

## Protokoll der 50. Sitzung der Internationalen Parlamentarischen Bodenseekonferenz (IPBK)

vom 13. April 2018, 09:30 Uhr im Kantonsratssaal Schaffhausen in Schaffhausen

### Inhaltsverzeichnis

1.	Begrüssung durch Kantonsratspräsident Walter Hotz und Übergabe Vorsitz an Kantonsrat Markus Müller	2
2.	Eröffnung und Begrüssungsworte, Regierungspräsident Christian Amsler	2
3.	Referate zum Thema «Revitalisierung von Grenzgewässern», Dr. Walter Vogelsanger, Abteilungsleiter Uferunterhalt Kraftwerk Schaffhausen und Urs Kost, Gemeinsame Rheinkommission (GRK)	3
4.	Bericht der Internationalen Bodensee-Konferenz (Zusammenarbeit mit der IPBK, Protokollaustausch)	6
5.	Bericht zum Internationalen Städtebund	8
6.	Bericht aus der Arbeitsgruppe Gesamtverkehrskonzept	9
7.	Bericht aus der Arbeitsgruppe Flughafen Zürich/Fluglärm	12
8.	Schadstoffausstoss der internationalen Bodensee- und Rheinschifffahrt	13
9.	Thematik Funkfrequenz	14
10.	Information und Anträge aus dem Steuerungsausschuss	14
11.	Verschiedenes	16

## 1. Begrüssung durch Kantonsratspräsident Walter Hotz und Übergabe Vorsitz an Kantonsrat Markus Müller

**Kantonsratspräsident Schaffhausen Walter Hotz:** Nach dem interessanten und kurzweiligen Vorabendprogramm freue ich mich sehr, Sie nun so zahlreich zur 50. Konferenz der Internationalen Parlamentarischen Bodensee-Konferenz im historischen Ratssaal in Schaffhausen begrüssen zu dürfen. Ich stelle fest, dass alle Mitgliedsländer und Kantone vertreten sind. Sehr herzlich begrüsse ich folgende Persönlichkeiten: Unseren Regierungspräsidenten und Erziehungsdirektor Christian Amsler, unseren Staatsschreiber Stefan Bilger und den Stadtpräsidenten der Stadt Schaffhausen und Kantonsrat Peter Neukomm. Sie alle sind in verschiedenen Gremien und Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aktiv. Des Weiteren danke ich unseren beiden Referenten, die uns von Ihrer Arbeit berichten werden. Es handelt sich einerseits um Herrn Walter Vogelsanger der Kraftwerke Schaffhausen – den wir gestern Abend am Vorprogramm bereits erleben durften – und andererseits Herrn Urs Kost der Gemeinsamen Rheinkommission. Gerne übergebe ich nun den Vorsitz an Kantonsrat Markus Müller.

**Markus Müller:** Auch von meiner Seite ein herzliches Dankeschön für Ihr zahlreiches Erscheinen. Die vom Steuerungsausschuss festgelegte Tagesordnung liegt Ihnen vor und ich bin dankbar, wenn wir den Zeitplan einhalten können, sodass wir die Sitzung pünktlich zum Mittagessen abschliessen können. Sofern niemand das Wort zur Tagesordnung wünscht, wäre diese genehmigt.

Sollten Sie während der Sitzung das Wort wünschen, bitte ich Sie, dies via Handzeichen zu tun. Zuhanden der Protokollführung nennen Sie bitte kurz Ihren Namen sowie Bundesland oder Kanton. Abstimmungen werden wir durch Handerheben vornehmen und ich bitte Sie, nach der Aufforderung mit deutlich sichtbarem Handzeichen Ihre Zustimmung oder Ablehnung zu signalisieren. Unser Parlamentsdienst wird die Stimmzählerfunktion wahrnehmen sofern es hierfür keine anderen Vorschläge gibt. Noch kurz ein paar Worte zur Sitzordnung. Sie mögen sich vielleicht etwas wundern wie meine Sitznachbarn und ich hier oben sitzen. Wir sind die Damen und Herren des Steuerungsausschusses, der meiner Ansicht nach eine gute Sache ist. Der Ausschuss besteht aus dem Vorsitzenden des aktuellen Jahres, des vergangenen und nächstes Jahres. Ich habe an der letzten Steuerungsausschusssitzung beliebt gemacht, dass wir drei hier vorne sitzen um auch der Öffentlichkeit und der Presse zu demonstrieren, dass wir ein Gremium sind, das aktiv arbeitet und etwas bewirken möchte. Links von mir sitzt Heidi Grau vom Kanton Thurgau – also dem Kanton, der im kommenden Jahr den Vorsitz haben wird – und zu meiner Rechten Albert Frick vom Fürstentum Liechtenstein, der den Vorsitz letztes Jahr innehatte. Dies die erste Vorbemerkung und sogleich die zweite: Staatsschreiber Stefan Bilger wird uns noch ein paar historische Erläuterungen zu diesem Saal hier mitteilen. Auch ich erlaube mir an dieser Stelle wenige Worte: Der Ratssaal, in dem Sie sich befinden, dient dem Kantonsrat, dem Stadtrat und den Gerichten als Tagungsort und jetzt natürlich Ihnen. Der Saal wurde im Jahr 2009 renoviert. Ich erinnere mich deshalb sehr genau daran, da ich damals Kantonsratspräsident war. Im ersten halben Jahr sass ich auf einem sehr verschnörkelten Sessel, während die Stühle im zweiten Halbjahr weitaus schlichter waren.

Wir eröffnen diese Sitzung mit den Begrüssungsworten von Regierungspräsident Christian Amsler, der in diesem Jahr zeitgleich als Vorsitzender der IBK amtet.

## 2. Eröffnung und Begrüssungsworte, Regierungspräsident Christian Amsler

**Regierungsrat Christian Amsler:** Ich begrüsse Sie herzlich zur IPBK und freue mich, dass der Kanton Schaffhausen in diesem Jahr den Vorsitz innehat. Ich danke Ihnen im Namen der Schaffhauser Regierung aber auch der Bevölkerung, dass sie alle hier zu uns nach Schaffhausen gekommen sind und wünsche Ihnen eine erfolgreiche Sitzung und einen ergebnisreichen Tag. Willkommen in Schaffhausen.

**Müller Markus:** Somit kommen wir zu den Eintrittsreferaten rund um das Thema Wasser. Gerne begrüsse ich Herrn Walter Vogelsanger, Abteilungsleiter Uferunterhalt der Kraftwerke Schaffhausen, der bereits gestern anlässlich unserer interessanten Schifffahrt über den Uferunterhalt auf der Konzessionsstrecke des Kraftwerks referiert hat. Er wird heute noch eine kurze Zusammenfassung zum Thema als Rückblick präsentieren. Dies gilt im Besonderen für diejenigen, die gestern nicht dabei sein konnten. Wir wollen aber nicht nur den Rhein als Verlängerung des Bodensees betrachten, sondern auch den Rhein oberhalb dem Bodensee und dürfen deshalb auch den zweiten Referenten begrüssen

– Herr Urs Kost. Er ist Mitglied der gemeinsamen Rheinkommission, GRK abgekürzt. Er wird uns das Hochwasserschutzprojekt Rhesi im Rheintal vorstellen. Herr Kost ist Bauingenieur ETH und wurde nach seiner Pensionierung vom Bundesrat als Vertreter des Kantons St. Gallen in der gemeinsamen Rheinkommission gewählt, welche der internationalen Rheinregulierung vorsteht – ein sehr wichtiges Projekt. Es ist immerhin ein Einzugsgebiet von 300'000 Menschen, die von einer Hochwasserkatastrophe betroffen wären.

### **3. Referate zum Thema «Revitalisierung von Grenzgewässern», Dr. Walter Vogelsanger, Abteilungsleiter Uferunterhalt Kraftwerk Schaffhausen und Urs Kost, Gemeinsame Rheinkommission (GRK)**

**Walter Vogelsanger:** Ein Teil von Ihnen konnte sich bereits gestern ein Bild über das Thema «Revitalisierung von Grenzgewässern» machen. Gerne fasse ich für Sie die wesentlichen Punkte zu diesem Thema zusammen. Konkret geht es um die Hochrhein-Teilstrecke zwischen Rheinfall und Untersee. Das Kraftwerk Schaffhausen befindet sich rund drei Kilometer oberhalb des Rheinfalls, direkt vor der Schaffhauser Altstadt. Der Staubereich umfasst eine Uferlänge von rund 15 Kilometern oder 30 Kilometern Ufern. Das Kraftwerk Schaffhausen weist einige Besonderheiten auf. Auf den Teilstrecken Rheinfall bis zum Stauwehr, sowie vom Untersee bis zur Stauwurzel bei Diessenhofen – das sind fast sieben Kilometer – ist der Rhein frei fließend. Diese Strecken zählen nicht zuletzt deshalb zu den besten Äschengewässern Europas. Der Rheinfall ist ausserdem ein Hindernis im Hochrhein. Fische – mit Ausnahme von Aalen – können hier nicht aufsteigen. Der Lachs kam daher früher nur bis ins Rheinfallbecken und wird es auch künftig bei allen Massnahmen nie bis in den Bodensee schaffen. Das Kraftwerk Schaffhausen ist das oberste Kraftwerk am Hochrhein und damit ganz besonders exponiert, wenn es zum Beispiel um den Abstieg der Aale aus dem Bodensee Richtung Atlantik geht. Der Hochrhein zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein ist auch ein ausserordentlich beliebtes und attraktives Erholungsgebiet und Touristenziel. Ebenso ist das Kraftwerk Schaffhausen ein Grenzkraftwerk. Unser Staubereich umfasst zwei Länder – nämlich Deutschland und die Schweiz. Konkret sind dies das deutsche Bundesland Baden-Württemberg sowie die drei Schweizer Kantone Zürich, Thurgau und Schaffhausen. Des Weiteren kommen neun politisch selbständige Gemeinden dazu – davon zwei Deutsche.

Der Rhein ist eine heilige Kuh. Grossprojekte wie die Hochrhein-Schifffahrt, ein Regulierwehr am Ausfluss des Untersees, eine Autobahn über den Rhein quer durch das Naturschutzgebiet Scharen, ein Atomkraftwerk westlich vom Stein am Rhein oder eine Liberalisierung des Wasserwirtschaftsgesetzes zur Optimierung der Wasserkraftnutzung, stossen in der Regel auf heftigsten Widerstand in der Bevölkerung. In der Stadt Schaffhausen ist sogar eine Initiative angenommen worden, wonach Bootspfähle zu mindestens 50 Prozent an motorlose Bootsbesitzer zu vergeben sind. Eine einmalige Situation bei uns am Hochrhein. Vor 30 Jahren ergab eine Untersuchung im Staubereich ein erschütterndes Bild. Rund 94 Prozent der Ufer im Staubereich waren damals verbaut. Die Hälfte davon hart, also mit Betonmauern oder massiven Steinlagen. Damals erstellten wir ein Konzept, um diese Situation zu verbessern. Dazu gehörten zum Beispiel eine intensive Zusammenarbeit mit allen interessierten Stellen vom privaten Naturschutz bis zum Regierungspräsidium in Freiburg also auf beiden Seiten der Grenzen sowie gezielte erste Renaturierungsarbeiten. Seit 2003 besitzen wir das Umweltlabel *naturemade star*. Wir vermarkten den Ökostrom unter dem Namen *Clean Solution*. Die Mehreinnahmen aus dem Verkauf von Ökostrom fliessen in einen Fonds und damit finanzieren wir Aufwertungsmassnahmen im Staubereich. Dazu gehören Uferrenaturierungen, Naturschutzmassnahmen im Einzugsgebiet, zum Beispiel Rekultivierung von Altläufen, Ausbau und Neuanlagen von Amphibien-Leichtbiotopen, Aufwertung von Zuflüssen also Bächen, fischereibiologische Massnahmen im grossen Stil bis zu Exkursionen mit Schulkindern, Förderung des Eisvogels, Biberschutzmassnahmen, Beratungen der Uferanstösser u.v.m. In den letzten 15 Jahren haben wir rund 7.5 Millionen Franken aus dem Ökofonds in solche Massnahmen investiert. Gesteuert werden diese Projekte übrigens durch ein gemischtes Begleitgremium mit Vertretern aus Deutschland und der Schweiz. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit funktioniert auf allen Stufen sehr gut. Alle unsere Massnahmen gelten in gleicher Weise für das Deutsche wie auch für das Schweizer Ufer. Unterdessen sind im Staubereich rund 35 Prozent aller Ufer wieder naturnah. Sie erinnern sich... vor 30 Jahren waren es 6 Prozent.

Trotzdem gibt es noch viel zu tun. Grenzüberschreitende Themen sind die möglichen Folgen der Klimaerwärmung. Im Hitzesommer 2003 wurden über 90 Prozent aller Äschen zwischen Untersee und Rheinfall durch die hohen Wassertemperaturen vernichtet. Welche gemeinsamen Massnahmen sind in solchen Situationen sinnvoll? Hier haben wir gemeinsam mit den deutschen Verantwortlichen ein Notfallkonzept erarbeitet. Weiter arbeiten wir an der Verbesserung der Aufstiegshilfen für Fische. In Schaffhausen laufen entsprechenden Planungsarbeiten auf Hochtouren. Es gibt radikale Naturschutzkreise, die sich dafür aussprechen, dass alle Hindernisse in den Flüssen verschwinden sollten – also auch Wasserkraftwerke. Eine spannende Diskussion. Weiter geht es auch um die Sicherstellung des Fischabstiegs, nicht nur des Aufstiegs – namentlich des Aalabstiegs. Aale aus dem Bodensee haben keine Chancen, jemals in Holland anzukommen. Wir wundern uns in diesem Zusammenhang übrigens über die Tatsache, dass jedes Jahr Hunderttausende junger Aale im Bodensee eingesetzt werden, um den Nachschub für Berufsfischer und Aalgourmets sicher zu stellen. Der Aal steht übrigens auf der roten Liste der gefährdeten Arten. Der Biber hat sich flächendeckend ausgebreitet. Was tun wir, um die Schäden in der Ufervegetation und in den Kulturen tief zu halten? In dieser Beziehung arbeiten wir eng mit einer sehr kompetenten Bibermanagerin aus dem Landkreis Waldshut zusammen. Ähnliche Diskussionen laufen übrigens auch zum Kormoran, der massiv in die Fischfauna eingreift. Der Kormoran ist zwar geschützt, aber unterdessen Feind Nummer eins für unsere Fischer. Biber und Kormorane halten sie nach unseren Erfahrungen an keine Landes- und Kantongsgrenzen. Sie sehen also, dass es noch viel zu tun gibt und in unserem Fall ganz besonders gemeinsam und grenzüberschreitend. Auf Ihren Tischen finden Sie übrigens eine DVD mit einem Film über unsere Renaturierungsmassnahmen im Staubereich des Kraftwerkes Schaffhausen.

**Urs Kost** stellt das Hochwasserschutzprojekt Resi vor.

### **Projektbeschreibung Rhesi**

Das Hochwasserschutzprojekt Rhesi ist die erste grosse Etappe der Umsetzung des Entwicklungskonzepts Alpenrhein, welches im Jahr 2005 von den Regierungen Vorarlbergs, Liechtensteins, Graubündens und St. Gallens unterzeichnet wurde. Im Rahmen des Entwicklungskonzepts Alpenrhein hat sich herausgestellt, dass die Hochwassergefährdung und damit verbunden die Hochwasserrisiken auf dem Abschnitt unterhalb der Illmündung auf der Strecke der Internationalen Rheinregulierung am grössten sind. Mit der Behebung der aktuellen Defizite soll die Voraussetzung für eine nachhaltige regionale Entwicklung geschaffen werden. Dabei ist mit den Landressourcen schonend umzugehen sowie das ökologische Verbesserungspotenzial zu nutzen. Dem Erhalt der Trinkwasserversorgung ist höchste Beachtung zu schenken.

### **Warum Resi?**

Derzeit ist der Alpenrhein für einen Abfluss von 3'100 m<sup>3</sup>/s ausgebaut, das entspricht ungefähr einem 100-jährlichen Hochwasser. Ein Hochwasserereignis mit einem Abfluss von 4'300 m<sup>3</sup>/s findet rein statistisch alle 300 Jahre statt, aber das kann schon nächstes Jahr sein. Hier würden enorme Schäden im gesamten Rheintal entstehen: in der Schweiz CHF 2.5 Milliarden (€ 2,07 Milliarden), in Österreich rund € 2,66 Milliarden (CHF 3,2 Milliarden).

Auch für ein noch grösseres Ereignis sind im Entwicklungskonzept Alpenrhein Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vorgesehen.

### **Wie entsteht Resi?**

#### **2012**

Um die Wünsche der Betroffenen zu erfahren, wurden in einem ersten Schritt über 30 Grundsatzgespräche mit rund 200 Akteuren geführt, beispielsweise mit den Gemeinden, Trink- und Abwasserverbänden, Umweltschutzorganisationen, Vertreter der Landwirtschaft, Industrie, Tourismus und Versicherungen, u.v.m.

Im Herbst wurden den Betroffenen zwei erste Variantenentwürfe vorgestellt und die Gewichtung des Kriterienkatalogs zur letztendlichen Bewertung aller Varianten gemeinsam mit den Akteuren festgelegt. Die Rückmeldungen flossen in die weitere Variantenentwicklung ein.

**2013**

Aufgrund der Rückmeldungen zu den ersten Entwürfen wurden vier detaillierte Begleitplanungen zeitlich vorgezogen, so in den Bereichen Trinkwasserversorgung, Landwirtschaft, Dammuntersuchungen und Materialbewirtschaftung. Die Ergebnisse fliessen in die bestehenden Variantenentwürfe sowie in die weitere Variantenentwicklung ein.

**2014-2015**

Die Varianten wurden in einem Planungsdialog mit Gemeinden, Akteuren, weiteren politischen VertreterInnen sowie Sachverständigen diskutiert und weiterentwickelt. Nach Abschluss dieses Dialogs legte die Gemeinsame Rheinkommission die Vorgaben für die nächste Planungsphase «Generelles Projekt» fest.

**Ab 2016**

Aufbauend auf dem Faktenblatt und den Voruntersuchungen wird das Generelle Projekt erarbeitet. Liegt dieses vor, können die Verhandlungen zum Abschluss eines neuen Staatsvertrags aufgenommen werden. Im anschliessenden Detailprojekt wird die Planung als Einreichprojekt/Auflageprojekt durchgeführt und zur Bewilligung eingereicht. Beide Phasen werden partizipativ gestaltet. Die Entscheidungen werden durch die Gemeinsame Rheinkommission getroffen.

Erst wenn die Bewilligungen vorliegen, kann die Ausschreibung für das erste Bauos mit anschliessendem Baubeginn erfolgen. Die gesamte Bauzeit wird voraussichtlich rund 20 Jahre betragen.

**Wer entwickelt Resi?**

Viele Köpfe entwickeln das Projekt Rhesi gemeinsam. Verantwortlich für die Planung und Durchführung des Projekts Rhesi ist die Internationale Rheinregulierung (IRR), die Gesamtleitung hat somit die Gemeinsame Rheinkommission (GRK) mit Vertretern aus Österreich und der Schweiz inne.

Das Kernteam mit dem Projektleiter und den beiden Rheinbauleitern koordiniert und führt die Projektentwicklung. Das Planungsteam besteht aus regionalen und internationalen Fachplanern, die ihr Handwerk verstehen. Begleitet werden sie von acht Fachexperten, die auf ihrem jeweiligen Gebiet umfassende Erfahrung haben. Seit 2013 haben die Rheingemeinden im Projektbeirat die Möglichkeit, ihre Anliegen direkt einzubringen. Grundlage für die Projektentwicklung ist der laufende Einbezug und Austausch mit den betroffenen Akteuren (partizipativer Planungsprozess).

**Ziele****Hochwasserschutz**

Ziel des Projekts ist die Verbesserung des Hochwasserschutzes. Die Abflusskapazität des Rheins soll deshalb über die gesamte Länge der Internationalen Strecke auf mindestens 4'300 m<sup>3</sup>/s ausgebaut und auf den Oberlauf abgestimmt werden. Gleichzeitig ist der Überlastfall zu berücksichtigen, damit unkontrollierte Dammbüche vermieden werden können.

**Grundwasserschutz/Trinkwasser**

Das Ziel ist es, qualitativ gutes Trinkwasser in ausreichender Menge aus Grundwasser für das Rheintal sicher zu stellen. Die Begleitplanung Trinkwasserversorgung liefert dazu die notwendigen Entscheidungsgrundlagen, wie die Trinkwasserversorgung im Rheintal während der Bauzeit und langfristig gewährleistet werden kann.

**Landwirtschaft**

Das Ziel ist es, mögliche Synergien mit der Landwirtschaft zu nutzen. Verbesserte Hochwassersicherheit und ökologische Anforderungen verursachen Flächenverluste. Diese sollen durch geeignete Massnahmen wie Bodenverbesserungen, Meliorationsmassnahmen, Beteiligung an der Instandhaltung, Dammunterhalt, etc. möglichst kompensiert werden.

**Ökologie**

Das Wasserbau- und Gewässerschutzgesetz der Schweiz verlangt, dass bei Eingriffen in das Gewässer dessen natürlicher Verlauf möglichst beibehalten oder wiederhergestellt wird. Gemäss der EU-

Wasserrahmenrichtlinie und dem österreichischen Wasserrechtsgesetz gilt für den Alpenrhein die Wiederherstellung des guten ökologischen Potentials. Diese Vorgaben entsprechen einem verzweigten Flusslauf mit angrenzender Auwaldvegetation.

### **Kosten-Wirksamkeit**

Jedes Hochwasserschutzprojekt muss den Nachweis der Wirkung (Risikoreduktion) und der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kostenverhältnis) erbringen. Diese beiden Nachweise sind Voraussetzung, dass die Schweiz das entsprechende Projekt finanziell unterstützen kann. Gesetzliche Grundlage für die Prüfung der Wirtschaftlichkeit in Österreich ist das Wasserbauten-Förderungsgesetz. Die Erstellung einer Kosten-Nutzen-Untersuchung für Schutzwasserbauprojekte mit Gesamtkosten von mehr als einer Million Euro ist verbindlich.

### **Fragen der Teilnehmenden**

**Harald Sonderegger:** Fragen in diesem Sinn habe ich keine, aber ich möchte mich grad als Vertreter eines der betroffenen Bundesländer sehr herzlich für die umfangreiche Darstellung, Erklärungen und Erläuterungen bedanken. Das beidseits des Rheins bestehende Projekt beschäftigt auch uns intensiv. Im Sinn der Hochwassersicherheit sowie der Verbesserung des ökologischen Rahmengeschehens hoffen wir, dass das Projekt gut gedeiht. Die Anstrengungen bestehen beidseits des Rheins, also in St. Gallen genauso wie in Vorarlberg, wobei unterschiedlichste Interessenslagen aufeinandertreffen, die uns auch politisch sehr beschäftigen. Wenn wir es auf Landes- und kantonalen Ebene nicht schaffen, ein gemeinsam getragenes vernünftiges Vorprojekt Richtung Bern und Wien zu tragen, wird dies noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Das allfällige Schadenspotential, das im schlimmsten Fall eintreffen könnte, spricht für sich und dürfen wir nicht aus den Augen verlieren. Daher auch mein Wunsch und Appell, dass wir über alle Fraktionen übergreifend versuchen im Sinne des Projektes zu arbeiten.

**Martin Hahn:** Ich möchte es an dieser Stelle nicht unterlassen – weniger im Sinn eines politischen Hinweises – Sie darauf aufmerksam zu machen, wie schön der Bereich zwischen Stein am Rhein und Diessenhofen oder Gailingen ist und wie wunderbar dieser speziell im Sommer ist. Das sogenannte Rheinschwimmen ist ein Naturerlebnis erster Güte

**Markus Müller:** Da keine Wortmeldungen gewünscht sind, würden wir dieses Thema abschliessen. Beiden Referenten danke ich ganz herzlich und möchte Sie bitten, kurz nach vorne zu treten. Schaffhausen ist nicht nur wegen ihrer Uhrenmanufaktur bekannt sondern auch für den bekömmlichen Wein. Gerne überreiche ich Ihnen als Dank unseren Staatswein.

Damit kommen wir zu den eigentlichen statuarischen Geschäften dieser Konferenz und ich beginne mit der Genehmigung des Protokolls der 49. Sitzung vom 20. Oktober 2017. Jenes Treffend fand in Ruggell, Fürstentum Liechtenstein statt.

### **Protokollgenehmigung**

Nachdem keine Wortmeldungen zum Protokoll der 49. Sitzung vom 20. Oktober 2017 eingehen, gilt das Protokoll als genehmigt. Der Protokollführerin des Parlamentsdienstes Liechtensteinischen Landtags gebührt der herzliche Dank.

#### **4. Bericht der Internationalen Bodensee-Konferenz (Zusammenarbeit mit der IPBK, Protokollaustausch)**

**Staatsschreiber Stefan Bilger:** Es freut mich, dass ich in meiner Funktion als Vorsitzender des ständigen Ausschusses der IBK Bericht erstatten darf. Ich werde ganz kurz den Strategieprozess, den die IBK in den letzten zwei Jahren durchlaufen hat bzw. es aktuell noch tut, kurz erläutern. Danach werde ich über die Beschlusslage in Bezug auf die künftige Zusammenarbeit der IBK mit ihrem Gremium berichten. Bevor ich beginne, möchte ich noch die angekündigten Worte zum Saal an Sie richten. Sie befinden sich in sehr besonderen Räumlichkeiten und sitzen im wahrscheinlich ältesten dauerhaft

genutzten Parlamentssaal der Schweiz. Dieser Raum wird nachweislich seit 1412 ununterbrochen als Ratssaal genutzt. Der ganze Gebäudekomplex nennt sich Rathauslaube. Die nahe gelegene Vordergasse ist die Hauptgasse, die vom Rhein unten durch die Stadt führt, um die Stadt herum und dann zum Rheinfluss. Das hat die historische Bewandnis, dass sich früher vieles um den Rheinfluss drehte. Früher mussten viele Güter um den Rheinfluss bzw. davor ausgeladen und danach wieder eingeladen werden. Das ist in einem gewissen Sinn auch das Geschäftsmodell der Stadt Schaffhausen, da man hiermit über die Jahrhunderte auch gutes Geld mit den damit zusammenhängenden Dienstleistungen verdienen konnte. Daher ist diese Hauptgasse die erste Gasse und dieser Gebäudekomplex wurde um 1395/1400 erbaut. Dieser Raum wird seit 1412 als Versammlungsraum genutzt. Natürlich wurden verschiedene Renovationen vorgenommen. Der sich jetzt präsentierende Saal stammt aus dem 17. Jahrhundert. Aus dem Stadtstaat Schaffhausen entstand der Kanton Schaffhausen und die erste Verfassung des Kantons Schaffhausen ist mit 1830 datiert. Da mit dieser Verfassung die Ratstätigkeit öffentlich war, wurde 1835 der Teil mit der Tribüne eingebaut. Die damals herrschende Bestuhlung wurde 1922 gedreht und ist seit diesem Zeitpunkt nicht verändert worden. Mit der letzten Renovation reduzierte sich das Kantonsparlament von 80 auf 60 Ratsmitglieder. Das hatte zur Folge, dass neue Sitzgelegenheiten angeschafft sowie die Modernisierung der Beleuchtung vorgenommen wurde. Für mein Dafürhalten ist die Mischung zwischen alt und neu sehr gelungen. Alle 14 Tage, jeweils am Montagmorgen, tagt in diesem Raum das Kantonsparlament mit etwa rund 25 Sitzungen pro Jahr. Ausserdem wird der Raum auch vom Stadtparlament genutzt, deren Mitglieder am späteren Dienstagnachmittag tagen. Auch Gerichtsverhandlungen finden in diesem Saal statt. Es handelt sich also um einen Raum mit einer langen Tradition.

Nach diesen einleitenden Worten gehe ich nun gerne zum eigentlichen Thema über – der IBK. Es geht mir darum, in Erinnerung zu rufen, wie die IBK aufgestellt ist und Ihnen mitzuteilen, dass sich daran nichts Wesentliches ändern wird. Einerseits besteht die Regierungschefkonferenz, dem auch der Vorsitzende dieses Jahr – Herr Regierungsrat Christian Amsler – beiwohnt und dem ständigen Ausschuss, den ich dieses Jahr leiten darf. Daneben verfügt die IBK derzeit über sieben Kommissionen. Die Geschäftsstelle wird durch den ebenfalls anwesenden Klaus Schnell geleitet. Die IBK ist eine strukturierte, grenzüberschreitende Vereinigung zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und damit eine langjährig bewährte Einrichtung. Nichtsdestotrotz müssen auch bewährte Institutionen in Frage gestellt oder neu ausgerichtet werden. Am 15. Dezember 2017 haben die Regierungschefs und -vertreter der IBK-Mitgliedsländer in Vaduz das «Leitbild der IBK für die Bodenseeregion» unterzeichnet. Neu daran ist die Fokussierung auf Prinzipien der Zusammenarbeit und längerfristige Ziele der IBK sowie die Betonung einer partnerschaftlichen Umsetzung mit anderen Akteuren. Zusätzlich wurde die IBK-Strategie 2018-2022 als neues Element beschlossen. Darin sind die Schwerpunkte für die gemeinsame Arbeit der kommenden Jahre festgelegt.

Das neue Leitbild 2030 löst mit der zugehörigen Strategie und den noch ausstehenden Projekten das Leitbild aus dem Jahr 2008 ab. Verschiedene Player – auch das Gremium IPBK – wurde in diesen Prozess miteinbezogen und konnten sich äussern. Diese Möglichkeit haben auch Sie genutzt und Ihre Wünsche und Erwartungen geäussert. Das im vergangenen Dezember verabschiedete Leitbild gilt sozusagen als Verfassung. Mittlerweile werden die organisatorischen Konsequenzen umgesetzt. Des Weiteren gilt es, die inhaltlichen Schwerpunkte zu finalisieren und zu konkretisieren. Ziel ist es, diesen Prozess bis Mitte 2018 abzuschliessen. Damit komme ich zum eigentlichen Inhalt des Leitbildes und die Zusammenarbeit mit ihrem Gremium. Hier gestaltet sich die Beschlusslage so, dass der ständige Ausschuss der Regierungschefkonferenz vorschlägt, dass man mit ihrem Gremium eine Kooperationsvereinbarung schriftlich abschliesst. Ziel muss eine engere Zusammenarbeit zwischen ihrem Gremium und den Organen der IBK sein. Es geht um die Verständigung, welche Themengebiete überhaupt geeignet sind, um fallweise konkreter zusammenarbeiten zu können und in einem weiteren Punkt den gegenseitigen Informationsaustausch strukturiert und systematisiert. Wie erwähnt, stellt der ständige Ausschuss einen Antrag an die Regierungschefkonferenz. Ich gehe davon aus, dass im zweiten Halbjahr 2018 mit einem entsprechenden Vorschlag auf Sie zugegangen wird. Sie sind dann gebeten und aufgefordert, Ihren Beitrag zu leisten. Wenn Sie Fragen haben, stehen Klaus Schnell und ich sehr gerne zu Verfügung.

**Markus Müller:** Ich danke Ihnen für diese Aussage – insbesondere, dass eine Vereinbarung gemacht und damit die Zusammenarbeit formal festgehalten wird. Letzten Endes haben wir nur Erfolg, wenn wir zusammenarbeiten. Dies hat man auch in der Presse in der Berichterstattung über die IBK erlebt.

**Wilfried Klenk:** Ich denke für uns ist wichtig, dass es nicht nur bei einer Willenserklärung bleibt – das war unsere grosse Sorge – sondern dass das Ganze konkret wird. Damit sind die ersten Ansätze beschrieben und es kann auf dieser Basis weitergearbeitet werden.

**Paul Wengert:** Wir haben bei der Arbeit an unserem neuen Statut immer wieder, zumindest unerschwerlich, feststellen müssen, dass diese Konferenz noch etwas mehr Souveränität entwickeln muss. Wir haben die Statuten entsprechend geändert und mich freut die Empfehlung, die Sie an die Regierungskonferenz herangetragen haben. Damit schaffen wir tatsächlich das Ziel, dass wir uns vorgenommen haben: nämlich auf Augenhöhe Parlamentarier also Legislative und Exekutive zusammen zu arbeiten, vor allem auch wenn es um die Festlegung von Themen geht. Insofern freue ich mich auf die Vorlage einer entsprechenden Vereinbarung.

**Staatsschreiber Stefan Bilger:** Ich bin natürlich froh, wenn das bei Ihnen auch auf guten Boden stösst. und kann Ihnen versichern, dass wir diese Bestrebungen, Sie als wichtigen Partner anzubinden, weiter vorantreiben.

**Markus Müller:** Das war ein schönes Schlusswort und schliesse mich den beiden Kollegen aus Baden-Württemberg und Bayern an. Ich bin zuversichtlich, dass wir ein zukunftsträchtiges Projekt haben werden. Normalerweise wäre heute auch Herr Josef Büchelmeier – der Geschäftsführer des Internationalen Städtebundes – anwesend. Leider ist er heute aber verhindert. An seiner Stelle sind zwei andere Mitglieder des Internationalen Städtebundes anwesend. Einerseits ist dies Peter Neukomm, der Mitglied der Lenkungsgruppe des Internationalen Städtebundes und gleichzeitig Stadtpräsident der Stadt Schaffhausen ist. Des Weiteren ist er auch Mitglied des Kantonsrats und damit quasi Dauernutzer dieses Saals. Das zweite anwesende Mitglied ist Herr Herbert Bösch vom internationalen Städtebund. Beide Herren werden das Wort ergreifen und stehen dann für eine allfällige Diskussion zur Verfügung.

## 5. Bericht zum Internationalen Städtebund

**Peter Neukomm:** Die Stadt musste in den 1830er-Jahren, also nach über 400 Jahren ihr Rathaus verlassen und in der Altstadt ein neues Rathaus suchen, wo die Stadtregierung bis heute tagt. Immerhin – so haben wir gehört – ist das Stadtparlament hier noch geduldet. Wie der Tagungspräsident richtig ausgeführt hat, spreche ich heute nicht als Stadtpräsident von Schaffhausen oder als Mitglied des Kantonsrates zu Ihnen, sondern als Vertreter des Internationalen Städtebunds ISB. Als Gründungsmitglied des ISB und Mitglied der Lenkungsgruppe freut es mich natürlich sehr, Ihnen die Grüsse unserer Vorsitzenden Andrea Kaufmann, Bürgermeisterin von Dornbirn, sowie unseres Geschäftsführers Josef Büchelmeier überbringen zu dürfen. Es ist schön, dass der Städtebund so prominent an ihrem Treffen vertreten ist. Wie Sie vernommen haben, bin ich zusammen mit Herbert Bösch von Bregenz hier. Wir erachten die Einladung als wichtiges Zeichen, der kommunalen Ebene auch von Ihrer Seite das notwendige Gewicht einzuräumen. Die 26 Städte des ISB spielen im grenzüberschreitenden Bodenseeraum eine wichtige Rolle und wir möchten das auch künftig spielen. Deshalb haben sich die Städte am 27. März 2009 in Friedrichshafen zusammengeschlossen, um sich als dritte Staatsebene grenzüberschreitend auszutauschen und sich für ihre Anliegen gemeinsam einzusetzen. Zu letzteren wird Herbert Bösch dann noch etwas sagen. Ausschlaggebend dafür war das Empfinden der Kommunen, wonach die Bundeshauptstädte sehr weit entfernt von unserer Bodenseeregion sind und zwar nicht nur geografisch. In unserer Präambel heisst es unter anderem, dass sich die ISB als gemeinsame ideelle Interessensvertretung der Kommunen in der internationalen Bodenseeregion versteht. Wir möchten aber auch eine niederschwellige, kommunale Plattform zur Vernetzung und zum Erfahrungsaustausch sein. Das passiert in den letzten zehn Jahren sehr erfolgreich bei Themen wie Kultur, Migration, Energie, Bildung oder Digitalisierung. In Zukunft sollen auch Bereiche wie Tourismus, Jugendpolitik, Verkehr und Raumplanung sowie Bürgerbeteiligung im Fokus stehen. Im kommenden Jahr 2019 feiert der ISB sein zehnjähriges Bestehen. Wir haben uns deshalb vorgenommen, eine Standortbestimmung vorzunehmen und unsere Rolle zu überprüfen. Im Rahmen eines Strategieworkshops, der am 19. Januar 2018 in Romanshorn stattfand, haben wir darüber diskutiert, wie wir uns künftig positionieren möchten. Wir waren hoch erfreut, dass sich der aktuelle IBK-Präsident Christian Amsler die Zeit genommen hat, an diesen Workshops teilzunehmen. Seine Präsenz und Inputs wurden als positives Zeichen für ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen IBK und ISB gewertet. Das wird bestimmt auch Einfluss auf die künftige Strategie des ISB haben, über welche die Städte an der nächsten Mitgliederversammlung zu bestimmen haben werden. Ich bin überzeugt, dass

ein Zusammenrücken und eine engere Zusammenarbeit der kommunalen Ebene mit den Bundesländern und Kantonen unsere Anliegen und unsere wunderbaren Regionen stärken werden.

Es ist wie im innerstaatlichen Verhältnis: Der kommunalen Ebene kann es nur gut gehen, wenn es auch der Länderebene gut geht und umgekehrt. Die IBK braucht in vielen Bereichen die kommunale Ebene, welche am nächsten bei der Bevölkerung steht, um ihre wichtigen Projekte auf den Boden zu bringen, wie es so schön heisst. Wir setzen uns dafür ein, unsere gemeinsame Region lebenswert zu erhalten, in ihrer Innovations- und Wirtschaftskraft zu stärken, eine grenzüberschreitende Identität der Bodenseeregion zu fördern und uns bei gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Themen auszutauschen und uns gegenseitig zu unterstützen. In diesem Sinne ist auch das heutige Bodensee-Parlamentariertreffen sehr wichtig. Ich wünsche Ihnen weiterhin eine erfolgreiche Tagung, einen spannenden Austausch mit Ihren Kolleginnen und Kollegen der Bodenseeregion und als Stadtpräsident einen angenehmen Aufenthalt in unseren tollen mittelalterlichen Altstadt mit ihren 171 Erkern. Kommen Sie doch bald wieder – zum Beispiel zum internationalen Bachfest vom 9. bis 13. Mai 2018. Ich kann Ihnen versichern: Es lohnt sich.

**Herbert Bösch:** Als langjähriger Parlamentarier hatte ich nie die Ehre, einem regionalen Parlament anzugehören. Mir ist es aber ein grosses Anliegen und ich freue mich, dass sich die Legislative emanzipiert. Die Region rund um den Bodensee ist etwas Spezielles. Das ist zum einen das Verbreitungsgebiet. Das ist bei uns ein bisschen anders. Wir haben also den Kanton Zürich bei uns irgendwie nicht vertreten. Wir haben die Appenzeller Kantone bei uns, aber keine Kommune dabei und auch Liechtenstein ist irgendwie nicht präsent. Aber wir sind ja eigentlich auch ein Club von Freiwilligen und was uns vielleicht auszeichnet und ist die Tatsache, dass wir vielleicht etwas näher dran sind am Kerngebiet und damit auch nahe den Dingen, die in der Zusammenarbeit rund um den See erreicht werden. Dies bekommen wir im positiven wie auch im negativen Sinn rasch zu spüren. Ich kann mich eigentlich nur bei der Parlamentarierkonferenz für die Zusammenarbeit bedanken, dies auch im Namen unseres Geschäftsführers Joseph Büchelmeier, dem ehemaligen Oberbürgermeister von Friedrichshafen.

Ich bedanke mich für die Zusammenarbeit wie sie bis heute schon stattgefunden hat und hier vor allem im Bereich der Verkehrskommission und namentlich auch Ihrem Vorsitzenden, Herrn Kantonsrat Walter Freund. Dieser hat – wie wir es um den See eigentlich gewöhnt sind – anstehende Probleme unbürokratisch analysiert und weitgehende Überlegungen zur Problemlösung angestellt. Auslösend war das letzte Mal die Frage, was für Probleme uns die beabsichtigte Strassen-Maut in Deutschland schafft, wiederum direkt dort wo die Grenzen sind. Zum Beispiel gibt es beim Umgehungsverkehr Probleme, die eigentlich nicht beabsichtigt sind. Kann man diese im Vorfeld lösen, indem man vielleicht auch die entsprechenden Bundesstellen frühzeitig informiert und mit diesem Problem konfrontiert? Gerade im Verkehrsbereich merken wir die periphere Lage. Vielleicht wäre jetzt ein guter Zeitpunkt – nachdem wir gerade in Deutschland eine neu installierte, neu gewählte Bundesregierung haben – damit die entsprechenden Herrschaften in Berlin zu konfrontieren. Vielleicht können Sie solche Dinge in Ihre Überlegungen miteinbeziehen.

**Markus Müller:** Mir haben vor allem die letzten Worte sehr gut gefallen. Erklärtes Ziel von uns ist ja auch, dass man auch Berlin hervorlockt, bei uns Bern und in all diesen angrenzenden Ländern ihre Regierung. Gibt es aus dem Plenum Wortmeldungen an die beiden Referenten? Das scheint nicht der Fall zu sein. Nochmals herzlichen Dank für ihre beiden Voten und es besteht nachher auch beim gemeinsamen Mittagessen die Gelegenheit, allfällige Fragen zu klären.

## **6. Bericht aus der Arbeitsgruppe Gesamtverkehrskonzept**

**Walter Freund:** Es freut mich natürlich, dass unsere Arbeit jetzt schon Erfolge erkoren hat. Wir haben in der Arbeitsgruppe diskutiert, wie wir der IBK mitteilen sollen, was wir möchten. Stefan Bilger hat schon sehr viel dazu beigetragen, wie wir das machen sollen. Ich danke unserem Sekretär Herrn Matthias Renn für die sehr umfangreiche Berichterstattung vom 22. November 2017. Aus drei Stunden Sitzung mit den Mitgliedern Urs Capaul, Franz Fässler, Martin Hahn, Marcel Lenggenhager, Christoph Metzler, Patrick Risch und Eberhard Rotter wurden nicht weniger als 26 Seiten generiert. Ebenfalls anwesend waren Josef Büchelmeier sowie Joe Keller, Patrick Ruggli und Klaus-Dieter Schnell. Unsere Aufgabe war es,

eine Übersicht über die gesamten Verkehrskonzepte im ganzen Bodenseeraum zu evaluieren. Wir wollten keine neue Gesamtstrategie entwickeln jedoch eine mögliche Zusammenarbeit mit der IBK anstreben. Die Diskussion ergab, dass die Verkehrsstrategien und Konzepte sehr unterschiedlich sind und trotzdem gibt es in den Bundesländern und Kantonen Netzwerke für gemeinsame Problemlösungen. Das Protokoll mit den genannten 26 Seiten war sehr aufschlussreich und die Problemstellungen in den Regionen konnten erörtert werden. Als erstes hat uns Klaus-Dieter Schnell die IBK vorgestellt. Ein Satz dazu: Bei der IBK besteht keine Rechtsform und die Arbeiten sind freiwillig. Die Statuten regeln aber eine Zusammenarbeit. Anschliessend kam der zweite Referent, Patrick Ruggli zu Wort. Er ist Leiter vom Amt für öffentlichen Verkehr im Kanton St. Gallen und Mitglied der Kommission für Verkehr in der IBK und präsidiert diese auch. Er präsentierte die Verbesserungen der Erreichbarkeit des Bodenseeraums und der internationalen Verkehrswege sowie die Schliessung der Lücken im Netz. Damit ist das Bahn- sowie Strassennetz aber auch der Langsamverkehr gemeint. Letzteres ist für mich ein wichtiger Punkt obwohl ich im Kanton für den öffentlichen Verkehr verantwortlich bin. Die Kommission Verkehr trifft sich drei bis viermal im Jahr – meistens in Friedrichshafen – und tauscht sich über verschiedene Projekte aus. Das Highlight überhaupt ist die Tageskarte Euregio. Neu nennt es sich Bodenseeticket. Damit kann man über die Landesgrenze über Verbundgrenzen vereinfacht im Raum Bodensee fahren. Es gilt, das Ticket für einen einfachen Online-Verkauf noch weiter zu entwickeln. Aber vieles ist im Argen. Die Vision mit Rail 2020 ist zwar gut gemeint, aber wie die verschiedenen Staaten haben wir auch verschiedene Ausbauprogramme, die nicht zusammenpassen. Vieles steht still und einiges könnte besser laufen. Schon eine Elektrifizierung der Dieselszüge wäre eine Verbesserung.

Ein Beispiel ist auch die Fähre Friedrichshafen – Romanshorn. Heute ist die Fähre auf dieser kurzen Distanz im Stundentakt unterwegs, was wenig attraktiv ist. Das Ziel wäre daher, dass wir den Halbstundentakt erreichen. Leider sind die beiden Schiffsbetriebe, die den Bodensee befahren nicht besonders gut aufeinander zu sprechen. Das ist ein wichtiger Grund, weshalb das Projekt nicht vorangekommen ist. Der gute Wille ist aber da und ich bzw. wir versuchen das sicher auch noch zu lösen. Vier Nationalstaaten, vier Rechtsräume sind ein Thema, ein Problem und eine Herausforderung. Zudem bestehen unterschiedliche Verantwortlichkeiten betreffend Verkehr oder Ausbau und allgemein geringe Verbindlichkeit. Eine gemeinsame Verkehrsstrategie oder ein Gesamtverkehrskonzept finde ich persönlich aufgrund der genannten Punkte schwierig zu verfassen. Ich könnte mir aber vorstellen, dass ein Zielbild als Zusammenfassung verschiedener Länder, Kantonsregierungen möglich wäre. Dies gilt es noch weiter zu detaillieren oder nochmals anzupassen. Hier könnten die Parlamente oder die IPBK, also wir, unterstützen.

Auf einer Karte müssten die Projekte und Ziele ohne die Grenzen einmal zusammengelegt werden und dann würde man erkennen, wo es nicht zusammenpasst. Ich denke, dies würde einen sehr grossen Vorteil bringen. Keiner müsste seine Verantwortlichkeiten abgeben. Wenn wir miteinander sprechen – und das tun wir heute ja schon – bringt das auf jeden Fall etwas. So würden oder wurden vielleicht Problemstellungen besprochen und vielleicht wird das eine oder andere in einem Gremium eingebracht. Der dritte Referent war Joe Keller. Er ist Leiter der Netzwerkstelle Ostschweiz und erklärte uns die Interreg-Projekte und wie sie finanziert werden. Interreg ist ein Regionalprogramm der Europäischen Union zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit eigenen Finanzen, an dem sich auch Nicht-EU Staaten beteiligen können. Wie wird es finanziert? In der Schweiz beteiligen sich die Kantone und der Bund mit 11.7 Millionen Franken und EU-seitig sind es 39.5 Mio. Liechtenstein leistet projektbezogene Förderbeiträge. Wie funktioniert ein Projekt? Es braucht im Normalfall mindestens zwei Partner aus zwei Staaten, die grenzüberschreitend zusammenarbeiten. Einer davon muss aus einem EU-Mitgliedstaat stammen, da es ein EU-Regionalprogramm ist. Dann braucht es eine gemeinsame Umsetzung und Entwicklung zu diesem Projekt. Es gibt drei Projektstufen – aufgeteilt in Kleinstprojektfonds bis 2500 Euro, dann Klein-Interregprojekte bis 50'000 Euro und ab 50'000 Euro sind es dann die Interreg-Projekte. Ein Beispiel haben wir auch von Herrn Bösch gehört. Das ist die Maut-Thematik.

Nehmen wir an, dass die Parlamentarier rund um den Bodensee abklären möchten, wie viele Personen von der Maut-Problematik rund um den See betroffen sind. Sie möchten wissen, welche Haupthandlungsoptionen es in dieser Frage gäbe und dies möchten sie zum Beispiel mit einer Studie durch einen externen Anbieter erstellen lassen. Eine solche Studie könnte im Rahmen eines Kleinprojekts allenfalls gefördert werden. Das würde aber bedeuten, dass dafür nur 50 bis 60 Prozent der Gelder in Frage kämen und die anderen finanziellen Mittel müssten irgendwo herkommen. Im Allgemeinen wurden auch hier verschiedene Varianten besprochen und diskutiert. Was haben eigentlich

die Länder? Was haben die Kantone? Hier muss ich wirklich abkürzen, weil es ein sehr langes Gespräch war und ich kann nur punktuell etwas zu den einzelnen Kantonen und Länder sagen. Urs Capaul stellte fest, dass der öffentliche Verkehr (öV), der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Langsamverkehr in Schaffhausen angegangen wurde und in einem Agglomerationsprogramm Verkehrskonzepte festgelegt wurden. Überall stossen wir wieder auf Landes- und Kantonsgrenzen, was eine Zusammenarbeit benötigt. Risch Patrick aus Liechtenstein stellt fest, dass ein Mobilitätskonzept, aber keine Raumplanung besteht, was sich in der Verkehrsplanung niederschlägt. 22'000 Pendler verursachen morgens und abends Staus. Franz Fässler aus Appenzell ist erfreut, dass die Durchmesserlinie im Bau ist. Die Appenzeller sind sehr auf die benachbarten Kantone angewiesen. Der Tagestourismus Schwägalp zum Beispiel verursacht manchmal bei schönem Wetter punktuell Staus. Die Nationalstrassenverbindung nach Appenzell wird noch einige Jahre dauern. Das ist auch im Kanton Appenzell Ausserrhoden der Fall. Christoph Metzler aus Vorarlberg hofft, dass die Überarbeitung des Planungsverkehrskonzeptes der Verbindung der Rheintal-Autobahnen Schweiz / Österreich hoffentlich nicht im Sumpf enden wird. Dort sind sehr viele Moorböden vorhanden, die das Problem nicht vereinfachen. Die Gespräche sind auf gutem Wege, aber der Bagger wird wohl erst in zehn Jahren auffahren. Ihm ist es wichtig, dass der ÖV und der motorisierte Individualverkehr mit dem Langsamverkehr gemeinsam angegangen werden. Martin Hahn erklärte verschiedene Problemstellungen aber auch der gute Ausbau, als Beispiel die B33. Ein Gesamtverkehrskonzept kennt Baden-Württemberg nicht, aber die unterschiedlichen Verkehrsträger haben Konzepte. Eberhard Rotter aus Bayern erwähnte die unterschiedlichen Zuständigkeiten und deswegen gibt es verschiedene Planungen in Schienenverkehr, im motorisierten Verkehr und im landesweiten Radwanderwegplan. Marcel Lenggenhager aus Zürich erwähnte den wirtschaftsstärksten Kanton – also Zürich – in der Schweiz. Die Verkehrsströme nach Zürich mit allen Verkehrsteilnehmenden stellt eine grosse Belastung dar. Wir haben die Gesamtplanung 2015 verabschiedet. Bei der Umsetzung werden dann manchmal die Partikularinteressen höher gewichtet als die allgemeinen Interessen. Alles in allem sind wir darauf angewiesen, dass der Verkehr Zürich-Bodenseeraum funktioniert und wir sind bestrebt auch unseren Teil beizutragen. Der Kanton St. Gallen verfügt über eine druckfrische Gesamtverkehrsstrategie mit Erscheinungsdatum November 2017. Ich bin dann auf die Umsetzung gespannt. Mit einem Raumplanungskonzept und der Richtplanung möchten wir ebenfalls den öV, den motorisierten Individualverkehr und natürlich auch den Langsamverkehr umsetzen. Im Kanton St. Gallen verabschiedet das Parlament nur alle vier Jahre ein öV-Programm und ein Strassenprogramm. Wir stellten in der ganzen Diskussion fest, dass unterschiedliche Flughöhen bestehen.

Zum weiteren Vorgehen der Arbeitsgruppe: Anlässlich des letzten Treffens wurde die nächste Sitzung – 15. Juni 2018 – festgelegt. Dort erfolgt die Besprechung wie eine Resolution aussehen sollte. Vorgängig dazu wird ein Entwurf versandt, der dann abgeändert und ergänzt werden kann. Da die Kantone Appenzell Ausserrhoden sowie Thurgau noch keine Mitglieder benannt hat, möchte ich diese auffordern, auch noch eine Teilnehmerin oder Teilnehmer zu bestimmen.

**Markus Müller:** Gerade im Hinblick auf die Resolution bitte ich die genannten Kantone, unserem Sekretariat ihre Delegierte oder ihren Delegierten zu benennen.

**Kurt Zubler:** Herzlichen Dank für die ausführliche Berichterstattung. Ich erinnere mich, dass die Gründung dieser Kommission, dieser Arbeitsgruppe auf diese Maut-Problematik zurückgegangen ist. Diese Problematik wurde nun gestreift, quasi auch mit Ausblick auf ein interreg-Projekt. Es stellt sich nun in dieser konkreten Frage, ob hierzu etwas läuft oder ein interreg-Projekt geplant ist.

**Harald Sonderegger:** Meine Wortmeldung geht in eine ähnliche Richtung. Zuerst einmal möchte ich der Arbeitsgruppe gratulieren. Sie widmet sich hier einem sehr komplexen und schwierigen Themenbereich. In der Überlegung, das Zielbild zu verfeinern und breiter in unserer Region zu kommunizieren, sehe ich einen interessanten und spannenden Ansatz. Wir sollten versuchen, das Zielbild im Sinne der Bewusstseinsstärkung in der Region rund um den See auf eine gleiche Sprachebene und Verständigungsebene zu kommen.

Das wäre allenfalls im Sinne einer Anregung für die vorzubereitende oder angedachte Resolutionsformulierung zu berücksichtigen. Ich glaube, dass dies auch der Parlamentarierkonferenz gut bekäme und stellt auch ein schönes Lebenszeichen in Richtung IBK dar. Vermutlich werden wir an der Herbstkonferenz wieder mehr erfahren.

**Martin Hahn:** Die nördlichen Anrainerstaaten möchten sich aus dem Entwicklungsstatus des Schienenverkehrs herausbewegen. Gerade heute Morgen fand eine Pressekonferenz auf Grundlage der Koalitionsverhandlungen in Berlin statt. Der Verkehrsminister weckte die Hoffnung, wonach die Bodenseegürtelbahn bis 2025 als zentrale Strecke am Nordufer gilt. Diesen Optimismus teile ich nicht, denke aber, dass es in absehbarer Zeit zu einer elektrifizierten Strecke kommt.

**Esther Guyer:** Das war doch schon mal eine gute Nachricht und hoffe, dass meine Urenkel das noch erleben dürfen. Ich möchte aber der Arbeitsgruppe noch einen Hinweis mitgeben, den es alle paar Jahre zu erteilen gilt – insbesondere wenn man in Zürich oder Basel wohnt. Uns beschäftigt der Warenverkehr, der über Strassen der Schweiz rollt und unsere Strassen verstopft. Es ist ein offenes Geheimnis, dass der öffentliche Verkehr bei unseren Nachbarstaaten – vor allem den nördlichen – nicht sehr gut ausgebaut ist. Ich hoffe, dass auch gemeinsam mit der IBK das Augenmerk ein bisschen fokussiert wird.

**Reinhard Bocklet:** Ich darf vielleicht zwei Dinge bemerken. Es wurde gesagt, dass die Maut-Problematik mit Deutschland begonnen habe. Ich meine mich zu erinnern, dass andere Länder bereits vor Deutschland die Maut hatten. Das Problem in Europa besteht darin, dass keine gemeinsame Regelung besteht und die werden wir nur auf europäischer Ebene im Rahmen der EU beziehungsweise der Zusammenarbeit mit den anderen Staaten bekommen. Des Weiteren schreitet der Ausbau, die Elektrifizierung der Strecke München – Zürich gut voran. Man kann davon ausgehen, dass etwa 50 bis 80 Prozent mehr Güter auf der Schiene transportiert werden, wenn die Elektrifizierung stattgefunden hat.

Der Lärmschutz an der Strecke musste – mit entsprechenden Kostenfolgen und Verzögerungen im Ausbau – erheblich verbessert werden. Wir sind jetzt soweit, dass wir die 50 Mio., die wir bekommen von der Schweiz für den Ausbau erhalten haben, rechtzeitig investieren können. Somit hätten wir Ende 2020 beziehungsweise anfangs 2021 einen durchgängig elektrifizierten Verkehr von München nach Zürich. Jetzt kommt es nur dann darauf an, dass diese Prognosen auch im Hinblick auf die Steigerung des Güterverkehrs eingehalten werden. Vielleicht kann von diesem Impuls auch etwas in Richtung Baden-Württemberg ausgehen und in den Vollzug der angekündigten Massnahmen dort. Was die Elektrifizierung betrifft, muss man sich über die heutigen Planungszeiten und Bauzeiten klar sein. Bei uns in der Bundesrepublik Deutschland ist es so, dass man von Beginn bis Ende mit Minimum zehn Jahren rechnen muss.

**Markus Müller:** Vielen Dank Reinhard Bocklet. Wie er erwähnte, bestand die Maut natürlich vorher schon in der Schweiz und in Österreich. Deshalb muss man alle Mauten natürlich in die Diskussion miteinbeziehen.

**Harald Sonderegger:** Ich glaube, alle unsere Bemühungen sind richtig und wichtig, dass wir auch den Warenverkehr so gut es geht und so stark es geht auf die Schiene verlagern können. Dennoch eine kleine kritische und vielleicht auch realistische Anmerkung: Wir schätzen uns glücklich, dass wir hier um den See in einem Raum leben und arbeiten dürfen. Unsere Region zählt zu den wirtschaftsstärksten der Welt, deren Wachstum und Entwicklung auch weiterhin nicht innehalten soll. Es gehört zu unserer Verantwortung, dazu unser Möglichstes beizutragen und die Verlagerung zu forcieren. Derweil dürfen wir den Menschen keine Hoffnungen machen, die sich nicht erfüllen lassen. Die darauffolgende Enttäuschung wäre gross.

## 7. Bericht aus der Arbeitsgruppe Flughafen Zürich/Fluglärm

**Markus Müller:** Da ich innerhalb der Arbeitsgruppe den Vorsitz habe, werde ich gleich selber zu diesem Traktandum sprechen. Wie bereits letztes Mal in Liechtenstein kommuniziert, hatten wir keine weitere Sitzung – müssen jedoch unbedingt eine einberufen. Dies bedeutet, dass ich in diesem Fall nicht von viel Neuem berichten kann. Bilaterale Gespräche fanden indes natürlich statt. Ich erachte es als wichtig, dass der Inhalt protokollierter Sitzungen vor Abnahme des Protokolls nicht nach aussen getragen werden. Diese Problematik dürfte sich aber mit dem nächsten Traktandum – der Anpassung des Statuts – entschärfen.

Auch innerhalb unserer Arbeitsgruppe wird der IBK eine grosse Bedeutung zugewiesen, handelt es sich doch um ein Gebiet, welches eine gemeinsame Zusammenarbeit erfordert. Entschieden wird aber letzten Endes in Berlin und Bern. Entschieden werden kann aber nur dann, wenn die Beteiligten vor Ort, also Städte, Kommunen, Kantone, Bundesländer, Lösungen aufzeigen und dahinterstehen können. Es geht darum, schlussendlich auch Vertrauen bei der Bevölkerung und bei den Behörden aufzubauen. Das ist – glaube ich – der Hauptzweck, den die Arbeitsgruppe und die internationale Bodenseekonferenz erfüllen kann. Es geht auch darum, die Solidarität aufrecht zu erhalten und wieder etwas zu pflegen und zu schätzen. Ich kann auch noch Änderungen in der Kommission bekannt geben. Neu zu uns gestossen sind Kathrin Alder des Kantons Appenzell Ausserrhoden sowie Sabine Hartmüller von Baden-Württemberg. Dieter Kläy ersetzt Esther Guyer (Zürich) und Daniel Steinhofer von Voralberg ist ebenfalls neues Mitglied. Weiterhin in der Kommission tätig sein werden Yvonne Bürgin von Zürich, Franz Fässler von Appenzell Innerrhoden, Josef Kofler von St. Gallen, Gallus Müller von Thurgau, Emil Sänze von Baden-Württemberg, Adolf Vogt von Liechtenstein und ich selber.

**Wilfried Klenk:** Die IBK war bislang nicht mit diesem Thema beschäftigt und jetzt kommt der Wunsch aus eurer Gruppe, die IBK daran zu beteiligen. Was ist der Hintergrund dafür?

**Markus Müller:** Es geht darum, dass eine mehr oder weniger einheitliche Meinung auch an die Regierungen in Berlin und an Bern senden kann. Dort werden letzten Endes die Entscheidungen getroffen. Wir müssen daher unsere Zusammenarbeit nutzen, um gemeinsam etwas be- und erwirken zu können.

**Regierungsrat Christian Amsler:** Die Frage von Wilfried Klenk ist sicher berechtigt. Ich kann Ihnen versichern, dass wir uns während der Treffen kollegial austauschen, keine Themen ausblenden sondern ansprechen. Selbstverständlich wird auch über die Fluglärmthematik debattiert – dies im Bewusstsein, dass die Entscheidungen in Bern, in Berlin oder vielleicht auch in Wien getroffen werden. Es ist kein Thema, wo wir politisch Einfluss nehmen können, aber selbstverständlich im Rahmen der direkten Meetings mit den Beteiligten oder zuständigen Bundesräte wie Doris Leuthard oder auch dem Verkehrsminister in Berlin.

## **8. Schadstoffausstoss der internationalen Bodensee- und Rheinschifffahrt**

**Martin Hahn:** Gestern Abend fuhr von Stuttgart nach Hause. Ich gebe zu, dass dies mit dem Auto geschah – über den Hegaublick, aus Richtung Norden das Einfallstor in unsere Region. Ich erlebe es als grosses Geschenk, in unserer wunderbaren Region zu leben. Auch Schaffhausen ist ein kleines Paradies. Dies als Einstieg in das eigentliche Thema. Die Thematiken rund um das Wasser war die zentrale Frage bei der Gründung unserer Kommission. Es ist auch eine Kunst, sich um die Themen zu kümmern, die uns alle angehen.

Wir als Deutsche und im Speziellen nun Baden-Württemberger haben grosse Diskussionen in Sachen Schadstoffausstösse. Es sind Anstrengungen da, die Umstellung auf ökologischere Mittel voranzutreiben. Ich meine, dass wir dieses Thema den Regierungen auf den Weg geben sollten. Wir als Parlamentarier können nicht direkt etwas bewirken.

**Markus Müller:** Ich würde vorschlagen, dass wir diese Thematik im Steuerungsausschuss besprechen und allenfalls für die Herbstsitzung traktandieren. Es ist auch denkbar, dass wir einen Experten oder Fachmann einladen, der uns bezüglich diesem Thema unterstützen kann.

### **Beschluss**

Diesem Vorgehen wird stillschweigend zugestimmt.

## 9. Thematik Funkfrequenz

**Harald Sonderegger:** Was lange währt, wird endlich gut. Was die Funkfrequenzen anbelangt und schlussendlich ergeben hat, ist, dass die zweite Funkfrequenz inzwischen nachgewiesenermassen nicht mehr genutzt wird. Auf der technischen Ebene wäre es grundsätzlich möglich, in Richtung des AIS-Modells nachzudenken. Die internationale Schifffahrtskommission Bodensee – von Vorarlberger Seite her die Bezirkshauptmannschaft Bregenz vertreten als Anliegerregion – hat uns der Bezirkshauptmann zugesichert und zugesagt, dass er dieses Thema an der kommenden Sitzung der internationalen Schifffahrtskommission Bodensee noch einmal vorbringen werde. Diese Sitzung wird kurz nach unserer Sitzung – nämlich am 18./19. April 2018 – stattfinden. Das Traktandum wird sich mit der Frage auseinandersetzen, ob dieses AIS-System pro Futuro für den Bodenseeraum sinnvoll und gut einsetzbar wäre. Ich rechne damit, dass wir dieses Thema spätestens im Herbst bei der nächsten Sitzung abschliessen können, wenn wir über das Ergebnis informiert sind. Dann hätten wir es vielleicht geschafft in einem kleinen aber doch nicht unwichtigen Bereich einen sinnvollen Beitrag zu leisten.

**Markus Müller:** Ich schlage vor, dass wir dieses Thema im Moment so stehen lassen und für die Herbstsitzung erneut traktandieren würden.

### Beschluss

Diesem Vorgehen wird stillschweigend zugestimmt.

## 10. Information und Anträge aus dem Steuerungsausschuss

**Markus Müller:** Wie Sie den Unterlagen, die Sie mit der Einladung erhalten haben entnehmen konnten, legt Ihnen der Steuerungsausschuss Bericht und Antrag zur Teilrevision des Statuts der Internationalen Parlamentarischen Bodensee-Konferenz vom 22. Oktober 2016 vor. Als Vorsitzender werde ich den Antrag begründen. Es geht uns darum, dass Informationen aus Arbeitsgruppen nicht vor der nächsten Sitzung bzw. vor Internationalen Parlamentarischen Bodenseekonferenzen veröffentlicht werden. Wir benötigen eine Handhabe dies zu unterbinden. Unterbinden ist vielleicht etwas übertrieben aber zumindest die Äusserung des Wunsches. In der Schweiz ist es relativ klar und bei den meisten Kantonen so geregelt, dass Protokolle bis zur Beendigung der Kommissionsarbeit vertraulich behandelt werden.

Ich habe mich auch in Baden-Württemberg erkundigt. Dort gelten dieselben Regelungen, wobei keine Sanktionen festgehalten sind. Soweit ich verstanden habe, handelt es sich teilweise um ungeschriebene Gesetze, die aber offenbar eingehalten werden. Wir sollten das Statut entsprechend anpassen, welches auch auf unserer Website publiziert wird. Somit beantragen wir die Revision des Art. 8 und damit die Anpassung an Vertraulichkeiten. Wir werden dies noch in der Detailberatung thematisieren. Ausserdem wird damit eine zweite Ergänzung in Art. 11 notwendig und mit einem Vorbehalt begründet. Nach der Eintretensdebatte werden wir die Detailberatung aufnehmen.

### Eintretensdebatte

**Paul Wengert:** Wir haben gerade kurz über die Bedeutung der Vertraulichkeit debattiert. Bedeutet die Vertraulichkeit, dass die Protokolle den Kreis der Arbeitsgruppe nicht verlassen dürfen oder bezieht sich die Vertraulichkeit nur auf die Öffentlichkeit? Meiner Meinung nach wäre es ein Problem für die Arbeitsfähigkeit, wenn die Mitglieder der Internationalen Parlamentarischen Bodenseekonferenz auch ausgeschlossen würden.

**Markus Müller:** Im Prinzip befindet die Arbeitsgruppe über die Veröffentlichung. Den Teilnehmenden der IPBK müssten sie aber zugestellt und auf Wunsch auch der Öffentlichkeit, wenn es diese verlangt. Wenn die Vertraulichkeit nicht gewahrt werden muss, besteht die Gefahr, dass lediglich Beschlussprotokolle erstellt werden. Das wäre bedauerlich – stellen doch gerade Protokolle ein wichtiges Arbeitsmittel dar. Dies gilt insbesondere für neue Mitglieder von Arbeitsgruppen.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft.

### Detailberatung

**Markus Müller:** Der Art. 8 Abs. 5 würde neu heissen: Sie erstellen über ihre Sitzungen Protokolle, die der Vertraulichkeit unterstehen, sofern die Arbeitsgruppe nicht deren Veröffentlichung beschliessen. Die Diskussion ist frei zu diesem Antrag. Es erfolgen keine Wortmeldungen.

Ich wechsele zu Artikel 11 und dem Informationsaustausch. Der Artikel an sich hat nicht geändert, es wird lediglich angefügt: vorbehalten bleibt Art. 8 Abs. 5.

### Artikel 8

**Kurt Zubler:** Ich habe einen Rückkommensantrag zu Art. 8. Du hast ausgeführt, dass die Protokolle vertraulich bleiben, ausgenommen die Arbeitsgruppe beschliesst bis zum Ende der Verhandlungen anders. Mit deiner Formulierung bleiben sie aber generell vertraulich. Es ist nicht formuliert, dass die Vertraulichkeit ein Ende hat sondern die ist eigentlich offen formuliert. Solange die Kommission und die Arbeitsgruppe also nichts anderes beschliesst – auch wenn die Arbeitsgruppe abgeschlossen ist – dann bleiben sie vertraulich und das wäre eigentlich nicht das was wir wünschen.

**Markus Müller:** Es ist die Frage wie gross der Nutzen für die einzelnen Mitglieder ist, wenn das Protokoll flächendeckend verteilt wird. Ich halte mich da an den Kanton Schaffhausen, da ich diesen etwas besser kenne. Im Kanton Schaffhausen bleiben Kommissionsprotokolle vertraulich und werden nicht öffentlich gemacht. Es sei denn, es wird verlangt. Es macht wenig Sinn, wenn wir eine Arbeitsgruppe einsetzen, sich dann 50 Seminarteilnehmende auf die Protokolle stürzen und auseinandernehmen. Es geht darum das wir hier informieren und eine Resolution präsentieren, die Sie verabschieden

**Esther Guyer:** Es ist gut möglich, dass ein Protokoll nicht sehr vertraulich ist und die Arbeitsgruppe dessen Veröffentlichung beschliessen kann. Soviel Vertrauen müssten wir in die Arbeitsgruppe haben. Der Rest ist eigentlich selbstverständlich. Wir tauschen uns regelmässig während unseren Konferenzen aus.

**Markus Müller:** Ich frage Kurt Zubler an, ob er an seinem Antrag festhält.

**Kurt Zubler** bejaht.

**Markus Müller:** Sie haben den Antrag von Kurt Zubler gehört wonach die Protokolle bis zum Ende der Verhandlungen vertraulich bleiben sollen.

**Moritz von Wyss:** Rein sprachlogisch handelt es sich beim Begriff «Verhandlungen» um einen relativ unbedeutenden Begriff. Per Definition sind nur zwei Personen involviert, nicht? Eigentlich geht es aber um die Tätigkeit der Arbeitsgruppe. Daher würde ich den Begriff «Sitzungen» wählen, der wenigstens ein- und abgrenzbar ist. Verhandlungen können endlos sein, bzw. auch nach Sitzungen weitergeführt werden.

**Paul Wengert:** Es kann im Extremfall auch ein Interesse darin bestehen, dass die Vertraulichkeit über das Ende der Tätigkeit der Arbeitsgruppe hinaus besteht. Daher könnten wir auch beschliessen, dass die Arbeitsgruppe der Steuerungsgruppe den Auftrag übergibt, über die Vertraulichkeit zu entscheiden.

**Markus Müller:** Ich denke, dies könnte man auch als Beschluss dieser Konferenz beschliessen, ohne dies in den Statuten verankern zu müssen.

**Josef Kofler:** Ich schlage vor, dass wir diesen Entscheid noch etwas reifen lassen. Wir haben grundsätzlich keine Eile und könnten auch an der Herbstsitzung abschliessend darüber befinden.

**Markus Müller:** Wir müssen jetzt auch kein Drama daraus machen. Es ist nicht so kompliziert. Das hat ja ganz Europa, hat das eigentlich und nicht komplizierter formuliert. Ich sehe einfach das Problem aktuell ist mit der Arbeitsgruppe wo wir halt aktuell dran sind im Luftverkehr, wenn wir das nicht haben, dann werden wir wahrscheinlich auch keine Sitzung machen oder kein Protokoll mehr. Also ich würde eine einfache Lösung vorschlagen. Ich würde eigentlich als Vorschlag wirklich beliebt machen, dass wir es drin lassen, Vertraulichkeit bis zur Auflösung der Arbeitsgruppe und dann das Beispiel von Paul als Spezialfall hier beschliessen, wenn wir es weiterhin vertraulich halten wollen. Könntest du damit leben?

**Turi Schallenberg:** Weshalb verkomplizieren, wenn es einfach geht. Es liegt der Vorschlag vor, wonach während der Existenz der Arbeitsgruppe Vertraulichkeit besteht. Dies ist eine Momentaufnahme. Nach Abschluss der Gespräche informiert die Arbeitsgruppe. Wir sind nicht an Gesetze gebunden, sondern definieren selber, wie wir arbeiten wollen.

### Abstimmung 1

Mit offensichtlichen Mehr zu drei Stimmen wird der Antrag von Kurt Zubler abgelehnt.

### Abstimmung 2

Mit überwiegendem Mehr gegen 1 Stimme wird dem Antrag des Steuerungsausschusses zugestimmt.

## 11. Verschiedenes

**Markus Müller:** Ich bitte Sie, Themen die wir behandeln sollten, anzumelden. Wir sind eine Konferenz, die aktuelle Themen aufnehmen, diskutieren und allenfalls Lösungen vorschlagen möchte.

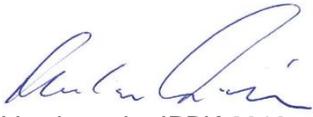
**Walter Freund:** Für mein Dafürhalten ist die Energiegewinnung aus dem Bodensee ein Thema, welches diese Konferenz beschäftigen müsste. Das Forschungsinstitut in Dübendorf hat in einer Studie aufgezeigt, dass sich in dieser Sache einiges bewegen lässt. Ich würde dieses Thema dem Steuerungsausschuss übergeben und das Thema auf die nächste Traktandenliste setzen, damit koordiniert vorgegangen wird und nicht aus den einzelnen Ländern Einzelvorstösse platziert werden.

**Harald Sonderegger:** Ich rege an, das Thema Fischzucht-Anlagen im Bodensee aufzunehmen. Es stellen sich Fragen zum Stand der Entwicklungen und die Überlegungen zu den Fischzucht-Anlagen. Dies steht momentan eher im Untersee zur Diskussion. Die Berichterstattung schwappt aber auch zu uns herüber. Daher wäre es wohl sinnvoll, wenn wir einen profunden Bericht über den Stand der Dinge erhalten könnten.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft.

**Markus Müller:** Ich danke Ihnen für diese interessante und muntere Konferenz. An dieser Stelle möchte ich mich auch ganz herzlich bei den Organisatorinnen – Martina Harder, Claudia Indermühle und Claudia Habegger – bedanken, die für den reibungslosen Ablauf dieser Konferenz gesorgt haben. Ebenfalls bedanke ich mich beim Abwartsteam und dem Parlamentsdienst. Ich bitte den Staatsschreiber Stefan Bilger, diesen Dank den Involvierten auszusprechen. Ich bedanke mich nochmals bei allen, wünsche Ihnen einen guten Appetit im Restaurant Kronenhof und eine gute Heimkehr.

Schluss der Sitzung: 12:10 Uhr



Vorsitzender IPBK 2018  
Markus Müller



Kantonsratssekretärin  
Claudia Indermühle

Schaffhausen, 23. August 2018