Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 23 (1966)

Heft: 6

Artikel: Regio Bodaniensis

Autor: Winkler, Ernst

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783866

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: 11.08.2025

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

Regio Bodaniensis

Von Prof. Dr. Ernst Winkler, Zürich

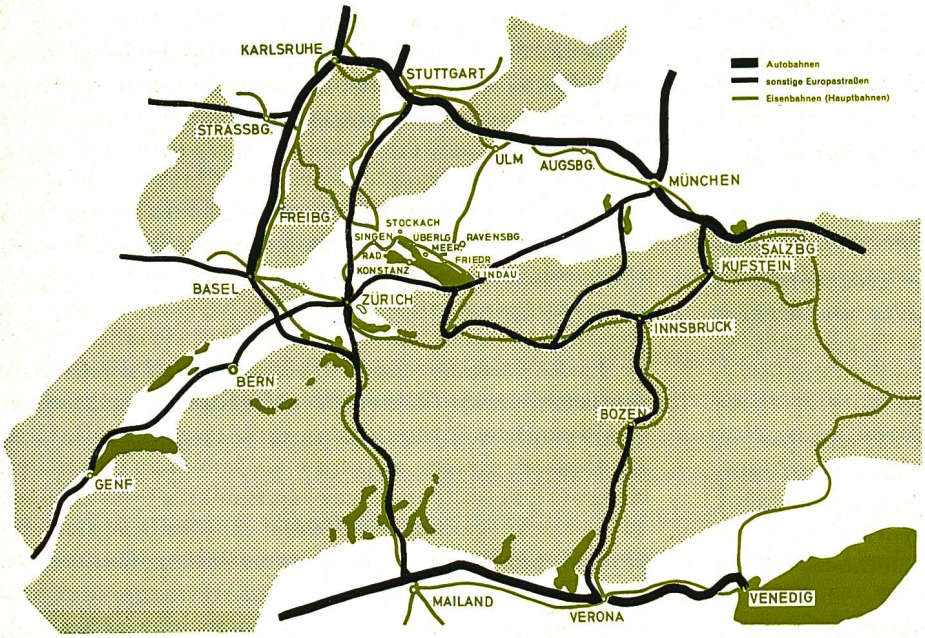
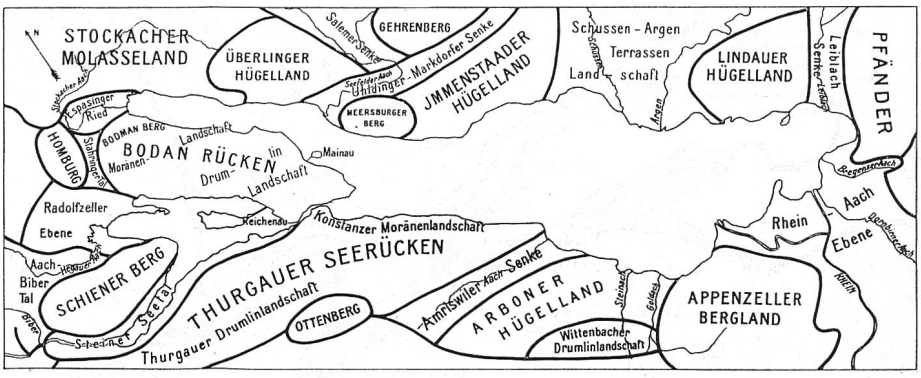


Abb. 1.
Die Bodenseeregion im grössern Verkehrsraum. Die Erschliessung durch Hauptstrassen (Autobahnen, sonstige Europastrassen) und Bahnen. (Nach Landesplanungsstelle beim Innenministerium Baden-Württemberg.)

Die in den letzten Jahren — auch propagandistisch geschickt — intensivierten Bemühungen, «über die politischen Grenzen hinweg» eine optimale Entwicklung der Region um Basel planmässig zu fördern, haben beinahe vergessen lassen, dass es noch andere ähnliche Gebiete gibt, in denen analoge Gedanken nicht minder weit zurückreichen. Dies gilt unter anderem vom Bodenseeraum, in welchem Entwicklungspläne, ja sogar gemeinsame Werke, teilweise noch älter sind. Es ist daher wohl angezeigt, auch auf sie hinzuweisen, zumal vor kurzem (Mitte 1966) vom bayrischen Staatsminister für Bundesangelegenheiten, Dr. Franz Heubl, offiziell empfohlen wurde, eine gemeinsame «Raumordnung» Oesterreichs, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland zu unternehmen. Sie sollte nach ihm zu einer allgemeinen Konvention über die Reinhaltung von Luft, Wasser und Boden, über die Schiffahrt, die Fischerei, den Fremdenverkehr, die Energie- und Trinkwasserversorgung und die Abwasserbeseitigung im Bodenseegebiet führen. Rein terminologisch wohnt diesem Raum gegenüber einer Regio Basiliensis der Vorteil inne, im Namen Bodanus ein Symbol zu haben, das erheblich weniger als eine Grenzstadt die politische Diskussion zu beeinträchtigen vermag. Andererseits mag die ursprünglich sicher eindeutig trennende Funktion eines so grossen Gewässers, wie es der Bodensee mit seinen nahezu 540 Quadratkilometern Oberfläche darstellt, die Individualisierung der an ihm liegenden Länder massgeblich mitbestimmt haben, die nun durch Regionalplanungsmassnahmen neutralisiert werden soll. Wie dem nun sei, das Bodenseegebiet stellt zweifellos eine «Grosslandschaft» dar, die durch ihre Lage und Eigenart zu einem besonders eindrücklichen Beispiel des freundnachbarlichen Zusammenwirkens nicht weniger prädestiniert erscheint als die Gegend von Basel.

«Das Bodenseegebiet», sagt J. Früh in seiner monumentalen «Geographie der Schweiz», «ist als jene nach Lage und Entstehung mehr oder weniger einheitliche Landschaft verstanden, die sich annähernd mit der gegen 110 Kilometer breiten Ausdehnungsfläche des eiszeitlichen Rheingletschers deckt und von dessen Jungmoränen umzogen wird. Es umfasst somit neben dem weiten Zungenbecken des Bodensees noch das sowohl westlich bis zur Mündung der Thur reichende schweizerische Gelände als auch nördlich bis nahe an die Donau und östlich bis zur Iller sich ausdehnende Landschaften der schwäbisch-bayrischen Hochebene. ... Demgemäss besitzt das gesamte Gebiet den Charakter jener ehemaligen Gletscherlandschaften des Alpenvorlandes, die sich durch vorherrschend hügelige Beschaffenheit auszeichnen; es wechseln dabei Grund- und Moränenhügel mit höheren, vom Eis abgeschliffenen Molassetafelbergen ab, und zwischen den Erhebungen dehnen sich meist breite, bald von Schotterflächen eingenommene, bald von Seen und Mooren erfüllte Täler aus, in denen die heutigen Bäche und Flüsse in ruhigem, oft geschlängeltem Lauf dahinziehen. Mehrere von diesen Tälern besitzen eine zentripetale, dem grossen Zungenbecken des Boden-

Abb. 2.
Die natürlichen Landschaften des Bodenseegebietes. Trotz seiner Anlage als Gletscherrandgebiet ist der Bodenseeraum eine Grossregion hoher landschaftlicher Vielfalt. (Nach E. Kaltenbach: Beiträge zur Anthropogeographie des Bodenseegebietes. Basel 1922.)



sees zugewandte Entwässerung; dies ist namentlich auf dem östlichen Flügel des alten Rheingletschers der Fall.

Dadurch, dass sich das Bodenseegebiet im weiteren Sinne über die europäische Wasserscheide zwischen Rhein und Donau und über das Berührungsgebiet mehrerer Staaten, die sich am Bodensee treffen, ausdehnt, kommt ihm in Mitteleuropa eine besondere Stellung und Bedeutung zu. Im Herzen des ehemaligen Herzogtums Schwaben gelegen, erhielt der See wegen seiner Grösse und Lage seit dem XVI. Jahrhundert den Namen «Das schwäbische Meer». Obgleich er kein politisches Kondominium darstellt, bestehen doch enge Beziehungen unter den fünf Uferstaaten. (Baden, Württemberg, Bayern, Oesterreich, Schweiz). Dafür sprechen die trefflichen Karten 1:50 000 sowie die seit 1869 erscheinenden Publikationen des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung, die Rhein- und Bodenseeregulierung, die internationalen Bestrebungen für die Grosschiffahrt auf dem Rhein, die Verbesserungen des Querverkehrs, endlich das freundnachbarliche Verhältnis unter den Umwohnern.» Diese ebenso eindrückliche wie treffende knappe Schilderung des natürlichen Gesamtraums hätte sich durch ebensoviele gemeinsame Züge der Kulturlandschaft: durch gute Böden und ein «herrliches Seeklima» begünstigte Uferstädte und Dörfer, Acker-, Wies-, Reb- und Obstgelände und ein dichtes Verkehrsnetz vertiefen lassen. Dabei hätte betont werden können, dass der Zusammenklang der Leistungen einer grossen kulturellen und geschichtlichen Vergangenheit mit einer Landschaft, die zu den schönsten Schöpfungen der Natur gehört, dem Bodenseegebiet einen besonderen Rang (gibt) und es «zu einer Kultur- und Erholungslandschaft von europäischer Geltung» macht.

Die gemeinsame Inangriffnahme einer überstaatlichen Regionalplanung, wie sie eingangs erwähnt wurde, liegt daher in einer Zeit, die mehr denn je zu stärkster Beanspruchung der Landschaft und ihrer Elemente: namentlich der Gewässer, der Luft und des Bodens, aber auch der natürlichen Organismen tendiert, nahe. Hierzu liefern Anregungen wie die genannte des bayrischen Staatsministers oder die Hinweise des Innenministeriums Baden-Württemberg auf die «langfristige Planung im Bodenseegebiet» (1962) beherzigenswerte positive Impulse. Ihre Skizzierung an dieser Stelle dürfte auch vergleichsweise Interesse verdienen. Das soeben zitierte Planungsgutachten von Baden-Württemberg bietet dazu auch den willkommenen Anknüpfungspunkt. Nach einem lapidaren Abriss der Landschaft betont es: «Die reiche kulturelle Tradition verpflichtet dazu, das Bodenseegebiet den neuen Bedürfnissen und Möglichkeiten entsprechend so zu entwickeln, dass auch für kommende Generationen die vorhandenen Werte erhalten und möglichst neue kulturelle Werte geschaffen werden.» Wenn hierbei auch vor allem die deutschen Bereiche gemeint sind, so lässt sich diese Erklärung voll auf die übrigen, also die österreichischen und schweizerischen übertragen. Dies gilt ebenso für die Planungsleitgedanken, die im folgenden umrissen seien.

Den Ausgangspunkt bilden die «grossräumigen Beziehungen», nach welchem dem Bodenseegebiet eine günstige Mittellage innerhalb Westeuropas zu den Ländern Deutschland, Oesterreich, Schweiz, Frankreich und Italien zugewiesen scheint. Der See selbst liegt dabei quer zu dem weiten, sich nach Westen hin verengenden Alpenvorland, das sich von Niederösterreich bis zum Genfersee erstreckt. Er riegelt die von Natur vorgezeichnete Ost-West-Durchgangslinie ab und lässt so an seinen beiden Enden jeweils eine Passituation entstehen. Die Bedeutung dieser Passage wird noch dadurch erhöht, dass an beide Stellen auch wichtige Durchgangswege für den Nord-Süd-Verkehr einmünden: im Raum Lindau–Bregenz das breite Alpenrheintal, das den Verkehr über die Bündner Pässe nach Italien begünstigt, und im Raum Stockach–Singen die entlang der Schwäbischen Alb führende Verbindung Stuttgart–Zürich–St. Gotthard–Italien.

Diese günstige Lage im Schnittpunkt wichtiger Passverbindungen war eine der wesentlichen Ursachen für die Bedeutung des Bodenseeraumes im Mittelalter. Der Handel bediente sich mit Vorliebe des Wasserweges über den See, der den Verkehr nach beiden Richtungen erleichterte und an sich zog. Die Uferstädte waren damals wichtige Umschlagplätze mit regem Eigenhandel. Auch in neuerer Zeit hat die Standortgunst des Bodenseegebietes mehrere dieser alten Städte zu bedeuten-

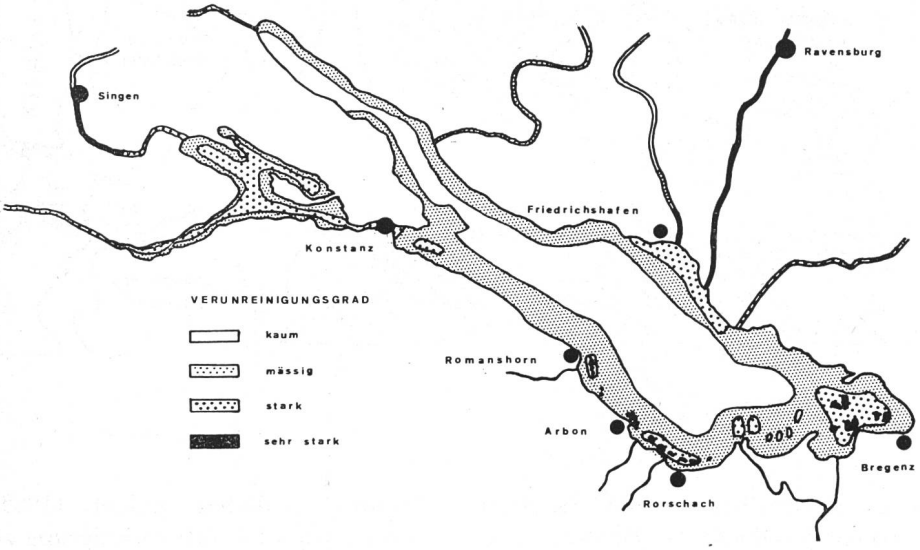


Abb. 3.
Verschmutzung des Bodensees und seiner Zuflüsse. Nach «Hinweise für die langfristige Planung im Bodenseegebiet», herausgegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg. Stuttgart 1962. Die schweizerischen Flüsse sind nicht aufgeführt, da die Erhebung ihrer Verschmutzung nach andern Gesichtspunkten erfolgte als bei den deutschen. Die Verunreinigung dürfte etwas geringer sein als die der deutschen Zuflüsse. Dagegen trägt der Rhein dem Bodensee ungefähr 50 Prozent aller ihm von Flüssen zufliessenden Schmutzstoffe zu. Im übrigen ist demnächst ein Bericht der internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee über den derzeitigen Verschmutzungszustand zu erwarten, der diesen für alle Zuflüsse nach Gesichtspunkten nach den gleichen Untersuchungskriterien darstellt.
(Zeichnung: U. Fricker)

Die beigegebenen Kartenskizzen stellen Beispiele für Grundlagenuntersuchungen dar, die für die grossräumige Planung mittel- oder unmittelbar verwendet werden können. Analoge Darstellungen finden sich auch in der übrigen bestehenden Literatur zahlreich, wenn sie auch teilweise von unterschiedlichem Wert sein dürften und partiell zu überarbeiten sind.

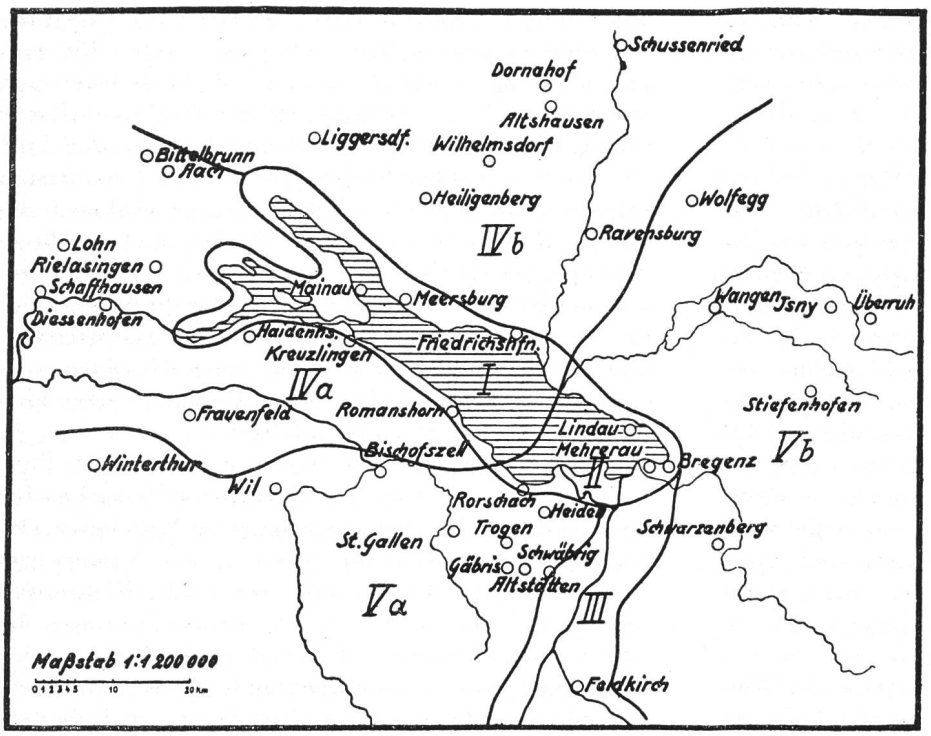
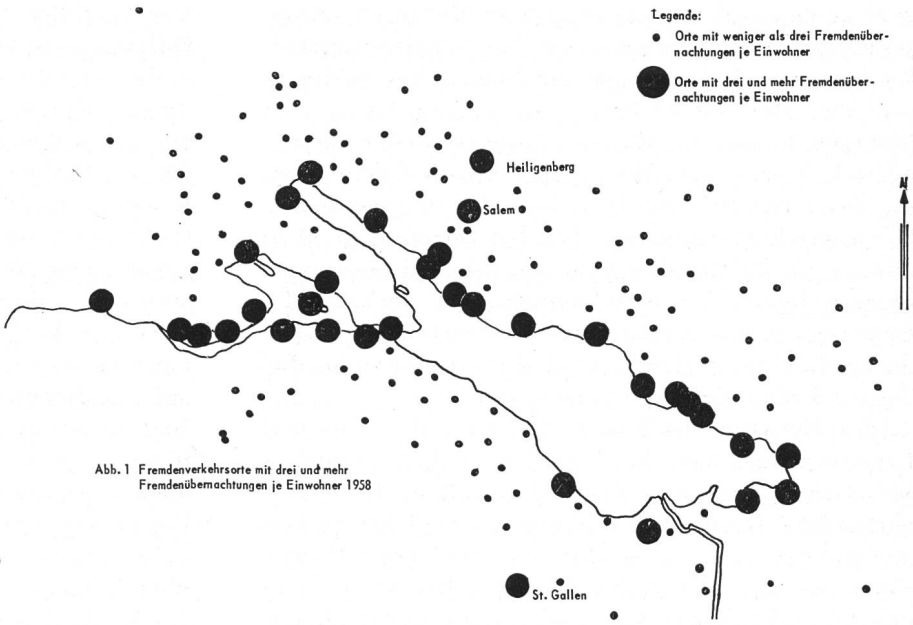


Abb. 4.
Klimabezirke des Bodenseegebietes.
I die Seen- und Uferzonen. Niederschlagsmenge unter 1000 mm, eher nebelreich, warm mit milden Wintern. Zone des Weinbaus II Oestliches Bodenseegebiet. Niederschläge über 1000 mm, thermisch ähnlich dem Gebiet I, Föhnrandgebiet. Kaum Rebbau möglich. III Bodensee–Rheintal. Eigentliche Föhnzone, nebelarm, trockener als II, im Jahresmittel etwa so warm wie die Seeufer. Lokal Weinbau möglich. IV Nördliche und südliche Hügelländer. Nebelhäufigkeit, grössere Temperaturschwankungen als an den Seeufern. Niederschläge eher unter 1000 mm. Nur vereinzelt Weinbau möglich. Zonen vorwiegenden Acker- und Wiesbaus. Nach O. Elwert: Das Klima des Bodenseegebiets. Hall a. K. 1934.

Abb. 5.
Die Fremdenverkehrsorte im Bodenseegebiet. Die Kartenskizze zeigt deutlich die Gunst der Seeufer für Fremdenverkehr. Nach H. Wolf: Versuch einer Analyse des Fremdenverkehrs im Bodenseegebiet. Mannheim 1961.



den Mittelpunkten der Verwaltung und Arbeit werden lassen. Heute berühren die grossen Verkehrswege das Bodenseegebiet nicht mehr unmittelbar. Die einzige nennenswerte Ost-West-Verbindung, der sowohl die Eisenbahn als auch die Europastrasse folgen, berührt den See nur an seinem südlichen Ufer. Von der Natur vorgezeichnete gute Verkehrsbeziehungen von Westen her durch das Hochrheintal nördlich am Bodensee vorbei nach Osten, haben sich bisher, hauptsächlich wohl wegen des Grenzverlaufs im Raum Schaffhausen, nicht entwickelt. Von Südwestdeutschland aus gesehen, dessen Schwergewicht heute auf dem mittleren Neckarraum, dem Raum Karlsruhe und dem Rhein-Neckar-Gebiet ruht, zeigt das Bodenseegebiet ausgesprochene Randlage. Trotz der guten nachbarlichen Beziehungen zu den angrenzenden Ländern hat sich diese in mancher Hinsicht hemmend auf seine Entwicklung ausgewirkt.

Deshalb entspricht auch die derzeitige Verkehrserschliessung des Bodenseeraumes nicht seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seinem Rang als internationales Reise- und Ferienziel. Es fehlt vor allem eine grossräumig wirksame Ost-Weststrasse nördlich des Sees, die derjenigen der Schweiz — die jedoch ebenfalls ausbaubedürftig ist — entspräche. Die dem nördlichen Seeufer folgende Strasse ist für den grossräumigen Verkehr nicht geeignet und sollte von ihm entlastet werden. Als wichtiger Erholungsgürtel wäre überdies die Gestadezone von Durchgangsstrassen überhaupt zu befreien. Die für den Nord-Süd-Verkehr zur Verfügung stehenden Europastrassen ziehen in mehr oder weniger grosser Entfernung am Bodensee vorbei, die an sie angeschlossenen Verkehrswege aber sind ihren Anforderungen, nicht zuletzt infolge teilweise enger Ortsdurchfahrten, nicht mehr gewachsen; sie erfüllen deshalb vielfach nur noch zweit- oder drittrangige Funktionen.

Für den internationalen und grossregionalen Bahnverkehr spielt der Bodenseeraum eine verhältnismässig untergeordnete Rolle. Verhältnismässig gut ist das Bodenseegebiet durch die Flughäfen Zürich-Kloten und Friedrichshafen sowie die Landeplätze Konstanz, Leutkirch und Ravensberg an den internationalen und regionalen Luftverkehr angeschlossen. Dagegen ist die Verbindung des Bodensees mit der internationalen Rheinwasserstrasse ein Ziel, um dessen Gewinnung immer noch gerungen wird. Der Staatsvertrag vom 28. März 1929, durch den zwischen der Schweiz und Deutschland vereinbart wurde, im Zusammenhang mit der Oberrheinregulierung die Ausführung des Grossschiffahrtsweges Basel–Bodensee zu erstreben, ist noch nicht bis zur Realplanung gediehen; die Einwände des Gewässer- und Landschaftsschutzes scheinen sie stets erneut in Frage zu stellen. In ähnlicher Weise wurde bisher auch die Bodensee–Donau-Verbindung immer wieder hinausgezögert.

«Als natürlicher Trinkwasserspeicher mit nahezu 50 Milliarden Kubikmeter Inhalt ist der Bodensee von grösster Bedeutung für seine Anlieger. Seit langem beziehen zahlreiche Anliegergemeinden ihr Trinkwasser aus dem See. Ueber die Bodensee-Fernwasserversorgung, die dem See pro Tag bis zu 190 000 m^3 Wasser entnehmen kann, werden ausserdem grosse dichtbesiedelte Wassermangelgebiete im Innern des Landes (Deutschland) über 150 km hinweg mit Bodenseewasser versorgt. Bei dem noch immer steigenden Wasserbedarf für Wohnbevölkerung und Industrie wird damit zu rechnen sein, dass in Zukunft noch weitere landeinwärts gelegene Gebiete im engern Bereich des Bodensees — auch in anderen Anliegerstaaten — Bodenseewasser in Anspruch nehmen müssen.» Da andererseits die Verschmutzungsgefahr für den See ebenfalls besorgniserregend im Steigen begriffen ist, trotzdem für Gewässerschutzmassnahmen bereits hohe In-

vestitionen eingesetzt wurden, bleibt die Regeneration, zusammen mit entsprechenden Landschaftsschutzvorkehren, eine dauernde, ja zunehmend kostspieligere Aufgabe. Die notwendigen Sanierungen lassen sich naturgemäss nur im Rahmen internationaler Zusammenarbeit erreichen. Diese Erkenntnis hat denn auch im November 1959 zur Gründung der internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee geführt, die ein am 27. Oktober 1960 von den Anliegerstaaten unterzeichnetes Uebereinkommen zum Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung ausarbeitete; es soll durch eine internationale Reinhalteverordnung für den See (und seine Zuflüsse) ergänzt werden.

Die Funktion des Bodenseegebietes als Reise- und Erholungsraum lässt den Landschaftsschutz besonders dringlich erscheinen. Insbesondere gilt es die Schönheiten der Uferzonen zu erhalten und zugleich für vermehrte Erholung zu erschliessen, was begreiflicherweise nur allzu oft zu Kollisionen führt. Dabei wird eines der wichtigsten Anliegen sein, die weitergehende Industrialisierung zur Entlastung der Ufersäume in geeignete Standorte des Hinterlandes zu verweisen. «Da der Bodensee als wichtiger Trinkwasserspeicher erhalten werden muss, dürfen Betriebe, die für den See gefährliche Abwasser ableiten, im Wassereinzugsgebiet des Bodensees nicht erstellt werden.»

Im Landschaftsschutz ist die Schweizer Regionalplanung mit Vorschlägen für den Rhein- und Seeuferschutz vorangegangen. Neuerdings (1966) bereiten die baden-württembergischen Landkreise auf Anregung des Konstanzer Landrates L. Seiterich eine Naturschutz-Charta für die nördlichen Seegestade vor.

Weitere Möglichkeiten für die Entwicklung des Bodenseegebietes sind durch seine günstige Lage im Schnittpunkt dreier durch gemeinsame Geschichte und Kultur eng verbundener Länder gegeben. Hier eröffnet vor allem die fortschreitende europäische Integration gute Aussichten für eine Neubelebung und Pflege seiner traditionellen Mittlerrolle auf kulturellem und wirtschaftlichem Gebiet (Universitätsgründung in Konstanz). In diesem Zusammenhang bietet sich der Bodenseeraum unter der Voraussetzung seiner Erhaltung als europäische Kulturlandschaft, z. B. als Sitz von Kulturinstituten und wissenschaftlichen Forschungsanstalten von übernationaler Bedeutung, in ausgezeichneter Weise an. Dazu ist neben dem Um- und Ausbau des bestehenden Fernstrassennetzes der Bau neuer Autostrassen notwendig: Autobahn Stuttgart–westliches Bodenseegebiet mit Anschluss zur Schweiz, Italien, Oesterreich und Südfrankreich; Autoschnellstrasse oder Autobahn Würzburg – Ulm – östliches Bodenseegebiet mit Anschluss zur Schweiz, Oesterreich und Italien sowie die Verlängerung der geplanten Autobahn oder Autoschnellstrasse München–Lindau in Richtung Stockach–Singen–Hochrheintal–Basel oder Freiburg mit Anschluss an Mittel- und Südfrankreich. Gemäss dem Grundsatz, Stadtlandschaften und Erholungsgebiete mit Hauptverkehrsadern nur zu tangieren, muss diese Ost-West-Fernverkehrsstrasse so weit vom Seeufer entfernt geführt werden, dass sie die Uferstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet und zugleich der Erschliessung des wirtschaftlich schwachen Hinterlandes dient; ausserdem eine Autostrasse aus dem Schussenbecken in den mittleren Neckarraum über Tübingen. Die Autobahnen oder Autoschnellstrassen sollten den Bodensee an den grossräumigen Verkehr anschliessen. Die Erschliessung selbst ist Aufgabe eines gut auszubauenden Netzes von Zubringerstrassen. Die Uferstrasse(n) sollte(n), unbeschadet ihres ebenfalls notwendigen Ausbaues, im Endziel vorwiegend dem Verkehr zwischen Ufergemeinden dienen. Im Hinblick auf den Strukturwandel innerhalb des Verkehrs ist an Neutrassierungen von Eisenbahnen im Bodenseegebiet nicht zu denken. Erwünscht wäre jedoch der Wiedereinbau des zweiten Geleises zwischen Horb und Tuttlingen, der zweigleisige Ausbau der Strecke Friedrichshafen–Lindau sowie eine rasche Elektrifizierung der überregionalen Eisenbahnstrecken.

Das Bodenseegebiet wird von dem Trassee der geplanten Rohölfernleitungen von Genua nach Süddeutschland berührt. Im Wassereinzugsgebiet des Bodensees muss die Oelleitung so gesichert werden, dass jede Gefährdung des ober- und unterirdischen Wassers ausgeschlossen ist.

Dass sich auch hinsichtlich der Bodenseeschiffahrt und -fischerei sowie der Land-, Forst- und Industriewirtschaft der Nachbarlandschaften zahlreiche Probleme ergeben, die internationale Regelungen nahelegen, sei hier nur angemerkt.

Fassen wir diese Probleme kurz in Planungsziele zusammen, so lässt sich, wiederum in weitgehender Benützung des zitierten Gutachtens des Innenministeriums Baden-Württemberg, festhalten, dass es gilt, die Ansprüche des Wohnens, Arbeitens, Erholens und Verkehrens unter Wahrung eines bestmöglichen dynamischen Gleichgewichts der naturnahen Landschaften so aufeinander abzustimmen, dass sowohl örtlich (kommunal) wie klein- und grossregional eine optimale Entwicklung des Bodenseegebiets gewährleistet ist. Innerhalb dieses Rahmens kommt dem Bodensee selbst zentrale Bedeutung zu, insofern er als Trink- und Brauchwasser- und Erholungsquelle wie als Fischerei- und Verkehrsraum eine entscheidende Lebensgrundlage der Anwohner und zugleich einer grossen Zahl von Besuchern Erholungsmöglichkeit — in physischer wie psychischer Hinsicht — darstellt. Zonal gesehen erhebt sich deshalb vor allem die Forderung, «die Bodenseelandschaft, vor allem der Ufergebiete, als Kultur- und Erholungslandschaft für die ansässige und die von ganz Europa und Uebersee dieses Gebiet besuchende Bevölkerung zu erhalten und weiter als (entsprechende) Kulturlandschaft zu entwickeln», die agrarische, insbesondere aber die industrielle Nutzung und Ueberbauung sowie den Grossverkehr ins Hinterland zu verweisen bzw. nur solche Industriezweige oder Gewerbe an den Ufern lokal zuzulassen, die diese nicht störend zu beeinflussen vermögen. Dass hierbei die Hierarchie der Siedlungen wie der Verkehr besonders

heikle Fragen aufwerfen, braucht hier, wo es sich um skizzenhafte Andeutungen handelt, nicht besonders markiert zu werden.

Wie weit es möglich ist, auf Grund der verschiedenen Staatsgesetze der Anrainerländer zu gemeinsamen Regionalplänen zu kommen, sei hier nicht untersucht. Zweifellos wird es sich hierbei vor allem um Richtpläne handeln, welche die objektiv wünschbare generelle Strukturierung, Lokalisierung bzw. Regionalisierung und Dimensionierung der Naturgegebenheiten (Boden, Klima, Gewässer, Vegetation und Fauna) und Kulturbedürfnisse (Bevölkerung, Siedlungen, Verkehr, Land- und Forstwirtschaft, Energiegewinnung, Industrie, Infrastruktur im engern Sinne: Versorgungsanlagen, Dienste usw.) zum Ausdruck bringen, wobei entsprechende Prognosen (Bevölkerung, Verkehr, Wirtschaft) und Diagnosen die notwendigen Grundlagen zu liefern haben. Die Tatsache, dass der Stand der Grundlagenforschung bzw. -beschaffung in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz trotz weitgehender Internationalisierung bzw. Normierung der Wissenschaft noch immer sehr verschieden ist — wie sich auch in der Basler Region gezeigt hat — dürfte kein Grund sein, sich vor der Inangriffnahme des gemeinsamen Werkes abschrecken zu lassen.

So ist denn zu hoffen — und die erfreulichen Entwicklungen gerade im Nordwesten der Schweiz ermutigen hierzu —, dass auch im Bodenseeraum, zum Wohle seiner Bevölkerung und seiner gesamten Natur- und Kulturlandschaft und zum Vorteil der zahlreichen Freunde in der ganzen Welt, eine Gesamtplanung Wirklichkeit werde, die verschiedentlich angeregt und gefordert — wir denken dabei auch an eine kleine internationale Gruppe von Planern u. a. H. Aregger, H. Gutersohn, R. Stüdeli (Zürich), E. Dietrich (Godesberg), J. Umlauf (Stuttgart) und R. Wurzer (Wien), welche schon vor Jahren Notwendigkeit und Wünschbarkeit der Planung über die Grenzen des Bodensees hinaus erkannt haben — sowohl auf nationalem wie internationalem Boden wertvollste Früchte zu zeitigen vermöchte. Der Aufruf Minister Heubls ist dafür ein Signal, das nicht überhört werden darf.

Quellen

Die Literatur über das Bodenseegebiet ist beinahe unübersehbar. Für die Planung besteht daher eher ein «embarras de richesse» als ein Mangel an Unterlagen, wenn diese auch sicher ungleich verwertbar sind. Grundlegendes hat zur Erforschung des Gesamtraumes vor allem der Verein für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung (seit 1868) beigetragen, dessen Schriften (1869 ff.) eine Fundgrube sowohl naturwissenschaftlicher als auch kultur- und geschichtswissenschaftlicher Erkenntnis sind. Im folgenden können nur einige wenige Hinweise auf Quellen gegeben werden, die zusammenfassend über grössere Wissenschaftsgebiete und den ganzen Bodenseeraum orientieren und weiterführende Literatur enthalten.

Grundlagen der Planung: Arbeiten der Bodenseekonferenz. München 1957 ff. (hauptsächlich geodätische Untersuchungen). — *Auerbach, M.:* Das Schrifttum der naturwissenschaftlichen Bodenseeforschung. Schriften des Ver. f. Gesch. d. Bodensees 1952. — Bodensee-Bibliothek. Lindau und Konstanz 1955 ff. — Bodensee-Buch. Konstanz 1913 ff. — Bodensee-Handbuch. Konstanz 1945 ff. — *Doka, H.:* Der Bodensee im internationalen Recht. 1927. — *Elwert, O.:* Das Klima des Bodenseegebiets. Halle 1934. — *Feger, O.:* Geschichte des Bodenseeraumes. Lindau und Konstanz 1955 ff. — *Härle, J.:* Das Obstbaugebiet am Bodensee. Alemann. Jahrbuch 1964/65. — *Hoffmann, H.:* Die wirtschaftsgeographischen Verhältnisse des Bodenseegebietes. Frankfurt a. M. 1929. — *Kaltenbach, E.:* Beiträge zur Anthropogeographie des Bodenseegebietes. Basel 1922. — *Kiefer, N.:* Naturkunde des Bodensees. Lindau und Konstanz 1955. — *Kneschaurek, F.:* Die wirtschaftliche Entwicklung des Bodenseegebietes. Konstanz 1962. — *Knoepfle, A.:* Kunstgeschichte des Bodenseeraumes. Lindau 1961 ff. — *Metz, F.:* Zur Geographie des Bodensees. Land und Leute. Stuttgart 1961. — *Naumann, E.:* Charakteristik des Bodenseewassers und seine Aufbereitung zu Trinkwasser. Monatsbulletin d. Schweiz. Ver. der Gas- und Wasserfachmänner 1955. — *Schahl, A.:* Kunstbrevier für das Bodenseegebiet. Stuttgart 1959. — *Schmidle, W.:* Die Grossformen der Bodenseelandschaft und ihre Geschichte. Heidelberg 1944. — *Sigg, H.:* Die Schiffahrt auf dem Bodensee im Wandel der Jahrhunderte. Konstanz 1960. — Südwestdeutscher Wasserwirtschaftsverband: Der Bodensee. Stuttgart 1953. — *Wachek, F.:* Der Bodensee unter der Auswirkung seiner Zuflüsse. Schriften d. Ver. f. Gesch. d. Bodensees 75, 1957. — *Woll, H.:* Versuch einer Analyse des Fremdenverkehrs im Bodenseegebiet. Konstanz 1961. — *Zwick, St.:* Die Grenzverhältnisse am Bodensee. Zoll-Rundschau 9, 1964.

Planung: Bodenseeprojekt der deutschen Forschungsgemeinschaft. Berlin 1963 ff. — *Ebner, W.:* Die Bodensee-Fernwasserversorgung und ihre Planung. Journées internationales d'étude des eaux de qualité. Liège 1955. — Innenministerium Baden-Württemberg: Hinweise für die langfristige Planung im Bodenseegebiet. Stuttgart 1962. — *Jaag, O.:* Gewässerschutz, eine europäische Aufgabe: das System Bodensee-Rhein, Zürich 1962. — Regionalplanung Nordostschweiz: Rhein-Seeuferschutzplanung. Zürich 1953. — *Schwenkel, H.:* Ueber den Schutz des Bodensees. Schriften des Vereins für die Gesch. d. Bodensees 54, 1926. — *Wurzer, R.:* Planung des Rheintales. Wien 1965.