

**Die Staatsgrenzen überschreitende
Straßenverkehrsplanung im östlichen Bodenseegebiet
als Koordinierungsaufgabe zwischen den
Bodenseeanrainerstaaten**

Der vorliegende Aufsatz stellt das Exzerpt einer Diplomarbeit im Fach Geographie¹ dar, deren angestrebtes Ziel es ist, die Staatsgrenzen überschreitende Straßenverkehrsplanung im östlichen Bodenseegebiet als vordringliche Koordinierungsaufgabe zwischen den Anrainerstaaten zu begreifen. In den vier Kapiteln der Diplomarbeit werden allgemeine Wesensmerkmale der Staatsgrenzen überschreitenden Raumplanung unter besonderer Berücksichtigung der europäischen Dimension, Problemfelder der grenzüberschreitenden Fernstraßenplanung im gesamten Bodenseegebiet, eine analytische Bestandsaufnahme des Staatsgrenzen überschreitenden Straßenverkehrs im Dreiländereck Schweiz, Österreich, Bundesrepublik Deutschland mit notwendigen Struktur- und Verkehrsdaten sowie schließlich unter Berücksichtigung der zuständigen grenzüberschreitenden Organisationen eine kritische Bestandsaufnahme der bisherigen verkehrsplanerischen Zusammenarbeit im Untersuchungsraum und ihre notwendige Weiterentwicklung behandelt.

Der Bodenseeraum stellt heute entsprechend seiner Mittellage zu bedeutenden Agglomerationen (Stuttgart, München, Basel, Zürich, Mailand) verkehrsgeographisch zahlreiche Verbindungsmöglichkeiten zwischen den angrenzenden Ländern sowie zwischen Mittel- und Süddeutschland her; dabei treffen im vorarlbergisch-schweizerischen Rheintal die Hauptverbindungen der Ballungsräume Österreichs und der Schweiz und mehrerer Verdichtungsgebiete insbesondere Deutschlands und Norditaliens zusammen und vereinigen sich dort mit den Anfahrtsrouten bedeutender Fremdenverkehrsgebiete².

Das bestehende Straßenverkehrssystem wird jedoch den Verkehrsmengen, die der Bodenseeraum als attraktiver Siedlungs-, Wirtschafts- und Erholungsraum absorbiert, in vielen Abschnitten bis dato nicht gerecht. Daher muß der Durchgangsverkehr auf tragfähigen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Achsen gebündelt weitergeleitet werden, wobei es sich bei diesen notwendigen Verbindungslinien nicht zwingend um Autobahnen handeln muß.

Die aktuellen Straßenausbauprogramme sind ein erforderlicher Schritt, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Fernstraßen zu erhöhen bzw. diese zu entlasten: Mit der seefernen Alternative zur B 31 zwischen Stockach und Friedrichshafen,

der B 31 n im Stauraum Kressbronn — Lindau sowie Ortsumgehungen auf der B 31 sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1986 wirksame Konzeptionen gefunden worden, die die Ortschaften sowie das regionale Straßennetz entlasten und die unmittelbaren Ufergebiete schonen. Bezüglich der Nord-Süd-Verkehrslinien im Bodenseeraum wurden mit der Anbindung der B 33 an die schweizerische N 7 im westlichen sowie mit der Fortführung der A 96 Richtung Memmingen im östlichen Bodenseegebiet ebenfalls wichtige verkehrsplanerische Akzente gesetzt.

Mit der B 31 führt bereits eine sehr stark frequentierte Bundesstraße in den bayerisch-vorarlbergischen Grenzraum. Nach Fertigstellung der A 96 (Memmingen — Lindau) muß das vorarlbergische Fernstraßennetz eine weitere internationale Verkehrslinie aufnehmen. Die Anbindung des deutschen an das österreichische Autobahnnetz wird seitens des Landes Vorarlberg uneingeschränkt befürwortet. Verkehrsplanerisches Konfliktpotential steckte aber lange Zeit in der Frage der Verbindung der beiden Rheintalautobahnen (N 13 und A 14); die Verknüpfung dieser tragfähigen Nord-Süd-Achsen im vorarlbergisch-st. gallischen Rheintal erscheint aus umweltbezogenen sowie verkehrstechnischen Gründen dringend erforderlich. Ende des Jahres 1985 nun wurde mit der Konzeption einer Bodenseeschnellstraße S 18 (Bregenz — St. Margrethen) als Verbindungsstrang eine Lösung gefunden.

Der Bodenseeraum als eine der ausgeprägten grenzüberschreitenden Regionen in Europa bildet das geographische Arbeitsgebiet verschiedener Formen grenzüberschreitender Zusammenarbeit, die dem Bedarf zwischenstaatlicher Regelungen und Absprachen zu entsprechen versuchen. Die folgenden Organisationen beschäftigen sich gegenwärtig u.a. mit den gravierenden Straßenverkehrsproblemen im Bodenseegebiet, wobei deren Empfehlungen und Lösungsansätze auch internationale Bedeutung haben:

- Deutsch-Österreichische Raumordnungskommission (DÖRK)
- Deutsch-Schweizerische Raumordnungskommission (DSRK)
- Internationale Bodenseekonferenz (IBK)
- Gesprächsgruppe Bayern — Vorarlberg
- Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (ARGE ALP)
- Arbeitsgemeinschaft der Bodensee-Handelskammern.

Die Staatsgrenzen überschreitenden Organisationen sind hinsichtlich ihrer Richtlinienfunktion Verkehr als nahezu gleichwertig zu beurteilen; denn alle hier auch für das östliche Bodenseegebiet relevanten grenzüberschreitenden Formen der Zusammenarbeit haben bezüglich des Verkehrs bzw. Straßenverkehrs Leitlinien, Planungsgrundsätze aufgestellt und diese an die zuständigen Behörden herangetragen. Aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Erarbeitung sind die Richtlinien zudem mit einer gewissen Autorität versehen, welche die nationalen Planungen nicht ohne weiteres übergehen können. Trotzdem sind hinsichtlich der Durchsetzungskraft sowie des materiellen Gehaltes der jeweiligen Verkehrsgrundsätze bzw. -konzepte Unterschiede festzustellen, die in der Organisation und Arbeitsweise der jeweiligen Institution begründet sind. Die Konsensfähigkeit der Bodenseeanrainer in

generellen Verkehrsaussagen darf jedoch nicht über die vorhandenen grenzüberschreitenden Interessenkonflikte, die im Detail der Verkehrsplanung liegen, hinwegtäuschen.

An dem in der Straßenverkehrsplanung des östlichen Bodenseegebietes äußerst brisanten Problem der Verbindung der beiden Rheintalautobahnen kann anschaulich nachvollzogen werden, daß hinsichtlich einer generell gehaltenen Verkehrsrichtlinie (vgl. insbesondere die im von der DSRK verabschiedeten Internationalen Leitbild für das Bodenseegebiet empfohlene "unmittelbare leistungsfähige Verbindung"³ zwischen dem österreichischen und dem schweizerischen Autobahnnetz) sehr schnell ein zwischen-staatlicher Konsens erreicht werden kann, daß die tatsächliche Problematik jedoch im planerischen Detail begründet ist.

So werden in dem Lösungsprozeß der oben dargelegten spezifischen Verkehrsprobleme mit grenzüberschreitender Relevanz (vor allem hinsichtlich des Problems der Verkehrs-entlastung des Raumes Lindau sowie hinsichtlich des Trassenstreites im Zuge der geplanten Bodenseeschnellstraße) einige Defizite grenzüberschreitender Koordination bzw. Zusammenarbeit deutlich. Denn die Staatsgrenzen überschreitenden Organisationen (insbesondere DÖRK, DSRK und IBK), die sich als Koordinierungsorgane verstehen, haben in den entscheidenden Phasen der Planungen keine konkreten Lösungshilfen gegeben bzw. — aufgrund mangelnder interner Lösungsfindung — geben können.

Die generellen Verkehrsleitlinien und -grundsätze der verschiedenen Empfehlungskataloge oder Konzepte der Institutionen sind so wenig konkret, daß sie selbst als grobe Orientierung bei auftretenden Planungsproblemen nicht dienen können. Insofern wird gerade bezüglich des so bedeutenden Integrationsfaktors Verkehr der mögliche Handlungsspielraum, der den Organisationen, indem sie Empfehlungen aussprechen können, durchaus gegeben ist, nicht effektiv genug genutzt.

Insbesondere die Internationale Bodenseekonferenz als Gremium der Bodenseeanrainer ist hier prädestiniert, in Kenntnis des Raumes die bisherigen, positiv zu bewertenden Arbeiten der Konferenz in die praktisch-angewandte Richtung fortzuentwickeln.

Trotzdem erscheint es angebracht, darauf zu verweisen, daß die nationalen Straßenverkehrsplanungen auch nur von den national zuständigen Behörden durchgeführt werden können. Es wäre andererseits aber nicht als Einmischung in nationale Angelegenheiten zu bezeichnen, wenn ein zwischenstaatliches Gremium für Straßenplanungen mit Auswirkungen auf den Grenzraum bzw. über diesen hinaus Vorschläge zu konkreten Problemen der Planung äußern würde.

Nicht nur die bisher mangelnde Effizienz der Staatsgrenzen überschreitenden Organisationen macht eine Neuorientierung und gleichzeitige Intensivierung der zukünftigen grenzüberschreitenden Koordination notwendig; auch neue verkehrliche Problemstellungen, die bereits jetzt für das Untersuchungsgebiet abzusehen sind, sollten Anreiz einer Fortentwicklung bzw. Verbesserung sein.

Zu den verkehrlichen Problemkreisen gehört die zukünftige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet nach Verwirklichung der Straßenausbauprogramme, die es unter den Anrainern zu erörtern und vor allem zu untersuchen gilt; dabei ist gleichzeitig die in Zukunft aufgrund der besseren

Verkehrsanbindung an das europäische Fernstraßennetz mögliche Entlastungs- bzw. Zubringerfunktion Vorarlbergs für Fernstraßen außerhalb des Bodenseegebietes in Rechnung zu stellen. Schließlich sollte es hinsichtlich des bis dato unbefriedigend gelösten Problems des Schwerlastverkehrs Ziel für die Zukunft sein, im Rahmen einer fortentwickelten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu konsensfähigen Lösungen zu kommen.

Die Lösungsfindung dieser verkehrlichen Koordinierungsfragen bedarf einer flexiblen, dynamischen sowie pragmatischen Form grenzüberschreitender Zusammenarbeit, die über die Aufstellung rahmensetzender Verkehrsrichtlinien hinausgeht und eine gemeinsame planende Tätigkeit, d.h. aktiv gestaltende Form, erkennen lassen sollte, welche sich auch planerischer Detailfragen annimmt. Nur auf diese Weise sind die mit dem für die Zukunft zu prognostizierenden, steigenden grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen verbundenen Fragen der reibungslosen, schnellen, sicheren und kostengünstigen Abwicklung an den Grenzübergängen, der Sicherheit auf den Straßen während der Verkehrsspitzen sowie des Umweltschutzes (z.B. Tempolimit) zu lösen.

Die folgenden Empfehlungen zur Fortentwicklung bzw. Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit entsprechen der Notwendigkeit, seitens der Staatsgrenzen überschreitenden Organisationen die Bewältigung spezifischer Verkehrsprobleme im Untersuchungsraum anzustreben; zur besseren Anschaulichkeit sollen sich daher die Empfehlungen am Ende der Ausführungen zu einem Modell der zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehrskoordination im östlichen Bodenseegebiet verdichten, welches sowohl die zwischenstaatliche als auch die internationale bzw. europäische Ebene berücksichtigt.

Der Empfehlungskatalog wird in einen rechtlichen, institutionellen sowie verkehrsplanerisch spezifischen Teil untergliedert; die einzelnen Abschnitte dürfen jedoch nicht über bestehende Zusammenhänge und Querverbindungen hinwegtäuschen.

Rechtlicher Teil⁴

Dieser Aspekt beschäftigt sich mit dem, was allgemein als Rechtsharmonisierung bezeichnet wird, sowie mit den Rechtsmitteln, die einer Effizienzsteigerung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit dienlich sein können:

- Es ist möglich und wünschenswert, diejenigen Körperschaften und Behörden (z.B. Regionalverbände) an der Lösung grenzüberschreitender Fragen zu beteiligen, die innerstaatlich große Sachkenntnis über die zu entscheidenden Probleme besitzen.
- Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sollte ein größtmögliches Maß an Verbindlichkeit erhalten, und zwar durch eine Verankerung der grenzüberschreitenden planerischen Bezüge in Gesetzen sowie die Gewährung effektiven Rechtsschutzes für Planungsbetroffene jenseits einer Staatsgrenze.
- Beteiligungsrechte an Planungen des jeweiligen Nachbarstaates (z.B. bei der Kontrolle des Umweltschutzes) sollten ermöglicht werden, wobei als zu Beteiligende insbesondere die Planungsträger vergleichbarer Stufe in Frage kämen.

Institutioneller Teil

Den verschiedenen grenzüberschreitenden Organisationen kommt eine zentrale Bedeutung zu, da fachliche Plankoordination nur über den Umweg der Institutionen erfolgen kann, wobei es sich um politisch-substantielle Institutionen handeln sollte, in denen die einzelnen Planungsträger eine gemeinsame organisatorische Plattform finden⁵:

- Die Intensität der Kontakte sowie der Grad der Verbindlichkeit in den grenzüberschreitenden Organisationen (insbesondere DÖRK, DSRK, IBK) sind — auch nach Einschätzung direkt Beteiligter — unbedingt zu erhöhen; damit sollte die Möglichkeit verbunden sein, Einblick in die Erarbeitung von Planungen der jeweiligen Nachbarstaaten zu erhalten, um nicht lediglich über abgeschlossene Projekte informiert zu werden, innerhalb der grenzüberschreitenden Raumordnungskommission (DÖRK, DSRK) vertragsmäßige Abmachungen zu treffen sowie dort über den Informationsaustausch hinausgehende Abstimmungs- und Kontrollbefugnisse rechtlich festzulegen.
- Die Organe der Raumordnungskommissionen sollten sich vermehrt an die unmittelbar zuständigen Planungs- und Verwaltungsebenen wenden und deren Interesse und Sachverstand einbeziehen⁶. Dabei sollte insbesondere die Regionalplanung stärker in die Staatsgrenzen überschreitende Zusammenarbeit integriert werden. Obwohl die Regionalen Planungsverbände Bodensee-Oberschwaben und Allgäu in den Kommissionen vertreten sind, stellen sie keine institutionalisierten Mitglieder dar und haben insofern nur eine geringe Einflußnahme.
- Für das Bodenseegebiet allgemein bzw. den Untersuchungsraum wird ein Mehr an Staatsgrenzen überschreitenden Organisationen einhellig unter befragten Schlüsselpersonen nicht als das geeignete Mittel zur Effizienzsteigerung der institutionellen Ebene und damit auch der grenzüberschreitenden Verkehrsplanung angesehen. Vielmehr würde eine Zusammenführung der Gremien, hier der Raumordnungskommissionen, zu einer trilateralen Bodenseekommission (D-CH-A-Raumordnungskommission)⁷ eher den grenzüberschreitenden Anforderungen gerecht werden.
- Aufgrund der Dringlichkeit der Verkehrsprobleme ist die Einrichtung eines ständigen Verkehrsausschusses in den Raumordnungskommissionen, gebildet aus Fachplanungsträgern (einschl. Vertretern der Regionalplanung), zu empfehlen. Bis dato setzt in der DSRK die Arbeitsgruppe als ständiges Koordinationsgremium Ad-hoc-Ausschüsse zur Vorbereitung verschiedener Empfehlungen ein, die auch aus Vertretern von Fachplanungsträgern bestehen können; die DÖRK wiederum kann sog. Unterkommisionen zur Bewältigung konkreter Probleme bestellen⁸. Die Einrichtung eines ständigen Verkehrsausschusses sollte dann die Raumordnungskommissionen befähigen, Empfehlungen zu konkreten Verkehrsproblemen auszusprechen, um von einer grundsätzlich-koordinierenden zu einer problemorientierten Sichtweise zu gelangen.
- In Zukunft sollten alle in den Kommissionen gefaßten Beschlüsse ständig überprüft und evtl. aktualisiert wer-

den; gleichzeitig ist es wünschenswert, wenn die Kommissionen selbst nachhaltiger auf die Verwirklichung ihrer Beschlüsse (z.B. Bodenseeleitbild der DSRK) drängen würden.

- Es gilt, die Arbeit aller grenzüberschreitenden Organisationen besser der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, über die Tätigkeit der verschiedenen Organe zu berichten, um auf diese Weise die jeweilige Institution als Ansprechstelle für grenzüberschreitende Probleme hervorzuheben.
- Schließlich wäre es für eine in Zukunft mehr fachplanerisch orientierte Arbeit in den grenzüberschreitenden Gremien von Nutzen, eine Art "Clearing-Stelle" im Grenzraum (z.B. bei der Bezirksplanungsstelle) zu errichten, der gleichermaßen eine Sammler- und Verteilerfunktion hinsichtlich des für die Planung notwendigen Grundlagenmaterials zukommt.

Verkehrsplanerischer Teil

In diesem Teil kommen sowohl die Verkehrsplanung als solche betreffenden Aspekte als auch die bisherigen Koordinationsdefizite im Bereich Straßenverkehr zur Sprache:

- Die Verkehrsplanung sollte nicht zu absolut und isoliert gesehen werden, vielmehr ist eine hinreichende Abstimmung mit anderen Fachplanungen unbedingt erforderlich.
- Des weiteren darf Verkehrsplanung keine bloße Vergangenheitsbewältigung, sondern sollte die vorausschauende Feststellung von Problemgebieten und deren Planungsbedürfnissen sein.
- Ansätze zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Verkehrsplanung sind auch in einer nationalen Problemlösung und Koordination zu suchen.
- Der grenzüberschreitenden Relevanz der Straßenplanung im Grenzraum sollte verstärkt mit kleinräumigen grenzübergreifenden Verkehrsuntersuchungen, die jedoch auch großräumige Aspekte (z.B. Lage im europäischen Fernstraßennetz oder die Lage zu den Alpentransversalen) berücksichtigen, entsprochen werden. In diesen Verkehrsuntersuchungen könnten bereits bestehende und absehbare Verkehrskonflikte analytisch betrachtet und damit wichtige Grundlagen für jede weitere grenzüberschreitende Planung angeboten werden.
- Eine Harmonisierung der Verkehrsdatenbasis hinsichtlich des Erhebungszeitpunktes sowie der Fortschreibung der Daten wäre wünschenswert.
- Eine ständige Harmonisierung der laufenden Straßenplanungen mit jenen des benachbarten Auslandes ist durchaus realisierbar; dabei sollten die Bau- und Fertigstellungstermine der jeweiligen Ausbaustufen abgestimmt werden. Dies wurde bei den bisherigen Straßenplanungen zwar beachtet, jedoch nicht immer konsequent durchgeführt (so ist die Rheintalautobahn A 14 in gesamter Länge fertiggestellt, die A 96 als Fortsetzung auf deutscher Seite jedoch bis dato nur im Bereich Lindau dem Verkehr übergeben).

- Die Schaffung einheitlicher Normen bezüglich Maße und Gewichte für Straßenfahrzeuge (insbesondere Tonnagebegrenzung) sind vor allem notwendig, um bereits jetzt zu beobachtenden Verlagerungstendenzen im Schwerlastverkehr entgegenzuwirken.
- In die gleiche Richtung zielt die Empfehlung, die unterschiedlichen Festlegungen von zeitlichen Fahrverboten für den Schwerverkehr (Nachtfahrverbot in der Schweiz) zu harmonisieren⁹.
- Ebenso wäre als verwaltungstechnische Maßnahme eine Angleichung der Zollabfertigungszeiten zwischen Österreich und der Schweiz sinnvoll¹⁰.
- Die Erarbeitung grenzüberschreitender Gesamt- und Teilverkehrskonzepte sollte in Angriff genommen werden.

Bereits erzielte Ergebnisse der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im östlichen Bodenseegebiet sollen jedoch nicht ungewürdigt bleiben; so fungieren die grenzüberschreitenden Organisationen bisher als geeignete Plattform gut-nachbarlicher Kontakte.

Kritisch ist darauf zu verweisen, daß eine häufig in der Literatur diskutierte Vereinheitlichung der Planungsgrundlagen, der Planungsbegriffe, also der "Planungssprache"^{11,12} aufgrund des "ideengeschichtlich-planungsphilosophisch<en> Hintergrund<es> der Planungsansätze und -konzeptionen in den einzelnen Staaten"¹³ nur schwer durchzuführen ist; außerdem ist es wünschenswert, einige der Spezifika nationalstaatlicher Planungssysteme zu bewahren und sich in der Vereinheitlichung und Harmonisierung auf die tatsächlich in der Praxis hemmenden Faktoren zu beschränken.

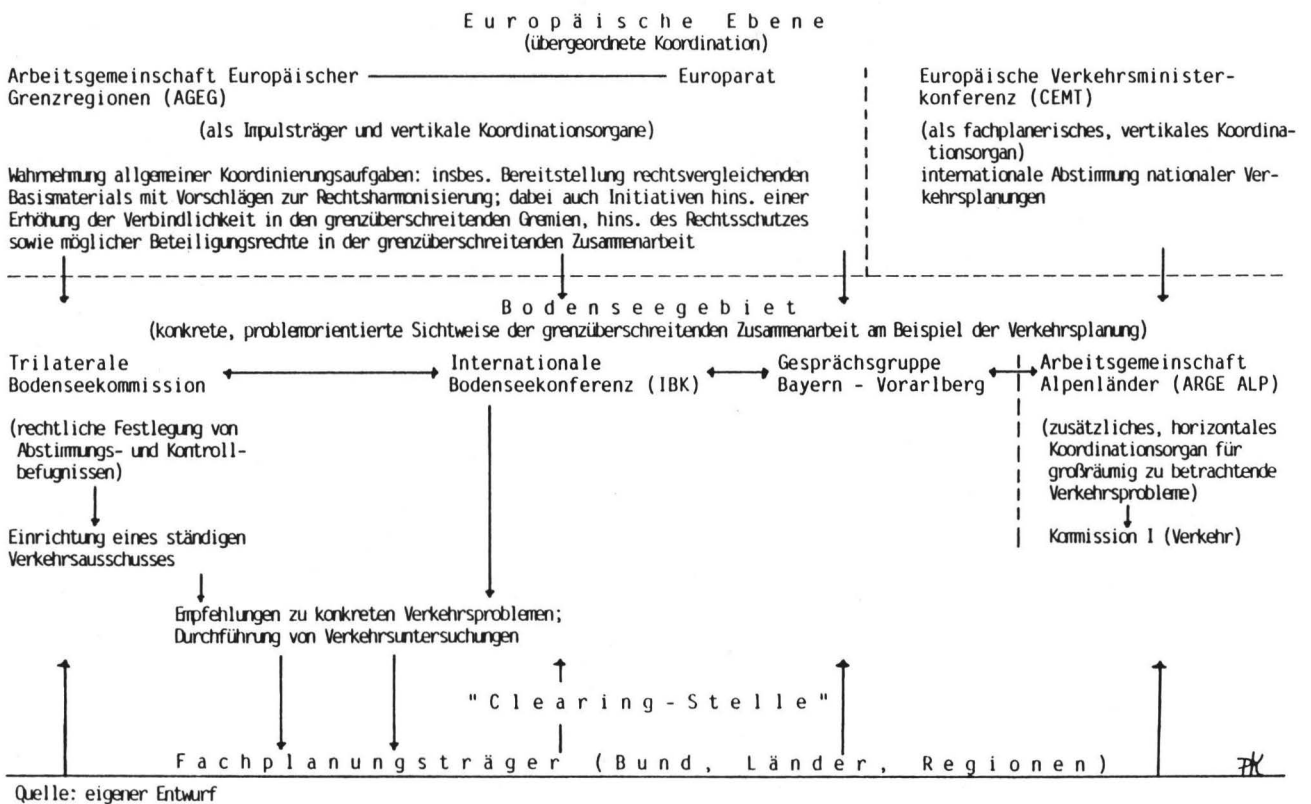
Das folgende Modell (vgl. Abb. 1) — auch auf andere Grenzregionen mit ähnlich intensiver Zusammenarbeit übertragbar — skizziert nun auf der Grundlage der oben aufgeführten Empfehlungen eine zukünftige grenzüberschreitende Verkehrskoordination im östlichen Bodenseegebiet, die den Attributen einer effizienten grenzüberschreitenden Planung gerecht zu werden versucht.

In die Überlegungen dieser Konzeption ist die zunehmende "Autorität" der internationalen Organe — hier insbesondere des Europarates als zentraler europäischer Institution — mit eingeflossen; denn in einem immer stärkeren Zusammenwirken der europäischen Staaten erscheint es angebracht, daß internationale Organe eine vertikale Koordinierungsfunktion ausüben.

Die Kernaussage des vorliegenden Modells, welches die Bildung einer trilateralen Bodenseekommission befürwortet, ist die Verlagerung der eher übergeordneten, grundsätzlichen Koordination und darüber hinaus gehenden Arbeiten zur Rechtsharmonisierung von der zwischenstaatlichen auf die europäische Ebene, und zwar auf den Europarat (die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen [AGEG] arbeitet aktiv an der Vorbereitung der Initiativen des Europarates zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit); dadurch können sich die grenzüberschreitenden Organe "vor Ort" verstärkt einer konkreten, problemorientierten Sichtweise einzelner Fachplanungen, hier der Verkehrsplanung, widmen.

Die Europäische Verkehrsministerkonferenz kann als fachplanerisches, vertikales Koordinationsorgan ihre bisher

Abbildung 1:
Modell der zukünftigen grenzüberschreitenden
Straßenverkehrsplanung im östlichen Bodenseegebiet



recht erfolgreichen Bemühungen um eine international abgestimmte Verkehrsplanung fortführen und sollte über die jeweiligen Zentralregierungen auch mit den grenzüberschreitenden Organisationen (insbesondere der Bodenseekommission, in der die Zentralregierungen vertreten sind) in Verbindung stehen.

Die bisher bereits erfolgte intensive Kooperation zwischen der Internationalen Bodenseekonferenz und den Kommissionen (bzw. einer trilateralen Bodenseekommission) sollte fortgesetzt werden, wobei der IBK als eher regional organisiertem Gremium ein nach wie vor starkes Gewicht beigemessen werden muß. Allen grenzüberschreitenden Organisationen des östlichen Bodenseegebietes kommt jedoch letztlich die Funktion horizontaler Koordination zu.

Schließlich sollten die Regionen als Fachplanungsträger stärker als bisher — d.h. gleichberechtigt gegenüber den Landes-, Bundesfachplanungsträgern — in die grenzüberschreitende Arbeit integriert werden.

Das Modell sieht dabei keine Kompetenzverlagerung von den jeweiligen Fachplanungsträgern auf die grenzüberschreitenden Organisationen bzw. die Bodenseekommission vor und ist daher als realisierbar zu charakterisieren, wenn auch die rechtliche Festlegung von Abstimmungs- und Kontrollbefugnissen in der Kommission, bezogen auf die Straßenplanung, nicht ohne weiteres durchzusetzen sein wird. Insgesamt soll jedoch den grenzüberschreitenden Organisationen in Zukunft

ein stärkeres Gewicht in der grenzüberschreitenden Planung beigemessen werden, so daß sie mit mehr Nachdruck gegenüber den jeweiligen nationalen Planungsträgern agieren können.

Vor dem Hintergrund der im östlichen Bodenseegebiet in Zukunft zu lösenden, schwierigen Problemkreise und der damit notwendig gewordenen Entwicklung gemeinsamer Strategien in Planung und Realisierung ist diese Neuorientierung der bisherigen grenzüberschreitenden Verkehrsplanung empfehlenswert.

Anmerkungen

1 Vgl. Kohnen, P.: Die Staatsgrenzen überschreitende Straßenverkehrsplanung im östlichen Bodenseegebiet als Koordinierungsaufgabe zwischen den Anrainerstaaen Schweiz, Österreich und Bundesrepublik Deutschland. — Münster 1987. = Diplomarbeit.

2 Vgl. Rümmele, E.: Vorarlberg als verkehrsmässige Drehscheibe im Europäischen Transitverkehr. In: Transitverkehr in Österreich. — Wien 1984, S. 63. = Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft. ÖVP Spezial, Bd. 6.

3 Innenministerium Baden-Württemberg (Hrsg.): Internationales Leitbild für das Bodenseegebiet. Gemeinsame Raumordnungskommission Bundesrepublik Deutschland, Schweizerische Eidgenossenschaft, Republik Österreich. — Stuttgart 1983, S. 37.

- 4 Vgl. auch *Bleicher, R.*: Staatsgrenzen überschreitende Raumordnung und Landesplanung. Bestandsaufnahme, rechtliche Würdigung und Möglichkeiten der Fortentwicklung. — Münster 1981, S. 300 ff. = Beitr. zum Siedlungs- und Wohnungswesen und zur Raumplanung, Bd. 67 sowie *Bullinger, D.*: Probleme und Ansätze grenzüberschreitender Raumkoordinierung, dargestellt an den Beispielen Bodensee, Hoch- und Oberrhein. In: Mitteilungen des ÖIR, Wien (1982), S. 113.
- 5 Vgl. *Wimmer, N.*: Überregionale Raumordnungsprobleme Westösterreichs. Vortrag vor der Generalversammlung der Österreichischen Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung am 6. Mai 1977. In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung der ÖGRR, Wien, New York (1977) H. 2, S. 5.
- 6 Vgl. EJPD — Bundesamt für Raumplanung (Hrsg.): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen der Deutsch-Schweizerischen Raumordnungskommission. Rückblick und Ausblick 1984. Tätigkeitsbericht. — Bern 1985, S. 20.
- 7 Vgl. auch *Bullinger, D.*: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Regionalpolitik. Theoretische Ansätze und ihre Bedeutung für das Bodenseegebiet. — Wangen i.A./Konstanz 1977, S. 313 ff. = Diplomarbeit.
- 8 Vgl. EJPD — Bundesamt für Raumplanung (Hrsg.), a.a.O., S. 17 sowie *Bleicher, a.a.O.*, S. 78.
- 9 Vgl. *Rhomberg, W.*: Probleme im grenzüberschreitenden Verkehr — Feststellungen aus der Sicht der Union Westeuropäischer Handelskammern, Straßburg. In: Transitverkehr in Österreich. — Wien 1984, S. 13. = Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft. ÖVG Spezial, Bd. 6.
- 10 Ebd.
- 11 *Wimmer, a.a.O.*, S. 6.
- 12 Vgl. *Bleicher, a.a.O.*, S. 299 sowie *Wimmer, a.a.O.*, S. 6
- 13 *Istel, W.*: Auswirkungen nationaler Grenzen auf die grenzüberschreitende Raumplanung. In: Staatsgrenzen und ihr Einfluß auf Raumstrukturen und Verhaltensmuster. Teil I: Grenzen in Europa. — Bayreuth 1983, S. 49. = Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, H. 23.

Petra Kohnen