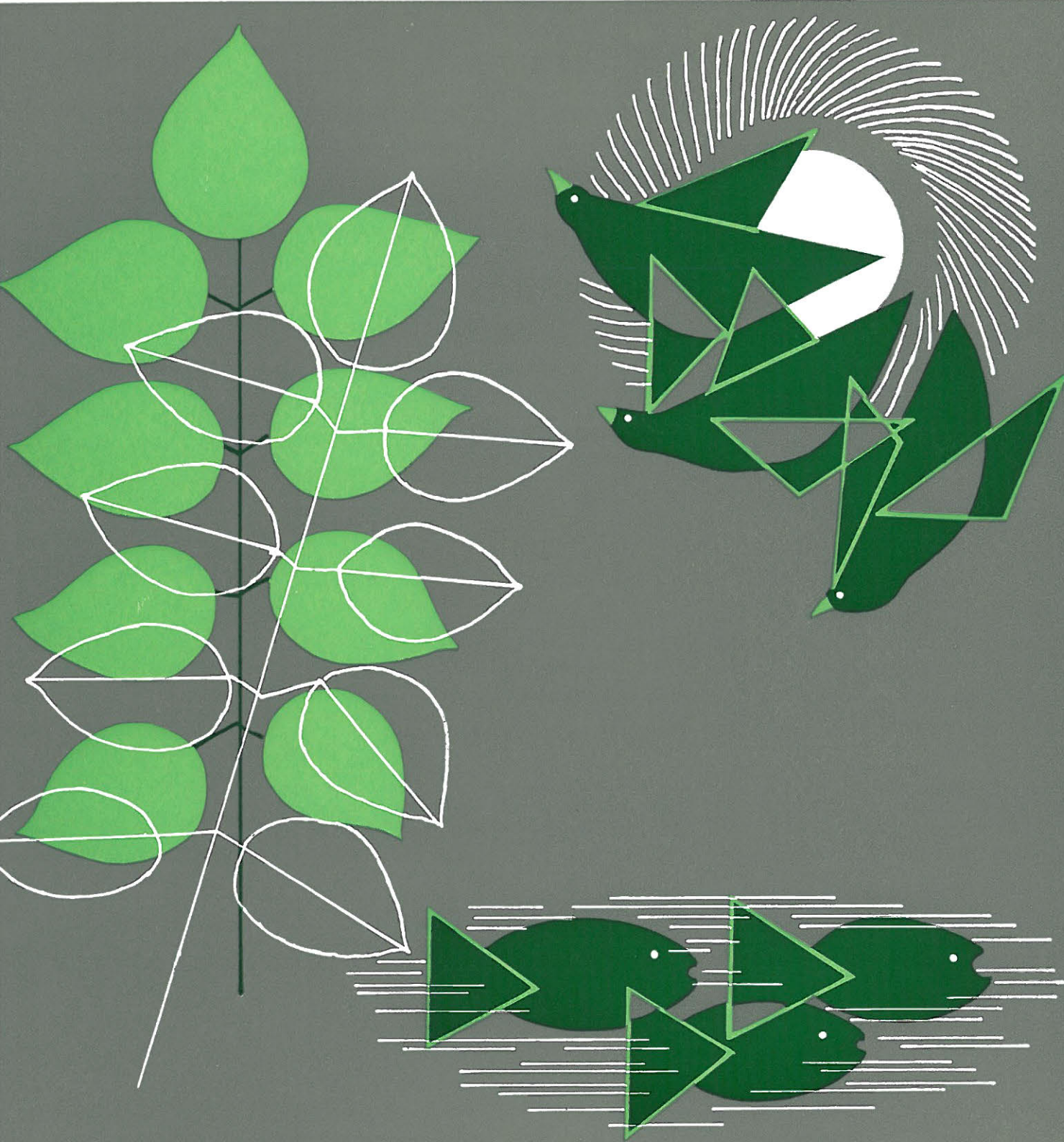




# Landespflege am Bodensee

Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege  
und  
Berichte von Sachverständigen  
zur landespflegerischen Situation  
am Bodensee

Heft 18 – 1972

DER SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN RATES FÜR LANDESPFLEGE

Für den Inhalt verantwortlich: Prof. Dr. Gerhard Olschowy  
im Auftrage des Deutschen Rates für Landespflege

Druck: Buch- und Verlagsdruckerei Ludw. Leopold KG, 53 Bonn, Friedrichstraße 1

## Inhaltsverzeichnis

|                                               |   |
|-----------------------------------------------|---|
| 1. Graf Lennart Bernadotte: Vorwort . . . . . | 5 |
|-----------------------------------------------|---|

### Teil A: Planung im Bodenseeraum

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2. Stellungnahme des Deutschen Rates für Landespflege zur landespflegerischen Situation am Bodensee . . . . .  | 7  |
| 3. E. Stein: Rechtsprobleme im Bodenseegebiet . . . . .                                                        | 9  |
| 4. Witt: Landesplanung im Bodenseegebiet . . . . .                                                             | 16 |
| 5. V. Leutenegger: Zum Erholungsplan Bodensee . . . . .                                                        | 19 |
| 6. H. Göbel: Zur Planung von Erholungsgebieten am westlichen Bodensee . . . .                                  | 26 |
| 7. H. Volk: Erholungsplan Markelfingen — Allensbach . . . . .                                                  | 29 |
| 8. Th. Zengerling: Regionalplanerische Leitvorstellungen für den Bodanrück . .                                 | 31 |
| 9. H. Brunner: Stellungnahme des Planungsverbandes Bodanrück zur Situation auf dem Bodanrück . . . . .         | 32 |
| 10. W. Bernhard: Wald und Straßenplanung auf dem Bodanrück . . . . .                                           | 34 |
| 11. H. Hofner: Landespflege auf dem Bodanrück aus der Sicht der Gemeinden . .                                  | 36 |
| 12. v. Bodman: Probleme des Natur- und Landschaftsschutzes im Bodenseegebiet                                   | 37 |
| 13. H. Liebmann: Gütebild des Bodensees . . . . .                                                              | 38 |
| 14. H. Grützmaier: Naturschutz am Bodensee aus der Sicht eines Naturschutz-<br>helfers . . . . .               | 40 |
| 15. R. Ungewitter: Die Autobahntrassierung im Bereich südlich und westlich von<br>Salem . . . . .              | 42 |
| 16. W. Kohlhaas: Die Arbeitsgemeinschaft zum Schutze von Hochrhein und<br>Bodensee . . . . .                   | 45 |
| 17. Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik:<br>Stellungnahme zur Schiffbarmachung des Hochrheins . . . . . | 46 |

### Teil B: Bodensee-Manifest und 1. Bodensee-Konferenz

|                                                                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 18. H. Filbinger: Ansprache auf dem 14. Mainauer Gespräch . . . . .                                                          | 47 |
| 19. Bodensee-Manifest . . . . .                                                                                              | 50 |
| 20. Kommentar zum Bodensee-Manifest . . . . .                                                                                | 52 |
| 21. K. Buchwald: Das Bodensee-Gebiet — Ausgleichs- oder Verdichtungsraum? —<br>Ein Kommentar zum Bodensee-Manifest . . . . . | 53 |
| 22. H. Filbinger: Ansprache auf der ersten Bodensee-Konferenz . . . . .                                                      | 72 |
| 23. Resolution der ersten Bodensee-Konferenz . . . . .                                                                       | 74 |
| Anschriften der Autoren . . . . .                                                                                            | 75 |
| Bildnachweis . . . . .                                                                                                       | 75 |
| Verzeichnis der bisher erschienenen Hefte . . . . .                                                                          | 76 |
| Verzeichnis der Ratsmitglieder . . . . .                                                                                     | 77 |



## VORWORT

Ein Blick auf das Inhaltsverzeichnis dieses Heftes genügt, um festzustellen, welche Vielschichtigkeit die Probleme aufweisen, die mit der Erhaltung und Gesundheit dieses einzigartigen Sees und seiner Landschaften verbunden sind.

Wenn erst die zur Zeit geplanten zum Bodensee führenden Autobahnen beginnen, neue Millionen Erholungssuchender in diese alte Kulturlandschaft zu schleusen, ist es zu spät, Vorkehrungen zu treffen, um den wachsenden Druck auf den See, die Ufer und das Hinterland zu verteilen.

Zudem wird die Bedeutung des Bodensees als Trinkwasserspeicher weiter zunehmen, und alles, was im Bodenseegebiet geplant und verwirklicht wird, muß von dieser Tatsache ausgehen.

Es dürfte sehr schwierig sein, genau festzulegen, wo die Grenze zwischen den Forderungen der Öffentlichkeit und den Interessen der ortsansässigen Bevölkerung verläuft. Während der Urlaubssaison muß nicht nur die Mainau mit dieser oft schwierigen Frage fertig werden.

Zur Lösung der Probleme müssen Raumordner, Landespfleger, Limnologen, kommunale Sachverständige, Experten des internationalen Rechts, Verkehrsplaner und Kenner des Spezialtourismus, um nur einige Sparten zu nennen, Hand in Hand wirken. Aber auch die Anliegerstaaten des Bodensees müssen ihre nicht immer gleichlaufenden Interessen aufeinander abstimmen und zu einer laufenden Zusammenarbeit kommen.

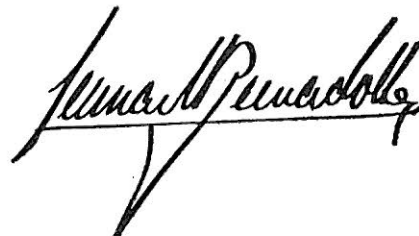
Dies veranlaßte mich, im April 1971 zu einem Gespräch auf die Insel Mainau einzuladen, um die Probleme mit Vertretern Österreichs, der Schweizer Kantone und der an den Bodensee grenzenden deutschen Bundesländer zu erörtern. Zuvor hatte ich Sachverständige der Landespflege, so Prof. Dr. Buchwald und Prof. Dr. Olschowy, gebeten, den Entwurf eines Manifestes für den Bodensee vorzubereiten. Dieser Entwurf war die Grundlage für die lebhafte Erörterung der künftigen Aufgaben im Bodenseeraum zwischen Politikern und Sachverständigen. Dem Ergebnis konnten schließlich die Vertreter aller Länder und Kantone zustimmen.

Mit diesem Bodenseemanifest soll ein wirksamer Beitrag zum Ausgleich von Technik, Wirtschaft und Natur geleistet werden, wie es die „Grüne Charta von der Mainau“ fordert, die 10 Jahre zuvor am gleichen Ort beschlossen wurde und ihre wegweisende Bedeutung noch nicht verloren hat.

Die im Bodenseemanifest niedergelegte Zusammenarbeit über die Grenzen hinaus konnte bald ihre ersten Früchte tragen. Der Kanton Thurgau griff die Anregung auf und führte die ersten Besprechungen, an denen auch deutsche Sachverständige beteiligt waren.

Zu meiner besonderen Freude veranstaltete der Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg, Dr. Hans Filbinger, kürzlich eine „Bodensee-Konferenz“, die künftig permanent in Konstanz tagen soll und zu der die Anliegerstaaten ihre Vertreter entsenden werden. So bleibt zu wünschen, daß diese Arbeit auf internationaler Ebene dazu beiträgt, die schwierigen Probleme im Bodenseeraum einer Lösung näher zu bringen, bevor es zu spät ist.

Der Sprecher des Deutschen Rates für Landespflege

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Lennart Bernadotte'. The signature is stylized with a large, sweeping initial 'L' and a long horizontal stroke extending to the right.

(Graf Lennart Bernadotte)



Abb. 1: Mittelzell, Insel Reichenau



Abb. 2: Belastetes Bodenseeufers – Segeljachtwerft Wallhausen

Der Sprecher

An den

Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg

Herrn Dr. Hans Filbinger

7 Stuttgart-O.

Richard-Wagner-Straße 15

Betr.:

## Bodensee

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident!

Die Mitglieder des Deutschen Rates für Landespflege hatten auf ihrer letzten Sitzung am 12. Mai d. J. erneut Gelegenheit genommen, die Probleme des Bodensees zu erörtern.

Anlaß hierzu war ein Vortrag von Prof. Dr. Liebmann\*, Zoologisch-parasitologisches Institut der Universität München, über die Ergebnisse seiner limnologischen Untersuchungen an den bayerischen Seen. Als besonders besorgniserregend stellte er die Verhältnisse am Bodensee heraus. Wenn hier nicht außergewöhnliche Maßnahmen getroffen werden, so wird es kaum möglich sein, die negative Entwicklung, die sich vor allem aus der zunehmenden Verunreinigung des Wassers ergibt, aufzuhalten.

Nach gründlicher Überlegung gelangten die Ratsmitglieder zu der Auffassung, daß eine geordnete Wasserwirtschaft am Bodensee am besten und am rationellsten durch die Gründung eines Wasserverbandes erreicht werden kann. Die Erfahrungen im Industriegebiet an Rhein und Ruhr haben eindeutig erkennen lassen, daß hier die wasserwirtschaftlichen Schwierigkeiten, wie die Beseitigung von großen Abwassermengen und die Versorgung der Bevölkerung und der Industrie mit ausreichendem Trink- und Brauchwasser, nur mit Hilfe solcher Verbände gemeistert werden konnten.

Im Auftrage der Mitglieder des Deutschen Rates für Landespflege unterbreite ich Ihnen die Empfehlung, für das Bodenseegebiet einen Wasserverband, und zwar als Zwangs-genossenschaft in Form einer Körperschaft des öffentlichen Rechts zu bilden, in den alle Interessenten und Beteiligten zusammengeschlossen sind. Ein solcher Bodensee-Wasserverband sollte sämtliche Gebiete umfassen, die mit der Wasserwirtschaft des Sees verbunden sind. Alle Zuläufe des Bodensees, auch die kleinen Bäche, sollten in den Verbandsbereich einbezogen werden. Aufgrund einer Untersuchung der örtlichen Gegebenheiten sollte das Verbandsgebiet festgelegt werden. Zu den vordringlichsten Aufgaben der Genossenschaft gehört der weitere Ausbau von Kläranlagen und als Ziel – soweit möglich – der Bau einer Abwasser- und Ringleitung um den gesamten See, die trotz der bekannten Schwierigkeiten und hohen Kosten als notwendig erachtet wird. Zu den Aufgaben des Verbandes sollte auch die Unterhaltung der einmündenden

Wasserläufe, einschließlich der Instandhaltung ihrer Ufer- und Vegetationsbestände, gehören.

Der vorgeschlagene Verband sollte aufgrund eines Sondergesetzes, in dem die Aufgaben umschrieben und der Kreis der Mitglieder festgelegt wird, geschaffen werden. Er sollte sich in eigener Verantwortung selbst verwalten und der Staatsaufsicht, d. h. dem zuständigen Landesministerium, unterstellt werden. Als Mitglieder kommen alle juristischen Personen in Betracht, die unmittelbar zur Belastung des Bodensees beitragen oder aus den Aufgaben des Verbandes einen Nutzen ziehen, so auch die Gemeinden, die dem Bodensee Wasser entnehmen wie die Stadt Stuttgart. Das setzt voraus, auch Beteiligte gegen ihren Willen zur Mitgliedschaft zu verpflichten.

Die Höhe der Mitgliedsbeiträge sollte nach Umfang der Belastung durch Abwässer und nach den Vorteilen, die dem einzelnen Mitglied aus der Verbandstätigkeit erwachsen, festgelegt werden. Den Mitgliedern sollte auch ein Einspruchsrecht bei den Verwaltungsgerichten gegen die errechnete Beitragslast eingeräumt werden, wie auch das z. B. die gesetzliche Regelung der Wasserverbände in Nordrhein-Westfalen vorsieht.

Obgleich der Rat glaubt, daß die Gründung eines Wasserverbandes für den Bodensee eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine Verbesserung der Wasserverhältnisse sein wird, so sollten doch auch weitere landespflegerische Maßnahmen seitens der Landesregierung nicht außer acht gelassen werden, die zu einer Ordnung im Bereich des Sees erforderlich sind. Wenn die Landesregierung an der Konzeption des Landesentwicklungsprogrammes festhält, d. h. an einem raumordnerischen Leitbild für den Bodensee mit den Funktionen als Trinkwasserspeicher wie als großräumiges Erholungsgebiet von europäischer Bedeutung, so kann dieses Ziel mit den z. Z. eingesetzten Mitteln und Instrumenten der Raumordnungspolitik nicht erreicht werden. Nach Meinung des Rates sollten folgende Wege beschritten werden:

1. Bei der Beurteilung der Verschmutzung des Bodensees sollten nicht nur die von den einmündenden Gewässern mitgeführten Fremdstoffe berücksichtigt werden, sondern auch die sich aus der Luft auf die Seewasserfläche nieder-schlagenden Verunreinigungen. Neuere Untersuchungen der Aerosolmeßstelle Schauinsland haben ergeben, daß diese Verschmutzungen, vor allem in flachen Uferzonen, ein beachtliches Ausmaß erreichen können. Neben allen Maßnahmen zur Reinhaltung der Gewässer im Bodenseeraum

\* veröffentlicht in Heft 16 der Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege, S. 30 ff.; – Die den Bodensee betreffenden Farbatfeln befinden sich in dem vorliegenden Heft 18, S. 38.



müssen deshalb weitere Untersuchungen zur Erfassung der Luftverschmutzung in diesem Bereich angestellt und entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

2. Das Projekt einer Schiffbarmachung des Hochrheins sollte durch die Landesregierung eindeutig abgelehnt werden, weil es mit den raumordnerischen Zielen des Landesentwicklungsprogrammes unvereinbar ist und für den Bodensee untragbar wäre.

3. Im Landeshaushalt sollte ein Titel zum Ankauf von Erholungsgebieten in der erweiterten Seeuferzone ausgesetzt werden. Auch die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen und die Bayerische Staatsregierung haben von diesem Jahr ab größere Beträge – im Landeshaushalt von Bayern werden in den nächsten 5 Jahren jährlich 20 Mill. DM bereitgestellt – für diese Zwecke eingesetzt. Aus diesen Mitteln sollten auch die Kosten für Planung, Einrichtung und Unterhaltung der Erholungsgebiete gedeckt werden. Als ein konstruktives Beispiel sei auf den „Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V.“ hingewiesen, der mit seinem Beitragsaufkommen Seeufer aufkauft und gestaltet.

4. Der im Haushalt des Landes vorgesehene Betrag zum Aufkauf von Naturschutzgebieten am Bodensee sollte in den nächsten Jahren spürbar erhöht werden, um die ökologisch wertvollen Bereiche sicherzustellen. Die in Schweden geltenden gesetzlichen Bestimmungen zur Freihaltung von Seeufern (z. B. enthalten im Schwedischen Naturschutzgesetz von 1964) sollten auch für uns beispielhaft sein. Diese das Privateigentum beschränkenden Maßnahmen werden bezeichnenderweise in einem Land getroffen, das über weitaus mehr Wasserfläche verfügt als Deutschland.

5. Der geplante Bau der Autobahn in dem Bereich des Bodensees läßt erwarten, daß sich der Druck des Erholungsverkehrs auf die Uferlandschaft erheblich verstärken wird. Aus diesem Grund müssen bereits jetzt vorbeugende Maßnahmen getroffen werden. Sie müssen sich insbesondere auf den Schutz und die Sicherstellung schutzwürdiger Uferabschnitte für Naturschutz und Erholung im Interesse der Allgemeinheit beziehen.

6. Nach dem Beispiel von Schleswig-Holstein sollte den Gemeinden in ausgesprochenen Erholungsgebieten ein steuerlicher Ausgleich für den Ausfall der Gewerbesteuer gewährt werden.

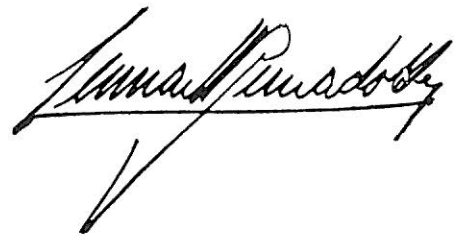
7. Die staatliche Organisation für Naturschutz und Landschaftspflege sollte sehr bald ausgebaut und der Entwicklung angepaßt werden. Hier ist insbesondere an den Ausbau der Regierungsstelle für Naturschutz und Landschaftspflege in Freiburg durch den Aufbau von Außenstellen in den Landkreisen am Bodensee gedacht. Es sollten hier hauptamtliche Mitarbeiter eingesetzt werden, die über eine planerisch-ökologische Ausbildung und Erfahrung verfügen.

8. Das Landesentwicklungsprogramm, Teil Bodensee, sollte baldmöglichst durch einen Landschaftsrahmenplan für den gesamten Bodenseebereich einschließlich der Uferzone bis zu einer Tiefe von 15–20 km ergänzt werden.

Im Namen der Ratsmitglieder bitte ich Sie, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, die vorstehenden Vorschläge zu prüfen und soweit wie möglich im Interesse einer geordneten Entwicklung des Bodenseegebietes zu verwirklichen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Sprecher



(Graf Lennart Bernadotte)

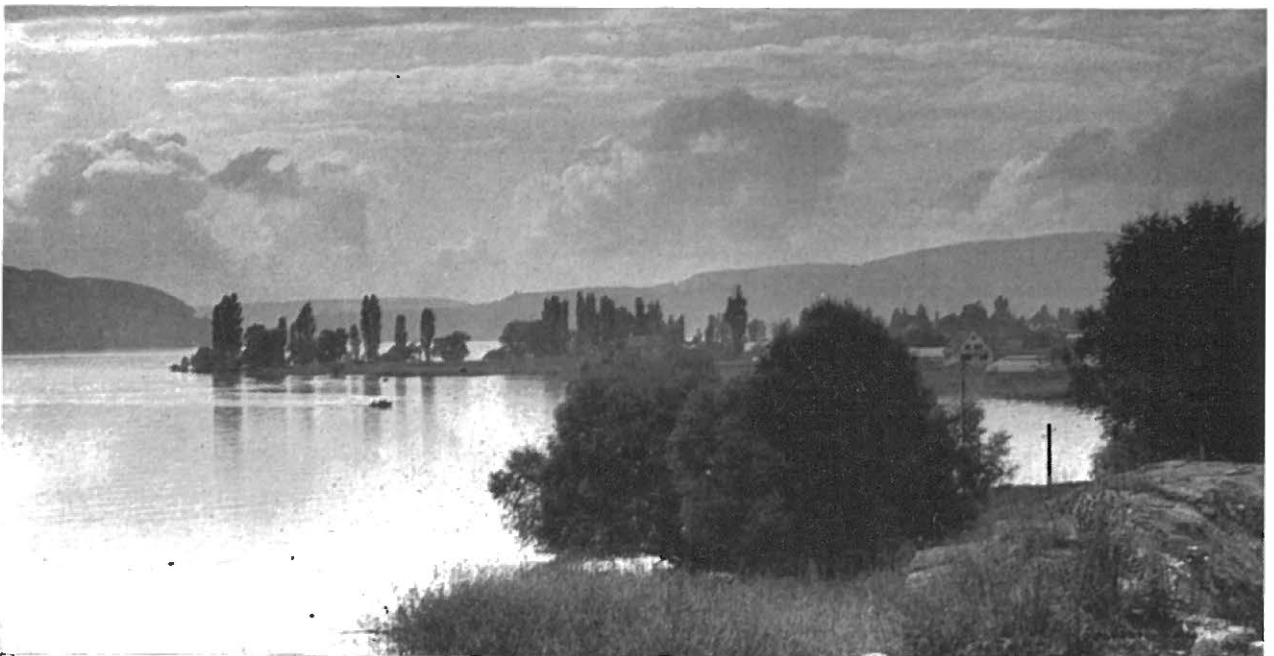


Abb. 3: Landschaftsschutzgebiet Reichenau; Blick von der Ruine Schopflern auf die Insel mit dem geschützten Landschaftsteil „Fährenhorn“



## Rechtsprobleme im Bodenseegebiet\*

### Inhaltsübersicht

#### A. Die Hoheitsverhältnisse am Bodensee

- I. Geographische Daten
- II. Die Hoheitsrechte am Bodensee
  1. Der Untersee
  2. Der Konstanzer Trichter
  3. Der Obersee
- III. Zwischenstaatliche Abkommen der Uferstaaten über den Bodensee
  1. Nutzungsrechte am Bodensee
    - a) Schifffahrt
    - b) Fischerei
    - c) Wasserentnahme
  2. Verwaltungstechnische und technische Übereinkommen
- IV. Neutralität und Bodensee
- V. Zusammenfassung

#### B. Landesplanerische und landespflegerechtliche Verhältnisse im Bodenseegebiet

- I. Planung
  1. Allgemeines
  2. Planungsgemeinschaften
- II. Landespflegerechtliche Vorschriften
  1. Naturschutz und Landschaftsschutz
  2. Bundesbaugesetz
  3. Zeltplatz- und Wochenendwesen
  4. Bootsverkehr
  5. Baden im See
- III. Schlußwort

#### A. Die Hoheitsverhältnisse am Bodensee

##### I. Geographische Daten

Am Bodenseegebiet haben außer den deutschen Ländern Baden-Württemberg und Bayern die Schweiz und Österreich Anteil. Der Bodensee ist die Mitte des gesamten Raumes. Er hat eine Längenausdehnung zwischen Bregenz und Konstanz von 46 km und zwischen Bregenz und Stein am Rhein von 69 km, eine Breite von 13,5 km und eine mittlere Tiefe von 90 m; die größte beträgt 252 m. Mit einem Umfang von 263 km und 550 qkm Fläche ist er der drittgrößte See Europas. 168 km = 64 % des Bodenseeufers gehören zur Bundesrepublik Deutschland, 69 km = 26 % zur Schweiz und 26 km = 10 % zu Österreich. Außer dem Rhein fließen in den Bodensee etwa 200 Flüsse und Bäche. Der See ist mit 50 Mrd. cbm Inhalt ein bedeutender Wasserspeicher. Er ist heute für die Wasserversorgung der umliegenden Länder unentbehrlich.

scheiden: der Obersee und der Untersee oder der Zeller See, die durch den etwa 3 km langen Rheinlauf zwischen Konstanz und Gottlieben miteinander verbunden sind, und der Überlinger See, der ungefähr durch die Linie Eichhorn (= Bad Horn)-Meersburg vom übrigen See getrennt wird. Das Südostende des Obersees findet seinen Abschluß in

der österreichischen Bregenzer Bucht und der Fußacher Bucht; das Südwestende des Obersees ist die Konstanzer Bucht oder der Konstanzer Trichter.

Bis zum endgültigen Ausscheiden der Schweizer Eidgenossenschaft aus dem Römischen Reich Deutscher Nation im Jahre 1648 war der Bodensee ein Binnensee, auf dem die Hoheitsrechte durch das Reich ausgeübt wurden. Mit dem Westfälischen Frieden (1648) entstand, da der Bodensee nun zum Grenzsee wurde, eine völkerrechtliche Grenzfrage.

Der Grenzverlauf ist nicht für den gesamten Bodensee kontrovers: Im Untersee und im Konstanzer Trichter sind die Hoheitsrechte durch Staatsvertrag geordnet. Der Überlinger See ist nur von deutschem Staatsgebiet umgeben und gehört zur Bundesrepublik Deutschland wie ein Fluß, bei dem sich die Ufer in einer Hand befinden. Für die österreichischen Buchten gilt Ähnliches wie für den Überlinger See.

Am Obersee ist der Grenzverlauf zwischen den Uferstaaten, der Bundesrepublik Deutschland mit den Ländern Baden-Württemberg und Bayern, der Republik Österreich mit dem Land Vorarlberg und der Schweizerischen Eidgenossenschaft mit den Kantonen Thurgau und St. Gallen ungeklärt und strittig.

##### II. Die Hoheitsrechte am Bodensee<sup>1</sup>

###### 1. Der Untersee

Die Hoheitsrechte am Untersee sind durch einen Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Kanton Thurgau vom 20./31. Oktober 1854 (Bad.RegBl. 1855 S. 118) geregelt. Er hat den alten Grenzvertrag vom 26. Juli 1554 ersetzt. Nach Art. I des Vertrages von 1854 bildet die Landesgrenze „überall die Mitte des Rheins, resp. die Mitte des Untersees“. Der Untersee ist damit realiter geteilt. Ein Kondominium besteht nicht. Die Grenze ist nie gemeinsam festgelegt worden; über ihren Verlauf besteht faktisch Übereinstimmung. In fischereirechtlicher Hinsicht wird die Hoheitsgewalt von Baden-Württemberg allein auf dem ganzen Untersee ausgeübt.

###### 2. Der Konstanzer Trichter

Wie der Untersee ist auch der Konstanzer Trichter realiter geteilt. Rechtsgrundlage sind die badisch- bzw. deutsch-schweizerischen Verträge vom 28. April 1878 — Bad.GBl. 1879 S. 817 —, 24. Juni 1879 — RGBl. 1879 S. 307 — und 21. September 1938 (BS<sup>2</sup> Bd. 11 S. 52; Bd. 11 S. 56; Bd. 55 S. 462). Sie gehen zurück auf den sogenannten Raßler'schen Vertrag vom 5. Dezember 1685 und den Damiani'schen Vertrag von 1786. Danach sind zwischen Baden bzw. der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz die Hoheitsrechte so geteilt, daß die Mitte des Trichters die Grenze bildet. Die genauen Grenzlinien sind in den Kartenbeilagen festgelegt und auch vermarktet worden.

\* Dem Aufsatz liegt ein Vortrag zugrunde, der von mir am 24. 10. 1969 auf einer Konferenz des Deutschen Rates für Landespflege mit Bürgermeistern des Bodanrück und einigen Sachverständigen auf der Insel Mainau gehalten wurde. Der Vortrag wurde überarbeitet und auf den gegenwärtigen Stand gebracht.

<sup>1</sup> Literatur: K. von Bayer-Ehrenberg, Zur Frage der Hoheitsgrenzen am Bodensee, in DÖV 1957 S. 38; O. Gönnerwein, Die Rechtsgeschichte des Bodensees bis zum Dreißigjährigen Krieg, Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung, 69. Heft, 1950; O. Niederhauser, Die Hoheitsrechte am Bodensee, Jur. Diss. Bern 1941; B. Schuster, Die Entwicklung der Hoheitsverhältnisse am Bodensee seit dem Dreißigjährigen Krieg unter besonderer Berücksichtigung der Fischerei, Konstanz 1951; J. Zankl, Die staatlichen Grenzen am Bodensee, in: Juristische Blätter 1969 S. 377 ff. und S. 425 ff.

<sup>2</sup> BS = Bereinigte Sammlung eidgenössischer Gesetze und Verordnungen.

### 3. Der Obersee

Die staats- und völkerrechtliche Stellung des Obersees ist nach wie vor umstritten. Weder die Literatur noch die praktische Übung der Anliegerstaaten lassen eine einheitliche und allseits anerkannte Auffassung erkennen. Eine vertragliche Regelung der Hoheitsverhältnisse zwischen den Anliegerstaaten fehlt für den Obersee. Soweit zwischenstaatliche Abkommen bestehen, behandeln sie Einzelfragen; sie lassen die Hoheitsverhältnisse jedoch offen.

Über den Grenzverlauf am Obersee werden im wesentlichen drei Meinungen vertreten:

#### a) Die Realteilungstheorie

Danach ist der See durch eine im einzelnen nicht festliegende Mittellinie und auf diese stoßende Verlängerungen der Staatsgrenzen zwischen seinen Uferstaaten real geteilt.

Für die Vertreter der Realteilung ist problematisch, wo die Mittellinie durch den See zu ziehen ist. Das ist die überwiegende Meinung der Völkerrechtsliteratur. Sie begründet diese Meinung damit, daß nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts die für die Grenzflüsse ausgebildeten Grundsätze der Realteilung auf die Binnenseen entsprechende Anwendung finden. In der Staatenpraxis wird die Theorie der Realteilung von der Schweiz vertreten.

#### b) Die Kondominiumtheorie oder die Theorie von ungeteiltem Miteigentum der Anrainerstaaten am Obersee

Nach ihr steht der See bis zur Uferlinie, jedoch mit Ausnahme der Hafen-, Wasch- und Badeanstalten, im ungeteilten Miteigentum der Uferstaaten. Diese Theorie wird heute von der Staatenpraxis vor allem in Deutschland und mit gewissen Modifikationen von Österreich vertreten. Baden-Württemberg und Bayern lehnen es heute ab, sich festzulegen, zumal sie nach den Kompetenzbestimmungen des Grundgesetzes auch keine verbindlichen Stellungnahmen abgeben dürfen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Baden-Württemberg Anhänger der Realteilung, Bayern der Kondominiumtheorie. Vermutlich neigt die Bundesrepublik Deutschland deshalb der Kondominiumtheorie zu, weil sie bei einer realen Aufteilung des Seegebietes auf die Uferstaaten grenzpolitische Schwierigkeiten befürchtet. Die deutsche Rechtsprechung hatte nur wenig Gelegenheit, sich mit der Frage der Gebietshoheit am Obersee zu befassen. Das Reichsgericht hat sich in seinem Urteil vom 25. September 1923 in einer Zollsache gegen ein Kondominium und für eine Realteilung ausgesprochen (RGStr 57, 368). Ebenso bekennt sich die Entscheidung des Reichsfinanzhofs vom 1. Juni 1934 zur Lehre von der Realteilung des Obersees (Reichssteuerblatt 1934 S. 1145 – RFH Bd. 36 S. 185). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 20. Februar 1963 (VerwRSpr. 16, 337) die strittige Frage offengelassen; er neigt aber wohl der Kondominiumtheorie zu, wenn er ausführt (S. 345): „Es muß vielmehr angenommen werden, daß im Hinblick auf die offene, letzten Endes nur durch einen Staatsvertrag zu regelnde Frage der Gebietshoheit eine innerstaatliche Zuordnung des betreffenden Gebietes unterblieb.“

Zu beachten bleibt, daß die Kondominiumtheorie die Konsequenz hat, daß u. a. künstliche Auffüllungen von See- gelände eine Verringerung der Kondominiumsgebiete bedeuten würden und diese daher der Zustimmung aller Uferstaaten bedürfte. Ähnliches müßte auch gelten für die Trinkwasserentnahme, Gewinnung elektrischer Energie, industrielle Nutzung und die Einführung von Abwässern in den Obersee.

#### c) Die Haldentheorie

Sie ist eine Modifizierung der Kondominiumtheorie. Der Obersee steht danach im ungeteilten Miteigentum der Anliegerstaaten, jedoch erstreckt sich die Hoheit der Anlie-

gerstaaten jeweils auf einen Wasserstreifen von 15–25 m Tiefe entlang dem Ufer (Halde), so daß nur der Hochsee (= der Schweb) im Kondominium steht. Diese Theorie, die ihren Ursprung im Fischerei- und Schifffahrtsrecht hat, wird in der Staatenpraxis von Österreich vertreten. 1961 wurde in einer interministeriellen Besprechung in Wien mit Zustimmung von Vorarlberg und Bregenz die Einstellung Österreichs dahin festgestellt, daß

der Bodensee als Kondominium der Anrainerstaaten zu betrachten sei,

lediglich die Halde (Isobathe von 25 m), und zwar auch in der Bregenzer Bucht, als Bundesgebiet zu gelten habe.

### III. Zwischenstaatliche Abkommen der Uferstaaten über den Bodensee

Von Bedeutung sind die Vereinbarungen über Nutzungsrechte am Bodensee wie die Ausübung der Schifffahrt, die Fischerei und die Wasserentnahme zur Versorgung der Bevölkerung und der Landwirtschaft; sodann die verwaltungstechnischen und rein technischen Abkommen über den Bodensee.

#### 1. Nutzungsrechte am Bodensee

##### a) Schifffahrt

Die Schifffahrt in ihrer heutigen Form ist geregelt durch die Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867, die zwischen der Schweiz, Österreich, Bayern, Württemberg und Baden in Bregenz abgeschlossen wurde (Bad. RegBl. 1868 S. 216; Württ. RegBl. 1868 S. 46). Über die Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Schifffahrts- und Hafenpolizei für den Bodensee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen haben die Deutsche Bundesregierung und die Regierungen der Länder Baden-Württemberg und Bayern am 9. Dezember 1964 (GABl. 1965 S. 3) ein Verwaltungsabkommen geschlossen.

Durch gleichlautende Verordnungen der Verhandlungsstaaten ist die Schifffahrts- und Hafenordnung in den Jahren 1899, 1909, 1915, 1927 und 1934 abgeändert worden. Dieser sogenannte Bregenzer Vertrag lehnt sich teilweise an die Rheinschifffahrtsakte an. Er gilt für den gesamten Bodensee einschließlich des Konstanzer Trichters und den Überlinger See, aber ausschließlich des Untersees. Für den Untersee sowie für die obere Rheinstrecke von der Mündung des Rheins bei Rheineck-Gaißau und die Rheinstrecke bis Schaffhausen ist das badisch-schweizerische Abkommen vom 28. Dezember 1867 maßgeblich.

Nach der Internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung gilt der allgemeine Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit weiter. Sie blieb auch weiterhin auf die Staatsbürger der Uferstaaten beschränkt. Nach wie vor bestand ein schifffahrtsrechtliches Kondominium am See. Seit der Änderung am 26. Oktober 1927 können auch Staatsbürger eines Nichtuferstaates ein Schiffspatent am Bodensee unter bestimmten Voraussetzungen erwerben. Damit ist der Bodensee ein internationales Verkehrsgebiet und weist eine gewisse Ähnlichkeit mit der Verkehrsfreiheit auf internationalen Strömen auf.

Diese Regelung läßt auf die Organisation eines Kondominiums schließen. Für die Realteilungstheorie von Bedeutung sind die heute besonders wichtigen Artikel 3, 24 und 25 der Internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung. Nach Artikel 3 werden die Bodensee-Uferstaaten dafür Sorge tragen, daß – und zwar jeder längs seiner Uferstrecke und dem dazu gehörigen Wassergebiet – nicht durch irgendwelche künstliche Anlagen, durch den Betrieb von Gewerben oder durch sonstige Unternehmungen der Schifffahrt auf dem Bodensee Hindernisse bereitet werden.

Artikel 24 begründet eine Schadensersatzverpflichtung bei Nichtbefolgung, und Artikel 25 sieht vor, daß auch im Heimatstaat gegen den Beschuldigten vorgegangen werden kann.

Es ist zu erwarten, daß die Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 in Kürze durch ein neues Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft ersetzt werden wird. Nach Presse-meldungen sollen auch durch dieses Abkommen andere Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee, insbesondere der Verlauf von Staatsgrenzen, nicht berührt werden. An der Schifffahrtswegfreiheit soll festgehalten werden. Zur Durchführung des Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften soll der Obersee in drei Vollzugsbereiche mit der Maßgabe aufgeteilt werden, daß jeder Vertragsstaat in dem Vollzugsbereich zuständig ist, der seinem Ufer vorgelagert ist. Von besonderer Bedeutung ist die Ermächtigung zum Erlaß einheitlicher Schifffahrtsvorschriften zum Schutz der Umwelt gegen Beeinträchtigungen durch die Schifffahrt, zu Regelungen für schwimmende Anlagen und zu Regelungen, durch die das Befahren des Sees mit bestimmten Arten von Fahrzeugen verboten und die Schifffahrt auf Teilen des Sees oder zu bestimmten Zeiten untersagt werden darf.

Vorgesehen ist auch die Bildung einer Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee und die Errichtung einer Schiedskommission.

#### b) Fischerei

Hier kommt es darauf an, ob es sich um Berufs- oder Gewerbefischerei oder um Sportfischerei handelt. Rechtsgrundlage der Gewerbefischerei ist heute die Übereinkunft über die Anwendung gleichartiger Bestimmungen für die Fischerei im Bodensee, die in Bregenz am 5. Juli 1893 zwischen Österreich, der Schweiz, Bayern, Baden und Württemberg abgeschlossen wurde (Bad. GVBl. 1894 S. 135). Sie gilt für den gesamten Bodensee mit Ausnahme des Untersees, für den die schweizerisch-badische Übereinkunft vom 5. Juli 1897 gilt (BS Bd. 14 S. 218). Das Abkommen bezieht sich nur auf die Gewerbefischerei. Artikel 11 schließt ausdrücklich die Sportfischerei aus und enthält nur Bestimmungen auf rein fischereitechnischem Gebiet, besagt nichts über die Hoheitsgrenzen. Sein Zweck ist, die Normen der Fischereiordnungen der einzelnen Uferstaaten zu koordinieren. Dem dienen auch die einzelnen Fischereikonferenzen von 1914, 1921, 1922, 1925. Die einer Neufassung bedürftigen Fischereiordnungen der Uferstaaten lassen nicht auf ein Kondominium am See schließen. Mit Ausnahme von Bayern sprechen diese Ordnungen von einem österreichischen, thurgauischen, sankt-gallischen, württembergischen oder badischen Bodenseeanteil. Darin sind Indizien für die Annahme der Realteilungstheorie zu erblicken; daß ein gemeinsames Fischereigebiet besteht, zwingt noch nicht zur Annahme eines Kondominiums.

Die Sportfischerei ist in den einzelnen Bodensee-Fischereiordnungen der Uferstaaten geregelt. Danach ist die Sportfischerei vom Boot aus in den „Anteilen“ der eidgenössischen Kantone Thurgau und in St. Gallen und in Baden-Württemberg nur bis zur Seemitte zulässig, für Bayern auf dem ganzen See mit Ausnahme der Haldengebiete der anderen Uferstaaten und in Österreich auf dem als „österreichischem Anteil“ am Bodensee bezeichneten Gebiete.

#### c) Wasserentnahme

Hinsichtlich der Wasserentnahme aus dem Bodensee haben die Bodensee-Uferstaaten am 30. April 1966 (BGBl. 1967, II, S. 2313) ein Übereinkommen über die Regelung von Wasserentnahme aus dem Bodensee abgeschlossen. Da-

nach wird jeder Anliegerstaat bei Wasserentnahme den berechtigten Interessen des anderen Anliegerstaates angemessene Rechnung tragen. Wasserentnahmen aus dem Bodensee, der im Sinne des Übereinkommens der Obersee und der Untersee ist, begründen keinen Anspruch auf Zufluß von Wasser einer bestimmten Menge und Beschaffenheit. Als Bodenseeraum im Sinne dieses Übereinkommens gelten auch die hydrologischen Einzugsgebiete des Bodensees, die in Artikel 2 näher umschrieben sind. Wird eine Einigung über Streitfragen nicht erzielt, dann entscheidet eine Schiedskommission (Artikel 9–12). Die deutsche Durchführungvereinbarung ist in der Bekanntmachung vom 12. Juli 1968 – BAnz. Nr. 131/68 – enthalten.

Das Abkommen enthält keinerlei Hinweise auf Hoheitsrechte am Bodensee.

#### 2. Verwaltungstechnische und technische Übereinkommen

Die Seeuferstaaten haben durch gegenseitige Mitteilung gleichlautender Noten, nicht in Form eines ratifizierten völkerrechtlichen Vertrags am 7. Januar 1880 (Bad. Verordnung vom 27. März 1880 – GVBl. S. 102 –, Bayerische Bekanntmachung vom 29. März 1880 – Ges. u. VBl. S. 133 –) ein Übereinkommen über das Verfahren bei Beurkundungen von Geburts- und Sterbefällen auf dem Bodensee oder wenn eine Leiche aus dem Wasser aufgenommen wird, abgeschlossen. Diese Verabredung präjudiziert in keiner Weise die Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee.

Das gleiche gilt auch von dem Übereinkommen über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung vom 27. Oktober 1960, das am 10. November 1961 in Kraft getreten ist (Bad. Württ. GBl. 1962 S. 1 und Bay. GVBl. 1961 S. 237). Das Abkommen sieht die Schaffung einer eigenen Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee vor, deren Aufgabe es ist, die Wasserbeschaffenheit des Bodensees laufend zu überprüfen und den Uferstaaten Maßnahmen zu empfehlen, die bestehenden Verunreinigungen zu beheben. Außerdem ist die Verpflichtung begründet, den Bodensee vor weiterer Verunreinigung zu schützen und die Wasserbeschaffenheit zu verbessern. Der Geltungsbereich dieses Übereinkommens erstreckt sich auf den Obersee und den Untersee. Internationale Abkommen über die Schifffahrt und die Fischerei bleiben unberührt.

Die lang- und kurzfristigen Maßnahmen gegen weitere Verschmutzung und Eutrophierung des Bodensees durch Immission und Abwässer sowie gegen Überlastung der Uferzonen sind von einem Kreis verantwortlicher Persönlichkeiten der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg und der Schweizer Kantone sowie dem Deutschen Rat für Landespflege und der Deutschen Gartenbaugesellschaft in dem am 23. April 1971 verkündeten Bodensee-Manifest zusammengestellt (vgl. S. 50 dieses Heftes). Zur Verwirklichung des Umweltschutzes am Bodensee müssen bis 1975 275 Mill. DM aufgebracht werden. Die Bundesregierung hat jüngst höhere Zuweisungen aus ERP-Mitteln für den Umweltschutz am Bodensee und am Rhein angekündigt.

Ein erster Erfolg des Bodensee-Manifestes war die Internationale Bodensee-Konferenz vom 14. Januar 1972. Die Regierungen der Uferstaaten Baden-Württemberg, Bayern, Österreich und Schweiz kamen dabei überein, die Bodensee-Konferenz zu einer ständigen Einrichtung mit dem Sitz in Konstanz zu machen. Ihre wesentlichen Aufgaben sind neben der Entwicklung gemeinsamer Initiativen die Behandlung von Fragen der Regionalplanung, des Umweltschutzes, des Autobahnbaus, der Bebauung des Bodenseeuferes mit Hochhäusern und der Bodenseeregulierung. Außer dem Plenum besteht ein ständiger Ausschuß der Anliegerstaaten.

#### IV. Neutralität und Bodensee

Gemäß dem Neutralitätsstatus von Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft sind deren Anteile an dem Bodensee neutrales Gebiet. Während der beiden Weltkriege wurden auf dem Bodensee von den Uferstaaten Deutschland, Österreich und der Schweiz in gegenseitigem Einvernehmen Sperrlinien errichtet, die von Patrouillenbooten bewacht wurden. Die Gründe für die Errichtung der Demarkationslinien waren teils Verhinderung der Spionage, teils Schutz kriegswichtiger Anlagen. Für die Dauer der beiden Weltkriege war der Bodensee realiter geteilt. Die Sperrlinien können aber nicht als Indiz für die Realteilungstheorie gelten, weil sie nach Beendigung der Kriege wieder aufgehoben wurden und anlässlich eines deutsch-schweizerischen Notenwechsels im Jahre 1915 ausdrücklich festgestellt wurde, daß durch diese Sperrlinien die Mittellinie in keiner Weise als Hoheitsgrenze anerkannt werden sollte.

#### V. Zusammenfassung

Hinsichtlich der staatlichen Grenzen des Bodensees ist zusammenfassend festzustellen:

1. Mit Ausnahme des Untersees und des Konstanzer Trichters gibt es keine vertraglich festgelegten Grenzen.
2. Solange nichts Gegenteiliges vertraglich festgelegt ist, also das Kondominium vereinbart ist, gilt entsprechend den völkerrechtlichen Regeln die Realteilung. Danach kann jeder Uferstaat einen Teil des Bodensees als sein Staatsgebiet beanspruchen. Der schweizerische und österreichische Bodenseeanteil ist neutrales Gebiet.
3. Die Hochseefischerei im Bodensee ist ein fischereirechtliches Kondominium, deren Seeanteile mit der völkerrechtlichen Servitut belastet sind, die Fischerei zu dulden.
4. Zur Regelung des Verhältnisses des Bodensees als solchem sind alle Uferstaaten nur gemeinsam berechtigt.

#### B. Landesplanerische und landespflegerechtliche Verhältnisse im Bodenseegebiet der deutschen Uferstaaten

##### I. Planung

###### 1. Allgemeines

Schon frühzeitig hat das Land Baden-Württemberg raumordnerische Überlegungen für das Bodenseegebiet angestellt. Das Innenministerium hat als oberste Landesplanungsbehörde 1962 die „Hinweise für die langfristige Planung im Bodenseegebiet“ erarbeitet, die von der Landesregierung durch Beschluß vom 20. Februar 1962 den Behörden des Landes, den Gemeinden, den Landkreisen und anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten sowie den regionalen Planungsgemeinschaften und den Bundesbehörden zur Beachtung empfohlen wurden (GABl. 1962 S. 287). 1967 wurde erstmals der Entwurf eines Landesentwicklungsplans vorgelegt (Bd. I, 220 Seiten; Bd. II Karten, Diagramme, Tabellen, herausgegeben vom Innenministerium). Daraus wurde der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg vom 22. Juni 1971 erarbeitet (LT von Baden-Württemberg, Drucks. V – 5400 258 Seiten). Der am 16. August 1971 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes über die Verbindlichkeitserklärung des Landesentwicklungsplans (Drucks. V – 5401) wurde in der 138. Sitzung des Landtags von Baden-Württemberg vom 22. März 1972 angenommen.

Nach diesem Plan soll das Bodenseegebiet (vgl. a.a.O. S. 234–240) in seiner Entwicklung so gefördert werden, daß es an dem allgemeinen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt teilnimmt, daß der Uferbereich des Bodensees als bedeutendes Erholungsgebiet erhalten und ausgebaut wird und in der Uferzone die schutzwürdigen Landschaftsteile in ihrer natürlichen Eigenart weitestgehend erhalten werden. Die in Bau befindliche Bundesautobahn „Stuttgart-westlicher Bodensee“ wirkt für den bewaldeten Bodanrück infolge der Zunahme des Verkehrs und der Massierung von Erholungssuchenden in diesem Gebiet schwierige Probleme auf. Ähnliches gilt für die geplante Autobahn „Ulm-östlicher Bodensee“.

Zur Bauleitplanung im Uferbereich des Bodensees hat das baden-württembergische Innenministerium am 26. Juli 1971 – V 2123/14 – planungsrechtliche Richtlinien<sup>3</sup> erlassen, über deren Beachtung die Regierungspräsidenten und Landräte sowohl bei der Plangenehmigung im Rahmen der Rechtskontrolle nach § 1 Abs. 4 und 5 BBauG als auch durch Beratung hinzuwirken haben. Im einzelnen enthalten die Richtlinien Grundsätze für alle Bauleitpläne, für Flächennutzungspläne und für Bebauungspläne sowie Klarstellungen für die Zulassung von Bauvorhaben außerhalb von Bebauungsplänen im Sinne von § 30 BBauG.

Die bayerischen Raumordnungsplanungen im Bodenseeraum sehen neben einem Ausbau der industriellen Standorte eine nachdrückliche Förderung des Fremdenverkehrs am Alpenrand und am Bodensee vor (vgl. Grundlagen und Ziele der Raumordnung in Bayern, herausgegeben vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, München, 1962 S. 35 ff.; Ein Programm für Bayern I, herausgegeben vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr vom 1. Juli 1969; Programm der Bayerischen Staatsregierung „Freizeit und Erholung“ vom 28. Juli 1970 S. 73 f.). Für den Schweizer und den österreichischen Teil des Bodenseegebietes muß damit gerechnet werden, daß die Nordostschweizer Kantone und Vorarlberg eine stärkere Industrialisierung der Uferzone wünschen (vgl. 18. Sitzung des baden-württembergischen Landtages vom 3. Dezember 1964 S. 703; Bericht zur Raumforschung und Raumordnung, Heft 3, herausgegeben von der österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, Wien, 1965 S. 235).

2. Planungsgemeinschaften

Im Bodenseegebiet bestehen 2 regionale Planungsgemeinschaften. Sie stellen einen Zusammenschluß von Gemeinden und Kreisen dar (vgl. § 7 des baden-württembergischen Landesplanungsgesetzes vom 19. Dezember 1962 – GBl. 1963 S. 1 – in der Fassung vom 26. Juli 1971 – GBl. S. 336 –). Die Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee-Linzgau – Hegau, die die Landkreise Konstanz, Stockach und Überlingen sowie im westlichen Teil des Bodensees gelegene Städte und Gemeinden umfaßt, verfolgt nach der Satzung in der Fassung vom 15. Oktober 1968 u. a. die Aufgabe, Regionalpläne für das westliche Bodenseegebiet auszuarbeiten, die für ihre Erfüllung notwendigen Maßnahmen aufzuzeigen und auf eine gute Entwicklung des Planungsgebietes hinzuwirken. Für die Entwicklung des östlichen Bodenseegebietes haben sich die oberschwäbischen Landkreise Ravensburg, Tettnang und Wangen im Allgäu zu einer kommunalen Planungsgemeinschaft östlicher Bodensee-Allgäu zusammengeschlossen. Zu erwähnen ist hier der nach dem BBauG gebildete Planungsverband Bodanrück. Seine Aufgabe ist, zwischen den Bodanrück-Gemeinden eine gemeinsame Bauleitplanung herbeizuführen.

###### 2. Planungsgemeinschaften

Anhangsweise ist hier zu nennen die private Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee in Stuttgart. Nach der Satzung vom 14. Januar 1961 bezweckt dieser nicht rechtsfähige Verein „die Erhaltung der landschaftlichen Schönheit am Hochrhein, die Reinhaltung des

3 Veröffentlicht in: Nachrichtenblatt, Ständige Beilage zu „Natur und Landschaft“ 1972 Nr. 4.



Bodenseewassers und die Verhinderung einer weiten Industrialisierung der Bodenseeufer, die Erholungsgebiete bleiben sollen.“ Er wendet sich insbesondere gegen die Schiffbarmachung des Hochrheins. (Vgl. zu diesem Problem Heft 3 der Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landschaftspflege, 1965, „Bodenseelandschaft und Hochrheinschiffahrt“ — Denkschrift, Gutachten und Stellungnahme —.) In seiner Sitzung vom 22. März 1972 hat der Landtag von Baden-Württemberg unter Änderung seiner im Oktober 1963 gefaßten Stellungnahme beschlossen, endgültig auf einen Ausbau des Hochrheins für die Großschiffahrt von Waldshut bis zum Bodensee zu verzichten. Die Landesregierung ist vom Landtag gleichzeitig aufgefordert worden, mit der Schweiz entsprechende Verhandlungen zwecks Änderung des deutsch-schweizerischen Staatsvertrages vom 28. März 1929 zu führen. In diesem Abkommen waren die Schweizerische Eidgenossenschaft und das Deutsche Reich übereingekommen, den Rhein zwischen Basel und Bodensee zur Großschiffahrtsstraße auszubauen, „sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen“. Zu diesen Verhandlungen ist es bis jetzt nicht gekommen.

## II. Landespfliegerrechtliche Vorschriften

### 1. Naturschutz und Landschaftsschutz

Für den Schutz des Bodenseegebietes sind von besonderer Bedeutung die Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, die auf Grund der §§ 4, 15 und 16 Abs. 2 sowie der §§ 5 und 19 des Reichsnaturschutzgesetzes vom 26. Juni 1935 (RGBl. I S. 621) zu derartigen Schutzgebieten erklärt worden sind. Sie sind enthalten in dem Verzeichnis der Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete des Landes Baden-Württemberg,

2. Aufl. Ludwigsburg 1967, S. 121 ff.; 132, 133, 181 ff.; 196 ff.; 207 ff. Für das bayerische Bodenseeufer unterhält die Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege in Augsburg eine Sammlung. Lindau hat am 20. November 1961 eine Landschaftsschutz-Verordnung erlassen (Lindauer Zeitung vom 23. November 1961).

Eine weitere Einwirkung im Interesse des Naturschutzes und der Landschaftspflege bietet schließlich § 20 NatSchG, der nur selten in der Praxis angewandt wird. § 20 RNatSchG verpflichtet alle Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden, vor Genehmigung von Maßnahmen oder Planungen, die zu wesentlichen Veränderungen der freien Landschaft führen können, die zuständigen Naturschutzbehörden rechtzeitig zu beteiligen. In der Praxis werden die Naturschutzbehörden häufig nicht rechtzeitig beteiligt, so daß sie nicht den notwendigen Einfluß nehmen und die Maßnahmen und Planungen nicht koordiniert werden können. Die Möglichkeiten der Naturschutzbehörden, die Baurechtsbehörden wirksam zu unterstützen, sind zudem oft begrenzt.

Zur Frage der Rechtsgültigkeit dieser Naturschutz- und Landschaftsschutz-Verordnungen liegen folgende Urteile und Beschlüsse des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vor:

a) Für den Bereich von Hegau stellt das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Freiburg vom 21. November 1957 (VerwRspr. 10, 335 ff.) folgende Grundsätze auf:

„(1) Eine Rechtsverordnung zum Schutze von Landschaftsteilen darf die Errichtung von Bauten und sonstigen Veränderungen in dem geschützten Gebiet ohne Rücksicht auf die hiermit verbundene Beeinträchtigung der Landschaft zwar grundsätzlich verbieten; sie muß aber die Erteilung einer Erlaubnis für den Fall bindend vorschreiben, daß der beabsichtigte Bau oder die sonstige Veränderung die Landschaft nicht beeinträchtigt („Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“). Es genügt nicht, die Erteilung einer Ausnahmebewilligung („Dispens“) in das Ermessen der Naturschutzbehörde zu stellen, weil sonst die Verordnung mit ihrem absoluten Verbot über die Ermächtigung der §§ 5, 19 RNatSchG hinausgeht.

(2) Hat die Naturschutzbehörde die Errichtung eines Campingplatzes im geschützten Landschaftsteil gestattet, so kann sie einem benachbarten Eigentümer die Einzäunung seines Grundstückes trotz der damit verbundenen Beeinträchtigung der Natur nicht verwehren, wenn die Einzäunung erforderlich ist, um die Besucher des Campingplatzes an dem Betreten des Grundstückes zu hindern.“

b) Mit dem Schutz des Bodenseeufer auf den Gemarkungen Wangen und Hemmenhofen beschäftigt sich der Beschluß des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 20. Juni 1962 (VerwRspr. 15, 470 ff.). Darin wird die Naturschutz-Verordnung des Regierungspräsidenten Südbaden vom 16. Mai 1961 für rechtsgültig erachtet. Die Begründung stützt sich u. a. auf folgende Überlegungen (a.a.O. S. 475 ff.):

„..... Die Gültigkeit der NSchVO hängt demnach davon ab, ob das Bodenseeufer zwischen W. und H. eine Schönheit oder Eigenart aufweist, die es unter den dargelegten Gesichtspunkten rechtfertigt, es einem stärkeren Schutz zu unterwerfen, als dies nach §§ 5, 19 RNG möglich ist. Da sich die Verhältnisse seit Inkrafttreten der NSchVO nicht geändert haben, ist es unerheblich, ob man auf jenen Zeitpunkt oder den Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abstellt. Hierzu ist folgendes auszuführen:

Das Gericht hat auf Grund seines Augenscheins die Überzeugung gewonnen, daß die von den Antragstellern beanstandete Vorschrift mit §§ 4, 16 RNG übereinstimmt (wird ausgeführt).

Gegen ein absolutes Veränderungsverbot in baulicher Hinsicht bestehen deshalb keine Bedenken. Entsprechendes gilt für das Anpflanzen von Bäumen und ähnlichen Veränderungen der Pflanzenwelt. Da nach § 4 Buchst. a NSchVO die landwirtschaftliche einschließlich der obst- und gartenbaulichen Nutzung nach den Regeln einer ordnungsmäßigen Wirtschaft gestattet ist und im Normenkontrollverfahren die Anwendung der Rechtsvorschrift im Einzelfall nicht geprüft werden kann, braucht auf den vom Vertreter der Antragsteller näher geschilderten Fall, in dem die Beseitigung von Bäumen verlangt wurde, nicht eingegangen zu werden. Der Umstand, daß nach glaubhafter Darlegung der Antragsteller ihre und andere Grundstücke durch Besucher des Naturschutzgebietes erheblich in Mitleidenschaft gezogen werden, besagt nicht, daß die NSchVO gegen §§ 4, 16 RNG verstößt. Abgesehen davon, daß nicht nur die Grundstückseigentümer, sondern alle Personen, die sich im Naturschutzgebiet aufhalten, keine Abfälle wegwerfen, den Baum- und Strauchbestand nicht beseitigen oder verunstalten dürfen und ähnlichen öffentlich-rechtlichen Beschränkungen unterworfen sind, hat die Naturschutzbehörde gemäß § 5 NSchVO ein bei ihr eingehendes Gesuch um Gestaltung einer Einfriedigung zum Schutze des Eigentums vor unbefugten Benutzern nach pflichtgemäßem Ermessen unter Abwägung der Belange des Naturschutzes und des Privateigentums zu bescheiden (vgl. VGH Freiburg, a.a.O.).

Im Hinblick darauf, daß die NSchVO keine Regelung der Entschädigung nach Art. 14 GG enthält, ist die höhere Naturschutzbehörde offensichtlich von der Vorstellung ausgegangen, ihre Rechtsvorschrift stelle nur eine (nicht entschädigungspflichtige) Beschränkung des Eigentums, die den Inhalt des Eigentums bestimmt, jedoch keine (entschädigungspflichtige) Enteignung dar; wäre das letztere der Fall, müßte die NSchVO wegen Verletzung der sog. Junktimklausel des Art. 14 Abs. 3 Satz 2 GG als verfassungswidrig erachtet werden. Der Ansicht der Naturschutzbehörde ist beizutreten; die gegenteilige Auffassung der Antragsteller trifft hingegen nicht zu. Eine zulässige Beschränkung des Eigentums der Grundstücke ist — abgesehen von anderen, hier nicht weiter interessierenden Gesichtspunkten — anzuerkennen, wenn sie zur Wahrung des Naturschutzzweckes erforderlich ist. So hat der Bundesgerichtshof (BGHZ 23, 30) festgestellt, der Kläger müsse das Bebauungsverbot für sein im Grünflächenverzeichnis des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk eingetragenes Grundstück als Konkretisierung der Sozialgebundenheit des Eigentums hinnehmen, weil er „im Grunde nur an einer Verwendungsweise seines Eigentums gehindert wird, die der vernünftige und einsichtige Eigentümer von sich aus mit Rücksicht auf die gegebene Situation nicht ins Auge fassen würde“ und weil „die Art der Beschränkung, die den Kläger getroffen hat, nach Inhalt, Dauer, Umfang und Abänderbarkeit nicht über das Maß des unumgänglich Notwendigen hinausgeht“ (vgl. ferner BGHZ 30, 338; BGH, Urteil v. 9. 12. 1957 in Ba.-Wü. VBl. 1958 S. 120; BGH Urteil v. 16. 3. 1959, in

VerwRspr. Band 12 Nr. 74; BVerwGE 2, 172; 3, 335; 5, 143, 171; vgl. ferner Herbert Krüger, Naturschutz und Eigentum, o. J.; Asal, Naturschutz und Eigentumsgarantie, o. J.; Zwanzig, Die Fortentwicklung des Naturschutzrechts in Deutschland nach 1945, 1962, S. 116, 215). Nach ständiger Rechtsprechung des BGH, die im Ergebnis mit der des BVerwG übereinstimmt, kann demnach eine Verwendungsart, die bei vernünftiger Betrachtungsweise mit der Situationsgebundenheit des Grundstücks nicht vereinbar ist, ohne Regelung der Entschädigung untersagt werden. Nachdem W. Weber schon im Jahre 1938 (Das Recht des Landschaftsschutzes, S. 29) darauf hingewiesen hatte, den Landschaftsschutzmaßnahmen nach § 19 RNG sei gegenüber der Erklärung zum Naturschutzgebiet der Vorzug zu geben, wenn ein „leichterer und geschmeidiger Schutz“ ausreiche, und nach Inkrafttreten des Art. 14 GG die Maßnahmen der Naturschutzbehörden nicht mehr ohne Regelung der Entschädigungsfrage die Grenze der Eigentumsbeschränkung überschreiten dürfen, die der Eigentümer nach Art. 14, Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 und Art. 19 Abs. 2 GG als Sozialbindung seines Rechts hinzunehmen hat (vgl. dazu W. Weber, Die Entschädigungspflicht bei Naturschutzmaßnahmen des Eigentümers, o. J.), muß zwar die Frage, ob das öffentliche Interesse des Naturschutzes an einem absoluten Veränderungsverbot den Vorrang hat gegenüber den privaten Belangen der von einer derartigen Maßnahme betroffenen Nutzungsberechtigten, auch unter dem Gesichtspunkt des heutigen Verfassungsrechts und der höchstrichterlichen Rechtsprechung beurteilt werden. Da jedoch nach den obigen Feststellungen die Erhaltung der Schönheit und Eigenart des Bezirks, der als Naturschutzgebiet unter den besonderen Schutz des Reichsnaturschutzgesetzes gestellt wurde, ein absolutes Änderungsverbot zwingend gebietet und die Grundstückseigentümer schon nach dem bisherigen Recht (§ 11 Bad. Ortsstraßengesetz i. d. F. vom 30. 10. 1936 [GVBl. S. 179]) und nach dem jetzt geltenden Baurecht (§§ 29, 35 BBauG in Verbindung mit §§ 1, 123 Bad. Landesbauordnung i. d. F. vom 26. 7. 1935 [GVBl. S. 187] und § 2 Baupolizeiverordnung für den Landkreis Konstanz vom 3. 1. 1957) keinen Anspruch auf Erteilung einer Baugenehmigung für Bauten in dem zum Naturschutzgebiet erklärten Gebiet hatten (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. 8. 1957 Ba.-Wü. VBl. 1957 S. 184) und sie nach § 4 NSchVO in Zukunft ihre Grundstücke nach den Regeln einer ordnungsmäßigen Wirtschaft in der entsprechenden Weise wie bisher nutzen dürfen, hat die höhere Naturschutzbehörde ohne Rechtsverstoß sich für befugt erachtet, ohne Gewährung einer Entschädigung das Eigentum an den im geschützten Bezirk liegenden Grundstücken durch Erlaß der NSchVO weiter zu beschränken. Der Antrag auf Ungültigkeitserklärung dieser Rechtsvorschrift war deshalb abzuweisen.“

c) An weiteren – jedoch nicht veröffentlichten – Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg sind zu nennen:

- Beschluß vom 20. Juni 1962 – Az. IV 760/61 –;  
Er betrifft die Gemarkungen Markelfingen und Reichenau/Gewann Schlaflbach/ und Allensbach;
- Beschluß vom 30. Juni 1964 – Az. IV 720/62 –;  
Er bezieht sich auf die Gemarkungen Allensbach, Hegne und Reichenau/Gewann Galgenacker;
- Beschluß vom 15. September 1966 – Az. IV 363/64 –;  
Er betrifft die Seefelder Aach-Mündung.

In diesem Zusammenhang kommt auch dem Verhältnis von Landschaftsschutzverordnung und Bebauungsplan besondere Bedeutung zu. Da verfassungsrechtliche Bedenken gegen § 5 Abs. 6 Satz 2 BBauG nicht begründet sind, treten mit dem Inkrafttreten eines Bebauungsplans in seinem Geltungsbereich Regelungen, die dem Landschaftsschutz dienen, sogleich, d. h. unabhängig davon außer Kraft, ob die Verwirklichung des Bebauungsplans bevorsteht (BVerwG, Urteil v. 3. 6. 1971 in DVBl. 1972, 119).

## 2. Bundesbaugesetz

Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die Vorschriften des Bundesbaugesetzes über den Bodenverkehr (§§ 19–23 BBauG). Ihre Beachtung ist deshalb notwendig, weil mit der Entscheidung über die Bodenver-

kehrsgenehmigung, bei der die das Ermessen der Baugenehmigungsbehörde einschränkenden Bestimmungen des § 35 BBauG beachtet werden müssen, über die Baugenehmigung bereits mitentschieden wird. Gemäß § 21 Abs. 1 BBauG bewirkt die Bodenverkehrsgenehmigung, daß ein Bauantrag, der innerhalb von drei Jahren seit der Erteilung der Genehmigung gestellt wurde, nicht aus Gründen abgelehnt werden darf, die Gegenstand im Wohnsiedlungsverfahren waren (BVerwGE 1, 254; 3, 331; 6, 198; 10, 202).

„Nach dem Sinn und Zweck der einschlägigen Vorschriften bedeutet somit die Erteilung der beantragten Bodenverkehrsgenehmigung zugleich, daß unter den erwähnten Einschränkungen die Bebauung des betreffenden Grundstücks planungsrechtlich zulässig ist. Da die Bodenverkehrsgenehmigung einer vorweggenommenen Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens gleichkommt und die in ihr zum Ausdruck gebrachte planungsrechtliche Beurteilung die Baugenehmigungsbehörde bei der späteren Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens bindet, darf ein genehmigungsbedürftiger Vorgang des Bodenverkehrs, der die Bebauung eines Grundstücks im Außenbereich bezweckt, planungsrechtlich nicht anders beurteilt werden, als wenn schon über die Zulässigkeit des betreffenden Vorhabens im Baugenehmigungsverfahren zu entscheiden wäre.“ (BVerwG, Urteil vom 28. 4. 1964 in VerwRspr. 17, 87.)

In jedem Fall beschränkt sich nach der neuesten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Bindungswirkung des § 21 BBauG auf diejenigen baurechtlichen Ansprüche, die der Grundstückskäufer mit der Offenlegung seiner Absichten über die künftige bauliche Nutzung des Grundstücks der Genehmigung unterstellt und damit zum Gegenstand der Prüfung im bodenrechtlichen Genehmigungsverfahren gemacht hat (vgl. Beschluß vom 9. November 1967 – BVerwG IV B 113.66 –). Der Antragsteller im Baugenehmigungsverfahren kann sich nur insoweit auf die für ihn günstige Rechtsfolge des § 21 BBauG beziehen, als er im Bodenverkehrsgenehmigungsverfahren den Nutzungszweck offenbart hat. Will er sein Grundstück weitergehend bebauen, als er dies im bodenrechtlichen Genehmigungsverfahren erklärt hat, so kann er sich für die weitergehende Bebauung nicht auf § 21 BBauG berufen, selbst wenn er sie von vornherein beabsichtigt haben sollte (BVerwG, Ur. vom 31. Januar 1968, IV C 170.65).

Entsprechendes gilt für die land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke sowie für Moor- und Ödland nach dem Grundstücksverkehrsgesetz vom 28. Juli 1961 (BGBl. I S. 1091, 1652, 2000), das gemäß § 22 BBauG Anwendung findet, wenn es sich um die Veräußerung der Wirtschaftsstelle eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes oder von im Bebauungsplan als land- und forstwirtschaftliche Flächen ausgewiesenen Grundstücken handelt.

## 3. Zeltplatz- und Wochenendwesen

Weiter stellt sich die Frage nach der gesetzlichen Regelung des Zeltplatz- und des Wochenendhauswesens im Bodenseegebiet. Für Baden-Württemberg und Bayern besteht, abgesehen von einer allgemeinen Vorschrift im Forstgesetz, keine gesetzliche oder allgemein-polizeiliche Regelung. Maßgebend sind für Baden-Württemberg die Erlasse über das Zeltplatzwesen vom 8. Mai 1954 (GABl. S. 273) und vom 23. Mai 1962 (GABl. S. 213) und über die Zulassung von Geschirrhütten, Gartenhäusern und Wochenendhäusern vom 28. Juli 1971 – Az. Nr. 4200/67 –. Polizeiverordnungen über das Lagern mit Zelten und Wohnwagen haben erlassen die Landratsämter Konstanz am 25. April 1961, Stockach am 10. Juli 1961, Überlingen am 12. Mai 1961 und die Stadt Lindau am 21. März 1961 in der Fassung vom 8. April 1968. Wegen Einzelheiten der Rechtsprobleme wird verwiesen auf meine Abhandlung in „Natur und Landschaft“ 1969 S. 19 ff. und S. 37 ff. Vorbildlich ist die schleswig-holsteinische Landesverordnung über das Zeltwesen vom 11. Juni 1969 (GVBl. S. 103).

#### 4. Bootsverkehr

Was den Bootsverkehr auf dem Bodensee anbetrifft, so sind hierzu folgende Verordnungen ergangen:

##### a) in Baden-Württemberg:

- Polizeiverordnung des Innenministeriums über die Beschränkung des Bootsverkehrs im Uferbereich des Bodensees und des Untersees vom 30. Juli 1959 (GBl. S. 93);
- Polizeiverordnung des Innenministeriums über das Vermieten von Wasserfahrzeugen auf dem Bodensee (einschließlich Untersees) und dem Rhein oberhalb von Schaffhausen vom 14. August 1968 (GBl. S. 399);
- Polizeiverordnung des Innenministers über das Verbot des Befahrens des Bodensees mit schwimmfähigen Kraftfahrzeugen vom 24. Mai 1965 (GBl. S. 101).

##### b) in Bayern:

- Landesverordnung über die Beschränkung des Bootsverkehrs im Uferbereich des Bodensees vom 15. Februar 1961 (GVBl. S. 55) in der Fassung vom 2. Dezember 1965 (GVBl. S. 356);
- Landesverordnung über das Verbot des Befahrens des Bodensees mit schwimmfähigen Kraftfahrzeugen vom 30. Juli 1965 (GVBl. S. 273).

Nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs – Entscheidung vom 28. April 1966 (VerwRSpr.

18, 257) – ist das Verbot, einen landschaftlich schönen See nur mit kleinen Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft zu befahren, gerechtfertigt.

#### 5. Baden

Das Baden im Bodensee haben die Landratsämter Konstanz, Überlingen und Stockach durch Kreispolizeiverordnungen vom 25. April 1961 (Konstanz), vom 12. Mai 1961 (Überlingen) und vom 10. Juli 1961 (Stockach) geregelt.

### III. Schlußwort

Bei allen Maßnahmen sollten wir uns von dem Geist der Sätze leiten lassen, die Leopold Ziegler, der Philosoph vom Bodensee, geschrieben hat: „Was unseren Bodensee von allen Alpenseen unterscheidet, den ebenbürtigen Bruder im Südwesten der Schweiz nicht ausgenommen, ist seine Ferne und Weite. Soweit sich dieser See ausdehnend erstreckt, bleibt auch er selbst fürs Auge die selbstherrliche Gegebenheit, indem er es allein schon unaufhörlich durch sein ewig wechselndes Licht- und Farbenspiel zwischen Morgen und Abend beschäftigt. Diese natürliche Weiträumigkeit der Bodenseelandschaft entspricht sozusagen ihrer historischen Weitläufigkeit durchgängig und hier waltet eine beinahe einzigartige Übereinstimmung von Natur und Kultur ob.“



Abb. 4: Naturschutzgebiet „Vogelfreistätte Mettnau“, Radolfzell; Blick vom Mettnauturm



## Landesplanung im Bodenseegebiet\*

Das Bodenseegebiet mit seinen vielschichtigen, raumordnerischen Problemen hat die Landesplanung und die Regionalplanung schon früh beschäftigt. Hier wurde 1957 die Regionale Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee—Linzgau—Hegau gegründet, die 1961 als erste Planungsgemeinschaft des Landes einen Entwicklungs- und Raumordnungsplan veröffentlichte. 1962, also noch vor Inkrafttreten des baden-württembergischen Landesplanungsgesetzes, legte das Innenministerium die „Hinweise für die langfristige Planung im Bodenseegebiet“ vor, die darauf von der Landesregierung zur Beachtung empfohlen wurden.

Das Bodenseegebiet umfaßt nach der Abgrenzung des Landesentwicklungsplans die Landkreise Konstanz, Stockach, Überlingen, Tettnang, Ravensburg und Wangen. In diesem Gebiet leben auf ca. 3400 qkm etwa 600 000 Menschen. Der Bevölkerungszuwachs lag von 1961 bis 1969 mit 16 % deutlich über dem Landesdurchschnitt von 12,3 %. Mit dieser kräftigen Zunahme ist auch weiterhin zu rechnen. Im Entwurf des Landesentwicklungsplans wurde daher als Richtwert für die Planung im Bodenseegebiet bis 1985 eine Bevölkerungszunahme von 90 000 bis 155 000 Einwohnern zugrundegelegt, das ist mit 29 % die höchste prozentuale Zuwachserwartung aller Teilgebiete des Landes. Eine Besonderheit dieses Raumes ist darin zu sehen, daß innerhalb des Gebietes erhebliche Unterschiede in der Verteilung der Bevölkerung und der Wirtschaftskraft bestehen. Die bevorzugten Siedlungsräume sind der Bodenseeuferebereich, das Schussenbecken um Ravensburg und der Hegau im Raum Singen. Diese Räume, die etwa ein Viertel des gesamten Gebietes ausmachen, konnten von 1961 bis 1969 fünf Sechstel der gesamten Bevölkerungszunahme für sich buchen. In diesen Räumen verlaufen die Hauptverkehrslinien, dort liegen die wichtigsten Standorte für Dienstleistungen, Industrie und Gewerbe. Hier befinden sich auch die größeren Zentralorte Konstanz, Ravensburg, Friedrichshafen, Überlingen, Radolfzell und Singen, die zugleich — auch das ist bezeichnend für das Bodenseegebiet — bedeutende Zentren des Fremdenverkehrs sind. Abgesehen von den Kur- und Erholungsorten im Württembergischen Allgäu zwischen Bad Wurzach und Isny, konzentriert sich der Fremdenverkehr vorwiegend auf den Uferbereich des Bodensees. Die weitaus größeren Gebietsteile des Bodensee-Hinterlandes sind dagegen relativ dünn besiedelt. Hier spielt die Land- und Forstwirtschaft noch eine bedeutende Rolle als Erwerbsgrundlage. Aus dem Leistungsgefälle zwischen den strukturschwachen Gebiets- und den bevorzugten Siedlungsräumen ergibt sich die landes- und regionalplanerische Aufgabe, Wege zu einer ausgeglicheneren Entwicklung des gesamten Gebietes aufzuzeigen.

### Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg wurde im Dezember 1967 als Entwurf fertiggestellt und enthält als übergeordneter, zusammenfassender Rahmenplan die

Grundlinien für die Gesamtentwicklung des Landes. Der Entwurf wurde allen Gemeinden und Landkreisen, den regionalen Planungsgemeinschaften und weiteren zu beteiligenden Stellen zugeleitet und inzwischen aufgrund der eingegangenen mehr als 2000 Einzelstellungnahmen überarbeitet. Die Neufassung des Entwurfs ist derzeit Gegenstand regionaler Erörterungen, in denen die vorgetragenen Anregungen und Bedenken nochmals mündlich behandelt werden.

Der Landesentwicklungsplan enthält in seinen drei Teilen die rahmensetzenden Entwicklungsziele für das ganze Land und seine Teilgebiete. Der erste Teil umfaßt die allgemeinen Zielsetzungen und die Aufgaben der Zentralen Orte und Entwicklungsachsen sowie die Entwicklungsziele für ländliche und strukturschwache Räume, Verdichtungsgebiete, Verdichtungsbereiche, der zweite Teil die landesplanerischen Ziele für Sachbereiche, für die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft, für das Verkehrswesen und die Energieversorgung, für Land- und Forstwirtschaft, Landespflanze und Erholung, Wasserwirtschaft und Siedlungswesen und für das Bildungs- und das Gesundheitswesen.

Von besonderem Interesse sind hier jedoch die Entwicklungsziele für das Bodenseegebiet aus dem dritten Teil des Landesentwicklungsplans. Nach dem allgemeinen Entwicklungsziel 3.9.1 in der ergänzten Fassung vom Oktober 1969 ist dieses Gebiet so zu fördern, daß es an dem allgemeinen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt im Lande und im benachbarten Ausland teilnimmt, der Leistungsaustausch innerhalb des Gebiets sowie mit den benachbarten Gebieten im Land, in Bayern, in der Schweiz und in Österreich verbessert wird, der Uferbereich des Bodensees als bedeutendes Erholungsgebiet erhalten und ausgebaut wird und in der Uferzone die schutzwürdigen Landschaftsteile in ihrer natürlichen Eigenart weitestgehend erhalten werden.

Die Ergänzungen in der überarbeiteten Fassung beziehen sich im wesentlichen auf die Konkretisierung der Begriffe Uferbereich und Uferzone, die mit Recht von verschiedenen Seiten gefordert worden war. Diese Begriffe werden zwar schon seit langem von Landesplanung und Regionalplanung am Bodensee verwendet, jedoch bisher ohne Bezug auf eine einheitliche und eindeutige Abgrenzung. Bei der landesplanerischen Zielsetzung für den Bodenseeuferebereich geht es um zweierlei. Einmal sind in einem größeren Bereich die baulichen und wirtschaftlichen Entwicklungen der Gemeinden mit den hier zu erfüllenden Erholungsaufgaben in Einklang zu bringen. Zum anderen soll in einer engeren Uferzone, soweit noch möglich, der Ufercharakter der Landschaft gewahrt und zugleich die Zugänglichkeit des Seeufers für die Allgemeinheit erweitert werden.

### Zentrale Orte und Entwicklungsachsen

Im Netz der Zentralen Orte sind im Bodenseegebiet nach Planziel 3.9.2 die beiden Oberzentren Konstanz und Ravensburg in der Weise auszubauen, daß die Stadt Ravensburg als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum im Bodenseegebiet und Konstanz als kultureller Mittelpunkt und als Stätte geistigen Leistungsaustausches im Bodenseeraum steigende Bedeutung gewinnen. Als Mittelzentren sind Friedrichshafen, Singen (Hohentwiel), Radolfzell, Wangen im Allgäu und Überlingen auszubauen; als Unterzentren Leutkirch, Tettnang, Isny, Bad Waldsee, Pfullendorf, Stockach, Meßkirch, Markdorf und Bad Wurzach, zum Unterzentrum Engen.

\* Die in dem Beitrag enthaltenen Angaben stimmen in einigen Fällen nicht mehr mit dem neuesten Sachstand bzw. mit dem Landesentwicklungsplan in seiner neuesten Fassung vom 22. Juni 1971 überein. Inzwischen wurde der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg am 11. April 1972 von der baden-württembergischen Landesregierung für verbindlich erklärt.



Für die Entwicklungsachsen im Bodenseegebiet nach Planziel 3.9.3 stellen sich unterschiedliche Aufgaben. Bei den Entwicklungsachsen die vom Bodensee ins Hinterland, in die Räume Ravensburg und Singen führen, steht die weitere Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft im Vordergrund. Die industriell-gewerbliche Wirtschaftskraft des Raumes soll also durch den Ausbau möglichst seeabgewandter Schwerpunkte gestärkt werden. In den am Bodensee verlaufenden Entwicklungsachsen Stockach—Überlingen—Markdorf—Friedrichshafen—Lindau und Radolfzell—Konstanz ist die weitere gewerbliche Entwicklung mit der Entwicklung des Fremdenverkehrs in Einklang zu bringen. Hier ist vor allem auch der Ausbau der sozialen und kulturellen Einrichtungen zu fördern. In der Entwicklungsachse, die von Lindau ausgehend über Wangen, Leutkirch nach Memmingen führt, sollen die nichtlandwirtschaftlichen Erwerbsgrundlagen durch Verbesserung der Standortvoraussetzungen und durch Förderung der gewerblichen Wirtschaft und des Fremdenverkehrs vermehrt werden und die landschaftlichen Vorteile für das Erholungswesen und den Fremdenverkehr genutzt werden.

Im Blick auf die vielgestaltigen landschaftsräumlichen Gegebenheiten im Bodenseegebiet wird hier deutlich, daß diese großräumigen, rahmensetzenden Entwicklungsziele des Landesentwicklungsplans für die Entwicklungsachsen der räumlichen Konkretisierung und Differenzierung durch Regionalpläne und Gebietsentwicklungspläne bedürfen.

### Erholungsräume

Schließlich weist der Landesentwicklungsplan 3.9.4 noch die Erholungsräume aus und benennt hierfür die wichtigsten Entwicklungsziele. Allgäu und Linzgau sollen für die Ferienerholung ausgebaut werden. Am Bodensee, im Hegau und am Randen sind Einrichtungen für die Nah- und Ferienerholung zu fördern. In der Bodenseeuferrzone sollen die Erholungseinrichtungen schwerpunktmäßig zusammengefaßt werden. Die Uferlandschaft besitzt auch für die im Bodenseegebiet lebende und stark zuwachsende Bevölkerung einen unersetzlichen Erholungs- und Freizeitwert und sollte so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Die Veränderungen im Freizeitverhalten der

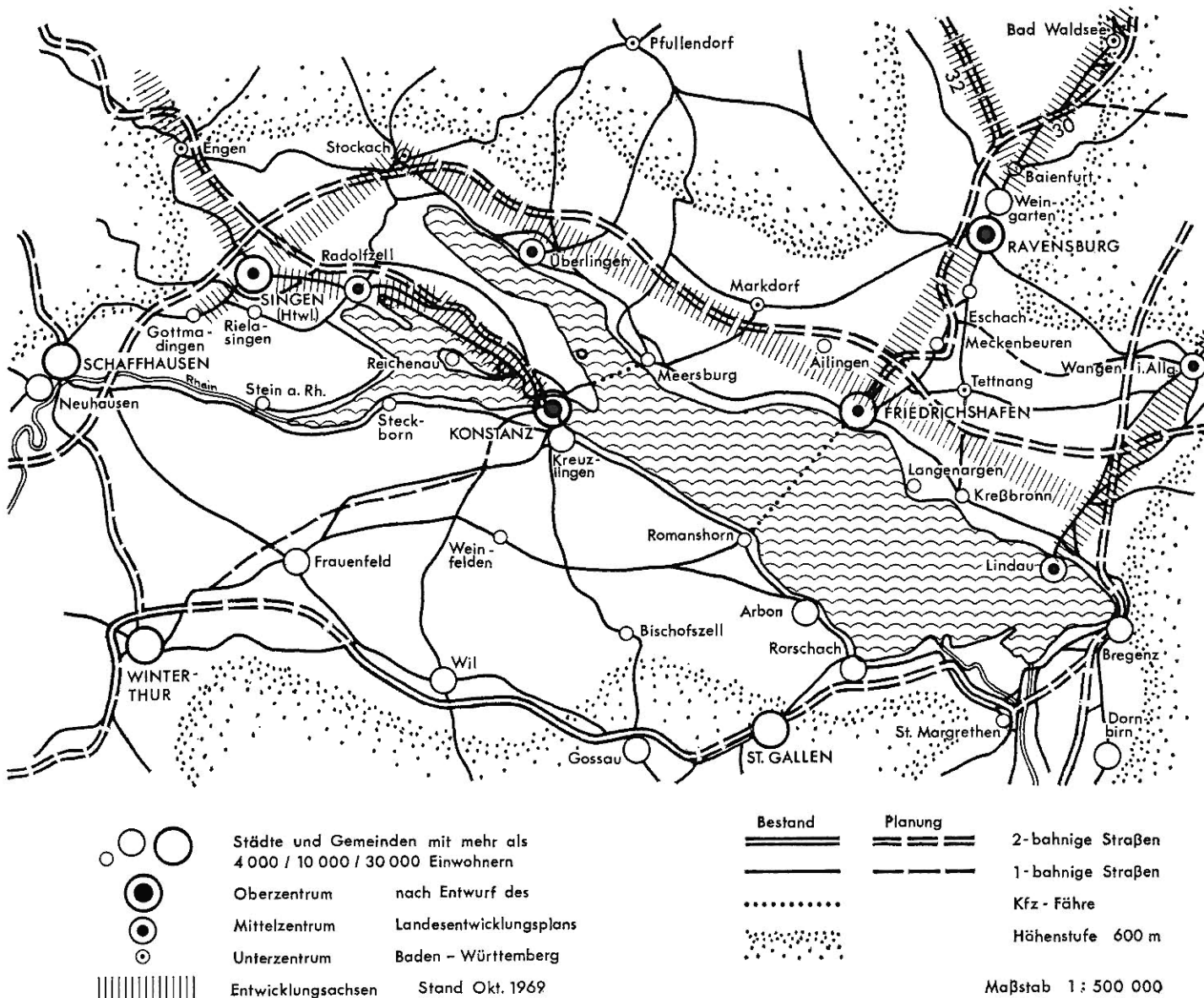


Abb. 5: Landesplanung im Bodenseegebiet

Bevölkerung und die verstärkte Tendenz zum Kurzurlaub werden die Nachfrage nach Wochenenderholung am Bodensee weiter ansteigen lassen. Die Entwicklung der hierfür erforderlichen Plätze und Einrichtungen ist am Bodensee besonders schwierig, da das Ufer auf weite Strecken schon nicht mehr für die Allgemeinheit zugänglich ist. Der Landesentwicklungsplan schlägt daher vor, in der Uferzone geeignete Erholungsschwerpunkte im Rahmen einer Gesamtplanung für das Erholungswesen am Bodensee festzulegen. Von seiten der berührten Ministerien des Landes wurden im vergangenen Jahr Vorarbeiten in Angriff genommen, die eine gemeinsame Konzeption aller staatlichen, regionalen und kommunalen Stellen für den Ausbau des Erholungswesens am Bodensee zum Ziele haben. Hierzu laufen Untersuchungen über Entwicklungstendenzen im Fremdenverkehr, über Nutzungs- und Grundbesitzverhältnisse am Bodensee, über landschaftliche Gegebenheiten, wirtschaftliche und strukturpolitische Entwicklungsvorstellungen und Förderungsmöglichkeiten.

### Verkehrsplanung

Die geschilderten Entwicklungstendenzen und Entwicklungsziele stellen auch der Verkehrsplanung im Bodenseegebiet besondere Aufgaben. Auf dem Kartenausschnitt sind die wichtigsten bestehenden und geplanten Straßenverbindungen wiedergegeben. Die auf deutscher Seite dargestellten Straßenplanungen sind im neuen Ausbauplan für die Bundesfernstraßen enthalten, in dem auch die Prioritäten für die einzelnen Streckenabschnitte festgelegt sind.

Die Bundesautobahn Stuttgart–Westlicher Bodensee befindet sich auf dem ersten Teilabschnitt im Raum Engen bereits im Bau. Diese schnelle und leistungsfähige Verbindung des westlichen Bodenseegebietes zur Landesmitte wird nach Süd-Osten über Radolfzell hinaus in Richtung Konstanz weitergeführt werden und dort mit einem neuen Rheinübergang Anschluß an das Schweizer Nationalstraßennetz erhalten.

Die Bundesautobahn Stuttgart–Westlicher Bodensee ist in engem Zusammenhang mit der von Westen nach Osten verlaufenden Bundesautobahn Basel–Lindau–München zu sehen. Diese Autobahn dient einmal dem regionalen Verkehr zwischen dem westlichen und dem östlichen Bodenseegebiet und zugleich als Verteilerschiene für den Fernzielverkehr zum Bodensee, der im Westen von bzw. nach Stuttgart, Freiburg und Basel, im Osten von und nach Ulm, München und Bregenz zu erwarten ist. Wegen dieser Verteilerfunktion, die auch die Standortgunst des Bodensee-Hinterlandes wesentlich verbessern wird, und wegen der

dringend notwendigen Entlastung der Uferstraßen vom Durchgangsverkehr soll die Ost-West-Autobahn von Westen her im Bau vorgezogen und bis in den Raum Überlingen gleichzeitig mit der Autobahn nach Stuttgart in Betrieb genommen werden. Im Abschnitt Waldshut–Singen liegt die Linienführung dieser Autobahn noch nicht endgültig fest.

Nach den Untersuchungen der Straßenbauverwaltung des Landes kommt entweder eine nördliche Trassenführung über Blumberg ausschließlich über deutsches Gebiet oder eine südliche Linie über den Jestettener Zipfel und Schweizer Gebiet in Betracht. Die südliche Variante vermeidet die bei einer Überquerung des Randes erforderlichen langen Steigungen und ermöglicht eine günstigere Verknüpfung des deutschen und des Schweizer Autobahnnetzes.

Am östlichen Bodensee zeichnet sich die Verknüpfung der geplanten internationalen Fernverkehrsstraßen bereits deutlicher ab. Von Norden kommend wird die Bundesautobahn Würzburg–Ulm–Lindau bei Essersweiler auf die Ost-West-Autobahn Basel–München treffen und bei Lochau die österreichische Grenze erreichen. Im Raum Bregenz wurde im vergangenen Jahr über die lang umstrittene Trassenführung entschieden. Damit wurde die Verbindung zwischen dem geplanten deutschen Autobahnnetz und der bereits teilweise fertiggestellten österreichischen Rheintal-Autobahn festgelegt. Über die Querverbindung zur Schweizer Autobahn N 1 St. Gallen–Zürich und nach Süden zur Schnellstraße N 13 über den St. Bernardino liegen generelle Planungen vor.

Von großer Bedeutung für den östlichen Bodenseeraum sind auf deutscher Seite noch die geplanten neuen Bundesstraßen B 30 und B 32. Die B 30 Ulm–Friedrichshafen wird nördlich von Ravensburg mit der B 32 aus dem Raum Tübingen–Reutlingen vereinigt und findet bei Friedrichshafen Anschluß an die Ost-West-Autobahn. Beide Bundesstraßen sind im Endausbau zweibahnig geplant. Die B 30 nördlich von Bad Waldsee ist einbahnig bereits weitgehend fertiggestellt. Die Neuplanungen auf dem Verkehrssektor werden weitere raumstrukturelle Veränderungen nach sich ziehen. Auch in den übrigen Infrastrukturbereichen werden neue wirtschaftliche, soziale und kulturelle Aufgaben zu lösen sein. Die Landesplanung hat den Versuch unternommen, den vielfältigen Ansprüchen und Erfordernissen entsprechend eine übergeordnete und zusammenfassende Planung aufzustellen. Aufgabe der weiterführenden und räumlich konkretisierenden Regionalpläne und letzten Endes der Bauleitpläne wird es sein, auch in der kleinräumlichen Planung an einer langfristigen befriedigenden Raumordnung mitzuwirken.

## Zum Erholungsplan Bodensee

### 1. Einleitung

Das Bodenseegebiet, eine der schönsten Landschaften Mitteleuropas und bis in jüngste Zeit mit einer reichen Fülle an landschaftlichem Angebot weitgehend alle Bedürfnisse der Menschen zufriedenstellend, leidet an Überlastungserscheinungen, so daß auch der kühnste Optimist nicht mehr hoffen kann, diese Landschaft werde auf Dauer allen Anforderungen gleichzeitig gerecht werden.

Die Bodenseelandschaft ist ein Freizeit- und Erholungsgebiet von hoher Eignung, langer Tradition und einer weit über ihren geographischen Bereich hinausreichenden Bedeutung. Die Gefahr, gerade diese Eigenschaft mehr und mehr einzubüßen, ist jedoch infolge der Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung groß, denn kaum eine andere Eigenschaft einer Landschaft dürfte auf negative Veränderungen, wie wir sie mit Sorge in diesem Gebiet feststellen, so empfindlich reagieren wie ihre Erholungseignung. Die Erhaltung derartig prädestinierter, abwechslungsreicher Freizeit- und Erholungsräume wird aber immer mehr zu einem der wichtigsten Elemente der Daseinsvorsorge, dem eine staatliche Planung, Lenkung und Förderung einfach Rechnung zu tragen hat.

Mit der Erarbeitung einer gemeinsamen Konzeption für den Ausbau des Erholungswesens am baden-württembergischen Teil des Bodensees beschäftigt sich seit Ende 1969 der Interministerielle Ausschuß für Landesplanung und Regionalförderung von Baden-Württemberg, dem das Innenministerium, das Wirtschaftsministerium, das Kultusministerium und das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Weinbau und Forsten (MELWF) angehören. Die im Ausschuß vertretenen Ressorts übernahmen Teilaufgaben. Das MELWF übernahm die Aufstellung eines Landschaftsrahmenplans. Auf Grund ihrer organisatorischen Voraussetzungen fiel der Landforstverwaltung die Aufgabe zu, mit Hilfe der nachgeordneten Dienststellen im baden-württembergischen Bodenseegebiet eine Bestandsaufnahme der vorhandenen und geplanten Freizeit- und Erholungseinrichtungen durchzuführen und gleichzeitig im Hinblick auf das Erholungswesen den Naturraum und seine Belastungen zu untersuchen.

### 2. Zielvorstellungen der zuständigen Planungsträger

Ein „Erholungsplan Bodensee“ muß sich einerseits in die Zielvorstellungen des Landesentwicklungsplans einfügen, sollte aber andererseits auch dessen Begriffe und Vorstellungen über das Bodenseegebiet als Freizeit- und Erholungsraum konkretisieren. Er muß ferner die Planungsvorstellungen der Regionalen Planungsgemeinschaften und der Gemeinden mitberücksichtigen.

Die allgemeinen Entwicklungsziele des Landesentwicklungsplans streben für das Bodenseegebiet unter anderem an: Das Gebiet ist in seiner Entwicklung so zu fördern, daß der Uferbereich des Bodensees als bedeutendes Erholungsgebiet erhalten und ausgebaut, hierzu insbesondere die Uferlandschaft in ihrer natürlichen Eigenart weitestgehend erhalten und der Zugang zum Seeufer für die Allgemeinheit erweitert wird.

Die Abgrenzung dieses Uferbereichs ist noch nicht zu Ende diskutiert. Der Landesentwicklungsplan versteht darunter alle Gemeinden am Bodensee, die mit Teilen ihrer Gemarkung nicht mehr als 1,5 km vom See entfernt liegen. Es sind dies nach dem Stand vom Jahresende 1969 im ganzen

52 Gemeinden, 27 aus dem Kreis Konstanz, 18 aus dem Kreis Überlingen, 4 aus dem Kreis Tettnang und 3 aus dem Kreis Stockach.

Im Uferbereich soll sich die Entwicklung der Gemeinden so vollziehen, daß größere Siedlungsvorhaben und Industrieansiedlungen möglichst nur in den seeabgewandten Teilen der Gemeinden errichtet werden und am Bodenseeufer nur solche Einrichtungen geschaffen werden, die unmittelbar der Allgemeinheit dienen. Die Uferlandschaft ist von weiteren Siedlungsverdichtungen und Industrieansiedlungen unbedingt freizuhalten. Um diese Forderungen sicherzustellen und um gleichzeitig den Uferbereich zu entlasten, soll die industriell-gewerbliche Entwicklung in den zentralen Orten und in anderen geeigneten Gemeinden im Bodensee-Hinterland verstärkt werden. Die landschaftlichen Vorteile sollen mit Vorrang für die Erholung und den Fremdenverkehr genutzt werden. Die überarbeitete Fassung der Zielvorstellungen für die Entwicklung des Erholungswesens im Bodenseegebiet schlägt vor, im Uferbereich des Bodensees und zu dessen Entlastung im Bodensee-Hinterland Einrichtungen für die Wochenend- und Ferienerholung zu fördern und Einrichtungen für die Wochenenderholung an geeigneten Standorten schwerpunktmäßig zusammenzufassen.

Eine weitere industriell-gewerbliche Entwicklung des Bodenseegebietes soll den Ausbau des Erholungswesens nicht behindern. Es sollte aber sichergestellt werden, daß die Erholungsfunktion, insbesondere des Uferbereichs, auch weiterhin erfüllt werden kann.

Die Vorstellungen der regionalen Planungsgemeinschaften stimmen im wesentlichen mit der Konzeption des Landesentwicklungsplanes überein. Zusammen mit den Seeufergemeinden betonen sie jedoch die Bedeutung der gewerblichen Wirtschaft, da der Fremdenverkehr am Bodensee auf die sehr kurze Sommersaison beschränkt ist. Ein Vorrang des Erholungswesens wird abgelehnt, da er die notwendige Weiterentwicklung der gewerblichen Wirtschaft benachteiligen könnte. Durch Ansiedlung nichtstörender Betriebe an geeigneten Standorten soll eine Beeinträchtigung der Landschaft und des Fremdenverkehrs vermieden werden. Das Erholungswesen soll nicht überall, sondern vor allem in qualifizierten Erholungsgebieten ausgebaut werden. Diese wären noch zu ermitteln und auszuweisen.

Für eine rasche Erarbeitung eines Erholungsplanes ist es von Nachteil, daß die Gemeinden des Bodenseegebietes nur in geringem Umfang Flächennutzungspläne erstellt haben. Im südbadischen Teil des Untersuchungsgebiets wurden zwar bereits vor Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes Flächennutzungspläne nach dem badischen Aufbaugesetz aufgestellt. Diese sind aber heute zum größten Teil von der Entwicklung überholt. In Südwürttemberg-Hohenzollern wurden vor Wirksamwerden des Bundesbaugesetzes keine Flächennutzungspläne aufgestellt. Gegenwärtig dürften im ganzen Bodenseegebiet kaum mehr als 10 bis 15 Flächennutzungspläne aufgestellt und genehmigt sein, davon die Mehrzahl für Gemarkungen außerhalb des Uferbereichs und der bevorzugten Siedlungsräume.

Um einen Überblick über die Vorstellungen der einzelnen Gemeinden zur Entwicklung des Freizeit- und Erholungswesens zu gewinnen, mußte mit den Gemeinden unmittelbarer Kontakt aufgenommen werden. Die diesbezüglichen Informationsgespräche konnten sich auf 69 ausgewählte Gemeinden beschränken, da die übrigen derzeit keine

Erholungswesens aufweisen. Im ganzen wurden über 100 Informationsgespräche mit Gemeinden, Behörden und Verbänden geführt. Aus allen diesen Gesprächen drängt sich folgende Erkenntnis auf: Die Problematik des Erholungsgebietes ist im wesentlichen rund um den See die gleiche.

Den Gemeinden fehlt es nicht an der Einsicht, daß ein sinnvolles und ausreichendes Angebot an Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten zu einem der wichtigsten Elemente der Daseinsvorsorge gehört, der Gedanke an das finanzielle Unvermögen lähmt jedoch häufig weitergehende Überlegungen. Bei den vorhandenen und geplanten Einrichtungen vermißt man nicht selten die Koordinierung zwischen privaten Unternehmungen und Unternehmungen der Gemeinden, sodann die Absprache zwischen benachbarten Gemeinden oder gar zwischen den Regionen oder den an den Bodensee angrenzenden Staaten. Außerdem fehlen verbindliche Leitsätze und Hinweise zur richtigen Standortwahl, zur gegenseitigen Zuordnung, zu Grenzwerten der Massierung von Erholungs- und Freizeiteinrichtungen.

Die Zielvorstellungen der genannten Planungsträger müssen für einen Erholungsplan Bodensee konkretisiert und durch die Planungsvorstellungen anderer Planungsträger ergänzt werden. Es geht darum, eine gemeinsame Konzeption aller von einem Erholungsplan Bodensee betroffenen Stellen zu schaffen. In ihr sollen die für das Erholungswesen bedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt werden.

### 3. Abgrenzung und Gliederung des Untersuchungsgebietes

Die erste Schwierigkeit der Studie der Landesforstverwaltung bildete die Abgrenzung des „baden-württembergischen Freizeit- und Erholungsgebietes am Bodensee“. Abweichend vom Landesentwicklungsplan, der unter dem „Bodenseegebiet“ die Bereiche der beiden regionalen Planungsgemeinschaften „Westlicher Bodensee – Linzgau – Hegau“ und „Östlicher Bodensee – Allgäu“ versteht, beschränkt die genannte Studie ihr Untersuchungsgebiet auf den engeren Erholungsraum Bodensee. Ausgehend von der Staatsgrenze zur Schweiz im Westen, fortfahrend mit der Linie Öhningen – Engen – Pfullendorf – Ravensburg – Kreßbronn grenzt die Studie somit den engeren Erholungsraum Bodensee ab gegen das Hochrheingebiet und den Einflußbereich von Schaffhausen, gegen den Randen, gegen das Donautal und den Einflußbereich von Tuttlingen, gegen Oberschwaben und gegen das Allgäu.

Gesichtspunkte der Abgrenzung waren unter anderem die landschaftliche Zusammengehörigkeit und der optische Einfluß des Bodensees, der Rückstau des Fremdenverkehrs in der Hauptreisezeit sowie die Verflechtungen auf dem Gebiet des Freizeit- und Erholungswesens und schließlich die strukturellen Verflechtungen. Sofern diese Grenzziehung ländliche Räume von ihren Zentralorten abgeschnitten hätte, wurden auch diese Zentralorte mit einbezogen. Dies ist der Fall bei Pfullendorf, aber auch bei Ravensburg und Engen, den östlichen und westlichen Toren zum Bodensee.

Das so umrissene Gebiet, das nach dem bisherigen Stand der Verwaltungsgliederung rund 150 Gemeinden umfaßt, die zu sechs Landkreisen, zwei Regierungsbezirken und zwei regionalen Planungsgemeinschaften gehören, wurde bei der genannten Studie aus arbeitstechnischen Gründen in 30 Untersuchungsräume gegliedert.

### 4. Klimatische Besonderheiten des Bodenseeraumes

Die vielgenannte temperatursausgleichende Wirkung des Bodensees erstreckt sich nur auf einen verhältnismäßig schmalen Uferstreifen. Die Zahl echter Sommertage mit einer Temperatur von über 25° C ist im Hinterland wesent-

lich höher als in Bodenseenähe. Der nordwestliche Teil des umschriebenen Gebietes liegt noch im Regenschatten von Schwarzwald und Jura und weist nur wenig über 700 mm Regenhöhe im Jahr auf. Der Osten dagegen unterliegt schon der Stauwirkung der Alpen und hat eine wesentlich höhere Niederschlagsmenge. An allen Beobachtungsstationen des Bodenseegebietes ist der Sommer die niederschlagsreichste Zeit des Jahres und der Juli wiederum der niederschlagsreichste Monat. Das Gebiet kann als das der ausgesprochensten Sommerregen in ganz Mitteleuropa angesehen werden. Der oft erwähnte Föhn macht sich im allgemeinen durch ungewöhnlich gute Fernsicht und starken Seegang bemerkbar. Eigentliche Föhntage aber zählt man beispielsweise bei Friedrichshafen durchschnittlich nur an 4 bis 5 Tagen im Jahr. Echte Nebeltage mit geringen Sichtweiten sind im Bodenseegebiet keineswegs häufiger als andernorts. Der Eindruck der Nebelhäufigkeit rührt von den zähen Hochnebelfeldern her, die sich bei winterlichem Hochdruckwetter häufig über dem See bilden.

Badetemperaturen von 18° C und mehr weist der Obersee im Durchschnitt nur an zwei Monaten, der Untersee an vier Monaten im Jahr auf. Gewitterstürme können das Wasser oft in kurzer Zeit um einige Grad abkühlen. Im Sommer hat der See seinen höchsten Wasserstand.

All diesen Daten muß eine Erholungsplanung am Bodensee natürlich Beachtung schenken, da eine maximal 10 bis 12 Wochen dauernde Sommersaison mit ausgesprochenem Stoßbetrieb sowie das Fehlen einer Wintersaison für das Erholungswesen und das Fremdenverkehrsgewerbe erhebliche Probleme aufwerfen.

### 5. Die Fläche und ihre Beanspruchung

Die Gesamtfläche des untersuchten Gebietes beträgt rund 1500 qkm, wovon 30 % auf den Seeuferbereich entfallen. Etwa 29 % dieser Fläche sind bewaldet, wobei die Bewaldung großflächig gesehen von Westen nach Osten abnimmt. Auch im Seeuferbereich ist der Wald mit fast 30 % der Fläche vertreten. Der Wald ist in allen Größen und sämtlichen Besitzarten vertreten. Er wird in den Randgebieten der stark expandierenden Gemeinden immer weiter zurückgedrängt und bei Straßenbauvorhaben immer häufiger beansprucht, obgleich ihm gerade auch im Hinblick auf die Wasserreinhaltung, die Ausfilterung von Luftverschmutzungen und die Abschirmung gegen Lärm bedeutsame Funktionen zukommen.

In über der Hälfte der Gemeinden spielen Sonderkulturen auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche eine beträchtliche Rolle (Obst, Hopfen, Wein, Gemüse). Mit Ausnahme der Industrieräume Ravensburg, Schussental, Friedrichshafen und Singen a. H., Radolfzell und Konstanz hat das Gebiet im wesentlichen ländliche Struktur. Strukturschwache Räume zeichnen sich ab um Engen, Pfullendorf und Markdorf. Im großen und ganzen umfaßt der Bodenseeraum jedoch keine landwirtschaftlichen Problemgebiete, die zu Erholungsräumen umfunktioniert werden müßten, sondern vorwiegend attraktive Siedlungsgebiete mit verhältnismäßig gesunder Landwirtschaft und lebhafter Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung.

Etwa ein Fünftel der Gemeinden melden allerdings wachsende Probleme mit Brachflächen. Die Gründe dafür liegen nur teilweise in der Ungunst des Standorts, in schwer zu bewirtschaftenden Hanglagen u. ä.; sie liegen vor allem im Rückgang der landwirtschaftlichen Bevölkerung im Einzugsbereich der Industrie- und Dienstleistungszentren und schließlich auch in den Besonderheiten des Grundstücksmarktes, in der Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen in Bauland mit den damit verbundenen hohen Gewinnmöglichkeiten. Stellenweise kann man bereits von einer Beein-



trächtigung der Erholungsfunktion der freien Landschaft sprechen. Auswirkungen auf das Landschaftsbild haben auch der Rückgang des Streuobstbaues sowie die zunehmenden Aufforstungen, wenngleich letztere im Bodenseegebiet noch kein alarmierendes Ausmaß angenommen haben.

#### Bevölkerungsdichte und Fremdenverkehr

In dem umschriebenen Gebiet betrug die Einwohnerzahl im Jahr 1970 im ganzen 420 000; davon entfielen auf den Seeuferbereich etwa 48 %. Vorausgesetzt, daß die schon mehrfach revidierten Prognosen stimmen und es nicht im Zuge der verbesserten Verkehrsbedingungen und im Zusammenwirken mit dem immer höher geschätzten Wohnwert dieser Landschaft zu einer nicht vorausschaubaren eigengesetzlichen Entwicklung kommt, die alle Voraussagen umwirft, wird die Einwohnerzahl im Jahre 1980 voraussichtlich 550 000 betragen, wovon dann 52 % in Seenähe wohnen werden. Im Zuge einer feststellbaren „Völkerwanderung in Richtung Süden“ wird die Bevölkerungszunahme im baden-württembergischen Bodenseegebiet im nächsten Jahrzehnt wahrscheinlich über 30 % betragen. Bereits in den Jahren von 1950 bis 1970 konnten die Landkreise am See eine überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme verzeichnen. Im Seeuferbereich betrug diese Zunahme in diesen beiden Jahrzehnten rund 55 %, während der Landesdurchschnitt bei 39 % lag. Im seenahen Bereich wachsen die Orte demnach besonders stark, während im Hinterland zum Teil Stagnation oder sogar Abnahme herrscht.

Bezieht man die Einwohnerzahlen auf die vorhandene Fläche, dann betrug die Bevölkerungsdichte im Jahr 1970 im gesamten Untersuchungsraum 276 Einwohner je qkm, im Seeuferbereich 460 E/qkm, in den eigentlichen Ufergemeinden 614 E/qkm und im Hinterland 199 E/qkm. Für das Jahr 1980 werden die entsprechenden Zahlen mit großer Wahrscheinlichkeit lauten: im ganzen 364 E/qkm, im Seeuferbereich 640 E/qkm, in den Ufergemeinden 850 E/qkm und im Hinterland 248 E/qkm. Vergleichsweise belief sich die Bevölkerungsdichte des Landkreises Esslingen im Jahr 1965 auf etwa 840 Einwohner je qkm. Wir geraten im gesamten Seeuferbereich also in die Größenordnungen städtischer Verdichtungsgebiete.

Zumindest während der Hauptreisezeit sind der ansässigen Bevölkerung die Fremdenverkehrsgäste hinzuzuzählen, denn mit Übernachtungszahlen, die in diesem Gebiet um 3,5 bis 4 Millionen schwanken, weist der Fremdenverkehr erheblichen Umfang auf und beansprucht diese Landschaft zeitweise aufs Äußerste. An Übernachtungsmöglichkeiten stehen zur Zeit in konzessionierten Beherbergungsbetrieben etwa 16 000 Betten, in Privatzimmern etwa 12 000 Betten zur Verfügung. Hinzu kommen rund 3500 Betten in Jugendherbergen, Heimen u. ä. Auf Zelt- und Campingplätzen haben gegen 18 500 Personen Platz. Bei Vollbelegung dieser Übernachtungsmöglichkeiten weilen demnach rund 50 000 Fremde im baden-württembergischen Bodenseegebiet, wovon sich etwa 85 % im Seeuferbereich aufhalten.

Zur Zeit ist das Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten zwar eher rückläufig, doch ist bei entsprechender Förderung dieses Erholungsgebiets damit zu rechnen, daß in den 80er Jahren gegen 80 000 Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen werden. Unter Einbeziehung dieser Fremdenverkehrsgäste steigt die Bevölkerungsdichte 1970 im gesamten Raum auf 314 E/qkm, im Seeuferbereich auf 560 E/qkm, in den eigentlichen Ufergemeinden sogar auf rund 750 E/qkm. In den 80er Jahren dürften die entsprechenden Zahlen lauten: 417 Personen je qkm im gesamten Gebiet, 780 P/qkm im Seeuferbereich und gegen 1000 P/qkm in den Ufergemeinden. Der nicht übernachtende Naherholungsverkehr ist dabei noch nicht erfaßt. Er kann heute und in Zukunft auch nur grob geschätzt werden: Während

der Hauptreisezeit 1970 dürften im Durchschnitt pro Tag zusätzlich 20 bis 50 000, in 10 Jahren schätzungsweise 40 bis 70 000 Naherholungssuchende im baden-württembergischen Bodenseegebiet weilen.

#### Flächeninanspruchnahme durch Siedlung, Verkehr und Erholungsnutzung

Von der Gesamtfläche des Gebietes von 1500 qkm sind zur Zeit rund 95 qkm oder 6 % bebaut, im Seeuferbereich etwa 44 qkm oder 10 % der Fläche. Dies entspricht einer durchschnittlichen Siedlungsfläche von 225 qm je Einwohner im gesamten Gebiet bzw. von 215 qm/E im Seeuferbereich.

Vergleichsweise liegen die Werte der Bundesrepublik von 1970 bei 412 qm/E, die der Stadt München bei 140 qm/E. Aussagekräftiger in diesem Zusammenhang dürften die entsprechenden Freiflächenwerte sein: Während im Jahr 1970 in der BRD etwa 3210 qm Freifläche pro Kopf der Bevölkerung entfielen, in der Stadt München 94 qm/E, waren es im baden-württembergischen Bodenseegebiet etwa 3350 qm/E, im Seeuferbereich allerdings nur noch rund 1950 qm/E und in den eigentlichen Ufergemeinden sogar lediglich 1420 qm/E.

Ein ähnliches Bild geben die Zahlenwerte über die Walddichte wieder, die gleichzeitig ein Hinweis für den Bevölkerungsdruk auf den Wald sind. Im umschriebenen Gebiet liegt die Walddichte gegenwärtig bei etwa 0,10 ha je Einwohner, im Seeuferbereich bei rund 0,07 ha/E und in den eigentlichen Ufergemeinden sogar nur knapp bei 0,05 ha/E. Mit einer Walddichte von 0,04 ha/E sei hier der Kreis Esslingen zum Vergleich genannt.

Entsprechend der aufgezeigten Bevölkerungszunahme wird die bebaute Fläche in den nächsten 10 bis 15 Jahren erheblich zunehmen, nicht nur in Form von Wohnbereichen, sondern auch in Form neuer Arbeitsstätten und Verkehrsanlagen. Die Tendenz geht zu einer besonders starken Zunahme der Siedlungsflächen im Seeuferbereich, nicht nur auf dem Gebiet des Wohnungsbaus, sondern auch beim Ausbau gewerblicher und industrieller Arbeitsstätten. Nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen soll das Bodenseegebiet um die Mitte der 80er Jahre im Schnittpunkt von vier Autobahnen liegen, nämlich der Autobahn von Stuttgart zum westlichen Bodensee, der Autobahn von Basel über Singen und Lindau nach München, der Autobahn von Ulm nach Lindau mit Anschluß an das ostschweizerische und Vorarlberger Autobahnnetz sowie der schweizerischen Autobahn von Genf über Zürich nach Konstanz. Außerdem soll die Stadt Konstanz mit einer Autobahn oder einem autobahnähnlichen Schnellweg, der gleichzeitig den zweiten Rheinübergang bringt, an das Autobahnkreuz bei Schlatt angeschlossen werden. Im westlichen Bodenseegebiet ist außerdem an den Ausbau, die Verbesserung und Erweiterung der Bodanrückstraße (L 220/219), der Hörstraße (L 192) sowie des Straßennetzes im Raum Singen a. H. gedacht. Im östlichen Bodenseegebiet soll vor allem die B 30 zwischen Ravensburg und Friedrichshafen vier-spurig ausgebaut und die B 31 im Raume Friedrichshafen-Kreßbronn verbessert werden, um nur einige Beispiele zu nennen. Im Gespräch sind außerdem der Ausbau des Flughafens Friedrichshafen, der Bau eines Regionalflugplatzes im westlichen Bodenseegebiet, der Bau einer Bodenseebrücke über den Überlinger See im Raume Litzelstetten – Oberuhlingen, der Ausbau der Hochrheinschiffahrt mit den notwendigen Hafenanlagen und einem Regulierwehr sowie der Einsatz neuer Schiffstypen auf dem See (z. B. Tragflügelboote).

Es ist damit zu rechnen, daß die Überbauung im baden-württembergischen Bodenseegebiet um die Mitte der 80er Jahre etwa 135 qkm oder 9 % der Fläche umfaßt. Im Seeuferbereich werden etwa 14 % der Fläche bebaut sein, in

den Ufergemeinden sogar 18 %. Die vorgesehenen Straßenneubauten werden über 10 qkm Fläche in Anspruch nehmen; dabei werden mindestens 450 ha Wald diesen Straßen zum Opfer fallen. Die Freiflächen werden dann im gesamten Gebiet auf etwa 2500 qm/E, im Seeuferbereich auf 1350 qm/E und in den Ufergemeinden sogar auf rund 970 qm/E geschrumpft sein. Über den Umfang der dann noch zur Verfügung stehenden eigentlichen Erholungsflächen ist damit allerdings wenig ausgesagt. Die Werte der eigentlichen Erholungsflächen werden beträchtlich niedriger liegen.

Die Strand- und Liegeflächen der Strand- und Freibäder fassen schätzungsweise 125 000 Besucher. Weitere rund 17 000 Besucher haben Badestrand vor ihren Zeltplätzen. Die geplanten Maßnahmen der nächsten 10 Jahre würden für etwa 145 000 weitere Menschen Strand- und Liegeflächen schaffen. Rund 70 ha Zeltplätze sind derzeit in 27 Gemeinden vorhanden; die Schaffung von weiteren 80 ha ist im Gespräch. Die vorhandenen Bootshäfen umfassen etwa 4 bis 5000 Liegeplätze, ebenso viele sollen in nächster Zukunft noch geschaffen werden. In den Wäldern sind Waldparkplätze für etwa 2500 Pkw angelegt worden. Der Ausbau von weiteren 4000 Stellplätzen auf Waldparkplätzen ist in die Planung aufgenommen.

Dies sollen nur einige Beispiele sein aus einer langen Liste von vorhandenen und zunächst einmal mehr oder weniger vorläufig geplanten Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Daraus wird deutlich, mit welchen Größenordnungen man beim Freizeit- und Erholungswesen am Bodensee rechnen muß. Sollen all die Maßnahmen verwirklicht werden, die den Gemeinden des Untersuchungsraumes vorschweben und deshalb in diesen Bericht aufgenommen worden sind, so müßte bei einer groben und mit aller Vorsicht zu genießenden Schätzung die öffentliche Hand für derartig gemeinnützige Zwecke rund 160 Millionen DM aufbringen, wovon allein etwa 30 Millionen DM für Grundstückskäufe notwendig wären.

Die Frage der Verfügbarkeit von Grundstücken, vor allem von Ufergrundstücken, zum Ausbau notwendiger Einrichtungen, ohne die an eine sinnvolle Lenkung des Freizeit- und Erholungswesens nicht zu denken ist, dürfte zu einem der kritischsten Punkte des ganzen Erholungsplanes werden. Man darf hierbei nicht nur an die schwer erhältlichen Privatgrundstücke denken, man muß auch berücksichtigen, daß praktisch das gesamte Ufer unter Natur- oder Landschaftsschutz steht, soweit es nicht zum Bebauungsbereich gehört. Ohne Konzessionen und tragbare Übereinkünfte wird man hier nicht weiterkommen. Das untersuchte Gebiet umfaßt rund 27 qkm Naturschutzgebiete, 250 qkm Landschaftsschutzgebiete und rund 50 qkm Wasserschutzgebiete, zu denen weitere 20 qkm in nächster Zeit hinzukommen sollen.

## **6. Folgewirkungen von Siedlung, Verkehr und Erholungsnutzung auf die Bodenseelandschaft**

Mit der Erwähnung von Besiedlung und Bebauung, mit der Schilderung des Umfangs an Freizeit- und Erholungseinrichtungen haben wir bereits einige Tatbestände der Belastung dieser Landschaft aufgezählt. Damit im Zusammenhang stehen alle weiteren belastenden Faktoren, die noch der Erwähnung bedürfen:

### **a) Belastung durch die Erholungsnutzung**

Wachsende Probleme werden sich aus der Zunahme des Freizeitverkehrs, vor allem des Wochenendverkehrs, ergeben. Es wird mit großer Wahrscheinlichkeit zu Verkehrsengpässen und zu Überlastungen der Erholungseinrichtungen kommen. Man wird mit einer Verschärfung der jetzt schon unzureichenden sanitären und hygienischen Verhält-

nisse bei zahlreichen Erholungseinrichtungen rechnen müssen. Verschiedene Erholungsarten werden sich gegenseitig stark beeinträchtigen. Die Welle der Kurzerholer wird den Kurz- und Feriengast ortsweise gänzlich verdrängen. Gleichzeitig werden sich verschiedene Arten der Freizeitgestaltung zunehmend störend bemerkbar machen, wenn es nicht gelingt, die notwendigen Regelungen zu treffen. Hier ist vor allem der Bootsverkehr auf dem See zu nennen.

Man schätzt die Zahl der Sportboote an bestimmten Hochsommertagen auf dem ganzen Bodensee auf etwa 20 bis 30 000 Einheiten. Jedenfalls kann man davon ausgehen, daß mindestens 6000 Motorboote und 9000 Segelboote, die heute auch fast ausnahmslos mit Motoren (Flautenschieber) versehen sind, den See befahren. Eine bessere Regelung des Sportbootverkehrs ist leider nur über eine Neufassung der „Internationalen Hafen- und Schiffsfahrtsordnung am Bodensee“ zu erreichen, deren Bearbeitung infolge der Interessengegensätze der Bodenseeanliegerstaaten nur sehr langsame Fortschritte zeitigt. Ohne die Einbeziehung des Sees wäre eine großräumige Flächenwidmung des Erholungsgebietes jedenfalls nur Stückwerk.

### **b) Belastung der Gewässer**

Eine äußerst bedenkliche Erscheinung ist die Verschmutzung des Bodensees und seiner Zuflüsse sowie der kleineren stehenden Gewässer in der Umgebung des Bodensees. Die Verschmutzung des Sees wird vor allem diskutiert wegen seiner Bedeutung als Trinkwasserspeicher für große Teile der Bevölkerung Baden-Württembergs und der übrigen Anliegerstaaten. Bisher haben beispielsweise nur etwa 45 % der Wohnungen im Seeuferbereich Kanalisationsanschluß. Für das Erholungswesen von erheblicher Bedeutung ist einmal die zunehmende Produktion organischer Stoffe im See mit der Folge, daß sich immer umfangreichere Algenfaulschlammdecken an den Stränden ablagern, zum anderen die immer bedenklicher werdende Verschlechterung des hygienischen Zustandes des Bodenseewassers, vor allem im Gebiet der Schussenmündung, aber auch der kleineren Badeseen und Weiher in der Umgebung des Sees. Leider wird man hier schon bald mit einigen einschneidenden Maßnahmen rechnen müssen, die einen weiteren Verlust dieser Landschaft an Attraktivität nach sich ziehen.

### **c) Belastung der Luft**

Was Luftverschmutzung und Geruchsbelästigungen anbelangt, so überlagern hier – sieht man einmal von den häuslichen Feuerungen im Winter ab – die Auswirkungen des Straßenverkehrs, in Spitzenzeiten aber auch des Motorbootverkehrs, bei weitem alle anderen Störfaktoren. In 13 Gemeinden kann man allerdings auch von Luftverschmutzung und Geruchsbelästigungen sprechen, die mit Industriebetrieben, Müllplätzen u. dgl. zusammenhängen.

Man kann derzeit davon ausgehen, daß beispielsweise an dem 45 km langen Straßenstück der B 33 von Engen bis Konstanz bei einer jährlichen Verkehrsmenge von rund 3,5 Millionen Kraftfahrzeugen auf einem ca. 100 m breiten Streifen rechts und links der Straße im Jahr fast eine halbe Tonne Blei aus den Abgasen abgelagert wird. Je nach Seennähe, Windrichtung, Vegetation, vor allem beim Fehlen ausfilternder Waldbestände, werden diese Abfälle des Straßenverkehrs letzten Endes mehr oder weniger schnell in den See getragen.

Ich möchte aber die Aufmerksamkeit auch einmal auf den Motorbootverkehr lenken, von dem man schätzt, daß er an schönen Sommersonntagen etwa 20 bis 30 000 Einheiten auf dem ganzen See umfaßt. Bei stabiler Luftschichtung kommt es an stark befahrenen Stellen des Sees nachgewiesenermaßen über dem Wasserspiegel zu solchen Kon-



zentrationen der Auspuffgase, daß sich ein Schwimmender, der genau in dieser Zone atmen muß, ebensogut auf eine stark befahrene Straße legen könnte, um den gleichen Luftgenuß zu haben.

#### d) Deponien und Materialentnahmen

Zu den Beeinträchtigungen der Landschaft zählen auch die zahlreichen kleineren und größeren Mülldeponien mit einer Gesamtfläche von rund 80 ha. Vor allem die häufigen Kleinstdeponien können das Bild von Erholungslandschaften erheblich stören. Das gleiche gilt für die Autofriedhöfe in der Nähe größerer Städte. Wann es im Bodenseegebiet zu geordneter, zentraler Müllbeseitigung kommen wird, ist noch nicht abzusehen. Solange wird man damit rechnen müssen, daß ungeordnete Müllhalden ihre Umgebung durch Sickerwasser, Staub und Geruchsbelästigungen je nach den örtlichen Verhältnissen im Umkreis bis zu drei und mehr Kilometer erheblich belästigen. Zu einem immer größeren Problem wird auch die Beseitigung der Abfälle des Ausflugsverkehrs werden. Nach bayerischen Erfahrungen können die Abfälle eines Naherholungszentrums mit einer Kapazität von 10 000 Personen von einer mittleren Stadt nicht mehr bewältigt werden.

Ein weiterer landschaftsbelastender Faktor sind die rund 110 Materialentnahmestellen mit einer Gesamtfläche von über 400 ha, konzentriert vor allem in der Schotterebene zwischen Singen und Radolfzell sowie in den Flußschottergebieten von Schussen und Argen. Weitere rund 260 ha Kiesgruben sind in Planung, wobei die Auswirkungen der Autobahnbauten noch nicht abzusehen sind. Die Frage der Nutzbarmachung aufgelassener Kiesgruben für Erholungszwecke wird im Bodenseegebiet derzeit geprüft. Vorläufig bedeuten jedoch die umfangreichen Materialentnahmestellen einen erheblichen Verlust an Erholungslandschaft.

#### e) Belastung durch Lärm

Eine gewaltige Belastung schließlich erwächst der Bodenseelandschaft immer mehr aus dem Lärm des Straßenverkehrs und der sonstigen Verkehrsmittel. Im Mittel des Jahres 1970 schätzt man die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge, also die Anzahl der Kraftfahrzeuge in 24 Stunden, auf der

|                                             |                 |
|---------------------------------------------|-----------------|
| B 33 zwischen Engen und Konstanz            | auf 9 000 Kfz,  |
| B 31 zwischen Meersburg u. Friedrichshafen  | auf 12 000 Kfz, |
| B 30 zwischen Friedrichshafen u. Ravensburg | auf 11 000 Kfz. |

In der Hauptreisezeit aber dürften die entsprechenden Zahlen nach Schätzungen der regionalen Planungsgemeinschaft „Westlicher Bodensee – Linzgau – Hegau“ betragen:

|                                              |                  |
|----------------------------------------------|------------------|
| B 33 zwischen Engen und Konstanz             | rund 35 000 Kfz, |
| B 31 zwisch. Meersburg u. Friedrichshafen    | über 50 000 Kfz, |
| B 30 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg | 35 000 Kfz,      |

um nur einige Beispiele aus diesem Gebiet zu nennen. Bis zur Mitte der 80er Jahre ist mit einer Vermehrung dieser Verkehrsmengen um das 1 1/2fache zu rechnen. Infolge von Straßenneubauten ist ein gewisser Entlastungseffekt für die bisherigen Straßen zu erwarten, der in Einzelfällen sehr unterschiedlich sein kann. Beispielsweise erhofft man sich,

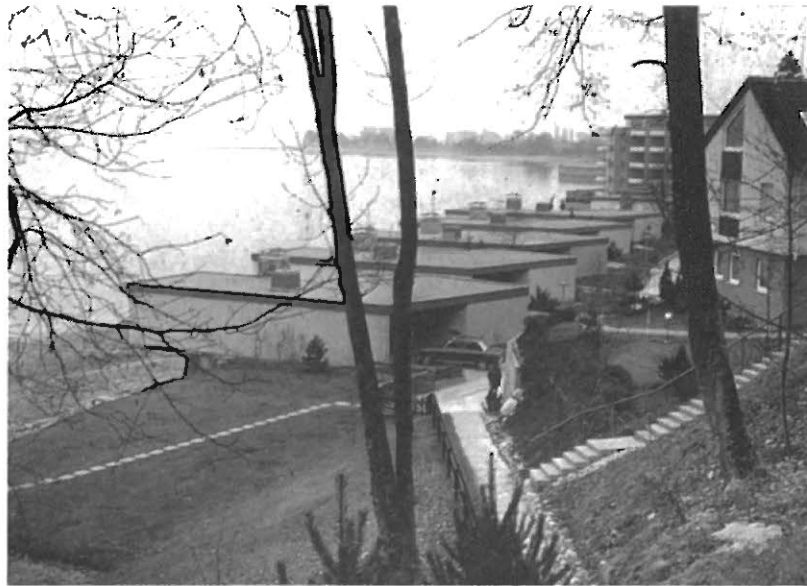


Abb. 6: Zerstörung des Bodenseeuferes durch Bebauung; Ferien-siedlung Wallhausen

Abb. 7: Belastung der Bodenseelandschaft durch Verkehr. Die neue Bundesstraße B 31 bei Güttingen, Bodanrück

Abb. 8: Belastung des Bodensees durch Müllablagerung; Ab-fälle im Röhricht des Markelfinger Winkels am Gnaden-see

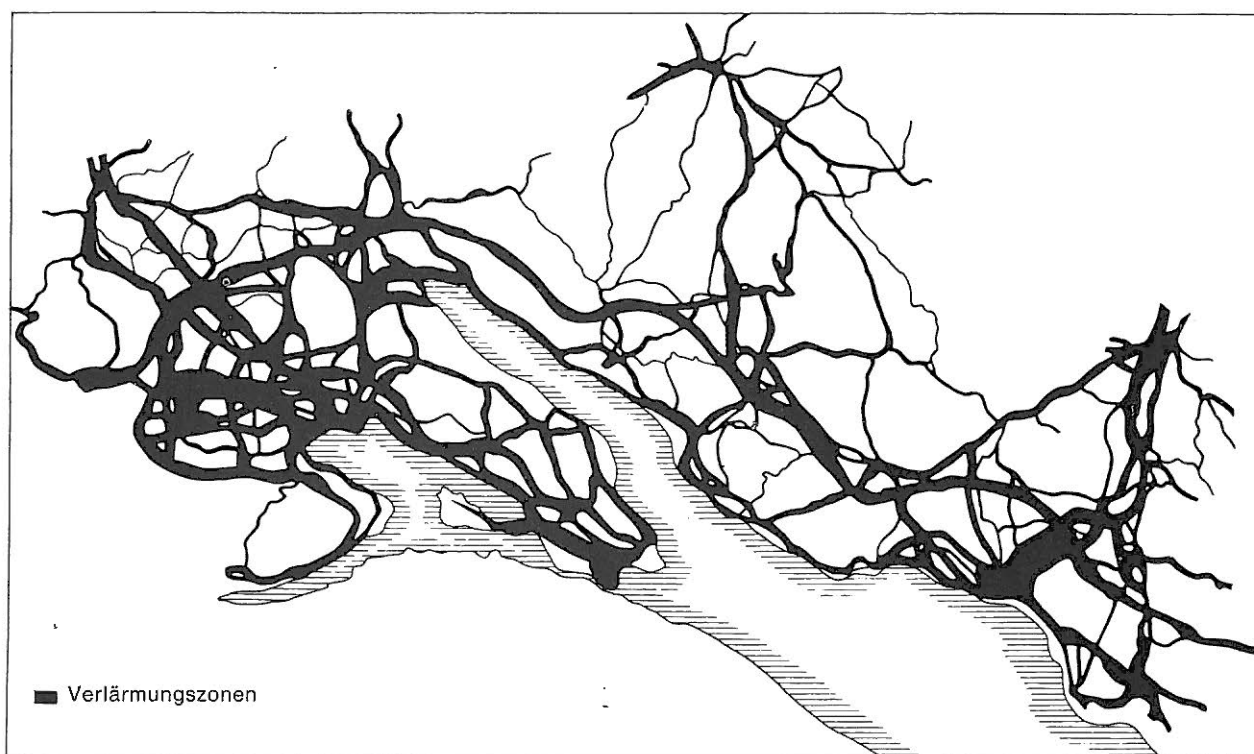


Abb. 9: Verlärmungszonen mit einem Geräuschpegel von mehr als 40 d B (A) entlang der Verkehrswege der 80er Jahre

daß die B31 als Seeuferstraße von Ludwigshafen bis Lindau durch die West-Ost-Autobahn, die im Durchschnitt 5 km nördlich des Sees verläuft, zu etwa 60 % entlastet wird.

Treten keine grundsätzlichen technischen Neuerungen ein, dann wird der Verkehr auf den vorhandenen und geplanten Straßen für das Bodenseegebiet zu einer reichen Quelle schädlicher Auswirkungen werden, unter denen der Lärm nicht die geringste sein wird. Geht man davon aus, daß von einer Lautstärke von 40 dB (A) ab der Erholungscharakter einer Landschaft wesentliche Einbußen erleidet, dann kann man mit Hilfe der „Richtlinien des baden-württembergischen Innenministeriums für die Vorausberechnung der Geräuscheinwirkung von überörtlichen Straßenverkehrsanlagen auf Wohnflächen und zum Wohnen bestimmte Baugebiete“ von 1970 abschätzen, daß um die Mitte der 80er Jahre im Jahresmittel rund ein Fünftel des gesamten Bodenseegebietes starker Lärmeinwirkung ausgesetzt sein wird, vor allem in den Räumen Singen a. H. – Radolfzell und Ravensburg – Friedrichshafen. Im Seeuferbereich wird sogar rund ein Viertel der Fläche betroffen sein (vgl. Abb. 9). Aus der Untersuchung des Lärmproblems geht eines klar hervor: Es liegt kein Gewinn darin, wenn man den wachsenden Verkehr teilweise von einer Straße abzieht und auf eine Entlastungsstraße verlagert. Vielmehr wird dann der Lärm auf beinahe die doppelte Fläche gestreut, ohne geringer zu werden. In gleicher Weise werden auch alle anderen Emissionen des Straßenverkehrs nun auf die doppelte Fläche verteilt. In beengten und besonders wertvollen Landschaften dürfte der Bau von Entlastungsstraßen daher ein Trugschluß sein, solange es bautechnisch möglich ist, die bereits vorhandenen und auch verbleibenden Straßen auszubauen.

Der Straßenverkehr ist aber nicht die einzige Lärmquelle im Bodenseegebiet. Stark störend wirkt sich der zivile und

militärische Flugverkehr und schließlich auch der Motorbootverkehr aus. Gewerblicher Lärm ist weniger verbreitet. Für diese Lärmarten liegen keine brauchbaren Unterlagen vor, so daß eine Abschätzung ihrer Auswirkungen auf die Erholungslandschaft wesentlich schwieriger ist.

Bei der Untersuchung der Belastungen der Bodenseelandschaft durch den Verkehrslärm wird durchaus gesehen, daß die Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit des Menschen vor allem in der Lärmstufe I von 35 bis 65 dB (A) noch keineswegs völlig geklärt sind, auch daß das Lärmproblem nicht allein eine Frage der Lautstärke ist, doch dürfte die Lärmbelastung einer Landschaft künftig für einen Erholungsraum von solcher Bedeutung sein, daß eine grobe Schätzung besser ist als gar keine. Messungen zu diesem Zweck werden ja aus technischen und finanziellen Gründen kaum durchgeführt werden können.

## 7. Planungsansätze für den Erholungsplan Bodensee

Die aufgezeigten Belastungen der Bodenseelandschaft zwingen zu einigen Abstrichen am „überregionalen Erholungsgebiet“. Sie zwingen vor allem zu einer sorgfältigen Zuweisung bestimmter Erholungsfunktionen an bestimmte Landschaftsteile und zu einer überlegten Standortwahl für die Erholungs- und Freizeiteinrichtungen. Auch erweist sich, daß im Bodenseegebiet mit einer Multifunktionalität der Landschaft, mit einem optimalen Zusammenwirken zahlreicher verschiedener Nutzungsarten auf Dauer nicht gerechnet werden kann. Nur das Bekenntnis zu klaren Prioritäten, verbunden mit gemeinwohlorientierten Beschränkungen und dem notwendigen Finanzausgleich, wird dieser vielfältigen Landschaft auch in Zukunft das Prädikat „Erholungslandschaft von überregionaler Bedeutung und Feriengebiet von europäischem Rang“ erhalten können.



Unter diesen Aspekten wagt man nur zögernd den Versuch, innerhalb einer Erholungsplanung das Bodenseegebiet einer großräumigen Flächenwidmung zu unterziehen, um damit gewisse Leitlinien für den Ausbau, die Förderung und die Weiterentwicklung dieses Raumes zu geben. Unter Berücksichtigung der landschaftlichen Verhältnisse, des Angebots an Einrichtungen, der wirksamen Störfaktoren werden folgende Räume unterschieden und abgegrenzt:

Städtische Verdichtungsgebiete höherer Attraktivität, geeignet vor allem für die verschiedenen Arten der Freizeitgestaltung sowie für den Tourismus, aber nur noch eingeschränkt geeignet für eigentliche Erholung.

Städtische Verdichtungsgebiete geringerer Attraktivität, praktisch nur geeignet für die Feierabend-Freizeitgestaltung und den Tourismus, aber ohne größeren Erholungswert.

Ortsbereiche außerhalb der Verdichtungsgebiete mit höherer Attraktivität, im Grunde noch geeignet für sämtliche Arten der Freizeitgestaltung und Erholung.

Ortsbereiche geringerer Attraktivität mit Eignung im wesentlichen für die Erholung am Feierabend, am Wochenende oder in den Ferien, jedoch ohne größere Möglichkeit zur Freizeitgestaltung.

Schließlich unterscheidet man noch verhältnismäßig freie Räume, entweder mit höherer Attraktivität und dem Charakter ausgesprochener Erholungsgebiete bis hin zu den Oasen der Ruhe oder mit geringerer Attraktivität und eingeschränkter Erholungseignung, bei Aufwertung jedoch als Reservegebiete möglich, und endlich freie Räume ohne derzeit erkennbare Attraktivitäten.

Ein Plan mit derart abgegrenzten Räumen kann bei dem jetzigen Stand der Arbeit nur als vorläufiges Denkmodell betrachtet werden, das noch zahlreicher Diskussionen be-

darf, zumal die Voruntersuchungen noch nicht vollkommen abgeschlossen sind.

Mein persönlicher Eindruck aus dieser Arbeit ist der: Dem Bodenseegebiet sind auch beim Erholungswesen immer engere Grenzen gesetzt. Die Konzentration der vorhandenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen gerade am Bodenseeufer mag zu der Überlegung veranlassen, daß diese Funktion allein schon eine Landschaft voll in Anspruch nehmen kann.

Der Bodenseeraum, der u. a. Freizeit- und Erholungsgebiet für die Verdichtungsgebiete unseres Landes sein soll, wird selbst immer mehr zum Verdichtungsraum, und es wird schon große Mühe erfordern, den Freizeit- und Erholungswert auf die Dauer zu erhalten, zumal es scheint, daß die tatsächlichen Verhältnisse von Tag zu Tag immer mehr den inzwischen entworfenen Zielvorstellungen davoneilen.

**Literatur:**

Leutenegger, V.: Erholungsplanung im baden-württembergischen Bodenseeraum. Zeitschr. für Innere Kolonisation, Jg. 20, H. 8, 1971, S. 214–217.

Leutenegger, V.: Untersuchungen über die Belastung der Bodenseelandschaft durch den Verkehrslärm. Natur und Landschaft, Jg. 46, H. 10, 1971, S. 272–276.

MELWF, Baden-Württemberg: Konzeption für das Erholungswesen am Bodensee, Beitrag des MELWF. Masch.-Schr., bisher unveröffentlicht.

Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg: Entwicklungstendenzen des Fremdenverkehrs am Bodensee. Wirtschaft im Wandel, Jg. 4, H. 3, 1971, S. 2–6.



Abb. 10: Belastung des Bodenseeufer durch Verkehr — Parkplatz bei Meersburg

## Zur Planung von Erholungsgebieten am westlichen Bodensee

Der Entwurf des Landesentwicklungsplanes sieht vor, das Bodenseegebiet in seiner Entwicklung so zu fördern, daß der Uferbereich des Bodensees als bedeutendes Erholungsgebiet erhalten bleibt.

Dieser Auftrag würde sicher falsch verstanden, wenn man annehmen wollte, er hätte nur die konservierende Pflege der vorhandenen Erholungseinrichtungen im Auge. Er muß vielmehr im Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption des Landesentwicklungsplanes gesehen werden. Man kann nicht auf der einen Seite durch den Aus- und Neubau wichtiger Fernstraßen den besseren Anschluß des Bodenseeraumes an das überörtliche Verkehrsnetz herbeiführen, nicht zuletzt deshalb, um weiten Bevölkerungskreisen eine gute und schnelle Zufahrt zu den Erholungsstätten am See zu ermöglichen, andererseits aber die Erholungseinrichtungen und -möglichkeiten auf dem derzeitigen Stand belassen, ohne Gefahr zu laufen, daß der künftige Verkehrsstrom ein unvorbereitetes Erholungsgebiet überschwemmt und binnen kürzester Zeit die Erholungslandschaft am See zerstört.

Man muß sich vor Augen halten, daß die zeitlich abzusehende Inbetriebnahme der Autobahn Stuttgart–Westlicher Bodensee die Fahrzeit aus den Ballungsräumen des mittleren Neckarraumes an den See auf die Hälfte der bisher benötigten Zeit verkürzt. Wenn bisher ein Tagesausflug nötig war, um Erholung am See zu finden, so genügt künftig eine Nachmittagsfahrt, um aus der Enge großstädtischer Siedlung an den See zu gelangen. Welche Auswirkungen dies hat, zeigen die Beispiele der bayerischen Seen im Einzugsbereich der Landeshauptstadt München. Dort hat man gerade noch rechtzeitig Mittel und Wege gefunden, um durch die Schaffung großflächiger Erholungsgebiete lenkend und ordnend in den Besucherstrom einzugreifen und eine nachhaltige Zerstörung der Seeuferlandschaften zu verhindern.

Noch ist es Zeit, sich auf den Besucherstrom aus der Landesmitte vorzubereiten. Die Gemeinden am See wissen, was auf sie zukommt. Sie sind jedoch finanziell nicht in der Lage, die Maßnahmen zu treffen, die notwendig sind, um großflächige Erholungsgebiete zu schaffen.

Aber auch dem Landkreis ist es nicht möglich, neben seinen sonstigen Aufgaben sich der Einrichtung derartiger Erholungsgebiete zuzuwenden. Dieses muß vielmehr Aufgabe des Landes sein, da diese Gebiete für die Bevölkerung des ganzen Landes eingerichtet werden müssen.

Um die Vorarbeiten für die Schaffung großflächiger Erholungsgebiete in Gang zu bringen, hat der Landkreis Konstanz in seinem Seeuferbereich eine Bestandsaufnahme der noch verfügbaren Uferflächen durchgeführt. Von der Gesamtuferstrecke des Bodensees im Landkreis Konstanz werden in Anspruch genommen:

|                                                                                             |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1. Seeuferstrecke „Überlinger See“ von Horn/Konstanz bis Kreisgrenze Stockach (ohne Mainau) | <b>16,5 km</b> |
| davon durch:                                                                                |                |
| Bebauung (Wohnbebauung)                                                                     | 4,5 km         |
| Zelt- und Badeplätze                                                                        | 2,1 km         |
| (davon im Naturschutzgebiet 750 m)                                                          |                |
| Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete                                                   | 6,5 km         |
| Rest:                                                                                       | 3,4 km         |

Auf der Seeuferstrecke vom Badeplatz Konstanz bis Kreisgrenze Stockach stehen somit noch 3,4 km für Erholungszwecke zur Verfügung, davon 2,3 km auf Konstanzer Gemarkung.

|                                                                                                   |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 2. Seeuferstrecke „Konstanzer Trichter“ von Badeplatz (Horn) bis Schweizer Grenze „Klein Venedig“ | <b>4,3 km</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|

davon durch:

|                                        |        |
|----------------------------------------|--------|
| Bebauung                               | 3,8 km |
| Badeplatz „Horn“ und Strandbad „Jakob“ | 0,5 km |
| Rest:                                  | 0,0 km |

|                                                                    |               |
|--------------------------------------------------------------------|---------------|
| 3. Konstanzer Rheinbrücke bis Ausfluß des Seerheins bei Gottlieben | <b>4,2 km</b> |
|--------------------------------------------------------------------|---------------|

davon durch:

|                                        |        |
|----------------------------------------|--------|
| Bebauung (Stadt Konstanz)              | 1,8 km |
| Naturschutzgebiete (Wollmatinger Ried) | 2,0 km |
| Rest:                                  | 0,4 km |

|                                                                                                                                               |                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 4. Seeuferstrecke vom Ausfluß des Seerheins in den Untersee bei Gottlieben bis zur Aachmündung bei Radolfzell (ohne Insel und Damm Reichenau) | <b>22,5 km</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|

davon durch:

|                                           |         |
|-------------------------------------------|---------|
| Bebauung Radolfzell                       | 5,5 km  |
| Allensbach                                | 2,5 km  |
| Bade- und Zeltplätze                      | 1,3 km  |
| Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete | 11,8 km |
| Rest:                                     | 1,4 km  |

Für Erholungszwecke stehen in diesem Abschnitt noch 1,4 km zur Verfügung, vor allem auf der Gemarkung Radolfzell.

|                                                                                        |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 5. Von der Seeuferstrecke Aachmündung bei Radolfzell bis Schweizer Grenze bei Öhningen | <b>19,0 km</b> |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|

davon durch:

|                                           |        |
|-------------------------------------------|--------|
| Bebauung                                  | 6,4 km |
| Zelt- und Badeplätze                      | 1,1 km |
| Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete | 9,8 km |
| Rest:                                     | 1,7 km |

|                                                                              |                |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 6. Von der Seeuferstrecke der Insel Reichenau ohne Damm – Gesamtuferstrecke: | <b>11,2 km</b> |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------|

davon durch:

|                                                     |        |
|-----------------------------------------------------|--------|
| Bebauung (einschl. Landschaftsuferstreifen vorland) | 5,6 km |
| Bade- und Zeltplätze                                | 0,5 km |
| Landschaftsschutzgebiet                             | 5,1 km |
| Rest:                                               | 0,0 km |

Der 5,1 km lange geschützte Landschaftsteil steht für Erholungszwecke nicht zur Verfügung.

Von der gesamten Uferstrecke des Bodensees im Bereich des Landkreises Konstanz zwischen Dettingen-Wallhausen bis Öhningen-Stiegen stehen rein rechnerisch somit nur noch 6,9 km für Erholungszwecke zur Verfügung. Weiterhin ergibt sich, daß nahezu das gesamte Ufer im Landkreis Konstanz, soweit es nicht bebaut ist, oder von bereits vorhandenen Seebädern und Campingplätzen in Anspruch genommen wird, unter Natur- und Landschaftsschutz steht. Das bedeutet, daß für die neu zu errichtenden Erholungsgebiete am See auch auf geschützte Landschaftsteile zurückgegriffen werden muß. Ein solcher Rückgriff auf die Landschaftsschutzgebiete wird für vertretbar gehalten, da die großflächigen Erholungsgebiete die Landschaft kaum beeinträchtigen. Dieser Rückgriff auf Landschaftsschutzgebiete ist aber nicht nur vertretbar, sondern auch notwendig, um in Zukunft die wegen des Pflanzenwuchses oder der Tierwelt unter Naturschutz gestellten Ufer Teile um so besser

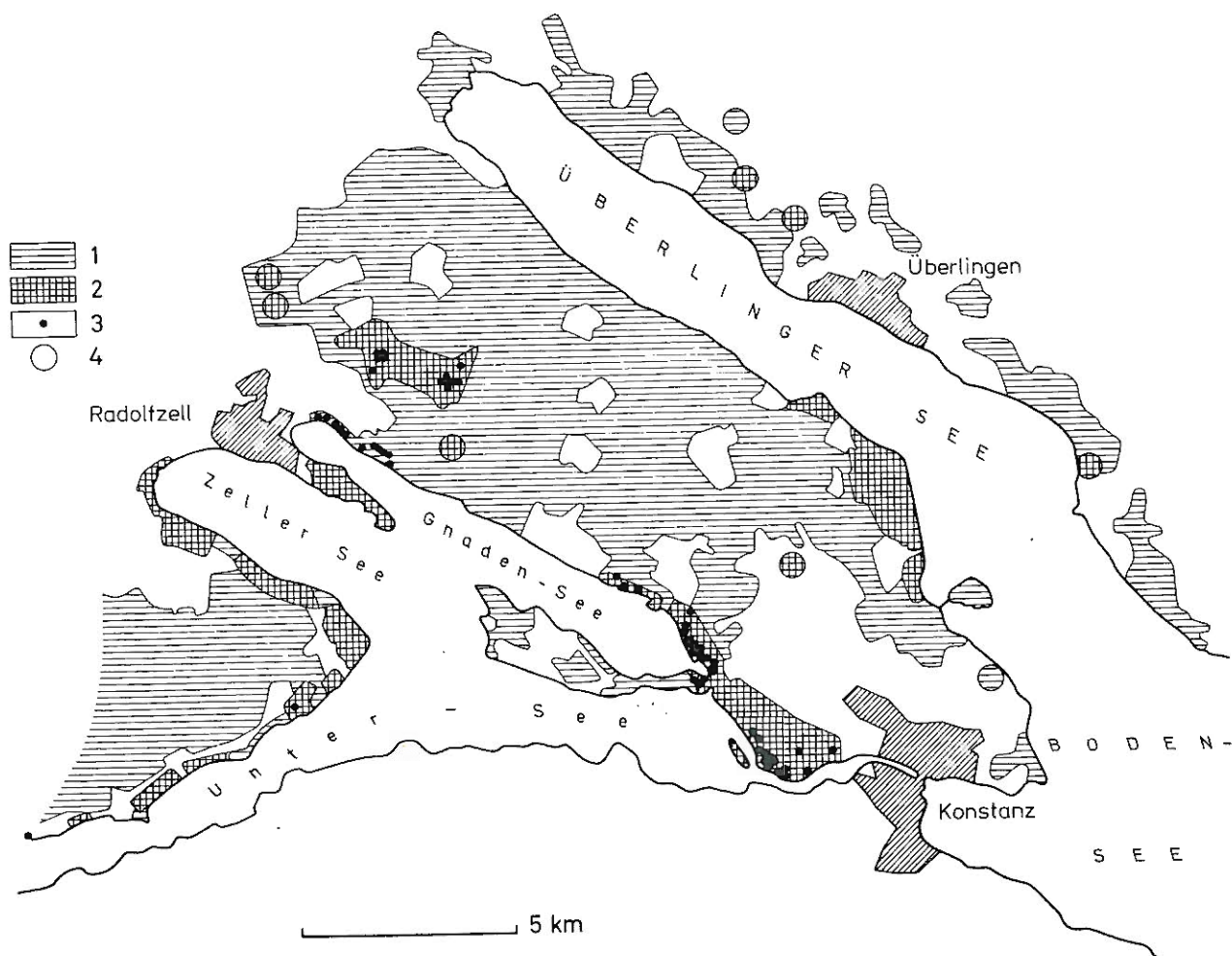


Abb. 11: Natur- und Landschaftsschutzgebiete am westlichen Bodensee (Stand 1969)

1 = Landschaftsschutzgebiete; 2 = Naturschutzgebiete; 3 = Grundstücke, die aus Gründen des Naturschutzes vom Land Baden-Württemberg und von der Stiftung Naturschutzfonds beim Reg.-Präsidium Südbaden erworben wurden (Gesamtfläche 37,6 ha); 4 = nicht maßstabsgerecht darstellbare, kleinere Schutzgebiete

sichern und erhalten zu können. Soweit Uferteile nur wegen der besonderen Eigenart der Landschaft unter Naturschutz stehen, dürfte im Einzelfall eine Prüfung nicht zu umgehen sein, ob auch in diesen Fällen die Umwandlung in Landschaftsschutzgebiete möglich erscheint, um sie für Erholungszwecke nutzbar zu machen.

Es bleibt festzustellen, daß mit der Schaffung großflächiger Erholungsgebiete in Landschaftsschutzgebieten keine Herausnahme dieser Gebiete aus dem Landschaftsschutz angestrebt wird. Der Landschaftsschutz für diese Gebiete soll vielmehr unter allen Umständen aufrechterhalten werden, um zu verhindern, daß sich Privatinteressenten in diesen Gebieten breit machen, der Allgemeinheit die benötigten Erholungsflächen entziehen und die Landschaft in nicht wieder gutzumachender Weise verändern.

Die großflächigen Erholungsgebiete, von denen vorstehend die Rede ist, sollen einer großen Zahl von Menschen für kürzere Zeit Raum und Gelegenheit zur Erholung bieten. Aus diesem Grund sind größere Baulichkeiten nicht erforderlich. Hiesigen Erachtens genügen ausreichende sanitäre Anlagen, ein Aufenthaltsraum für den Platzwart und ein kleiner Verkaufsraum. Auf den Liegeflächen sollen durch geeignete Anpflanzungen und Ergänzungen des vorhandenen Bewuchses zum Teil auch beschattete Plätze geschaffen werden.

Erhebliche Flächen müssen für Parkplätze bereitgestellt werden. Diese sind uferabgekehrt so anzulegen, daß keine allzu großen Anmarschwege zu den Erholungsflächen zurückzulegen sind. Auch müßte für eine ausreichende Beschattung dieser Parkplätze gesorgt werden.

Die Anlegung dieser großflächigen Erholungsgebiete setzt voraus, daß es gelingt, die hierfür benötigten Grundflächen, soweit sie es noch nicht sind, ins Eigentum der öffentlichen Hand zu bringen. Das wird in Anbetracht der zahlreichen Privatinteressenten für Ufergrundstücke nicht leicht sein und auch erhebliche Geldmittel erfordern.

Da viele Grundstücke der öffentlichen Hand in Gebieten liegen, die als Naturschutzgebiete zu erhalten sind, ist es nicht möglich, durch Grundstückstausch das Eigentum der öffentlichen Hand dort zu konzentrieren, wo großflächige Erholungsgebiete möglich sind. Andererseits zwingen gerade die zu erwartenden außerordentlich hohen Aufwendungen für den Grunderwerb bei Festlegung der Erholungsgebiete dorthin zu gehen, wo die öffentliche Hand bereits in größerem Umfang Grundstücke besitzt.

Nach Prüfung der Gelände- und Uferbeschaffenheit, der Straßenverbindungen und der Grundeigentumsverhältnisse kam man zu der Auffassung, daß sich im Landkreis Konstanz folgende Gebiete zur Schaffung großflächiger Erholungsgebiete anbieten:



1. Der Raum zwischen Wallhausen und Dingelsdorf am Überlinger See.

Das Ufer ist in diesem Raum flach und ein Zugang zum Wasser leicht möglich. Die vorgesehene Liegefläche beträgt ca. 8 ha. Abstellflächen für Kraftfahrzeuge müßten landeinwärts der Landesstraße 219 geschaffen werden. Dieverkehrliche Erschließung dieses Erholungsgebietes ist über die Landesstraßen 220 und 219 sowie über die Bundesstraße 33 und die Kreisstraße 107, deren Ausbau im Zuge einer Mineralölmaßnahme in nächster Zeit erfolgen soll, gewährleistet. Dieses Gebiet könnte ca. 20 000 Erholungssuchende aufnehmen.

2. Der Raum zwischen Iznang und dem auf der Gemarkung Gundholzen gelegenen Waldgebiet Mösele.

Die vorgesehene Liegefläche beträgt ca. 6–7 ha. Abstellflächen für Kraftfahrzeuge müßten, soweit möglich, landeinwärts der Landesstraße 192 angelegt werden. Dieverkehrsmäßige Erschließung ist über die Landesstraße 192 von Radolfzell über die zum Ausbau vorgesehene Kreisstraße 120 und die Landesstraße 192 von Böhringen (Ende der Autobahn) her gegeben. Dieses Gebiet könnte ca. 15 000 Erholungssuchende aufnehmen.

3. Ein weiteres Erholungsgebiet könnte allenfalls noch im Raum Grundholzen eingerichtet werden. Jedoch sollte von einer Planung zunächst aus Gründen des Naturschutzes abgesehen und auf diesen Raum nur zurückgegriffen werden, wenn sich die bereits erwähnten Erholungsgebiete als zu klein erweisen und nicht außerhalb des Kreises Konstanz, z. B. im Raum Bodman, geeignete Flächen gefunden werden könnten.

Die Verwirklichung dieser Vorhaben kann nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Ministerien, dem Regierungspräsidium, dem Landkreis und den Gemeinden erreicht werden.

Zunächst müssen die in Aussicht genommenen Erholungsflächen planerisch gesichert werden. Dies ist für das Gebiet zwischen Wallhausen und Dingelsdorf im Rahmen des im Entwurf vorliegenden Flächennutzungsplanes des Planungsverbandes Bodanrück bereits vorbereitet. Das Gebiet zwischen Iznang und Mösele soll im Rahmen des in Arbeit befindlichen Ufergestaltungsplanes für die Höri als Erholungsgebiet ausgewiesen werden.

Die gemarkungsmäßig beteiligten Gemeinden müßten sich nach Durchführung der Planung durch Satzung das Vorkaufsrecht an den benötigten, sich noch nicht im Besitz der öffentlichen Hand befindlichen Grundstücken sichern. Durch Bereitstellung außerordentlicher Mittel sollten die Gemeinden in die Lage versetzt werden, die Vorkaufsrechte auszuüben. Gleichzeitig sollten auch die Voraussetzungen geschaffen werden, die dringend benötigten und nicht durch den Kauf zu erlangenden Grundstücke im Wege der Enteignung ins Eigentum der öffentlichen Hand zu bringen.

Der Grunderwerb muß vorrangig durchgeführt werden. Um gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Autobahn Stutt-

gart–Westlicher Bodensee die benötigten Erholungsgebiete der Öffentlichkeit zugänglich machen zu können, stehen nach den vorgegebenen Bauzeiten für die Autobahn nur zwei Jahre für den Grunderwerb zur Verfügung.

Gleichzeitig mit dem Grunderwerb wäre die Landschafts- und Hochbauplanung für die Erholungsgebiete in Angriff zu nehmen, so daß unmittelbar nach dem Eigentumsübergang der benötigten Grundstücke mit den Bau- und Erdarbeiten begonnen werden könnte.

Was den Unterhalt der zu schaffenden Erholungsgebiete angeht, so müßten mit den Gemarkungsgemeinden entsprechende Vereinbarungen getroffen werden. Dabei wird zu berücksichtigen sein, daß auf die Seeufergemeinden gerade auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs große Aufgaben zukommen, die im Hinblick auf den finanziellen Aufwand nur schwer bewältigt werden können.

Um die notwendige Ordnung auf dem See und im Uferbereich herbeizuführen, sind die meisten Seeufergemeinden gezwungen, größere Hafenanlagen zu errichten. Erst nach Errichtung dieser Anlagen wird es möglich sein, die zahlreichen Bojenfelder zu beseitigen.

Die vorhandenen Seebäder müssen ausgebaut und insbesondere die sanitären Verhältnisse verbessert werden. In Ufergemeinden, in denen bisher Bäder nicht vorhanden sind, müssen neue geschaffen werden.

Die vorhandenen, meist gemeindeeigenen Campingplätze müssen, soweit möglich, angemessen vergrößert werden, um dem ständig größer werdenden Zustrom gewachsen zu sein. Ein Ausbau der sanitären Anlagen, der erhebliche Mittel erfordert, ist auf den meisten Zeltplätzen nicht zu umgehen.

Die ständig steigende Nachfrage nach geeigneten Plätzen für Jugendzeltlager erfordert die Anlage mindestens zweier Jugendzeltplätze im Kreis. Auch diese Plätze müssen im Seeuferbereich untergebracht werden.

Der Landkreis Konstanz und seine Seeufergemeinden sind sich darüber im klaren, daß die Erhaltung der Landschaft am See immer schwerer wird. Mit jedem Jahr wächst der Druck auf diese Landschaft. Aus diesem Grund sind sie bereit, am Ausbau der notwendigen Erholungseinrichtungen für die Allgemeinheit mitzuarbeiten.

Die ansässige Bevölkerung sieht in der ihr anvertrauten Landschaft ein Gut, das sie treuhänderisch für alle verwaltet. Sie ist bereit, die Lasten und Unbequemlichkeiten, die der ständig wachsende Besucherstrom zur Folge hat, in Kauf zu nehmen. Sie ist jedoch der Auffassung, daß der Erholungswert der Landschaft nur erhalten werden kann, wenn es gelingt, diesen Besucherstrom in geordnete Bahnen zu lenken. Sie steht dem weiteren Ausverkauf der Uferlandschaft, der einigen wenigen nützt, der Allgemeinheit aber schadet, ablehnend gegenüber und hofft, daß das Land für seine Bürger alles unternimmt, was notwendig ist, um diese Landschaft allen zu erhalten.

## Erholungsplan Markelfingen—Allensbach\*

Anläßlich eines Seminars im Rahmen der Referendaraus-  
bildung wurden in Gruppenarbeit Modellvorstellungen für  
Erholungspläne einiger Bodenseegegemeinden entwickelt. Als  
Planungsgrundlagen lagen die Entwürfe des Landesent-  
wicklungsplans und der Regionalpläne, einige agrarstruk-  
turelle Planungsvorschläge, die Landespflege- und Erho-  
lungsplanungskarten der Forstämter sowie landschaftliche,  
wasserwirtschaftliche und ökologische Angaben vor. Dar-  
über hinaus hatten die zuständigen Forstämter Erholungs-  
karteiblätter für die ausgewählten Teilräume als Seminar-  
unterlagen erarbeitet. In ihnen sind Daten zur Erfassung  
des Zustandes und zum Ausbau des jeweiligen Erholungs-  
gebietes enthalten. Durch Einsicht in die Flächennutzungs-  
pläne der Gemeinden, Diskussion mit Gemeindevertretern  
über die örtlichen Pläne zum Ausbau des Erholungswesens,  
durch Kontakte zu Behörden und Ortsbesichtigungen ent-  
standen die Planungsvorstellungen in den Gruppen. Stell-  
vertretend für die Tätigkeit in den anderen Arbeitsgruppen  
werden hier die Ergebnisse der Gruppe kurz umrissen, die  
sich mit dem Raum Markelfingen — Allensbach beschäftigt  
hat.

### Bestandsaufnahme und Diagnose

Markelfingen und Allensbach liegen am NW-Ende des Bo-  
densees am Südhang des Bodanrück. Das Planungsgebiet  
läßt sich grob in die Uferzone, die Siedlungsgebiete mit  
landwirtschaftlicher Nutzfläche, eine Waldzone und das Na-  
turschutzgebiet um den reizvollen Mindelsee untergliedern.

Markelfingen ist eine Gemeinde von 1320 Einwohnern  
(Stand 1970) in direkter Nachbarschaft und im Ein-  
flußbereich des nahe gelegenen Mittelzentrums Radolfzell.  
Rund  $\frac{3}{4}$  der Erwerbstätigen pendeln aus, vor allem nach  
Radolfzell, in geringerem Umfang nach Singen und Kon-  
stanz. Ins Gewicht fallende eigene Gewerbebetriebe fehlen.  
Die am Seeufer verlaufende Eisenbahnlinie und die stark  
befahrene B 33, die den Ort durchquert, sind nicht nur Be-  
lastungen für den Ort, sondern auch Hindernisse für eine  
sinnvolle Neugestaltung der Uferzone zum Zweck der Er-  
holung. Gegenüber Allensbach besteht der Vorteil, daß die  
Bebauung bis zur Eisenbahnlinie, nicht aber direkt bis ans  
Ufer reicht. Dadurch ist in Markelfingen eine ca. 3 km lange  
unbebaute Uferstrecke vorhanden, die größtenteils unter  
Landschaftsschutz steht.

Der Fremdenverkehr spielt in Markelfingen eine erhebliche  
Rolle, er ist allerdings auf die kurze Sommersaison be-  
schränkt. Die Zahl der Übernachtungen lag im Jahr 1969 bei  
14 500 Gästen im Ort und 37 500 Gästen auf den Zeltplät-  
zen. Die Übernachtungszahlen zeigen leicht steigende Ten-  
denz. Insgesamt ist das Übernachtungsangebot noch be-  
scheiden, und es fehlt an einer ausreichenden, qualitativ  
guten Gastronomie. Initiativen zu Veranstaltungen und  
Rundfahrten sind nur in Ansätzen vorhanden, nachteilig  
wirkt sich auch das Fehlen von Sportanlagen und Erho-  
lungseinrichtungen für Schlechtwettertage aus. Die starke  
zeitliche Konzentration des Fremdenverkehrs, der Durch-  
gangsverkehr und der erhebliche Druck von Erholungssu-  
chenden aus dem Nahbereich Radolfzell — Singen kenn-  
zeichnen die derzeitige Erholungsnachfrage.

Allensbach, eine Gemeinde mit gemischter Wohn-  
und Arbeitsstättenfunktion, hat 2800 Einwohner (Stand 1970).  
Im Ort sind nur wenige Gewerbebetriebe ansässig, von de-

nen das Institut für Demoskopie am bekanntesten ist.  
Knapp die Hälfte der Erwerbstätigen pendelt aus, vor allem  
nach Konstanz, Radolfzell und Singen. Nur 1% der Er-  
werbstätigen sind in der Landwirtschaft beschäftigt. Ver-  
flechtungen bestehen vor allem zum Oberzentrum Kon-  
stanz.

Allensbach liegt gegenüber der Insel Reichenau, eingebettet  
zwischen dem Bodensee und den Drumlin-Hügeln des Bo-  
danrück. Die unbewaldeten Höhen im NO der Ortschaft bie-  
ten schöne Ausblicke auf den Untersee, die Insel Reiche-  
nau und in die benachbarte Schweiz. Auf weit über der  
Hälfte der Uferstrecke von Allensbach zieht sich die Be-  
bauung hin. Die Eisenbahnlinie und die Trasse der alten  
B 33 verlaufen ebenfalls in Ufernähe. Auf der bebauten  
Uferstrecke besteht für die Allgemeinheit praktisch kein  
Zugang zum Ufer; nur über wenige sehr schmale Feuer-  
gassen kann man zum See gelangen. Die unbebaute, nur  
0,6 km lange Uferstrecke steht teils unter Landschafts- und  
teils unter Naturschutz. Für den Badebetrieb ist es von  
Nachteil, daß Allensbach nicht vollständig an die Kanalisa-  
tion angeschlossen ist. Die Abwässer gehen über Haus-  
gruben und drei Einlaufstellen in den See. Der Anschluß des  
Ortes an die Großkläranlage in Konstanz ist dringend er-  
forderlich.

Auch in Allensbach ist der Fremdenverkehr auf die Som-  
mersaison beschränkt. Die Übernachtungszahlen des Jahres  
1969 liegen höher als in Markelfingen (31 000 Gäste im Ort;  
30 000 Gäste auf dem Zeltplatz). Dem Nah-, Ferien- und  
Kurzerholungsverkehr wird gleiche Aufmerksamkeit ge-  
schenkt. Die Gemeinde ist bestrebt, Kureinrichtungen und  
Sanatorien zu schaffen und anzusiedeln, um den Fremden-  
verkehr zu stabilisieren und die Saison zu verlängern. Die  
Gastronomie muß ausgebaut werden.

### Vorschläge zum Ausbau des Erholungswesens

Es wurde überlegt, ob für die Gemeinden des Seeufer-  
bereichs eine Funktionszuweisung möglich ist. Markelfin-  
gen könnte beispielsweise überwiegende Naherholungs-  
funktion, Allensbach Ferien- und Kurerholungsfunktionen  
übernehmen. Diese Funktionstrennung wäre im Sinne einer  
Arbeitsteilung günstig und ergäbe sich aus den vorhande-  
nen Ansätzen. Aus praktischen und rechtlichen Gründen  
wurde sie jedoch verworfen, da viele Erholungseinrichtun-  
gen sowohl für die Nah- als auch für die Ferienerholung  
gebaut werden müssen und die Gemeinden aus finanziellen  
Überlegungen heraus einer Funktionstrennung nicht zu-  
stimmen wollen.

Für die vier Zonen des Planungsgebietes ergeben sich fol-  
gende Ansätze und Schwierigkeiten:

Das eigentliche Problemgebiet ist der Uferbereich.  
Beide Gemeinden versuchen die Bademöglichkeiten in der  
Uferzone auszubauen. Markelfingen hat eine Vorkaufssat-  
zung für die Ufergrundstücke beschlossen. Davon kann  
derzeit nicht im erwünschten Umfang Gebrauch gemacht  
werden, da die Grundstücke zu teuer sind. Für Allensbach  
kommt als weiteres Hindernis hinzu, daß es auf der Ge-  
markung nur noch wenig Ufergelände gibt. Die Gemeinde  
plant den teilweisen Ankauf des teuren Geländes (150 DM  
pro qm) und denkt an Aufschüttungen, um das Strandbad  
zu erweitern und eine Uferpromenade und Grünanlagen zu  
schaffen. Vom Ergebnis der Grundstückkäufe und der Lö-  
sung von Rechtsproblemen, die in diesem Zusammenhang  
auftauchen, wird es entscheidend abhängen, ob die Erwei-

\* Arbeit aus einem Seminar der Landesforstverwaltung Baden-  
Württemberg vom 11. bis 20. 3. 1970 in Stockach.



terung der Bademöglichkeiten im erforderlichen Umfange gelingt.

Im Uferbereich taucht ein schwer zu lösender Zielkonflikt zwischen Naturschutz und Erholungsnutzung auf. Die unbebauten Uferstrecken stehen fast ausnahmslos unter Landschafts- oder Naturschutz. Dadurch wurde bisher glücklicherweise eine Bebauung verhindert. Nun stehen diese Schutzvorschriften einer Erweiterung der Bademöglichkeiten entgegen, da die geschützte Ufervegetation bei der Gewinnung von Strandfläche beseitigt werden muß. Eine Aufhebung des Schutzes und die Freigabe für Erholungsnutzung muß daher sehr sorgfältig geprüft werden.

Angesichts der Flächenknappheit im Uferbereich ergibt sich fast zwangsläufig die Verlagerung der Campingplätze vom Ufer weg in den rückwärtigen Bereich. In Allensbach treten dabei räumliche Schwierigkeiten auf. In Markelfingen bieten sich die Bahnlinie und die Bundesstraße 33 als gliedernde Elemente an. Hier ist die Verlegung der Parkplätze in die Zone zwischen Bahn und B 33 angebracht. Oberhalb der B 33 könnten größere Camping- und Wohnwagenplätze angelegt werden. Für Markelfingen und Allensbach ist es gleich wichtig, geeignete Abzweigmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr von der B 33 und genügende Fußgängerverbindungen zu den Strandflächen zu schaffen. Allensbach wird durch die B 33 schon jetzt stark von seinem rückwärtigen Gebiet abgeschnitten.

Während in Markelfingen keine nennenswerten Flächen an Sozialbrache vorhanden sind, bedarf die Pflege solcher Flächen in Allensbach einer Regelung von der Gemeinde aus. Die weitere Erschließung und Ausgestaltung des Kurortes Allensbach sollte die ungünstige Beeinflussung des Landschaftsbildes durch die Sozialbrache berücksichtigen.

Die geplanten Erholungseinrichtungen in der Waldzone sind weitgehend auf die Trassenführung des Bodenseeschnellweges abgestimmt. Bedürfnisse der Kurerholung des geplanten Sanatoriums in Allensbach wurden bei der Erholung im Wald eingeplant. Nach Umfrageergebnissen wünscht der Wochenendbesucher und auch der Bodenseeurlauber genügend Wandermöglichkeiten. Bei geeigneter Durchlässigkeit des Bodenseeschnellweges sind diese im Planungsraum vorhanden oder sie können geschaffen werden.

Das Gebiet um den Mindelsee wurde als Zone der Ruhe ausgewiesen. Dem landschaftlich, floristisch und faunistisch interessanten Gebiet um den See, der sogar noch klares Wasser hat, würde eine konzentrierte Erholung mit Zufahrt und Zugang zum Seeufer schaden. Die Zufahrtsmöglichkeiten enden in einiger Entfernung vom See. Die Schönheit dieses Gebietes sollte erwandert werden.

#### Schlußbemerkung

Für beide Orte, insbesondere für Markelfingen, sind durch den Autobahnbau Stuttgart-westlicher Bodensee stärkere Auswirkungen auf die Struktur der Erholungsnachfrage zu erwarten. Der Wochenendverkehr wird nach dem Bau der Autobahn erheblich zunehmen. Auch für die Ferienerholung kann eine Zunahme unterstellt werden. Im jetzigen Zustand wird die Bewältigung der steigenden Erholungsnachfrage nicht möglich sein. Inwieweit dies gelingt, hängt insbesondere von der Verbesserung der Badewasserqualität des Bodensees, dem Ausbau und der Ordnung des Uferbereichs und einer für diese Erholung verbesserten Infrastruktur ab. Die Gemeinden sind bei der Lösung der Schwierigkeiten aus eigener Kraft weit überfordert.

Abb. 12: Allensbach, ein rein linear längs der Uferstraße gewachsener Ort. Oben rechts im Bild die Reichenau

Abb. 13: Natürlicher Saum des Pappel-Weiden Auwaldes mit davorliegendem Röhrichtgürtel bei Allensbach

Abb. 14: Auf viele km ist das natürliche Ufer durch gestalterisch wenig befriedigende Ufermauern ersetzt



## Regionalplanerische Leitvorstellungen für den Bodanrück

Bereits vor Beginn der Arbeit des Planungsverbandes Bodanrück wurden im Februar 1966 die nachfolgenden Erwägungen zum Leitbild einer Bodanrückplanung durch die Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee—Linzgau—Hegau zur Diskussion gestellt.

1. Trotz seiner durchaus nicht homogenen Struktur muß der Bodanrück als ein Raum betrachtet werden. Er ist also nicht in die zwei Nahbereiche der Städte Konstanz und Radolfzell aufzuteilen; jedoch ist seine Entwicklung eng mit der Entwicklung dieser beiden Städte verknüpft.

2. Die wirtschaftliche Entwicklung im Raum Konstanz—Singen läßt auch für den Bodanrück weiterhin eine starke Bevölkerungszunahme erwarten, die zusätzlich neue Impulse durch den Aufbau der Universität Konstanz erhalten wird.

3. Der Bodanrück ist kein rein ländliches Gebiet mehr. Er ist im Begriff, sich zu einer in mehrfacher Richtung offenen Landschaft zu entwickeln, in welcher die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen in wohlhabendem Verhältnis zueinander stehen sollen.

4. Neben der wirtschaftlichen Entwicklung in den Schwerpunkten Radolfzell und Konstanz ist auch auf dem Bodanrück die Schaffung weiterer gewerblicher Arbeitsplätze anzustreben, die nicht nur der Versorgung der dort wohnenden Bevölkerung dienen, sondern darüber hinaus weiteren Bewohnern eine gut erreichbare Arbeitsstelle bieten. Die Art der gewerblichen Betriebe muß dem Charakter der Landschaft und der Gemeinde entsprechen.

5. Der auch weiterhin stark ansteigenden Wohnungsnachfrage muß durch Ausweisung und Erschließung von Baugebieten Rechnung getragen werden. Es ist festzustellen, wieviel Einwohner die Gemeinden jeweils aufnehmen können. Zum Schutz der freien Landschaft muß eine vertretbare Verdichtung der Bebauung unter Berücksichtigung der landwirtschaftlichen und örtlichen Gegebenheiten angestrebt werden. Die Baugebiete müssen grundsätzlich in Anlehnung an die bestehenden Ortskerne ausgewiesen werden. Sie sollen einer echten Wohnbevölkerung mit erstem Wohnsitz zur Verfügung stehen. Die öffentlichen Einrichtungen müssen für diese Wohnbevölkerung geplant werden.

6. Die Gemeinden müssen durch leistungsfähige Straßen, die die Ortskerne umgehen, untereinander sowie mit Radolfzell und Konstanz verbunden werden. Dabei ist für den mittleren Bodanrück ein verkehrsgerechter Anschluß an die B 33 vorzusehen.

7. Es gibt nur wenige landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe auf dem Bodanrück. Für diese Betriebe müssen durch Flurbereinigung und Aussiedlung günstigere Ertragsvoraussetzungen geschaffen werden. Es ist zu untersuchen, ob für einzelne Betriebe eine innere Aufstockung durch Anbau von Sonderkulturen möglich ist.

8. Als Erholungslandschaft dient der Bodanrück in bevorzugter Weise der Bevölkerung des Raumes Konstanz—Singen. Durch den Bau der Autobahn Stuttgart—Westlicher Bodensee rückt er auch der Landesmitte näher. Dadurch wird der Wochenendverkehr weiter anwachsen. Der lang-

fristige Ferienverkehr ist nachhaltig zu fördern. Für diesen zu erwartenden Erholungsverkehr müssen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.

Besondere Bedeutung hat die Pflege des Waldes und der noch unbebauten Uferpartien. Auch auf dem Bodanrück muß es „Oasen der Ruhe“ geben.

Diese Leitsätze werden weitgehend durch die Flächennutzungsplanung auf dem Bodanrück konkretisiert und haben noch heute volle Gültigkeit. Sie entsprechen auch den Entwicklungszielen des Landesentwicklungsplans, der in der überarbeiteten Fassung vom Oktober 1969 eine Entwicklungsachse Radolfzell—Konstanz ausweist, in der die Entwicklung des Fremdenverkehrs und der Ausbau der sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft zu fördern und bei der Siedlungsgestaltung das Landschaftsbild zu wahren ist.

Auch die Begründung zu dieser Entwicklungsachse steht im Einklang mit den Leitsätzen.

Die rasche Entwicklung der letzten Jahre zeigt jedoch, daß die Realisierung der Planungen schneller als ursprünglich vorgesehen notwendig wird. Die Bundesautobahn Stuttgart—Singen wird bereits in vier bis fünf Jahren den Bodensee erreichen. Sie bringt nicht nur einen verstärkten Nah- und Fernerholungsverkehr sondern einen wachsenden Ziel- und Quellverkehr der Stadt Konstanz, der nach wie vor weitgehend über den Bodanrück als einzige Landverbindung der Stadt führen wird. Bereits bis zum Jahre 1975 ist auch der Ausbau des Bundesautobahnabschnittes Schlatter Kreuz—Überlingen zugesagt. Die Weiterführung dieser Autobahn in Richtung Lindau bringt eine weitere Verkehrsbelastung am Bodenseeuf. Sollte eine Brücke über den Bodensee realisiert werden, so muß der Bodanrück auch den Durchgangsverkehr aus dem Raum Friedrichshafen—Ravensburg in den Raum Singen—Schaffhausen aufnehmen.

Der Bodanrück muß in erster Linie als Erholungsgebiet für die Menschen im Raum Konstanz—Radolfzell—Singen zur Verfügung stehen. Bereits heute wohnen in diesem Verdichtungsgebiet 145 000 Einwohner, nach vorsichtigen Schätzungen wird bereits in den 80er Jahren die 200 000-Einwohner-Grenze überschritten. Die Gestaltung großräumiger Erholungsflächen und die Schaffung von Zonen der Ruhe am Bodanrück ist daher eine dringende Aufgabe. Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Ausweisung der erforderlichen Baugebiete, da der Bodanrück immer mehr bevorzugtes Wohngebiet wird. Eine Verdichtung der Bebauung in den Gemeinden ist notwendig, um die freie Landschaft so weit wie möglich zu schonen.

Als besonders vordringlich muß eine Koordinierung der verschiedenen Planungen angestrebt werden, die hier im Gange sind. Der gemeinsame Flächennutzungsplan muß möglichst bald zu einem Abschluß gebracht werden. Eine ständige Fortschreibung und Überarbeitung dieses Planes wird infolge der raschen Entwicklung notwendig sein. Neben dem Flächennutzungsplan sollte für den Bodanrück ein Landschaftsplan erarbeitet werden, der nicht eine Konservierung, sondern eine den Erfordernissen entsprechende Gestaltung der Landschaft zum Ziele hat.

## Stellungnahme des Planungsverbandes Bodanrück zur Situation auf dem Bodanrück

### Allgemeines

In seinem westlichen Bereich wird der Bodensee durch eine sich ostwärts vorschiebbende, ca. 20 km lange und 6 km breite Landzunge in zwei Becken geteilt, wobei das nördliche den Überlinger See und das südliche den Untersee bildet. Diese Halbinsel, der sogenannte „Bodanrück“, ist harmonisch in die reich gegliederte westliche Bodenseelandschaft eingefügt. Es handelt sich hier um eine Kulturlandschaft, deren Geschichte von jeher mit den Nachbarstädten am östlichen und westlichen Ende dieser Halbinsel (Konstanz und Radolfzell) verwoben waren.

Darüber hinaus hat aber der Bodanrück auch seine eigene, reiche geschichtliche Vergangenheit. Die ersten urkundlichen Erwähnungen einzelner Gemeinden gehen bis in den Anfang des 8. Jahrhunderts zurück. Eine besondere Beachtung verdient die Geschichte der früheren Abtei Reichenau mit ihren Ausstrahlungen auf die Nachbargemeinden Allensbach (Stadtrecht v. 1075–1643), Kaltbrunn, Markelfingen usw.

Während früher die Stadt grundsätzlich am Stadtrand endete und anschließend ohne Übergang das Land begann, hat sich heute die Situation grundlegend geändert. Die allgemeine, besonders auf die Technisierung zurückgehende Entwicklung, hat auch vor dem Bodanrück nicht halt gemacht. Eine eindeutig feststellbare Überlagerung der ehemals nahezu rein landwirtschaftlichen Gebiete durch städtische Einflüsse hat dem Bodanrück sein heutiges Gepräge gegeben. Die „Verstädterung“ der Bodanrück-Gemeinden schreitet von Jahr zu Jahr fort. Die sozial-ökonomische Gliederung der Bevölkerung hat sich geändert. Der landwirtschaftliche Berufsstand verzeichnet einen ständigen Rückgang, während der gewerblichen Wirtschaft (einschließlich der Dienstleistungsbetriebe) immer mehr Bedeutung zukommt. Ein beträchtlicher Teil der Arbeitnehmer der insgesamt ca. 17 000 Einwohner zählenden Bodanrück-Gemeinden, hat als Pendler in den Nachbarstädten seine Existenzgrundlage gefunden. Den höchsten Prozentsatz an Auspendlern erreichen die Gemeinden im westlichen und östlichen Bodanrück, während im mittleren Bereich dieses Raumes soviel eigene Arbeitsplätze entstanden sind, daß die Hälfte der Erwerbstätigen am Wohnort arbeiten kann.

Mehr denn je liegt der Bodanrück heute im Spannungsfeld der sich in einer starken expansiven Entwicklungsphase befindlichen Nachbarstädte. Während Konstanz sich anschickt, immer mehr zu einem bedeutenden Kulturzentrum zwischen Schwarzwald, Iller und Donau zu werden, Singen a. H. als industrieller Schwerpunkt ein weiteres dynamisches Wachstum aufweist und Radolfzell ebenfalls zur Größe drängt, wird auch der Bodanrück als Teil dieser sogenannten „Stadtlandschaft“ unmittelbar in den Sog der stürmischen Entwicklung gezogen. Die Auswirkungen der Errichtung der Universität Konstanz sind unmittelbar spürbar. Das Drängen in den Bodanrück hinein wird stets stärker, immer mehr Bauwillige und Wohnungssuchende aus den Städten wollen sich in den Bodanrück-Gemeinden niederlassen. Die Einwohnerzahlen der besonders betroffenen „Stadt-Umland-Gemeinden“ schnellen sprunghaft in die Höhe.

Etwas kontinuierlicher entwickelt sich der mittlere Teil des Bodanrück, der nicht direkt an die Nachbarstädte grenzt.

Diese Mittellage dürfte wohl auch mit der Grund sein, warum die dortigen Gemeinden ihre Eigenständigkeit noch besser bewahren können und daß darüber hinaus in die

sem Bereich die Erfüllung einiger zentraler Funktionen noch möglich ist.

Ein weiteres Problem erwächst dem Bodanrück durch den Autobahnausbau Stuttgart–Westlicher Bodensee. Durch dieses Verkehrsband wird die gesamte Raumschaft der Landeshauptstadt dem westlichen Bodensee näher gebracht. Ein wesentlich stärkeres Anwachsen vorab des Wochenend-Erholungsverkehrs auf dem Bodanrück ist zu erwarten. Mit den damit verbundenen Folgeerscheinungen müssen die Gemeinden fertig werden.

Will der Bodanrück die auf ihn einströmenden Probleme meistern, will er einer Zersiedelung seiner Landschaft und den Schattenseiten der „Segnungen der Zivilisation“ Herr werden, dann dürfen die Dinge nicht planlos und unkontrolliert weiterlaufen. Vielmehr ist zu versuchen, die Entwicklung des gesamten Raumes „in den Griff“ zu bekommen.

Das Gesetz des Handelns liegt nun bei den Gemeinden. Aus der Erkenntnis heraus, daß der zwischen den Städten liegende Bodanrück sowohl strukturell als auch in seinen Entwicklungstendenzen und -möglichkeiten als Einheit anzusehen ist, haben sich die 12 Gemeinden Allensbach,

Dettingen, Dingseldorf, Güttingen, Hegne, Kaltbrunn, Langenrain, Liggeringen, Litzelstetten, Markelfingen, Möggingen und Reichenau auf der Basis enger interkommunaler Zusammenarbeit schon im September 1963 zu einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen. Ein noch engeres Zusammenrücken auf dem Gebiet der gemeinsamen Planung erfolgte ausgangs des Jahres 1966 durch die Gründung des „Planungsverbandes Bodanrück“, der 12 in der „Interessengemeinschaft“ zusammengeschlossene Gemeinden umfaßt.

Aufgabe des „Planungsverbandes Bodanrück“ ist es nun, einen großräumigen Flächennutzungsplan aufzustellen, der die Gemarkungen aller Mitgliedsgemeinden umfaßt, die Leitlinie für die künftige bauliche und sonstige Entwicklung darstellt und der darüber hinaus die Verbesserung der Infrastruktur mit einer technischen Durchgestaltung des Planungsraumes zum Ziele hat.

Es wird das Bestreben des Verbandes sein, die eigenen Vorstellungen mit der landesplanerischen Zielsetzung weitgehendst in Übereinstimmung zu bringen.

Alle Entscheidungen sollen von dem Geist getragen sein, den Gemeinwesen des Bodanrück eine gesunde Entwicklung zu ermöglichen,

das historisch Gewachsene zu respektieren und mit den Bedürfnissen der Zeit in Übereinstimmung zu bringen,

die reizvolle Landschaft des Bodanrück als Erholungsgebiet (grundsätzlich) zu erhalten.

### Planungsvorstellungen für den Bodanrück

1. Der Landesentwicklungsplan sieht vor, daß der Raum Bodanrück als Erholungslandschaft erhalten und gegebenenfalls ausgebaut wird. Allerdings sollte im Hinblick auf die Längenausdehnung dieser Halbinsel (über 20 km) und unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsachse (Bundesbahnlinie, B 33 – Autobahn? –) darauf geachtet werden, daß zumindest in seinem südlichen Teil zur Sicherung der Existenz der Bevölkerung eine maßvolle gewerbliche Entwicklung zugelassen und gefördert wird. Diese gewerbliche Entwicklung muß jedoch mit den übrigen Er-

holungsfunktionen des Bodanrück in Übereinstimmung gebracht werden (Anpassung an die Landschaft und weitgehend emissionsfreie Klein- und Mittelbetriebe). Diese Ansiedlung von nicht störenden Gewerbebetrieben ist notwendig, weil die Bevölkerung von dem saisonbedingten Fremdenverkehr (nur 3 Monate im Jahr) allein nicht leben kann. Den Einnahmen aus dem Fremdenverkehr kann jetzt und in der Zukunft nur eine ergänzende Funktion zukommen.

II. Dennoch muß die Zielsetzung unserer weiteren Entwicklung schwerpunktmäßig auf die Entwicklung des Bodanrück als Erholungs- und Freizeitlandschaft gerichtet sein. Die entsprechende Durchgestaltung unseres Raumes ist im Hinblick auf die allgemeine Entwicklungstendenz unerlässlich. Keinesfalls ist es damit getan, daß der gesamte Bodanrück nur unter dem Gesichtspunkt des Landschafts- und Naturschutzes gesehen wird und daß die Naturschutzbehörde ihre Hauptaufgabe darin sieht, eifersüchtig darüber zu wachen, daß die gesamte Landschaft völlig unberührt erhalten bleibt, was einer Stagnation der Entwicklung in unserem Raume gleichkommt. Mit einer derartigen Haltung lassen sich die in naher Zukunft auf uns eindringenden Probleme nicht lösen. Es sei hierbei nur an die Autobahn gedacht, die einen erheblichen Druck auf den Bodensee erwarten läßt. Vielmehr sollten die Vertreter des Natur- und Landschaftsschutzes sich von ihrer überholten Vorstellung über einen rein konservierenden Schutz unseres Raumes freimachen und künftighin unterscheiden zwischen

a) der wirklich freien Landschaft unseres Raumes, die unbedingt in ihrer natürlichen Eigenart erhalten bleiben muß und

b) den sogenannten Randgebieten um die einzelnen Gemeinden, die in einem bestimmten Umfang für die Schaffung von solchen öffentlichen Einrichtungen in Anspruch genommen werden, die der eigentlichen Zweckbestimmung (Funktion, Gesundheit und Erholung) dienen.

Bei der Inanspruchnahme dieser sogenannten Randgebiete sowie der Zone entlang des Ufers sollte der Natur- und Landschaftsschutz insoweit umdenken, als unter dem Gesichtspunkt „Erhaltung der Eigenart unserer Landschaft“ bei der Schaffung von öffentlichen Einrichtungen konstruktiv mitgearbeitet wird.

Für die Entwicklung des Erholungsgebietes Bodanrück sollte unterschieden werden zwischen

a) dem kurzfristigen Erholungsverkehr (Wochenend- und Ausflugsverkehr, Naherholung usw.) und dem

b) langfristigen Erholungsverkehr (länger währendender Ferien- und Erholungsaufenthalt).

An vorderster Stelle sollte u. E. immer das Bemühen stehen, diese beiden Erholungsarten durch die Schaffung von entsprechenden Einrichtungen funktionell voneinander zu trennen, da bekanntlich der kurzfristige Erholungsverkehr die langfristige Erholung (Ferien, Kuraufenthalte und dergl.) erheblich stört.

Aus diesem Grunde ist vorgesehen, daß im Bereich zwischen Wallhausen und Dingelsdorf am nördlichen Bodanrück-Ufer ein überörtliches Erholungszentrum geschaffen wird, das den zu erwartenden Ansturm der Wochenend-

ausflügler aus nah und fern aufnehmen soll. Durch dieses überörtliche Erholungszentrum soll zugleich das übrige Erholungsgebiet des Bodanrück, das dem längerfristigen Erholungsverkehr gewidmet ist, freigehalten werden.

#### **Erforderliche Maßnahmen**

Folgende besondere Maßnahmen werden von hier aus dringend für erforderlich gehalten:

a) Die staatliche Förderung der Bemühungen der Gemeinden müßte dahin gehen, die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen und gesetzliche Bestimmungen zu schaffen, die den Erwerb von privaten Flächen für öffentliche Zwecke erleichtern. Ferner solche Einrichtungen im Landschafts- und Naturschutzgebiet (in den Randgebieten der Gemeinden) zuzulassen, die vorab der Gesundheit und Erholung des Menschen dienen (Kliniken, Sanatorien, Bade-, Camping- und Parkplätze, gastronomische Betriebe usw.).

In wirtschaftlicher Hinsicht sind viele Gemeinden überhaupt nicht in der Lage, die zur Schaffung öffentlicher Einrichtungen erforderlichen Flächen (besonders am Ufer) käuflich zu erwerben.

Aus diesem Grunde sollte gerade hier die staatliche Hilfe besonders einsetzen.

b) In jedem Falle ist darauf hinzuweisen, daß für die Allgemeinheit der freie und ungehinderte Zugang zu den überwiegend sich in Privatbesitz befindlichen und oftmals abgesperrten Ufergrundstücken geschaffen wird.

c) Ein weiteres Augenmerk ist der Bekämpfung des Lärms im Bodanrück zu widmen. Dabei müssen die angrenzenden Seeteile ebenfalls als zu diesem Raum gehörig betrachtet werden. Dies ist auch der Grund, warum die Bodanrück-Gemeinden für den relativ kleinen und empfindlichen Gnadensee eine grundsätzliche Sperrung für den Motorbootverkehr gefordert haben. Gerade der Gnadensee würde sich infolge seiner besonderen Struktur für Badezwecke und den Leichtwassersport hervorragend eignen. Der Motorbootverkehr wirkt sich erfahrungsgemäß überaus störend auf diese Funktionen aus.

d) Die weitere Verwendung des Bodanrück als Übungsraum für die Garnisonen in Konstanz und Radolfzell sollte nach und nach unterbunden werden. Zur Illustration sei darauf hingewiesen, daß sich allein im Nahbereich von Konstanz ein militärisches Sicherheitsgebiet befindet, das rund 500 ha Wald erfaßt, welches bei dem täglichen Scharfschießen nicht betreten werden darf. Außerdem wird der gesamte Bodanrück für militärische Übungen von beiden Garnisonen immer wieder in Anspruch genommen.

e) Das notwendige Gewerbe (Errichtung nichtstörender, emissionsfreier Betriebe) an den hierzu geeigneten Standorten wird im Flächennutzungsplan besonders ausgewiesen und sollte entsprechend gefördert werden.

Diese wichtigen Anliegen des Raumes Bodanrück gilt es nach Kräften wahrzunehmen, zumal es sich hier um die Schaffung eines großen Gebietes für die gesundheitliche Förderung und Erholung von überregionaler Bedeutung handelt.



## Wald und Straßenplanung auf dem Bodanrück

Die Landschaftsform des Bodanrück, dieser zwischen Überlinger- und Gnadensee gelegenen keilförmigen Halbinsel, wurde im Tertiär geprägt und erhielt – im wahren Sinne des Wortes – ihren letzten Schliff in der Würmeiszeit. Molasseberge fallen im N steil gegen den Hegau, im NO schroff zum See ab. Im übrigen charakterisieren zahllose Drumlins, in der ehemaligen Gletscherrichtung gelegene, ellipsenförmige kleinere und größere Hügel, das Waldlandschaftsbild. Bei einer Länge von 30 km ist der Bodanrück an seiner Basis, also zwischen Radolfzell und Bodman, 7,5 km, zwischen Hegne und Wallhausen etwas über 6 km breit. Er endet mit seiner von der Stadt Konstanz besiedelten Spitze schließlich beim sog. Trichter, demjenigen Teil des Bodensees, der den Ober- mit dem Untersee verbindet. Zwischen Seerhein, Untersee und Stadt liegt das 1969 mit dem Europadiplom ausgezeichnete, in naturwissenschaftlichen Fachkreisen bekannte Wollmatinger Ried. Die Inseln Mainau und Reichenau sind seit dem vergangenen Jahrhundert durch Dämme und Dammbrücken mit dem Festland des Bodanrück verbunden. Allüberall ruht der Blick auf dem See oder er schweift von markanten Höhen aus hinüber zum Linzgau und Hegau und über den benachbarten Thurgauer Höhenrücken zur majestätischen Alpenwelt –, bei Föhn ein faszinierendes Bild!

Der Bodensee, dessen Oberflächenwasser eine durchschnittliche Jahrestemperatur von 11,3° C aufweist, gleicht nicht nur das ohnehin milde Klima aus, sondern trägt auch zu einer hohen relativen Luftfeuchtigkeit bei. Eine ungewöhnliche Lichtintensität, die im Sommer derjenigen von Arosa gleicht, erfüllt das Land. Weitere klimatische Vorzüge in Verbindung mit besten, nährstoffreichen Böden machen es für Wald- und Acker-, Obst- und Weinbau gleichermaßen geeignet.

36 v.H. der Bodenfläche sind bewaldet. In die nahezu 5000 ha große Waldfläche teilen sich Gemeinden und sonstige Körperschaften (42 %), private Waldeigentümer (33 %), das Land Baden-Württemberg (24 %) und der Bund (1 %). Vom höchsten Punkt, 695 m ü. M., bis hinunter an den See, dessen N-Pegel 396 m ü. M. mißt, weisen die Wälder aller Eigentümer infolge der Gunst des Standortes hervorragende Wuchsleistungen auf. Neben reinen oder fast reinen Buchenalthölzern herrschen aus Fichte, Kiefer, Lärche, weniger Tanne oder Douglasie und Laubbäumen bestehende Mischbestände aller Altersklassen vor.

Die Bodensee-Buchen, Lärchen und Kiefern sind ihrer Qualität wegen bei den Käufern rundum bekannt und begehrte. Für Papier-, Zellulose- und Spanplattenhersteller bildet der Bodanrück zusammen mit den übrigen Wäldern der See-Umrandung eine bedeutende Rohstoffquelle, zumal die hier erzeugten Holzsorten wegen der im allgemeinen schneearmen Winter leicht greifbar sind und auf dem gut ausgebauten Forstwegnetz jederzeit abgefahren werden können. Für den materiellen Wert der Bestände spricht die Tatsache, daß für Kiefern-, Lärchen- und Buchenstammholz Spitzenerlöse erzielt werden.

Die Bedeutung der Bodanrück-Wälder liegt aber noch auf anderen Gebieten:

Sie schützen in Fortsetzung der Singener Schotterebene – insbesondere im Raum Markelfingen–Allensbach–Hegne – umfangreiche, hochwertige Grundwasservorkommen. Es ist bemerkenswert, daß sich außer Konstanz und Bodman, die ihren Wasserbedarf ganz oder teilweise durch Aufbereitung von Seewasser decken, alle übrigen Gemeinden

die billigeren Quell- und Grundwässer, deren Einzugsbereiche bewaldet sind, zunutze machen.

Unsere Wälder dienen nicht allein den 70 000 Bewohnern dieser Landschaft, sondern darüber hinaus zahlreichen Sommergästen als naturgegebenes Erholungsgebiet, das im Entwurf zum Landesentwicklungsplan 1967 als solches ausgewiesen ist.

Die Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee–Linzgau–Hegau und der Planungsverband Bodanrück vertreten ebenfalls die Auffassung, daß der Bodanrück als überregionaler Erholungsraum zu erhalten und auszubauen sei. In der Landschaft kommen hierbei Wasser und Wald tragende Rollen zu. Die Anziehungskraft des Waldes vermag die Saison auch über eine Zeit hinaus auszudehnen, in der Bade- und Wassersportmöglichkeiten nicht gegeben sind.

In klarer Erkenntnis dieser Sachlage haben schon zu Beginn der 60er Jahre die staatlichen, kommunalen und privaten Waldbesitzer begonnen, die notwendigen Erholungseinrichtungen zu schaffen. Bis heute wurden 28 Waldparkplätze mit 12 Rundwanderwegen angelegt. Die Pflege der Haupt- und Nebenfahrwege, die grundsätzlich nur von forstlichen Betriebsfahrzeugen benützt werden dürfen, wurde unter großem Kostenaufwand intensiviert. Neben den bereits vorhandenen „klassischen“ Wanderwegen im Mindelseegebiet und entlang des Überlinger Seeufers, die alljährlich von Tausenden begangen werden, haben die Landgemeinden rd. 100 km Wanderwege neu markiert. Ein durchgehender Reitweg Konstanz–Radolfzell konnte 1969 der Öffentlichkeit übergeben werden. Privater Initiative verdankt ein im Schutz des Waldes gelegener Golfplatz sein Entstehen. Schluchten sind besser begehbar gemacht, gefährliche Wegstrecken mit Seilsicherungen versehen worden. Quellen wurden gefaßt und Hunderte von Ruhebänken in Stadt- und Dorfnähe erstellt.

Daß die bewaldeten Teile des Bodanrück außerdem den in Konstanz und Radolfzell liegenden Truppen als Übungsgelände dienen, sei am Rande vermerkt. Anerkennend muß betont werden, daß es dank des Verständnisses der Kommandeure und dank der Disziplin der Truppe noch nie zu wesentlichen Waldbeschädigungen gekommen ist.

Neuerdings machen sich wachsende Flächenansprüche seitens kommunaler Waldeigentümer zur Behebung vermeintlicher oder tatsächlicher Baulandnot, seitens der Industrie zur Gewinnung von Sand und Kies und seitens des Verkehrs zur Neuanlage und zum Ausbau von öffentlichen Straßen bemerkbar.

Die mit diesen Problemen verbundenen Sorgen, die den Forstmann täglich bewegen, gipfeln in der Frage, ob und wie der Wald, wenn Stück für Stück abbröckelt, seine auf verschiedene Bereiche des menschlichen Lebens ausstrahlenden Funktionen auch noch in der Zukunft erfüllen kann. Zwar stehen 87 % der Waldflächen des Bodanrück unter Landschafts- oder Naturschutz. Doch reichen selbst diese Bestimmungen, wie die Wahl des Universitätsstandortes Konstanz und andere Beispiele in jüngster Zeit gezeigt haben, nicht hin zur Walderhaltung. Immer wieder erfolgen Einbrüche, die den Produktions- und Erholungswert des Waldes mindern oder zerstören. So müssen u. a. gegen den Bau einer Bundesautobahn über den Bodanrück ernstliche Bedenken geltend gemacht werden.

Die Situation ist folgende:

Die Halbinsel ist durch einige Querverbindungen und von 2 Längsverkehrsadern erschlossen: der im S gelegenen

B 33 und der etwa parallel und mittwegs über den Bodanrück führenden L 220. Beide Straßen zielen nach Konstanz; beide sind — in Teilabschnitten — im Um- und Ausbau begriffen, um dem zunehmenden Berufs-, Wochenend- und Ferienverkehr gerecht zu werden. Die B 33 nimmt den gesamten Schwerlastenverkehr auf und sollte einmal Konstanz und die Bodanrückgemeinden mit der BAB Stuttgart–Westlicher Bodensee verbinden.

Der ursprüngliche Plan, Markelfingen zu umgehen und im Raum Radolfzell/Möggingen/Markelfingen eine kreuzungsfreie Verbindung zwischen B 33 und B 34 herzustellen, wurde neuerdings zugunsten eines anderen Planes, der die Weiterführung der BAB Stuttgart–Westlicher Bodensee über den schmalen Bodanrück bis zur schweizerischen Grenze vorsieht, aufgegeben. Für die Stadt Konstanz, die damit der jahrelangen Sorge um den Bau der dringend notwendigen, zweiten Rheinbrücke enthoben wäre, zunächst ein bestechender Gedanke, — in Wirklichkeit aber ein Danaergeschenk! Denn diese Trassenführung fordert — ähnlich dem eigenen Generalverkehrsplan der Stadt — der seit 1965 bereits um 124 ha verminderten städteigenen Waldfläche schätzungsweise weitere 30–40 ha ab: alles siedlungsnächster Vorstadt-Erholungswald von höchstem Sozialwert oder — andersherum gesehen — „unentbehrliches“ Reserveland für eine Stadtausdehnung.

Der Stadtrat von Konstanz hat in seiner Sitzung am 18. 12. 1969 zu den Autobahn-Plänen „J-ein“ gesagt, vor allem wohl deshalb, weil die BAB mitten durch die Stadt geführt werden soll.

Die betroffenen Landgemeinden, sowie der alle Ortschaften außer Bodman umfassende Planungsverband Bodanrück wehren sich aus verschiedenerlei Gründen, die in diesem Zusammenhang nicht zur Debatte stehen, gegen die BAB. Hier sollen i. w. nur die forstlichen und landschaftspflegerischen Gesichtspunkte herausgeschält werden.

Nachdem es gelungen war, die zuständigen Straßenbaubehörden und das mit der Planung beauftragte Ing.-Büro bei mehrfachen örtlichen Begehungen von der außergewöhnlichen Sturmanfälligkeit der auf der SW-Seite des Bodanrück aufstockenden Waldbestände zu überzeugen, glaubten wir, hinsichtlich der geplanten Trassenführung der B 33 (Umgehung Markelfingen) das Schlimmste abgewendet zu haben. Vorstellungen und Gegenvorschläge des staatl. Forstamtes, sowie der Gemeinden Markelfingen und Reichenau, die beträchtliche Waldverluste in Kauf nehmen müssen, konnte seitens des Straßenbaues aus technischen Gründen nicht voll entsprochen werden. Immerhin bestand aber nun die Hoffnung, daß der feste Trauf des Gemeindewaldes Markelfingen Distr. II Hornhalde und damit die leeseits dahinter gelegenen, äußerst gefährdeten Nadelholzbestände erhalten bleiben. Die Verbindung zu den Erho-

lungswäldern um Markelfingen und zum Naturschutzgebiet Mindelsee durch Unterführungen und die Anlage von forstlichen Wirtschaftswegen wurden zugesichert. So weit, so gut! Nun soll aus der teils schon ausgebauten (Umgehung Allensbach), teils geplanten neuen B 33 (Umgehung Markelfingen) eine BAB werden, deren generelle Notwendigkeit als Anschlußstrecke an das schweizerische Straßennetz nicht unbedingt verneint wird. Ob sich die enge Schleuse des Bodanrück allerdings für die Trassenführung eignet, muß füglich bezweifelt werden. Für die ländlichen Gemeinden jedenfalls ist eine BAB völlig bedeutungslos. Diese benötigen vielmehr eine vierspurig ausgebaute B 33 als Zubringer zur Autobahn mit zweckmäßigen Anschlüssen, wie sie begreiflicherweise auf dieser kurzen Straßenstrecke an eine BAB nicht angebunden werden könnten.

Selbst wenn sie, etwa bei einem „autobahnartigen“ Ausbau, durchführbar wären, hätten diese — kreuzungsfreien — Zu- und Abfahrten enorme Landverluste zur Folge. Es wird also im Hinblick auf die örtlichen Bedürfnisse des Nahverkehrs weiterhin neben der BAB die B 33 irgendwie bestehen bleiben müssen. Die B 33 wieder in ihr altes Bett zu zwängen mit Ortsdurchfahrten in Allensbach und Markelfingen wäre geradezu absurd. Logische und unweigerliche Folge wird also sein, daß früher oder später parallel zur BAB eine neue B 33, oder wie man sie auch nennen mag, gebaut werden muß. Auch hierbei wird Wald und Feldgelände großen Umfanges in Anspruch genommen und die Uferlandschaft am Gnadensee völlig entwertet werden. Man führe sich das Zukunftsgebilde vor Augen: am Seeufer die Bahnlinie, dahinter und parallel zu ihr ein Gewirre von Straßen, Wirtschaftswegen, Ab- und Zufahrten, Unter- und Überführungen. Leidtragende werden die seenahen Wälder sein, die erneut zur Ader gelassen werden, aber schließlich auch deren Eigentümer und Anwohner. Mit aller Gewißheit werden sich die Fremden aus einem derartigen „Erholungsgebiet“ allmählich zurückziehen. Stattdessen werden sich, angelockt durch ein „phantastisches Straßennetz“ und durch die Nachbarschaft des wachsenden Industrieraumes Singen, auch hier Industrien aller Art ansiedeln wollen. Das entspricht jedoch weder dem Entwurf zum Landesentwicklungsplan, wonach „der Uferbereich des Bodensees als bedeutendes Erholungsgebiet erhalten bleibt“, noch den Vorstellungen der Landgemeinden, die anerkanntenswerterweise bereit sind, ihren Bodanrück mit Wald und Gewässern auch kommenden Generationen als Ferienland zu erhalten.

Die Bemühungen der Eigentümer, ihre Wälder allen Erholungsuchenden zu erschließen, sie ihren Produktions- und Wohlfahrtskräften entsprechend zu pflegen und jene Ruhe und Geborgenheit zu sichern, die uns heute besonders nottut, werden ad absurdum geführt, wenn die Erhaltung des Waldes als solche nicht mehr gewährleistet ist.

## Landespflege auf dem Bodanrück

Der Bodanrück ist im Landesentwicklungsplan des Landes Baden-Württemberg als Erholungsgebiet ausgewiesen. Nicht nur wegen der wohl einzigartigen Lage dieses Gebietes, sondern auch in seiner Eigenschaft als eines der letzten geschlossenen Gebiete, die als großräumiger Erholungsraum in Baden-Württemberg noch vorhanden sind, steht dieser Halbinsel eine besondere Bedeutung im Hinblick auf die Landespflege zu. Durch die Tatsache, daß innerhalb eines Zeitraumes von nur 5 Jahren eine wesentlich bessere verkehrsmäßige Erschließung aus den Ballungsräumen im Norden unseres Landes durchgeführt wird, ergeben sich für diese Gegend völlig neue Aspekte.

Schon seither war der Fremdenverkehr eine wichtige Einnahmequelle der Bewohner. Allerdings ist diese Erwerbsquelle nur auf eine sehr kurze Saison von ca. 2 Monaten während der üblichen Ferienmonate beschränkt.

Durch den Ausbau der Verkehrsanlagen wird wohl eine Erhöhung, vor allem des Wochenendausflugverkehrs, kommen. Dies allein genügt jedoch nicht, den Erwerbszweig Fremdenverkehr für die Einwohnerschaft des Bodanrücks lukrativ zu machen. Die Gemeinden sind deswegen gezwungen, in ihrer Planung so zu verfahren, daß eine Verlängerung der Saison erreicht wird. Dies soll nicht nur durch die Schaffung von Erholungszentren, die ausschließlich dem Wochenendausflug dienen, geschehen, sondern auch durch die Schaffung von Einrichtungen, die geeignet sind, einen Anreiz zu längerem Verbleib in unserem Raum auch außerhalb der Saison zu erreichen. Möglichkeiten hierfür bestehen auf jeden Fall, wenn von seiten der staatlichen Behörden entsprechende Förderungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Die Bodanrückgemeinden haben sich zunächst in einem Interessenverband zusammengeschlossen. Aus diesem Interessenverband ist eine Planungsgemeinschaft entstanden, in welcher die Planung des Gesamtgebietes Bodanrück außer den nicht mitarbeitenden Städten Konstanz und Radolfzell geregelt werden soll. Innerhalb der Gemeinschaft wurden verschiedene Schwerpunkte abgesprochen, die sich in ihrer Eigenheit zum Teil sehr unterscheiden. Einige Gemeinden wollen sich auf den speziellen Wochenendausflugverkehr verlegen, während andere sich auf eine Verlängerung der Saison mit Hilfe der Einrichtung von Fremdenverkehrsattraktionen, Sanatorien, Hotels usw. spezialisieren.

Dies ist naturgemäß für die Gemeinden nicht immer leicht. Ein großes Hemmnis zur Ausbildung eines weiträumigen Erholungsraumes bildet unseres Erachtens das starre Festhalten der Naturschutzbehörden an den bis jetzt vorhandenen Naturschutzgebieten. Mit allen Mitteln wird versucht, diese zum Teil überhaupt nicht sinnvoll angelegten Gebiete von anderen Nutzungen freizuhalten, obwohl unseres Erachtens eine Schutzwürdigkeit hierfür kaum besteht. Die Argumentation der Naturschutzbehörden, ein sogen. konstruktiver Naturschutz beinhaltet, daß von seiten der daran Interessierten eine Aufgabe der Ziele des Naturschutzes verlangt wird, kann von uns nicht geteilt werden. Wir sind der Ansicht, daß in der Zwischenzeit eine völlig neue Planungssituation in unserem Raum besteht. Die Belange des Naturschutzes sollen in möglichst weitgehender Weise gewahrt werden, jedoch sind die Forderungen, welche die neue Situation an diesen Raum stellt, zu berücksichtigen.

Die Landschafts- und Naturschutzgebiete, die in den Jahren 1950–1965 eingerichtet wurden, entsprechen zum heutigen Tage weder nach dem Bedürfnis, noch nach dem Sinn die-

ser neuen Situation. Ein grundsätzliches Überdenken ist zur Zeit bei gegenseitigem guten Willen aller Beteiligten durchaus möglich. Im Wege der Aufstellung des Flächennutzungsplanes können die gegenseitigen und gemeinsamen Interessen abgewogen und in die Planungen aufgenommen werden.

Leider muß immer wieder festgestellt werden, daß von seiten der sehr bürokratisch eingestellten Naturschutzbehörden versucht wird, auf Grund von Verordnungen, die als Evangelium hingestellt werden, vollendete Tatsachen vorzuspiegeln, was eigentlich in der Praxis überhaupt nicht notwendig ist. Dabei ist als größter Mangel ein sehr starkes Ressortdenken innerhalb der beteiligten Ministerien und Regierungspräsidien vorhanden, das zum Teil so weit geht, daß Belange von Gemeinden, die für diese von elementarer Bedeutung sind, völlig außer acht gelassen werden.

Auch die finanzielle Ausstattung der Gemeinden zum Schutz dieser Natur- und Landschaftsschutzgebiete ist völlig unzureichend. Die Gemeinden haben heutzutage wegen anderer sehr wichtiger Aufgaben nicht die Mittel, die z. B. zur Ausübung des Vorkaufsrechts bei gefährdeten Natur- und Landschaftsschutzgrundstücken, vor allem in Ufernähe, notwendig wären.

Unseres Erachtens ist dies nicht Aufgabe der Gemeinden, sondern in erster Linie Aufgabe des Landes. Dabei ist auf jeden Fall das Interesse der Gemeinde an einer gesunden Wirtschaftskraft zu unterstützen. Schließlich sollen die Bewohner unseres Gebietes ja in absehbarer Zeit zu einem überwiegenden Teil vom Fremdenverkehr leben. Dies ist natürlich in der jetzigen Situation völlig unmöglich. Aus brachliegenden Schilf- und sauren Wiesengrundstücken kann wohl keine Erwerbsgrundlage für die Einwohnerschaft herbeigeführt werden.

In welcher Weise solche Erwerbsgrundlagen geschaffen werden können, sei es durch die Anlage von Häfen, Zeltplätzen, Strandbädern, Sanatorien, Übernachtungsmöglichkeiten und dergleichen mehr, ist wohl für die Gemeinden unseres Raumes verschieden. Auf jeden Fall muß von vornherein verhindert werden, daß durch eine sehr stark spürbare Aversion der Naturschutzbehörden gegen solche Einrichtungen eine Situation geschaffen wird, die für den gesamten Raum bei Fertigstellung der Verkehrswege zu diesem Gebiet von Gefahr sein kann.

Wenn wir nicht in der Lage sind zum jetzigen Zeitpunkt die entsprechenden Einrichtungen zur Unterbringung des Fremdenstromes zu schaffen, dann wird dieses Gebiet an der Peripherie unseres Landes, das sowieso immer als Stiefkind behandelt worden ist, weiterhin seinen Dornröschenschlaf halten müssen. Es kann aber auch sein, daß dieser Schlaf sehr heftig durch die hereindrängenden Menschenmassen gestört wird, daß nämlich ohne eine entsprechende Lenkung eine gefährliche Schädigung der vorhandenen tatsächlich schutzwürdigen Gebiete herbeigeführt wird.

Unseres Erachtens ist deswegen von allen Seiten ein fortschrittliches Denken erforderlich. Man sollte eine klare Abgrenzung aller Forderungen durchführen. Dies kann aber nur durch eine Reform der jetzigen Naturschutz- und Landschaftsschutzgrenzen geschehen. Die Gemeinden sollten in ihrem Bestreben, eine dem Landesentwicklungsplan entsprechende Planung durchzuführen, von allen Seiten nicht nur ideell, sondern auch finanziell, unterstützt werden. Verschiedene Behörden, vor allem aber die Naturschutzbehörden müssen jetzt einfach umdenken.



Dieses Umdenken der Naturschutzbehörden kann jedoch nicht von den Gemeinden herbeigeführt werden; dazu ist eine Hilfe von oben erforderlich. Auch hat sich in der Vergangenheit gezeigt, daß die jetzt im Naturschutz Tätigen wohl in ihrer Qualifikation, wie in ihrer Leistung nicht den erforderlichen Ansprüche genügen.

Es ist an der Zeit, eine Gesamtreform des Naturschutzes durchzuführen, genauso wie auch wir von seiten der Gemeinden auf Grund der Landesplanung gezwungen werden, eine Planung zu realisieren, an die vor wenigen Jahren noch kein Mensch denken konnte.

v. Bodman

## Probleme des Natur- und Landschaftsschutzes im Bodenseegebiet

Sowohl in Naturschutz- als auch in Landschaftsschutzgebieten geht seit Jahren der Ausverkauf der Seeufer-Landschaft vor sich. Es werden teilweise für reine Riedgras- und Schilfflächen am Seeufer unglaubliche Preise bezahlt. Der Durchschnittspreis beträgt etwa 8 bis 10 DM pro qm. Viele wertvolle Riedgras- und Schilfflächen in geschützter Landschaft am Seeufer wurden rücksichtslos umgeändert, die wegen ihrer Schönheit, Flora und Fauna unbedingt hätten erhalten werden müssen. Aber es wurden so hohe qm-Preise verlangt, daß von seiten des Naturschutzes diese Flächen nicht gekauft werden konnten. Es bestanden auch oft keine Möglichkeiten zum Kauf, da der Naturschutz von einem Verkauf nichts wußte.

Der Erfolg ist, daß diese Flächen nach und nach rigoros durch die neuen Grundstücksbesitzer, die meist gar nicht am Bodensee wohnen, verändert werden und somit das gesamte Ufergebiet seinen Charakter als Schutzgebiet verliert. Es ist sehr bitter zu sehen, wie jährlich das Ufergebiet des Sees ratenweise zerstört wird. Zuerst wird heimlich das vorgelagerte Schilf beseitigt, dann folgt eine plötzliche Auffüllung, und dann folgen die anderen Veränderungen auf dem gesamten Grundstück.

Erfahrungen der letzten Zeit haben gezeigt, daß unbedingt bessere gesetzliche Grundlagen geschaffen werden sollten für Vorkaufsrechte der Gemeinden, in denen solche Grundstücke liegen. Geschieht hier nichts, so sind auch die restlichen Grundstücke am Seeufer für die Allgemeinheit sehr bald verloren. Es hat z. B. eine Gemeinde ihr Vorkaufsrecht für Grundstücke am Seeufer geltend gemacht. Dazu liegen nun in allen Fällen Einsprüche vor, und es wird zu gerichtlichen Verhandlungen kommen. Eine arge Belastung für eine Gemeinde!

Wenn man von den Schutzgebieten an den Seeufern spricht, so gehört auch ihre Überwachung dazu. Für den Landkreis Konstanz mit fast 100 km Seeuferbereich war es schon vor Jahren unumgänglich, einen Überwachungsbeamten einzusetzen. Es stellt sich aber jetzt nach und nach heraus, daß ein Überwachungsbeamter allein diese Betreuung gar nicht mehr schaffen kann. Bestimmte, besonders gefährdete Seeuferbezirke werden daher von freiwilligen Naturschutz Helfern bewacht. Aber auch das hat seine Schwierigkeiten, da ja die meisten Helfer einen Beruf haben und ihre Tätigkeit als Naturschutz Helfer nur zeitlich begrenzt ausüben können. Wer als Naturschutz Helfer diese Überwachung ernsthaft betreibt, muß außerdem viele Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen und viele Opfer bringen. Nach meiner Ansicht müßten Mittel zur Verfügung stehen,

damit die tätigen Naturschutz Helfer auch eine Aufwandsentschädigung bekommen könnten.

Ganz besonders wären hier noch die dringend notwendigen Pflegemaßnahmen in den Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten zu erwähnen. Sie dienen besonders zur Erhaltung der zu schützenden Pflanzen, aber auch zur Erhaltung bestimmter Vogelarten (Brachvogel, Kiebitz, Seeschwalben u. a.). Eine unbedingte Notwendigkeit wäre dafür ein Mähgerät und dazu ein Fachmann, der das Gerät bedienen kann. Die Geldmittel dazu müßten so bald wie möglich beschafft werden, denn in allen Schutzgebieten tut Pflege not.

Für den Naturschutz wie für die Erholungssuchenden sind „Zonen der Ruhe“ am Bodenseeufer erforderlich. Im Gnadensee, an dem eine ganze Reihe von wichtigen Naturschutzgebieten liegen, sollte man statt der üblichen 200-m-Zone, vom Schilfrand gerechnet, eine 300-m-Zone einführen. Im Interesse der Schutzgebiete und der großen Gefahren für Badende sollte dort außerdem das Wasserskifahren ganz verboten werden. Gewisse Buchten und Schilfrandflächen im Bereich der Naturschutzgebiete, so besonders Wollmatinger Ried und Mettnau, müssen strenger geschützt werden. Markierungen durch Bojen, wie z. B. auf dem Federsee, sind notwendig. Sämtliche Schutzgebiete und -zonen sollten in einer neuen „Bodensee-Schiffahrtskarte“ aufgeführt werden.

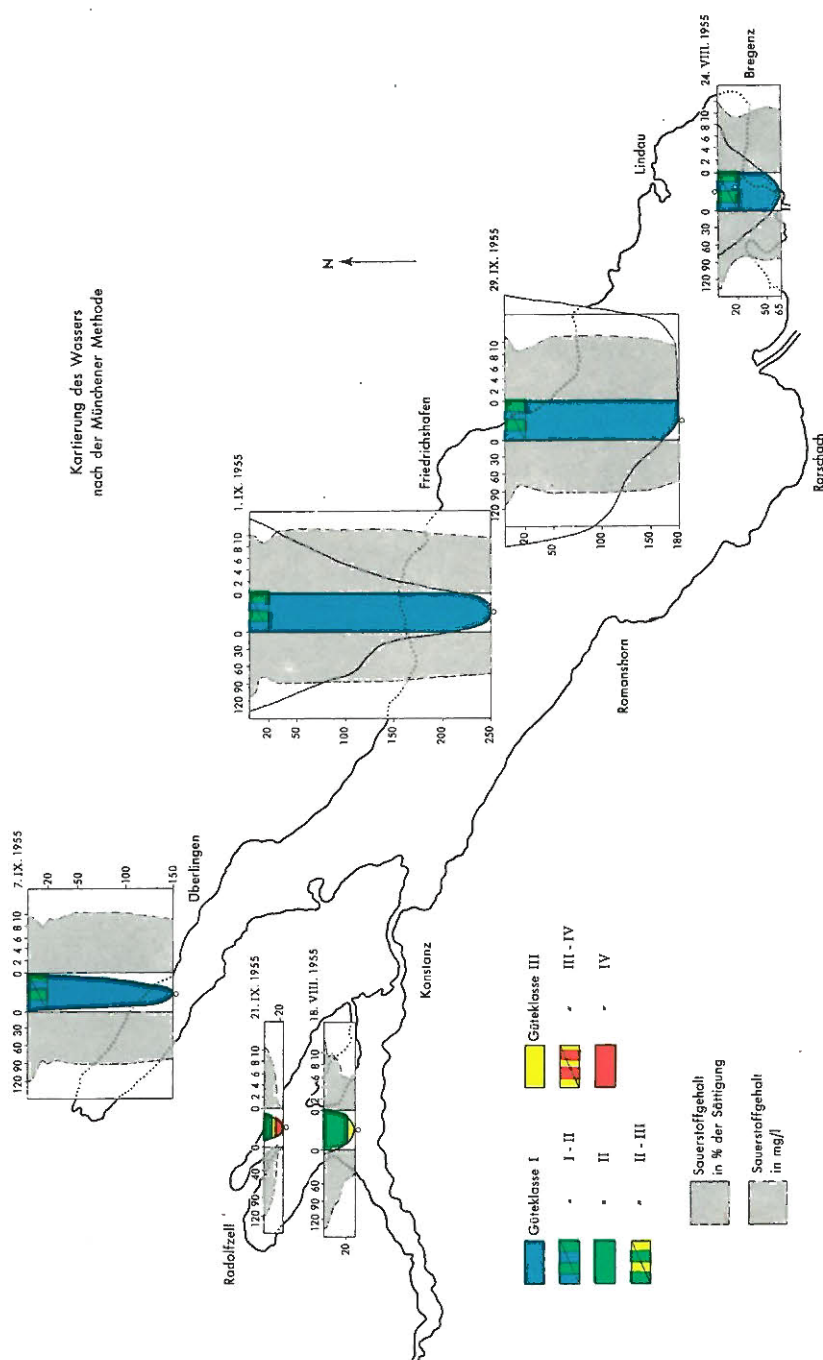
Ein weiteres Problem sind die Zelt- und Campingplätze am Bodenseeufer. Nach meiner Ansicht müßte man darauf drängen, wo es noch möglich ist, diese Plätze weiter rückwärts vom See zu legen, damit genügend Uferstrandfläche für Badende frei wird und eine schöne Grünfläche mit Bäumen angelegt werden kann. Auf keinen Fall dürfen Zelte, Wohnwagen und Wohnmobile am Uferstrand stehen. Man würde an diesen Erholungsstellen, vom See her gesehen, durch die vorgeschlagenen Maßnahmen ein viel besseres Uferlandschaftsbild bekommen.

Zum Schluß möchte ich noch eine kurze Bemerkung über hauptberufliche Naturschutzbeauftragte und Landschaftspfleger machen. Nach meiner Ansicht sollte in landschaftlich wichtigen Kreisen, wie z. B. in unseren Seekreisen, der Beauftragte für Naturschutz ehrenamtlich bleiben. Daneben müßte aber ein ebenso notwendiger Landschaftspfleger hauptamtlich zur Verfügung sein. Für die zu schaffenden Erholungsgebiete, kommenden Straßen- und Uferplanungen, Pflegemaßnahmen und Beratungen bei Gemeinden für Verschönerung des Ortsbildes erhält gerade hier der Landschaftspfleger ein ganz großes Betätigungsfeld.

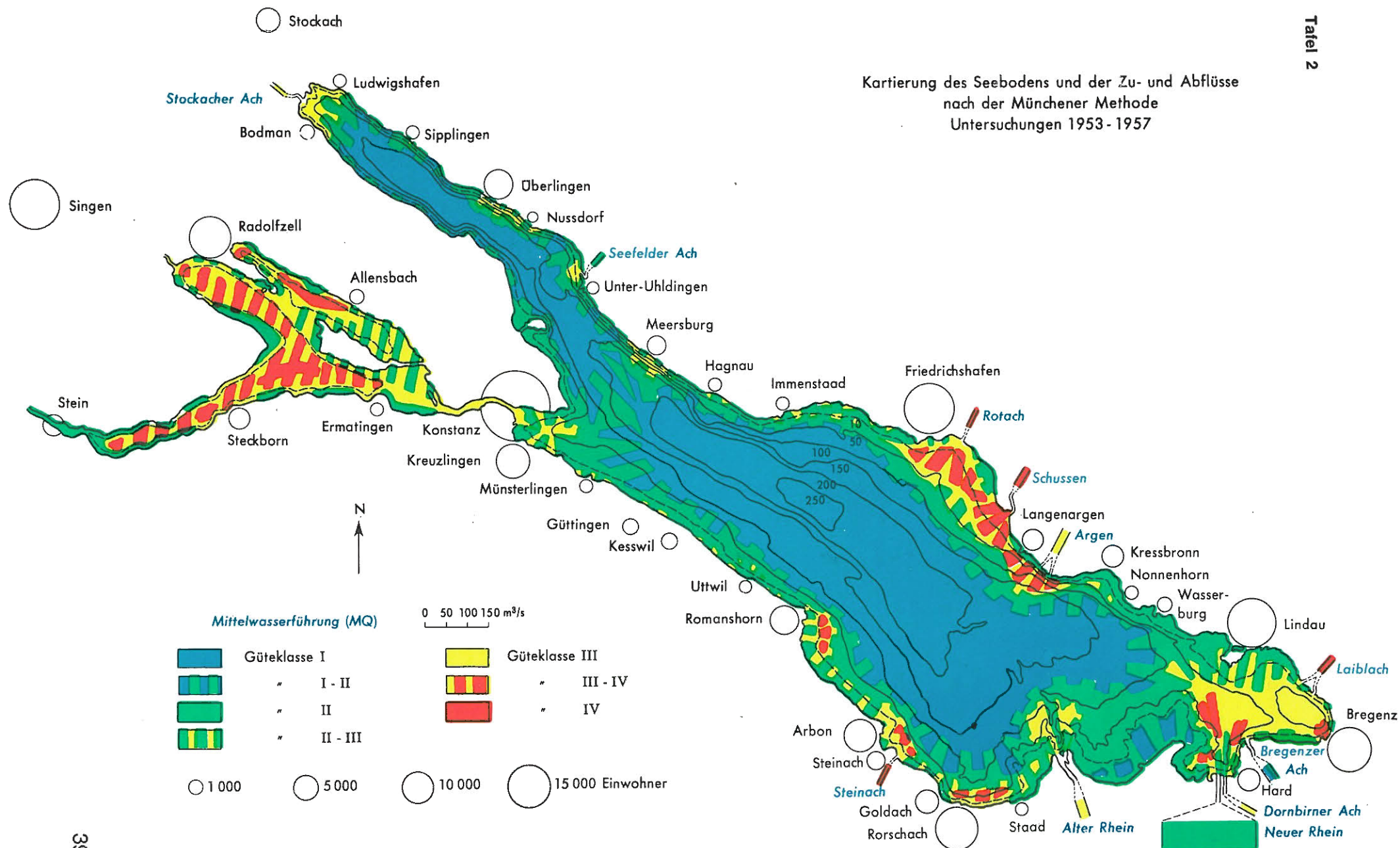
## Gütebild des Bodensees

Tafel 1 und 2 aus H. Liebmann, Der Wassergüteatlas, Münchener Beiträge zur Abwasser-, Fischerei- und Flußbiologie, Band 15, 1969.

Vgl. hierzu auch H. Liebmann, Die Wasserqualität der oberbayerischen Seen, Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege, Heft 16, 1971, S. 30 ff.



Kartierung des Seebodens und der Zu- und Abflüsse  
nach der Münchener Methode  
Untersuchungen 1953-1957





## Naturschutz am Bodensee aus der Sicht eines Naturschutzhelfers

Wenn man aktiv im Naturschutzdienst tätig ist, muß man einen reichlich unbeugsamen Willen haben, um gegen die Kräfte anzukämpfen, die aus egoistischen Motiven heraus glauben, sich über die zum Schutz der Natur erlassenen Gesetze und Bestimmungen hinwegsetzen zu können, und meinen, daß Naturschutz bestenfalls für andere, nicht aber für sie selbst Gültigkeit habe. Es ist wahrhaft entmutigend zu sehen, was alles in „Naturschutzgebieten“ angerichtet worden ist und noch angerichtet wird, obwohl die Grundstückseigentümer, deren Gelände in solchen Gebieten liegen, wissen, daß Änderungen auf ihren Grundstücken starken Einschränkungen unterworfen und genehmigungspflichtig sind.

Daß Naturschutzgebiete soweit „zweckentfremdet“ worden sind, daß sie teilweise diese Bezeichnung kaum noch verdienen, lag wohl z.T. daran, daß Überbauungen und zweckentfremdende Veränderungen schon vorhanden waren, als diese Gebiete zum „Naturschutzgebiet“ erhoben wurden, zum anderen aber auch wohl, daß in der Vergangenheit die an sich voll ausreichenden Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen, die zum Schutz dieser Gebiete erlassen worden sind, nicht in ihrem vollen Umfang zur Anwendung gekommen sind. Es ist heute sehr schwer, Unterlassungen und Versäumnisse der Vergangenheit zu korrigieren.

Besonders schwerwiegend scheint mir zu sein, daß gerade solche Grundstückseigentümer, bei denen man aufgrund ihrer sozialen Stellung, Herkunft und Bildung am ehesten erwarten sollte, daß sie den Fragen des Naturschutzes aufgeschlossen gegenüberstehen, das genaue Gegenteil tun.

Es ist eigenartig, daß dagegen „kleine Leute“ den Argumenten und Maßnahmen des Naturschutzes sehr oft mehr Verständnis entgegenbringen.

Wahrscheinlich hat man in der Vergangenheit bei allen den Naturschutz vertretenden Stellen den Fehler gemacht, daß man bei vielen Antragstellern, die mit frommem Augenaufschlag und beredter Zunge ihre Anliegen „auf eine ganz kleine Änderung“ auf ihrem Grundstück vortrugen, die wohlwollende Gesinnung unterstellt hat, die man unvoreingenommen ihnen selbst gegenüber hatte. Ein einmal auf solche Art erworbenes Zugeständnis haben sie dann als Freibrief dafür angesehen, nun tun zu können, was sie wollen. Mit den daraus entstandenen Folgen müssen wir uns heute herumschlagen. Mit welcher Hartnäckigkeit das so „Erreichte“ verteidigt wird, ist allen Beteiligten hinreichend bekannt.

Ein weiterer Grund zur Besorgnis ist die noch immer ansteigende Motorisierung. Was in ihrem Gefolge an unerfreulichen Nebenerscheinungen in Zukunft gerade auch auf unseren engeren Lebensraum zukommen wird, läßt sich nur ahnen und wird sicher alle bisherigen Vorstellungen weit überflügeln. Ich denke hier an die seit einiger Zeit in der Presse behandelten Probleme der Schaffung neuer Erholungszentren, Campingplätze, Parkplätze, Bau der Autobahn usw. Aus der Sicht des Naturschutzhelfers frage ich mich schon jetzt, wie die zu erwartenden Menschenmengen an den Gestaden des Bodensees Platz finden sollen. Bereits im vergangenen Sommer waren, obwohl Camping- und Badeplätze vorhanden, zahlreiche Stellen an den Ufern des Sees im Wollmatinger Ried und anderweit mit den Hinterlassenschaften von Besuchern übersät. Wie soll das erst werden, wenn sich die Zahl der Besucher gegenüber dem derzeitigen Stand verdoppelt oder verdreifacht? Der Natur-

schutzhelfer, der hier versuchen würde, die Masse Mensch von dem Ungehörigen ihres Tuns zu überzeugen, setzt sich noch als allergeringster Unannehmlichkeit der Gefahr der Anpöbeleien aus. Wer soll all diese Besucher auf die ihnen vorbehaltenen Plätze lenken und verhindern, daß sie in Naturschutzgebiete einfallen? Polizei? Sie ist in Zeiten der Hochsaison bei ihrem chronischen Personalmangel sowieso mit Fragen der Verkehrsüberwachung, Unfallaufnahmen usw. mehr als ausgelastet. Naturschutzhelfer? So viele, um das zu überwachen, gibt es gar nicht. Ihre Befugnisse sind beschränkt und ihre Appelle an die Vernunft werden nach allen Erfahrungen kaum Gehör finden.

Beschilderungen und Hinweise auf Naturschutzgebiete und die Aufforderung, diese nicht zu betreten, werden überall da erfolglos sein, wo der Mensch in Massen auftritt. Man sehe sich als Beispiel nur einmal im Sommer abends nach Badeschluß die Grünflächen des Freibades Horn in Konstanz an. Dort stehen zahlreiche Papierkörbe, in welche die Badebesucher ihre Abfälle werfen können und sollen.

Abend für Abend jedoch sind die Grünflächen mit Abfällen geradezu übersät! Dieses ist ein Musterbeispiel dafür, welche Wirkung Aufrufe zur Sauberkeit und Rücksichtnahme auf den Nächsten haben. Hier sind nun glücklicherweise noch Kräfte vorhanden, die täglich in aller Frühe wieder Sauberkeit schaffen. Das ist in den Randzonen unserer Naturschutzgebiete am See aber nicht der Fall. Als Folge davon liegt der Unrat des vorigen Sommers noch heute dort. Was wir im Zuge der kommenden Welle von „Erholungssuchenden“ am Bodensee zu erwarten haben, kann man sich schon jetzt ausmalen.

Es ist sehr erfreulich, in der Presse zu lesen, daß künftig den „geschützten“ Gebieten am Bodensee und seiner näheren Umgebung ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll. Ich glaube, daß unabhängig von dem Gesagten, die bisherigen Tatbestände und die neuesten Ergebnisse der vorgenommenen Veränderungen in den Naturschutzgebieten „Galgenacker“ und „Litzelstetten“, diese Auffassung voll rechtfertigen. Wenn wenigstens ein Teil dieser Gebiete im Laufe der Zeit soweit wie möglich wieder zu dem werden soll, was man unter einem „Naturschutzgebiet“ versteht, dann müßten schärfere Maßnahmen zur Ahndung von Verstößen und Vergehen gegen die Gesetze zur Anwendung kommen als bisher. Die einschlägigen Gesetze bieten sicher die Handhabe dazu.

Anträge auf Veränderungen auf in Naturschutzgebieten gelegenen Grundstücken von Privatpersonen, sollten grundsätzlich abschlägig beschieden werden. Soweit es sich um Antragsteller handelt, die öffentliche Interessen vertreten, sollten strengste Maßstäbe angelegt werden.

Seit der Verabschiedung des „Gesetzes zur Ergänzung und Änderung des Reichsnaturschutzgesetzes“ durch den Landtag von Baden-Württemberg am 3. Juni 1959 haben sich die Verhältnisse auf dem Grundstücksmarkt derart geändert, daß der Ausverkauf des Landes alarmierend wird. Schutzwürdiger, der Vogel- und Tierwelt dienender Lebensraum wird mehr und mehr eingeengt oder völlig vernichtet. Ich denke nur an die Zuschüttung des Riedes oberhalb Wallhausen und des „Turbenrieds“ am Loretowald in Konstanz, über das der „Südkurier“ berichtete.

Ähnliche Gefahren drohen unseren Naturschutzgebieten hier am Bodensee, die bekanntlich von innen her ausgehöhlt werden. Um einem weiteren Verfall dieser und anderer Naturschutzgebiete zu begegnen und zu versuchen,

sie künftig wieder im Laufe der Zeit in Gebiete frei von fremden Einflüssen zurückzuverwandeln, könnte nach meiner Ansicht eine Änderung des § 11 (2) des RNatSchErg-ÄndG und damit Anpassung an die jetzigen Verhältnisse entscheidend beitragen und zwar derart, daß" . . . für alle in Naturschutzgebieten liegenden Grundstücke von Privatpersonen die zuständige Naturschutzbehörde im Falle der Veräußerung der Grundstücke das gesetzliche Vorkaufsrecht hat. Die Absicht der Veräußerung eines Grundstücks hat der Eigentümer der zuständigen Naturschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen. Verzichtet die zuständige Naturschutzbehörde auf Inanspruchnahme des Vorkaufsrechts, so hat der Veräußerer des Grundstücks die Veräußerung spätestens bis zum Ablauf . . . usw.", folgt bisherige Fassung.

Durch diese Änderung würde erreicht, daß bereits die Verkaufsabsicht und nicht erst, wenn überhaupt, der vollzogene Verkauf eines Grundstücks der Naturschutzbehörde bekanntgegeben werden muß. Bei dem derzeitigen Stand wechseln Grundstücke ihren Besitzer, ohne daß die zuständige Naturschutzbehörde in den meisten Fällen davon Kenntnis erhält.

Durch die vorgeschlagene Regelung könnte die Naturschutzbehörde vom Vorkaufsrecht Gebrauch machen, wenn sie es für richtig befindet, das Grundstück dem Naturschutz zu erhalten. Wenn sie es nicht wahrnimmt, so kann sie den neuen Eigentümer mit einem vorgedruckten Rundschreiben darüber informieren, was er auf seinem neu erworbenen Besitz tun und nicht tun darf.

Wünschenswert wäre natürlich in jedem Fall, daß vom Vorkaufsrecht Gebrauch gemacht wird, damit derartige Grundstücke dem wirklich vorgesehenen Zweck zugeführt werden. Durch die gedachte Änderung der Fassung des § 11 (2) wäre wahrscheinlich auch möglicher Spekulation und Wucherpreisen ein Riegel vorgeschoben.

Unabhängig von dieser möglichen gesetzlichen Regelung sollte man auch überlegen, ob die Zusammenarbeit der Naturschutzbehörden mit den Gemeindeverwaltungen nicht dahingehend ausgeweitet werden könnte, daß die Gemeinden, die ja von dem Verkauf von in Naturschutzgebieten liegenden Grundstücken meist aus erster Hand erfahren, die zuständigen Naturschutzbehörden von sich aus aufgefordert davon unterrichten, damit diese wiederum die bereits beschriebenen Maßnahmen ergreifen können.

Eine solche Zusammenarbeit wäre für den Naturschutz außerordentlich dienlich und sollte um des Gemeinwohls willen, dem die gesamte Naturschutzarbeit einzig und allein unterliegt, unbedingt gesucht werden.



Abb. 15: Naturschutzgebiet Bodenseeuferr; Schilfschneise mit Plattenweg und Laufsteg im Ufervorland vor privatem Seegrundstück

Abb. 16: Naturschutzgebiet Bodenseeuferr; zerstörter Schilfgürtel mit beginnendem Aushub des Seebodens zur Anlage eines privaten Motorboothafens

Abb. 17: Naturschutzgebiet Bodenseeuferr; unerlaubt errichteter massiver Bootssteg mit etwa 8 m breiter Schneise durch den Schilfgürtel vor privatem Ufergrundstück



## Die Autobahntrassierung im Bereich südlich und westlich Salems

### Die vorgesehene Trasse

Die vom Autobahnamt Stuttgart vorgesehene Trasse wurde in mehreren Begehungen einer eingehenden landespflegerischen Wertung unterzogen. Abgesehen von den noch zu würdigenden großräumigen Gesichtspunkten ist folgendes anzumerken:

Die Trasse durchfährt das offene Salemer Tal von der Kreuzung mit der B 33 bis in den Raum Mimmenhausen in einer Länge von etwa 9 km und verläuft südwestlich von Salem, der international besuchten und bekannten Internatsschule weiter nach NW. Die Südwestseite des bewaldeten Drumlins Kirchberg Hölzle (484,1 über NN) wird überfahren. Am Rande des Landschaftsschutzgebietes Killenweiher ist in nur 1 km Entfernung von diesem als Erholungsort vielfach aufgesuchten, mit einem Picknickplatz ausgestatteten Weiher ein Anschlußbauwerk zur L 201 Heiligenberg–Oberuhldingen und damit zum Bodensee eingeplant. Da eine spätere Aufstockung der L 201 als Bundesstraße erwogen wird, dürfte eine Fläche von erheblichem Umfang in Anspruch genommen werden. Der

Erholungswert des Killenweihergebietes wird dadurch praktisch zunichte gemacht.

Im weiteren Verlauf nach NW durchfährt die Trasse ein Drumlingebiet, das wegen seiner klassischen Ausbildung und seiner landschaftlichen Schönheit unter Landschaftsschutz gestellt wurde. Der sehr typische und markante, mit einer Baumgruppe gekrönte Drumlin 498,5 wird überfahren.

Wenn die Trasse über das Gelände angehoben wird, müssen die oben genannten, unter Landschaftsschutz stehenden Drumlins durch Anschüttungen in ihrer Form entscheidend verändert werden; wenn die Trasse im Gelände liegt, steht ihnen durch Abgrabungen ein ähnliches Schicksal bevor. Zwischen diesen beiden Drumlins wird der Prälatenweg gekreuzt, welcher in den historischen Beziehungen zwischen dem Zisterzienser-Kloster Salem und der Wallfahrtskirche Birnau, der „Krone des Bodensees“, eine große Rolle spielt.

Er wird als stiller Spazierweg vom Bodensee nach Salem wegen der abwechslungsreichen und reizvollen Landschaft von vielen Menschen begangen. Die kreuzende Autobahn

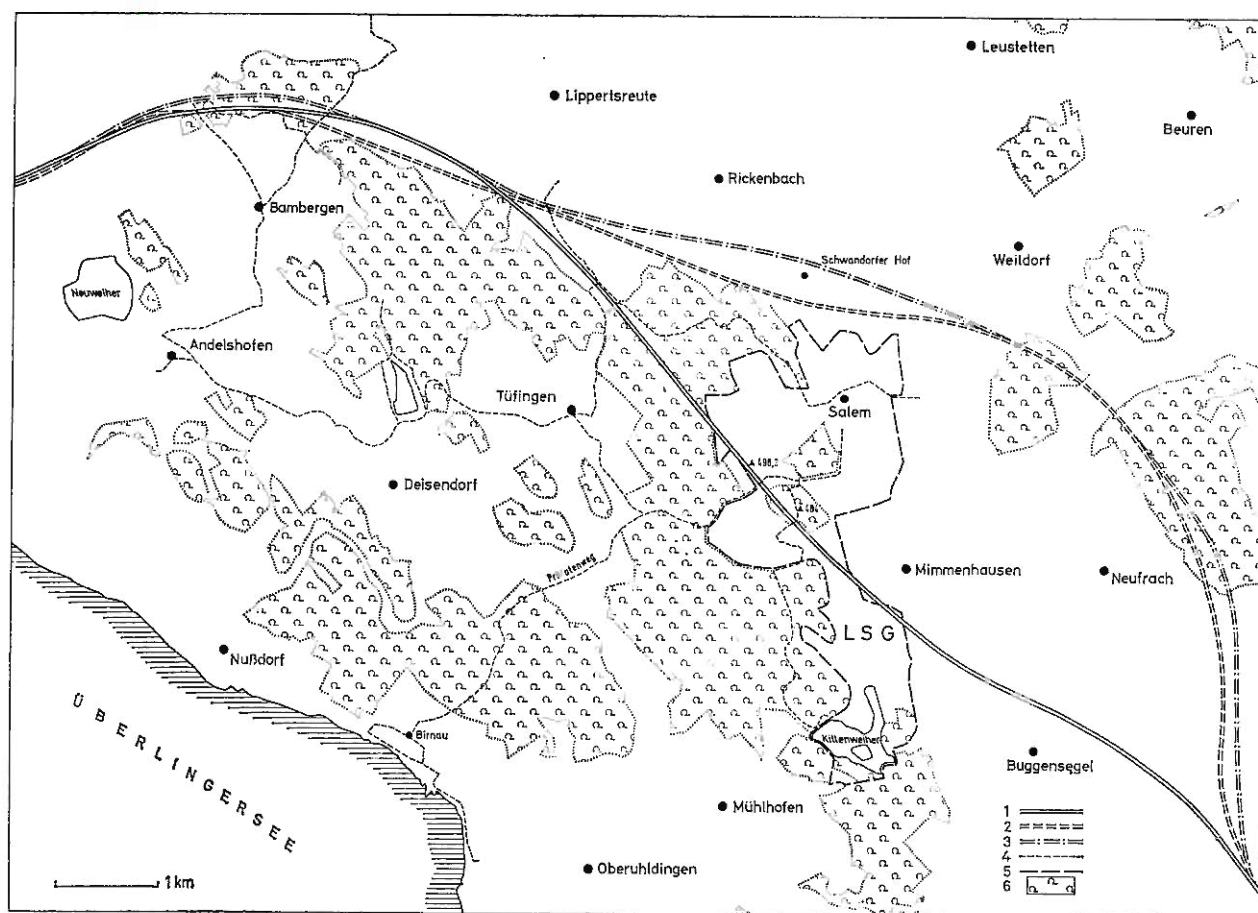


Abb. 18: Autobahntrasse südlich und westlich von Salem

1 = Trasse des Autobahnammtes Baden-Württemberg (Stand Juli 1970, generelle Voruntersuchung); 2 = Trassenvorschlag von Bauing. Plössl; 3 = Trassenvorschlag von Landschaftsplaner Ungewitter; 4 = bevorzugte Spazierwege; 5 = Grenze des Landschaftsschutzgebietes Killenweiher; 6 = Wald



wird die Ruhe dieses bevorzugten Erholungsortes erheblich stören.

Die Trasse durchquert weiterhin das Drumlingebiet des Tüfinger Waldes. Wegen der starken Geländebewegungen mit Steigungen bis zu 7 % nordwestlich des Prälatenweges werden sich starke Einschnitte und Aufschüttungen nicht umgehen lassen. Hiermit wird ein Waldgebiet durchschnitten, das in die waldbauliche Literatur des In- und Auslandes als vorbildlich und einmalig Eingang gefunden hat. Ein Bestand von 70jährigen gradschäftigen Roterlen wird in der „Waldpflege“ von Professor Köstler, München, als der beste in der Bundesrepublik beschrieben. Wuchsfreudige Bestände von Buche, Fichte, Eiche, Esche bis zu 40 m, und Douglasie von 46 m derzeitiger und 70 m möglicher Höhe kennzeichnen den Wald dieses Muster-Forstreviers. Infolge der ungewöhnlichen Endwuchshöhen sowie der erforderlichen starken Geländeeinschnitte und Aufschüttungen wird eine Aufhiebschneise bis zu 120 m Breite erforderlich.

Bedrohung des Bestandes durch Sonnenbrand, Aushagerung und Sturm wird die Folge sein. Ein wertvolles, in 150 Jahren aufgebautes waldbauliches Studienobjekt könnte unwiderbringlich zugrunde gerichtet werden. Für die Restwaldstücke ist fernerhin mit erhöhten Pflegekosten zu rechnen. Die Forstliche Forschungsanstalt, München, das Institut für Waldbau der Eidgenössischen TH Zürich sowie österreichische und andere deutsche Forstwissenschaftler wie Prof. Dr. Dr. Mantel, Freiburg, haben ihrer Sorge bedröhten Ausdruck verliehen. Die Verkehrssicherheit würde infolge des hohen Rehbestandes von 30 Stück je 100 ha Waldfläche in vermehrtem Maße durch Wildunfälle beeinträchtigt werden.

Nach Durchschneidung dieses wertvollen Waldes hat die Trasse weitere Drumlins zu überwinden. Nach Durchquerung einer ackerbaulich genutzten Senke nordöstlich und nördlich des neuen Wasserhochbehälters auf der Höhe 542,5 wird das Fronholz durchfahren, z. T. in bedenklicher Nähe zum Waldrand. Anschließend wird die Kreisstraße Bambergen–Owingen und die bei der Mutung auf Erdgas erbohrte mineralische Thermalquelle nördlich des Eggerhölzles überquert.

Zusammenfassend wird vermerkt:

1. Für die Entlastung des Bodenseeuferes wertvolle und wegen ihrer landschaftlichen Schönheit stark besuchte Ausflugsziele und Erholungsgebiete werden durch die vorgesehene Trasse durchschnitten oder von der Uferregion abgetrennt und damit entwertet.
2. Hierdurch ist anstatt einer Entlastung eher eine Massierung in der Uferregion zu befürchten.
3. Für Forschung und Lehre einmalig bedeutungsvolle Waldbestände werden in bedenklichem Maße in Mitleidenenschaft gezogen.
4. Die an einigen Stellen erforderlichen Bodenbewegungen von erheblichen Ausmaßen tragen weiterhin zur Schmälerung des Erholungswertes der durchfahrenen Landschaft bei.
5. Ein charakteristisches Drumlingebiet würde seine Eigenart einbüßen, um derentwillen es gerade unter Landschaftsschutz gestellt wurde.

#### Alternativen

Als Alternative zu der Trassierung im Salemer Bereich zwischen Ahausen und Bambergen wird von der Markgräfl. Badischen Verwaltung und der Gemeinde Salem, bearbeitet von Bauing. Plössl, eine nach NO ausweichende Trasse vorgeschlagen. Da sie die oben genannten Nachteile der vorgesehenen Trasse zu vermeiden scheint, wurde sie einer örtlichen Prüfung mit folgendem Ergebnis unterzogen:

Die Variante verläßt die vorgesehene Trasse bei Ahausen und tritt nach Querung von Aachwiesen, Bahn und Straße in den Leutkircher Wald ein. Wenn der Eintritt in den Wald auf die östliche Seite des Buchbühls verschoben wird, könnte das spitzwinklige Einschneiden in den Wald westlich des Buchbühls vermieden werden. Gleichzeitig würde die Trasse mehr Abstand vom Friedhof Leutkirch gewinnen. Eine genauere Überprüfung hinsichtlich Höhenlage der Fahrbahn im Verhältnis zu den Geländehöhen wäre erforderlich. Im Leutkircher Wald verläuft die Trasse in einer Senke, die sich 200 bis 300 m vom Waldrand entfernt hinzieht. Waldbaulich bestehen hier keine Bedenken, da keine besonderen wissenschaftlichen Gesichtspunkte geltend zu machen sind. Der verbleibende hiebsreife Altholzstreifen ist bereits für eine Verjüngung vorgesehen, Erdbewegungen sind nur in geringerem Maße erforderlich.

Weiter wird das hier nur 425 m breite Wiesental der Deggenhauser Aach überquert und ein unbedeutendes Waldstück östlich Stefansfeld in einer Länge von 750 m durchfahren, bis schließlich nordöstlich von Stefansfeld das Salemer Tal wieder erreicht wird.

Im Raum zwischen Stefansfeld–Weildorf und Salem–Rickenbach würde eine Anschlußstelle ohne Beeinträchtigung wertvoller Landschaftsteile eher möglich sein als südwestlich von Mimmenhausen im Zuge der amtlich vorgesehenen Trasse. Jedoch sollte der Schwandorfer Hof nicht südlich, sondern nördlich umfahren werden. Dann wird der wirtschaftlich und zum historischen Bild von Salem gehörende Gutshof nicht abgeschnitten. Außerdem wird in dem sonst verkahlten Tal das östlich der Kreisstraße Salem–Rickenbach stockende Weichholz-Waldstück nicht zerteilt oder gänzlich gerodet.

Nördlich von Hagenweiler sollte die Variante bereits auf die amtlich vorgesehene Trasse einschwenken, um zu vermeiden, daß der neue Wasserhochbehälter 450 m nordöstlich von Bambergen auf Höhe 542,5 überfahren wird. In dem anschließend durchfahrenem Fronholz sollte die Trasse um 40–160 m nach Norden verschoben werden und erst etwa 600 m westlich der Kreisstraße Owingen–Bambergen wieder in die vorgesehene Trasse einmünden. Dadurch wird zweierlei erreicht:

Der Rand des Fronholzes, ein sehr beliebter Wanderweg der Überlinger Bevölkerung und der Sommergäste bleibt in genügender Tiefe als Waldkulisse erhalten. Soweit Altholz ansteht, in welchem noch kein Unterwuchs aufgenommen ist, müßte die erforderliche Verjüngung bald eingeleitet werden. Die Trasse würde am Fuß der mit einer Fichtendickung bestockten Kuppe entlang laufen und schließlich die Kreisstraße Owingen–Bambergen etwa 70 m weiter nördlich überqueren, wobei ein gebührender Abstand von der obengenannten Thermalquelle ermöglicht wird.

Unter Berücksichtigung der dargelegten Änderungen wird die Variante als Alternative im kleinräumigen Sinne vorgeschlagen. Zusammenfassend bietet sie folgende Vorteile:

1. Sie zerschneidet keine besonders wertvollen Waldgebiete oder geschützten Landschaftsteile.
2. Sie umfährt die Gebiete vorhandener und künftiger dichter Besiedlungen.
3. Sie ermöglicht eine Anschlußstelle ohne Störung vorhandener Ausflugsziele oder Erholungsgebiete.
4. Sie beläßt Salem als historisch, landschaftlich und erholungsmäßig bedeutsames Objekt in der zum unmittelbaren Hinterland des Bodensees gehörigen Zone.

5. Sie überquert das weithin einzusehende, als Kultur- wie als Erholungslandschaft gleich wichtige Salemer Tal in kürzeren und damit weniger störenden Strecken.
6. Sie dürfte wegen der topographisch und waldbaulich günstigeren Lage trotz ihrer etwas größeren Länge von etwa 1,3 km keine wesentlich höheren Baukosten verursachen.
7. Die Unterhaltungskosten werden wegen der günstigeren topographischen Verhältnisse (weniger und geringere Einschnitte und Aufschüttungen) niedriger sein.

#### Landespflegerische Erwägungen zur Großraumplanung

Der Landesentwicklungsplan verlangt von der Autobahn, daß sie die Standortgunst der seefernen Räume erhöht. Demgegenüber ist zu befürchten, daß durch die geplante seenahe Führung der Trasse Lindau–Schlatt einerseits die bisherige Ungunst der Lage von Pfullendorf nicht verbessert wird, daß andererseits auf dem zu einem schmalen Streifen verringertem Hinterland zur Uferregion eine noch stärkere Verdichtung des Erholungsbetriebes eintreten wird.

Erfahrungsgemäß streben die aus anderen Gebieten eintreffenden Erholungssuchenden zum See. Wenn nun die Autobahn vom See weiter entfernt verlief, könnten die vorhandenen nord-süd laufenden Straßen den Verkehr Richtung See aufnehmen; unterwegs könnte durch Ausbau von vorhandenen oder Schaffung von neuen Erholungseinrichtungen verschiedener Art (Freibäder, Wanderwege, Spielplätze, Campingplätze, Ferien-Bauernhöfe, Reitställe) ein großer Teil des zum See drängenden Menschenstromes bereits aufgefangen werden. Die Uferzone würde dadurch

fühlbar entlastet werden. Je näher aber die Autobahn zum See liegt, desto größer wird die Verdichtung in der verbliebenen schmalen Zone werden. Weiterhin besteht die Gefahr, daß eine seenahe Trasse die angestrebte Einrichtung von Industriebetrieben im Hinterland mehr in die Nähe des Sees ziehen wird, wo sie gerade im Interesse der Erhaltung der Erholungslandschaft nicht erwünscht sind.

Eine seeferne Höhenstraße, die nördlich des Höhenzuges Höchstes verlaufen könnte, würde eine bessere Flächenbedienung und -erschließung des zur Zeit verkehrsmäßig schlecht bedienten Raumes zwischen Pfullendorf und dem seenahen Gebiet bewirken. Die vorhandenen Erholungseinrichtungen im Raum des Freibades Ilmensee würden angeschlossen werden. Die schwerwiegenden Eingriffe in den Tettlinger Wald und das untere Argental könnten vermieden werden. Der Tettlinger Wald ist das bei weitem größte zusammenhängende Waldgebiet im Raume Friedrichshafen–Lindau–Ravensburg und als Erholungsgebiet ganz besonders für die Bevölkerung der Industriestadt Friedrichshafen von größter Bedeutung.

Ob ein Anschluß einer solchen Trasse an die im Bau befindliche Autobahn Stuttgart–Westlicher Bodensee bei Mauenheim, Engen oder Schlatt zu verwirklichen wäre, kann ohne nähere Kenntnis dieser Strecke nicht beurteilt werden.

Da eine Übersicht der großräumigen Verkehrsplanung hier nicht vorliegt, konnten nur allgemein gehaltene Vorschläge und Gesichtspunkte dargelegt werden. Eine nochmalige Überprüfung der vorgesehenen Gesamttrasse unter den vorgebrachten Gesichtspunkten erscheint dringend erforderlich.



Abb. 19: Belastung der Bodenseelandschaft durch Verkehr; Umgehungsstraße bei Überlingen



## Die Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee

Ein Bericht über die Frontstellung des Natur- und Heimatschutzes in Baden und Württemberg gegenüber den Verfechtern der Binnenschifffahrt auf dem Hochrhein bis zum Bodensee hat einleitend die Begriffe abzugrenzen: Der aus Graubünden zwischen Schweiz und Vorarlberg zum Bodensee fließende „Alpenrhein“ wird auf der kurzen Konstanzer Übergangsstrecke zum Untersee als „Seerhein“ bezeichnet, in seinem weiteren Lauf bis Basel als „Hochrhein“ im Gegensatz zu dem vom Baseler Knie zwischen Baden und Elsaß nordwärts führenden „Oberrhein“.

Der letztere ist im Anschluß an die Schifffahrtsstraße vom Unter- und Mittelrhein seit langem erschlossen, und im Zusammenhang mit dem Ausbau des Hafens von Basel ist die für Frachten schiffbare Strecke auf dem Hochrhein bis Rheinfelden heraus geführt. Hier begegnet die Weiterführung unabhängig von allen Fragen des Landschaftsschutzes schon dem wirtschaftlichen Einwand, daß das dortige längs des Flusses errichtete älteste Kraftwerk einem mit der Schleuse verbundenen querliegenden weichen sollte. Diese Erwägungen der Rentabilität spielen in den streitigen Erörterungen eine um so größere Rolle, als eine Übereinkunft der Anliegerstaaten im Jahr 1929 die Förderung des Ausbaus davon abhängig machte, daß die wirtschaftlichen Voraussetzungen vorlägen. Während die Befürworter des bis Konstanz und somit über den Bodensee bis Bregenz weiterzuführenden Frachtschiffahrtsweges von diesem eine Hebung der relativ abseits gelegenen südbadischen Wirtschaftsräume erhoffen, stützen sich die Gegner des Vorhabens neben den Erwägungen des Landschaftsschutzes nicht weniger darauf, daß sich diese wirtschaftlichen Gegebenheiten im Gegensatz zu der Zeit vor vierzig Jahren entscheidend auf andere Verkehrsträger, wie Autostraßen und Pipelines verlagert hätten, — daß ferner die Bundesbahn die verbleibenden Frachten in wesentlich kürzerer Zeit zu befördern in der Lage sei, und daß der früher in die Berechnungen einbezogene Ausbau von vierzehn Wasserkraftwerken mit den entsprechenden Schleusentoren durch neue Energiequellen überholt sei. Tatsächlich ist der Ausbau des Kraftwerks Kadelburg oberhalb Waldshut eingestellt worden, dagegen die Weiterführung des Frachtschiffahrtsweges in den Raum Waldshut noch immer im Gespräch, während Österreich den „Anschluß an das Weltmeer“ von diesem Schifffahrtsweg erhofft, obwohl er bei der Besonderheit des Flußlaufs auch bei radikaler Kanalisierung keinesfalls über 12 Schleppzüge täglich durch alle Schleusen berganbringen könnte.

Angesichts dieser Einwendungen haben sich Bedenken und Widerstand gegen das Vorhaben keineswegs nur aus Gründen des Landschaftsschutzes so sehr verstärkt, daß sämtliche maßgebenden Heimatverbände und -vereine in den Landesteilen Baden und Württemberg (Schwarzwaldverein in Baden und Württemberg, Heimatschutz Südbaden, Schwäbischer Heimatbund, Schwäbischer Albverein, Touristenverein „die Naturfreunde“, Bund für Vogelschutz und Alpenvereinssektionen) sich im Januar 1961 zum organisierten Widerstand unter der Bezeichnung „Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee“ zusammenschlossen. Auf die Schaffung einer besonderen Rechtspersönlichkeit wurde verzichtet, ebenso auf die eines besonderen Organs, da diejenigen der mitwirkenden Vereine und insbesondere das des Schweizer Rheinau-Bundes, „Natur und Mensch“, neben der Tagespresse zur Verfügung stehen und die Spenden über den Verband deutscher Heimat-, Gebirgs- und Wandervereine verbucht werden. Während sich für die zentrale Vertretung der Sitz der Regie-

rungsstellen in Stuttgart anbot, ergab sich eine enge Zusammenarbeit mit den regionalen Zusammenschlüssen der hauptbeteiligten Gebiete, nämlich „Naturschutz Hegau-Bodensee“, „Naturschutz Oberschwaben“ und dem Nordostschweizer Komitee gegen die Hochrheinschifffahrt. In Konstanz trat außerdem eine örtliche Arbeitsgemeinschaft „Rettet den Bodensee“ zusammen, mit der freundschaftlicher Kontakt besteht. Schwerpunkt der Arbeitsgemeinschaft war während der ersten Jahre die Aufklärung über übertriebene Anpreisungen und Erwartungen hinsichtlich der Schiffbarmachung, insbesondere die Forderung nach Offenlegung der der Regierung vorliegenden verkehrswirtschaftlichen Gutachten, die sich skeptisch über die Rentabilität äußerten. Ebenso sprach sich ein Gutachten von Professor Dr. Buchwald, Hannover, nachdrücklich gegen die Einwirkungen des Vorhabens auf die Landschaft aus. Zusammen mit diesen Erwägungen rückte die Verschmutzung des für weite Gebiete lebenswichtigen Bodenseewassers mehr und mehr in den Vordergrund.

Der Landtagsbeschluß vom 24. 10. 1963 hielt zwar noch grundsätzlich am Gedanken der Schiffbarmachung fest — wobei die unerläßlichen Verhandlungen mit der Schweiz einerseits und mit dem Bund andererseits (wegen Erklärung zur Bundeswasserstraße) seither noch nicht weiter gefördert werden konnten. Zudem wurde die Erhaltung von Wasser und Landschaft in den Vordergrund gestellt und auch für den etwaigen Teilausbau Rheinfelden—Waldshut der Schutz der Landschaft durch staatsvertragliche Sicherung zur Bedingung gemacht. Solche Voraussetzungen sind bisher nicht geschaffen, und die Arbeitsgemeinschaft stimmt mit den Schweizer Gegnern der Hochrheinschifffahrt darin überein, daß ein Weiterführen über Rheinfelden aufwärts nicht mehr erfolgen kann. Hierbei kommt mit in Betracht, daß die einst stark propagierte Schiffbarmachung der Aare, als entspr. Anschlußweg, evtl. sogar in Treppenschleusen bis zum Genfer See!, mehr und mehr als unwirtschaftlich erkannt und abgelehnt wird.

Die Wandlungen der Verkehrsträger seit vierzig Jahren haben auch eine entsprechende Ausweitung der Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft bedingt, — etwa durch ständige Hinweise auf die Veröhlungsgefahren und somit auch im Widerstand gegen die Trassenführung der Pipeline Genua—Inngolstadt, die leider erst nach den staatlichen Zugeständnissen bekanntgeworden war, ferner gegen Immissionen jeder Art in den See, nicht nur durch die Gewässer, sondern auch durch ein Projekt wie das des Heizölkraftwerks Rüthi am Alpenrhein, gegen das im Verein mit dem Verband „Gesunder Lebensraum Vorarlberg“ erfolgreich protestiert wurde. Fragen der Fernhaltung des Verkehrs aus den Ruhezonen, wie Bekämpfung des Motorenlärms auf dem See und Einwendungen gegen eine Überbrückung des Überlinger Sees, liegen ebenso in der Richtung dieser Arbeit wie das Bemühen um Beseitigung einer prinzipiellen „Naturschutzfeindlichkeit“ bei Industrie und Gemeinden und um Mitwirkung bei positiven Vorschlägen, wie im Blick auf eine schon in einem Menschenalter drohende Wassernot das wirklich Beste erreicht bzw. bewahrt werden kann.

Mit dem Verlangen, das Mißverhältnis des wirtschaftlichen Ertrags gegenüber den Folgen industrieller Eingriffe in die Landschaft abzuwägen, hat der Naturschutz beim Plan einer Kraftnutzung des Argenflusses und bei der Begrenzung der Kiesgewinnung an den Uferhalden des Bodensees Gehör gefunden. Gegen die Errichtung eines Regulierwehrs bei Hemishofen — am Ausfluß des Hochrhains aus dem



Untersee —, das als Vorstufe zur Kanalisierung anzusehen war, hat sich eine Volkskundgebung im Kanton Schaffhausen, März 1969, ausgesprochen, und bei einer Umfrage der „Bodenseehefte“, Konstanz Juni 1969, hat sich gezeigt, daß ein Interesse der Bevölkerung an der Schiffbarmachung

faktisch nicht mehr besteht. Die Arbeitsgemeinschaft darf, auch wenn längst nicht all ihre Besorgnisse zerstreut sind, doch für sich in Anspruch nehmen, durch ihre Tätigkeit das allgemeine Interesse aufgerüttelt und einen irreparablen Eingriff in die Landschaft verhütet zu haben.

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.

Düsseldorf, den 20. Januar 1971

## Stellungnahme zur Schiffbarmachung des Hochrheins

Herrn Ministerpräsident

Dr. Hans Filbinger

7 Stuttgart 1

Richard-Wagner-Straße 15

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident!

Die „Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.“ hat durch eine Pressenotiz davon Kenntnis erhalten, daß Sie sich erneut für die baldige Schiffbarmachung des Hochrheins einsetzen. Wir halten diesen Ihren Schritt für einen verhängnisvollen Fehler, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Aus der Sicht des Verkehrs besteht keinerlei Bedürfnis, zu den vorhandenen und im weiteren Ausbau begriffenen Verkehrswegen zusätzlich einen unverhältnismäßig teuren Wasserstraßenanschluß des Bodensees herzustellen. Durch die im Bau befindlichen Autobahnen und durch die vorgesehenen Elektrifizierungen der Schwarzwaldbahn und der Strecke nach Stuttgart wird dieser Raum in Kürze einen hervorragenden Anschluß an das deutsche Verkehrsnetz haben. Die Kapazitäten von Schiene und Straße längs des Hochrheins sind bei weitem noch nicht ausgelastet; sie könnten zudem bei einer zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens mit verhältnismäßig geringen Mitteln rasch vergrößert werden.

2. Auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist das Projekt der Hochrheinkanalisation strikt abzulehnen. Die möglichen Frachtkostenersparnisse der vorhandenen oder noch anzusiedelnden Industrien stehen in keinem Verhältnis zu den hohen Kosten, die der öffentlichen Hand (und damit dem Steuerzahler) durch Bau, Betrieb und Unterhaltung des Schiffahrtsweges entstehen. Der Kostendeckungsgrad für Kanäle und kanalisierte Flüsse liegt bekanntlich unter zehn Prozent. Dazu sind noch die volkswirtschaftlichen Verluste zu berücksichtigen, die bei den übrigen Verkehrsträgern auftreten. Im übrigen zielt der Trend der wirtschaftlichen Entwicklung eindeutig auf Leichtindustrie, Elektronik und tertiären Bereich unter gleichzeitiger Abwendung von der Schwerindustrie. Das bedeutet aber für die Zukunft eine stetige Abnahme von binnenschiffsfähigen Transporten. Auch aus diesem Grunde ist der Neubau von Kanälen und die weitere Kanalisierung von Flüssen ein volkswirtschaftlicher Anachronismus ersten Ranges.

3. Vor allem aber auch Gründe der Raumordnung und des Landschaftsschutzes sprechen gegen einen Ausbau des Hochrheins zu einer Schiffahrtsstraße

und eine nachfolgende stärkere Industrialisierung des Bodenseeraumes. Bodensee und Hochrhein zählen zu den landschaftlich schönsten Gebieten Deutschlands. Der Charakter der Landschaft, der gerade den Reiz dieses Ausflugs- und Erholungsgebiets ausmacht, ginge im Gefolge der geplanten Maßnahmen weitgehend verloren. Die Schäden für Umwelt und Fremdenverkehr dürften einen solchen Umfang erreichen, daß dadurch das eigentliche Ziel der Landesregierung, den südlichsten Landesteil strukturell zu verbessern, im Endeffekt ins genaue Gegenteil verkehrt würde.

4. Aus der Sicht der Wasserwirtschaft käme die Hochrheinkanalisation mit allen ihren schädlichen Folgen einer Katastrophe gleich. 2,5 Millionen Bürger des Landes, darunter die Landeshauptstadt Stuttgart, beziehen Trinkwasser aus dem Bodensee, der jetzt schon droht, das biologische Gleichgewicht zu verlieren und umzuschlagen. Eine Zunahme des Motorschiffsverkehrs, insbesondere aber das Erscheinen von Tankschiffen auf dem See, würde zusammen mit der Ansiedlung neuer Industrien alle dringend notwendigen Bemühungen zur Rettung des Bodensees zum Scheitern verurteilen. Noch ist das Wasser des Hochrheins das sauberste im ganzen Rheingebiet. Wenn nun auch hier Frachtschiffe und Industrie ihre Abwässer einleiten, wird auch dieses letzte Stück des Flusses verschmutzt und verseucht.

Eine umfassende Nutzen-Kosten-Analyse, die sämtliche Nachfolgelasten konsequent mit in Rechnung stellt, wird mit Sicherheit zu dem Ergebnis einer absoluten Unwirtschaftlichkeit des Projekts „Hochrheinkanalisation“ kommen. Die „Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.“ bittet Sie deshalb, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, gesamtwirtschaftliche Gesichtspunkte und das Interesse des weitaus größten Teils der Bevölkerung an der Erhaltung des Erholungsgebiets Bodensee—Hochrhein höher zu bewerten als die Wünsche einer kleinen, geschäftlich interessierten Minderheit oder jener Leute, die nur an vorübergründige Erfolge des nächsten Tages, aber nicht an die weiteren Folgen für die fernere Zukunft denken.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Kammer  
Geschäftsführer der GRV

## Ansprache auf dem 14. Mainauer Gespräch\*

Nach dem Willkommensgruß des Hausherrn ist es für mich eine große Freude, zu Ihnen sprechen zu können. Fast auf den Tag ist es ein Jahr her, seit ich hier auf der Mainau ein Gespräch mit Repräsentanten des Bodenseeraumes über die Erholungsplanung am See geführt habe.

Mit dem heutigen Kolloquium knüpfen Sie, verehrter Graf Bernadotte, an die vielen Mainauer Gespräche an, die Sie initiiert haben. Mit dieser Aktivität haben Sie sich um die Bodenseelandschaft große Verdienste erworben. Ich erinnere nur an die „Grüne Charta von der Mainau“, die ihre Wirkung nicht verfehlt hat. Auch für unser heutiges Kolloquium kann man sich selbst in unserem an Schönheiten gewiß nicht armen Land Baden-Württemberg kein schöneres Stück Erde vorstellen als die Insel Mainau in ihrer Frühlingssprache.

Deshalb gilt vorab Ihnen unser Dank für die Veranstaltung dieses Kolloquiums, mit dem Sie eine Plattform geschaffen haben für eine Diskussion der Probleme dieser Landschaft. Daß die Landesregierung sich seit langem intensiv den Problemen dieses Raumes, vor allem der Reinhaltung des Bodensees widmet, ist Ihnen allen bekannt.

Mein besonderer Gruß gilt Herrn Altbundespräsident Dr. Lübke. Ich freue mich, zugleich unsere Gäste aus der Schweiz, Österreich und Bayern herzlich begrüßen zu können, die sich an diesem Kolloquium beteiligen.

Das Blaue Manifest, um das es heute geht, handelt vom Bodensee und damit von einer der schönsten und kulturell reichsten Landschaften Europas. Doch der Bodensee ist nicht nur geschichtsbeladene Kulturlandschaft, in der die Dichter und Künstler sich niederlassen. Der Fremdenverkehr zieht unzählige Besucher an, Gewerbe und Handel blühen, und der See selbst ist Trinkwasserspeicher für weit mehr als 2 Millionen Menschen allein in unserem Land.

Viele haben befürchtet, romantische Vorstellungen von der Seelandschaft würden dazu führen, daß der Strom der Zeit, daß Entwicklung und Fortschritt an dieser Landschaft vorbeigehen. Aber diese Besorgnisse sind unbegründet. Wir wissen wohl, daß die Menschen in diesem Raum ein gleiches Recht auf Wahrung ihrer wirtschaftlichen Chancen haben wie die Menschen anderer Landschaften. Also ist das Ziel eine wirtschaftliche Entwicklung, sinnvoll verbunden mit der Erhaltung und Steigerung der natürlichen Vorzüge dieser Landschaft. Das ist hier am See das besondere Problem. Wir haben es uns nicht erst heute gestellt.

Schon 1962 konnte ich als damaliger Innenminister dieses Landes einen umfangreichen Band mit „Hinweisen für die langfristige Planung im Bodenseegebiet“ vorlegen, der neben umfangreichem Material bereits einen vorläufigen Entwicklungsplan enthielt. Im Vorwort habe ich schon damals als die wichtigsten Ziele angeführt:

- Die einzigartige Schönheit der Landschaft muß erhalten werden.
- Der Bodensee als wichtiger Trinkwasserspeicher muß rein bleiben.
- Die landwirtschaftliche Tragfähigkeit muß gesteigert werden.
- Der wirtschaftlichen Weiterentwicklung müssen größere Chancen eingeräumt werden durch Schaffung zusätzlicher nichtlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze.

- Die Tradition des Bodenseeraumes als einer der ältesten Kulturprovinzen des Abendlandes muß gewahrt werden.

Diese „Hinweise“ waren die Grundlage für den Teil des jetzt vor der Vollendung stehenden Landesentwicklungsplanes, der den Bodensee betrifft. Nach eingehenden Erörterungen mit allen Beteiligten ist nunmehr in diesem Plan vorgesehen, das Bodenseegebiet in seiner Entwicklung so zu fördern, daß es am allgemeinen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt im Lande und im benachbarten Ausland teilnimmt, und der Leistungsaustausch innerhalb des Gebietes sowie mit den benachbarten Gebieten und Regionen im Land, in Bayern, in der Schweiz und in Österreich verstärkt wird.

Besondere Bedeutung hat in diesem Entwurf der Uferbereich des Bodensees, der uns gerade heute interessieren dürfte. Dieser ist als bedeutender Erholungsraum weiter auszubauen, wobei vor allem die unmittelbar an das Seeufer angrenzende Landschaft in ihrer natürlichen Eigenart weitestgehend zu erhalten und der Zugang zum Seeufer für die Allgemeinheit zu erweitern ist.

Größere Siedlungsvorhaben sowie Industrieansiedlungen sollen nur an geeigneten Standorten möglichst in seeabgewandten Teilen des Uferbereichs errichtet werden. Am Bodenseeufer sollen nur solche Einrichtungen geschaffen werden, die unmittelbar der Allgemeinheit dienen, grundsätzlich jedoch nicht Campingplätze und Parkplätze.

Unter dem „Dach“ des Landesentwicklungsplanes soll sich künftig am Bodensee die Entwicklung der Landschaft vollziehen. Eine gesunde Entwicklung dieser Landschaft ist aber nur möglich, wenn auch ihr Mittelpunkt, nämlich der See, gesund ist. Die Reinhaltung des Bodensees, meine Damen und Herren, die auch im „Blauen Manifest“ eine erhebliche Rolle spielt, steht im Vordergrund der Bemühungen der Landesregierung. Das Land beginnt aber nicht erst heute mit seinen Initiativen, wie überhaupt das Land und seine Gemeinden schon seit Jahren Entscheidendes für den Umweltschutz getan haben, bevor dieses Wort überhaupt erfunden war. Schon 1953 hat das Land das Problem der Reinhaltung des Bodensees in einer Denkschrift eingehend erörtert und schon damals ein Programm für den Bau der wichtigsten Abwasseranlagen entwickelt. Die Denkschrift leitete verstärkte Anstrengungen des Landes ein, um die Mithilfe aller beteiligten Kreise im Kampf gegen die Verschmutzung des Bodensees zu gewinnen.

Daher war von Anfang klar, daß man nur durch koordinierte Anstrengungen aller Anliegerstaaten zum Ziel kommen kann. So kam es nach mehrjährigen Vorbereitungen und Verhandlungen im Jahre 1959 zur Bildung der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee. Im Jahre 1961 wurde dann das Ihnen allen bekannte Übereinkommen über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung abgeschlossen. Diese Zusammenarbeit der Anliegerstaaten hat sich seither ausgezeichnet bewährt und wird in der ganzen Welt als beispielhaft anerkannt.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit der Anliegerstaaten wurden umfangreiche technische und naturwissenschaftliche Forschungsarbeiten durchgeführt, um weitere Grundlagen für die Reinhaltungsmaßnahmen zu gewinnen. Vom Land Baden-Württemberg haben die Institute in Langenargen und Konstanz-Staad hier mitgewirkt. Zudem wurde 1961 eine besondere staatliche Planungsstelle für Abwassermaßnahmen im Bodenseegebiet ins Leben gerufen.

\* gehalten am 22. April 1971 auf Schloß Mainau

Der Ausbau der Abwasseranlagen vollzieht sich nach einer klaren, auf der Basis eingehender wissenschaftlicher Untersuchungen entwickelten Konzeption. Die Abwässer werden in großen überregionalen Kläranlagen gereinigt. Diese Anlagen sind nicht nur mit biologischen Stufen auszubauen, sondern auch mit Anlagen zur Ausfällung von Phosphaten zu versehen. Denn es hat sich ergeben, daß die Phosphatzufuhr den maßgeblichen Initialfaktor für die Eutrophierung des Bodensees darstellt.

Die besten Konzeptionen und Pläne helfen aber nicht, wenn nicht die finanziellen Mittel dahinter stehen, um sie zu verwirklichen. Das Land Baden-Württemberg hat seine Aufgabe von Anfang an darin gesehen, die Bodenseereinhaltung durch beträchtliche Finanzierungsmittel in Form von Beihilfen an die Gemeinden und Abwasserverbände voranzutreiben. Waren es in den 50er Jahren noch weniger als 10 Mio. DM, so wurden seit 1961 etwa 120 Mio. DM als Beihilfen zur Verfügung gestellt. Mit dieser Finanzierungshilfe konnten in Baden-Württemberg Anlagen mit einer Bausumme von rd. 250 Mio. DM bereits verwirklicht werden. Damit ist bereits mehr als die Hälfte aller erforderlichen Maßnahmen durchgeführt.

Nach der derzeitigen Planung werden bis Ende 1972 mit Ausnahme des Raumes Überlingen—Meersburg und Eris Kirch—Tettmang—Meckenbeuren alle Kläranlagen am Obersee und am Überlinger See und auch die wesentlichen Kläranlagen am Untersee in Betrieb sein. Alle übrigen Anlagen, insbesondere auch diejenigen des Hinterlandes, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung sind, müßten nach unseren Vorstellungen bis Ende des Jahres 1975 fertiggestellt sein. Dies wird gewaltige Anstrengungen von allen Beteiligten und weitere hohe Zuschußmittel des Landes erfordern. Angesichts des derzeitigen Zustandes des Sees bleibt aber keine andere Wahl. Denn nicht mehr zu behebende Verschlechterungen der Wassergüte würden sonst eintreten.

Wenn es uns aber gelingt, diese Maßnahmen jetzt fristgerecht durchzuführen, so kann, wie die Wissenschaftler versichern, damit gerechnet werden, daß der See sein biologisches Gleichgewicht zurückerhält. Da, wo die Gemeinden bisher beim Bau ihrer Anlagen hintan sind, wie z. B. im Raum Überlingen/Meersburg, fordern wir sie auf, unverzüglich das Notwendige zu tun.

In der Landespolitik bleibt die Reinhaltung des Bodensees eine echte Priorität.

Wenn die Maßnahmen trotz der intensiven Bemühungen der Beteiligten und der Förderung des Landes nicht schneller durchgeführt wurden, so liegt dies nicht an einer mangelnden wasserwirtschaftlichen Konzeption; es hat niemals an Plänen, Konzeptionen oder gar am guten Willen der Beteiligten gefehlt. Vielmehr liegt es vor allem daran, daß es den beteiligten Gemeinden und auch dem Land nicht immer möglich war, die außerordentlich hohen Finanzierungsmittel in einem kürzeren Zeitraum aufzubringen.

Sie alle kennen den wachsenden Investitionsbedarf und die hohe Verschuldung unserer Gemeinden und Sie alle wissen, daß die Haushalte der Länder, vor allem durch die außergewöhnlich stark ansteigenden Ausgaben auf dem Gebiet von Bildung und Wissenschaft, sehr belastet sind. Deshalb ist es auch nicht richtig, wenn man dem Land und den Gemeinden global vorwirft, sie hätten geschlafen. Sicher gibt es Fälle, wo nicht alles nach Wunsch gelaufen ist. Aber generell kann man sagen: Bei größerer finanzieller Bewegungsfreiheit wären diese Probleme alle längst bereinigt.

Diese Maßnahmen der Wasserwirtschaft fügen sich in eine umfassendere Planung, die das Land zum Umweltschutz seit langem betreibt und durchführt. Der heute so populäre Gedanke des Umweltschutzes hat nämlich bei uns

schon zu einer Zeit Fuß gefaßt, als damit in der Öffentlichkeit noch keine Lorbeeren zu ernten waren. Ich greife nur vier große Komplexe heraus:

Für den Bau von Kläranlagen hat das Land seit 1952 schon rd. 880 Mio. DM ausgegeben. Davon mehr als die Hälfte in den vergangenen sechs Jahren.

Zum Immissionsschutz hat das Land 1964 als erstes ein Gesetz gegen Verunreinigungen, Geräusche und Erschütterungen erlassen. Allein in den ersten sechs Jahren ergaben sich bei 50 000 Überprüfungen 7 000 Beanstandungen. Vor allem in den industriellen Ballungsgebieten des Landes wird die Immissionsbelastung laufend gemessen. In keinem Gebiet Baden-Württembergs sind die höchstmöglichen Grenzwerte auch nur annähernd erreicht worden. Selbst im Rhein-Neckar-Gebiet, dem am stärksten belasteten Raum des Landes, liegt die Immissionsbelastung nur beim dritten bis vierten Teil der Belastung des Ruhrgebietes.

Beinahe 13 % der Landesfläche fallen unter Natur- oder Landschaftsschutz. Unsere Naturschutzbehörden verdienen ebenso Dank wie die zahlreichen freiwilligen Helfer. Ein guter Teil dieser Arbeit ist von den Landkreisen zu bewältigen. Es liegt mir am Herzen, an diesem Ort die Wirksamkeit des früheren Landrats Dr. Seierich hervorzuheben, der den Naturschutzgedanken weit über seinen Kreis hinaus verfochten hat.

Ein neues großes Problem drängt sich auf: die Abfallbeseitigung. Gewaltige Finanzmittel werden erforderlich sein, um diese Probleme zu lösen. Das Land erstellt derzeit einen abfalltechnischen Rahmenplan.

Wirtschaftliche Entwicklung, sinnvoll verbunden mit der Erhaltung und Steigerung der natürlichen Vorzüge dieser Landschaft — wie ich sie eingangs forderte — verlangen nicht nur Abhilfen von Fall zu Fall, sie setzen ein Gesamtbild für die Gestaltung des Raumes voraus. Ich will das Bild, das mir vorschwebt, an drei markanten Beispielen deutlich machen: Am Verkehrswesen, an der Bildungsplanung und an der Entwicklung des Naturhaushalts in der Landbewirtschaftung.

Die Verkehrserschließung in der Nord-Süd-Achse und in der West-Ost-Achse wird das Bodenseegebiet als Wirtschafts- und Siedlungsraum ebenso stärken wie als Erholungslandschaft.

Sie wissen, daß die Autobahnstrecke Stuttgart—Singen nach den ursprünglichen Planungen bereits im Jahr 1975 hätte fertiggestellt sein sollen. Bei den derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes sieht es nun aber leider so aus, daß sich dieser Termin um etwa 2 Jahre verzögern soll. Ich habe in einem persönlichen Gespräch mit Bundesverkehrsminister Leber auf die große Dringlichkeit gerade auch dieser Straßenbaumaßnahme hingewiesen und auf eine verstärkte Mittelzuweisung gedrängt, um einen früheren Fertigstellungstermin zu ermöglichen. Für den Fall, daß dem Bundesverkehrsminister künftig mehr Mittel für den Straßenbau zur Verfügung gestellt werden, soll Baden-Württemberg nach der Zusage des Bundesverkehrsministers vom Jahr 1972 an auch stärker berücksichtigt werden. Auch die Weiterführung der Autobahn von Singen in Richtung Konstanz (Bodanrück Schnellweg) wird mit Nachdruck betrieben. 1972 soll der erste Bauabschnitt in Konstanz mit dem Bau der Brücke über den Seerhein am Schänzle begonnen werden.

Nach den Vorstellungen des Landes soll bis zur Verkehrsübergabe der durchgehenden Autobahn Stuttgart—Westlicher Bodensee auch der Abschnitt Singen/Überlingen der Ost-West-Autobahnverbindung Basel—Singen—Lindau fertiggestellt werden. Der Baubeginn ist für den ersten Fünfjahresplan (1971—75) vorgesehen.



Zu der zweiten Bodenseeautobahn (Ulm)–Memmingen–Lindau ist zu sagen, daß die Teilstrecke Wangen–Lindau in die erste Dringlichkeitsstufe aufgenommen ist. Die Linienführung ist im wesentlichen festgelegt. Der Baubeginn ist gegen Ende des ersten Fünfjahresplans (1971–75) vorgesehen.

Neben dem Autobahnbau wird auch der Bau von Bundesstraßen und Landesstraßen und die in diesem Jahr anlaufende Elektrifizierung der Bahn aus dem Mittleren Neckarraum und von Mittelbaden nicht vernachlässigt werden.

Der Ausbau der Verkehrswege, insbesondere die Autobahn Stuttgart–Singen, wird dazu beitragen, daß das Bodenseegebiet insbesondere von den großen Ballungszentren unseres Landes aus rascher erreicht werden kann. Hier gilt es rechtzeitig Vorsorge zu treffen, um eine Überschwemmung des Uferbereichs, vor allem an Wochenenden, durch Menschen und Autos zu verhindern. Eine Arbeitsgruppe der beteiligten Ministerien ist derzeit dabei, eine gemeinsame Konzeption für das Erholungswesen am Bodensee zu erarbeiten. Beigetragen hat dazu die Initiative von Herrn Landrat Dr. Göbel, Konstanz, der schon frühzeitig auf diese Entwicklung hingewiesen hat.

Die Chancen des Bodenseeraumes werden mitbestimmt durch die Bildungseinrichtungen, die vom Land und den Kommunen geschaffen werden. Dieser Raum nimmt teil an den Erfolgen, die unser Land auf diesem Gebiet bereits erreicht hat und für die Zukunft anstrebt. Baden-Württemberg hat die Bildungsplanung schon sehr früh angepackt und steht im Bundesgebiet mit an der Spitze.

Bei der Verwirklichung des Schulentwicklungsplans I wurden am Bodensee „große Bildungszentren“ geschaffen, die alle allgemeinbildenden Schularten umfassen. Neben den Zentren in Friedrichshafen, Überlingen und Stockach ist besonders die kooperative Gesamtschule in Markdorf zu erwähnen. Diese Schule hat bereits über 1000 Schüler aufgenommen und soll bis zum Endausbau 2000 Schüler erfassen.

Auch eine Reihe von Schulversuchen werden am Bodensee durchgeführt. Im Vordergrund steht das Schulzentrum Konstanz-Wollmatingen, das als kooperative differenzierte Leistungsschule geplant und im Endausbau als Tagesheimschule betrieben werden soll. Schulversuche werden weiter in Singen und Friedrichshafen durchgeführt.

Für das berufliche Schulwesen hoffen wir, in Bälde den Schulentwicklungsplan II verabschieden zu können. Im Bodenseeraum befinden sich eine Reihe von Berufsschulzentren, die weiter ausgebaut und den Anforderungen unserer Zeit angepaßt werden. Jeder wirtschaftsstarke Raum braucht Facharbeiter, Kaufleute, Sekretärinnen usw.

In der künftigen Hochschullandschaft spielen die Fachhochschulen eine besondere Rolle. Ihre Stellung wird durch das in Vorbereitung befindliche Fachhochschulgesetz gestärkt werden. Im Einzugsbereich des Bodensees befinden sich Ingenieurschulen in Konstanz und Ravensburg, die zum 1. Oktober dieses Jahres in den Fachhochschulbereich überführt werden. Der Gesamthochschulbereich kristallisiert sich in zwei Kernen:

- a) den Raum Oberschwaben mit der Ingenieurschule Ravensburg und der Pädagogischen Hochschule Weingarten
- b) den Raum Bodensee mit der Ingenieurschule und der Universität Konstanz.

Die Universität Konstanz, die mit außergewöhnlichen Investitionen weiter ausgebaut wird, soll ein Modell der Hochschul- und Studienreform sein. Sie soll weit über den engeren Bereich hinaus ausstrahlen. Eine erfreuliche Zusammenarbeit hat sich bereits mit der Hochschule St. Gallen angebahnt. In Planung befindet sich eine Akademie der Führungskräfte der Verwaltung.

Mit dem dritten Beispiel für die günstige Entwicklung dieses Raumes komme ich zum Landschaftsrahmenplan, mit dessen Ausarbeitung Herr Professor Buchwald durch das Landwirtschaftsministerium beauftragt worden ist.

Unser enger Lebensraum muß aufs sorgfältigste eingeteilt werden. Der Naturhaushalt muß nicht nur vor den zerstörerischen Einwirkungen der menschlichen Zivilisation geschützt, er muß auch leistungsfähig entwickelt werden, damit der wertvolle Boden aufs beste genutzt wird. Die landwirtschaftlich besten Böden müssen dem Bauern bleiben, für den Verkehr dagegen, die Wirtschaft und die Siedlung sind weniger wertvolle Böden zu wählen.

Professor Buchwald, der lange in unserem Land gewirkt hat und seine Probleme kennt, soll Vorschläge machen für die beste Nutzung des Bodens, die Auswahl von Standorten für Sonderkulturen, für Ackerbau, für Wiesen und Wälder. Entscheidend ist die richtige Festlegung von Erholungsräumen und Landschaftsschutzgebieten, die flächenmäßige Entwicklung der Dörfer, die Einplanung von Verkehrsanlagen und Versorgungseinrichtungen.

Diese vielschichtige Betrachtung im Landschaftsrahmenplan wird ein besonders wichtiger Baustein in der Planung des Landes sein. Diese Vorschläge werden auch deswegen ein so großes Gewicht haben, weil sie — das kann man jetzt schon sagen — sich einfügen in das große Ziel der Landesentwicklung, den Charakter der Bodenseelandschaft zu erhalten und den Raum wirtschaftlich zu stärken.

Über dieses große Ziel sind wir uns wohl alle einig. Wir haben also eine feste gemeinsame Grundlage für dieses Gespräch auf der Mainau, dem ich einen vollen Erfolg, reiche Anregungen und eine starke Wirkung in der Öffentlichkeit und bei allen verantwortlichen Stellen wünsche.

Am 22. und 23. April 1971 hat ein verantwortungsbewußter internationaler Kreis von Politikern und Sachverständigen aus den Anliegerstaaten dieses Bodensee-Manifest auf Schloß Mainau erarbeitet, diskutiert und ohne Gegenstimmen beschlossen.

Es folgt als sinngemäße Weiterentwicklung der Grünen Charta von der Mainau, die fast auf den Tag vor 10 Jahren verabschiedet wurde.

## **Bodensee-Manifest**

Unter den Landschaften des Alpenvorlandes nimmt der Bodenseeraum im Bereich der Schweiz, Österreich und der Bundesrepublik Deutschland einen besonderen Rang ein.

Rang, Bedeutung und Eigenart dieser hervorragenden europäischen Kultur-, Freizeit- und Nutzlandschaft sind bestimmt durch:

- den Zusammenklang der Leistungen einer großen kulturellen und geschichtlichen Vergangenheit mit einer landschaftlichen Schönheit eigener Art, die über Jahrhunderte ihre Anziehungskraft bewiesen hat,
- ein mildes Klima, gepflegte Wälder und fruchtbare Böden mit zahlreichen Intensiv- und Sonderkulturen,
- einen Gürtel von Schutzgebieten, teils sogar international anerkannten Naturschutzgebieten, sowie bedeutenden Kurstätten und Bildungszentren.
- Hinzu kommt die wachsende Bedeutung des Sees als Speicher naturreinen Trinkwassers für die Anrainer.

Diese Werte einer großartigen Seelandschaft für die Gesellschaft von heute und morgen sind **b e - d r o h t**.

Die seit langem laufenden Anstrengungen um eine gute Raumordnung, um die Reinhaltung des Wassers und um die Erhaltung der Schönheit der Landschaft haben Erfolge erzielt und die schlimmsten Schäden verhindert. Aber trotz dieser Bemühungen, die auch große finanzielle Opfer forderten, droht:

- weitere Verschmutzung und Eutrophierung des Sees durch Immissionen und durch Abwässer von Wohnsiedlungen, Industrie- und Verkehrsanlagen, durch Motorboote u. a. m.,
- Gefährdung der Wasserqualität des Bodenseewassers,
- Überlastung der Uferzonen durch ungenügend geordnete Besiedlung, durch fließenden und ruhenden Verkehr und durch ungelenkte Massenerholung,
- Gefährdung der letzten noch freien Uferabschnitte und wertvoller Schutzgebiete.

## Was muß getan werden?

Aus überregionaler Sicht verdienen Ausbau und Sicherung der Freizeitlandschaft und des Trinkwasserspeichers besondere Beachtung im Rahmen der Nutzungen.

Soll der Bodenseeraum in seiner Leistungsfähigkeit für die einheimische Bevölkerung wie für die wachsende Zahl der Erholungssuchenden aus den Verdichtungsräumen erhalten und sinnvoll ausgebaut werden, sind folgende Maßnahmen dringend notwendig:

1. Gemeinsame Entwicklung einer grenzüberschreitenden, langfristigen raumordnerischen Konzeption.
2. Aufstellung von getrennten, aber aufeinander abgestimmten regionalen Raumordnungsplänen auf der Grundlage der gemeinsam entwickelten Konzeption.
3. Abstimmung der Entwicklung von Industrie, Gewerbe, Verkehr, Siedlung sowie Land- und Forstwirtschaft auf die vorrangigen Erfordernisse der Landespflege und des Umweltschutzes in der seennahen Zone. Die Auswirkungen der Autobahnen von Stuttgart und Ulm zum Bodensee auf den gesamten Bodenseeraum müssen rechtzeitig untersucht und berücksichtigt werden.
4. Bildung und Förderung von Abwasserverbänden in den einzelnen Anliegerstaaten.
5. Strenge Durchsetzung aller bestehenden rechtlichen Bestimmungen und laufende Überwachung der Uferzonen und der Reinhaltung des Sees durch eine Landschaft- und Naturwacht mit polizeilichen Befugnissen.
6. Vordringliche Sicherstellung von ausreichenden Grundstücken am See und im Hinterland für Erholungs- und Freizeitzwecke durch Kauf, Pacht und Einrichtung nach regionalen Erholungsplanungen in Abstimmung auf die agrarstrukturellen Entwicklungsplanungen.
7. Besondere Berücksichtigung der Landespflege und des Umweltschutzes bei allen Planungs- und Strukturmaßnahmen.
8. Ermittlung der Grenzen der Belastung für den Bodenseeraum, insbesondere im Hinblick auf den Straßenverkehr, den Erholungsverkehr und die Industrieansiedlung.
9. Aufstellung von Landschaftsplänen als Grundlage der Gemeinde-, Orts- und Bauleitplanungen.
10. Verbesserung der Wasserqualität des Sees und seiner Zuflüsse durch rasche Verwirklichung der bestehenden Planungen und deren laufende Ergänzung, insbesondere möglichst umgehende Errichtung der noch erforderlichen Abwasseranlagen. Nochmalige Prüfung der Möglichkeiten zum Bau einer Ringleitung um den gesamten See und Bereitstellung ausreichender Mittel nach einem von den Anliegerstaaten gemeinsam aufzustellenden Ausführungsplan.
11. Laufende gegenseitige Unterrichtung der Anliegerstaaten und Abstimmung der Planungen und Maßnahmen, die zur Erreichung der gemeinsamen Ziele erforderlich sind, sowie Bildung und Förderung von gemeinsamen Koordinierungsgremien sowohl durch den Staat als auch die privaten Organisationen.
12. Eindringliche und objektive Unterrichtung der Bevölkerung mit allen modernen Mitteln der Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, die Mitarbeit zu aktivieren. Das ist eine Vorbedingung des Wirksamwerdens aller Anstrengungen zur Abwendung des bedrohlichen Zustandes und schafft erst das politische Klima für große Entschlüsse von Regierungen und Parlamenten.

Die Notwendigkeit und Dringlichkeit aller Planungen und Maßnahmen ist bekannt. Es gilt, die Kräfte des Staates, der Selbstverwaltung, der Wirtschaft, der Land- und Forstwirtschaft und der privaten Organisationen zusammenzufassen zum gemeinsamen Handeln. Zwischen den Staaten, die bereits mit der Gründung der internationalen Gewässerschutzkommission einen wichtigen Schritt zur Zusammenarbeit getan haben, ist die gemeinsame Planung und Koordinierung auszubauen.

Die Bereitschaft aller zu erheblichen, vordringlich in den 70er Jahren aufzubringenden Leistungen und Opfern ist die wichtigste Grundlage zum Erfolg!

Um des Menschen willen ist die Erhaltung und Sanierung der natürlichen Hilfsquellen unerlässlich. Mit Einsichten allein ist es nicht getan, es muß gehandelt werden!



## Kommentar zum Bodensee-Manifest\*

Dieser Kommentar ist in Kenntnis der unterschiedlichen gesetzlichen und gesellschaftlichen Gegebenheiten der Anliegerstaaten entstanden.

Zur Verwirklichung des Bodensee-Manifestes sind lang- und kurzfristige Maßnahmen notwendig.

In den nächsten 3 bis 5 Jahren sind mindestens die nachstehend aufgeführten Sofortmaßnahmen unerlässlich.

### Uferlandschaft

1. Einteilung des Bodenseeraumes in 3 Zonen nach ökologischen und gestalterischen Gesichtspunkten in einem Landschaftsrahmenplan.

Aufstellung von Ufergestaltungsplänen mit Sperrzonen für hohe Bauten oder sonstige störende Elemente.

2. Überprüfung aller Gemeinde-, Orts- und Bauleitpläne im Hinblick auf die besonderen Interessen der Reinhaltung des Bodensees und der Erholungsbedürfnisse des Bodenseeraumes.

3. Überprüfung der Verkehrserschließung hinsichtlich ihrer Dichte, ihrer Auswirkung auf wertvolle Landschaftsteile und unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit des Raumes. Besonders bezüglich der Heranführung der Autobahnen ist in sachlicher und zeitlicher Hinsicht die Bereitstellung ausreichender Erholungsgebiete und deren Einrichtung sicherzustellen.

4. Bereitstellung ausreichender, zweckgebundener Sondermittel für Planung, Ankauf, Einrichtung und Unterhaltung von Intensiv-Erholungsanlagen.

5. Da die Gemeinden in Erholungsgebieten durch die Besucher zwar Lasten, aber nur unerhebliche Einnahmen haben und zusätzliche Verzichte auf sich nehmen müssen, ist eine entsprechende Änderung des Finanzausgleichs herbeizuführen.

6. Aufstellung eines Katalogs von unbedingt fernzuhaltenen Industriearten in Abstimmung auf die Zoneneinteilung.

7. Grundsätzliches Verbot des Baues neuer Fahrstraßen in Zone I unmittelbar am See.

8. Anlage von Fanggräben zur Abhaltung der Abschwemmung des Abtriebs und anderer Schadstoffe von Straßenoberflächen in den See.

9. Die Sicherheitsvorkehrungen von unmittelbar am oder im See befindlichen Tankstellen sind zu überprüfen und gegebenenfalls zu verbessern.

10. Ausbau der noch erforderlichen Abwasseranlagen innerhalb von 5 Jahren.

11. Großräumige Organisationen der Erfassung und Verarbeitung des Mülls.

12. Übergang des Vorlandes in den öffentlichen Besitz durch gesetzliche Regelung.

13. Verbesserung des einschlägigen Genehmigungsverfahrens für Uferaufschüttungen unter Anlegung strenger ökologischer und gestalterischer Gesichtspunkte sowie unter Beschränkung auf Erfordernisse des öffentlichen Erholungsverkehrs.

### See

14. Ausrüstung aller Fahrgast- und Fährschiffe mit Einrichtungen, die die Abgabe von Abwasser und Abfällen und des Bilgenabwassers in den See verhindern.

15. Motorboote:

Festlegung der Kapazität des Sees für die Zahl der zuzulassenden Motorboote,

Festlegung der bootsfreien Zonen,

Überprüfung des bestehenden Lizenzsystems im Hinblick auf Lärm, Abgase, Abwässer und Ölausscheidung.

### Forschung und Organisation

16. Förderung von für die Landschaftsplanung vordringlichen Untersuchungen, z. B. über die Beziehungen zwischen den klimatischen Verhältnissen und der Seeverschmutzung.

17. Einrichtung je einer Landespflegestelle für den westlichen und östlichen Bodenseeraum mit ausreichendem Personal und Sach-Etat.

18. Einrichtung von Landschaftspflegetrupps mit hilfspolizeilichen Befugnissen.

19. Schaffung eines Großraumverbandes „Bodensee“ mit dem Ziel, die einschlägigen Planungen und Maßnahmen zu koordinieren.

---

\* Zusammengestellt von einer ad-hoc-Kommission, die aus Teilnehmern des 14. Mainauer-Gesprächs bestand.

## Das Bodenseegebiet – Ausgleichs- oder Verdichtungsraum? – Ein Kommentar zum Bodensee-Manifest –

### Inhaltsübersicht

#### I. Einleitung

#### II. Der Druck auf die Uferlandschaft

Lineares Wachstum der Siedlungen entlang des Ufers – Zersiedelung – rasche Zunahme der Wohnbevölkerung – Bevölkerungsdichte im Seeuferbereich, industrielle Arbeitsplätze – Industrieumsatz – Energieverbrauch – Industriebesatz – Prognose Isenberg 1970, Belastung der Uferlandschaft durch den Fremdenverkehr – Steigende Tendenz des Wochenendverkehrs bei stagnierendem Ferienverkehr in den Ufergemeinden – Hoher Anteil der Übernachtungen auf Campingplätzen, Schienen- und Straßenverkehr – Schiffsverkehr – Zuwachs des Sportbootbestandes – Großschifffahrt, agrarstrukturelle Situation – Vorherrschen klein- und kleinstbetrieblicher Strukturen – Nutzungsänderungen und Wechsel der Besitzverhältnisse – Auswirkungen auf die Landschaftsstruktur – Privatisierung erholungswichtiger Landschaftsteile.

#### III. Die Gefährdung der Wasserqualität des Sees

Stand der limnologischen Forschung am Bodensee – wachsende Bedeutung als Trinkwasserspeicher – schnell fortschreitender Eutrophierungsprozeß – Herkunft der Stoffzufuhr zum See – Phosphor als Minimumfaktor

Chancen einer durchgreifenden Verbesserung der Wasserqualität in der Ufer- und Freiwasserzone durch Abwasserreinigung – gemeinsame Konzeption der Anliegerstaaten für die Reinhaltung des Sees – 3. Reinigungsstufe und (oder) Bodenseeringleitung? – „Richtlinien für die Reinhaltung des Bodensees vom 1. 6. 67“

Chancen für ein neues biologisches Gleichgewicht im oligotrophen Bereich verringern sich – exponentieller Anstieg der Phosphorkonzentration – Kollisionskurs zwischen See-Entwicklung und Planungszielen des Landesentwicklungsplanes – z. Zt. äußerst labiler Zustand des Sees.

#### IV. Zielkonflikte am See

1. Bisherige Entwicklungen und erkennbare Trends

2. Das heutige raumordnerische Leitbild für das baden-württembergische Bodenseegebiet

„Hinweise“ 1962 – Landesentwicklungsplan (1971) – Leitbild der „Hinweise“ und Leitbild des „Verdichtungsraumes Bodensee“

Heutige Voraussetzungen für eine Entwicklung zum Verdichtungsraum.

3. Die Funktion des Bodenseegebietes als „ökologischer Ausgleichsraum“

Funktionale Zuordnung von Verdichtungs- und Ausgleichsräumen, Kriterien des „ökologischen Ausgleichsraumes“ – Naturparkprogramm der Bundesrepublik Deutschland

und Bodenseegebiet – Umweltprogramm der Bundesregierung 1971 und Bodenseegebiet – vorindustrieller Landschaftscharakter und Erlebniswerte – Reichtum an baulichen Kulturdenkmälern im Bodenseegebiet – Abhängigkeit des Verdichtungsraumes Mittlerer Neckar von der Wasserdurchlieferung des Ausgleichsraumes Bodensee – Projekt des Abstellens.

4. Zielkonflikte und Konsequenzen einer funktionalen Zuordnung des Bodenseeraumes zu Verdichtungsräumen

4.1 Ist das Bodenseegebiet als ökologischer Ausgleichsraum noch funktionsfähig?

Adernetz der Verdichtungsbänder und zentrale Orte in SW-Deutschland – „Gebiet mit gesunden Strukturen und Lebensbedingungen“ – Stand des Verdichtungsprozesses in den baden-württembergischen Bodensee-Kreisen.

4.2 Kollision zwischen fortschreitendem Verdichtungsprozeß und Ausgleichsfunktion

4.3 Unterschiedliche Bewertung der Ausgleichsfunktion durch die Anliegerländer

4.4 Konsequenzen

Marktwirtschaftliches System und ökologische Regulative – Umweltprogramm der Bundesregierung (1971) und Bodensee – Vorrang der Qualität der Lebensbedingungen – Nutzungsbegrenzungen – Bodenseegebiet, Musterbeispiel für die Notwendigkeit einer neuen, ökologisch orientierten Wirtschafts- und Raumordnungspolitik – Entwicklung des Bodensee-Manifestes aus dieser Konzeption – Europarat (1968): „Neue ökologische Polarität“ – wirkungsvolleres Instrumentarium der Raumordnung.

#### V. Kommentierung der einzelnen Forderungen des Bodensee-Manifestes vom 23. April 1971.

#### I. Einleitung

In wachsendem Maße befaßt sich die Öffentlichkeit aller Anliegerstaaten mit den Problemen des Bodenseegebietes als Erholungsgebiet von europäischer Bedeutung und Trinkwasserspeicher einerseits, als Gebiet zunehmender Siedlungsdichte und industrieller Produktion andererseits. Gerade in dieser Ambivalenz aber liegt die Problematik des Seeraumes.

Der Deutsche Rat für Landespflege hat sich bereits auf einer früheren Arbeitstagung auf Schloß Mainau (1965) mit der Gefährdung des Bodenseegebietes als Erholungslandschaft und Trinkwasserspeicher im Zusammenhang mit dem Projekt der Hochrheinschifffahrt befaßt.<sup>1</sup> Während die damalige Tagung sich im innerdeutschen Rahmen bewegte und ihr Appell sich an die deutsche Bundesregierung und die Regierung des Landes Baden-Württemberg wandte, appelliert das Bodensee-Manifest an alle Anliegerstaaten.

Die Situation ist heute noch schwieriger, die Zielkonflikte sind deutlicher geworden. Ihre Bewältigung verlangt ein Umdenken und neue Denkansätze im Sinne einer ökologisch-orientierten Wirtschafts- und Raumordnungspolitik. Aus ihrer Sicht ist das Bodensee-Manifest entwickelt worden.

<sup>1</sup> Vgl. hierzu Heft 3 und 5 der Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege (1965).

Bevor wir eine Kommentierung zu den einzelnen Punkten des Manifestes geben, muß die Situation am See in aller Deutlichkeit umrissen werden, selbst auf die Gefahr hin, für die einen Bekanntes zu wiederholen, für die anderen Unbequemes aufzuzeigen. Wenn bei der Darstellung der Situation und der Entwicklungstrends überwiegend von den Verhältnissen am baden-württembergischen Ufer ausgegangen wird, so ist dies exemplarisch zu verstehen und ist in der besseren Vertrautheit des Verfassers mit diesem Teilraum begründet.

Es geht im Bodenseegebiet um drei Teilräume mit unterschiedlichen Nutzungsfunktionen und Belastungen:

- den See,
- die Bodenseeuferlandschaft
- und das Hinterland des Sees.

Dieses soll hier bis zu einer Tiefe von max. 20 km oder 30 Autominuten in unsere Betrachtung einbezogen werden, da es als Entlastungszone für die Uferlandschaft immer mehr an Bedeutung gewinnt.<sup>2</sup>

## II. Der Druck auf die Uferlandschaft

Die Hauptbelastung liegt — nicht nur im baden-württembergischen Bodenseegebiet — auf einem relativ schmalen Uferstreifen, der „Bodenseeuferlandschaft“, die als Wohn- und Erholungslandschaft sowie von Gewerbe, Industrie und allen Verkehrsanlagen von jeher bevorzugt wird. Im baden-württembergischen Teil des Sees hat diese Zone höchster Belastung eine mittlere Breite von 0,4, eine maximale Breite von wenig über 1,0 km.<sup>3</sup> Von rd. 150 km Uferlinie im Bereich Baden-Württembergs sind mindestens 55 km bereits von Siedlungen, gewerblichen und Verkehrsanlagen eingenommen, rd. 30 km durch Steilhänge und stark sumpfige Riede weder für den Erholungsverkehr noch für die Bebauung nutzbar. Auf die restlichen max. 65 km „freier“ Uferlinie und die etwa 26 qkm der vielfältig landwirtschaftlich und von Fremden- und Erholungsverkehr beanspruchten Uferlandschaft konzentriert sich der heutige Bevölkerungsdruk und die noch mögliche zukünftige Entwicklung.

Das Wachstum der Siedlungen zeigt eine nahezu lineare Entwicklung dem Ufer des Sees entlang, wo neben deutlicher klimatischer Begünstigung eine vorteilhafte Erschließung durch Wasser, Straße und Schiene gegeben war.

Bei relativ geringer Wohndichte hat in den letzten Jahrzehnten ein durch Planung kaum gesteuertes Auseinanderfließen der Siedlungen entlang des Seeufers und die Entstehung von Wochenendaussiedlungen bzw. Zweitwohnungen zu einer Zersiedlung und damit Entwertung der Bodenseeuferlandschaft geführt, die in zunehmendem Maße der erholungssuchenden Allgemeinheit entzogen wurde.

Für das baden-württembergische „Bodenseegebiet“<sup>4</sup> ergibt sich im Zeitraum 1950–1970 eine Zunahme der Wohnbevölkerung von 44,3 %, während der mittlere Bevölkerungszuwachs von Baden-Württemberg nur 38,6 % beträgt. Wesentlich über dieser Wachstumsrate lag im gleichen Zeitraum die Bevölkerungszunahme in den am Seeufer liegenden Kreisen Tettang (71,5 %), Konstanz (54,1 %) und Überlingen (48,2 %).<sup>5</sup>

In den letzten Jahren liegt der Kreis Überlingen in der relativen Bevölkerungszunahme an dritter Stelle unter den baden-württembergischen Stadt- und Landkreisen hinter den Kreisen Böblingen und Leonberg im Verdichtungsraum Mittlerer Neckar (Zengerling 1971).

Die stärkste Bevölkerungszunahme weisen die Gemeinden des unmittelbaren „Seeuferbereiches“ auf, d. h. die Ge-

meinden, die mit Teilen ihrer Markung nicht mehr als 1,5 km vom See entfernt liegen. Im Seeuferbereich der Kreise Konstanz, Stockach und Überlingen nahm die Bevölkerungszahl 1950–70 um 55 % im Vergleich zu den übrigen Gebieten der drei Kreise von nur 43 % zu. In diesem Zeitraum stieg die Bevölkerungsdichte im Seeuferbereich von 258 Ew/qkm (1950) auf 395 Ew/qkm (1970). Legt man die gleiche Wohndichte — wie bisher — zu Grunde, so bedeutet das eine entsprechende Zunahme der mit Wohnungen bebauten Flächen, der Erschließungs- und Versorgungseinrichtungen. (Auf die Wachstumsraten der industriell genutzten Flächen wird weiter unten gesondert eingegangen). Dafür spricht auch folgender Hinweis von Zengerling (1971): Von den im Seeuferbereich der drei Kreise Konstanz, Stockach und Überlingen bei der Zählung 1968 erfaßten 43 660 Wohnungen ist die Hälfte erst nach 1949 erbaut worden, in Litzelstetten, Daisendorf, Nußdorf und Stetten sogar mehr als zwei Drittel. Dabei überwiegt in den meisten Gemeinden noch das Ein- und Zweifamilienhaus.

Die Belastung des ufernahen Seebereiches wird dadurch deutlich, daß nur 44 % der Wohnungen in den Seeufergemeinden einen Kanalanschluß haben.

Im Zeitraum 1954–61 ist die Zahl der industriellen Arbeitsplätze im Bodenseegebiet rasch — um 54 % — auf 79 000 angestiegen. Im Kreis Überlingen hat sich die Zahl der Industriebeschäftigten im Zeitraum 1954–68 verfünffacht. Die nur geringfügige Zunahme in den Jahren 1961–68 bedeutet keine Stagnation der Industrieentwicklung im Bodenseegebiet, da in dieser Zeit im Zuge der Automation menschliche Arbeitskraft ersetzt wurde. Im genannten Zeitraum ist der Industrieumsatz der Betriebe im Bodenseegebiet um 42 % von 2 600 Millionen auf 3 670 Millionen DM gestiegen. Als Indikator des Wachstums und der Technisierung kann auch der Energieverbrauch der Industrie ausgewertet werden: Der Verbrauch an elektrischem Strom stieg 1954–1968 um 180 %, an Heizöl um 640 % (!)

Die Relation zum übrigen Baden-Württemberg wird aus dem Anteil der Industriebeschäftigten in Prozent der Wohnbevölkerung (Industriebesatz) ersichtlich. Dieser war im Jahre 1968 in den 6 baden-württembergischen Bodenseekreisen mit 14,5 % zwar niedriger als im Landesdurchschnitt (18,5 %), wobei aber zu berücksichtigen ist, daß Baden-Württemberg im Bundesgebiet die höchste Ziffer für Industriebesatz aufwies. Im Kreis Tettang lag diese Ziffer über, im Kreis Konstanz dicht unter dem Landesdurchschnitt (Statist. Landesamt Baden-Württemberg 1970, Zengerling 1971).

Für den Raum des Regionalplanungsverbandes Oberschwaben, der u. a. auch die Entwicklungsachse Friedrichshafen–Ravensburg umfaßt, hat Isenberg (1970) für den Zeitraum 1966/85 zwei Entwicklungsprognosen abgegeben.

„Trotz einer weiteren Steigerung der Produktivität wird die Zahl der Arbeitskräfte im industriellen Bereich nicht mehr wie bisher zunehmen. Neuere Prognosen, wie z. B. die von

<sup>2</sup> Vgl. hiermit die in Abschnitt II erläuterten, von den Planungsgemeinschaften am See, in den „Hinweisen für die langfristige Planung am Bodensee (1962) und im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (1970) verwendeten Begriffe „Bodenseegebiet“ und „Seeuferbereich“ mit Abgrenzung nach Verwaltungseinheiten.

<sup>3</sup> Diese Zone ist zunächst morphologisch und damit zusammenhängend durch die Möglichkeit des Seeblickes bedingt, ferner durch die kurzfristige Erreichbarkeit des Sees.

<sup>4</sup> D. h. die im Einzugsbereich des Bodensees liegenden Landkreise Konstanz, Stockach, Überlingen, Tettang, Ravensburg und Wangen.

<sup>5</sup> Nach: Statistisches Taschenbuch (1970) Baden-Württemberg.



der Prognos AG, Basel, unterstellen bis 1985 eine nur wenig veränderte Zahl der Arbeitskräfte, d. h. also eine Stagnation. Der einzige Sektor, der anteilig und absolut zunehmen wird, ist der Tertiäre ...“.

In der günstigeren Entwicklungsvariante können nach **Isenberg** im Prognosezeitraum 1966–85 folgende Veränderungen im Besatz an AK für Oberschwaben eintreten:

|                 |         |
|-----------------|---------|
| Agrarsektor     | – 50 %  |
| Produz. Gewerbe | + 14 %  |
| Tertiärsektor   | + 35 %. |

Diese Prognose wurde für den Gesamttraum Oberschwabens abgegeben, nicht für den wesentlich begünstigteren Raum der Bodenseeufergemeinden, der uns hier vornehmlich interessieren muß.

Zur Belastung der Bodenseeuferlandschaft trägt der Fremdenverkehr während der Saison (Mai–August) in erheblichem Maße bei.

Wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht, betrug in den 58 Mitgliedsgemeinden des Internationalen Bodensee-Verkehrsvereins im Zeitraum Oktober 1969 – September 1970 am deutschen, österreichischen und schweizerischen Ufer die Zahl der Gäste über 1,5 Mio. und die Zahl der Übernachtungen über 5,6 Mio. In dieser Zahl sind die Zahl der Gäste und der Übernachtungen in Jugendheimen und auf Zeltplätzen am Schweizer Ufer nicht enthalten. Bei vorsichtiger Schätzung kann man mit Zuschlägen für das Schweizer Ufer – größenordnungsmäßig – mit etwa 1,6 Mio. Gästen und etwa 6 Mio. Übernachtungen für den Berichtszeitraum in den 58 erfaßten Ufergemeinden rechnen. Der Anteil der Übernachtungen auf Campingplätzen ist am deutschen Ufer mit 653 691 von insgesamt 4 555 452 (ca. 1/7) relativ hoch.

In diesen Zahlen ist der Ausflugs- und Naherholungsverkehr – da nicht übernachtend – nicht erfaßt. **Leutenegger** (1971) schätzt die dadurch zusätzlich die Seeufergemeinden Baden-Württembergs füllende Besucherzahl im Spitzenverkehr der Hochsaison auf rd. 50 000.

Insgesamt ist in den deutschen Seeufergemeinden eine steigende Tendenz des Wochenendverkehrs bei meist stagnierendem Ferienverkehr festzustellen. Dieser Trend dürfte sich bei besserem Verkehrsanschluß an das Verdichtungsgebiet Mittlerer Neckar noch steigern, so daß ein planmäßiger Ausbau des Hinterlandes, vor allem für den ruhi-

gen Ferienverkehr im Bereich von 30–40 Autominuten vom See, schon heute erforderlich scheint.

Sowohl der Schienen- wie der Straßenverkehr des Bodenseegebietes folgte bisher im wesentlichen dem Seeufer und belastete damit die Bodenseeuferlandschaft, wobei gerade diese ufernahen Verkehrslinien (u. a. B 30, B 31, B 33) den stärksten Verkehr mit steigenden Tendenzen aufweisen.

In der Hauptreisezeit des Jahres 1970 wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV = Anzahl der Kfz/24 h) folgendermaßen geschätzt:

|                                              |             |
|----------------------------------------------|-------------|
| B 33 zwischen Engen und Konstanz             | rd. 35 000  |
| B 33 zwischen Meersburg und Ravensburg       | rd. 16 000  |
| B 30 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg | rd. 35 000  |
| B 31 zwischen Ludwigshafen und Meersburg     | rd. 40 000  |
| B 31 zwischen Meersburg und Friedrichshafen  | rd. 50 000. |

Auf der stark befahrenen Autobahnstrecke zwischen Mannheim und Frankfurt werden z. Zt im Jahresmittel rd. 45 000 Kfz gezählt (zitiert nach **Leutenegger** 1971). Diese Zahlen wie Prognosen für 1980/85 können nur zeigen, daß der wachsenden Belastung im Bodenseegebiet auf Dauer sicher nicht durch einen Ausbau des Straßennetzes beizukommen ist, sondern nur durch eine gleichzeitige drastische Reduzierung des Individualverkehrs (siehe weiter unten).

Der „ruhende Verkehr“ parkender Fahrzeuge greift aus Raumnot in der Uferlandschaft auf Wiesen und Weiden über und zeigt eine, wenn auch nur saisonbedingte, ungeordnete, willkürliche Überbeanspruchung der Landschaft.

Bei den z. Z. vorliegenden Planungen für Autobahnen und ihre Zubringer im Bodenseegebiet erscheint eine grundsätzliche Überprüfung aus der Sicht der landesplanerischen Zielsetzungen und der Landespflege dringend erforderlich.

Das gilt zunächst für die schon heute offensichtlichen Zielkonflikte mit der Erholungsfunktion großer Teile des Bodenseegebietes. Die von **Leutenegger** (1971) erarbeitete Karte der das Straßennetz begleitenden, von Emissionen belasteten Zonen (Abb. 9) zeigt in erschreckendem Maße vor allem die künftige Lärmbelastung wichtiger Erholungsgebiete und deren Entwertung. Die „Verlärmbänder“ mit einem für Erholungsgebiete noch tragbaren Grenzwert von 40 d.B (A) überlappen sich häufig oder lassen oft nur relativ schmale Zonen geringer Lärmbelastung frei – ganz abgesehen von den Belastungen durch feste und gasförmige Emissionen. Nicht nur die Dichte, sondern auch die Trassie-

#### Gäste und Übernachtungen in den Mitgliedsgemeinden des Internationalen Bodensee-Verkehrsvereins von Oktober 1969 bis September 1970

(BRD 38, Österreich 5, Schweiz 15 Mitgliedsgemeinden)

Quelle: Jahresbericht des Internationalen Bodensee-Verkehrsvereins 1970

|            | Hotels, Pensionen, Gasthöfe, Private |                          |                 |                        | Jugendherberge |                | Zeltplätze (Camping) |                | Gäste insgesamt | Übernachtungen insgesamt |
|------------|--------------------------------------|--------------------------|-----------------|------------------------|----------------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|--------------------------|
|            | Gäste                                | Übernachtungen insgesamt | davon Ausländer | Aufenthaltsdauer (Tg.) | Gäste          | Übernachtungen | Gäste                | Übernachtungen |                 |                          |
| BRD        | 921 977                              | 3 732 512                | 398 817         | 4,0                    | 61 731         | 169 249        | 119 031              | 653 691        | 1 102 739       | 4 555 542                |
| Österreich | 175 534                              | 475 625                  | 317 044         | 2,7                    | 10 290         | 22 911         | 14 888               | 50 843         | 200 612         | 549 379                  |
| Schweiz    | 220 468                              | 580 937                  | 209 254         | 2,6                    | —              | —              | —                    | —              | 220 468 *       | 580 937 *                |

\* ohne Jugendheime und Zeltplätze

rung wurde überwiegend unter technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten konzipiert. Aus der Sicht des Umweltschutzes muß heute die Verkehrskonzeption am Bodensee grundsätzlich in Frage gestellt und als Alternative u. a. die Überprüfung des Einsatzes öffentlicher Verkehrsmittel (Schnellbahnen) aus dem Verdichtungsraum Mittlerer Neckar mit dem Ziel einer drastischen Reduzierung des Individualverkehrs gefordert werden. Schließlich muß gefragt werden, ob der hohe Mitteleinsatz für die Autobahnen und ihre Zubringer im Bodenseeraum im vorgesehenen Umfang richtig ist, da als Folgewirkung der Verdichtungsprozeß weiter gefördert wird.

Im Schiffsverkehr macht sich weniger der Fahrgast-, Fähr- und Güterschiffsverkehr unangenehm bemerkbar als vielmehr eine Störung der Ruhe in den Uferzonen sowie die Zerstörung des natürlichen Ufergürtels durch Motorboote, Wohnboote, mit Hilfsmotoren versehene Ruder- und Segelboote – ganz abgesehen von der Verschmutzung des Sees durch Öl und Immissionen. Mit der wachsenden Zahl der Boote erhöht sich diese Belastung des Sees. Eine grobe Schätzung ergibt für den gesamten Bodensee im Sommer 1971 rund 25 000 Motor- und Segelboote (ohne Ruderboote etc.). Der Anteil der Motorboote dürfte rd. 10 000 betragen, davon etwa 6 000 Boote mit Zweitaktmotor, die sich durch erhöhte Ölabscheidung besonders ungünstig auswirken. In dieser Zahl der Motorboote sind nicht enthalten die Segel- und Ruderboote mit Aushilfsmotoren sowie „Wanderboote“ (ohne festen Liegeplatz am Bodensee).

Für das baden-württembergische Ufer liegen Angaben der Wasserschutzpolizei über den Zuwachs des Sportbootbestandes in den Jahren 1967–70 vor. Diese Zahlen seien hier aufgeführt, da aus ihnen auf die wachsende Belastung des Sees als Erholungsgebiet und Trinkwasserspeicher geschlossen werden kann.

|                                   | Be-<br>stand<br>1967 | Neuregistrierungen |             |             | Zu-<br>wachs<br>1967/<br>70 | Stand<br>Sept.<br>1970 |
|-----------------------------------|----------------------|--------------------|-------------|-------------|-----------------------------|------------------------|
|                                   |                      | 1967/<br>68        | 1968/<br>69 | 1969/<br>70 |                             |                        |
| Motorboote                        |                      |                    |             |             |                             |                        |
| über 5 PS                         | 2 350                | 526                | 427         | 421         | 1 374                       | 3 724                  |
| unter 5 PS                        | 1 373                | 448                | 253         | 277         | 978                         | 2 351                  |
| Segelboote                        |                      |                    |             |             |                             |                        |
| mit Motor                         | 491                  | 277                | 211         | 335         | 823                         | 1 314                  |
| ohne Motor                        | 1 396                | 232                | 181         | 197         | 610                         | 2 006                  |
| Ruder-,<br>Paddel-<br>boote u. ä. | 6 093                | 193                | 96          | 193         | 482                         | 6 575                  |
| insgesamt                         | 11 703               | 1 676              | 1 168       | 1 423       | 4 267                       | 15 970                 |

Zu dem Sportbootbestand kommt noch die Großschifffahrt mit rd. 150 Einheiten (Fährschiffe, Motorschiffe des Linienverkehrs usw.)

Der Zuwachs der Sportboote 1967–70 betrug 4 207 Boote, der Bestand 1970 15 970 registrierte Boote am baden-württembergischen Ufer. Mit einem weiteren erheblichen Zuwachs ist zu rechnen, insbesondere auch, da die bayerischen Seen für Motorboote gesperrt sind.

Die in ausgewählten Abschnitten der Uferlandschaften untersuchten zerstörenden Folgen des Besucherdruckes auf

die Uferzone lassen erkennen, daß die Erholungsfunktionen der Landschaft für die Zukunft nur noch bei straffster Planung, Organisation und Einsatz von Schutz- und Pflegemaßnahmen zu erhalten sind. Auf keinen Fall aber verträgt der Raum der Uferlandschaft noch weitere, zusätzliche Belastungen durch andere Wirtschaftszweige, insbesondere durch Industrieansiedlung.

Für die weitere Entwicklung der Flächennutzung in den Ufergemeinden und damit der Landschaftsstruktur sind neben den schon genannten Tendenzen die agrarstrukturelle Situation und ihre erkennbaren Entwicklungstrends ausschlaggebend. Eine Analyse der Gemeinden nach der landwirtschaftlichen Betriebsgrößenstruktur zeigt in den Landkreisen Überlingen und Tettnang das Vorherrschen klein- und kleinstbetrieblicher Strukturen (v. Malchus 1966). Wird diese Untersuchung mit der Analyse der Gemeinden nach der sozialökonomischen Funktion der landwirtschaftlichen Nutzflächen verbunden, so zeigen sich in den Ufergemeinden der beiden Landkreise nicht nur klein- und kleinstbetriebliche Strukturen, sondern auch eine mittlere bis schwache Vollerwerbsfunktion und damit die Kennzeichnung als agrarstrukturelle Problemgebiete (v. Malchus 1966; vgl. auch die Karte der landwirtschaftlichen Strukturverhältnisse nach Gemeinden in Baden-Württemberg, dargestellt auf Grund der Betriebsgrößenstruktur und der natürlichen Erzeugungsgrundlagen, Statist. Landesamt Baden-Württemberg 1969). Die in Auswertung befindliche neueste agrarstrukturelle Datenerhebung scheint diese Beurteilung zu bestätigen.

Die starke Besitzersplitterung und der hohe Anteil der nicht mehr lebensfähigen Kleinst- und Kleinbetriebe bedingen gerade in der Bodenseeuferslandschaft Nutzungsänderungen und Wechsel der Besitzverhältnisse. Vor allem im unmittelbaren Uferbereich kommen große Landflächen in nichtlandwirtschaftlichen Besitz zur Verwendung als Ferien- und Wochenendhausgrundstücke oder zur Verpachtung als Park- und Zeltplätze. Einzäunung und Überbauung, Veränderung der natürlichen Ufergestalt und -vegetation wandeln das bisherige naturnahe Landschaftsbild grundlegend und entziehen die Uferzonen zugleich vielfach der erholungssuchenden Allgemeinheit.

Diese Belastung der Uferlandschaft wird zweifellos durch die aus dem Stuttgarter Raum heranziehende Autobahn und die anschließenden Verteilernetze noch erheblich zunehmen. Aus der Sorge um diese Folgewirkungen des Autobahnbaues auf die Bodenseeuferslandschaft entstand die Initiative des Landrats Dr. Göbel, Konstanz, mit dem Ziel, die Uferzone für weitere Tausend von Tages- und Dauergästen, vor allem auch aus dem Mittleren Neckarraum, durch rechtzeitiges Bereitstellen von Erholungsflächen und -einrichtungen vorzubereiten.

### III. Die Gefährdung der Wasserqualität des Sees

Der Bodensee ist einer der in limnologischer wie hygienischer Hinsicht am langfristigsten und besten untersuchten großen Seen Mitteleuropas. Die seit Jahrzehnten laufenden Arbeiten des Staatlichen Instituts für Seenforschung und Seebewirtschaftung in Langenargen (seit 1920), der Anstalt für Bodenseeforschung in Konstanz-Staad (seit 1919) sowie dem Betriebs- und Forschungslaboratorium der Bodenseewasserversorgung in Überlingen-Süßenmühle haben es ermöglicht, uns ein Bild von den biologisch-ökologischen Veränderungen in und am See seit den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts zu machen. Die Ergebnisse des Schwerpunktforschungsprogramms der Deutschen Forschungsgemeinschaft am Bodensee seit 1961 haben dieses Bild wesentlich verbreitert und vertieft.

Von allen Nutzungen des Bodensees (Fischerei, Baden, Wassersport, Nutzung als Wasserweg für Güter- und Personentransport, Kiesgewinnung, Naturschutz, Jagd) ist die als Trinkwasserspeicher heute und in Zukunft die existentiell und elementar wichtigste. Von interessierter Seite wird diese Bedeutung des Sees über Baden-Württemberg hinaus und die akute Gefährdung der Wasserqualität auf Dauer gern heruntergespielt. Es erscheint deshalb berechtigt, dieser Teilproblematik des Bodenseeraumes einen breiten Raum in der Darstellung zu widmen.

Noch vor 20 Jahren konnte man von einem Speicher natürlichen Trinkwassers sprechen. Damals konnte das Seewasser ohne jede Aufbereitung unmittelbar dem Verbraucher zugeleitet werden. Heute sind Filter und Entkeimungsanlagen nicht mehr zu entbehren. Der See muß aber nach wie vor als wertvoller Trinkwasserspeicher angesprochen werden. Es besteht die Gefahr, daß er in absehbarer Zeit, nach vermehrter und kostspieliger Aufbereitung, nur noch trinkbares Wasser mit allen Belastungen geschmacklicher, geruchsmäßiger u. a. Art liefern kann.

Die Nutzung und Bedeutung des Sees als Trinkwasserspeicher mit 50 Milliarden cbm Inhalt nimmt noch laufend zu. Durch 26 Werke wurden bisher (1965) etwa 2,5 Millionen Menschen und deren Betriebe in Süddeutschland und in der Schweiz mit Wasser aus dem Bodensee versorgt.

D a u n e r (1965) rechnet für die Zukunft mit einem Versorgungsbereich von 10 Millionen Menschen, wobei er Winterthur, Basel und Frankfurt als mögliche Empfänger nennt und eine Belieferung bis zum Verdichtungsraum Rhein/Ruhr nicht ausschließt. Während für die Versorgung heute max. 10 cbm/sec. geliefert werden können, kann in absehbarer Zeit mit einem Bedarf der Räume Basel und Zürich von 20 cbm/sec. gerechnet werden.

Im Jahre 1953 hatte das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg in einem Gutachten warnend auf die hygienisch unhaltbare Situation am See hingewiesen. Der letzte Stand der Entwicklung im Verschmutzungs- und Eutrophierungsprozeß sowie der Auswirkungen bisheriger Maßnahmen zur Reinhaltung des Sees geht aus einem Bericht von H. G ä s s l e r (1971) „Die Bemühungen um die Bodenseereinhaltung“<sup>6</sup> hervor. Zusammenfassend ergibt sich daraus sowie unter Auswertung weiterer Literatur (Deutsche Forschungsgemeinschaft 1963, 1968, Elster und N ü m a n n 1961, Knorr 1962, 1965, Köpf und Kleit 1965, N ü m a n n 1971) folgende derzeitige Situation:

In dem bislang in großen Teilen noch nährstoffarmen und sauerstoffreichen (oligotrophen) Voralpensee ging seit den dreißiger Jahren ein schnell fortschreitender Eutrophierungsprozeß vor sich; d. h. eine Zunahme der sauerstoffzehrenden (organischen) Substanzen, eine Zunahme des Phosphors und des Stickstoffes, eine hohe Eigenproduktion an organischer Substanz (insbesondere Algen), ein bedenklicher Sauerstoffschwund, insbesondere in der Seetiefe während der Sommerstagnation, damit aber auch ein Verlust der Fähigkeit des Sees, mit Belastungen durch Abwässer und Ausschwemmungen von landwirtschaftlich genutzten Flächen selbstregulierend durch biologische Selbstreinigung fertig zu werden. Dabei soll von der Belastung des Sees mit Ölen und ganz allgemein mit Cancerogenen durch den Verkehr auf ufernahen Straßen und Parplätzen sowie auf dem Wasserweg ganz abgesehen werden.<sup>7</sup> Insgesamt bedeutet der schnell fortschreitende Eutrophierungs- und

Verschmutzungsprozeß den in absehbarer Zeit eintretenden Verlust des Sees als Speicher hochwertigen Trinkwassers sowie seiner hygienischen Qualitäten als Badesees.

In der 1959 gebildeten „Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee“ gelang es, eine gemeinsame wissenschaftliche Auffassung über die Ursachen der nachteiligen biologischen Entwicklung des Sees zu erarbeiten. Die Ergebnisse wurden erstmalig im Kommissionsbericht Nr. 1 über die Ursachen der Verunreinigung des Bodensees veröffentlicht, ein weiteres gemeinsames Untersuchungsprogramm durchgeführt und bereits ausgewertet.

Trotz mehrjähriger Untersuchungen ist die Frage noch nicht eindeutig geklärt, welcher Anteil der Stoffzufuhr zum See auf Abwässer, auf Ausschwemmungen von landwirtschaftlichen Nutzflächen oder auf natürliche Grundgehalte entfällt. Für den Phosphor steht mit einiger Sicherheit fest, daß der im Abwasser enthaltene und daher durch technische Maßnahmen der Abwasserreinigung beeinflussbare Anteil etwa 63 % der gesamten Stoffzufuhr zum See beträgt (G ä s s l e r 1971). Einen Überblick über die gesamte Stoffzufuhr zum Bodensee geben Abb. 20 sowie die Berichte Nr. 6 und 7 der Internationalen Gewässerschutz-Kommission für den Bodensee (1967).

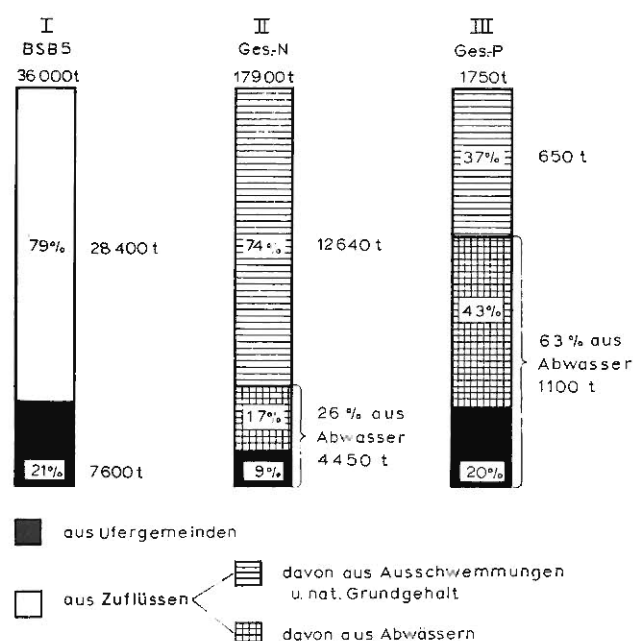


Abb. 20: Gesamte Jahresfracht der Stoffzufuhr zum Bodensee durch Gewässer (nach Internat. Gewässerschutzkommission, Bericht 6 (1962) und G ä s s l e r (1971).

Die Darstellung gibt Größe und Herkunft der in den See eingeleiteten Jahresfracht an sauerstoffzehrender (organischer) Substanz (BSB<sub>5</sub>), an Stickstoff (Gesamt-N) und an Phosphor (Gesamt-P) wieder. Nach der Herkunft wird die Stoffzufuhr aus den Ufergemeinden (Abwässer von Wohnsiedlungen und Industrie) und aus den Zuflüssen unterschieden, die dem See vorwiegend die Stofflast aus dem Einzugsbereich im Hinterland zuführen. In den Zuflüssen sind die Abwässer von Wohnsiedlungen und Industrie, die Ausschwemmungen der Düngestoffe von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie solche aus dem natürlichen Grundgehalt von Boden und Gestein enthalten. Das Abwasser liefert also nur etwa 1/4 der gesamten Stickstoffzufuhr (Säule II), aber 2/3 der Phosphorzufuhr (Säule III) zum See. Rund 1/3 der Abwasserstoffe kommt von den Ufergemeinden, 2/3 kommen mit den Zuflüssen aus dem Hinterland.

<sup>6</sup> In: Wasserwirtschaft in Baden-Württemberg. München 1969.

<sup>7</sup> Eine zusammenfassende Darstellung des heutigen Wissensstandes und der Folgerungen für die Bodenseeuferlandschaft findet sich in Bericht 1 (1963) und 2 (1968) über das Bodenseeprojekt der DFG sowie bei Knorr (1965).



Am nördlichen Bodenseeufener stammten rd. 55 % des Phosphoreintrags in den See aus häuslichen Abwässern, rd. 20 % sind Ausschwemmungen von Dünger aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, von natürlichen Grundgehalten des Bodens sowie Abwässer aus Stallungen. Mindestens 25 % des Phosphors stammen aus Detergentien und anderen Enthärtern. Eine Aufschlüsselung dieses Teiles des Phosphoreintrags nach häuslichen und industriellen Abwässern ist bisher nicht möglich (N ü m a n n 1971). Dabei kann man mit hoher Sicherheit annehmen, daß Phosphor der die Eutrophierung begrenzende, bzw. stimulierende Minimumfaktor ist.

Unterschiedlich sind die Meinungen der Limnologen in der Frage, ob eine wesentliche Reduzierung der auf die Abwässer entfallenden Stoffzufuhr bei Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten die Eutrophierung des Sees entscheidend beeinflussen kann. „Durch die Sanierung der Abwasserverhältnisse werden zweifellos Verbesserungen in der Uferzone erreicht. Ob jedoch auch wieder eine durchgreifende Verbesserung der Verhältnisse in der Freiwasserzone erzielt werden kann, ist nicht mit Sicherheit zu sagen (G ä s s l e r 1971).

In bayerischen Seen konnten die Eutrophierungsprozesse rückläufig gemacht werden, nachdem durch den Bau von Abwasser-Ringleitungen der Phosphorspiegel gesenkt wurde. „Eine ganz andere Frage ist es, ob sich in jedem Falle die Phosphorkonzentration soweit senken läßt, daß die Eutrophierungsvorgänge gestoppt bzw. rückgängig gemacht werden. Für den Bodensee besteht nach den Kalkulationen von V o l l e n w e i d e r die Möglichkeit hierzu“ (N ü m a n n 1971).

Hierfür spricht auch der Bericht von T h o m a s (1971) über eine in den letzten Jahren erreichte Oligotrophierung des Zürichsees, der bekanntlich als erster Alpensee infolge hoher Abwasserbelastung künstlich eutrophiert wurde und „umkippte“. Die Abwässer der Gemeinden im Einzugsgebiet des Zürichsees werden z. Z. in 12 Kläranlagen mechanisch und biologisch gereinigt und vorwiegend durch Behandlung mit  $\text{FeCl}_3$  von den Phosphaten befreit. Die so gereinigten Abwässer werden in 3–6 m Tiefe in den See eingeleitet. „Das Wasser des Zürichsees wurde seither wieder grünblau und klar und enthält viel weniger Algen. Der Sauerstoffgehalt des Sees war in den letzten 4 Jahren viel günstiger als in den letzten 4 Jahrzehnten. Falls diese Verbesserungen in Jahren der Trockenheit andauern, ist die Sanierung sehr befriedigend“ (T h o m a s 1971).

Auf Grund der vorliegenden Untersuchungen wurde im Rahmen der Internationalen Gewässerschutz-Kommission eine gemeinsame Konzeption für die am Bodensee erforderlichen Maßnahmen zur Reinhaltung des Sees erarbeitet. Im Rahmen dieses Maßnahmenkataloges wird z. Z. das Projekt einer Bodenseeringleitung nicht weiter verfolgt, dafür aber empfohlen, die 3. (chemische) Reinigungsstufe zu bauen. Das Projekt der Bodenseeringleitung sah vor, die mehr oder weniger gereinigten Abwässer nicht mehr in den See einzuleiten, sondern in einer Ringleitung zu sammeln und nach Durchlaufen einer Großkläranlage in den Hochrhein einzuleiten.

Offengelassen ist die Frage, ob nach Gewinnung neuer Erkenntnisse über die die Eutrophierung bestimmenden Minimumstoffe, diesem Projekt wieder näher getreten werden muß.

Die erarbeitete gemeinsame Konzeption hat ihren Niederschlag gefunden in den in allen Anliegerstaaten verbindlich eingeführten „Richtlinien für die Reinhaltung des Bodensees vom 1. 6. 1967“.

Der Versuch, auf dieser Basis ein für alle Anliegerstaaten verbindliche Reinhalteordnung mit festen Terminen für die Anpassung der vorhandenen Anlagen an die Reinhalteordnung und die schrittweise Errichtung neuer Kläranlagen

und Kanalisationen aufzustellen, ist jedoch bisher gescheitert, weil sich nicht alle Anliegerstaaten bereitfinden, angesichts der hohen und nicht voll überschaubaren Kosten die entsprechenden Verpflichtungen zu übernehmen. Der Zeitpunkt bis zur Erstellung auch nur der wichtigsten Klärwerke usw. ist daher noch nicht abzusehen. Auch in Baden-Württemberg zögert sich der geplante Ausbau der Anlagen aus Finanzierungsschwierigkeiten des Landes wie der Gemeinden immer wieder hinaus.

Nach einem auf Grund der mittelfristigen Finanzplanung des Landes aufbauenden Schwerpunktprogramm sollen wenigstens alle großen Anlagen bis Ende 1972 in Betrieb sein. Die Realisierung hängt allerdings vom Beitrag der Städte und Gemeinden ab. Bezieht man jedoch die viel langsamere Entwicklung in den anderen Anliegerländern in die Betrachtung ein „... so ergibt sich, daß durch die bisherigen Maßnahmen zwar örtliche Verbesserungen erzielt werden konnten, daß aber von einem Erfolg für die Bodenseereinhaltung im gesamten noch in keiner Weise gesprochen werden kann. Vielmehr bringt die Gesamtheit der bisherigen Maßnahmen in ihrem derzeitigen Stadium sogar eine wohl nicht unerhebliche Mehrbelastung<sup>8</sup>, die gerade im gegenwärtigen sehr labilen Zustand des Sees keinesfalls unterschätzt werden darf. Gerade gegenwärtig sind deshalb Verzögerungen der Bauprogramme äußerst schädlich.

Die Chance, daß sich im Bodensee noch einigermaßen im oligotrophen Bereich wieder ein biologisches Gleichgewicht einstellt, wird von Jahr zu Jahr geringer. Sie sollte unter allen Umständen genutzt werden, da sonst mit schwerwiegenden Folgen zu rechnen ist. Es ist deshalb unerlässlich, daß alle größeren Abwässerfälle im Bodenseegebiet innerhalb weniger Jahre vollständig bereinigt werden“ (G ä s s l e r 1971).

Aus allem vorliegenden Material geht hervor, daß durch die bisherigen Maßnahmen zur Reinhaltung des Sees noch keine Änderung im Eutrophierungstrend oder auch nur eine Verlangsamung der Eutrophierung erzielt worden ist. Die nach den Untersuchungen von G. W a g n e r, von W. N ü m a n n (1971) publizierte Darstellung (Abb. 21) des An-

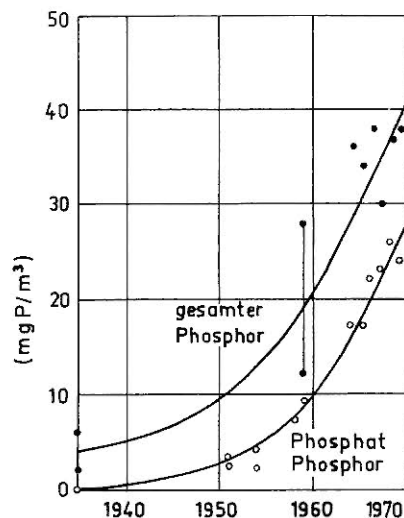


Abb. 21: Anstieg der Phosphorkonzentration im Bodensee (Zusammenstellung nach Dr. G. Wagner)

<sup>8</sup> Gemeint ist das Vorziehen des Ausbaues des Kanalisationsnetzes, von Pumpwerken usw. bei noch nicht ausgebauten Kläranlagen.

stiegs der Phosphatkonzentrationen im Bodensee zeigt vielmehr, vor allem seit 1950, den charakteristischen Verlauf einer auf Grund zunehmender Wachstumsraten immer steiler ansteigenden Kurve. Dieser durch eine Exponentialfunktion mathematisch faßbare Verlauf ist bezeichnend für viele unserer heutigen ökonomischen Wachstumsprozesse (Abb. 22), zugleich aber auch für das Wachstum der dadurch ausgelösten Umweltbelastung<sup>9</sup>.

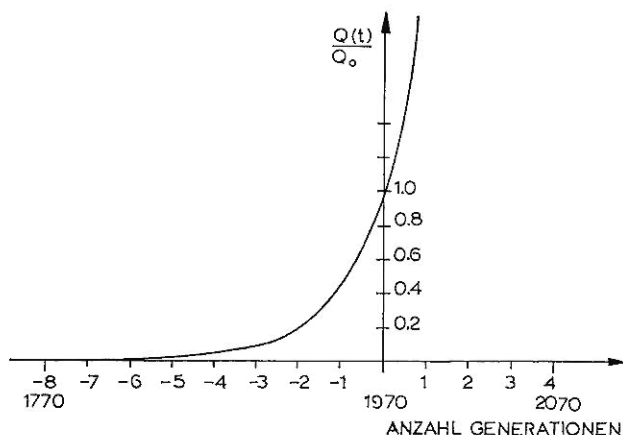


Abb. 22: E. Basler (1971) hat darzustellen versucht, wie exponentielles Wachstum einer ökonomischen oder ökologischen Größe im Zeitraum von etwa 8 Generationen oder 200 Jahren verläuft. Bei einer angenommenen jährlichen Zuwachsrate von 3,3 % entspricht diese Kurve dem mittleren Wachstum des Bruttosozialproduktes der USA seit ihrer Unabhängigkeit. Dies entspricht der Zeitphase seit Beginn der industriellen Revolution in England. Aus Vergleichsrechnungen ergibt sich, daß die für die Umweltbelastung maßgeblichen Größen mindestens ebenso schnell wachsen.

Der Anstieg der Phosphorkonzentrationen im Bodensee seit den dreißiger Jahren ist ein Beispiel exponentiellen Wachstums eines die natürliche Umwelt als menschliche Lebensgrundlage (Trinkwasserspeicher) belastenden Faktors. Noch in den dreißiger Jahren waren keine gelösten Phosphorverbindungen im See nachweisbar, obwohl 0,2 mg P/cbm bestimmbar gewesen wären — bei der 10–15 000 Jahre währenden Geschichte des Sees ein Hinweis auf den äußerst langsamen Prozeß der natürlichen Eutrophierung. Im Jahre 1950 wurden erste Spuren gelöster anorganischer Phosphate, 1953 3–4 mg P/cbm und heute während der Winterzirkulation des Sees 37 mg P/cbm gemessen. Nach Volenweider ist der Bodensee bei 1 mg P/cbm noch oligotroph, bei 5 mg P/cbm schon stark eutrophierungsgefährdet. Der kritische Schwellenwert, unter den der Phosphatgehalt heruntergedrückt werden müßte, um die Produktion anorganischer Substanz wesentlich zu drossen, scheint bei 20 mg P/cbm zu liegen. Das würde — im Bilde unserer Exponentialkurve — eine wesentliche Senkung, bzw. Abflachung erfordern (nach G. Wagner aus W. Nümann 1971).

Z. Z. nähert sich der Trophiegrad des Sees immer mehr jener Cäsar in der Seenentwicklung, den wir „Umkippen“ nennen, bei welchem die Eutrophierung ein Ausmaß erreicht hat, aus dem bei Seen von der Größenordnung des

Bodensees mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln und innerhalb der gegebenen mittleren Planungszeiträume ein Zurück zum oligotrophen See als Spender naturreinen Trinkwassers bisher nicht bekannt und sehr fraglich ist. Dies gilt trotz der am Zürichsee beobachteten Ansätze zur Oligotrophierung. In dem derzeitigen äußerst labilen Zustand des Sees ist dieser Umschlag — zwar zeitlich unbestimmbar — aber sehr plötzlich möglich. Dabei wird der Kollisionskurs deutlich zwischen der realen Entwicklung der Seewasserqualität einerseits und den hygienischen Ansprüchen, die zur Sicherung der Planziele des Landesentwicklungsplanes Baden-Württemberg an den See in seiner Funktion als Trinkwasserspeicher für die Anlieger und den württembergischen Raum sowie als Badesees gestellt werden müssen. Zu der engen kausalen Koppelung von weiterem Industrieausbau im Zuge des Verdichtungsprozesses am See und der Seeeutrophierung äußert sich der 1. Bericht über das Bodenseeprojekt der Deutschen Forschungsgemeinschaft (1963) sehr eindeutig: „Jede Mehrung von Industrie im Einzugsgebiet des Bodensees führt bei den gegenwärtigen Verhältnissen zu einer Aufstockung der schädlichen Einflüsse über Luftströmung, Niederschlag und Abwasser“ (Schlußfolgerungen, Nr. 7). Noch immer und verstärkt gilt heute der Schlußsatz im 1. Bericht über das Bodensee-Projekt der Deutschen Forschungsgemeinschaft: „Die bisher zum Schutz des Bodensees getroffenen Maßnahmen genügen nicht den Ansprüchen, die nach dem Ergebnis der wissenschaftlichen Untersuchungen gestellt werden müssen“.

## IV. Zielkonflikte am See

### 1. Bisherige Entwicklungen und erkennbare Trends

Fassen wir das bisher in Abschnitt II und III Dargestellte zusammen und ergänzen es durch Hinweise auf weitere Entwicklungen und Entwicklungstrends in Uferlandschaft und Hinterland, so ergibt sich in vereinfachter Skizzierung folgende Problematik:

a) Überlastung der seenahen Uferlandschaft durch Konzentration, Überlagerung und Nebeneinander zahlreicher, sich z. T. gegenseitig ausschließender Nutzungen wie Landwirtschaft, Erholungsverkehr unterschiedlicher Formen und Dauer, Naturschutzgebiete von internationaler Bedeutung, Wohnsiedlungen, Industrie, Verkehrsflächen hoher Belastung, Trinkwasserentnahmen usw.

b) Ausbau der industriellen Entwicklungsachsen Konstanz — Radolfzell — Singen und Friedrichshafen — Ravensburg sowie entsprechender Entwicklungen in den anderen Anliegerstaaten mit allen Auswirkungen auf weiteren Wohnbedarf, Bedarf an Erholungs- und Verkehrsflächen sowie zusätzlicher Belastungen durch Immissionen und Abwässer.

c) Weitere zu erwartende Belastungen der seenahen Uferlandschaft und des Sees durch Massentourismus, insbesondere nach Fertigstellung der Autobahnen von Stuttgart und Ulm sowie durch weitere Industrialisierung. Solche zusätzlichen Belastungen würden zwangsläufig zusätzlich ausgelöst durch den von Wirtschaftskreisen am See geforderten Bau einer Seebrücke bei Überlingen und die Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum See.

d) Strukturwandel und teilweise Rezession der Landwirtschaft, die durch Entlassung von ufernahen Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung den Zersiedlungsprozeß und die einseitige Überbauung der Uferzonen weiter fördern.

e) Eutrophierung und Verschmutzung des Sees, die zunächst örtlich zur Einschränkung bzw. zum Aufgeben von Erholungsaktivitäten geführt haben und weiterhin führen werden sowie die Funktion als Trinkwasserspeicher ernst-

<sup>9</sup> Vgl. E. Basler (1971): Umweltprobleme aus der Sicht der technischen Entwicklung. In: Schutz unseres Lebensraumes. Symposium an der ETH Zürich 1970.

lich und zwar wahrscheinlich in Kürze in Frage stellen (vgl. Abschnitt III).

f) Die unter a) bis d) genannten Entwicklungen weisen auf einen in schnellem Fortschreiten begriffenen Verdichtungsprozeß und die Entstehung von Verdichtungsbändern entlang des Seeufers und in den genannten Industrieachsen hin. Der Verdichtungsprozeß ist auch eine der wesentlichen Ursachen für die hohen Wachstumsraten der Seeeutrophierung (vgl. Abschnitt IV/4.1).

## 2. Das heutige raumordnerische Leitbild für das baden-württembergische Bodenseegebiet

Mit diesen realen Entwicklungen muß das in den „Hinweisen für die langfristige Planung im Bodenseegebiet“ als Vorstufe zum Landesentwicklungsplan vom Innenministerium Baden-Württemberg (1962) für die Entwicklung dieser Region erarbeitete Leitbild verglichen werden.

Im Vorwort zu den „Hinweisen“<sup>10</sup> heißt es:

„Die wichtigsten Planungsziele, die zu einer solchen Raumordnung führen, sind:

Die einzigartige Schönheit der Landschaft muß erhalten werden – Der Bodensee als wichtiger Trinkwasserspeicher muß rein bleiben – Die landwirtschaftliche Tragfähigkeit muß gesteigert werden – Der wirtschaftlichen Weiterentwicklung müssen größere Chancen eingeräumt werden durch Schaffung zusätzlicher nichtlandwirtschaftlicher Arbeitsplätze –

Die Tradition des Bodenseeraumes als einer der ältesten Kulturprovinzen des Abendlandes muß gewahrt werden.“

Wie der Text der „Hinweise“ bestätigt, darf man aus der Reihenfolge der genannten Planungsziele auf die Bewertung der Nutzungen am See oder sogar auf Nutzungsprioritäten schließen. Zwar wird auf die möglichen Zielkonflikte durch das Nebeneinander, bzw. die Überlagerung verschiedener Nutzungen hingewiesen, doch glaubte man, diese ausgleichen zu können.

Im Landesentwicklungsplan (Stand vom 1. 4. 71) wird als allgemeines Entwicklungsziel für das Bodenseegebiet genannt:

- „3.9.1 Das Bodensee-Gebiet, geprägt durch die Landschaften am Bodensee mit Randen, Hegau, Linzgau und durch das Allgäu, ist in seiner Entwicklung so zu fördern, daß
- 3.9.11 es am allgemeinen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt im Lande und im benachbarten Ausland teilnimmt;
- 3.9.12 Der Leistungsaustausch innerhalb des Gebietes sowie mit den benachbarten Gebieten und Regionen im Land, in Bayern, in der Schweiz und in Österreich verstärkt wird;
- 3.9.12 Der Uferbereich des Bodensees unter Wahrung des Landschaftscharakters als bedeutender Erholungsraum weiter ausgebaut wird, dabei vor allem die unmittelbar an das Seeufer angrenzende Landschaft in ihrer natürlichen Eigenart weitestgehend erhalten und der Zugang zum Seeufer für die Allgemeinheit erweitert wird.“

Die Nutzung als Trinkwasserspeicher wird in den allgemeinen Planungszielen für das Bodenseegebiet nicht erwähnt, dagegen in den Begründungen und unter den Planzielen für das Gesamtland (vgl. Planziel 2.7.47). Für den aufmerksamen Leser wird deutlich, daß sich der Tenor des Landesentwicklungsplanes (1971) gegenüber den „Hinweisen“ (1962) verändert hat. Lassen sich gegenseitig belastende, weil mit Störfaktoren behaftete Nutzungen wie Industrie, industriefördernde Verkehrsausbauten, Erholungs- und Freizeitverkehr und Trinkwasserspeicher angesichts der Eigengesetzlichkeit und Dynamik ökonomischer Prozesse in einem marktwirtschaftlichen System ohne einschneidende

ökologische Regulative miteinander vereinen? Die bisherige Entwicklung am See spricht dagegen. Ist ein solches Leitbild des „sowohl als auch“ haltbar? Wird damit nicht de facto bereits ein neues Ziel für den Bodenseeraum angestrebt?

Es erhebt sich die Frage, ob es angesichts der skizzierten realen ökonomischen und ökologischen Entwicklungen am See noch realistisch ist, weiterhin die Nutzungen als Erholungsgebiet und als Trinkwasserspeicher zu proklamieren und dafür Mittel zu investieren, solange zu ihrer Sicherung nicht wirksamere Mittel der Raumordnungspolitik eingesetzt werden können.

Hierbei muß nüchtern gesehen werden, daß sich für den Bodenseeraum auf Grund seiner landschaftlichen Attraktivität und seiner günstigen verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten zwei unterschiedliche Leitbilder für die künftige Nutzung ableiten lassen:

1. Ein Leitbild, das die Nutzungskombination Erholungsverkehr + Landwirtschaft + Trinkwasserspeicher mit einer nach Zahl und Art begrenzten, d. h. ökologisch tragbaren Industrienutzung im Hinterland, bzw. in den seeabgewandten Teilen der Ufergemeinden (Leitbild der „Hinweise“) verbindet.

2. Die Entwicklung des Bodenseeraumes zu einem südwestdeutschen Verdichtungsraum, vielleicht zu dem Verdichtungs- und Industrieraum Südwestdeutschlands, mit der Konsequenz der Aufgabe des Erholungsverkehrs in der Uferlandschaft und Aufgabe der Nutzung als Trinkwasserspeicher.

Für eine solche Entwicklung zum Verdichtungsgebiet erfüllt der Bodenseeraum viele Voraussetzungen, bzw. wird diese in Kürze erfüllen können:

1. Offene Landschaftsräume mit geringer Reliefenergie zwischen See und Hegau sowie in der Schußsenke begünstigen die großräumige Ansiedlung von Industrie und Wohngebieten.

2. Gute Verkehrsverbindungen in verkehrsgeographischer bevorzugter Lage bestehen, sind in Planung oder werden vorbereitet<sup>11</sup>:

Autobahnen aus den Räumen Stuttgart und Ulm mit 2 Autobahnkreuzen in nächster Seenähe,

elektrifizierte Bahnverbindungen,

Anschluß an den Luftverkehr durch den nahen Flughafen Zürich,

Anschluß an das Netz der Rohrfernleitungen für Rohöl, Container-Umschlagbahnhöfe in den beiden Entwicklungsachsen.

Schließlich besteht die Möglichkeit zum Gütertransport auf dem Wasserwege, wenn die Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum See mit zwangsläufig folgendem Hafenbau und Industrieansiedlung in den Natur- und Landschaftsschutzgebieten der Uferlandschaft (da sonst keine freien Flächen zur Verfügung stehen) realisiert werden sollte.

3. Der Bodensee stellt ein ausreichendes Trink- und Brauchwasserreservoir für ein künftiges Verdichtungsgebiet dar.

4. Es bestehen ausreichende Möglichkeiten zukünftiger preisgünstiger Energieversorgung. Die Pipeline bei Lindau würde eine Raffinerie und angeschlossene petrochemische Industrie erlauben. Die Planungen für Kernkraftwerke am Hochrhein (u. a. Stein am Rhein) bedeuten neue Energiequellen in nächster Nähe.

<sup>10</sup> Vorwort des damaligen Innenministers Dr. Filbinger vom 13. 4. 1962.

<sup>11</sup> Vgl. I s e n b e r g (1970), Bundesminister für Verkehr (1970).



5. Die reizvolle Landschaft des Bodenseeraumes mit ihrer hohen natürlichen Erholungseignung sowie die leichte Erreichbarkeit weiterer attraktiver Naherholungsgebiete (Alpen, Schwarzwald) werden sich günstig auf den Zuzug auch qualifizierter und anspruchsvoller Arbeits- und Führungskräfte auswirken.

6. Rechnet man ferner in näherer Zukunft mit der Aufhebung der Zollschranken zu Österreich und der Schweiz, so sind wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung eines industriellen Ballungsraumes von europäischer Bedeutung am Bodensee gegeben.

Am Bodensee sind also wesentliche Voraussetzungen für ein weiteres Wirtschaftswachstum und die Entwicklung zum Verdichtungsraum gegeben. Wie weit der Verdichtungsprozeß am See bereits gediehen ist und welche Konflikte sich daraus für seine Funktion als ökologischer Ausgleichsraum ergeben, soll abschließend in den Abschnitten 3 und 4 behandelt werden.

### 3. Die Funktion des Bodenseegebietes als „ökologischer Ausgleichsraum“

Verdichtungsräume sind nicht haltbar ohne ausreichend große, ihnen funktionell zugeordnete, meist dünner besiedelte, „ökologische Ausgleichsräume“, die die nötigen Nah- und Ferienerholungsgebiete bereitstellen und die Versorgung mit reinem Wasser, reiner Luft und gesunder Nahrung für die Menschen der als Lebensräume stark belasteten Ballungen sichern<sup>12</sup>. Als solche ökologischen Ausgleichsräume bieten sich u. a. viele agrarische Problemgebiete – bei weitem nicht alle – an. Dies betrifft u. a. große Teile des Alpenraumes, der Mittelgebirge und der Niederungsgebiete mit hohen Grundwasserständen, vielfach Räume mit ungünstigen natürlichen Produktionsbedingungen der Landwirtschaft. Der Verein Naturschutzpark (1956) und die Konferenz für Raumordnung (1960) hatten die Notwendigkeit dieser Zuordnung von Verdichtungsräumen und Naturparken als Ausgleichsräume bereits frühzeitig grundsätzlich in der Rahmenplanung für Naturparke in der Bundesrepublik Deutschland konzipiert. Dieser Gedanke ist in das Naturparkprogramm der Bundesrepublik aufgenommen worden. Die weitere, immer bedenklichere Entwicklung der Umweltbedingungen in den Verdichtungsräumen hat die Richtigkeit und Notwendigkeit dieses Konzepts bestätigt. Im Katalog der Naturparke oder ihnen gleichzusetzender Großerholungsgebiete sind wesentlich Teile des westlichen Bodenseegebietes enthalten. In das Umweltprogramm der Bundesregierung 1971 ist der Begriff der „ökologischen Ausgleichsräume“ übernommen worden (S. 13). Die dem Umweltprogramm beigefügte, im Institut für Raumordnung (1971) auf Grund von Unterlagen der Landesplanungsbehörden der Länder bearbeitete Karte „Erholungsgebiete und als Erholungsgebiete geeignete Räume“ weist den überwiegenden Teil des baden-württembergischen und bayerischen Bodenseegebietes – mit Ausnahme der industriellen Entwicklungsachsen – als Kurzerholungs- bzw. Ferienerholungsgebiet aus. Der Bodenseeraum weist zur Zeit noch in großen Teilen die Qualitäten eines solchen ökologischen Ausgleichsraumes für die Verdichtungsräume der Bundesrepublik, in Baden-Württemberg speziell für den Verdichtungsraum am mittleren Neckar auf: Die natürliche Eignung als Erholungsraum für Nah- und Ferienerholung, als Speicher naturreinen Trinkwassers

mit noch wesentlich ausweitbarem Versorgungsbereich, als landwirtschaftlicher und gartenbaulicher Produktionsraum für hochwertige Nahrung und durch den naturnahen Charakter wesentlicher Teilgebiete der Uferlandschaft und des Hinterlandes mit natürlichen und naturnahen Landschaftsteilen und -bestandteilen. Der Bestand an natürlichen und naturnahen Ökosystemen wie Wäldern, Ufergehölzen, Röhrichten und Rieden, Still- und Fließgewässern sowie Mooren und deren Fähigkeit mit Belastungen durch menschliche Eingriffe und Nutzungen selbstregulierend fertig zu werden, ist entscheidend für die Leistungsfähigkeit als ökologischer Ausgleichsraum. Von besonderer Bedeutung ist deshalb für die Uferlandschaft des Bodensees der Gürtel von Mooren und Anmooren, Rieden, Röhrichten und ufernahen Seeteilen, der als Naturschutzgebiet geschützt bisher noch die überbauten Uferstrecken unterbricht. Sie haben z. T. als Wasservogel- und Pflanzenschutzgebiete europäische Bedeutung erlangt, wie die Verleihung des Europa-Diploms durch den Europa-Rat für das NSG Wollmattinger Ried bei Konstanz bezeugt.

Teile der Uferlandschaft im westlichen Bodenseegebiet (vor allem im Kreise Konstanz) und des Hinterlandes in allen baden-württembergischen Bodenseekreisen haben noch einen ausgesprochenen vorindustriellen Landschaftscharakter erhalten. Gerade diese Landschaftsräume haben heute nicht nur aus ökologisch-hygienischen Gründen (Grimm 1962), sondern auch auf Grund der durch Landschaftsstruktur und -bild bedingten Erlebniswerte eine wachsende Anziehungskraft für den heutigen Menschen. Sie sind bei dem großen Exodus aus den vielfältigen belasteten Verdichtungsräumen die für die Regeneration des Menschen prädestinierten Ziel- und Rückzugsgebiete. Zu den naturbedingten strukturell-ästhetischen und ökologischen Voraussetzungen des Ausgleichsraumes Bodensee tritt der in anderen Landschaftsräumen in dieser Fülle selten gegebene und auch nicht machbare Reichtum an baulichen Kulturdenkmälern, deren Wirkung sich in Verbindung mit ihrer landschaftlichen Umgebung zu einmaligen Erlebniswerten steigern kann. Man denke an das Kloster Birnau, die See-seite Meersburgs, die Wallfahrtskirche über Baltenhausen, an Nonnenhorn, die Kirchen der Reichenau, Salem, Heiligenberg und anderes. Diese Liste ließe sich für die übrigen Anliegerländer beliebig erweitern. Damit ist die Verpflichtung auferlegt, „... alles zu tun, um diesen Schatz verständnisvoll zu pflegen. So etwas ist schon geboten im Hinblick auf die Bedürfnisse der Menschen, bei Entspannung und Erholung aus dem technisch-kommerziellen Alltag, der auf eine Beseitigung des Gewordenen und Gewachsenen hinzielt, in eine Welt auszuweichen, wie sie nach Bauwerken und Landschaft als unersetzbarer Schatz aus den früheren Jahrhunderten überkommen ist. Der Mensch sucht sich für seine Reisen als Gegengewicht Ziele, die noch aus einer anderen Zeit als der der technisch-kommerziellen Rationalität stammen... Der in streng zweckrationaler Umwelt tätige Mensch bedarf (ferner) eines Bewegungsspielraumes, für den sich am besten Landschaften mit dünner Besiedlung eignen, wie das für weite Teile von Oberschwaben zutrifft.“ (Isenber g 1970).

Neben der Leistung als Erholungsgebiet ist die entscheidende – und zugleich akut gefährdete – Ausgleichsleistung für den Verdichtungsraum am Mittleren Neckar die Lieferung von hochwertigem Trinkwasser. Dieser Verdichtungsraum gehört zu den Wassermangelgebieten des Landes. Die gesamtwasserwirtschaftlichen Verhältnisse Baden-Württembergs sind hier im Einzugsgebiet des Neckars mengen- wie gütemäßig am angespanntesten. Im Rahmen eines großräumigen wasserwirtschaftlichen Ausgleich wird dieser Raum aus Wasserüberschußgebieten des Landes versorgt: Durch die Landeswasserversorgung aus den Grundwasservorkommen des Donauriedes und vom südöstlichen

<sup>12</sup> Vgl. die eingehendere Darstellung und Begründung „ökologischer Ausgleichsräume“ bei Buchwald (1971): Umweltschutz und Gesellschaft. Vortrag im Rahmen der Vortragsveranstaltungen des Niedersächsischen Ministerpräsidenten in Hannover, Dezember 1970 – Naturschutz- und Naturparke 1/1971.



Albrand, durch die Fern-Wasserversorgung Rheintal aus dem Grundwasserkörper der Oberrheinebene und durch die Bodensee-Wasserversorgung. Seit Inbetriebnahme der 2. Fernleitung ist die Entnahmemenge am See bis auf 7,5 cbm/sec. steigerbar, d. h. bis zu 650 000 cbm/Tag<sup>13</sup>. Für den Wasserhaushalt des Sees bedeutet das fast die Hälfte der täglichen Verdunstung der Seeoberfläche (durchschnittlicher Zufluß 367 cbm/sec., Abfluß ca. 350 cbm/sec., aber: Jahresminimum des Zuflusses 40 cbm/sec.). Wenn man die Gesamtleistung der 3 Fernwasserversorgungen mit rd. 16,5 cbm/sec. Trinkwasser an Höchstverbrauchstagen ansetzt, wird deutlich, in wie hohem Maße die heutige und künftige Existenz des Verdichtungsraumes Mittlerer Neckar vom Ausgleichsraum Bodensee abhängig ist.

Neben der Trinkwasserversorgung wird z. Z. eine andere Ausgleichsleistung für den Raum am Mittleren Neckar hart diskutiert: Die Zuleitung von rd. 20 cbm/sec. Wasser aus dem Überlinger See durch einen Albstollen in den Neckarraum zur Aufhöhung der Niedrigwasserstände des Neckars. Diese Zuleitung soll ein System von Rückhaltebecken im Einzugsgebiet des Mittleren Neckars ersetzen und die Wasserqualität des stark verschmutzten Flußwassers (Belastungsstufe V) verbessern, ausreichende Wasserstände für die Schifffahrt und – vermutlich – auch das nötige Kühlwasser für Kraftwerke sicherstellen.

Gegen diese Verwendung des Bodenseewassers sprechen folgende Überlegungen:

1. Die Anforderungen an den Bodensee als Trinkwasserspeicher steigen laufend und werden weiter steigen. Neben künftiger Bedarfssteigerung für den Verdichtungsraum Mittlerer Neckar sind Anforderungen von den anderen Seeanliegern (u. a. Zürich, Winterthur, Basel, Entwicklungsachse Schussental) bevorstehend.
2. Eine Verwendung des qualitativ hochwertigen, aber in der Menge begrenzten Seewassers zur Verdünnung des Neckarwassers ist angesichts des wachsenden Bedarfs an Trinkwasser nicht zu verantworten.
3. Der viel wichtigere und dringendere Bau von Kläranlagen im Neckareinzugsgebiet würde dadurch zwar hinausgezögert, aber nicht aufgehoben.
4. Angesichts der hohen Investitionen für den Albstollen und der Begrenztheit der Mittel müssen Alternativen erwogen werden. Es muß grundsätzlich gefragt werden, ob es richtig ist, durch Verbesserung der Schiffsverkehrsbedingungen und der Voraussetzungen für den Ausbau von Kraftwerken das Wirtschaftswachstum im Verdichtungsraum Mittlerer Neckar und damit zwangsläufig die Belastungen dieses Raumes weiter zu steigern, anstatt durch Kläranlagenbau und evtl. weitere Trinkwasserlieferungen einen Beitrag zur Verbesserung der Qualität der Lebensbedingungen zu leisten.

Das Projekt des Bodensee-Neckarstollens ist zwangsläufig gekoppelt mit der Errichtung eines seit langem aus anderer Zielsetzung heraus (Hochrheinschifffahrt zum See und Kraftwerksausbau des Hochrheins) erörterten Bodensee-regulierwehres bei Hemishofen.

Die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee befaßt sich durch ihre Sachverständigen z. Z. mit den bei einer etwaigen Regulierung der Bodenseewasser-

Abb. 23: Campingplatz Überlingen (25. 5. 1958). Auf engstem Raum drängen sich hier Straße, Bahnlinie, Zeltplatz, Badebetrieb und Abwassereinleitung. Die Trinkwasserentnahme ist nicht weit entfernt

Abb. 24: Neues Ufer am Gnadensee, Feriensiedlung Wallhausen  
Abb. 25: Neubau der B 31 bei Güttingen, Bodanrück

stände entstehenden hydrobiologischen und Gewässerschutzproblemen. Voraussetzung einer Zustimmung zu einer solchen Wasserstandsregulierung wird u. a. sein müssen, daß durch sie keine Begünstigung der Eutrophierung des Sees hervorgerufen wird. Auch darüber hinaus wirft das Projekt für die Uferlandschaft durch die Verringerung der Wasserstandsschwankungen eine Reihe sehr komplexer ökologischer Fragen auf, da die pflanzlichen und tierischen Lebensgemeinschaften vieler Naturschutzgebiete der Seeufer auf wechselnde Wasserstände angewiesen sind. Es wird deshalb nötig, das hydrobiologische Gutachter-Team durch Fachleute allgemein landschaftsökologischer Ausrichtung zu ergänzen. Bevor eine solche Begutachtung nicht vorliegt, kann zu diesem Projekt aus landespflegerischer Sicht nicht umfassend Stellung genommen werden.

#### 4. Zielkonflikte und Konsequenzen einer funktionalen Zuordnung des Bodenseeraumes zu Verdichtungsräumen

##### 4.1 Ist der Bodenseeraum als ökologischer Ausgleichsraum noch funktionsfähig?

Nach dem bisher Dargestellten erhebt sich die Frage, inwieweit der Bodenseeraum, vor allem See und Bodensee-uferlandschaft, noch als ökologischer Ausgleichsraum funktionsfähig sind, bzw. wie lange sie es noch sein können. In Abschnitt II wurde auf die Belastung der Uferlandschaft und die Gefährdung der Erholungseignung, in Abschnitt III auf die weit fortgeschrittene Gefährdung der Wasserqualität hingewiesen. Beide Prozesse sind aber nur Folgen und Symptome für den fortschreitenden Verdichtungsprozeß in den Seeufergemeinden und den Entwicklungsachsen Radolfzell–Singen und Friedrichshafen–Ravensburg sowie anderen Teilen des Hinterlandes. Als Ergänzung und Korrektur der in Abschnitt II genannten Daten wird es nötig, die Entwicklung am Bodensee im Rahmen Baden-Württembergs und der Bundesrepublik zu sehen. Wieweit ist der Verdichtungsprozeß am See im Verhältnis zu den Verdichtungsbändern und Verdichtungsräumen der Bundesrepublik vorangeschritten? Inwieweit und in welchen Teilen ist der Bodenseeraum in der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligt? Oder ist er bereits zu den „Gebieten mit gesunden Strukturen und Lebensbedingungen“ zu rechnen?

In einer für die deutsche Raumordnung bis heute wegweisenden Arbeit haben G. Isbary, H.-J. v. d. Heide und G. Müller die Merkmale und Abgrenzungen für „Gebiete mit gesunden Strukturen und Lebensbedingungen“ (1969) für die Bundesrepublik untersucht. In dieser Arbeit werden in einer gerade auch für die Beurteilung des Bodenseeraumes wesentlichen Karte das Adernetz der Verdichtungsbänder und die zentralen Orte dargestellt. Dabei wurden all jene Siedlungsgebiete – nicht Gemeinden – als Verdichtungsgebiete eingetragen, deren Besiedlungsdichte<sup>14</sup> – nicht Bevölkerungsdichte – über 300 Ew/qkm liegt. Als Verdichtungsbänder wurden ferner nur Siedlungsgebiete eingetragen, die sich über eine Mindestentfernung von etwa 15 km erstrecken.

<sup>13</sup> Nach neuesten Angaben ist eine Lieferung von max. 10 m<sup>3</sup>/sec. aus dem See möglich.

<sup>14</sup> Unter Besiedlungsdichte wird hier die Wohnbevölkerung einer Gemeinde, bezogen auf die theoretisch besiedelbare Fläche, verstanden, nicht – wie bei der Bevölkerungsdichte – auf die gesamte Gemeindefläche.

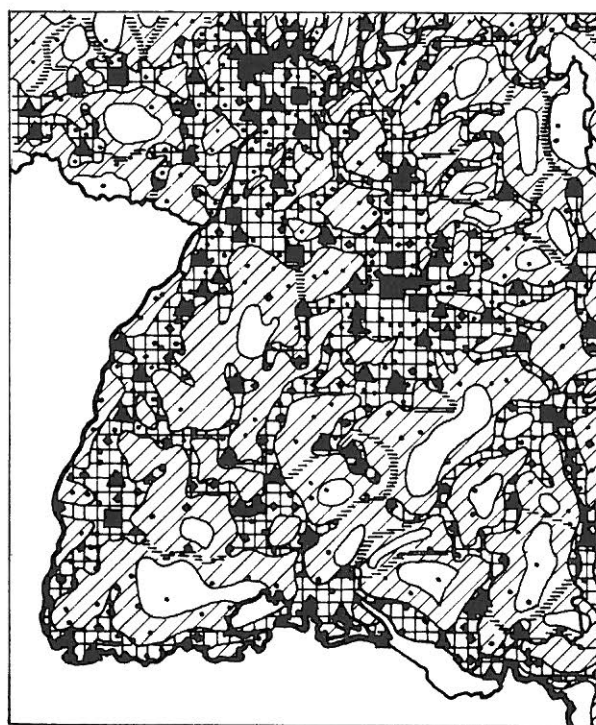
Abb. 26: Insel Reichenau, Rohrmatten, Stacheldrahtzäune und Buden verwehren den Blick und den Zugang zum See

Abb. 27: Uferwanderweg auf der Reichenau

Abb. 28: Naturschutzgebiet „Vogelfreistätte Mettnau“; Röhrichte, Riedwiesen und Auenwald bieten verschiedenste Biotope für die Vogelwelt







- bestehende Verdichtungsbänder
- mögliche Verdichtungsbänder, im Ansatz vorhanden
- in gemittelter Raum/Zeitentfernung bis 35 Min erreichbare nichtlandwirtschaftliche Arbeitsplätze oder Arbeitsplätze in Verdichtungsbändern
- ohne ausreichende nichtlandwirtschaftliche Arbeitsplätze oder erreichbare Arbeitsplätze in gemittelter Zeit/Raumentfernung bis 35 Min

| Zentralitätsstufe        | Kern+Nahbereich    |
|--------------------------|--------------------|
| • ländliche Kernsiedlung | 6000 - 8000 Einw   |
| ◆ Unterzentrum           | 10000 - 20000 Einw |
| ▲ Mittelzentrum          | 20000-100000 Einw  |
| ■ Oberzentrum            | 100000-500000 Einw |
| ■ Oberzentrum            | ab 500000 Einw     |

Abb. 29: Das Adernetz der Verdichtungsbänder und die zentralen Orte SW-Deutschlands (Ausschnitt aus einem Entwurf von G. Isbary 1969 für den Raum der Bundesrepublik Deutschland).

In dem in Abb. 29 wiedergegebenen Ausschnitt aus dieser Karte treten besonders hervor: Die Verdichtungsgebiete des Rhein-Neckar- und des Mittleren Neckar-Raumes, der Raum um Karlsruhe mit der „Rheinschiene“ bis Basel, ferner die Umrahmung des nördlichen Bodenseeufers durch Verdichtungsbänder mit den beiden nach Norden auslaufenden Entwicklungsachsen.

Danach ist das deutsche Bodenseeufers mit Ausnahme des nördlichen Bodanrucks und der Höri von maximal 10 km breiten Verdichtungsbändern umrahmt, von denen aus bei Friedrichshafen/Ravensburg und Singen weitere Bänder nach Norden abzweigen. An diese Verdichtungsbänder schließt sich eine Zone an, aus der entweder in einer gemittelten Zeit/Raumentfernung bis zu 35 Minuten außerlandwirtschaftliche Arbeitsplätze in Verdichtungsbändern erreicht werden können oder die selbst über entsprechende Arbeitsplätze unter gleichen Bedingungen verfügen. Diese Zone erstreckt sich vom Seeufer aus gerechnet im allgemeinen bis zu einer Tiefe von rd. 20 km Luftlinie.

Räume, die diese Bedingungen nicht erfüllen, finden sich z. B. im nördlichen Teil des Kreises Überlingen, in den seefernen Teilen der Kreise Ravensburg und Stockach. Nach der Beurteilung der Verfasser muß der überwiegende Teil des deutschen Bodenseegebietes durchaus als „Gebiet mit gesunden Strukturen und Lebensbedingungen“ betrachtet werden.

Auf Grund von Bevölkerungsdichte und Industriebesatz wird die Verdichtung in den Bodenseekreisen nach dem Stand vom 30. 6. 1964 von den Verfassern folgendermaßen beurteilt:<sup>15</sup>

**Stark verdichtete Kreise**

> 230 EW/qkm, > 150 a. T. Ind. Bes.): Konstanz, Tettnang

**In Verdichtung begriffene Kreise**

(150–300 EW/qkm, 60–150 a. T. Ind. Bes.): Ravensburg

(100–150 EW/qkm, 60–150 a. T. Ind. Bes.): Überlingen, Wangen, Lindau

**noch wenig verdichtete Kreise**

(< 100 EW/qkm, 60–150 a. T. Ind. Bes.): Stockach.

Nach dieser Einstufung besteht nur ein geringer Unterschied im Verdichtungsgrad zwischen den Kreisen Konstanz und Tettnang und den Kreisen des Mittleren Neckarraumes.

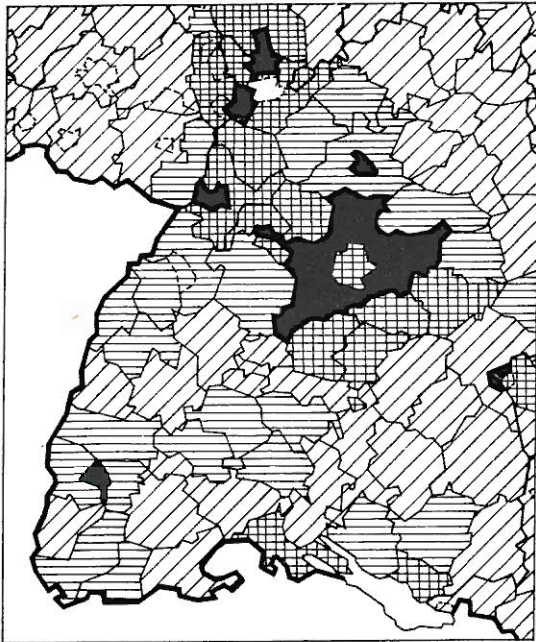
Die folgenden Abb. 30–33 sollen das Fortschreiten des Verdichtungsprozesses am See bis zum Jahr 1970 sowie die Bedeutung des Bodensees für die Wasserversorgung des Verdichtungsraumes Mittlerer Neckar deutlich machen.

Abb. 30 soll die Bevölkerungszunahme in den Bodenseekreisen Baden-Württembergs im Vergleich zu den Wachstumsraten in den Verdichtungsgebieten Mittlerer Neckar und Rhein-Neckar deutlich machen. Der Wachstumsprozeß in den Kreisen Konstanz und Tettnang zeigt eine Zunahme von + 10 bis + 19 Ew/qkm und damit gleiche oder ähnliche Raten wie in den oben genannten Verdichtungsräumen, wenn man von deren Kernzonen absieht.

Die Kreise Überlingen und Ravensburg, die sich weiter in das dünner besiedelte Hinterland erstrecken, erreichen – im Kreismittel – nur Steigerungen von + 5 bis + 10 Ew/qkm. Hier zeigt sich, daß die von Isbary in Abb. 4 angewandte Darstellung der auf kleinere Raumeinheiten bezogenen Siedlungsdichte der Lokalisierung des Verdichtungsprozesses besser gerecht wird.

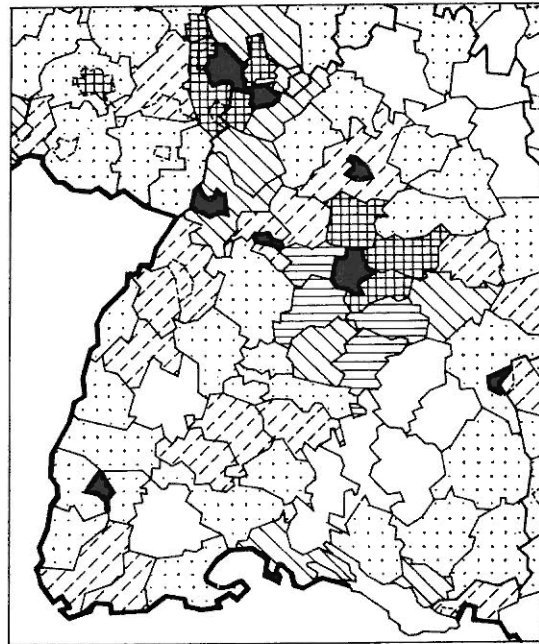
Abb. 31 zeigt als Ergebnis dieses Wachstumsprozesses den Stand v. 1. 1. 70. Die Kreise Konstanz und Tettnang haben Bevölkerungsdichten von 300–400 EW/qkm erreicht und weisen damit gleiche Dichten wie die Kreise Leonberg, Böblingen, Reutlingen und Nürtingen im Verdichtungsgürtel um Stuttgart auf.

<sup>15</sup> Wie in Abschnitt II belegt, ist der Verdichtungsprozeß in den Seeufergemeinden auch im letzten Jahrzehnt weiter fortgeschritten.



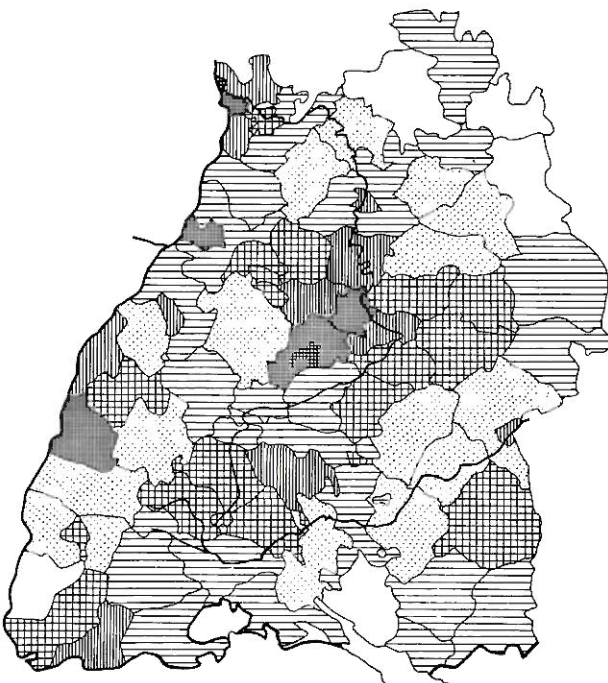
■ +20 und mehr  
 ▨ +10 bis +19  
 ▩ +5 bis +9  
 ▧ ±5  
 □ -10 bis -20

Abb. 30: Bevölkerungsveränderung je qkm in den Kreisen SW-Deutschlands während der Jahre 1967–1969. Quelle: Statist. Bundesamt. Bearbeitet im Institut für Raumordnung, Godesberg.



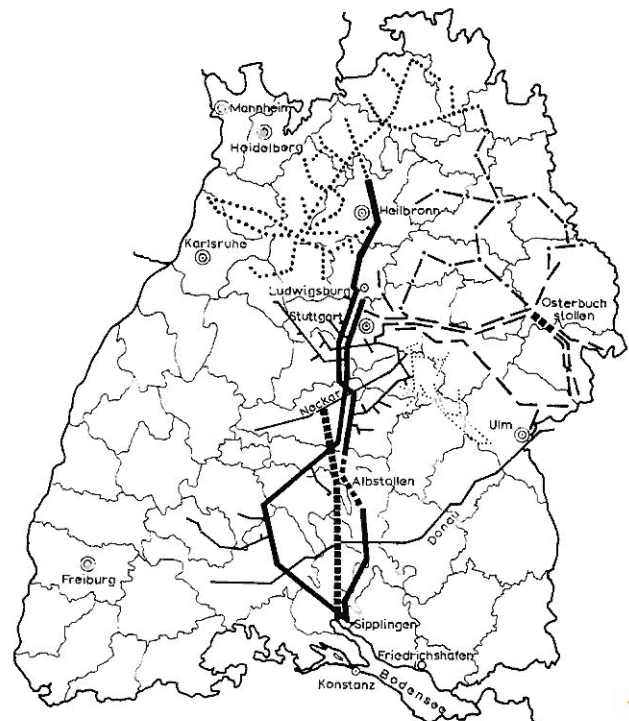
□ 0 - 99  
 ▧ 100 - 199  
 ▨ 200 - 299  
 ▩ 300 - 399  
 ▧ 400 - 499  
 ▨ 500 - 999  
 ■ über 1000

Abb. 31: Bevölkerungsdichte in den Kreisen SW-Deutschlands (Stand: 1. Januar 1970). Quelle: Statist. Bundesamt. Bearbeitet im Institut für Raumordnung, Godesberg.



□ bis 6999  
 ▧ 7000 - 7999  
 ▨ 8000 - 8999  
 ▩ 9000 - 9999  
 ▧ 10000 - 11999  
 ▨ über 12000

Abb. 32: Bruttoinlandsprodukt in DM je Kopf der Wirtschaftsbevölkerung 1969 in den Kreisen Baden-Württembergs (vorläufiges Ergebnis). Quelle: Statist. Landesamt Baden-Württemberg. Kartenvorschlag: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg.



— Bodensee-Wasserversorgung  
 - - - Fern-Wasserversorgung Rheinital  
 - - - Wasserversorgung Nordost-Württemberg  
 - - - Blau-Lauter-Gruppe  
 — Landes-Wasserversorgung  
 ■ Basis-Stollen

Abb. 33: Wasserversorgung des Verdichtungsraumes Mittlerer Neckar mit dem Verteilernetz der Bodensee-Wasserversorgung (ausgezogene breite und schmale Bänder) und dem Albstollen („Basisstollen“). (Nach Schmidt 1971). Vgl. Erläuterung im Text, Abschnitt IV/3.

Demgegenüber liegen die Werte des Bruttoinlandproduktes der Bodenseekreise Konstanz, Tettnang, Ravensburg mit 8- bis 9000 DM je Kopf der Wirtschaftsbevölkerung 1969 unter den Werten der Kreise im Verdichtungsraum Mittlerer Neckar (Abb. 32).

Abb. 33 stellt die Wasserversorgung des Verdichtungsraumes Mittlerer Neckar dar. Von den 4 Fernwasserversorgungen ist die Bodensee-Wasserversorgung die ausbaufähigste. Der Verdichtungsraum Mittlerer Neckar ist in seiner Existenz in hohem Maße von den Wasserlieferungen aus dem „Ausgleichsraum Bodensee“ abhängig.

#### 4.2 Kollision zwischen Fortschreiten des Verdichtungsprozesses und Ausgleichsfunktion

Aus allem bisher Dargelegten geht hervor, daß ein Fortschreiten des Verdichtungsprozesses mit allen zwangsläufigen Konsequenzen ökologischer und struktureller Art nicht vereinbar ist mit der Funktion als ökologischer Ausgleichsraum. Es ist die Frage: Wollen wir diese Entwicklung des Bodenseeraumes zum industriellen Verdichtungsraum? Dürfen wir die Entwicklung zum Verdichtungsraum weiterhin treiben lassen? Liegt diese wirklich im Interesse Baden-Württembergs, der Bundesrepublik und der übrigen Anliegerstaaten des Sees? Welche Gründe sprechen gegen diese Entwicklung? Wollen wir sie aber nicht, so müssen wir die Konsequenzen ziehen und zwar bald.

#### 4.3 Unterschiedliche Bewertung der Ausgleichsfunktion durch die Anliegerländer

Aus dem bisher Dargelegten (Abschnitte III und IV/3) geht ferner eindeutig hervor, daß auf die Ausgleichsfunktion des Bodenseeraumes nicht verzichtet werden kann. Dies gilt allein schon für die Funktion als Trinkwasserspeicher, auf die nicht nur Baden-Württemberg für die weitere Existenz zentraler Landesteile angewiesen ist.

Für die anderen Bodenseeanlieger so Bayern, Vorarlberg und die Schweiz scheinen zunächst noch keine derart zwingenden Gründe zu bestehen, ihre Seeanteile und die Uferlandschaft naturnah und ökologisch leistungsfähig zu erhalten, da ihnen ausreichende Ausgleichsräume im Alpengebiet zur Verfügung stehen.

Insbesondere Vorarlberg und die Nordostschweizer Kantone wünschen für ihre schon heute industrialisierten Uferbereiche eine weitere Industrieverdichtung zur Hebung des Realinkommens.

Dieser momentane Interessengegensatz muß nüchtern gesehen werden. Dies gilt jedoch bei der wachsenden Vernetzung Europas in ökonomischer und ökologischer Hinsicht nur kurzfristig. Im Bodenseeraum stehen für alle anliegenden Länder einmalige, naturbedingte und kulturelle, materielle und immaterielle Werte und Voraussetzungen unserer Existenz auf dem Spiel, die weder reproduzierbar noch an anderer Stelle machbar sind und die in der wachsenden Umweltkrise noch laufend an Bedeutung gewinnen. Es kommt deshalb schon heute darauf an, die Weichen der Wirtschafts- und Raumordnungspolitik für das Bodenseegebiet — als Modellfall für viele andere Ausgleichsräume — rechtzeitig zu stellen und zu einer gemeinsamen Lösung aller Anliegerländer zu kommen.

#### 4.4 Konsequenzen

Wir haben schon früher die Frage gestellt, ob sich die ambivalenten Planungsziele des Landesentwicklungsplanes Baden-Württemberg einschließlich der Ausgleichsfunktionen für die Verdichtungsräume auf Dauer angesichts der Eigengesetzlichkeit und Dynamik ökonomischer Prozesse in einem marktwirtschaftlichen System ohne einschneidende landespflegerische, d. h. ökologische Regulative miteinander

vereinbaren lassen? Alles bisher vorgelegte Material über die Entwicklung am See spricht dagegen. Der Zusatz „ohne einschneidende landespflegerische, d. h. ökologische Regulative“ ist hier besonders betont. Denn der Prozeß der Zerstörung menschlicher Lebensgrundlagen findet z. Z. in allen Industriestaaten, unabhängig vom Wirtschafts- und Gesellschaftssystem, statt. Es kommt deshalb darauf an, die Vorteile des marktwirtschaftlichen Systems mit den sich aus unserer Umweltsituation ergebenden — einschneidenden — ökologischen Regulativen zu verbinden, d. h. zu einem Ausgleich zwischen den ökonomischen und ökologischen Notwendigkeiten der Gesellschaft zu kommen. Das bedeutet auch entscheidende Korrekturen in unserer bisherigen Wertordnung, in der Wirtschaftswachstum und quantitative Steigerung des Lebensstandards an erster Stelle stehen. Die Einschaltung ökologischen, also Umweltgedankens, in die gesellschaftspolitischen und ökonomischen Denkmodelle ist erstmals im Umweltprogramm der Bundesregierung (1970) in wesentlichen Ansätzen formuliert worden. Dort heißt es: „Die Raumordnungspolitik muß deshalb in Zukunft die Funktionen der Gebiete auch nach dem Maß der Umweltbelastung bewerten und entsprechende Folgerungen ableiten. Dies muß vor allem durch eine Analyse der ökologischen Leistungsfähigkeit der einzelnen Teilräume im Rahmen der Regional- und Landschaftsplanung erreicht werden“ (S. 12).

„Diese Entwicklungsschwerpunkte (gemeint sind Ober- und Mittelzentren) müssen soweit von den vorhandenen Verdichtungsräumen entfernt liegen, daß noch ausreichende ökologische Ausgleichsräume dazwischen liegen können. Aber auch für den Bestand der Ausgleichsräume selbst ist eine Konzentration der Siedlungs- und Infrastruktur dringlich, weil sonst deren Regenerationsfähigkeit nicht gewährleistet ist“ (S. 13). Hier wird erstmalig in einer Regierungsverlautbarung der Begriff des „ökologischen Ausgleichsraumes“ aufgegriffen.

Entscheidend für eine künftige Raumordnungspolitik im Verhältnis des Bodenseeraumes u. a. zum Verdichtungsraum Mittlerer Neckar ist folgender Abschnitt:

„Beim weiteren Ausbau der Verdichtungsräume müssen deshalb qualitative Aspekte (Qualität der Lebensbedingungen) den quantitativen (Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum) vorgehen. Das kann im Einzelfall bedeuten, daß in bestimmten Gebieten, in denen unzumutbare Umweltbedingungen nicht durch technische Maßnahmen verbessert werden können, Nutzungsbegrenzungen durchgesetzt werden müssen und unter Umständen auch eine Eindämmung des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums in Kauf genommen werden muß“ (S. 13).

Diese Notwendigkeit kann sich u. E. nicht nur in Verdichtungsräumen, sondern vordringlich auch in hochwertigen Ausgleichsräumen von internationaler Bedeutung wie dem Bodenseegebiet ergeben. Das Bodenseegebiet ist geradezu das Musterbeispiel eines Raumes, dessen sinnvolle und verantwortungsbewußte Entwicklung für die Gesellschaft nur bei evolutionärer und pragmatischer Umschaltung auf eine neue, ökologisch orientierte Wirtschafts- und Raumordnungspolitik möglich ist.

Aus dieser Konzeption wurde das Bodenseemanifest entwickelt. Eine solche Raumordnungspolitik richtet ihre Planungsziele auf ein ausgewogenes System von Verdichtungsräumen und -bändern und diesen funktional zugeordneter, genügend großer ökologischer Ausgleichsräume aus. Die Sachverständigen des Europarates (1969) sprechen in diesem Zusammenhang von einer „neuen ökologischen Polarität“ zwischen ländlichen und Verdichtungsräumen. Das bedeutet:

a) ein konsequentes Abgeben von einer nivellierenden, auf die Fläche und nicht auf den Menschen bezogenen ambi-



valenten Raumordnungspolitik<sup>16</sup> des „sowohl als auch“, die nicht zu bewältigende Zielkonflikte und letzten Endes den Verlust der Ausgleichsfunktion des Bodensees bedeutet, zugunsten einer an den Funktionen der Räume ausgerichteten, differenzierten Raumordnungspolitik und Förderung.

b) Zur Durchsetzung einer auf Polarität ausgerichteten Raumordnungspolitik ein verändertes und wirkungsvolleres raumordnerisches Instrumentarium, als es bisher den Landesplanungsbehörden zur Verfügung steht.

Dazu gehören u. a.:

- Neue Formen des steuerlichen Ausgleichs zwischen Verdichtungs- und Ausgleichsräumen und einer damit parallel laufenden Investitionspolitik als raumordnerische Instrumente. Dieser Ausgleich kann vermutlich nicht auf die Ebene eines Bundeslandes beschränkt werden. Beispiele hierfür bestehen u. a. in den Niederlanden. Nur so kann sichergestellt werden, daß die Ausgleichsräume am allgemeinen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Fortschritt teilnehmen (vgl. Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg; Bodenseegebiet, Ziffer 3.9.11), d. h. im konkreten Fall, daß „der Bodenseeraum nicht zum Naturschutzpark der Stuttgarter wird“ (aus den Diskussionen um den Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, Teilplan Bodensee).

Das bedeutet, daß ökologische Leistungen der Ausgleichsräume (Erholungseffekt, Wasserspende), häufig verbunden mit dem Verzicht auf bestimmte ökonomische Nutzungen (Industrie), von den Verdichtungsräumen ökonomisch, u. a. auf dem Wege über die Steuer, honoriert werden. Der Vorschlag eines „Bodenseepfennigs“ zielt in diese Richtung.

- Modifizierung der derzeitigen Planungshoheit der Gemeinden zugunsten der regionalen Ebene als Voraussetzung einer wirksameren Durchsetzung überörtlicher Planungsziele.
- Realisierung der Sozialbindung des Eigentums an Grund und Boden gem. Art. 14 (2) Grundgesetz mit Auswirkungen für Bodenpolitik und Bodenordnung als Voraussetzung einer wirkungsvollen Raumordnungs-, Städtebau- und Landespflegepolitik.
- Baldige Verabschiedung von Landespflegegesetzen durch Bund und Länder an Stelle des Reichsnaturschutzgesetzes als Voraussetzung zeitgemäßer landespflegerischer Tätigkeit, insbesondere auf dem Gebiet der Landschaftsplanung<sup>17</sup>.

## V. Kommentierung der einzelnen Forderungen des Bodensee-Manifestes vom 23. April 1971

### 1. Gemeinsame Entwicklung einer grenzüberschreitenden, langfristigen raumordnerischen Konzeption

### 2. Aufstellung von getrennten, aber aufeinander abgestimmten regionalen Raumordnungsplänen auf der Grundlage der gemeinsam entwickelten Konzeption

### 11. Laufende gegenseitige Unterrichtung der Anliegerstaaten und Abstimmung der Planungen und Maßnahmen, die zur Erreichung der gemeinsamen Ziele erforderlich sind, sowie Bildung und Förderung von gemeinsamen Koordinierungsgremien sowohl durch den Staat als auch die privaten Organisationen.

Zu 1, 2 und 11:

Fragen der Pflege und Entwicklung unserer natürlichen Umwelt können nicht losgelöst von der ökonomischen und

sozialen Entwicklung eines Raumes in Angriff genommen werden. An der Spitze des Manifestes steht deshalb die Forderung nach einer grenzüberschreitenden gemeinsamen Entwicklungsplanung für das Bodenseegebiet und als Grundlage hierfür die Erarbeitung einer gemeinsamen raumordnerischen Konzeption. Die Entwicklungspläne der an den See grenzenden Länder müßten sich, nicht nur in den Teilplänen für das Bodenseegebiet, in diese Grundkonzeption einfügen.

Dabei ist zunächst zu klären, welche Teilräume zum „Bodenseegebiet“ gehören. Die Frage muß unterschiedlich beantwortet werden, je nach dem zu lösenden Problem, seien es nun Fragen des Gewässerschutzes, des Erholungsverkehrs oder der Verkehrsplanung. In der folgenden Übersicht sind die beteiligten Verwaltungs- bzw. Planungseinheiten mit Flächengrößen und Bevölkerungszahlen aufgeführt. Damit sind zugleich die Einheiten genannt, die bei einer grenzüberschreitenden Planung zu beteiligen wären.

### Flächen und Bevölkerungszahlen der am „Bodenseegebiet“ beteiligten Länder und Gebiete (abgeändert und ergänzt nach Meyer-von Gonzenbach 1972)

| Länder, Gebiet                                                          | Fläche<br>km <sup>2</sup> | Ein-<br>wohner |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------|
| <b>Bundesrepublik Deutschland</b>                                       |                           |                |
| Baden-Württemberg                                                       |                           |                |
| RV Bodensee–Oberschwaben                                                | 3 508                     | 480 000        |
| – Bodenseekreis                                                         | 663                       | 153 000        |
| RV Hochrhein                                                            | 2 769                     | 555 000        |
| – Landkreis Konstanz                                                    | 817                       | 222 000        |
| Bayern                                                                  |                           |                |
| Landkreis Lindau                                                        | 293                       | 44 100         |
| Kreisfreie Stadt Lindau                                                 | 17                        | 26 200         |
| <b>Österreich</b>                                                       |                           |                |
| Land Vorarlberg                                                         | 2 601                     | 280 000        |
| <b>Schweiz</b>                                                          |                           |                |
| Kanton St. Gallen                                                       | 2 016                     | 385 000        |
| – Bezirke St. Gallen, Gossau,<br>Unt. Rheintal, Untertoggenburg,<br>Wil | 435                       | 228 000        |
| – dto. ohne Stadt St. Gallen                                            | 396                       | 147 000        |
| Kanton Appenzell-Außerrhoden                                            | 231                       | 49 000         |
| Kanton Appenzell-Innerrhoden                                            | 172                       | 13 000         |
| Kanton Thurgau                                                          | 1 006                     | 183 000        |
| Kanton Schaffhausen                                                     | 298                       | 73 000         |
| Kanton Zürich                                                           | 1 728                     | 1 108 000      |
| – ohne Städte Zürich und Winterthur                                     | 1 572                     | 592 000        |

Was am See auf dem Gebiet des Gewässerschutzes und des Naturschutzes an internationaler Zusammenarbeit begonnen wurde, sollte auf dem Gebiet der Raumordnung fortgesetzt werden. Seit dem Jahre 1959 ist die „Internationale Kommission für Gewässerschutz am Bodensee“ mit einigem Erfolg tätig, seit 1961 die „Internationale Arbeitsgemeinschaft Natur- und Landschaftsschutz Bodensee“. Ferner bestehen:

das Übereinkommen über die Regelung von Wasserentnahmen aus dem Bodensee zwischen den 3 Anliegerstaaten (1966);

<sup>16</sup> Vgl. hierzu: Isbary, v. d. Heide und Müller (1969).

<sup>17</sup> Vgl. hierzu den vor der Verabschiedung stehenden Entwurf eines Landespflegegesetzes für das Land Rheinland-Pfalz sowie den Entwurf eines Bundesgesetzes (Stein 1971).

die Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee und die Gemeinsame Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen (1867). Die Revision dieses bestehenden Schifffahrtsrechtes ist kurz vor dem Abschluß, so daß in Kürze ein Staatsvertrag über die Schifffahrt auf dem Bodensee zwischen den 3 Anliegerstaaten paraphiert werden kann. Eine Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee wird für den Vollzug des Vertrages zu sorgen haben, wobei auch Belange des Umweltschutzes zu regeln sind.

„Danach müssen die Schifffahrtsvorschriften über die engeren Schifffahrtstechnischen Bestimmungen hinaus auch den Schutz der Umwelt gegen Beeinträchtigungen durch die Schifffahrt regeln. Diese Regelungen sollen auch Maßnahmen zur Beschränkung der Schifffahrt vorsehen. Hier ist vor allem daran gedacht, das Befahren des Sees mit bestimmten Arten von Fahrzeugen zu verbieten und die Schifffahrt auf Teilen des Sees oder zu bestimmten Zeiten zu untersagen“ (ROSER 1972). Ferner sei an die Zusammenarbeit der Straßenbaubehörden hinsichtlich der Verkehrsplanung (u. a. Autobahnen) erinnert.

Grenzüberschreitende Fachplanungen wie des Gewässerschutzes und des Naturschutzes müssen letzten Endes wirkungslos verpuffen, wenn nicht auf die Ursachen der ungünstigen Veränderungen unserer natürlichen Umwelt Einfluß genommen wird, d. h., wenn nicht eine gemeinsame raumordnerische Konzeption hinsichtlich der sozial-ökonomischen Entwicklung am See erreicht wird, die seiner Aufgabe als Ausgleichsgebiet gerecht wird.

Beispiele für grenzüberschreitende Arbeitsgruppen, bzw. Planungsverbände gibt es eine Reihe mit einer Vielfalt von Formen. Im Dreiländereck um Basel hat sich die auf Privatinitiative zurückgehende grenzüberschreitende Arbeitsgruppe „Regio Basiliensis“ gebildet, die nun auch das Interesse und die Mitarbeit der Behörden gefunden hat. Für den Bereich der Regio liegen inzwischen eine Reihe wertvoller Untersuchungen landespflegerischer Art sowie über die wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen in der Region vor. Im Gebiet der „Euregio Rhein-Ems-IJssel“ (Niederlande/Bundesrepublik) erfolgt die Zusammenarbeit in Form von regelmäßigem Treffen von Vertretern der „Interessengemeinschaften“ beider Seiten sowie durch die Einrichtungen von Ausschüssen zur Behandlung bestimmter Teilfragen.

Von besonderem Interesse ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Dreiländereck zwischen Kärnten und Steiermark (Österreich), Friaul (Italien) und Slowenien (Jugoslawien), da an ihr ein osteuropäisches und 2 westeuropäische Länder beteiligt sind. Zur Diskussion gemeinsamer Pläne und zur planerischen Koordinierung erfolgen regelmäßige Treffen der Raumordnungsbehörden. Daneben erfolgen Kontakte zwischen den Verwaltungen der wichtigsten Städte dieses Grenzraumes. Erwähnt seien weitere Arbeitsgruppen in den Gebieten „Zeeland/Ostflandern“ (Niederlande/Belgien), „Nord-Pas-de-Calais, Westflandern und Hainaut“ (Frankreich/Belgien) sowie der „Europäische Verein für das Gebiet der Ardennen und der Eifel.“

Die bedrohliche Situation am Bodensee erfordert mehr als die losen Kontakte der genannten grenzüberschreitenden Arbeitsgruppen. Mit dieser Form wird zwar zweckmäßiger Weise begonnen, sie kann aber nur eine erste Stufe sein! Als Ziel sollte ein grenzüberschreitender „Großraumverband Bodensee“ angestrebt werden, der sich in seinen Kompetenzen etwa an denen des „Verbandes Großraum Hannover“ oder des „Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk“ orientieren könnte.

Z. Z. sind folgende Internationale Raumordnungskommissionen, die für den Bodenseeraum von Bedeutung sind,

in Vorbereitung: Eine deutsch-schweizerische Raumordnungs-Kommission und eine deutsch-österreichische Raumordnungskommission. Als Ergänzung dieser Regierungskommissionen, die sich im wesentlichen mit der Koordination staatlicher Planungen und Maßnahmen befassen, sind für die regionale und kommunale Ebene die am 14. 1. 1972 in Konstanz konstituierte „Internationale Bodensee-konferenz“ sowie die zuvor in Bregenz begründete kommunale „Euregio Bodensee“ zu betrachten.

**3. Abstimmung der Entwicklung von Industrie, Gewerbe, Verkehr, Siedlung sowie Forst- und Landwirtschaft auf die vorrangigen Erfordernisse der Landespflege und des Umweltschutzes in der seenahen Zone. Die Auswirkungen der Autobahnen von Stuttgart und Ulm zum Bodensee auf den gesamten Bodenseeraum müssen rechtzeitig untersucht und berücksichtigt werden.**

**7. Besondere Berücksichtigung der Landespflege und des Umweltschutzes bei allen Planungs- und Strukturmaßnahmen.**

**8. Ermittlung der Grenzen der Belastung für den Bodenseeraum, insbesondere im Hinblick auf den Straßenverkehr, den Erholungsverkehr und die Industrieansiedlung.**

Zu 3:

Ziffer 3 formuliert, was im raumordnerischen Leitbild der „Hinweise“ (1962) und in den Abschnitten IV/3 und IV/4 als „ökologischer Ausgleichsraum Bodensee“ gefordert wurde: die Priorität der Nutzungen als Trinkwasserspeicher und Erholungsgebiet. In Abschnitt IV/4.4 haben wir auf die Konsequenzen hingewiesen, ohne die die Freihaltung der Bodenseeuferlandschaft nicht möglich, der weitere Verdichtungsprozeß mit allen unerwünschten ökologischen Folgewirkungen nicht zu verhindern sein wird:

a) steuerlicher Ausgleich zwischen Verdichtungs- und Ausgleichsräumen, b) Stärkung der Planungskompetenzen auf regionaler Ebene, c) Änderung des Bodenrechtes.

Zu 7 und 8:

Die Berücksichtigung der Landespflege und des Umweltschutzes bei allen Planungs- und strukturverändernden Maßnahmen setzt voraus, daß die Grenzen der Belastung ermittelt, die landespflegerischen Vorschläge in Landschaftsplänen oder Gutachten dargestellt und im Kreis der Behörden von Fachleuten vertreten werden. Forderung 7 und 8 sind daher nur in engem Zusammenhang mit Ziffer 5 und 9 zu sehen:

**5. Strenge Durchsetzung aller bestehenden rechtlichen Bestimmungen und laufende Überwachung der Uferzonen und der Reinhaltung des Sees durch eine Landschafts- und Naturwacht mit polizeilichen Befugnissen.**

**9. Aufstellung von Landschaftsplänen als Grundlage der Gemeinde-, Orts- und Bauleitplanungen.**

Die Aufstellung von Landschaftsplänen als landespflegerischer Beitrag zu Regional, Bauleit- und Fachplanungen erfordert den Fachmann auf dem Gebiet der Landschaftsplanung. Einem Vorschlag des ehem. Landrates des Landkreises Konstanz, Dr. Seiterich, folgend, würden dazu am besten je eine Landespflegestelle Westlicher Bodensee und Östlicher Bodensee errichtet. Diese mit Fachleuten hauptamtlich zu besetzenden Stellen hätten mehrere der neuen Großkreise zu betreuen. Die Landschaftswacht, bzw. ein Landschaftspflegedienst wäre diesen Stellen als technisches Personal zuzuordnen. Die Einrichtung der Landespflegestellen zur Betreuung mehrerer Großkreise – etwa im Sinne von Außenstellen der Bezirksstellen entspricht den Vorschlägen des Deutschen Rates für Landespflege für eine künftige Organisation der Landespflege in der Bun-

desrepublik Deutschland (Deutscher Rat f. Landespflege 1971).

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung von Landschaftsplänen besteht z. Z. in der BRD noch nicht. Es ist zu hoffen, daß baldmöglichst durch ein Bundesgesetz, bzw. Bundesrahmengesetz und folgende Ländergesetze für Landespflege die gesetzlichen Grundlagen hierfür geschaffen werden. Ein umfassender Entwurf eines solchen Gesetzes liegt vor (Stein 1971).

Für das baden-württembergische Bodenseegebiet in einer Tiefe von max. 20 km hat das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Weinbau und Forsten Baden-Württemberg als Federführender für weitere Ministerien einer Planungsgruppe unter Leitung des Verfassers den Auftrag erteilt, einen Landschaftsrahmenplan zu erarbeiten. In ihm sollen unter Berücksichtigung der agrarstrukturellen Wandlung, der sich daraus ergebenden Bodenbilanz und der steigenden Flächenansprüche für den Erholungsverkehr Vorschläge für eine neue Landschaftsstruktur und Flächennutzung in der Uferlandschaft und im Hinterland gemacht werden. Dabei stehen einige Aufgabestellungen auch zeitlich im Vordergrund des Interesses wie:

1. Entwurf eines Systems sich ergänzender Erholungsgebiete verschiedener Größenordnung und Funktion zur Tages-, Wochenend- und Ferienerholung in der Bodenseeuferlandschaft wie im Hinterland. Dabei muß die Frage der Trennung bzw. Überlagerung der genannten Erholungsarten, ihre Förderung bzw. gegenseitige Störung geprüft werden.

2. Im Zusammenhang damit zu sehen sind Vorschläge für einen gezielten Kiesabbau im Hinblick auf mögliche Folgenutzungen (Freizeitverkehr, Naturschutz, Fischerei). Diese Untersuchung wird zur Schaffung von Wasserflächen im Hinterland als Entlastungsgebiet für die Uferlandschaft von Bedeutung. Sie wird dringlich im Zusammenhang mit Kiesentnahmen für den Bau der Autobahnen und ihrer Zubringer.

3. Im engen Zusammenhang mit den Aufgabestellungen 1. und 2. wird eine kritische Beurteilung des vorhandenen und geplanten Verkehrssystems im baden-württembergischen seenahen Raum erforderlich. Dabei sind insbesondere die geplanten Autobahntrassen, ihre Zubringer und Alternativlösungen hierzu in ihrer Auswirkung auf die Erholungseignung der Landschaften, Störwirkungen, Auswirkung auf wertvolle Landschaftsteile (LSG, NSG) sowie auf den Wohnwert der Siedlungen zu prüfen und Alternativvorschläge zu machen.

4. Als weiterer Störfaktor soll beispielhaft für einen Kreis ein System möglicher Standorte für geordnete Mülldeponien aus der Sicht der Landespflege und des Erholungsverkehrs entwickelt werden.

5. An einigen Beispielsgemeinden soll eine kritische Wertung und Vorschläge für die Ortsentwicklung unter Berücksichtigung der agrarstrukturellen Entwicklung, der Erholungsnutzung, des Orts- und Landschaftsbildes und der regionalplanerischen Gesichtspunkte erfolgen.

6. Im Zusammenhang damit steht die Erarbeitung von „Ufergestaltungsplänen“ für Gemeinden verschiedener Bausubstanz und Funktion. Es geht dabei um die Erhaltung bzw. Weiterentwicklung des Ortsbildes (skyline, Horizontbild) von der Schauseite See her betrachtet. Es muß überprüft werden, ob Sperrzonen für hohe Bauwerke oder andere das Ortsbild störende Bauelemente nötig werden. Dies gilt einmal für Orte mit wertvoller historischer Bausubstanz und historischem Stadtbild (Meersburg, Überlingen u. a.), zum anderen für bisher dörfliche Orte in Entwicklung zur Fremdenverkehrsgemeinde, bzw. zur Wohnsiedlung für benachbarte Städte.

7. Dringend erwünscht ist die Erarbeitung von Rahmenbestimmungen für eine Reihe von Freizeitnutzungen am und auf dem See gemeinsam mit den Ländern Bayern und Vorarlberg, den Kantonen St. Gallen und Thurgau. Dies betrifft vor allem:

Richtlinien für die weitere Zulassung, die Einrichtung und Gestaltung sowie die Verbesserung bestehender Campingplätze;

Richtlinien für die Planung, Genehmigung, Einrichtung, bzw. Gestaltung von Seebädern;

Grundsätze und Möglichkeiten für eine Begrenzung der Motorbootzahl auf dem Bodensee (rechtliche Möglichkeiten, technisch-praktische Möglichkeiten, soziale Aspekte).

Abstimmung und gegenseitige Ergänzung von motorfreien Ruhezeiten auf dem See („Wasserruhezeiten“, Fischlaichzeiten, Zonen mit Geschwindigkeitsbegrenzung).

8. Im Bereich des Landschaftsrahmenplanes sollen ferner – insbesondere unter Berücksichtigung der vielfältigen ökologischen Ausgleichsfunktionen des Seeraumes – das vorhandene System der Schutzbereiche überprüft, bzw. ergänzt werden:

a) Naturschutzgebiete

b) Flächen zum „Verwildern nach Plan“ (d. h. Flächen, die der natürlichen Sukzession überlassen werden sollen)

c) Landschaftsschutzgebiete

d) Bauverbotszonen nach dem Bundesbaugesetz mit Rücksicht auf den Erholungsverkehr und die Freihaltung der Umgebung von Baudenkmälern (z. B. Kloster Birnau) unabhängig von den Schutzkategorien nach dem Reichsnaturschutzgesetz

e) Motorfreie Ruhezeiten auf dem Land (vgl. auch unter Ziffer 7)

f) Trinkwasserschutzgebiete.

(Über den Schutz der Uferzone vor Aufschüttungen mit Schadstoffen vgl. die Erläuterungen zu Forderung 10 des Bodenseemanifestes).

**6. Vordringliche Sicherstellung von ausreichenden Grundstücken am See und im Hinterland für Erholungs- und Freizeitzwecke durch Kauf, Pacht und Einrichtung nach regionalen Erholungsplanungen in Abstimmung auf die agrarstrukturellen Entwicklungsplanungen.**

Die Realisierung der im Landschaftsrahmenplan vorgeschlagenen Erholungsschwerpunkte sowie der sonstigen Erholungseinrichtungen am Seeufer wie im Hinterland erfordert die rechtzeitige Bereitstellung ausreichender Flächen für die neue Nutzung. Die mit Inbetriebnahme der Autobahn von Stuttgart zu erwartende Steigerung des Freizeit- und Erholungsverkehrs am See macht diese vorbereitenden Maßnahmen besonders dringlich. Die noch anhaltende Entlassung von Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung setzt Flächen für neue Nutzungen frei. Hier muß der Zugriff der öffentlichen Hand, insbesondere der Kreise, schnell und mit ausreichenden Mitteln erfolgen können. Die Bereitstellung ausreichender, zweckgebundener Sondermittel für Planung, Ankauf, Einrichtung und Unterhaltung von Erholungsanlagen ist deshalb erforderlich. Zur Sicherstellung überörtlicher Planungskonzeptionen erscheint eine Mittelvergabe über Bezirke und Kreise erforderlich. Voraussetzung sinnvoller Ankäufe ist neben der Erarbeitung einer Gesamt-Planungskonzeption für die Erholungsgebiete im baden-württembergischen Bodenseegebiet ein Überblick über die Eigentumsverhältnisse vor allem in der Uferzone. Diese sind für die baden-württembergischen Seekreise durch das Wirtschaftsministerium erfaßt worden; der Kreis Konstanz hat zusätzlich die im Eigentum der öffentlichen Hand befindlichen Flächen im Kreisgebiet erfaßt. Die Bereitstellung von Mitteln sollte aber nicht nur Sache des Staates sein. Der Verein zur Förderung der Erholung in den Land-



kreisen um München hat in den wenigen Jahren seines Bestehens durch Erhebung eines 1-DM-Jahres-Beitrages von jedem Einwohner (einschließlich Münchens!) erhebliche Aufkäufe und Sicherungen von Flächen ermöglicht.

Insgesamt sollte die derzeitige Phase der Eigentumsmobilität am See Anlaß sein, die Grundsätze für eine öffentliche Grundstücks politik am Bodensee zu erarbeiten (Landratsämter, Landesplanung, Finanzministerium).

#### **4. Bildung und Förderung von Abwasserverbänden in den einzelnen Anliegerstaaten.**

**10. Verbesserung der Wasserqualität des Sees und seiner Zuflüsse durch rasche Verwirklichung der bestehenden Planungen und durch laufende Ergänzung, insbesondere möglichst umgehende Errichtung der noch erforderlichen Abwasseranlagen. Nochmalige Prüfung der Möglichkeiten zum Bau einer Ringleitung um den gesamten See und Bereitstellung ausreichender Mittel nach einem von den Anliegerstaaten gemeinsam aufzustellenden Ausführungsplan.**

Zu 4 und 10:

Hierzu findet sich eine ausführliche Begründung in Abschnitt III und IV/3 mit Hinweisen auf zusammenfassende und wichtige Einzelfragen behandelnde Literatur, soweit es sich um die Abwasserreinigung durch Kläranlagen handelt. Darüber hinaus haben vor allem die Untersuchungen durch Knorr (u. a. 1965) und Borneff (vgl. DFG, Bericht 1 und 2, 1963, 1968) im Rahmen des Schwerpunktprogrammes Bodenseeprojekt der Deutschen Forschungsgemeinschaft auf weitere notwendige Maßnahmengruppen zur Fernhaltung von Ölen und speziell von kanzerogenen sowie von anderen Schadstoffen vom See hingewiesen.

„Die Steigerung des Verbrauches von Mineralöl, Mineralölprodukten, Teer und Asphaltprodukten durch den Verkehr und durch den Bau von Parkplätzen und Straßen erfordert Maßnahmen zur Fernhaltung von diesen Schadstoffen vom See. Alle Straßen, Parkplätze, befestigte Hofflächen und dgl. mit Gefälle zum See sind gegen das Abschwemmen von Öl, Teer, Asphalt, Straßenstaub usw. zu sichern.“ (Bodenseeprojekt der DFG, 1. Bericht, Schlußfolgerungen, Nr. 5).

„Die Verlegung einer Ölleitung im See (selbst im Einzugsgebiet des Sees) beschwört Gefahren herauf. Gleiches gilt für den Transport von Mineralöl, Teer u. ä. auf dem See. Diese Gefahren abzuwenden ist notwendig.“ (Bodenseeprojekt der DFG, 1. Bericht, Schlußfolgerungen, Nr. 6).

Daraus ergeben sich eine Reihe von technischen und administrativen Maßnahmen, die hier nur stichwortartig genannt werden können, wie Anlage von Fanggräben zur Abhaltung der Abschwemmung des Abriebs und anderer Schadstoffe

von Straßenoberflächen usw. in den See<sup>18</sup>, Überprüfung und evtl. Verbesserung der Sicherheitsvorkehrungen von unmittelbar am oder im See befindlichen Tankstellen, Ausrüstung aller Fahrgast- und Fährschiffe mit Einrichtungen, die die Abgabe von Abwasser, Abfällen und Bilgenwassers in den See verhindern, Überprüfung des bestehenden Lizenzsystems für Motorboote im Hinblick auf Lärm, Abgase, Abwässer und Ölausscheidung.

„Die Landgewinnung durch Begradigung der Ufer, Auffüllung der Halden mit Schadstoffen aller Art (häusliche und industrielle Abfälle, Müll) führt zwangsläufig zu schweren biologischen Störungen im Stoffhaushalt des Sees. Auch Müllablagerungen in der Nähe der Bodenseezuflüsse müssen verhindert werden“ (Bodenseeprojekt der DFG, 1. Bericht, Schlußfolgerungen Nr. 4).

Daraus ergeben sich eine Reihe von Maßnahmengruppen wie: Verbesserung des Genehmigungsverfahrens für Uferaufschüttungen unter Anlegung strenger ökologischer und gestalterischer Gesichtspunkte und unter Beschränkung auf Erfordernisse des öffentlichen Erholungsverkehrs. Als solcher Ausnahmefall kommt in Frage die Anlage von Uferwegen an Stellen, die sonst der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind und wo fischereiliche und sonstige biologisch-ökologische Interessen (Naturschutzgebiete) nicht beeinträchtigt werden. Überprüfung der Möglichkeiten zur Überführung des Seevorlandes in öffentlichen Besitz durch gesetzliche Regelung.

**12. Eindringliche und objektive Unterrichtung der Bevölkerung mit allen Mitteln der Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, die Mitarbeit zu aktivieren. Das ist eine Vorbedingung des Wirksamwerdens aller Anstrengungen zur Abwendung des bedrohlichen Zustandes und schafft erst das politische Klima für große Entschlüsse von Regierungen und Parlamenten.**

Am Bodensee sind zahlreiche Eigeninitiativen entstanden, die versuchen, die Entwicklung am See in den Griff zu bekommen: Die Planungsgemeinschaften Westlicher und Östlicher Bodensee, die Verbände für Natur- und Umweltschutz, grenzüberschreitende Initiativen wie die Internationale Kommission für Gewässerschutz und die Internationale Arbeitsgemeinschaft für Naturschutz. Die baden-württembergischen Initiativen müssen verstärkt die grenzüberschreitenden Arbeiten beschleunigen und auf das Gebiet der Regionalplanung ausgedehnt werden. Dazu soll das Manifest, die Tagung und dieser Kommentar dienen: Anstöße zu geben, Kontakte zu schließen. Es kann und wird nicht das letzte Gespräch sein.

<sup>18</sup> Vgl. ähnliche Maßnahmen im Ruhrtal.

#### **Literaturverzeichnis**

Basler, E. (1971): Umweltprobleme aus der Sicht der technischen Entwicklung. In: Schutz unseres Lebensraumes. Symposium an der ETH Zürich 1970. Verlag Huber, Frauenfeld.

Boustedt, O., G. Müller u. K. Schwarz (1968): Zum Problem der Abgrenzung von Verdichtungsräumen. Gutachten. Institut f. Raumordnung. Bad Godesberg.

Buchwald, K. (1963): Die voraussichtlichen Auswirkungen der Schiffbarmachung des Hochrheins auf die Hochrhein- und Bodenseelandschaft. — Gas- und Wasserfach 104, 30.

Buchwald, K. (1965): Maßnahmen zur Freihaltung und zum Schutze der Ufer am Bodensee. In: Landespflege und Gewässer. — Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege, 5.

Buchwald, K. (1971): Umweltschutz und Gesellschaft. Vortrag im Rahmen der Vortragsveranstaltungen des niedersächsischen Ministerpräsidenten in Hannover. — Naturschutz- und Naturparke 1971/1.

Bundesminister des Innern (1971): Umweltprogramm der Bundesregierung. — Deutscher Bundestag 6. Wahlperiode, Drucksache VI/2710. Sachgebiet 2. Bonn.

- Bundesminister für Verkehr (1971): Verkehrsbericht 1970. Bonn.
- Dauner, F. (1965): Die Reinhaltung des Bodensees – jetziger Stand und künftige Maßnahmen. – In: Landespflege und Gewässer. – Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege, 5.
- Deutsche Forschungsgemeinschaft (1963): Bodenseeprojekt 1. Bericht, Wiesbaden.
- Deutsche Forschungsgemeinschaft (1968): Bodenseeprojekt 2. Bericht, Wiesbaden.
- Deutscher Rat für Landespflege (1971): Organisation der Landespflege. – Schriftenreihe des Deutschen Rates f. Landespflege 15. Bonn.
- Elster, H.-J. (1960): Der Bodensee als Organismus und die Veränderungen seines Stoffwechsels in den letzten Jahrzehnten. – Das Gas- und Wasserfach 101.
- Elster, H.-J. und Nümann, W. (1961): Ist der Bodensee in Gefahr? Untersuchungen über die Änderungen seines Stoffwechsels. – Die Wasserwirtschaft 51.
- Europarat (1968): Raumordnung ein europäisches Problem. Bericht der Beratenden Versammlung. Straßburg. (Übersetzung aus dem Französischen im Auftrag des Bundesministerium des Innern 1970).
- Gässler, H. (1969): Die Bemühungen um die Bodenseereinhaltung. In: Die Wasserwirtschaft in Baden-Württemberg. München. Verwaltungsvorgang GmbH u. Co. KG München. Verlag f. staatliche und kommunale Veröffentlichungen.
- Grimm, H. (1962): Naturschutz, Landschaftsschutz und Landschaftspflege in der Sicht des Sozialhygienikers. – Archiv f. Naturschutz und Landschaftsforschung, 2. Bd., H. 2, 1962.
- Haas, H. (1964): Der wirtschaftliche und soziale Umschichtungsprozeß in Oberschwaben. – Planungsverband Oberschwaben 1/64. Wangen.
- Innenministerium Baden-Württemberg (1962): Hinweise für die langfristige Planung im Bodenseegebiet. Stuttgart.
- Innenministerium Baden-Württemberg (1971): Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (Stand vom 1.4.1971). Stuttgart.
- Institut für Raumordnung (1959): Gutachten über geeignete Landschaften für die Auswahl von Naturparks vom Standpunkt der Raumordnung. Bad Godesberg.
- Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee (1967a): Bericht Nr. 6. Ergebnisse der Reihenuntersuchungen und Erhebungen im Jahre 1961 (mit Zusammenstellung der jährlich in den See gelangenden Abwasserstoffe).
- Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee (1967b): Bericht Nr. 7. Stellungnahme der Sachverständigen zur Frage einer Bodensee-Ringleitung.
- Isbary, G., H.-J. von der Heide und G. Müller (1969): Gebiete mit gesunden Strukturen und Lebensbedingungen. Merkmale und Abgrenzung. – Veröffentlichungen d. Akademie für Raumforschung u. Landesplanung. Abhandlungen, Bd. 57. Gebrüder Jänecke Verlag. Hannover.
- Isenberg, G. (1970): Wachsende Wirtschaft in Oberschwaben. – Regionalplanungs-Verband Oberschwaben 2/1970, Wangen.
- Klett, M. (1964): Untersuchung über den Einfluß von Boden, Gestein und Landbewirtschaftung auf die Stofflast der Bodenseezuflüsse, speziell der Stockacher Aach. Dissertation Hohenheim.
- Klett, M. und Koepf, H. (1965): Der Einfluß von Boden und Bodennutzung auf den Nitratstickstoffgehalt von Ursprungsgewässern. – Zeitschr. f. Pflanzenernährung, Düngung u. Bodenkunde 111.
- Konferenz für Raumordnung (1960): Naturparke in der BRD – Rahmenplanung. Wiesbaden.
- Knorr, M. (1962): Trinkwasserprobleme in industriellen Siedlungsräumen. – Deutsche Zentrale f. Volksgesundheitspflege e. V., 9.
- Knorr, (1965): Hygienische Folgen der Schiffbarmachung des Hochrheins für den Bodensee. – Archiv f. Hygiene u. Bakteriologie 149.
- Leutenegger, V. (1971): Untersuchungen über die Belastung der Bodenseeuferslandschaft durch den Verkehrslärm. – Natur und Landschaft, 46. Jg., H. 10.
- Malchus von, V. (1966): Zur Agrarstruktur in Oberschwaben, Situation und Entwicklungsmöglichkeiten. – Regional-Planungsverband Oberschwaben 3/66. Wangen.
- Meyer-von Gonzenbach, R. (1972): Grenzüberschreitende Planung und Umweltschutz im Bodenseeraum. Referat auf der 1. Internationalen Bodensee-Konferenz in Konstanz am 14. 1. 72 (Mskr.).
- Nümann, W. (1971): Die Eutrophierung unserer Gewässer durch Phosphoreintrag, unter besonderer Berücksichtigung der Vorgänge im Bodensee. – Tenside Detergents 8, 2.
- Offner, H. (1961): Das Naturparkprogramm in der Bundesrepublik Deutschland. – Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung Nr. 139–144/1961.
- Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee – Linzgau–Heugau (1961): Entwicklungs- und Raumordnungsplan. Konstanz.
- Planungsgemeinschaft Östlicher Bodensee – Allgäu (1963): Bestandsaufnahme, Strukturdiagnose, Planungshinweise.
- Planungsgemeinschaft Östlicher Bodensee – Allgäu (1970): Regionalplan 1970 (Fortgeschriebene Fassung des Entwicklungs- und Raumordnungsplanes (1963/64). Wangen.
- Regionalplanungs-Verband Oberschwaben (1970): Struktur-atlas Oberschwaben, Wangen i. A.
- Roser (1972): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Regionalplanung und Umweltschutz. Referat auf der 1. Internationalen Bodenseekonferenz in Konstanz am 14. 1. 72 (Mskr.).
- Ruland, H. (1971): Die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung der Bodenseeregion in den nächsten 30 Jahren. In: Umweltschutz am Bodensee. Eine Regionalstudie. 1. Stuttgart.
- Schmidt, Fritz (1971): Wasserwirtschaftliche Aspekte für den Umweltschutz in Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (1969): Landwirtschaftliche Strukturverhältnisse nach Gemeinden in Baden-Württemberg dargestellt auf Grund der Betriebsgrößenstruktur und der natürlichen Erzeugungsgrundlage. Karte 1 : 350 000. Jahrbücher f. Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, 15, 1. Stuttgart.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (1970): Statistisches Taschenbuch 1970 Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Stein, Erwin (1971): Entwurf eines Bundesgesetzes für Naturschutz und Landschaftspflege (Landespflegegesetz). Bad Godesberg.
- Thomas, E. A. (1971): Einleitung gereinigter Abwässer und Oligotrophierung beim Zürichsee. – Ref. 9. Tagung der Schweizerischen Mitglieder der Internat. Verein. f. Limnologie am 22. 5. 1971.
- Zengerling, Th. (1971): Bevölkerungswachstum, Industrie und Fremdenverkehr. In: Umweltschutz am Bodensee. Eine Regionalstudie. 9. Stuttgart.

## Ansprache bei der ersten Bodenseekonferenz\*

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Es erfüllt mich mit großer Freude, daß so viele Persönlichkeiten rund um den See meiner Einladung zur ersten Bodenseekonferenz gefolgt sind. Gestatten Sie mir, Sie – protokollarisch vereinfacht – sehr herzlich insgesamt willkommen zu heißen, da die individuelle Begrüßung so vieler führender Persönlichkeiten zeitlich auf Kosten der Sache ginge, um deretwillen wir heute in die alte Konzilstadt Konstanz gekommen sind. Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen allen herzlich für Ihr Kommen zu danken, an Ihrer Spitze dem früheren Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland, Herrn Dr. Kurt Georg Kiesinger, der als vormaliger Ministerpräsident von Baden-Württemberg den Anstoß zur Gründung der Universität Konstanz gegeben und damit eine uralte kulturelle Tradition dieser Stadt neu aufgenommen und fortgeführt hat. Aus dem Land Vorarlberg begrüße ich Herrn Landeshauptmann Dr. Kessler und Herrn Landtagspräsident Dr. Tizian, aus Schaffhausen Herrn Regierungspräsident Neukomm, aus dem Freistaat Bayern den Herrn Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen Streibl, aus dem Kanton St. Gallen Herrn Regierungsrat Dr. Frick, aus Graubünden Herrn Regierungsrat Dr. Schlumpf, aus dem Kanton Thurgau Herrn Regierungsrat Dr. Schläpfer und aus Zürich Herrn Regierungsrat Dr. Proxler. Sie alle, die Sie am See Verantwortung für die Zukunft dieses wahrhaft europäischen Raumes tragen, sind herzlich willkommen.

Ich habe Sie zu dieser Bodenseekonferenz in der Hoffnung und mit der Bitte eingeladen, hier gemeinsam Wege zu suchen, die die Zusammenarbeit bei der Planung und beim Schutz unserer Umwelt am Bodensee verbessern können. Ich habe vor Beginn unseres gemeinsamen Gesprächs bewußt darauf verzichtet, Ihnen Vorschläge über Wege und Organisationsformen zu unterbreiten, die diesem Ziel dienen können. Diese Zurückhaltung ist nicht Ausdruck einer Verlegenheit oder gar eines organisatorischen Unvermögens, sondern entspringt der Überzeugung, daß am Anfang unserer Zusammenarbeit nicht die Organisation stehen kann, sondern das Wissen und das Anerkenntnis gemeinsamer Aufgaben, die nicht nur jeden für sich, sondern uns alle gemeinsam angehen; ferner die Bereitschaft, uns diesen Aufgaben gemeinsam zu stellen, und erst danach der Versuch, konkrete Mittel und Wege der Zusammenarbeit zu finden.

Ich bin mir darüber klar, daß diese Abstinenz von falscher und – wie ich meine – verfrühter Konkretheit zu Mißdeutungen dieser Bodenseekonferenz führen kann. Man hat gerade in Baden-Württemberg die Frage gestellt, ob nicht gewisse, unvermeidbare und besonders hier in Konstanz sehr stark empfundene Mängel unserer im vergangenen Jahr bei der Verwaltungsreform geschaffenen Regionalverfassung Anlaß gewesen sind, diese Bodenseekonferenz – sozusagen aus Gründen der Kompensation – nach Konstanz einzuladen. Ich nehme es niemandem übel, der so gedacht hat. Denn es ist in unserer Zeit ja geradezu zur politischen Methode geworden, innere Schwierigkeiten durch äußere Aktivität zu verdecken. Überzeugend erscheint mir das allerdings nicht. Denn die internationale Zusammenarbeit am Bodensee ist ein Anliegen, dessen Notwendigkeit schon seit langem erkannt und anerkannt ist. Die von Regierung und Landtag beschlossene Neuord-

nung der Regionalplanung im Inneren unseres Landes kann dem Gewicht des Anliegens der internationalen Zusammenarbeit weder etwas wegnehmen noch etwas hinzufügen.

Sie hat allerdings – und insofern besteht ein sehr enger Zusammenhang zwischen unserer Verwaltungsreform und der heutigen Bodenseekonferenz – unseren Blick für die Notwendigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit geschärft. Denn Planung und Umweltschutz sind Aufgaben, die sich nicht aus einer engen lokalen oder nationalen Perspektive erfüllen lassen; sie fordern vielmehr den Blick auf den ganzen Lebens- und Landschaftsraum.

Es ist daher ebenfalls eine – zum Teil verständliche – Mißdeutung dieser Konferenz, wenn sie mit der Landtagswahl in Zusammenhang gebracht wird, die in Baden-Württemberg in drei Monaten stattfindet. Meine Damen und Herren, Sie kennen sicher das Wort von Edmund Burke, demzufolge der Politiker auf die nächste Wahl, der Staatsmann aber auf die Zeit danach schaut. Wir alle um den See leben in der gleichen, freiheitlichen und vom Wettbewerb der Parteien geprägten demokratischen Ordnung. Ich darf daher davon ausgehen, daß uns allen die Mentalität und das Denken sowohl des Politikers als auch des Staatsmanns vertraut ist. Man sollte den Wert eines Unternehmens nicht an seinem Zeitpunkt, sondern an seinem Ergebnis messen.

Und wenn wir der Lehrmeinung der Nationalökonomien und der Weisheit unserer Verfassungsväter Glauben schenken dürfen, ist es nicht zuletzt der Wettbewerb und die Konkurrenz, sei es der Unternehmer, sei es der Parteien, die das Niveau hebt und gute Ergebnisse erwarten läßt.

Wir stehen – dafür spricht sehr vieles – heute am Beginn einer neuen Etappe der Regionalplanung, und wir lernen es gerade, unsere Umwelt und die Gefahren, von denen sie bedroht wird, umfassender, sozusagen mit einem neuen Auge zu sehen.

Gewässerschutz, Trinkwasserversorgung, die Bekämpfung von Lärm und Luftverschmutzung, Städtebau und Landschaftspflege sind nicht mehr lediglich fachbezogene und fachbegrenzte Aufgaben, sondern Aspekte, die unter einem bestimmten Gesichtspunkt den Blick auf eine insgesamt problematische und gefährdete, sich immer schneller verändernde Lebensumwelt freigeben. Das Vordringen dieser fachüberschreitenden Gesamtschau auf eine im Grunde unteilbare Lebensumwelt, das uns letzten Endes mit sehr allgemeinen und moralischen Fragen über den Sinn und das Ziel unserer Arbeit für die Menschen konfrontiert, hat dazu beigetragen, auch räumliche Grenzen zu relativieren.

Wir müssen erkennen, daß die abgegrenzten Territorien, die wir weder verändern können noch verändern wollen, nur zum Teil mit den Lebensräumen und in den wenigsten Fällen mit den Landschaftsräumen identisch sind, für die wir planen müssen.

Wir sind dabei, aus dieser Erkenntnis auch die organisatorischen Konsequenzen zu ziehen. In Bayern und in Baden-Württemberg schafft die Bildung starker, demokratisch legitimerter Regionalverbände – eines der wichtigsten Ergebnisse unserer Verwaltungsreform – eine neue und bessere Grundlage für die Regionalplanung. In der Schweiz haben die zuständigen Gesetzgebungsorgane sogar eine Verfassungsänderung beschlossen, die eine sinnvolle Verteilung der Planungsverantwortung zwischen dem Bund und den Kantonen sicherstellen soll; mit weiteren gesetzgeberischen Maßnahmen wird zu rechnen sein.

\* gehalten am 14. Januar 1972 in Konstanz



Diese Schritte zur Verbesserung unserer Planungsorganisation beschränken sich aber nicht auf den nationalen Raum, sondern mobilisieren auch die internationale Zusammenarbeit. Es ist Ihnen bekannt, daß die Regierungen unserer Bundesstaaten in Bern und Bonn Verhandlungen zur Schaffung einer deutsch-schweizerischen Raumordnungskommission aufgenommen haben, die mit Vertretern des Bundes-, der Landes- und der Kantonsregierungen besetzt werden sollen. Auch zwischen Wien und Bonn bestehen Kontakte wegen der Bildung einer deutsch-österreichischen Raumordnungskommission. Diese Raumordnungskommissionen – davon bin ich überzeugt – werden die grenzüberschreitenden Kontakte, die bei der Raumordnung und bei der Landesplanung unumgänglich sind, erheblich erleichtern. Es läßt sich absehen, daß die Raumordnungsprobleme des Bodenseeraums einen Schwerpunkt in der Arbeit dieser Kommissionen bilden werden. Denn es gibt längs der Grenze unserer Staaten kaum einen Raum, der in gleicher Weise international verflochten, so attraktiv, aber auch so empfindlich und anfällig gegen Störungen ist wie der Bodenseeraum.

Alle grenzüberschreitenden Einrichtungen, die um den See von unseren Staaten ins Leben gerufen wurden, haben allerdings den wesentlichen Mangel, daß das regionale Element in ihnen nur ungenügend und das kommunale überhaupt nicht vertreten ist. Überspitzt ließe sich sagen, daß in diesen Kommissionen und Verbänden vom See gesprochen wird, aber unter Ausschuß der Seebevölkerung.

Die große kommunale Tradition unserer Länder, auf die wir auch in Baden-Württemberg stolz sind, läßt uns diesen Mangel doppelt schwer empfinden. Man darf auch nicht verkennen, daß sich die Probleme an Ort und Stelle oft ganz anders stellen, als sie in der verdünnten Höhenluft der Departements, der Ministerien und der Staatskanzleien gesehen werden. Gerade hier am Bodensee ist doch – ich glaube, wir sollten das ganz offen im Sinne einer Bestandsaufnahme und einer Analyse aussprechen – vieles problematischer und sind die Meinungsverschiedenheiten um den See größer, als die Sonne der offiziellen außenpolitischen Erklärungen und Verlautbarungen mitunter vermuten läßt. Wir brauchen daher eine Plattform, auf der die Kommunalpolitiker rund um den Bodensee zu den drängenden Fragen der Planung, der Gestaltung und des Schutzes ihrer Umwelt das Wort nehmen und miteinander sprechen können.

Ich hoffe, meine Damen und Herren, daß diese Lücke durch unsere gemeinsamen Bemühungen des heutigen Tages geschlossen werden kann. Wenn ich diese kühne Hoffnung ausspreche, dann bin ich mir voll bewußt, wie problematisch der Versuch wäre, einen grenzüberschreitenden Verband oder Verein unserer Gemeinden, unserer Kreise oder Bezirke zu schaffen, der die Zusammenarbeit und Abstimmung bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben leisten soll. Ich brauche Ihnen die Schwierigkeiten und Hindernisse, die sich einem solchen Projekt in den Weg legen würden, im einzelnen nicht zu erläutern. Sie sind zum Teil rechtlicher Art, sie ergeben sich aber auch ganz einfach aus der von uns allen zu respektierenden Zurückhaltung vieler Bodenseeanlieger gegen eine derart weitgehende Bindung.

Was wir brauchen, ist keine neue Institution, sondern eine informelle Plattform, auf der die Persönlichkeiten am See, die als Kommunalpolitiker oder als Fachleute Verantwortung für Planung und Umweltschutz tragen, miteinander sprechen können; eine Plattform also, die nicht die Gemeinden, wohl aber die in ihnen arbeitenden Menschen zusammenführt. In diesem Sinn habe ich Sie heute zur Bodenseekonferenz eingeladen. Im gleichen Sinn würde es mich freuen, wenn die Stadt Konstanz auch künftig in regelmäßiger Folge weitere Bodenseekonferenzen für Regionalpla-

nung und Umweltschutz erleben würde, zu denen maßgebliche Persönlichkeiten dieses Raums einladen und an denen Kommunalpolitiker und Fachleute ihre Sorgen erörtern, ihre Erfahrungen austauschen und ihre Absichten einander annähern würden.

Eine solche Konferenz könnte Wesentliches leisten:

- Sie könnte generell eine Plattform der Auseinandersetzung, der Annäherung oder sogar der Abstimmung für die vielfältigen Entwicklungsfragen hier und dort werden.
- Sie könnte eine Plattform der Vermittlung werden, die allen, die den zuständigen Partner auf der anderen Seite der Grenze wegen eines speziellen Problems suchen, als Anlaufstelle zur Verfügung steht.
- Sie könnte schließlich eine Plattform werden, auf der sich die kommunalen und die regionalen Kräfte als Partner der beiden von den Bundesstaaten gebildeten Raumordnungskommissionen artikulieren, um unter ihrem Dach Initiativen zu ergreifen, Probleme vorzuklären oder Ergebnisse zu erarbeiten, die – gestützt auf die persönliche und fachliche Autorität der mitwirkenden Persönlichkeiten – den Raumordnungskommissionen zugearbeitet werden könnten. Sie sehen, welche zahlreiche Möglichkeiten bestehen und auf Verwirklichung warten.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, schließlich noch ein Wort zu der vorgestern in Bregenz gegründeten Euregio Bodensee und ihr Verhältnis zu einer Bodenseekonferenz:

Die Euregio Bodensee versteht sich nach den in der Presse bekanntgewordenen Erklärungen als ein Verein zur Förderung der grenzüberschreitenden Regionalplanung, dessen Mitglieder bisher 13 Gemeinden sind.

Daß zu gleicher Zeit zwei Initiativen völlig verschiedenen Ursprungs ergriffen wurden, beleuchtet die Dringlichkeit des Anliegens, das hier und dort verfolgt wird. Der Sache nach sind die möglichen Aufgaben der einen wie der anderen Veranstaltung die gleichen; sie sind insbesondere durch die Befugnisse der zu erwartenden Raumordnungskommissionen unserer Bundesstaaten deutlich abgegrenzt. Verschieden ist die Form und die Bindung durch eine Mitgliedschaft der planenden Gebietskörperschaften, die dort besteht, hier dagegen nicht.

Ich möchte meinen, daß die Euregio Bodensee wegen der vielfach vorhandenen Zurückhaltung gegenüber besonderen institutionellen Bindungen den Landschaftsraum Bodensee auf absehbarer Zeit wohl nur zum Teil an einen Tisch bringen kann. Die Bodenseekonferenz steht dagegen jedem Mann ohne weitere Voraussetzung offen. Ich sehe andererseits, daß gerade ein Kreis von Persönlichkeiten, die sich zum gleichen Zweck in einem Verein zusammengefunden haben, in besonderem Maße geeignet ist, einen Beitrag zu der von mir erhofften Kontinuität der Bodenseekonferenz zu leisten. Ich begrüße es daher außerordentlich, daß die maßgeblichen Gründungsmitglieder der Euregio Bodensee heute unter uns sind, und daß mir ihr baden-württembergischer Sprecher ihre Bereitschaft erklärt hat, die Bodenseekonferenz nach besten Kräften zu fördern. Ohne Ihrer Diskussion vorzugreifen, möchte ich daher meinen, daß die gemeinsame Verfolgung beider Initiativen uns nicht nur am weitesten bringen wird, sondern auch den Kreis der Möglichkeiten und die Zahl derer, die sich ansprechen lassen, erweitert.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, es liegt in Ihrer Hand, den Schritt von der Möglichkeit zur Wirklichkeit zu tun und damit Väter und Mütter eines Kindes zu werden, das diesem Raum sehr nützlich werden könnte. Ich selbst – sozusagen als Hebamme – würde mich freuen, Ihnen dann nicht nur jetzt Erfolg für den heutigen Tag, sondern auch Glück für die Zukunft eines guten Unternehmens wünschen zu können.

## Resolution der ersten Bodensee-Konferenz

1. Die Bodensee-Konferenz wird als ständige Konferenz in Konstanz gebildet, was alternierende Tagungsorte nicht ausschließt.
2. Sämtliche drei Anlieger-Staaten bilden einen ständigen Ausschuß und entsenden je fünf Persönlichkeiten, von denen mindestens je einer ein Regierungsbeamter sein soll. Der ständige Ausschuß tritt viermal im Jahr zusammen, um die Kontinuität der Arbeit zu sichern. Er kann fachliche Arbeitskreise einsetzen.
3. Einmal im Jahr treffen sich die Vertreter der Regierungen der Anlieger-Staaten, in deren Auftrag der ständige Ausschuß tätig wird.

4. Einmal im Jahr tagt das Plenum der Bodensee-Konferenz. Der ständige Ausschuß erhält den Auftrag, Vorschläge für die Zusammensetzung und den Umfang dieser Konferenz zu machen.

5. Das Staatsministerium Baden-Württemberg in Stuttgart ist für die hierbei entstehenden Fragen allgemeine Kontaktstelle.

Diese Resolution wurde auf Vorschlag von Ministerpräsident Dr. Hans Filbinger von der ersten Bodensee-Konferenz am 14. Januar 1972 in Konstanz einstimmig angenommen.



Abb. 34: Insel Mainau, Bodensee

## Anschriften der Autoren

Forstdirektor W. Bernhard  
775 Konstanz, Torgasse 6

Nikolaus Frhr. von und zu Bodman  
Kreisbeauftragter für Naturschutz und Landschaftspflege im  
Landkreis Konstanz  
7761 Möggingen, Schloß

Bürgermeister H. Brunner  
Planungsverband Bodanrück  
7753 Allensbach, Rathaus

Prof. Dr. K. Buchwald  
Institut für Landschaftspflege und Naturschutz der Technischen  
Universität Hannover  
3 Hannover-Herrenhausen, Herrenhäuser Straße 2

Dr. H. Filbinger  
Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg  
7 Stuttgart 1, Richard-Wagner-Straße 15

Gesellschaft für rationelle Verkehrspolitik e.V.  
4 Düsseldorf-Reisholz, Bromberger Straße 5

Landrat Dr. H. Göbel  
775 Konstanz, Mainaustraße 25

H. Grützmacher  
775 Konstanz, Alemannenstraße 24

Bürgermeister H. Hofner  
Vereinigung der Bodanrückgemeinden  
7751 Litzelstetten/Bodensee, Bürgermeisteramt

Dr. W. Kohlhaas  
Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee  
7 Stuttgart 1, Am Bopserweg 22

Oberforststrat V. Leutenegger  
7775 Konstanz, Hoheneggstraße 54

Prof. Dr. Dr. h. c. H. Liebmann  
Bayerische Biologische Versuchsanstalt  
(Demoll-Hofer-Institut)  
8 München 22, Kaulbachstraße 37

Prof. Dr. E. Stein  
Bundesverfassungsrichter a. D.  
757 Baden-Baden, Bismarckstraße 5

R. Ungewitter  
Garten- und Landschaftsplaner  
7771 Bambergen ü. Überlingen

Forstassessor Dr. H. Volk  
7 Stuttgart 1, Brucknerstraße 52

Regierungsbaudirektor Witt  
Innenministerium Baden-Württemberg  
7 Stuttgart 1, Postfach 277

Dr. Th. Zengerling  
Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee – Linzgau – Hegau  
776 Radolfzell/Bodensee, Rathaus

## Bildnachweis

### Lichtbilder:

|                            |                                          |
|----------------------------|------------------------------------------|
| Graf Lennart Bernadotte    | Abb. 34                                  |
| N. Frhr. von und zu Bodman | Abb. 2, 4                                |
| Prof. Dr. K. Buchwald      | Abb. 8, 12, 13, 14, 26, 27               |
| H. Grützmacher             | Abb. 15, 16, 17                          |
| F. Thorbecke               | Abb. 23, 28 (freigegeben BStMWV Nr. G 5) |
| R. Ungewitter              | Abb. 1, 2, 6, 7, 10, 19, 24, 25          |

### Graphische Darstellungen:

|                                                                          |                                 |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Prof. Dr. K. Buchwald                                                    | Abb. 20, 21, 29, 30, 31, 32, 33 |
| Bundesanstalt für Vegetationskunde,<br>Naturschutz und Landschaftspflege | Abb. 11, 18                     |
| Innenministerium Baden-Württemberg                                       | Abb. 5                          |
| V. Leutenegger                                                           | Abb. 9                          |
| Prof. Dr. H. Liebmann                                                    | Tafel 1 und 2                   |



# Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege

## Gesamtverzeichnis

|                               |                                                                                                                                                |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Heft Nr. 1<br>September 1964  | Straßenplanung und Rheinuferlandschaft im Rheingau<br>Gutachten von Prof. Dr.-Ing. E. Gassner                                                  |
| Heft Nr. 2<br>Oktober 1964    | Landespflege und Braunkohlentagebau<br>Rheinisches Braunkohlengebiet                                                                           |
| Heft Nr. 3<br>März 1965       | Bodenseelandschaft und Hochrheinschifffahrt<br>mit einer Denkschrift von Prof. Erich Kühn                                                      |
| Heft Nr. 4<br>Juli 1965       | Landespflege und Hoher Meißner                                                                                                                 |
| Heft Nr. 5<br>Dezember 1965   | Landespflege und Gewässer<br>mit der „Grünen Charta von der Mainau“                                                                            |
| Heft Nr. 6<br>Juni 1966       | Naturschutzgebiet Nord-Sylt<br>mit einem Gutachten der Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und<br>Landschaftspflege, Bad Godesberg |
| Heft Nr. 7<br>Dezember 1966   | Landschaft und Moselausbau                                                                                                                     |
| Heft Nr. 8<br>Juni 1967       | Rechtsfragen der Landespflege<br>mit „Leitsätzen für gesetzliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Landespflege“                                    |
| Heft Nr. 9<br>März 1968       | Landschaftspflege an Verkehrsstraßen<br>mit Empfehlungen über „Bäume an Verkehrsstraßen“                                                       |
| Heft Nr. 10<br>Oktober 1968   | Landespflege am Oberrhein                                                                                                                      |
| Heft Nr. 11<br>März 1969      | Landschaft und Erholung                                                                                                                        |
| Heft Nr. 12<br>September 1969 | Landespflege an der Ostseeküste                                                                                                                |
| Heft Nr. 13<br>Juli 1970      | Probleme der Abfallbehandlung                                                                                                                  |
| Heft Nr. 14<br>Oktober 1970   | Landespflege an der Nordseeküste                                                                                                               |
| Heft Nr. 15<br>Mai 1971       | Organisation der Landespflege                                                                                                                  |
| Heft Nr. 16<br>September 1971 | Landespflege im Alpenvorland                                                                                                                   |
| Heft Nr. 17<br>Dezember 1971  | Recht der Landespflege                                                                                                                         |
| Heft Nr. 18<br>Juli 1972      | Landespflege am Bodensee                                                                                                                       |

..

Zur Zeit sind lieferbar die Hefte 1, 4, 5, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 und 18.

Auslieferung:

Buch- und Verlagsdruckerei Ludw. Leopold KG, 53 Bonn 1, Postfach · Tel. (022 21) 65 45 51

## DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE

|                  |                                                                   |
|------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Schirmherr:      | Bundespräsident D. Dr. Dr. Gustav Heinemann                       |
| Mitglieder:      | Graf Lennart Bernadotte, Schloß Mainau – Sprecher des Rates       |
|                  | Dr. Hans Bardens MdB, Bonn                                        |
|                  | Prof. Dr. Konrad Buchwald, Hannover                               |
|                  | Staatssekretär a. D. Prof. Dr. Werner Ernst, Münster              |
|                  | Staatsminister a. D. Joseph P. Franken, Bad Godesberg             |
|                  | Bauassessor Dr.-Ing. E. h. Hans Werner Koenig, Essen              |
|                  | Prof. Erich Kühn, Aachen                                          |
|                  | Prof. Dr. Gerhard Olschowy, Bonn – Geschäftsführer des Rates      |
|                  | Regierungspräsident a. D. Hubert Schmitt-Degenhardt, Aachen       |
|                  | Staatssekretär i. R. Dr. Dr. h. c. Theodor Sonnemann, Bonn        |
|                  | Prof. Dr. Julius Speer, Bad Godesberg                             |
|                  | Staatsminister a. D. Prof. Dr. Erwin Stein, Baden-Baden           |
|                  | Dr. h. c. Alfred Toepfer, Hamburg                                 |
|                  | Prof. Dr. phil. Dr. med. Rudolf Wegmann, Maxhöhe, Starnberger See |
| Geschäftsstelle: | 53 Bonn-Bad Godesberg, Heerstraße 110, Telefon 55851              |