

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 14 (2007)
Heft: 160

Artikel: Rücken an Rücken
Autor: Wuhrer, Pit
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884996>

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: 12.01.2026

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

RÜCKEN AN R



Der neue Autobahnzoll Tägermoos ist so konstruiert, dass er jederzeit in Einzelteile zerlegt werden könnte. Als ob die Aussichten auf einen EU-Beitritt der Schweiz gross wären. Bild: Adrian Elsener

ÜCKEN



Im Strassenverkehr lässt sich eine Zusammenarbeit des Kantons Thurgau mit der Region Konstanz kaum vermeiden. Da hat manchmal sogar die Kooperation geklappt – insbesondere wenn es darum ging, die Bevölkerung über den Löffel zu balbieren.

VON PIT WUHRER



nde Juli flogen im Konstanzer Ratssaal mal wieder die Fetzen – und wie so oft in den letzten Jahrzehnten ging es um den grenzüberschreitenden Verkehr.

Genehmigt der Gemeinderat dem Lago Shopping Center, dem riesigen Einkaufszentrum an der Grenze zur Schweiz, ein zusätzliches Parkhaus mit 270 Stellplätzen? Und das, obwohl er laut einem früheren Beschluss dem 2004 eröffneten Ladenkomplex nie mehr als jene 710 Parkplätze zugestehen wollte, die jetzt schon angefahren werden? Oder hält er sich an seine alte Grundsatzentscheidung, der zufolge der innerstädtische Verkehr eingedämmt werden soll?

Die Debatte war heftig, aber kurz. Und sie ging aus, wie Diskussionen in Konstanz immer ausgehen, wenn Fragen der Wirtschaftsförderung, der Kaufkraft und des Individualverkehrs entschieden werden: Die bürgerliche Ratsmehrheit setzte sich durch, auch ein Teil der SPD votierte dafür, und die Grünen mussten mal wieder zusehen, wie ihr Oberbürgermeister – er ist Mitglied der Grünen – sich um ihre Politik foutierte und den Parkhausneubau durchboxte.

Und so wird die Bodanstrasse, der Hauptzufahrtsweg zum Lago-Center, vollends zugestopft. Schon heute bewegt sich hier samstags fast gar nichts mehr – auch nichts im städtischen Linienverkehr, dessen Busse allesamt durch dieses Nadelöhr müssen. Denn an

Wochenenden und Schweizer Brückentagen suchen bis zu 50'000 Menschen einen Weg zum Lago; rund ein Drittel davon kommt aus den Kantonen Thurgau, St.Gallen und Zürich. Die bleiben jedoch dank der Konstanzer Verkehrsführung schon weitaus früher stecken: Da die Verwaltung vor ein paar Jahren – ohne sich mit der Nachbarstadt abzusprechen – beschloss, den gesamten grenzüberschreitenden Verkehr auf einen Kreisel zu lenken, erstreckt sich der Lago-Stau mitunter bis weit über die drei Grenzübergänge nach Kreuzlingen hinein. Und dort, so sagte eine SPD-Gemeinderätin an der Parkhaus-Sitzung im Juli, könnte man doch auch die lästige Verkehrsfrage lösen: Die Kreuzlinger Verwaltung solle doch dafür sorgen, dass man von Süden, also von der Schweiz her, direkt die Lago-Parkplätze anfahren kann. Her mit dem Geld, aber bitte ohne lästige Begleiterscheinung – das wäre allen Rätinnen und Räten am liebsten. Denn auch sie verzweifeln wie viele in Konstanz an den chaotischen Verkehrsverhältnissen: Die einen warten oft vergeblich auf ihren Bus, der in der Bodanstrasse feststeckt; die anderen stecken am Zoll fest, weil sie auf der Schweizer Seite ihren Tank mit billigem Schweizer Benzin oder den Kofferraum mit Nudeln gefüllt haben und zwischen denen stehen, die bei Aldi, Lidl oder Norma gleich palettenweise Milch, Joghurt, Billigfleisch und Schnaps posten wollen. Und irgendwann schimpfen sie alle leise vor sich hin und manchmal laut auf die anderen – die «Kuh-schweizer» oder die «Sauschwoobe». Nur auf die Verkehrsplaner beidseits der Grenze, auf die schimpft niemand.

Dabei sind sie es, welche die Misere überhaupt

Mit der Überwindung der Schöllenschlucht und dem ersten Postverkehr über den Gotthard verlor der Septimer jedoch allmählich an Bedeutung – und in Konstanz platzte der Traum von der mitteleuropäischen Metropole.

erst geschaffen haben – indem sie immer mehr Strassen bauen, die einen Zuwachs an Verkehr bewirken, den historisch gewachsene Siedlungen und mittelalterliche Städte wie Konstanz schlichtweg nicht aufnehmen können. Aber so weit haben die politischen Verantwortlichen offenbar noch nie denken können. Schon gar nicht jene, die auf die Schnapsidee kamen, eine Autobahn mitten durch Konstanz zu führen.

DAS TRAUMA VOM VERKEHRSSCHATTEN

Im Mittelalter war Konstanz eine reiche Handelsstadt. Der transalpine Warenaustausch

verlief entlang der Strecke Bodensee–Rheintal–Chur–Septimer–Comer See. Die freien Reichsstädte profitierten davon: Zu Beginn des 15. Jahrhunderts gab es in Konstanz beispielsweise gleich vier Filialen italienischer Banken; hier fand auch von 1414 bis 1418 nicht zufälligerweise die bedeutendste Kirchenversammlung nördlich der Alpen statt, das Konzil. Mit der Überwindung der Schöllenschlucht und dem ersten Postverkehr über den Gotthard verlor der Septimer jedoch allmählich an Bedeutung – und in Konstanz platzte der Traum von der mitteleuropäischen Metropole. Während Städte entlang des Oberrheins (wie Freiburg und Basel) aufblühten, versank Konstanz in der Bedeutungslosigkeit. Die Stadt war ab dem 16. Jahrhundert, wie es heute noch heisst und vielfach beklagt wird, «Deutschlands letztes Zipfele».

Konstanz liegt im Verkehrsschatten – und dieses Trauma beschäftigt das Konstanzer Bürgertum seit Jahrhunderten. Als die Eisenbahn an den Bodensee kam, räumte ihr die Stadt die besten Grundstücke (direkt am See) frei, nur um endlich wieder Anschluss zu haben. Und als Anfang der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts die Bundesregierung in Bonn und der Schweizer Bundesrat den Bau einer Autobahn zwischen Stuttgart und Zürich vereinbarten und den Plan zügig umzusetzen begannen, geriet Konstanz in helle Aufregung. Die baden-württembergischen Verkehrsstrategen planierten die A81 direkt nach Süden, während

ihre Schweizer Kollegen die A4 von Schaffhausen nach Barmen trassierten. Schon wieder drohte der Stadt das Abseits!

Damals galten Autobahnen als Vorboten des Fortschritts. Die Umwelt spielte keine Rolle, an einen Klimawandel dachte damals niemand, von CO₂ hatte niemand was gehört – und so erhob kein Bauer, keine Ökologin Widerspruch. Nur die Bürgermeister von Singen und Konstanz intervenierten. Ohne Autobahnanschluss seien ihre Städte endgültig abgehängt und restlos verloren. Und so reisten sie so oft in die Landeshauptstadt Stuttgart, bis die Autobahn plötzlich einen grossen Bogen um Barmen machte, wo die Schweizer Behörden gerade einen grossen Zolhof bauten, und direkt auf Konstanz zusteuerte.

In Konstanz dauerte es eine Weile, bis der Bevölkerung klar wurde, was ihr die Gemeinderatsmehrheit da eingebrockt hatte: Eine Autobahn, die mitten durchs Paradies (so heisst der Stadtteil tatsächlich) führen sollte. Und im Thurgau wollten viele lange Zeit nicht glauben, dass Bern in Reaktion auf die geänderte deutsche Verkehrsführung nun die N7 (wie die heutige A7 seinerzeit hiess) von Frauenfeld in Richtung Kreuzlingen vorantreiben würde. Auf der A7 fuhr doch eh kein Auto! Wozu also der viele Asphalt?

DIE SACHZWANG-BRÜCKE

Als ein paar Konstanzer Bürgerinnen und Bürger gegen das Planfeststellungsverfahren Ein-



Nur auf die Verkehrsplaner beidseits der Grenze schimpft niemand: Kolonnen am Emmishofer Zoll.

spruch erhoben und das Projekt erstmals auf Schwierigkeiten stiess (in Deutschland haben Einspruchsberechtigte weitaus mehr legalen Spielraum als in der Schweiz und können daher auch besser klagen), wurde Ende der siebziger Jahre in aller Hast und für viel Geld eine sechsspürige Brücke über den Konstanzer Rhein geschlagen. Die Strasse von dieser Brücke in Richtung Singen, wo die A81 damals endete, war noch nicht einmal konzipiert. Und die knapp ein Kilometer lange Strecke bis zur Schweizer Grenze war rechtlich heftig umstritten.

Diese Brücke hatte vor allem einen Zweck. Sie sollte einen Sachzwang schaffen – auch im Thurgau: Seht her, jetzt haben wir so viele Millionen ausgegeben, die Autobahn kommt! Aber so ganz vom Erfolg ihrer Drohung waren

«Wenn die Schweizer unsere Strassenführung nicht abnehmen wollen, knallen wir denen die Autobahn halt vor den Latz», sagte Anfang der achtziger Jahre der Konstanzer CDU-Baubürgermeister Werner Dierks.

die Behörden nicht überzeugt – und reagierten auf fast schon lächerliche Weise. Selbst die kleinste oppositionelle Regung rief sie auf den Plan. Als wir vom «Aktivkreis gegen die Autobahn» einmal ein paar Plakate mit der nun wirklich nicht sensationellen Parole «Keine Autobahn durch Konstanz» verklebten, durchsuchte die Konstanzer Polizei an einem frühen Morgen gleich vier Wohngemeinschaften (bei mir waren sie – ich zog gerade um – sogar zwei Mal).

Ihre Aufregung war albern, weil völlig unbegründet. Zwar hatte 1975 eine breite Bewegung im badischen Wyhl mit einer Bauplatzbesetzung erstmals ein AKW verhindert (und den Autobahnbrücken-Bauplatz hätten wir auch gerne besetzt). Aber in Konstanz gab es – anders als am Kaiserstuhl – weder aufmüpfige Bäuerinnen und Winzer noch rebellische Studenten (in Wyhl spielten Freiburger Studis eine wichtige Rolle). Sondern Kleinbürgerinnen, verzagte Häuslebesitzer und Studierende, die mit den Problemen der Stadt nichts zu tun haben wollten.

Als die Brücke fertig war, zeigten die südlichen Strassenstummel direkt auf die Schweiz. «Wenn die Schweizer unsere Strassenführung nicht abnehmen wollen, knallen wir denen die Autobahn halt vor den Latz», sagte Anfang der achtziger Jahre der Konstanzer CDU-Baubürgermeister Werner Dierks. Diesen Satz griff die Thurgauer Kantonsregierung natürlich gerne auf. Sie seckelte nach Bern, berich-

tete von den Konstanzer Drohungen, bettelte, flehte und bekam schliesslich die Zusage für eine Verlängerung der A7 von Müllheim nach Kreuzlingen – unter anderem deswegen, weil sie ähnlich argumentierte wie die Konstanzer Stadtverwaltung gegenüber Stuttgart: Die Autobahn böte eine einmalige Chance zur Entwicklung einer Region, die lange vernachlässigt worden sei. Kreuzlingen würde durch sie näher an Zürich rücken. Ausserdem müsse man ja den Verkehr weiterleiten, den die Deutschen an die Grenze führen wollten. Am besten über eine Schnellstrasse auf den Seerücken.

REFERENDEN UND EINSPRÜCHE

Vor allem das Sachzwang-Argument überzeugte. 1983 verlor das Thurgauer Komitee «Für die Erhaltung des Seerückens – gegen die N7» eine kantonale Abstimmung über die Verlängerung der A7. Im Jahr darauf lancierten Thurgauer Autobahngegner erneut eine Initiative – und verloren wieder. Diese Resultate führten dazu, dass auch auf der Konstanzer Seite die Autobahnbefürworter von CDU, SPD und FDP Oberwasser bekamen. «Die Schweizer setzen uns die Pistole auf die Brust», hiess es, «wir müssen weiterbauen.» Für sie war die Schweizer Haltung nun ein wichtiges Argument, um all jene nieder zu zwingen, die – überaus erfolgreich – gegen die Autobahnplanung durch den Konstanzer Stadtteil Paradies geklagt hatten.

Als diese schliesslich einknickten und einer mit Lärmschutzwänden versehenen vierspurigen Schnellstrasse zustimmten (sie ist mittlerweile in Betrieb), waren die Thurgauer Medien schnell zur Stelle und schlugen dies den Autobahngegnern rund um Kreuzlingen sofort um die Ohren. Und so schaukelten sich im schönen Wechselspiel die Bedrohungsszenarien nach oben. Die Behörden waren sich einig, sie sprachen sich ja auch ab.

Aber unten? Unten diskutierte die Bürgerinitiative Paradies jahrelang über Widerspruchsmöglichkeiten, rechtliche Schritte und harmlose Protestaktionen, ohne dass auch nur ein Vertreter der Thurgauer Autobahn-Opposition dabei gewesen wäre. Die war zu den Sitzungen auch nicht eingeladen: «Was wissen die schon von unseren Problemen?»

Ähnlich dachte offenbar auch die Strassenbau-Gegner auf der anderen Seite der Grenze. Für sie, die vor allem den Erhalt der noch weitgehend intakten Landschaft des Seerückens im Visier hatten, also nach Süden blickten, lag Konstanz im Rücken, also ziemlich weit weg. Und so erfuhren wir in Konstanz nur hin und wieder von ihren Veranstaltungen, gingen dann auch hin, sagten ein paar Worte, klopfen – weil wir nur wenig über die politischen Verhältnisse jenseits der Grenze wussten – ein paar Sprüche über «internationale Solidarität», bekamen höflichen Applaus, tauschten zwei oder drei Telefonnummern aus – aber das wars dann auch.

Alle arbeiteten Rücken an Rücken. Die einen setzten auf Volksinitiativen und Referenden,

bei denen man aber ganz vorsichtig, jedenfalls supertaktisch vorgehen müsse und auf keinen Fall fremde Fötzel ins Spiel bringen dürfe, sonst könne man sofort einpacken. Und die anderen hatten ihre Opposition ohnehin schon längst auf den Rechtsweg geschoben, den gemeinsame und vielleicht sogar öffentliche Aktionen nur stören würden.

ABSCHRAUBBARER ZOLLHOF

So hatten die Politiker, Strassenplanerinnen und Bauunternehmer ein leichtes Spiel. Nur am Schluss pfutschte ihnen eine grenzüberschreitende Opposition ins Handwerk. Das war bei der Planung des neuen Autobahnzolls im Tägermoos. Die hatten die Verantwortlichen in Bern auf einer Fläche von zehn Hektar geplant – viel zu gross, wie alle beidseits der Grenze befanden. Auch der Konstanzer Gemeinderat erhob Einspruch, mit Erfolg. Das Tägermoos gehört zwar zum Schweizer Staatsgebiet, ist aber – ein Unikum entlang der deutsch-schweizerischen Grenze – eine Konstanzer Gemarkung. Da zudem die meisten Grundstücke der Stadt Konstanz gehörten, redimensionierte Bern den Zollhof, der übrigens so konstruiert wurde, dass er jederzeit wieder in Einzelteile zerlegt und anderswo wieder aufgebaut werden könnte. Aber so gross sind die Aussichten auf einen EU-Beitritt der Schweiz – wie die Planer vor wenigen Jahren noch dachten – derzeit nicht.

Es lief also unten nichts zusammen. Und doch ist es oben nicht so gekommen wie erhofft. Mit viel Engagement konnte das Thurgauer Komitee zum Schutz des Seerückens die ursprünglich geplanten Schnellstrasse T13 von Kreuzlingen nach Arbon und selbst eine Südumfahrung von Kreuzlingen verhindern – beides hätte die Strecke Stuttgart–Konstanz–Kreuzlingen–St.Margarethen–Bernardino zu einer neuen transalpinen Durchgangsstrasse gemacht. Und nördlich der Grenze fehlt es derzeit vor allem an Geld. Die Sachzwang-Brücke über den Konstanzer Rhein wurde zwar für viel Geld umgebaut und neu angeschlossen, aber wann die B-33 neu genannte Autobahn Richtung Singen und Stuttgart weitergeführt wird, steht in den Sternen. Nach einer Ende Juli bekannt gewordenen Projektliste könnte das bis 2025 dauern.

Diese Fortsetzung der Autobahn Richtung Norden soll den Verkehr vor allem abfliessen lassen, so hofft jedenfalls der Konstanzer Gemeinderat. Dass gleichzeitig auch Verkehr zufließen könnte, und dass all seine herkömmlichen Konzepte zur Entwicklung der Stadt in Richtung Shopping-Center, kulturelles Oberzentrum, Touristenmetropole schon deswegen nicht aufgehen können – das bedenkt er weniger. Aber langfristiges Denken hat im bürgerlichen Konstanz noch nie eine grosse Rolle gespielt.

Pit Wuhrer, 1950, Woz-Redaktor, war in den siebziger Jahren Mitglied des Konstanzer Aktivkreises gegen die Autobahn und in den Achtzigern Mitherausgeber des linken Konstanzer Stadtmagazins «Nebelhorn». Er lebt seit über dreissig Jahren in Konstanz.

KONSTANZ



Bevölkerung

81'000

Ausländeranteil

14% – 2,5% davon sind Schweizer

Arbeitslosenquote

4,9% (Landkreis Konstanz)

Oberbürgermeister Konstanz

Horst Frank (Grüne)

Grösste Fraktionen im Gemeinderat

Christlich Demokratische Union

Freie Grüne Liste

Radweg und Radfahrstreifen

66 Kilometer

Buchhandlungen

21

Beizen

168 (482 Personen/Beiz)

(Quelle: www.gelbeseiten.ch)

Hierhin!

Theater Konstanz Inselgasse 2-6

(www.theaterkonstanz.de)

Klimperkasten Bodanstr. 40

(www.klimperkasten.net)

Kulturladen Konstanz Joseph-Belli-Weg 5

(www.kulturladen.de)

Kantine KN im Neuwerk-Innenhof Oberlohnstr. 3

(www.kantine-kn.de)

Kommunales Kino Zebra Joseph-Belli-Weg 5

(www.zebra-kino.de)

Restaurant Radieschen Hohenhausgasse 1

Buchladen zur schwarzen Geiss Obermarkt 12

(geiss.fixfok.de)



Bevölkerung
17'800

Ausländeranteil
45% – 16% davon sind Deutsche

Arbeitslosenquote
2,8% (Stadt Kreuzlingen)

Stadttammann Kreuzlingen
Andreas Netze (parteiunabhängig)
Grösste Fraktionen im Gemeinderat
Schweizerische Volkspartei
Sozialdemokratischen Partei/Gewerkschaften

Kreisel in Kreuzlingen
14 innerstädtische
2 ausserstädtische

Buchhandlungen
2

Beizen
63 (283 Personen/Beiz)
(Quelle: www.gelbeseiten.ch)

Hierhin!
Kunstraum Kreuzlingen Bodanstrasse 7a
(www.kunstraum-kreuzlingen.ch)
Theater an der Grenze Hauptstrasse 55a
(www.theater-an-der-grenze.de)
Milan-Club «F. Baresi» Hauptstrasse 92a
Planetarium und Sternwarte Kreuzlingen
Breitenrainstrasse 21
Kabarett in Kreuzlingen KIK Kulturzentrum Dreispitz
Marktstrasse 4 (www.kik-kreuzlingen.ch)

KREUZLINGEN