

Nr. 6

oktober 2006

**TWI (Hrsg.)**

# Statistikplattform Bodensee Verkehr

Diskussionsbeiträge  
Thurgauer Wirtschaftsinstitut



**Interreg IIIA**

Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein



**THURGAUER  
WIRTSCHAFTSINSTITUT**  
an der Universität Konstanz

# Statistikplattform Bodensee Verkehr

bearbeitet von

**Rolf Sonderegger**  
sonderegger@twi-kreuzlingen.ch  
TWI

**Theresa Meier**  
meier@twi-kreuzlingen.ch  
TWI



EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT  
Gefördert aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT  
Gefördert durch Finanzhilfen des Schweizer Bundes

## 1 Einleitung

Die EUREGIO-Bodensee, als internationaler Siedlungs- und Wirtschaftsraum, ist im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklung auf ein funktionierendes Verkehrssystem angewiesen. Dabei muss die Bodenseeregion aufgrund ihrer geografischen Lage nicht nur mit dem eigenen Verkehrsaufkommen zurecht kommen, sondern stellt auch ein Nadelöhr für viele Nord-Süd-Verbindungen dar. Diese Engpässe kommen vor allem dadurch zustande, dass durch die natürliche Barriere Bodensee einzelne Regionen nicht direkt miteinander verbunden werden können. Zudem ist die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur zum heutigen Zeitpunkt noch ungenügend ausgebaut, da in der Vergangenheit die nationalen Perspektiven die Ausbauprojekte dominiert haben.

## 2 Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Volkswirtschaften

Verkehrssysteme, die eine schnelle und kostengünstige Mobilität von Personen und Gütern ermöglichen, sind für eine prosperierende Wirtschaft zwingende Voraussetzung. Da bei den Verkehrsträgern (Strasse, Schiene, Wasserstrasse und Luftverkehr) unterschiedliche Vorteile zum Tragen kommen, sind diese nicht frei austauschbar.

## 3 Strassenverkehr

Die Strassen sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur, da sie einen grossen Teil des Verkehrsaufkommens bewältigen. Sie sind für die Verkehrsteilnehmer frei zugänglich und gewährleisten durch das weit verzweigte Netz eine Erreichbarkeit, die von keiner anderen Verkehrsinfrastruktur übertroffen wird.

### 3.1 Strassen

In der EUREGIO-Bodensee sind die Strassen nach den für sie zuständigen politischen Einheiten benannt. Eine Ausnahme bilden die Autobahnen. Diese sind zwar im ganzen Beobachtungsgebiet in der Zuständigkeit des jeweiligen Bundes, werden aber in Österreich nicht dementsprechend benannt. In der Schweiz werden Autobahnen zusammen mit anderen Strassen, welche ebenfalls im Zuständigkeitsbereich des Bundes sind, unter dem Begriff Nationalstrassen erfasst.

Tabelle 1: Strassenbezeichnungen in den Anrainerstaaten der EUREGIO-Bodensee<sup>1</sup>

Liechtenstein	Schweiz	Deutschland	Österreich
Landstrassen	Nationalstrassen	Bundesautobahnen	Autobahnen
Alpenstrassen	Kantonsstrassen	Bundesstrassen	Schnellstrassen
Gemeindestrassen	Gemeindestrassen	Landesstrassen	Landesstrassen (inkl. ehem. Bundesstrassen) <sup>1</sup>
		Kreisstrassen	Gemeindestrassen
		Gemeindestrassen	

In dieser Analyse werden diejenigen Strassen berücksichtigt, welche die verschiedenen Teilgebiete der EUREGIO-Bodensee miteinander verbinden. Diese Strassen werden unter dem Begriff „Überregionale Strassen“ zusammengefasst. Dazu zählen alle Strassen ausser den Gemeinde- und Alpenstrassen.

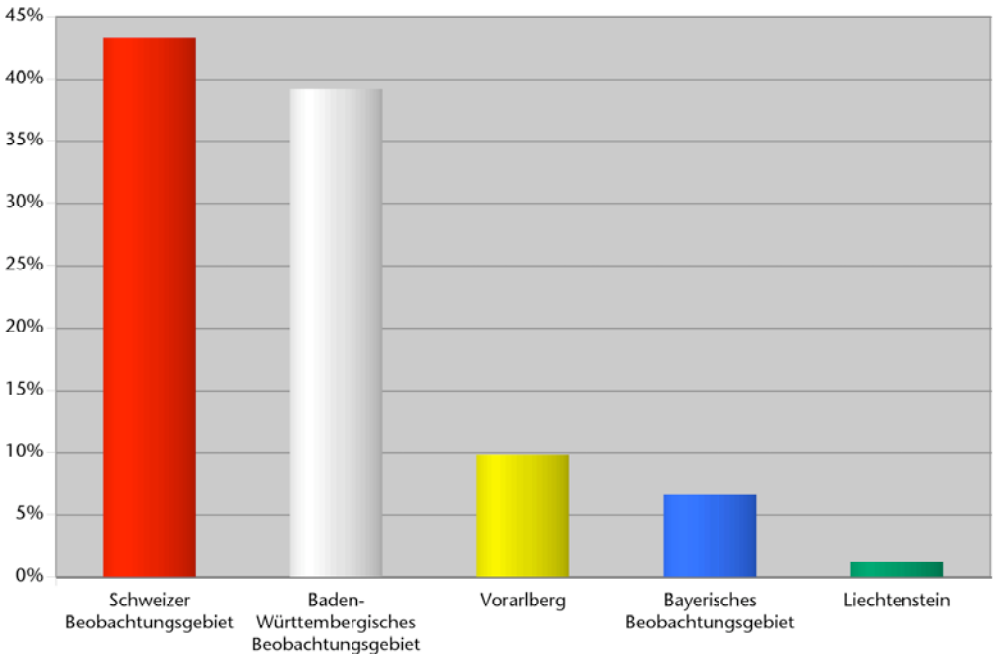
### 3.1.1 Strassenlänge

Die Gesamtlänge des überregionalen Strassennetzes in der EUREGIO-Bodensee beträgt 9'134,9 km. Die Schweizer Kantone halten mit 43% den grössten Anteil an diesem Verkehrsnetz. Die Landkreise in Baden-Württemberg sind mit 39% knapp hinter dem Schweizer Beobachtungsgebiet. Im bayerischen Beobachtungsgebiet liegen 7% des überregionalen Strassennetzes der EUREGIO-Bodensee. Vorarlberg besitzt 10% und Liechtenstein einen Anteil von 1% am überregionalen Strassennetz.

Im Zeitfenster 1995 bis 2005 haben sich die Strassenlängen nur unwesentlich verändert. Lediglich in Vorarlberg und im Kanton Appenzell Innerrhoden konnte ein Zuwachs an überregionalen Strassen von mehr als 2% verzeichnet werden.

<sup>1</sup> In Österreich wurde bis ins Jahr 2002 zwischen Bundes- und Landesstrassen differenziert. Im Jahr 2002 gab es diesbezüglich eine Umstellung. Die Bundesstrassen wurden an die einzelnen Bundesländer übertragen und werden seither auch unter den Landesstrassen berücksichtigt.

Abbildung 1: Anteil der Beobachtungsgebiete an überregionalen Strassen in der EUREGIO-Bodensee im Jahr 2005



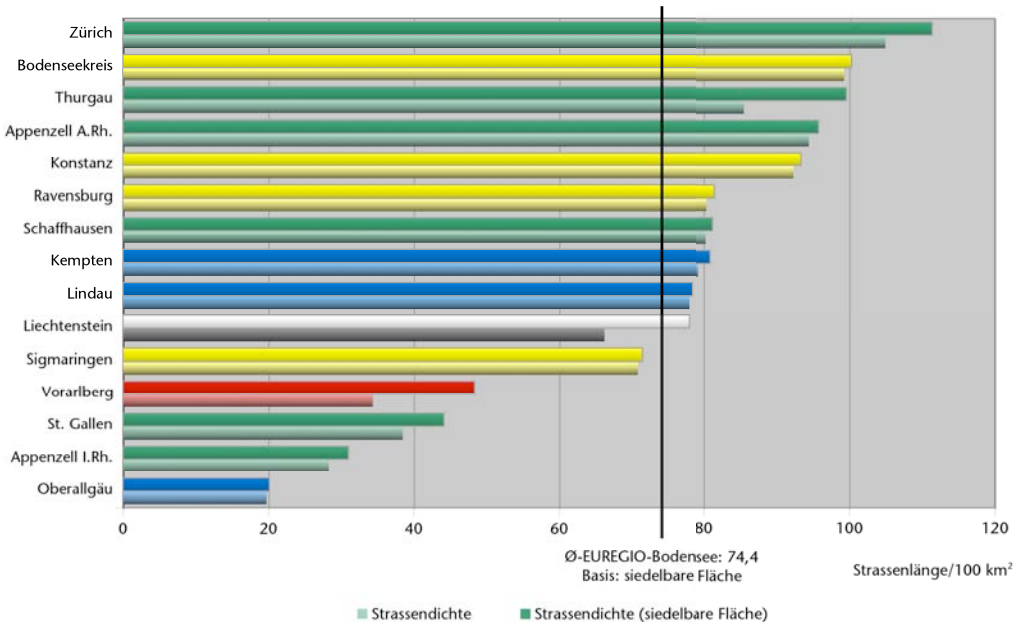
Quellen: FL: Strassenstatistik, CH: BfS: Verkehrsstatistik, A: BMVIT: Statistik Strasse und Verkehr, BW: Statistisches Landesamt Baden Württemberg: Statistische Berichte, BY: Statistisches Bauamt Kempten

### 3.1.2 Strassendichte

Da die absolute Strassenlänge nur beschränkt aussagekräftig ist, wird die Strassendichte als weitere Grösse zur Beurteilung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur verwendet. Die Strassendichte beschreibt die Länge der überregionalen Strassen auf 100 km<sup>2</sup>. Die grosse Variation der Strassendichte der einzelnen Regionen zeigt, dass die Strasseninfrastruktur in der EUREGIO-Bodensee sehr unterschiedlich ist. Die tiefste Strassendichte weist das Oberallgäu mit lediglich

19,8 km überregionalen Strassen auf 100 km<sup>2</sup> Fläche auf. Im Gegensatz dazu verfügt der Kanton Zürich über 105 km überregionale Strassen pro 100 km<sup>2</sup>.

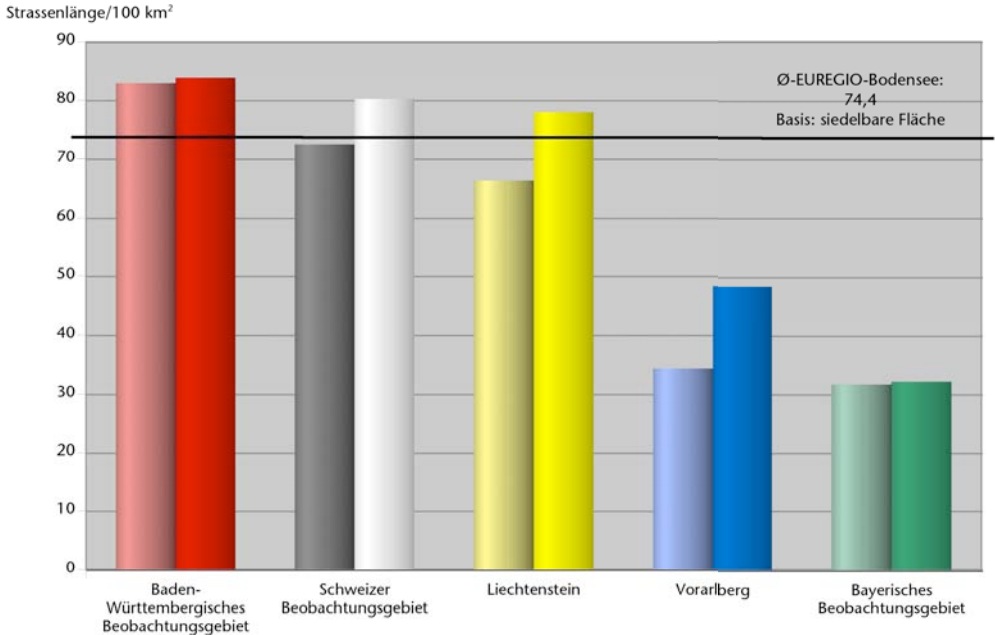
Abbildung 2: Strassendichte im Jahr 2005



Quellen: Strassenlänge: siehe oben, siedelbare Fläche: FL: Amt für Volkswirtschaft Statistisches Jahrbuch, CH: Bfs - Bodennutzung nach Nutzungsarten, A: Amt der Vorarlberger Landesregierung, BW: Statistisches Landesamt BW, BY: Bayerisches Landesamt für Statistik – Flächenerhebung 2005

Im Durchschnitt sind die relevanten Landkreise in Baden-Württemberg am dichtesten mit überregionalen Strassen durchzogen, wohingegen die beobachteten Landkreise in Bayern im Durchschnitt eine sehr niedrige Strassendichte aufweisen. Die durchschnittliche Strassendichte der betrachteten Schweizer Kantone beträgt 72,5 km überregionale Strassen auf 100 km<sup>2</sup>. In Liechtenstein sind es 66,3 km und in Vorarlberg 34,4 km überregionales Strassennetz auf 100 km<sup>2</sup>.

Abbildung 3: Strassendichte im Jahr 2005 nach Beobachtungsgebieten



Obwohl die Strassendichte erste Anhaltspunkte dafür geben kann, wie gut eine Region mit Strassen ausgestattet ist, müssen auch die geografischen Eigenheiten der verschiedenen Gebiete berücksichtigt werden. Um Verzerrungen aufgrund unbesiedelbarer Flächen wie Seen und Gebirge zu vermeiden, wurde zusätzlich noch die Strassendichte der besiedelbaren Fläche berechnet.<sup>2</sup> Am deutlichsten ist der Anstieg im Bundesland Vorarlberg, dessen überregionales Strassennetz sich von 34,4 km auf 48,4 km pro 100 km<sup>2</sup> erhöht hat.

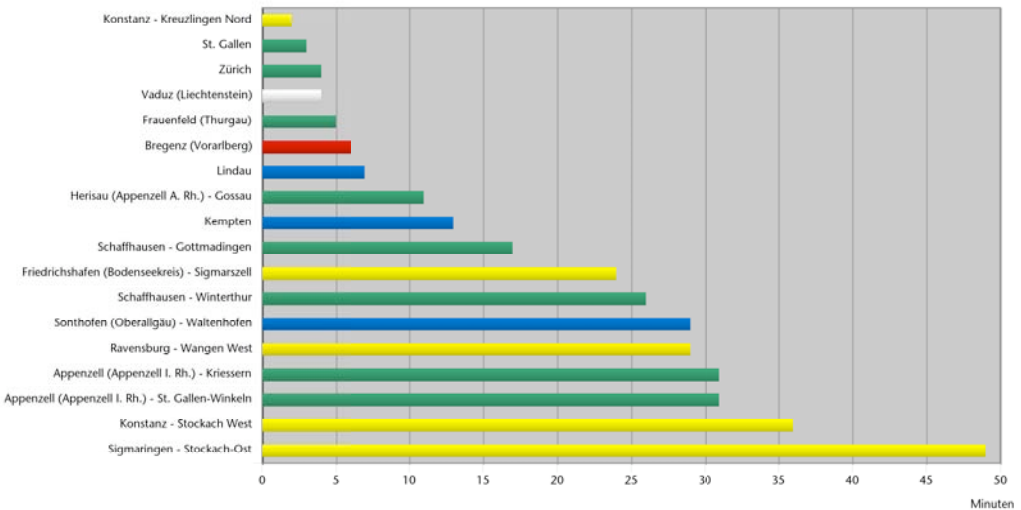
#### <sup>2</sup> Siedelbare Flächen:

- Schweiz: gesamte Fläche abzüglich unproduktive Fläche (stehende Gewässer, Fließgewässer, unproduktive Vegetation, Fels, Sand, Geröll, Gletscher und Finn)
- Liechtenstein: gesamte Fläche abzüglich unproduktive Fläche (s.o.)
- Vorarlberg: gesamte Fläche abzüglich Alpen und Gewässer (fließend und stehend)
- Bayern und Baden-Württemberg: gesamte Fläche abzüglich Wasserflächen

### 3.1.3 Fahrdauer zur nächsten Autobahnauffahrt

Neben der Strassendichte ist auch die Fahrdauer bis zur nächsten Autobahnauffahrt ein sinnvoller Indikator, wie gut eine Region verkehrstechnisch erschlossen ist. Für diese Berechnung werden die Hauptstädte der einzelnen Kreise, Kantone, Bundesländer und des Fürstentums Liechtenstein als Ausgangspunkt für eine Fahrt auf die nächstgelegene Autobahn verwendet.

Abbildung 4: Fahrdauer bis zur nächsten Autobahnauffahrt



Quelle: Eigene Berechnungen

Im Vergleich mit den anderen Bodensee-Anrainerstaaten, ist das deutsche Beobachtungsgebiet am schlechtesten an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. So braucht man von der Stadt Sigmaringen rund 49 Minuten bis zur nächsten Autobahnauffahrt. Obwohl im Schweizer Beobachtungsgebiet einige Kantone ebenfalls keinen direkten Autobahnanschluss haben, sind die Anfahrtszeiten zur nächsten Auffahrt meist kürzer als in den deutschen Vergleichsregionen. In Vaduz und Bregenz, den Hauptstädten von Liechtenstein und Vorarlberg, sind die nächsten Autobahnauffahrten nicht mehr als 6 Minuten entfernt.

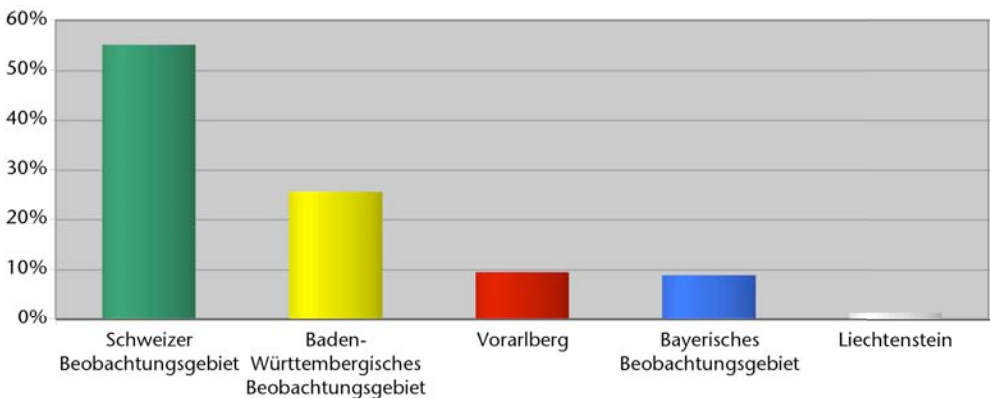
Bei der Interpretation dieser Zahlen ist zu beachten, dass die Hauptstadt eines deutschen Landkreises eine kleinere wirtschaftliche Bedeutung hat, als die Hauptstadt eines Schweizer Kantons, eines Bundeslandes in Österreich oder der Landeshauptstadt Vaduz. Vor diesem Hintergrund sind die Hauptstädte des deutschen Beobachtungsgebiets weniger gut an das Verkehrsnetz angeschlossen, als die Hauptstädte der anderen Teilgebiete der Bodenseeregion.

### 3.2 PKW

Ein wichtiger Indikator für das Bedürfnis einer Region nach Mobilität ist der Motorisierungsgrad. Die Bevölkerung der EUREGIO-Bodensee ist laut diesem Indikator in den letzten 10 Jahren erheblich mobiler geworden, da die Anzahl an PKWs pro 1'000 Einwohner kontinuierlich zugenommen hat. Dennoch kann Mobilität nur dann gewährleistet werden, wenn die Verkehrsinfrastruktur diesen Veränderungen angepasst wird.

#### 3.2.1 PKW-Bestand

Abbildung 5: Anteil der Beobachtungsgebiete am PKW Bestand in der EUREGIO-Bodensee im Jahr 2005

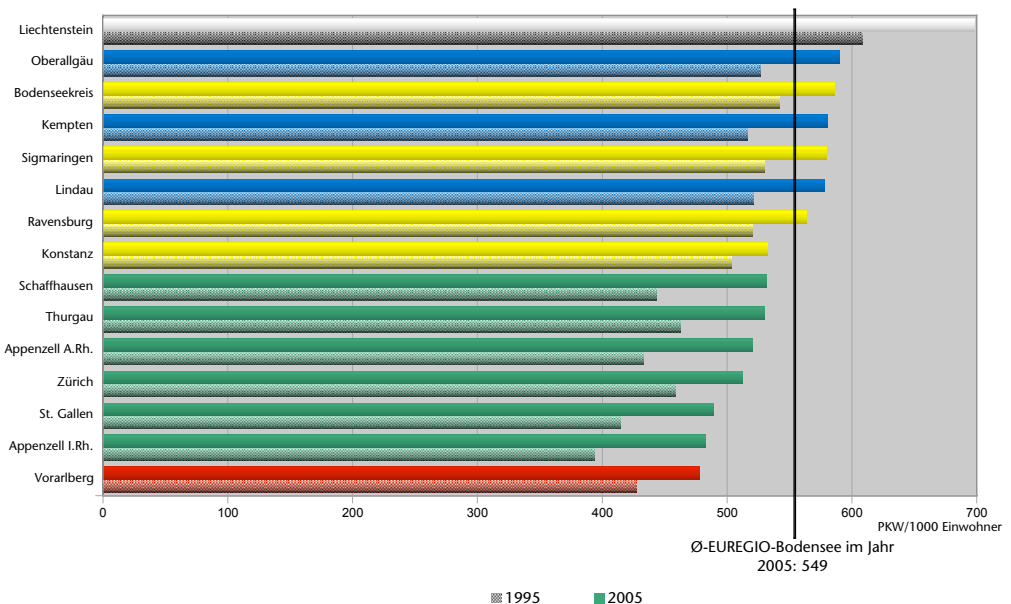


Quellen: FL: Amt für Volkswirtschaft - Motorfahrzeugstatistik 2005, CH: BFS – Strassenfahrzeuge in der Schweiz, A: Wirtschaftskammer Vorarlberg, BW: Statistisches Landesamt BW – Bestand an Kfz, BY: Kraftfahrtbundesamt - Bestand nach Zulassungsbezirken

Im Jahr 2005 sind in der EUREGIO-Bodensee 1'952'439 PKWs gemeldet. Von diesen PKWs stammen 55% aus den relevanten Schweizer Kantonen und 26% aus den beobachteten Kreisen in Baden-Württemberg. Jeweils 9% aller PKWs der Bodenseeregion sind in Vorarlberg und den relevanten Kreisen von Bayern angemeldet. 1% aller Fahrzeuge der EUREGIO-Bodensee gehören Personen aus dem Fürstentum Liechtenstein.

### 3.2.2 PKW-Dichte

Abbildung 6: Entwicklung der PKW-Dichte in der EUREGIO-Bodensee im Zeitraum 1995 bis 2005



Quellen: Fahrzeugbestand siehe oben, Bevölkerungszahlen: FL: Amt für Volkswirtschaft – Bevölkerungsstatistik, CH: Bfs: Wohnbevölkerung, A: Statistik Austria – Statistisches Jahrbuch, D: Statistisches Landesamt BW und Statistisches Landesamt Bayern

Da der absolute PKW-Bestand nur beschränkt aussagekräftig ist, wird die PKW-Dichte<sup>3</sup> als weitere Grösse zur Beurteilung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung verwendet. Die höchste PKW-Dichte der EUREGIO-Bodensee hat das Fürstentum Liechtenstein. So kommen im Jahr 2005 nahezu 700 PKWs auf 1'000 Einwohner. Damit unterscheidet sich dieses Land erheblich vom Rest der Bodenseeregion, mit einer durchschnittlichen Autodichte von 549 PKWs auf 1'000 Einwohner. Die geringste Ausstattung mit 478 PKWs auf 1'000 Einwohner findet man in Vorarlberg.

Im Zeitraum zwischen 1995 und 2005 ist die PKW-Dichte in allen betrachteten Teilregionen angestiegen. Dabei hat der Schweizer Beobachtungsraum ein besonders grosses Wachstum zu verzeichnen. Die kleinste Zunahme der PKW-Dichte weisen die relevanten Kreise von Baden-Württemberg auf.

## 4 Schienenverkehr

Eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur stellt nicht nur eine Alternative zur Strasse dar. Vielmehr können sich Schienen und Strassen zu einem integrierten Verkehrssystem ergänzen, indem jeder Verkehrsträger seine jeweiligen Stärken ausspielen kann.

### 4.1 Schienennetz

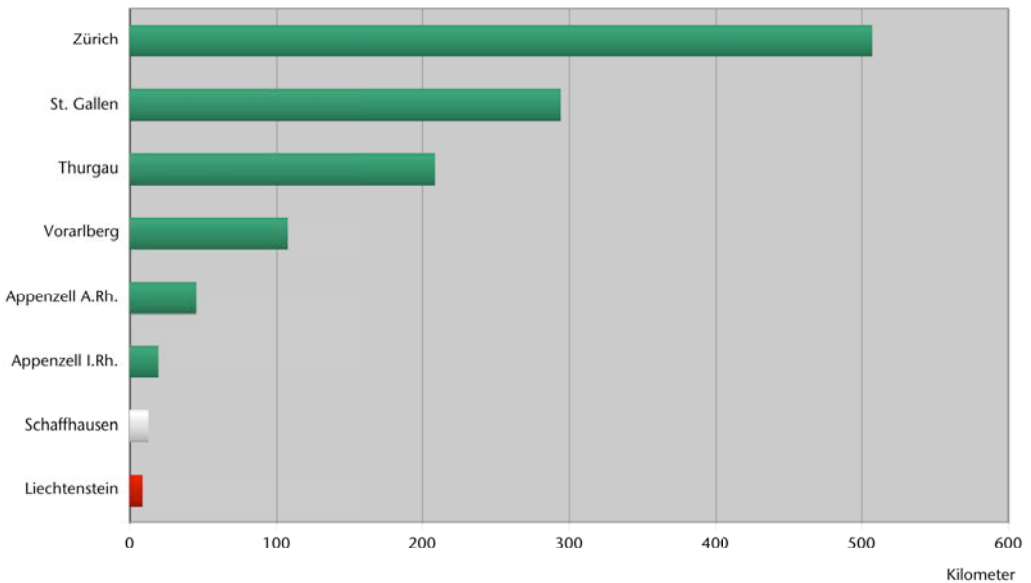
Zum Schienenverkehr können keine Aussagen zur gesamten EUREGIO-Bodensee getroffen werden, da auf Ebene der deutschen Landkreise keine Daten verfügbar sind. Der Beobachtungsraum beschränkt sich deshalb auf das Schweizer Beobachtungsgebiet, Liechtenstein und Vorarlberg. Dieser Beobachtungsraum verfügt über eine Schienenlänge von 1'206,5 km. Davon entfallen 42% auf den Kanton Zürich.<sup>4</sup> Das Schienennetz in Vorarlberg beträgt 108 km und in Liechtenstein 9 km.

---

<sup>3</sup> Bei der PKW-Dichte wird die Anzahl der PKWs einer Region in Relation zu der Anzahl der Bevölkerung dieser Region gesetzt. Somit kann angegeben werden, wie viele PKWs pro 1'000 Einwohner einer Region existieren.

<sup>4</sup> Die Schweizerische Verkehrsstatistik erhebt die Schienenlänge lediglich bis zum Jahr 1997 auf Kantonsebene. In dieser Analyse werden daher die Daten aus dem Jahr 1997 verwendet. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Zahlen von 1997 im Schweizer Beobachtungsgebiet nur unwesentlich verändert haben.

Abbildung 7: Schienenlänge



Quellen: FL: Amt für Volkswirtschaft, CH: BfS – Schweizer Verkehrsstatistik, A: Statistisches Amt Vorarlberg – Vorarlberg Verkehr

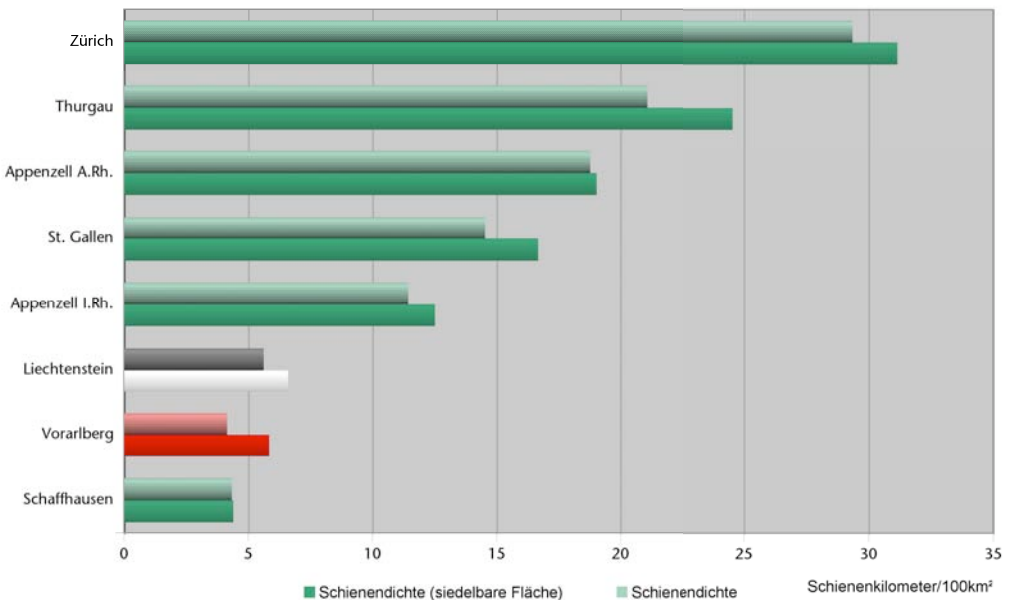
## 4.2 Schienendichte

Da die absolute Schienenlänge nur beschränkt aussagekräftig ist, wird die Schienendichte<sup>5</sup> als weitere Grösse zur Beurteilung der Infrastruktur verwendet. Die durchschnittliche Schienendichte im Beobachtungsraum beträgt rund 14 km auf 100 km<sup>2</sup>. Der Kanton Zürich verfügt mit einer Schienenlänge von 29 km auf 100 km<sup>2</sup> über das dichteste Netz. Auch die meisten anderen betrachteten Schweizer Kantone weisen im Vergleich zu Vorarlberg und Liechtenstein eine hohe Schienendichte auf.

<sup>5</sup> Bei der Schienendichte wird die Länge der Schienen einer Region in Relation zur Fläche des betreffenden Gebiets gesetzt. Somit kann angegeben werden, wie viele Schienenkilometer pro 100 km<sup>2</sup> einer Region existieren.

Um Verzerrungen aufgrund geografischer Unterschiede entgegen zu wirken, wird die Schienendichte noch auf Basis der besiedelbaren Fläche berechnet. Da die betrachteten Regionen über eine ähnliche geografische Stuktur verfügen, ergeben sich keine grossen Änderungen.

Abbildung 8: Schienendichte



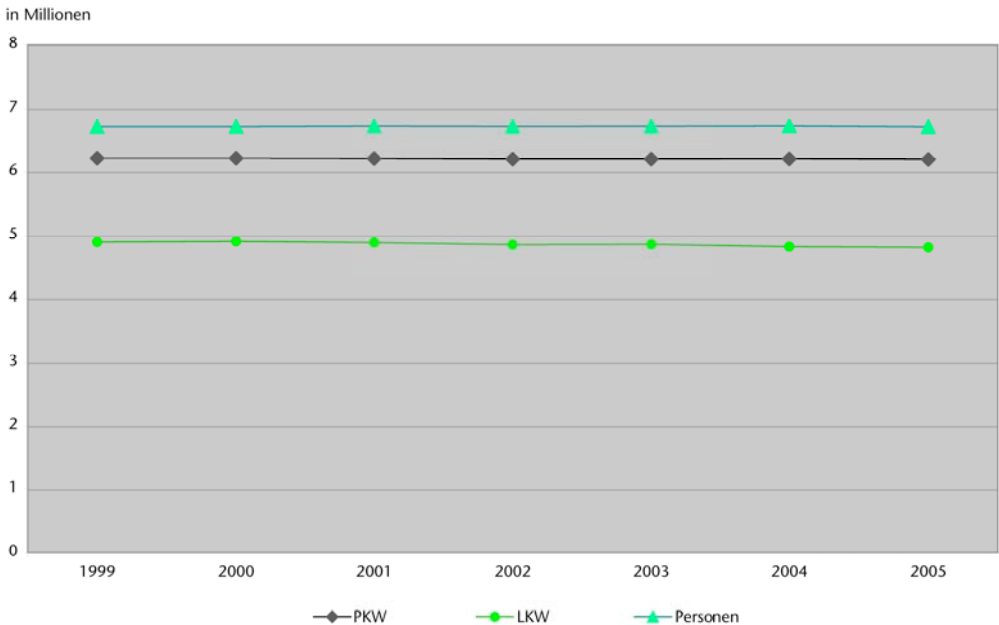
Quellen: Schienenlänge: siehe oben, siedelbare Fläche: siehe oben

## 5 Fährverkehr

Die Autofähren, als verlängerter Arm der Strasse, ermöglichen dem Autofahrer ein schnelles Überbrücken der natürlichen Barriere Bodensee. Die zwei Strecken der Autofähren, Meersburg - Konstanz und Friedrichshafen - Romanshorn, verbinden dabei die Landkreise Bodenseekreis und Konstanz sowie den

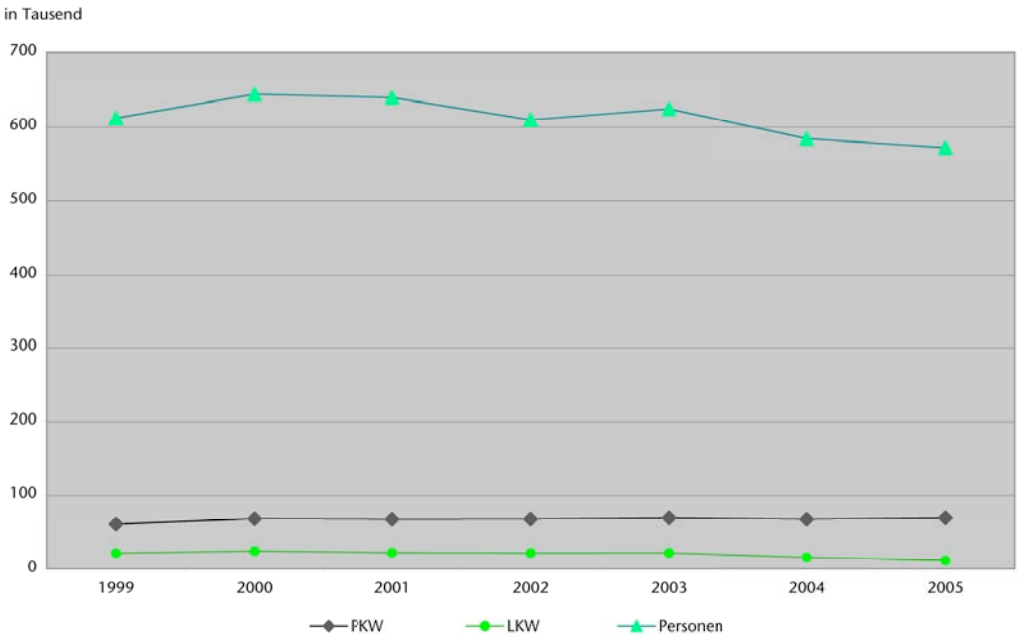
Bodenseekreis mit dem Kanton Thurgau. Die Verbindung Konstanz - Meersburg wird von sechs Fähren bedient, die im Viertelstundentakt die beiden Ufer anfahren. Im Jahr 2005 wurden auf dieser Verbindung 5'168'618 Personen und 1'570'517 PKWs transportiert. Die Fähre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn fährt im Stundentakt. Auf dieser Strecke wurden im Jahr 2005 571'234 Personen und 69'504 PKWs transportiert.

Abbildung 9: Transportvolumen Konstanz – Meersburg



Quellen: Bodensee Schiffsbetriebe GmbH und Schweizerische Bodenseeschifffahrt AG, Stadtwerke Konstanz – Beförderungsstatistik Fährbetrieb

Abbildung 10: Transportvolumen Friedrichshafen - Romanshorn

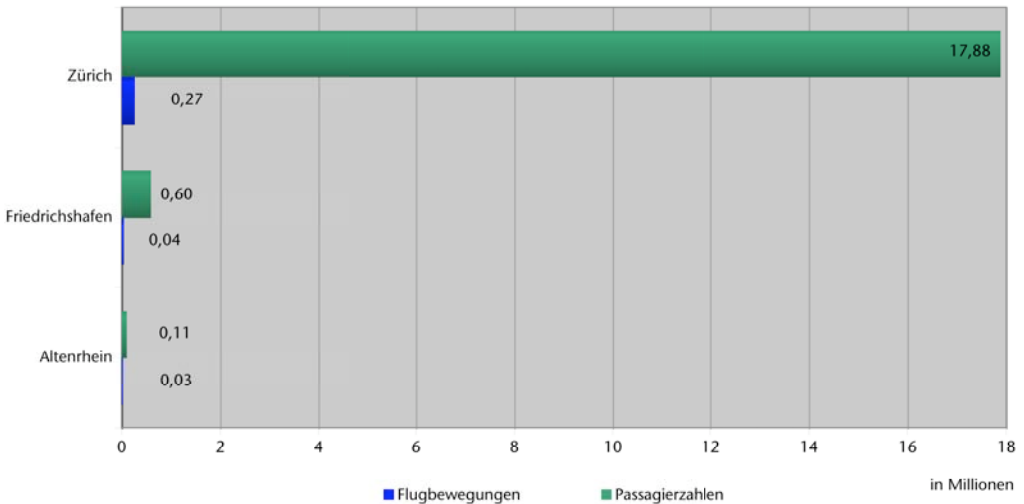


Quellen: Bodensee Schiffsbetriebe GmbH und Schweizerische Bodenseeschiffahrt AG, Stadtwerke Konstanz – Beförderungsstatistik Fährbetrieb

Während im Beobachtungszeitraum 1999 bis 2005 die Personentransporte auf der Fährverbindung Meersburg - Konstanz konstant geblieben sind, nehmen diese auf der Strecke Friedrichshafen - Romanshorn kontinuierlich ab. Im gleichen Zeitraum kann bei den PKW-Transporten auf der Fähr Friedrichshafen - Romanshorn eine Zunahme beobachtet werden, während die Fähr Meersburg - Konstanz eine leichte Abnahme verzeichnet. Die Anzahl der transportierten LKWs nimmt bei beiden Fähren im beobachteten Zeitfenster kontinuierlich ab.

## 6 Flugverkehr

Abbildung 11: Passagierzahlen und Flugbewegungen im Jahr 2005



Quellen: Flughafen Friedrichshafen, Flughafen Zürich, Flughafen Altenrhein

Die EUREGIO-Bodensee ist durch die drei Flughäfen Friedrichshafen, Altenrhein und Zürich-Kloten an den internationalen Flugverkehr angebunden. Der Flughafen Zürich-Kloten hat dabei aufgrund seiner Passagier- und Flugbewegungszahlen die grösste Bedeutung. Im Jahr 2005 wurden auf diesem Flughafen 17'884'625 Passagiere befördert. In Altenrhein wurden im gleichen Jahr 105'425 Personen transportiert. Dies entspricht 0,5% des Passagieraufkommens des Flughafens Zürich-Kloten. In Friedrichshafen waren es 596'089 Personen, was 3% der Zürcher Passagierzahlen entspricht.

Im Jahr 2005 wurden auf dem Zürcher Flughafen 276'363 Flugbewegungen gezählt. Im gleichen Jahr waren es auf dem Flugplatz Altenrhein 27'386 (10% der Flugbewegungen des Flughafens Zürich-Kloten) und in Friedrichshafen 44'674 Starts oder Landungen (16% der Flugbewegungen des Flughafens Zürich-Kloten).

Abbildung 12: Entwicklung der Passagierzahlen

in Millionen

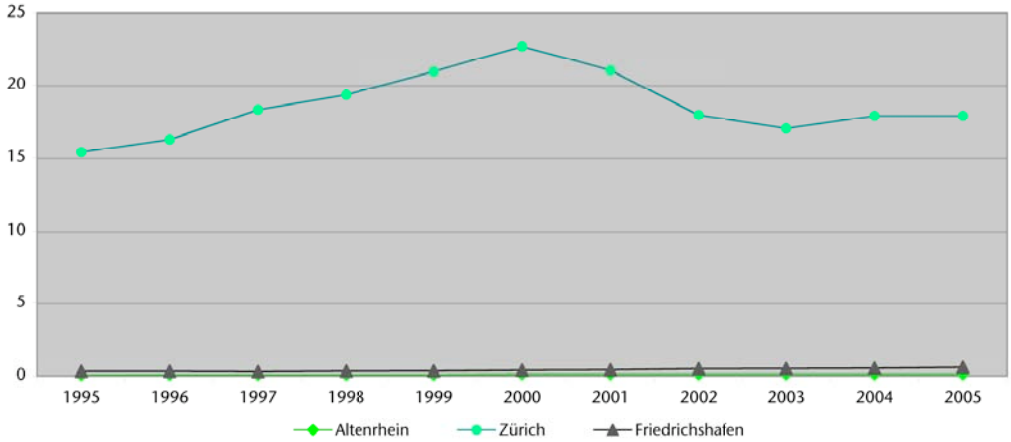
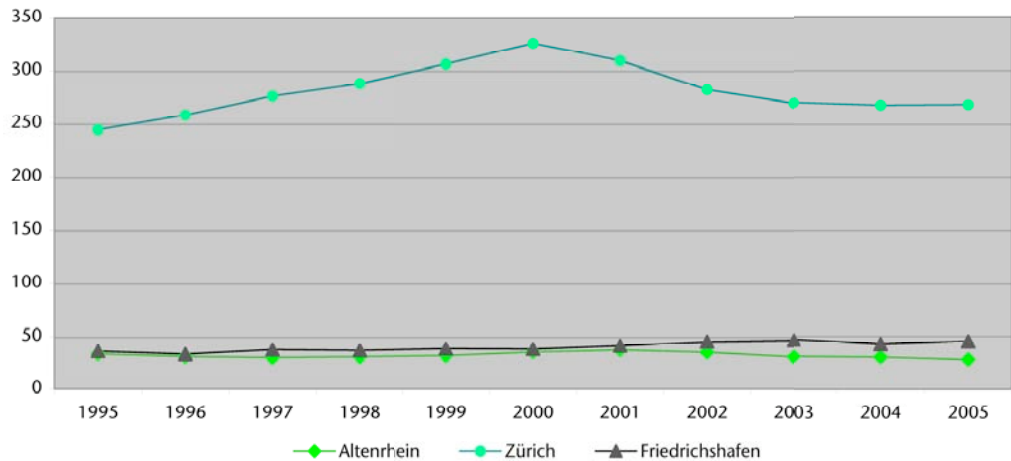


Abbildung 12: Entwicklung der Flugbewegungen

in Tausend



Quellen: Flughafen Friedrichshafen, Flughafen Zürich, Flughafen Altenrhein

Der Flughafen Friedrichshafen weist im Zeitraum 1995 bis 2005 als einziger Flughafen der EUREGIO-Bodensee kontinuierlich steigende Passagierzahlen und Flugbewegungen auf. Beim Flughafen Zürich-Kloten führte der Zusammenbruch der Swissair und die wirtschaftliche Krise ab dem Jahr 2001 zu einem Rückgang der Passagierzahlen und der Flugtätigkeit.

## **7 Verkehrsverbindungen zwischen den Regionen der EUREGIO-Bodensee**

Die EUREGIO-Bodensee weist bei der Strassen- und Schieneninfrastruktur eine ungenügende Vernetzung beim grenzüberschreitenden Verkehr auf. Diese ungenügende Vernetzung führt nicht nur zu erheblichen Verzögerungen, sondern vor dem Hintergrund der steigenden Mobilität der Bevölkerung auch zu Verkehrsengpässen.

### **7.1 Strassenverkehr**

Da in der Vergangenheit beim Ausbau des Autobahnnetzes die nationale Perspektive dominiert hat, gibt es heute in der EUREGIO-Bodensee kein zusammenhängendes Autobahnnetz. Zwar wurden schon Anstrengungen unternommen, die vorhandenen Lücken im Raum Schaffhausen, im Gebiet Kreuzlingen-Konstanz oder auch im St. Galler und Vorarlberger Rheintal zu schließen, doch konnten die vorhandenen Mängel der grenzüberschreitenden Autobahninfrastruktur bis heute nicht behoben werden.

### **7.2 Schienenverkehr**

Im grenzüberschreitenden Regionalverkehr der EUREGIO-Bodensee gibt es erhebliche Unterschiede bei der Schieneninfrastruktur. Während in der Schweiz und Österreich eine vollständig elektrifizierte Bahnlinie existiert, gibt es auf deutscher Seite lediglich dieselbetriebene Strecken. Aus diesem Grund müssen Personen im grenzüberschreitenden Verkehr auf ihrer Bahnfahrt von Österreich oder der Schweiz nach Deutschland den Zug wechseln. In Zukunft soll sich das auf der Strecke Zürich - München ändern. Bis ins Jahr 2013 soll auch die Strecke Lindau - München durchgehend elektrifiziert sein. Damit würde die Fahrzeit von Zürich nach München um 40 Minuten auf dreieinviertel Stunden sinken. An der Finanzierung dieses Ausbaus sind die Schweiz und das Bundesland Bayern beteiligt. Die Schweiz finanziert die Modernisierung dieser Strecke in

Deutschland mit 75 Millionen Franken vor, während Bayern 150 Millionen Euro Vorfinanzierung an den deutschen Bundesstaat leistet.<sup>6</sup>

Neben diesem Projekt einer schnelleren Zugverbindung zwischen den Grossstädten Zürich und München, gibt es zwei Initiativen, die sich dafür einsetzen, dass das Schienennetz für den gesamten grenzüberschreitenden Nahverkehr vereinheitlicht und weiter ausgebaut wird. So will die Initiative „Bodensee S-Bahn“ bis ins Jahr 2017 ein Schienennetz realisieren, welches die einzelnen Teilregionen der EUREGIO-Bodensee verbindet. Die Initianten wollen diese Vernetzung vor allem vor dem Hintergrund der geplanten Internationalen Gartenbauausstellung (IGA 2017) vorantreiben. Dabei sollen die bestehenden Bahnlinien im Bodenseeraum zu einem S-Bahn-Netz mit ganztägigem und getaktetem Fahrplan ausgebaut werden.<sup>7</sup> Die Initiative „BODAN-RAIL 2020“ will ebenfalls mit einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise die Voraussetzungen für ein einheitliches Schienennetz in der Bodenseeregion schaffen.<sup>8</sup>

### 7.3 Fährverkehr

Der Fährbetrieb ist ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den verschiedenen Teilregionen der EUREGIO-Bodensee. Insbesondere die Autofähren zwischen Meersburg und Konstanz entlasten die Strasseninfrastruktur rund um den Überlinger-See<sup>9</sup>.

## 8 Zusammenfassung

Die einzelnen Teilgebiete der EUREGIO-Bodensee sind bezüglich des Strassenverkehrs unterschiedlich gut erschlossen. So variiert die Strassendichte im überregionalen Verkehrsnetz der Bodenseeregion zwischen 19,8 km auf 100 km<sup>2</sup> im Oberallgäu und 105 km auf 100 km<sup>2</sup> im Kanton Zürich. Auch die Fahrtdauer von der Hauptstadt eines Beobachtungsgebietes bis zur nächsten Autobahnauffahrt ist sehr unterschiedlich. Während von Vaduz und Bregenz die

---

<sup>6</sup> LITRA: URL:

[http://www.litra.ch/juli\\_2006.html?ExtranetFrontEnd=f3ca1962d6a7f0f653f7a572e3459c16](http://www.litra.ch/juli_2006.html?ExtranetFrontEnd=f3ca1962d6a7f0f653f7a572e3459c16)

<sup>7</sup> Bodensee S-Bahn, URL: [www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org).

<sup>8</sup> BODAN-RAIL 2020, URL: [www.bodan-rail.net](http://www.bodan-rail.net).

<sup>9</sup> Der westliche Ausläufer des Bodensees wird Überlinger-See genannt.

nächsten Autobahnauffahrten nicht mehr als 6 Minuten entfernt sind, fährt man von der Stadt Sigmaringen bereits rund 49 Minuten bis zur nächsten Auffahrt.

Im Zeitfenster 1995 bis 2005 hat sich die Länge der überregionalen Strassen in der EUREGIO-Bodensee nur unwesentlich verändert. Die PKW-Dichte hat im gleichen Zeitraum jedoch in allen Teilgebieten der Bodenseeregion zugenommen. Vor dem Hintergrund dieser steigenden Motorisierung der Gesellschaft sind die Kapazitäten der Strasseninfrastruktur langsam erschöpft.

Da für die deutschen Landkreise keine Daten verfügbar sind, können zum Schienenverkehr keine Aussagen zur gesamten Bodenseeregion gemacht werden. Innerhalb des übrigen Beobachtungsraums weisen die meisten der betrachteten Schweizer Kantone eine höhere Schiendichte als Vorarlberg oder Liechtenstein auf.

Das Transportvolumen der Fährverbindung Meersburg - Konstanz ist rund zehnmal grösser als auf der Strecke Friedrichshafen - Romanshorn. Diese Verbindung ist daher ein äusserst wichtiges Bindeglied innerhalb der Bodenseeregion. Zudem können die Fähren die Strasseninfrastruktur rund um den Bodensee stark entlasten.

Mit dem Flughafen Zürich-Kloten verfügt die EUREGIO-Bodensee über einen internationalen Flughafen, der für die gesamte Region von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Die kleineren Flughäfen Friedrichshafen und Altenrhein konnten in den vergangenen Jahren wegen einer zunehmenden Nachfrage nach interregionalen Europaverbindungen ihre Stellung ausbauen.

Aufgrund des Einigungsprozesses in Europa wird der grenzüberschreitende Verkehr in der EUREGIO-Bodensee ansteigen. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, müssen die einzelnen Teilregionen wie auch die Bodensee-Anrainerstaaten verstärkte Anstrengungen in den Ausbau eines grenzüberschreitenden Verkehrssystems vornehmen. Dieses Verkehrssystem soll die verschiedenen Verkehrsträger auf eine solche Weise integrieren, dass jeder Verkehrsträger seine individuellen Stärken ausspielen kann.

## Bisher erschienen

Nr.	Titel	Autoren
1	Wachstumsschwäche Schweiz: Ein Vergleich mit anderen (kleinen) europäischen Staaten	Axel Dreher, Jan-Egbert Sturm
2	Rahmenbedingungen der Personenfreizügigkeit	TWI (Hrsg.)
3	Effekte der Personenfreizügigkeit	TWI (Hrsg.)
4	Der Wirtschaftsraum Bodensee im Jahr 2020 Bevölkerungsprognose	TWI (Hrsg.)
5	Bildung und Wirtschaftswachstum	Heinrich Ursprung

THURGAUER  
WIRTSCHAFTSINSTITUT  
an der Universität Konstanz

Hauptstr. 90  
CH-8280 Kreuzlingen 2

Telefon: +41 (0)71 677 05 10  
Telefax: +41 (0)71 677 05 11

[info@twi-kreuzlingen.ch](mailto:info@twi-kreuzlingen.ch)  
[www.twi-kreuzlingen.ch](http://www.twi-kreuzlingen.ch)