbachareal Steckborn – In den achtziger Jahren wurden die alten Fabrikhallen abgerissen und mit Hilfe der öffentlichen Hand eine Tagungsstätte und ein kulturelles Zentrum geschaffen (Bild 1986). Erhalten blieb über die ganze Zeit der Turm mit Zwiebelkuppel.

Die unter Napoleons Protektorat im neuen Rheinbund zusammengeschlossenen Staaten traten sofort aus dem Regensburger Reichstag aus. Kaiser Franz II. legte noch im gleichen Jahr 1806 die deutsche Kaiserkrone nieder, nachdem er als Franz I. schon zwei Jahre zuvor den Titel eines Kaisers von Österreich angenommen hatte.

Nach der Niederlage Napoleons in Russland verschwand mit ihm auch der Rheinbund. An die Stelle des Reiches trat der Deutsche Bund aus 35 souveränen Fürsten und vier freien Städten. Österreich hatte den Vorsitz im Bundesrat, bis Bismarck das Habsburgerreich aus dem deutschen Spiel warf und 1871 das deutsche Kaiserreich aufrichtete, in welchem das von den Hohenzollern regierte Preussen die Führung innehatte. Beide Dynastien verschwanden indessen 1918 nach ihrer Niederlage im Ersten Weltkrieg von der politischen Bildfläche.

Vom Segelschiff zum Dampfschiff

Der Segler benützte gegenüber dem Ruderer und Stachler zum ersten Mal eine Kraft ausserhalb seines Körpers, nämlich den Wind. Gewiss erheischt das Steuern auch Muskelkraft, vor allem aber die gei-

stige Kraft in der Beobachtung der Windströmungen, die es auszunützen gilt. Die hohe Zeit der Segelschiffe, welche Personen und Güter beförderten, dauerte bis ins 19. Jahrhundert hinein. Als schöner Sport behauptet sich das Segeln auf dem Wasser auch in der Gegenwart.

In wirtschaftlicher Hinsicht fuhr das Dampfschiff dem Segelschiff bald nach der Zeit Napoleons den Rang ab. Um 1820 verkehrten auf dem Bodensee sechzig bis siebzig grosse Segelschiffe. Die stattlichen «Lädinen» hatten einen Mastbaum von 25 m Höhe und über 100 m² Segeltuch. Der württembergische König, nach dem der erste Bodenseedampfer «Wilhelm» getauft wurde, förderte den neuen Schiffsantrieb. Die Probefahrt im Spätherbst 1824 überzeugte. In den nächsten Jahren liefen drei weitere Dampfschiffe vom Stapel. Sie wurden noch aus Eichenholz gebaut. Erst der bayerische Dampfer «Ludwig» bestand aus Eisen. Er ging indessen bei einem nächtlichen Zusammenprall mit dem Dampfer «Zürich» 1863 unter.

Industrialisierung und Eisenbahn

Es lag nahe, dass man die Dampfkraft auch für die Fortbewegung von Fahrzeu-

gen auf dem Boden einsetzte. Beim Bau der ersten Eisenbahn plante man wo immer möglich Strecken von einem Seehafen zum andern. Man nahm also das Umladen von der Achse auf das Wasserfahrzeug ohne weiteres in Kauf. Von Zürich, der führenden Industriestadt der Schweiz, führten gleich zwei Schienenstränge an den Bodensee. Der eine erreichte über St. Gallen 1856 die Hafenstadt Rorschach, während die andere, gleichzeitig gebaute Linie nach Romanshorn führte. Trajektschiffe brachten die für Deutschland bestimmten Wagen von dort nach Friedrichshafen, wo sie auf deutschen Linien weiterrollten. Im Zeitalter des motorisierten Verkehrs dient diese Fähre heute dem Autoverkehr, ebenso eine kürzere zwischen Konstanz und Meersburg.

Der Bau der Eisenbahn bewirkte eine grosse Umschichtung im Wirtschafts- und Verkehrsleben. Der Anbau von Korn in eher ungünstigen Lagen ging zurück, weil man das Brot aus den in den Fabriken verdienten Löhnen kaufen konnte. Die Bahn brachte das Korn aus den eigentlichen Getreidekammern in die einheimischen Mühlen. Im Vorarlberg schrumpfte die Rebfläche nach dem Bau der Arlbergbahn, welche vom Brenner her den besseren und billigeren Südtirolerwein ins Land brachte, im Laufe der Jahrzehnte auf 1% der früheren Weinberge.

Die im ganzen Bodenseeraum blühende Textilindustrie konnte für ihre Ausfuhr auf Schiffe verzichten. Man hätte die meisten Güter ja später doch wieder auf Eisenbahnwagen umladen müssen. Die Eisenbahnen erlebten in unserer Zeit ein ähnliches Schicksal: Der Fabrikant brachte seine Ware nicht mehr mit dem Fuhrwerk auf die nächste Bahnstation, sondern der motorisierte Lastwagen führte sie auf den immer besser ausgebauten Strassen direkt zum fernen Kunden, was zweimaliges Umladen auf dem Güterbahnhof ersparte. Hatte man in der Hochblüte des Eisenbahnbaus die Strassen vernachlässigt, so eroberten diese im Wettkampf des Motors gegen die Schienen ihren Rang zurück. Das galt in wörmöglich noch höherem Masse auch für den Personenverkehr.

Auch der Bootsverkehr auf dem Bodensee steht heute im Zeichen der Sportschiffahrt. Nur ein sehr kleiner Teil der im und am See liegenden rund 50 000 Boote wird für den Arbeitsweg benützt, und die grossen Schiffe füllen sich mit Ausflugsfolk in der guten Jahreszeit. Nur wenige Kurse werden auch im Winter aufrecht erhalten.

Im Vorfeld der Gegenwart

Gewiss fehlte es nicht an Bestrebungen, dem Bodensee eine neue wirtschaftliche Bedeutung zu verleihen. Weite Kreise gedachten die Rheinschiffahrt von Basel über den Hochrhein bis in den Bodenseeraum zu verlängern, und beim Bau der zahlreichen Kraftwerke nahm man Rücksicht auf diesen Plan. Inzwischen wurde es still um den Vorstoss, den Bodensee direkt mit dem Weltmeer zu verbinden. Kräftiger wurde der Ruf erhoben, See und Strom von Wasserverschmutzungen zu bewahren, liefert doch der Bodensee heute Trinkwasser für mehr als vier Millionen Menschen. Die Stadt St. Gallen versorgt sich seit 1895 mit Bodenseewasser, das bei Sipplingen am Überlingersee auch für die Fernleitung in den Grossraum Stuttgart gefasst wird. «Rechtlich massgebend ist das Übereinkommen über die Regelung von Wasserentnahmen aus dem Bodensee von 1966» schreibt der St. Galler Regierungsrat Prof. Dr. Willi Geiger in seinem Überblick über die «Regionale Zusammenarbeit im Bodenseeraum» (Schweizer Journal Heft 9/88).

Solche Vereinbarungen sind im Geiste guter Nachbarschaft heute möglich, während der See zur Zeit des Dritten Reiches, das 1938 auch die Alpenrepublik Österreich der Diktatur Adolf Hitlers angliederte, eine unheimliche Schranke darstellte, wie seit dem erwähnten Waffengang von 1499 nicht mehr. Wir freuen uns, dass sich in der Gegenwart drei gesunde Bundesstaaten um den See die Hand reichen und gemeinsam Sorge dafür tragen, dass der Bodenseeraum für Angestellte und Arbeiter ein moderner Werkraum bleibt, dass er aber doch in seiner landschaftlichen Schönheit als Erholungsraum Einheimischen und Gästen erhalten bleibt.

Adresse des Verfassers:
Dr. Georg Thüner
Professor em. Hochschule St. Gallen
Eichenbühl
CH-9053 Teufen

Raubewirtschaftung am Beispiel des Kantons Thurgau

U. Hofer

Das zentrale Koordinationsinstrument der Raumplanung ist der kantonale Richtplan. Die Raumplanung ist ein Prozess, und daher soll der Richtplan als Arbeitsinstrument ausgestaltet sein. Im Kanton Thurgau enthält er sogenannte Planungsgrundsätze. Am Beispiel des Landwirtschaftsgebietes und des Seeufers wird die Funktion dieser Planungsgrundsätze erläutert.

Le plan directeur cantonal est l'instrument central de l'aménagement du territoire en ce qui concerne la coordination. L'aménagement du territoire est un processus, c'est pourquoi le plan directeur est conçu comme instrument de travail. Dans le canton de Thurgovie, ce plan directeur contient des principes régissant l'aménagement. A l'aide des exemples du territoire agricole est des rives du lac l'importance de ces principes est démontrée.

Einleitung

Warum Raubewirtschaftung? Je grösser die Bedrohung der natürlichen Grundlagen des Lebens – Grund und Boden, Luft und Wasser – wurde, umso mehr ertönt der Ruf nach einer ordnenden Hand. Das Bundesgesetz über die Raumplanung verpflichtet, das unvermehrbares Gut «Boden» haushälterisch zu nutzen und die Besiedlung so zu ordnen, dass sie nicht nur der lebenden Generation viele Vorteile bie-

tet, sondern auch im Blick auf die Zukunft verantwortet werden kann.

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau hat in den «Zielen der Raumordnungspolitik» vom Mai 1980 in den Grundzügen die Entwicklung des Kantons dargestellt. Darin ist festgehalten, dass die Thurgauer in einer ansprechenden Umgebung leben. Sie finden in unmittelbarer Nähe des Wohnortes Erholung in einer gepflegten Kulturlandschaft, wo Wiesen, Obstgärten,

Wälder und naturnahe Gebiete weitgehend erhalten geblieben sind.

Die erklärte Aufgabe der kantonalen Raumordnungspolitik ist es, die Attraktivität des Kantons Thurgau als Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten und zu fördern. Diese Aufgabe lässt sich in die folgenden Ziele aufteilen, die jedoch ein Ganzes bilden und nur im Zusammenspiel zum Erfolg führen können: Förderung der Wirtschaft, Stärkung der Zentren im Verhältnis zu den ausserkantonalen Agglomerationen, Förderung und Erhaltung des ländlichen Raumes, Schutz und Pflege der Umwelt. Aus der Gegenüberstellung dieser Schwerpunkte wird leicht ersichtlich, dass sich die Raumplanung in einem ausgesprochenen Spannungsfeld abspielt; Zielkonflikte lassen sich nicht vermeiden.

Kantonaler Richtplan

a) Aufbau des Kantonalen Richtplans

Damit die Probleme aus einer Gesamtschau gelöst werden können, wird als Koordinationsinstrument der kantonale Richtplan eingesetzt. Wie sollen aber nun die Ziele und Grundsätze darin umgesetzt werden? Aufgrund des Raumplanungsgesetzes ist die Richtplanung ein dauernder Prozess der Koordination raumwirksamer