

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 29 (2022)
Heft: 323

Artikel: Entschleunigt um den See
Autor: Surber, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1035628>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

ENTSCHLEUNIGT UM DEN SEE

Hohe Kunst der Anschlüsse, vergangene Bahnhofseligkeit und eine Landschaft, die für Müsiggang gemacht scheint: Die Bodensee-Umrandung per Bahn und zu Fuss.
Von Peter Surber

Der Start ist schwungvoll. Von St.Gallen flitzt der EC 97 nach München in einer halben Stunde nach Lindau. Die Wagen pumpenvoll, das Raunen umso stärker, als die Lautsprecherstimme in St.Margrethen zum Maskentragen auffordert. Dass der Zug gleich zwei Ländergrenzen überquert wird: Man hätte es sonst glatt vergessen können. Andere Länder, andere Coronasitten, auch nach mehr als zwei Jahren Pandemie.

So problemlos die erste Etappe, so stockend geht es weiter. Beziehungsweise erstmal gar nicht. Lindau-Reutin, der Umsteigebahnhof vor der Insel, ist Baustellen-Niemandsland, der nächste Zug Richtung Friedrichshafen fährt in einer Stunde. Zeit genug für den Fussmarsch auf die Insel, Markenzeichen: pittoresk. In der Bahnhofshalle informiert eine Ausstellung über die Geschichte von «Lindau-Insel», wie der Bahnhof heute bescheiden heisst – nicht mehr «Hauptbahnhof». Als solcher war er seit Mitte des 19. Jahrhunderts Umschlagplatz für Menschen und Waren, Scharnier zwischen Festland und See – und ab 1933 auch Schicksalsbahnhof von Flüchtlingen und Deportierten. «Heute morgen wurde eine grössere Anzahl von Kommunisten unter scharfer Bedeckung der SA- und SS-Polizei zum Bahnhof gebracht, von wo aus sie mit dem Zuge nach dem Gefangenenlager in Dachau weiterbefördert wurden», meldete das «Lindauer Tagblatt» am 15. Mai 1933.

Nach dem Krieg, im Juli 1954 führen hier die «Helden von Bern», die deutschen Fussballweltmeister im Triumphzug ins Land ein. Zeitweise standen bis zu acht Fernverkehrszüge, nach Salzburg, Zürich, Genf, Freiburg, auf den weitläufigen Gleisen. Ab 1994 stufte die privatisierte Deutsche Bahn AG Lindau zurück, ein rund zwanzigjähriger «Bahnhofskampf» setzte ein und führte dazu, dass zumindest das historische Gebäude und die Schienenverbindung zur Insel erhalten blieben.

Direkt – aber vorläufig nur am Wochenende

Seit Dezember 2021 ist Lindau wieder ein klingender Name auf der Bahnkarte: Seither fährt die «Dreiländerbahn» S7 alle zwei Stunden direkt von Romanshorn hierher, vorerst allerdings nur am Wochenende und auch nur bis Lindau-Reutin. Wer auf die Insel will, bekommt vom Online-Fahrplan den Umstieg in Bregenz empfohlen – die S7, obwohl ein Musterbeispiel internationaler Bodensee-Zusammenarbeit und mit einer eigenen Website ausgestattet (s-bahn-bodensee.com), muss offenbar erst noch die Tücken des Algorithmus überwinden. Und einen Bahnübergang, der den Werktagsverkehr ausbremst – Auto und Zug kommen sich vor der Insel in die Quere. Im «Südkurier» ist zufällig an diesem Tag eine Statistik zu den Mobilitätsvorlieben der Deutschen zu lesen. Für 70 Prozent steht das Auto an erster Stelle. Bahn und Bus rangieren mit 16 Prozent noch hinter Gehen und Velofahren.



Wetterfest: Grüsse von der Riviera in Überlingen.

Hier am See ist allerdings Langsamverkehr Trumpf. Bis zur Entschleunigung pur: Unterhalb der festungsartigen Inselmauer stehen drei Menschen barfuss im Wasser, reden und kneipen.

Weiter mit dem Regionalexpress nach Friedrichshafen. Am Fenster ziehen Obstspaliere, Reben, Einfamilienhäuser vorbei. Weit und breit kein See in Sicht. Spätestens da wird dem Reisenden klar: Per Bahn um den Bodensee, das macht sonst niemand. Der Berufsverkehr braucht keine «Märklinbahn», sondern gute Anschlüsse dort, wo gearbeitet wird – mehr dazu im Interview mit IBK-Geschäftsführer Klaus-Dieter Schnell ab Seite 36. Und der Ausflugsverkehr findet dort statt, wo man den See auch wirklich sieht und spürt: per Schiff.

In Friedrichshafen heisst es nochmal umsteigen. Von hier schwenkt die Bahnlinie definitiv weg vom See und entschädigt dafür durch das landschaftlich reizvolle Hinterland um Markdorf und Salem. Erst beim Pfahlbauerndorf Uhltingen findet sie ans Ufer zurück, und ein paar Minuten später ist unser Etappenziel erreicht: Überlingen.

Eine Landschaft wie ein Garten

Palmen am Hafen. Nadelbaumriesen an der Uferpromenade, exotische Gewächse im Stadtgarten, Blumenpracht in den «Villengärten» entlang dem Ufer: Überlingen ist die Gartenstadt par excellence und hat sich seit 2020, als es Standort der Landesgartenschau war, erst recht herausgeputzt. Schon 70 Jahre früher schreibt Friedrich Georg Jünger (1950 im «Merian»-Heft zum Bodensee): «Man muss weit wandern, um die Riesenthuja mit solchen Schleppen wie hier zu finden. Alles ist hier grüner, frischer und wüchsiger.» Jünger hat von 1941 bis zu seinem Tod 1977 in Überlingen gelebt, eine Tafel an seinem Wohnhaus an der Uferpromenade erinnert an ihn.

Beim Wandern auf dem Höhenzug über Überlingen und Sipplingen ist das grünwüchsige Garten-Gefühl allgegenwärtig, selbst im schroffen Hödinger oder Spetzgarter Tobel, die sich hier in den Fels gegraben haben und wo einem jetzt im Mai der Bärlauch fast den Atem nimmt. Der Wanderweg, der unter dem Namen «See-Gang» in vier Etappen rund um den Überlingersee führt, bietet wechselnde Ausblicke auf den See und angenehme Wege. Man kommt sich beinahe vorzeitig pensioniert vor, unter Bikern, die sich über dieselbe Route schwitzen, bei der Rast im idyllischen Haldenhof hoch über Sipplingen oder beim Abstecher zur Ruine, wo der Minnesänger Burkart von Hohenfels im 12. Jahrhundert gelebt hat. Eins seiner Lieder, in der Manessischen Liederhandschrift überliefert und auf einer Tafel vor der Ruine zitiert, fängt wie ein Bodensee-Schöpfungsepos an: «Dô der luft mit sunnen viure / wart getempert und gemischet, / dar gab wazzzer sine stiure, / dâ wart erde ir lip erfrischet.»

Dem Gartenfreund und Meister der Seerosenmalerei, Claude Monet, hätte der Vers gefallen. Monet ist der Star in der Ausstellung «Mythos Natur» im Kunstmuseum Lindau. Das Museum widmet seine Sommer-Sonderausstellung dem Thema und leiht sich dazu aus Privatsammlungen hochkarätige Bilder: ein Best-of der Gartenkunst von Monet bis Warhol, von Gauguin bis Liebermann, Jawlensky, Picasso – das Museum erwartet bis im Herbst 50'000 Besucher:innen. Paula Modersohns *Blühender Apfelbaum* ist mein Favorit. Gabriele Münter wirft einen farbinstensiven Fensterblick in die Landschaft. Renoir könnte sein Bild *Waldausgang*, *Meer im Hintergrund* auch am Bodensee gemalt haben. In der

Ausstellung erfährt man nicht viel über die Mythisierung der Natur, dafür Pragmatisches: etwa dass Monet in seinem Garten in Giverny bis zu 12 Gärtner beschäftigt hat und die Blumen so arrangieren liess, dass sie das erwünschte Bild ergaben.

Ein solches Bild arrangierter Natur, aber nicht zu Kunstzwecken, bietet sich im «Garten der Stille» in einem versteckten kleinen Mauergeviert in Überlingens Altstadt. Das Geburtshaus des im 14. Jahrhundert tätigen Mystikers Heinrich Seuse wird seit einigen Jahren als Haus der Kontemplation betrieben, bietet Kurse und Veranstaltungen und öffnet den Garten für alle. Man sitzt weitab vom Betrieb der Uferpromenade umrankt von Grün in grösster Abgeschiedenheit und hat gute Chancen, zu sich zu kommen.

Knorrige Hochstämme für die Biodiversität

In Friedrich Georg Jüngers Text, zu finden in der Anthologie *Alpstein und Bodensee* von Peter Faessler (1985), heisst es: «Der Mensch kann an dieser Landschaft nichts mehr tun, allenfalls kann er sie entstellen und verderben. Sie lädt den tätigen Menschen nicht zur Tätigkeit ein. Ihr gegenüber ermüdet und erschläft mancher, und mancher andere, der kam und sich niederliess, zog wieder fort und sagte: Es ist zu schön hier.» Jünger, Technikskeptiker und Kulturpessimist, traut dem «Menschen der Pläne und Berechnungen» hier am Bodensee nichts Brauchbares zu, weil der See schon selber «das Vollendete, Gelungene» sei, «dem nicht beizukommen ist». Drum sei die Region statt zum Ort des Tätigseins zur Zone der Erholung, des Fremdenverkehrs und der «Geschichtslosigkeit» geworden.

Beim Wandern gehen solche Jünger-Sätze mit. Und widerlegen sich auch. Dass die Natur durchaus genutzt und tätig

gestaltet wird und dass es dazu ökologisch aufgeklärte Menschen braucht, sieht man unterwegs beim Schloss Salem: Hier bemüht sich die deutsche Sielmann-Stiftung, die alten Hochstamm-Obstbäume zu erhalten und neue zu pflanzen. Von der Landwirtschaft könne man ja kaum noch leben in dieser teuren Gegend, sagt ein alter Mann aus Sipplingen, den wir auf seinem täglichen Spaziergang treffen – drum müssten andere wie die Stiftung ans Werk. «Alte Streuobstwiesen sind Hotspots der Artenvielfalt», heisst es bei der Stiftung. Hier am Hang wächst, mit finanzieller Unterstützung des Landes Baden-Württemberg, unter anderem die Sipplinger Klosterbirne nebst anderen fast ausgestorbenen Obstsorten. Die knorrigen Bäume – Fällen verboten! – sind jeder für sich ein Charakter.

Noch ein letztes Mal Jünger: «Der Zug der Bahnen und Dampfer bewegt sich unermüdlich rund um die Ufer des Sees.» Mit dem «Rund um...» hat es der Dichter etwas gut gemeint – tatsächlich gelingt uns auf der Weiterfahrt von Überlingen Richtung Konstanz und St.Gallen die vollständige Seenumrundung dann zwar, aber mit Anschluss-Schwierigkeiten. Die Regionalbahn nach Radolfzell hat Verspätung, der Anschluss nach Konstanz ist schon weg, und mit dem nächsten, der seinerseits ein paar Minuten verspätet ist, reicht es wiederum ganz knapp nicht auf den Schnellzug nach St.Gallen.

Die Vision «S-Bahn-Bodensee», 2004 lanciert vom VCS und anderen Pro-Bahn-Organisationen, erhoffte sich von Schaffhausen bis Memmingen, von Singen bis Chur, von St. Gallen bis Ulm mehr als ein Dutzend S-Bahn-Linien, die möglichst umsteigefrei die Reisenden von A nach B bringen sollten. «Im Halbstundentakt um den See» hiess die Devise. Zukunftsmusik – aber zumindest muss man nur einmal lösen. Das Bodensee-Ticket deckt in drei Zonen die ganze Region ab zum Tageskartenpreis von 22 bis 37 Franken (mit Halbtax). Seit dem 23. Mai und bis in den Herbst heisst die Alternative Neun-Euro-Ticket: die Antwort der deutschen Regierung auf die Benzinsteigerung. Einen Monat lang praktisch freie Fahrt auf allen Regionalzügen – da nimmt man gern ein paar Umstiege in Kauf.

Bloss vier waren es von St.Gallen nach St.Gallen, ohne Unterbrechungen und Verspätungen würde die Fahrt fünf Stunden und 12 Minuten dauern, den Untersee ausgeklammert, mit einmal einer Stunde und zweimal einer halben Stunde Aufenthalt. Bahnreisende mögen Wartezeiten in der Regel nicht, aber rund um den See lernt man sie schätzen. Nochmal eine Stunde also in Konstanz – nochmal eine Lektion in Bodensee-Müssiggang, wie ihn hier vor dem Konstanzer Konzil viele pflegen, Haubentaucher fütternd und über den vom Wind aufgerauten Wasserspiegel ins Weite schauend.

s-bahn-bodensee.com
bodensee-s-bahn.org
sielmann-stiftung.de

Peter Surber, 1957, ist Saitenredaktor.