



## Protokoll der 52. Sitzung der Internationalen Parlamentarischen Bodenseekonferenz (IPBK)

Datum: 3. Mai 2019  
Zeit: 9:30 – 12.00 Uhr  
Ort: Hotel Bad Horn, Horn TG  
Vorsitz: Turi Schallenberg, Präsident des Grossen Rats des Kantons Thurgau

### Tagesordnung/Traktanden

1.	Begrüssung durch den Vorsitzenden Turi Schallenberg	2
2.	Informationen über den Konferenzort	4
3.	Referat zum Thema «Fischereiliche Bewirtschaftung des Bodensees»	5
4.	Referat zum Thema «Nachhaltige Antriebe in der Binnenschifffahrt»	8
5.	Genehmigung des Protokolls der 51. Sitzung vom 19. Oktober 2018	11
6.	Informationen und Anträge aus dem Steuerungsausschuss	11
7.	Berichte aus den Arbeitsgruppen	12
8.	Informationen der IBK, Stand der Umsetzung des Leitbilds	13
9.	Informationen des Internationalen Städtebundes Bodensee (ISB)	15
10.	Verschiedenes	16

**Teilnehmende**

Thurgau	Turi Schallenberg, Präsident des Grossen Rats Heidi Grau-Lanz, Kantonsrätin Stephan Tobler Kantonsrat
Vorarlberg	Harald Sonderegger, Landtagspräsident Cornelia Michalke, Landtagsabgeordnete
St. Gallen	Imelda Stadler, Kantonsratspräsidentin Alexander Bartl, Kantonsrat Felix Bischofberger, Kantonsrat
Appenzell Ausserrhoden	Beat Landolt, Kantonsratspräsident Katrín Alder, 1. Vizepräsidentin des Kantonsrats
Bayern	Andreas Jäckel, Landtagsabgeordneter Florian Siekmann, Landtagsabgeordneter
Baden-Württemberg	Emil Sänze, Mitglied des Landtags
Zürich	Yvonne Bürgin, Kantonsratspräsidentin Esther Guyer, Kantonsrätin
Fürstentum Liechtenstein	Albert Frick, Landtagspräsident Violanda Lanter, Landtagsabgeordnete Ado Vogt, Stv. Landtagsabgeordneter
Schaffhausen	Andreas Frei, Kantonsratspräsident Hedy Mannhart, Kantonsrätin Markus Müller, Kantonsrat Kurt Zubler, Kantonsrat
Referenten	Roman Kistler, Amtsleiter Jagd- und Fischereiverwaltung des Kantons Thurgau Markus Friedl, Institutsleiter IET Institut für Energietechnik, Hochschule für Technik Rapperswil Rainer Gonzenbach, Vorsitzender des Ständigen Ausschusses der IBK, Staatsschreiber, Kanton Thurgau Josef Büchelmeier, Geschäftsführer ISB
Parlamentsdienste	Ricarda Zurbuchen, Leiterin Parlamentsdienste, Kanton Thurgau Robert Widmer, Stv. Leiter Parlamentsdienste, Kanton Thurgau Rita Signer, Assistentin Parlamentsdienste, Kanton Thurgau Borghild Goldgruber-Reiner, Landtagsdirektorin, Vorarlberg Matthias Renn, Mitarbeiter Parlamentsdienste, Kanton St. Gallen Reinhard Hönle, Leitender Ministerialrat, Baden-Württemberg Moritz von Wyss, Leiter Parlamentsdienste, Kanton Zürich Josef Hilti, Landtagssekretär, Fürstentum Liechtenstein Emanuel Gyger, Sekretär der Kommission für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Kanton Schaffhausen Martina Harder, Protokollführerin

## 1 Begrüssung durch den Vorsitzenden Turi Schallenberg

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Ich begrüsse Sie herzlich zur 52. Konferenz der Internationalen Parlamentarischen Bodenseekonferenz im schön gelegenen Hotel Bad Horn in Horn, der Exklave des Kantons Thurgau.

Der Kanton Thurgau ist stolz darauf, dieses Jahr Gastgeber der IPBK zu sein. Ich werde Ihnen an dieser Stelle kurz ein paar Worte zur Geschichte und zu den Eckpunkten des Kantons sagen. Im Jahr 744 wurde der Thurgau als Pagus Durgaugensis erstmals erwähnt. Im 13. Jahrhundert fiel der Thurgau nach dem Aussterben der Kyburger an die Habsburger; diese verpfändeten später das Thurgauer Landgericht an die Stadt Konstanz. 1460 eroberten die Eidgenossen den Thurgau. Nach der Reformation und der Gegenreformation fand 1712 der Übergang zur konfessionellen Parität statt. 1798 erlangte der Thurgau die Freilassung aus der eidgenössischen Untertanenschaft. Das war ein sehr wichtiges Datum für uns. 1803 wurde der Thurgau dank der Mediationsakte von Napoleon selbstständig. Schliesslich ist der Kanton 1869 von der repräsentativen zur direkten Demokratie übergegangen. 1920 ist der Grosse Rat erstmals nach dem Proporzwahlrecht bestellt worden und 2011 fand die Justizreform mit der Reduktion von acht auf fünf Bezirke statt.

Der Kanton Thurgau mit einer Gesamtfläche von gut 99'000 Hektaren zählt 80 politische Gemeinden mit gegen 280'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Der Kanton ist industriell und landwirtschaftlich geprägt. Von unseren Unternehmungen sind rund 90 Prozent KMU. Der Grossteil der Neugründungen von Unternehmen erfolgt heute im Dienstleistungssektor. Deutschland ist der wichtigste Absatzmarkt von Thurgauer Exportwaren. Der Kanton Thurgau steht finanziell auf einer soliden Basis und gilt als ein Kanton der kurzen Wege, der pragmatisch seine Ziele verfolgt. Der Grosse Rat zählt 130 Mitglieder, der Regierungsrat deren fünf, wovon drei Frauen sind. Wir sind also ziemlich modern. Mit fast 70 Kilometern Uferlänge ist der Thurgau von den Schweizer Kantonen derjenige mit dem längsten Bodenseeanstoss.

Somit komme ich zum Zweck unserer Zusammenkunft. Es geht um den Bodenseeraum, für den wir uns gemeinsam mit unseren Partnerorganisationen einsetzen.

Ich stelle erfreut fest, dass fast alle Mitgliedsländer und Mitgliedskantone an dieser Konferenz vertreten sind. Bedauerlicherweise musste sich der Kantonsratspräsident des Kantons Appenzell Innerrhoden kurzfristig entschuldigen.

Das gestrige Vorabendprogramm darf als gelungen bezeichnet werden und diente als Einstieg in eines der heutigen Hauptthemen, nämlich die fischereiliche Bewirtschaftung des Bodensees. Wir erhielten gestern Abend in der Fischbrutanlage Romanshorn einen Einblick in die Funktionsweise eines solchen Betriebs und erfuhren von Fischereiaufseher Markus Zellweger interessante Details zur Fischeaufzucht. Das heutige Referat wird unsere Kenntnisse abrunden. Auch auf das zweite Referat zu den Schadstoffemissionen von Schiffen in der Binnenseeschifffahrt bin ich sehr gespannt. Das Thema wurde letztes Jahr aus unserer Mitte angestossen und hängt mit der Fischbrut zusammen. Wenn nämlich ein Gewässer zu viele Schadstoffe enthält, dann leiden auch die Fische darunter.

Herzlich begrüsse ich folgende Persönlichkeiten: Den Staatsschreiber des Kantons Thurgau, Dr. Rainer Gonzenbach, der heute in seiner Funktion als Vorsitzender des Ständigen Ausschusses der IBK anwesend ist und das Traktandum 8 bestreiten wird. Weiter begrüsse ich nebst dem Direktor unseres schönen Hotels, Stephan Hinny, unsere zwei Referenten, denen ich herzlich für Ihre Bereitschaft danke, uns über ihre Forschung und Arbeit zu berichten. Es sind dies Roman Kistler, Amtsleiter der Jagd- und Fischereiverwaltung des Kantons Thurgau sowie Prof. Dr. Markus Friedl, Leiter des Instituts für Energietechnik an der Hochschule für

Technik Rapperswil. Willkommen heisse ich auch Josef Büchelmeier, Geschäftsführer des Internationalen Städtebundes Bodensee (ISB), eine unserer Partnerorganisationen, sowie unsere weiteren Gäste und die anwesenden Medienleute.

Die Sitzung ist eröffnet.

Die vom Steuerungsausschuss festgelegte Tagesordnung liegt Ihnen vor. Sofern niemand das Wort zur Tagesordnung wünscht, ist diese genehmigt. Ihrem Stillschweigen entnehme ich Zustimmung.

Sollten Abstimmungen durchgeführt werden, werden wir diese durch Handerheben vornehmen. Unsere Parlamentsdienste werden die Stimmzählerfunktion wahrnehmen, sofern es hierfür keine anderen Vorschläge gibt. Das ist nicht der Fall.

## 2 Informationen über den Konferenzort

**Stephan Hinny**, Direktor des Hotels Bad Horn: Meine Frau, unsere Mitarbeitenden und ich begrüssen Sie herzlich in unserem schönen Hotel.

Horn ist eine kleine Gemeinde mit rund 2'300 Einwohnerinnen und Einwohnern. Wir sind eine von St. Galler Gemeinden umgebene Thurgauer Exklave. Vor gut 500 Jahren hat sich Horn mit dem Kloster St. Gallen überworfen und sich dem Bistum Konstanz angeschlossen; vor gut 200 Jahren erfolgte die Zuteilung zum Kanton Thurgau. Es gibt in der Gemeinde wenig Industrie und Gewerbe, dafür verhältnismässig viel Wohnraum.

Der Hotelbetrieb mit Bad wurde bereits 1827 als Molkekur- und Badeanstalt erbaut. 1974 hat Autohändler Emil Frey das Hotel ersteigert, und noch heute gehören wir als einziger Hotelbetrieb zur Emil Frey Gruppe, sind dabei jedoch sehr eigenständig. Wir haben einen eigenen Hafen und eine selbstgebaute Motoryacht mit Platz für 60 Personen. Ein Highlight sind unsere Packages für die Bregenzer Festspiele. Nebst dem normalen Betrieb organisieren wir rund 600 Anlässe pro Jahr. Wir führen zwei Restaurationsbetriebe. Seit 2010 betreiben wir ausserdem einen Wellness- und Spabereich. Im September werden wir 40 Prozent des Hotels abreißen und neue Hotelzimmer und ein neues Restaurant bauen.

Wir beschäftigen rund 86 Mitarbeitende, davon 16 Auszubildende. Das ist uns sehr wichtig. Wir haben das gleiche Problem wie überall, wir müssen uns Fachkräfte, das mittlere Kader selbst aufbauen.

Für die Touristen spielt es keine Rolle, ob ihr Hotel im Kanton St. Gallen oder im Kanton Thurgau liegt. Sie interessiert die Bodenseeregion als Ganzes. Ich plädiere schon lange für einen Tourismus Ostschweiz respektive Bodensee. Wir brauchen mehr Zusammenarbeit. Tatsächlich passiert diesbezüglich derzeit einiges, auch wenn es uns Hoteliers manchmal etwas zu langsam geht. Wir haben hier in der Region ein riesiges Potenzial.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Vielen Dank, Stephan Hinny, für die netten und informativen Worte. Wir fühlen uns hier im Bad Horn gut aufgehoben und geniessen die gute Betreuung Ihrerseits. Bitte richten Sie auch Ihren Mitarbeitenden unseren besten Dank aus.

### 3 Referat zum Thema «Fischereiliche Bewirtschaftung des Bodensees»

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Der erste Referent, Roman Kistler, ist langjähriger Amtsleiter der Jagd- und Fischereiverwaltung des Kantons Thurgau. Er wird uns wertvolle Fakten über die fischereiliche Bewirtschaftung des Bodensees weitergeben.

**Roman Kistler** macht Ausführungen mithilfe einer Präsentation (vgl. beigefügtes Dokument auf der Webseite). Im Folgenden werden hauptsächlich ergänzende Informationen zu den Folien wiedergegeben.

**Roman Kistler:** Meine Ausführungen beziehen sich auf den Obersee des Bodensees. Der Untersee wird fischereilich anders bewirtschaftet als der Obersee.

#### **Organisationsstruktur der Bodensee-Fischerei**

Die Fischerei im Bodensee ist international geregelt. Es gibt die Internationale Bevollmächtigtenkonferenz der Bodenseefischerei (IBKF), deren Ziel die Festlegung gleichartiger Bestimmungen um den See herum ist. Im Bodensee gibt es keine politischen Grenzen. Der See wird fischereilich im Kondominium bewirtschaftet, das heisst, dass für alle die gleichen Vorschriften gelten. Fischereilich wird der Bodensee in zwei Zonen eingeteilt. Was unter 25 Metern Wassertiefe liegt, liegt im Hoheitsgebiet des einzelnen Anstössers.

Die Organisationsstruktur der IBKF geht auf einen sehr alten Vertrag zurück, nämlich die Brengener Übereinkunft von 1893. Damals haben sich die Anrainer zusammengerauft, um gemeinsame Bestimmungen festzulegen. Es gab schon im Mittelalter Fischereiverordnungen, die aber auf einzelne Städte begrenzt waren. Man hat dann aber gemerkt, dass das nicht funktioniert.

Bevollmächtigtes Mitglied der IBKF ist auch das Fürstentum Liechtenstein, das zwar kein Bodenseeanstösser ist, aber man hat schon damals erkannt, dass der Alpenrhein der wichtigste Bodenseezufluss und somit von grosser fischereilicher Bedeutung ist.

Den Sachverständigenausschuss kann man als vorbereitende Kommission bezeichnen. Die staatlichen Fischereiaufsicher sorgen für die Umsetzung der Beschlüsse der Bevollmächtigten. Die IBKF trifft sich zu einer jährlichen Konferenz. Es gibt nur einstimmige Beschlüsse, was manchmal sehr viel Zeit braucht. Wenn aber Einstimmigkeit erreicht wird, dann stehen auch alle Beteiligten hinter dem Beschluss. Die Beschlüsse werden von allen Anrainerstaaten in Landesrecht umgesetzt.

#### **Fangerträge 2017**

Die sogenannten Brotfische, Felchen und Barsche, machen zirka 80 Prozent der Fangerträge der Berufsfischer aus.

#### **Fischereivorschriften**

Der zulässige Einsatz der verschiedenen Gerätschaften muss auch zeitlich gesteuert werden. So ist es auf dem Bodensee nicht gestattet, nachts zu fischen. Mit der Festlegung der Mindestmasse will man erreichen, dass jeder Fisch sich zumindest einmal hat fortpflanzen können. Der Übersicht «Zulässige Netzfischerei» können Sie entnehmen, wie komplex das Ganze ist.

#### **Schongebiete**

Schongebiete für beispielsweise die Seeforelle sind hauptsächlich die Mündungsgebiete wichtiger Flüsse, in denen die Seeforellen während des Winters, während der Laichzeit, aufsteigen.

### **Kontrolltätigkeit**

Für die Kontrolltätigkeit sind die sieben Fischereiaufseher zuständig. Diese führen regelmässig Kontrollen durch. Teilweise machen mehrere Fischereiaufseher zusammen international koordinierte Kontrollen, und es gibt auch Kontrollen zusammen mit der Seepolizei.

### **Monitoring**

Gewisse Fischarten werden regelmässig überwacht. Das ist wichtig, um sich einen Überblick über die Altersstruktur und die Zusammensetzung der Fischpopulationen zu verschaffen. Die Fischbestände können von Jahr zu Jahr sehr stark variieren.

### **Fischbrutanlagen**

Zur Unterstützung des Fischbestandes gibt es im ganzen Bodenseeraum Fischbrutanlagen. Wir betreiben keine Fischzucht oder Fischmästerei. Es werden nur Jungfische ausgesetzt. Durch sogenannte Kalterfischung kann man die Brutdauer steuern. Das ist ein sehr wichtiger Aspekt, weil man damit verhindern kann, Jungfische aussetzen zu müssen, wenn das Nahrungsangebot zu klein ist.

### **Steuerung des fischereilichen Drucks**

Neben der Regulierung der Fanggeräte ist die Anzahl der Patente ein wichtiges Instrument zur Steuerung des fischereilichen Drucks. 2015 wurde in einem historischen Entscheid durch die Bevollmächtigten ein Abbau der Berufsfischerpatente auf 80 im Jahr 2020 beschlossen. Die Umsetzung ist in gewissen Staaten bereits erfolgt. Seit 1938 hat es keinen Beschluss mehr dazu gegeben, wie die Berufsfischerpatente verteilt werden sollen.

### **Herausforderungen: Nährstoffsituation**

Bei diesem Thema geht es hauptsächlich um Phosphor. Die schwarze Kurve in der Grafik zeigt die Phosphorentwicklung. Der Barsch hat mit der Nährstoffzunahme seit Ende der 1950er-Jahre enormen Auftrieb erhalten. Ab den 60er- und 70er-Jahre wurden Kläranlagen um den See gebaut, die das Phosphat aus begreiflichen Gründen zurückhalten. Das hat allerdings Auswirkungen auf die Fangerträge.

### **Herausforderung: Neozoen**

Zu den Neozoen gehören Muscheln, Schwebgarnelen und fremde Fische, die in den letzten Jahren zugenommen haben. Ein wichtiger Fisch ist der knapp zehn Zentimeter grosse Stichling, der seit rund 150 Jahren im Bodensee vorkommt. In den letzten Jahren gab es Massenvermehrungen, die man davor nicht gekannt hat. Man weiss nicht genau, weshalb das so ist. Man geht davon aus, dass der Stichling eine grosse Nahrungskonkurrenz für andere Fische darstellt und ausserdem sehr viele Fischeier und -larven verzehrt.

### **Herausforderung: Kormorane**

Früher war der Kormoran am Bodensee ein seltener Wintergast. Heute haben wir verschiedene Brutkolonien. Der Kormoran frisst ausschliesslich Fisch.

Es stellt sich die Frage, ob der Kormoran daran schuld ist, dass die Fangerträge der Berufsfischer zurückgehen. Darauf gibt es keine einfache Antwort. Meiner persönlichen Einschätzung nach hat der Kormoran einen gewissen Einfluss auf die Fischerei, jedoch ist ein Grossteil der Fische, die Kormorane fressen, für die Berufsfischerei nicht relevant. Aufgrund der tatsächlichen Zahlen ist es aber nachvollziehbar, dass der Kormoran zu Diskussionen führt.

### **Herausforderung: Klimaentwicklung**

Das Klima hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf den Bodensee. In der Grafik erkennt man, wie die Wassertemperatur entsprechend der steigenden Lufttemperatur zunimmt. Was das für einen Einfluss auf die Fische beziehungsweise auf die gesamte Biomasse hat, kann derzeit kaum abgeschätzt werden. Wir wissen jedoch, dass die Wasserumwälzung durch

die steigenden Temperaturen beeinträchtigt wird. Durch Wasserrumwälzung wird sauerstoffreiches Wasser zum Grund des Sees befördert. Wenn kein Sauerstoff zum Grund kommt, können sich die Eier, insbesondere diejenigen der Felchen, nicht entwickeln.

### **Herausforderungen: Zusammenspiel der beeinflussenden Faktoren**

Wir haben hier ein sehr komplexes Gefüge. Viele kausale Zusammenhänge sind nach wie vor ungeklärt, wobei derzeit auf verschiedenen Ebenen Forschungen dazu laufen.

Es ist zudem nicht einfach, Massnahmen durchzusetzen, wenn so viele verschiedene Abhängigkeiten und Interessen bestehen.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Wie lässt sich feststellen, dass die Kormorane genau 230 Tonnen Fisch rausfischen?

**Roman Kistler:** Das ist eine Hochrechnung. Man weiss, wie viel ein Kormoran pro Tag ungefähr frisst und es gibt relativ genaue Zahlen, wie viele Kormorane pro Tag respektive Jahr hier sind.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Zurzeit gibt es 96 Berufsfischerpatente, ab 2020 sind es nur noch 80. Wie werden die Patente aufgeteilt?

**Roman Kistler:** Der Beschluss erfolgte 2015; bis 2020 muss er umgesetzt sein. 2015 haben die Bevollmächtigten zudem beschlossen, welches Land wie viele Patente zugute hat. Dafür wurden viele Faktoren zur Berechnung beigezogen. Es waren jahrelange Verhandlungen nötig, bis diese Zahlen zustande gekommen sind und von allen akzeptiert wurden.

**Felix Bischofberger:** Ich wohne am alten Rhein und kenne viele Betroffene. Es gibt weniger Patente, die Netze werden kleiner; der See wird ausgefischt, weil man mit kleineren Netzen mehr fischen darf. Ich bezweifle, dass diese Entwicklung dem Fischertrag dienlich ist. Ich hätte eine etwas unkonventionelle Idee: Was halten Sie davon, in Absprache mit den Berufsfischern, die für ihren Ertragsausfall entschädigt würden, ein Fangmoratorium für zwei, drei Jahre zu beschliessen?

**Roman Kistler:** Das ist in der Tat ein unkonventioneller Ansatz, der in unseren Kreisen gewisse Sympathien geniesst. Allerdings gibt es 80 Berufsfischer, die für die Sicherung ihres Lebensunterhalts vom Fischen abhängig sind. Tatsächlich wird der Fischbestand im See nicht überfischt. Wir steuern eine natürliche Alterszusammensetzung zum Beispiel über die Netzgrösse. Die Schwierigkeit hinsichtlich einer Erhöhung des Bestandes ist, dass zu wenig Nahrung vorhanden ist. Wir können noch so viele Jungfische aussetzen, die dann einfach nach zwei Wochen verhungert sind. Die Nahrungskonkurrenz ist sehr gross. Man muss sich damit abfinden, dass der Kuchen kleiner geworden ist.

**Emil Sänze:** Was tut man gegen die Überpopulation des Stichlings?

**Roman Kistler:** Dazu laufen derzeit Untersuchungen. Es wurde in Betracht gezogen, die Stichlinge auszufischen. Da dafür mit Schlepp- oder Zugnetzen gearbeitet werden müsste, würde man auch Barsche und Felchen erwischen. Ausserdem besteht eine gewisse Gefahr, dass man durch eine Reduktion der Stichlinge diesen wieder einen Vorteil verschaffen könnte. Es gibt Anzeichen dafür, dass die Stichlinge mit einem kleineren Nahrungsangebot zurechtkommen als beispielsweise die Felchen. Zudem können Stichlinge fischereilich nicht genutzt werden.

**Florian Siekmann:** Sie haben die Entwicklung der Wassertemperatur seit 1950 aufgezeigt. Gibt es auch Daten bis in die vorindustrielle Zeit, und gibt es Prognosen betreffend Entwicklung bis beispielsweise 2050? Hat man sich analog zu den Klimazielen ein Temperaturmaximum für das Seewasser als Ziel gesetzt?

**Roman Kistler:** Dafür ist der Gewässerschutz zuständig. Mir ist bekannt, dass es Klimaszenarien der Gewässerschutzfachleute gibt, die darauf hindeuten, dass wir mit einer Zunahme der Wassertemperatur zu rechnen haben. Wie weit zurück Daten vorliegen, kann ich nicht beantworten.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Angesichts der fortgeschrittenen Zeit muss ich das Traktandum nun beenden.

Vielen Dank, Roman Kistler, für Ihre informativen Ausführungen. Gerne darf ich Ihnen als Dank ein kleines Präsent überreichen.

#### **4 Referat zum Thema «Nachhaltige Antriebe in der Binnenschifffahrt»**

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Wie bereits einleitend erwähnt, hängt die Wasser- und Luftqualität des Bodensees unter anderem von den Schadstoffen ab, die von den Schiffen ins Wasser gelangen. Als Referenten begrüße ich Markus Friedl, Leiter des Instituts für Energietechnik an der Hochschule für Technik in Rapperswil.

**Markus Friedl** macht Ausführungen mithilfe einer Präsentation (vgl. beigefügtes Dokument auf der Webseite). Im Folgenden werden hauptsächlich ergänzende Informationen zu den Folien wiedergegeben.

**Markus Friedl:** Ich bin Professor für Thermo- und Fluidodynamik und unterrichte im Studiengang "Erneuerbare Energien und Umwelttechnik" an der Hochschule für Technik Rapperswil. Zudem leite ich das Institut für Energietechnik. Wir haben rund 1'600 Studierende, 4'700 Voll- und Teilzeitmitarbeitende und 85 Professorinnen und Professoren. Wir sind Teil der Fachhochschule Ostschweiz FHO. Nächstes Jahr wird die FHO zur Ostschweizer Fachhochschule mit den drei Standorten St. Gallen, Buchs und Rapperswil. Chur wird eine selbstständige Fachhochschule bilden.

Die Hochschule Rapperswil bietet die klassischen Ingenieurstudiengänge auf Bachelor- und Masterstufe an, und wir führen in 16 Instituten angewandte Forschung und Entwicklung durch. Die beiden grössten Institute, dasjenige für Solartechnik und meines, beschäftigen sich mit Energie. Entsprechend ist dieses Thema bei uns von grosser Bedeutung.

**Folie 4:** Beim aktuellen Projekt meiner Gruppe geht es um Power-to-gas, das heisst um die Umwandlung elektrischer Energie in Wasserstoff und/oder Methan. Wir sind national und international eingebunden. Unsere Partner sind sowohl andere Hochschulen als auch Unternehmen aus der Privatwirtschaft. Wir bauen eine Anlage, die Sie gerne besichtigen können.

**Folie 5:** Das Thema «Nachhaltige Antriebe in der Binnenschifffahrt» entwickelt sich sehr rasch und ich versuche, Ihnen einen Überblick zu geben, der aber kaum vollständig sein wird. Ich spreche heute nur über Binnenschifffahrt und nicht über Seeschifffahrt, also über Diesel und nicht über Schweröl. Der Fokus liegt auf Antriebstechnologien. Es gibt weitere Innovationen im Schiffbau, beispielsweise bei den Rümpfen beziehungsweise generell bei der Bauart, auf die ich nicht eingehen werde. Ich werde vor allem Technologien beleuchten, die nicht mehr im Forschungsstatus sind, bei denen es also mehr als nur Prototypen gibt. Diese Technologien



können heute genutzt werden, um ein Schiff zu bauen. Die Rede ist von Technologiereifegrad acht und höher, wobei sieben der Prototyp wäre.

**Folie 6:** 14 Prozent der Importe in die Schweiz und fünf Prozent der Exporte werden über den Rhein abgewickelt.

Die Binnenschifffahrt in Europa stellt ein grosses Netz dar, wobei es sehr unterschiedliche Anforderungen an die Antriebssysteme gibt. Es gibt kurze Strecken beispielsweise für Fähren, es gibt lange Strecken, Bergfahrten, Talfahrten, volle und leere Fahrten.

**Folie 7:** Es gibt kaum Schiffe, die nicht mit Diesel fahren, weil Diesel sehr viele Vorteile hat. Gerade betreffend Energiereichtum sind Erdölprodukte praktisch unschlagbar. Das vorhandene Know-how betrifft nicht nur die Antriebe, sondern auch die ganze Logistik um den Treibstoff herum.

Diesel hat auch Nachteile. Mein Vorredner hat mir aber bestätigt, dass man das Problem, dass Diesel ein wassergefährdender Stoff ist, beim Bodensee im Griff habe.

**Folie 8:** Das Problem mit den Schadstoffen hat man durch die Entschwefelung des Diesels, betreffend Feinstaub mit einer Abgasnachbehandlung und betreffend Stickstoff durch saubere Verbrennung und Katalysatoren, gelöst.

**Folie 9:** Das grösste Problem ist das CO<sub>2</sub>. Unabhängig davon, wie man einen Motor baut, entspricht ein Liter Diesel 2.7 Kilogramm CO<sub>2</sub>. Man kann zwar effizientere Motoren bauen, jedoch ist die CO<sub>2</sub>-Problematik das Killerkriterium für den Diesel. Die Konzentration von CO<sub>2</sub> in der Atmosphäre war in den letzten 500'000 Jahren nie so hoch wie heute, was zur Klimaerwärmung führt, die auch hier am Bodensee stattfindet. Es braucht also Alternativen zum Dieselantrieb. Eine Möglichkeit ist der Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten. Wir brauchen aber noch andere Alternativen.

**Folie 10:** Bei den Energiespeichern gibt es im Forschungsstadium bereits verflüssigten Wasserstoff, aber in der Praxis wird das noch nicht angewendet, weshalb ich diese Option hier weglasse.

Methan wird durch Abkühlung auf -160°C verflüssigt und in gut isolierten Kryo-Tanks gelagert. Wird das flüssige Methan nicht zeitnah genutzt, steigt durch die Erwärmung der Druck in den Tanks, was dazu führen kann, dass Methan entweicht. Für Schiffe, die ständig unterwegs sind, kann flüssiges Methan aber durchaus verwendet werden.

Heute beziehbarer Wasserstoff ist fossil, der bei der Verbrennung kein CO<sub>2</sub> freisetzt, weil dieses bereits bei der Produktion des Wasserstoffs aus Erdöl oder Erdgas freigesetzt wurde.

Methanol ist der am häufigsten produzierte Rohstoff der chemischen Industrie und ist heutzutage auch fossiler Herkunft.

Biodiesel wird aus Speiseölrüsten produziert. Bei biologischen Treibstoffen gibt es die Diskussion «Tank gegen Teller». Wenn man aus Raps Brennstoff gewinnt, dann gilt das in der Schweiz nicht als Biotreibstoff. Diesel und Gas müssen aus Abfällen erzeugt werden, um als "bio" anerkannt zu werden. Allerdings stellt sich immer die Frage, ob man diese Abfälle noch für die Schweinemast hätte verwenden können. Ist dies der Fall, dann handelt es sich nicht um Biokraftstoffe.

Synthetisch bedeutet, dass die Treibstoffe in einem Reaktor synthetisiert werden. Durch Elektrolyse von erneuerbarer Energie entsteht erneuerbarer Wasserstoff, aus dem man weitere Stoffe wie Methan oder Methanol synthetisieren kann.

**Folie 11:** In dieser Matrix werden verschiedene Kombinationsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Variante Diesel-Elektro-Hybridmotor wird heute häufig diskutiert. Es gibt Vorteile im Komfort wie geringere Vibrationen und leisere Motoren. Die Einsparung von Diesel gegenüber einem herkömmlichen Antrieb liegt zwischen null bis 20 Prozent, wenn es hoch kommt. Dual Fuel-Motoren funktionieren mit bis zu 95 Prozent Methan, können aber auch nur mit Diesel laufen, wenn gerade kein Methan verfügbar ist. Wasserstoff wird durch Brennstoffzellen verstromt und versorgt dann einen normalen Elektroantrieb. Ein Verbrennungsmotor hat einen Wirkungsgrad von ungefähr 25 Prozent. Normale Elektroantriebe haben sehr gute Wirkungsgrade von etwa 90 Prozent, auch wenn es gewisse Verluste beim Ein- und Ausspeichern der Energie in die respektive aus den Batterien gibt. Der Wirkungsgrad von Brennstoffzellen liegt bei ungefähr 60 Prozent. Es gibt also viele Alternativen zu Diesel. Ich werde nun die Schwierigkeiten bei diesen Optionen aufzeigen.

**Folie 12:** Bei der dieselbetriebenen Fähre Lodi hat der Energiespeicher ein Gewicht von zirka 22 Tonnen. Wir haben uns gefragt, wie schwer die Alternativen wären und welches Volumen sie einnehmen würden, wenn wir die gleiche Energie haben wollten. Auch das Verhältnis respektive der Tank und der Wirkungsgrad des Antriebs wurden in die Überlegungen einbezogen.

**Folie 13 & 14:** Basis d.h. 100 Prozent ist die Fähre Lodi mit Dieselantrieb. Ein hoher Balken bedeutet, dass für die gleiche Menge an Energie mehr Volumen benötigt wird. Alle Varianten bräuchten mehr bis deutlich mehr Volumen und wären meistens auch schwerer.

**Folie 15:** Die einfachste Alternative wäre Biodiesel, der aber den Nachteil hat, dass er nicht gut verfügbar ist.

Die Herausforderungen sind noch gross. Es braucht viel Aufwand und Wille, alternative Antriebe einzusetzen. Gerade für kürzere Strecken sind Elektroantriebe eine Alternative, für die es je nach Schiffsgrösse bereits Lieferanten gibt.

**Folie 16:** Die Fachhochschule Konstanz hat bereits 1987 ein Solarboot in Betrieb genommen und 2007 ein Boot mit Solar-Wasserstoffantrieb. Im Bild sieht man die einzige Wasserstofftankstelle am Bodensee. Derzeit wird die Solgenia auf Methanolantrieb umgerüstet. Es gibt zwei Rhein-Frachtschiffe, die mit flüssigem Methan betrieben werden. Dann gibt es in Rotterdam ein elektrisches Containerschiff, das allerdings nur relativ kurze Strecken zurücklegt.

**Folie 17:** Die Elektrofähre Ampere in Norwegen lädt ihre Batterien jedes Mal, wenn sie anlegt. Auf dem Vierwaldstättersee gibt es die MS Diamant mit einem Elektro-Diesel-Antrieb. Das Schiff fährt im Seebecken von Luzern rein elektrisch. Elektro-Diesel ist eine gute Alternative. Es gibt einige Werften, die solche Schiffe bauen können. Die Investitionen sind höher, dafür sind dann unter Umständen die Antriebskosten etwas geringer. Der sicherheitstechnische Unterschied zu Autos mit alternativen Antrieben ist, dass man ein Auto anhalten kann und davonrennen kann, wenn es ein Problem gibt. Das ist bei einem Schiff offensichtlich nicht möglich, weshalb die Sicherheitsanforderungen höher sind.

**Folie 18:** Schlussfolgerungen. Die aufgezeigten Beispiele zeigen, dass es möglich ist, Binnenschifffahrt mit Alternativen zu Diesel zu betreiben.

**Harald Sonderegger:** Mich hat überrascht, dass der heute verfügbare Wasserstoff hauptsächlich fossil hergestellt wird. Entspricht es noch nicht dem Stand der Technik, Wasserstoff aus Stromüberschuss aus erneuerbaren Quellen zu produzieren?

**Markus Friedl:** Wasserstoff kann in der Tat erneuerbar erzeugt werden. Es gibt bereits Elektrolyseure auf dem Markt, die allerdings noch relativ teuer sind. Es gibt einige Anbieter. Die nicht fossile Herstellung von Wasserstoff muss das Ziel sein.

**Harald Sonderegger:** Es muss eine günstige Produktionsweise für bestenfalls eine flüssige Form gefunden werden. Im Bereich des Wasserstoffs gibt es bereits einiges an Forschung. Es geht darum, dass Wasserstoff in einen flüssigen Träger hineingegeben wird und dann über die Brennstoffzelle wieder herausgeholt wird. Das wird als gute flüssige Alternative zu beispielsweise Diesel angepriesen. Haben Sie dazu deshalb keine Ausführungen gemacht, weil das Verfahren in technischer Hinsicht noch nicht ausgereift ist?

**Markus Friedl:** Das ist so. Es gibt Flüssigkeiten, die verhältnismässig viel Wasserstoff aufnehmen können. Diese Technologie ist zwar kommerziell noch nicht reif, aber das ist eine interessante Entwicklung. Ergänzend muss man noch Ammoniak erwähnen, das eine sehr energiereiche Substanz ist. Dazu gibt es jedoch erst Studien und vielleicht Prototypen.

**Florian Siekmann:** Wir Deutschen werden zu Recht für die fehlende Elektrifizierung der Bahn kritisiert, aber wir haben jetzt in Niedersachsen die ersten wasserstoffbetriebenen Züge im Regelbetrieb. Der verwendete Wasserstoff ist derzeit noch fossiler Herkunft, aber jetzt soll ein Elektrolyseur angeschafft werden. Daran sieht man, dass sich diese Technik bewährt. Sehen Sie die Chance, dass die Technik zügig im Schiffsverkehr eingesetzt werden kann? Die grosse Herausforderung bei Wasserstoff, der in Flüssigkeiten gelagert wird, ist, den Wasserstoff wieder sauber aus den Trägerflüssigkeiten rauszukriegen, weil die Brennstoffzelle nur sauberen Wasserstoff verträgt. Dazu braucht man Reaktoren, die jedoch schwer sind.

**Markus Friedl:** Ihre Frage ist, ob sich die Produktion von Wasserstoff durchsetzen kann. Das Problem mit erneuerbaren Energien wie Solarstrom ist, dass diese nicht unbegrenzt verfügbar sind. Für alle diese Technologien braucht es Leute und Organisationen, die sich dafür engagieren. Alle Beteiligten werden Lehrgeld bezahlen müssen. Es wird Probleme geben, die dann aber auch gelöst werden können.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Der Zeitplan gebietet, dass wir langsam zum Ende kommen.

Vielen Dank, Markus Friedl, für Ihre informativen Ausführungen. Gerne darf ich Ihnen als Dank ein kleines Präsent überreichen.

## **5 Genehmigung des Protokolls der 51. Sitzung vom 19. Oktober 2018**

Das Protokoll der 51. Sitzung der IPBK vom 19. Oktober 2018 wird ohne Änderungen genehmigt und verdankt.

## **6 Informationen und Anträge aus dem Steuerungsausschuss**

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Aus der letzten Konferenz haben sich folgende Pendenzen ergeben:

- Die Resolution der IPBK für eine nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung im Bodenseeraum wurde der IBK übergeben. Unter Traktandum 8 werden wir von Seiten der IBK Näheres über den Stand der Resolution erfahren.
- Wir haben an unserer letzten Konferenz vom 19. Oktober 2018 die Kooperationsvereinbarung zwischen der IBK und der IPBK verabschiedet. Die Kooperationsvereinbarung wurde

im Dezember 2018 auch von der IBK unterzeichnet, sodass die vereinbarten Punkte in diesem Jahr erstmals zum Tragen kommen. So haben wir erstmals den Vorsitzenden des Ständigen Ausschusses der IBK, den Staatsschreiber des Kantons Thurgau, Rainer Gonzenbach, zu unserer Steuerungs Ausschusssitzung vom 15. März 2019 für das Traktandum, «Themen- und Informationsaustausch zwischen der IBK und der IPBK» eingeladen. Diesen Austausch empfand der Steuerungs Ausschuss als wertvoll und fruchtbar und wir empfehlen den zukünftigen Vorsitzländern und -kantonen, dies ebenfalls so zu handhaben. Wir sind überzeugt davon, dass damit längerfristig das wirkungsvolle Handeln der beiden Gremien zugunsten der Bodenseeregion gestärkt wird. Rainer Gonzenbach wird uns unter Traktandum 8 über den Stand der Umsetzung des Leitbilds und der Strategie der IBK für die Bodenseeregion informieren. In der gemeinsamen Erklärung zur zukunftsorientierten und nachhaltigen Entwicklung der Bodenseeregion, der Kooperationsvereinbarung, wurde von beiden Gremien die Absicht erklärt, sich gemeinsam für die Umsetzung der Ziele des Leitbildes der IBK einzusetzen.

- Der Steuerungs Ausschuss war sich darüber einig, dass Fachreferate unsere Konferenzen sehr bereichern und zu einem gleichmässigen Wissensstand der Delegierten betreffend Themen des Bodenseeraums beitragen. Wir empfehlen, diese Praxis weiterzuführen.
- Der Steuerungs Ausschuss hat festgestellt, dass der personellen Konstanz in Arbeitsgruppen grosses Gewicht zukommt. Es kommt aktuell häufig zu Wechseln in Arbeitsgruppen, wodurch diesen jeweils viel Know-how verlorenggeht. Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen sollte sich deshalb einerseits dem Dreijahresrhythmus der Delegierten anpassen, andererseits sollten Arbeitsgruppen – wo möglich und sinnvoll – mit Teilaufträgen versehen werden. Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt wichtig, dass Teilergebnisse jeweils besprochen und Rückmeldungen dazu eingeholt werden können.
- Die Homepage der IPBK ist nun wieder aktuell, und die Zusammenarbeit mit dem Homepage-Verantwortlichen funktioniert reibungslos. Ein herzlicher Dank für seine geschätzte Unterstützung geht an Rolf Steiner.

Weitere Pendenzen hat der Steuerungs Ausschuss keine ausgemacht. Er wird an der heutigen Sitzung keine Anträge stellen. Gibt es aus dem Plenum Wortmeldungen oder Fragen?

Das Wort wird nicht gewünscht.

## 7 Berichte aus den Arbeitsgruppen

### 7.1 Arbeitsgruppe Flughafen Zürich/Fluglärm

**Markus Müller**, Vorsitzender der Arbeitsgruppe: Wir sind leider noch nicht sehr weit. Aus der Thematik Fluglärm kann man wie bei einem Flugzeug in der Luft nicht aussteigen oder abspringen. Wir hatten zum einen das Problem mit den personellen Wechseln, und zum anderen will niemand mit uns als Arbeitsgruppe sprechen. Ich habe zwar zahlreiche Einzelgespräche beispielsweise mit Landräten und mit Bundesstellen geführt, aber alle haben Angst davor, mit der Arbeitsgruppe direkt zu sprechen, weil das am nächsten Tag auf der Homepage der Gegnerschaft im Detail nachzulesen wäre. Einzig die Verantwortlichen des Flughafens Zürich wollen mit uns sprechen. Dort besteht Handlungsdruck, weil keine Rechtssicherheit herrscht. Ich habe jedoch bereits viele Informationen sammeln können.

Die Fluglärm-Thematik ist eigentlich ein Bundesthema, aber letztlich kann sich der Bund nicht über die Kommunen hinwegsetzen. Am Ende werden Lösungen von den Kantonen, den Landkreisen und den Gemeinden kommen und nicht aus Berlin oder Bern.

Wir werden nichtsdestotrotz weitermachen. Es wird jetzt ein Mediationsverfahren aufgegleist. Ich bin aber nicht sicher, ob das etwas bringt.

Für die Zukunft stecke ich jetzt einmal ein hohes Ziel: Wir wollen bis zur Herbstkonferenz eine Diskussionsgrundlage für eine Resolution vorlegen. Ich gelange langsam zur Ansicht, dass wir eine Resolution nicht an die IBK, sondern direkt nach Bern und Berlin weitergeben sollten.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Eine Diskussion ist heute ohne Unterlagen und Informationen kaum möglich, aber es wäre begrüßenswert, wenn wir das Thema im Herbst diskutieren könnten. Gibt es aus dem Plenum Wortmeldungen oder Fragen?

Das Wort wird nicht gewünscht.

## 8 Informationen der IBK, Stand der Umsetzung des Leitbilds

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Nun wird uns der Vorsitzende des Ständigen Ausschusses der IBK für das Jahr 2019, Rainer Gonzenbach, über die Tätigkeiten der IBK und den Stand der Umsetzung des Leitbilds und der Strategie für den Bodenseeraum informieren. Er wird uns auch darlegen, wo und wann er allfällige Kooperationen mit der IPBK sieht.

Der Geschäftsleiter der IBK lässt sich für heute entschuldigen, weil wir den Vorsitzenden des Ständigen Ausschusses hier haben.

**Rainer Gonzenbach,** Vorsitzender des Ständigen Ausschusses der IBK: Der Strategieprozess der IBK wurde letztes Jahr abgeschlossen. Die Strategie und das Leitbild muss ich Ihnen nicht erläutern, die sind Ihnen bekannt.

Es gibt in der IBK Strategieprojekte und Umsetzungsaktivitäten zu allen acht definierten Schwerpunkten. Die Regierungschefs haben bei der Umsetzung der Strategie immer die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit unserer Region betont. Im Moment stehen drei Initiativen im Vordergrund. Das ist erstens die Digitalisierungsinitiative Bodensee, ein Vernetzungsprojekt mit Blick auf die Digitalisierung bei den KMU. Das Zweite ist die Umsetzungsstrategie E-Mobilität in der Bodenseeregion. Es handelt sich um eine Vision hinsichtlich der E-Mobilität in unserer Region mit gemeinsamen Handlungsgrundsätzen. Das Dritte ist die Innovative Bodenseeregion 2019-2022. Dabei geht es um die Förderung der Innovationskultur in der Bodenseeregion unter Einbezug der Hochschulen, der Wirtschaft und der Gesellschaft.

Daneben gibt es weitere Strategieprojekte wie "Zielbild Raum und Verkehr", die jedoch in einem früheren Stadium sind. Diese neue Stossrichtung der IBK, betrifft auch die Organisation der IBK selbst. Unter anderem wurden die Aufgaben der einzelnen Gremien innerhalb der IBK neu justiert. Ausserdem wurde festgelegt, strategische Themen auf Stufe der Regierungschefs und operative Themen auf Stufe des Ständigen Ausschusses anzusiedeln. Diese strategische Stossrichtung hat nun unter dem Vorsitz des Kantons Thurgau in den Vorschlag gemündet, dass wir nicht immer bis nach Brüssel reisen sollten. Das hat die IBK schon zwei-, dreimal gemacht. Vielmehr sollten wir die Bodenseeregion in unseren Hauptstädten Berlin, Wien und Bern bewusst machen. Deshalb ist dieses Jahr ein Besuch bei Vertreterinnen und Vertretern des Bundesrats in Bern geplant, und wir hoffen auf eine hochkarätige Delegation aus den Mitgliedskantonen und -ländern.

Im Weiteren wollen wir die Beziehungen zu unseren strategischen Partnern stärken, weshalb es mir wichtig ist, dass ich heute selbst zu Ihnen sprechen kann.

Organisation ist immer auch eine finanzielle Frage, und das Thema Finanzen bereitet mir etwas Sorge. Zum einen müssen wir unsere eigenen Finanzpläne dahingehend überprüfen, welche Projekte weitergeführt, sistiert oder allenfalls beendet werden sollen. In nächster Zeit steht die Frage der Zukunft der Interreg-Finanzierung ab 2021 an. Ich bin mir nicht ganz sicher, wie

diese Zukunft aussehen wird. Auf Schweizer Seite bin ich zuversichtlich, weil unsere NRP-Finanzierung (Neue Regionalpolitik) nicht tangiert ist. Aber auf Seite der EU könnte sich einiges ändern. Sollte beispielsweise der Brexit stattfinden, würde der Topf kleiner. Ausserdem werden allenfalls die Förderbedingungen geändert, was uns betreffen könnte. Im Weiteren ist immer damit zu rechnen, dass unsere Region nicht mehr im Fokus stehen könnte und Interreg-Gelder an die Aussengrenzen der EU verlagert werden könnten, was uns empfindlich treffen würde. Die Mitglieder der IBK kämpfen hier Seite an Seite, und wir sind zuversichtlich, dass wir auch für die nächste Periode einen ansehnlichen Betrag sichern können.

In der Strategie geht es auch um die Governance zur Bündelung der Kräfte in unserer Region. Wir konnten unterdessen sowohl mit der IPBK als auch mit dem ISB und mit dem Bodenseerat Vereinbarungen abschliessen und so unsere grossen strategischen Partner einbinden.

Der Ständige Ausschuss der IBK hat die im Oktober 2018 von der IPBK gefasste Resolution im November 2018 zu Kenntnis genommen und im Dezember 2018 der Regierungschefkonferenz weitergeleitet. Gemäss Beschluss der Regierungschefkonferenz soll das Anliegen der IPBK bei der Ausarbeitung des strategischen Projekts "Zielbild Raum und Verkehr" berücksichtigt werden. Aktuell wird dieses Projekt zwischen unserer Kommission Verkehr und der Raumordnungskommission abgestimmt und es wird geklärt, wo man es am besten platziert. Die Diskussion über die Eckpunkte soll im Ständigen Ausschuss der IBK Ende Mai 2019 geführt werden, wozu wir eine Vertretung der IPBK einladen.

Beide Themen aus den Referaten, sowohl die Schadstoffemissionen der Schiffe als auch die Fischerei, beschäftigen auch die IBK.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Vielen Dank, Rainer Gonzenbach, für diese Ausführungen. Ich stelle fest, dass das, was die IPBK erarbeitet hat, nämlich die Resolution für eine nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung, angekommen ist und nun diskutiert wird.

**Kurt Zubler:** Rainer Gonzenbach, Sie haben von Ihren Sorgen betreffend Finanzierung der neuen Interreg-Generation gesprochen. Gibt es schon Überlegungen zur inhaltlichen Ausgestaltung respektive zu den Schwerpunkten?

**Rainer Gonzenbach:** Selbstverständlich machen wir Überlegungen, aber wir können erst weitermachen, wenn die Regulatorien der EU bekannt sind. Wir müssen klären, ob wir die bisherige Infrastruktur und die bisherigen Aktivitäten weiterhin unter dem Dach der Interreg-Gelder aufrechterhalten können. Für uns ist jedoch absehbar, dass die Verfolgung der erwähnten Strategieprojekte die IBK-Mitglieder mehr Geld kosten wird. Dafür werden die Kantone und Länder in ihren Haushalten Mittel einstellen müssen. Es wird nicht alles ausschliesslich über Interreg finanziert werden können.

**Kurt Zubler:** Wer definiert die Programmierung von Interreg? Bei welcher Stelle müssen die Eingaben gemacht werden?

**Rainer Gonzenbach:** Die Programmierung erfolgt durch die EU. Wir haben eine hochprofessionelle Stelle, die beim Regierungspräsidium Tübingen angesiedelt ist. Diese befasst sich intensiv mit der Interreg-Finanzierung, den Kontakten zur EU und den entsprechenden Regulierungen und schätzt ab, was das für die IBK bedeutet. Wo es uns möglich ist, versuchen wir, Einfluss zu nehmen.

**Harald Sonderegger:** Derzeit läuft die Diskussion über den mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2021-2027 der EU. Viele Eckpunkte sind noch offen, aber es ist bekannt, dass es den einen oder anderen Fonds nicht mehr geben wird. Wir haben uns in den letzten Jahren respektive Jahrzehnten daran gewöhnt, dass viele Infrastrukturprojekte stark über Interreg finanziert worden sind. Das ist meiner Meinung nach nicht der richtige Weg. Wir sollten hinsichtlich der neuen Strategie versuchen, das eine oder andere Projekt im richtigen Programm respektive in der Strukturfinanzierung in den einzelnen Mitgliedsländern unterzubringen. Das würde die Strukturen rund um den Bodensee langfristig und nachhaltig sichern. Wir von Vorarlberger Seite wären froh darüber, wenn dieses Anliegen auch von den anderen Mitgliedsparlamenten wohlwollend mitgetragen würde.

**Markus Müller:** Wir haben gerade in der Zusammenarbeit mit der IBK echte Fortschritte gemacht, seit wir damals die neuen Statuten erarbeitet haben. Das stimmt mich zuversichtlich. Wir kommen nur weiter, wenn wir mit den anderen Gremien zusammenarbeiten. Die genannte Resolution ist dafür ein gelungenes Beispiel. Die IBK hat gegenüber der IPBK den grossen Vorteil, dass sie eine Geschäftsstelle hat, was ihr Kontinuität verleiht. Es gibt weitere Themen, bei denen wir vermehrt zusammenarbeiten sollten, beispielsweise im Bereich Landwirtschaft. Es macht zum Beispiel wenig Sinn, wenn man kurz hinter der Grenze Neophyten kaufen kann, die in der Schweiz verboten sind und die wir dann mit enormem Aufwand wieder ausreissen müssen. Weitere Themen sind der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln, die bei uns verboten sind und die Probleme in der Ausbildung.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Das Thema Landwirtschaft könnten wir allenfalls in einer Arbeitsgruppe bearbeiten.

Ich habe heute die Einladung zu einer IBK-Sitzung erhalten. Die Zusammenarbeit läuft also bestens. Wir werden in der nächsten Steuerungsausschusssitzung wiederum mit dem Vorsitzenden des Ständigen Ausschusses der IBK zusammenkommen, um so den Austausch auf dieser Ebene zu gewährleisten.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft.

## 9 Informationen des Internationalen Städtebundes Bodensee (ISB)

**Josef Büchelmeier,** Geschäftsführer ISB: Wir führten Anfang April aus Anlass des zehnjährigen Bestehens des ISB eine Veranstaltung, den Bodenseetag, durch. Es waren Vertreter der IBK und deren Vorsitzende Carmen Haag, Regierungsrätin des Kantons Thurgau, sowie der Vorsitzende der IPBK, Turi Schallenberg, anwesend. Obwohl wir nur 25 Städte und Gemeinden repräsentieren, hatten wir an diesem Tag in Friedrichshafen rund 70 Teilnehmende. Es gab viele interessante Referate und Berichte zu verschiedensten Themen aus der Region.

Ein wichtiges Thema, das wir als Kommunen in Zusammenarbeit mit der Internationalen Bodensee-Hochschule und mit einer neu zu gründenden Smart Government-Akademie bearbeiten werden, ist die moderne Verwaltung. Dabei geht es nicht nur um E-Government; «smart» bedeutet, dass Daten, die irgendwo in einer Organisation schon vorhanden sind, automatisiert weiterverwendet werden können. In diesem Bereich werden die Kommunen in Zukunft stark voneinander lernen.

Wie bereits erwähnt, haben wir an dem Tag eine Vereinbarung mit der IBK unterzeichnet. Diese beinhaltet die Erklärung, gemeinsam eine nachhaltige Entwicklung der Bodenseeregion zu fördern. Konkret geht es zum Beispiel um die Raumentwicklung, um die Stärkung des Städtetetzes in der Region, um die Wirtschaftsförderung, worunter wir auch die Förderung von Smart Government als Dienstleistung für die Wirtschaft verstehen, und es geht auch um die

Identitätsbildung in der Region, zu der auch das Fürstentum Liechtenstein gehört. Wir hoffen sehr, dass wir die Stadt Vaduz doch noch als Mitglied des ISB gewinnen können.

Bereits im Juli findet ein von uns veranstalteter Workshop zum Thema Smart Government statt.

Das Thema Maut im Dreiländereck ist nicht eingeschlafen. Vermutlich weiss auch in Berlin niemand, wie es betreffend Maut in Deutschland genau weitergehen wird. Wir haben dennoch im Februar einen von neun Bürgermeistern und Stadtoberen unterschriebenen Brief nach Berlin gesendet, in dem wir darum bitten, dass jemand aus dem dortigen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu uns kommen möge, um sich die Situation vor Ort anzusehen. Wir haben bisher leider nur einen Kanzleitrost der üblichen Art zurückerhalten. Darin heisst es, dass die Bundesregierung sehr viel betreffend die Verkehrssituation tue, dass kein Anlass bestehe, sich die Sache vor Ort anzusehen, da man daran sei, die Entwicklung hier voranzutreiben. Wir geben dennoch nicht auf und werden am Thema dranbleiben. Erst wer sieht, was da auf uns zukommt, wenn drei Mauten auf zehn Kilometer Entfernung aufeinanderstossen, wird über dieses Thema nachdenken und darüber, wie man das lösen kann. Wir hoffen darauf, dass uns die IPBK und die IBK auch bei diesem Thema in Zukunft weiterhin begleiten werden.

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Vielen Dank, Josef Büchelmeier, für diese Ausführungen. Mir ist aufgefallen, dass Sie auf Bundesebene anstehen, aber nun sieht es danach aus, dass über die IBK von Regierungsebene aus auch auf die Hauptstädte zugegangen werden soll. Dass wir nun in der Region miteinander kooperieren, könnte dazu führen, dass wir auch bei den Bundesregierungen etwas mehr Gewicht erhalten werden. Gibt es aus dem Plenum Wortmeldungen oder Fragen?

Das Wort wird nicht gewünscht.

## 10 Verschiedenes

**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Seitens des Steuerungs Ausschusses gibt es hierzu nur zwei Dinge zu sagen: Am 28. Juni 2019 findet das Präsidentinnen- und Präsidententreffen und am 15. November 2019 die Herbstkonferenz der IPBK statt.

Gibt es Wortmeldungen aus dem Plenum?

Das Wort wird nicht gewünscht.

\*



**Vorsitzender Turi Schallenberg:** Somit sind wir fast am Ende der Konferenz angelangt. Bevor wir uns zum Fototermin treffen, bedanke ich mich bei Ihnen für den tollen Abend gestern. Ein besonderer Dank geht an die Parlamentsdienste, die für den reibungslosen Ablauf dieser Konferenz gesorgt haben.

Ihnen, geschätzte Delegierte aus den zehn Mitgliedsländern und Mitgliedskantonen, danke ich herzlich für Ihr Kommen und Ihre Mitarbeit und wünsche Ihnen eine angenehme Rückreise. Für diejenigen, die sich für das fakultative Anschlussprogramm mit dem Symposium «Jetzt die Zukunft gestalten: Mobilität und öffentlicher Verkehr in der Internationalen Bodenseeregion im Jahr 2030» angemeldet haben, geht es um 14.00 Uhr in Romanshorn weiter.

Damit schliesse ich die 52. Konferenz der IPBK und freue mich auf den gemütlichen Teil mit Ihnen.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr



Vorsitzender IPBK 2019  
Turi Schallenberg



Protokollführung  
Martina Harder

Frauenfeld, 12. September 2019

