



Protokoll der 53. Sitzung der Internationalen Parlamentarischen Bodenseekonferenz (IPBK)

Datum: 15. November 2019

Zeit: 9:30 – 12.30 Uhr

Ort: Bildungs- und Beratungszentrum Arenenberg TG

Vorsitz: Turi Schallenberg, a. Präsident des Grossen Rats des Kantons Thurgau

Tagesordnung/Traktanden

1	Begrüssung durch den Vorsitzenden Turi Schallenberg	3
2	Informationen über den Konferenzort	3
3	Inputreferat zum Thema «Wenn Grenzen zu doppelten Barrieren werden»	4
4	Informationen der IBK, Stand der Umsetzung des Leitbilds	5
5	Referat zum Thema «S-Bahn Bodensee – Vision, Utopie oder bereits Realität?»	7
6	Referat zum Thema «Invasive Neophyten: Welches sind die Probleme, welche Lösungen gibt es?»	10
7	Genehmigung des Protokolls der 52. Sitzung vom 3. Mai 2019	11
8	Informationen aus dem Steuerungsausschuss	11
9	Bericht aus der Arbeitsgruppe Flughafen Zürich/Fluglärm	12
10	Verschiedenes	13
11	Übergabe an das Vorsitzland Vorarlberg, Sitzungsdaten 2020	14

Teilnehmende

Thurgau	Turi Schallenberg, a. Grossratspräsident, Vorsitzender Kurt Baumann, Grossratspräsident Stephan Tobler, Kantonsrat
Vorarlberg	Harald Sonderegger, Landtagspräsident Heidi Schuster-Burda, Landtagsabgeordnete Christoph Metzler, Landtagsabgeordneter Hubert Kinz, Landtagsabgeordneter
St. Gallen	Daniel Baumgartner, Kantonsratspräsident Alexander Bartl, Kantonsrat Felix Bischofberger, Kantonsrat Walter Gartmann, Kantonsrat
Appenzell Ausserrhoden	Katrin Alder, Kantonsratspräsidentin Margrit Müller, 2. Vizepräsidentin des Kantonsrats Florian Hunziker, Kantonsrat
Bayern	Andreas Jäckel, Mitglied des Landtags Florian Siekmann, Mitglied des Landtags
Appenzell Innerrhoden	Monika Rüegg Bless, Präsidentin des Grossen Rats Alfred Koller, Mitglied des Grossen Rats
Baden-Württemberg	Martin Hahn, Mitglied des Landtags Sabine Hartmann-Müller, Mitglied des Landtags Emil Sänze, Mitglied des Landtags
Zürich	Dieter Kläy, Kantonsratspräsident Roman Schmid, 1. Vizepräsident des Kantonsrats Yvonne Bürgin, Kantonsrätin Esther Guyer, Kantonsrätin
Fürstentum Liechtenstein	Albert Frick, Landtagspräsident Violanda Lanter, Landtagsabgeordnete
Schaffhausen	Andreas Frei, Kantonsratspräsident Hedy Mannhart, Kantonsrätin Markus Müller, Kantonsrat Kurt Zubler, Kantonsrat
Referenten	Christian Lohr, Thurgauer Nationalrat Carmen Haag, Vorsitzende IBK 2019, Regierungsrätin des Kantons Thurgau Werner Fritschi, Leiter Markt, Unternehmenskommunikation der Regionalbahn Turbo AG Stefan Thalmann, Leiter Öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau Irene Purtschert, Dr. sc. techn., Leiterin Abteilung Abwasser und Anlagensicherheit, Amt für Umwelt des Kantons Thurgau
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 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 53. Konferenz der Internationalen Parlamentarischen Bodensee-Konferenz im schön gelegenen Bildungs- und Beratungszentrum Arenenberg in Salenstein, einer Bildungsinstitution, die sich in kantonaler Hand befindet.

Als Konferenzorte haben wir 2019 – das Präsidententreffen am 28. Juni eingeschlossen – alles Orte am See oder mit Blick auf den Bodensee gewählt. Mit 70 km Seeanstoss ist der Kanton Thurgau von den Schweizer Kantonen derjenige mit der längsten Seeuferlinie. Zum heutigen Konferenzort hören wir gleich im Anschluss Interessantes.

Ich stelle erfreut fest, dass alle Mitgliedsländer und Mitgliedskantone an dieser Konferenz vertreten sind.

Das gestrige Vorabendprogramm darf als gelungen bezeichnet werden und diene als Einstieg in eines der heutigen Hauptthemen, nämlich in das Referat über die S-Bahn Bodensee. Wir erhielten gestern Abend bei der Stadler Rail AG in Bussnang einen eindrücklichen Einblick in die Herstellung von Nah- und Fernverkehrsbahnwagen. Das Referat nimmt auch die Erkenntnisse des Symposiums «Jetzt die Zukunft gestalten: Mobilität und öffentlicher Verkehr in der Internationalen Bodenseeregion im Jahr 2030» auf, das im Anschluss an unsere Frühlingskonferenz vom 3. Mai 2019 besucht werden konnte. Auch auf die übrigen Referate bin ich sehr gespannt; das Thema rund um die Bekämpfung der Neophyten wurde aus unserer Mitte angeregt; das Thema «Wenn Grenzen zu doppelten Barrieren werden» ist ein Anliegen des Thurgauer Nationalrats Christian Lohr, der dazu ein Inputreferat halten wird.

Herzlich begrüsse ich folgende Persönlichkeiten: Nationalrat Christian Lohr, Dominik Gügel, Direktor des Napoleonmuseums Arenenberg, Werner Fritschi, Leiter Markt, Unternehmenskommunikation der Regionalbahn Thurbo AG und Stefan Thalmann, Leiter Öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau, sowie Irene Purtschert, Leiterin Abwasser und Anlagensicherheit im Amt für Umwelt des Kantons Thurgau sowie unsere weiteren Gäste und die anwesenden Medienleute. Josef Büchelmeier, Geschäftsführer des Internationalen Städtebundes Bodensee (ISB), eine unserer Partnerorganisationen, hat sich für heute entschuldigt. Speziell begrüsse ich Regierungsrätin Carmen Haag, Vorsitzende der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) 2019. Ich danke Ihnen dafür, dass Sie uns mit Ihrer Anwesenheit beehren und uns in Traktandum 9 über die IBK berichten, unserer wichtigsten Partnerorganisation, mit der eine Kooperationsvereinbarung besteht. Leider musste sich der Staatsschreiber des Kantons Thurgau, Rainer Gonzenbach, der heute in seiner Funktion als Vorsitzender des Ständigen Ausschusses der IBK hätte anwesend sein sollen, aus gesundheitlichen Gründen entschuldigen.

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

Dominik Gügel, Direktor des Napoleonmuseums: Ich begrüsse Sie auch im Namen des Direktors des Bildungs- und Beratungszentrums Arenenberg (BBZ), Martin Huber. Ich bin aus

Konstanz und schon seit 20 Jahren Direktor des Museums. Internationalität ist ein wichtiger Punkt im Arenenberg.

Die Weinbautradition des Arenenbergs geht bis ins erste vorchristliche Jahrhundert und zu den Römern zurück. Im Mittelalter war der Arenenberg einer der wichtigsten Patriziersitze der Seeregion. Die Besitzer kamen mit dem Leinwandhandel zu grossem Reichtum. Schon damals entstand unter internationalem Einfluss eine Gartenbautradition.

1815 kam die Erbin Napoleons, Hortense de Beauharnais, nach dem Zusammenbruch des französischen Kaiserreichs ins Bodenseegebiet. Weil sie sich nicht in Konstanz niederlassen durfte, zog sie in den Kanton Thurgau, der die Niederlassung der kaiserlichen Familie trotz Widerstands der anderen Stände zuließ. 1817 wurde der heutige Bauzustand erreicht. Alles, was in Europa Rang und Namen hatte, kam auf den Arenenberg. 1838 zog Louis Napoleon nach Paris zurück. Er blieb der Bodenseeregion immer verbunden und liess diese sogar im Bois de Boulogne nachbilden. Nach seinem Tod 1873 machte seine Witwe Eugénie den Arenenberg erneut zum Zentrum des europäischen Adels. 1907 schenkt sie die Anlage dem Kanton Thurgau mit der Auflage, dass sowohl eine öffentliche als auch eine museale Nutzung sicherzustellen sei. Heute gibt es eine Zweiteilung; auf der einen Seite das Bildungszentrum und auf der anderen Seite das Napoleonmuseum, die verschiedenen Departementen unterstellt sind. Wir arbeiten darauf hin, ein gemeinsames Schlossgut präsentieren zu können. Das Bildungszentrum ist ausserdem Heimat der Schweizer Musikinstrumentebauer und -bauerinnen. Wir sind das einzige deutschsprachige Institut, das sich mit napoleonischer Geschichte in dieser Ausschliesslichkeit beschäftigt; unsere Napoleon-Sammlung ist weltweit einzigartig.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Vielen Dank, Dominik Gügel, für die informativen Worte. Wir fühlen uns hier im geschichtsträchtigen Arenenberg, wo seit je her länderübergreifende Beziehungen gepflegt wurden, gut aufgehoben.

3 Inputreferat zum Thema «Wenn Grenzen zu doppelten Barrieren werden»

Vorsitzender Turi Schallenberg: Der erste Referent, Christian Lohr, ist seit 2011 Thurgauer Nationalrat. Von 2000 bis 2014 war er Kantonsrat und im Jahr 2008/2009 Präsident des Grossen Rats. Im Nationalrat ist er in der Kommission für Soziale Sicherheit und Gesundheit tätig. Er ist ausserdem Präsident der Redaktionskommission sowie Vizepräsident der Delegation der Interparlamentarischen Union.

Christian Lohr: Es ist für mich so etwas wie eine Heimkehr, heute hier zu sein. Ich durfte die IPBK vor zehn Jahren ebenfalls präsidieren.

Die internationale Zusammenarbeit von Parlamenten ist wichtig. Ich möchte Sie mit meinem Referat auf ein Thema hinweisen, das ich als Politiker und als betroffener Mensch mit einer Beeinträchtigung wahrnehme. In den verschiedenen Ländern und Kantonen gibt es unterschiedliche Gesetzgebungen, was aus föderalistischer Sicht gewiss berechtigt ist. Das führt jedoch dazu, dass Menschen mit Beeinträchtigung in verschiedenen Situationen vor grossen Hürden stehen. Wenn jemand mit einer Beeinträchtigung beispielsweise von Kreuzlingen nach Konstanz die Grenze überquert, dann sind die Bedingungen teilweise grundsätzlich unterschiedlich - nur schon, was den öffentlichen Verkehr betrifft. Zum Beispiel stellen die unterschiedlichen Bahnsteighöhen Barrieren dar. Ich bin sehr froh darüber, dass die Bahnwagen, die Stadler Rail produziert, über zwei unterschiedliche Einstiegshöhen verfügen. Dieses

Thema muss die Politik ganzheitlicher sehen. Das heisst, dass man in solchen Punkten europaweite Lösungen finden muss. Selbstbestimmt reisen zu können, ist für Menschen mit Beeinträchtigung ein zentrales Anliegen.

In allen hier vertretenden Ländern gibt es Gesetzgebungen, die die Beseitigung von Benachteiligungen respektive die Förderung der Selbstbestimmung von Menschen mit Beeinträchtigung zum Ziel haben. Das ist äusserst wichtig, jedoch ist es problematisch, dass diese Gesetze teils sehr unterschiedlich sind beziehungsweise unterschiedliche Akzente setzen. Beispielsweise gibt es im Bahnverkehr unterschiedliche Bestimmungen betreffend die Begleitperson einer Person mit Beeinträchtigung, was eine weitere Barriere darstellt. Schon seit zwanzig Jahren wird erfolglos versucht, dieses Problem zu lösen.

Das Thema Bodenseebahn war schon vor zehn Jahren ein Thema. Da muss man dranbleiben. Wenn Sie in diesem Bereich vorwärtkämen, dann wäre das sehr begrüssenswert.

Ich habe nun auf ein paar Problemfelder hingewiesen, aber natürlich gibt es noch weitere Bereiche, und ich rufe dazu auf, immer daran zu denken, dass Politiker Gesetze für Menschen machen sollen.

Es gibt auch Fortschritte. Beispielsweise erlaubt der Eurokey Menschen mit Beeinträchtigung, überall in Europa die öffentlichen Toiletten zu benutzen.

Wir sollten daran arbeiten, keine zusätzlichen Barrieren zu bauen und bestehende abzubauen und so einen Weg zu einer inklusiven Gesellschaft zu finden.

Das Wort wird nicht gewünscht.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Vielen Dank, Christian Lohr, für Ihre Ausführungen. Wenn wir es schaffen, weitere solche Euroschlüssel zu erschaffen, dann machen wir unsere Arbeit gut.

4 Informationen der IBK, Stand der Umsetzung des Leitbilds

Vorsitzender Turi Schallenberg: Nun wird uns die Vorsitzende der IBK für das Jahr 2019, Regierungsrätin Carmen Haag, über die Tätigkeiten der IBK und den Stand der Umsetzung des Leitbilds und der Strategie für den Bodenseeraum informieren. Sie wird uns auch darlegen, wo und wann man allfällige Kooperationen mit der IPBK sieht.

Regierungsrätin Carmen Haag, Vorsitzende der IBK: Im Namen der Thurgauer Regierung begrüsse ich Sie herzlich hier auf dem Arenenberg.

Das wichtigste Anliegen der IBK ist das zielgerichtete Zusammenwirken aller Kräfte im Bodenseeraum. Der intensivierte Zusammenarbeit mit der IPBK misst die IBK eine besondere Bedeutung bei, weil eine gute Zusammenarbeit der Parlamente und der IBK als Exekutivorganisation derselben zehn Länder und Kantone unabdingbar ist.

Folgende Kontakte erfolgten 2019: Der Vorsitzende hat an der Sitzung des Ständigen Ausschusses vom 23. Mai 2019 in Kreuzlingen teilgenommen. Es gab drei Berichte von unserem Staatsschreiber, Rainer Gonzenbach, an der Frühjahrstagung in Horn und bei den zwei Steueraussschusssitzungen im März und im September. Weiter wurde an der IPBK-Präsidentenkonferenz vom 28. Juni 2019 zur Internationalen Bodenseehochschule (IBH) referiert, dem zentralen IBK-Projekt.

Zur Umsetzung des Leitbilds hat die IBK eine Strategie mit acht Schwerpunkten formuliert (Bestandteil der Unterlagen in der Tischaufgabe). Dazu werden grenzüberschreitende Projekte lanciert, aber auch weitere Massnahmen durchgeführt, beispielsweise politisches Lobbying für die gemeinsamen Anliegen.

Ich gehe nun auf ein paar Strategieprojekte ein.

Digitalisierungsinitiative Bodensee 2018-2021

Es handelt sich um ein Vernetzungsprojekt mit Fokus auf Digitalisierung bei KMU, bestehend aus drei Säulen: «Arbeitsgruppe Digitalisierung» bei der Kommission Wirtschaft (Projektsteuerung, Austausch); «Bodenseedialog Digital»: halbjährliche Arbeitstreffen von Multiplikatoren aus Wirtschaftsverbänden, Unternehmen, Hochschulen und Wirtschaftsförderung und den «Bodensee Summit Digital»: jährliche Leitveranstaltung für die mittelständische Wirtschaft.

E-Mobilität: Fokus auf «Internationale E-Charta Bodensee» (Herbst 2019 - Frühjahr 2021)

Die Charta wurde Ende Juni 2019 von den Regierungschefs unterzeichnet. Das Ziel ist es, Vorhabenträger mit vorbildlichen Massnahmen im Sinne der Vision der E-Charta grenzüberschreitend bekannt machen. Die Federführung liegt beim Amt für Verkehr des Kantons Zürich. Kürzlich ist der Auftakt für die Träger der E-Charta erfolgt. Rund vierzig Erstunterzeichner, darunter Gebietskörperschaften, Energieversorger, Verkehrsunternehmen und Tourismusorganisationen haben sich dazu Ende Oktober 2019 in Langenargen getroffen.

Zielbild Raum und Verkehr 2030

Es geht um das Zusammenführen und Visualisieren wesentlicher Elemente der bestehenden Raumkonzeptionen sowie um das Formulieren von Zielen und Handlungsgrundsätzen dazu. Die Federführung liegt bei der Raumordnungskommission Bodensee; die Kommission Verkehr arbeitet mit. Die Kommissionen haben den Auftrag, bei der Erarbeitung des Zielbilds auch die Resolution der IPBK für eine nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung von Ende Oktober 2018 zu berücksichtigen. Dazu ist ein Hearing mit regionalen Stakeholdern zu den Zwischenergebnissen geplant, das Ende 2020 oder im Frühjahr 2021 stattfinden soll. Bei dieser Gelegenheit ist der Input der IPBK-Mitglieder sehr willkommen.

Low Tech-Gebäude Bodensee (bis Ende 2020)

Das von der IBK initiierte und mitfinanzierte Interreg-Projekt befasst sich mit klimaverträglichen Bauten mit hohem Komfort, geringem Energiebedarf und langfristig überdurchschnittlicher Werterhaltung, die durch entsprechende Bauweise und hohe Robustheit im Betrieb ohne viel Haustechnik auskommen. Die Federführung liegt bei der Plattform Klimaschutz und Energie der IBK-Kommission Umwelt.

Folgende weitere Strategiejekte befinden sich in der Ausarbeitung:

Bodanrail 20xx (Kommission Verkehr)

Es ist noch nicht genau bekannt, welchen Horizont wir damit anstreben. Auch dieses Projekt nimmt Anliegen aus der genannten Resolution der IPBK auf. Basierend auf dem «Zielbild Raum und Verkehr» werden gemeinsame ÖV-Ziele spezifiziert und Grundlagen für die politische Diskussion und für IBK-Initiativen erstellt. Das Ergebnis soll keine Studie, sondern ein laufendes Umsetzungsprogramm sein. Wir werden im Anschluss noch etwas zu diesem Thema hören.

Kleinprojektfonds IBK-Interreg 2021-2027 (IBK-Geschäftsstelle)

Weiterentwicklung unter Kofinanzierung durch das neue Interreg-Programm.

Internationale Bodensee-Hochschule (Kommission Bildung, Wissenschaft, Forschung)

Weiterentwicklung im Rahmen der sechsten Leistungsvereinbarung und unter Kofinanzierung durch das neue Interreg-Programm.

Nun noch ein Beispiel für das politische Lobbying. Am 21. November 2019 wird eine Delegation der Regierungschefs unter der Leitung des Kantons Thurgau nach Bern reisen und sich mit den Bundesräten Guy Parmelin und Ignazio Cassis treffen. Es werden Beiträge der Regierungschefs erwartet zum Strategieschwerpunkt «Stärkung der Wahrnehmung der Bodenseeregion als zukunftsfähiger Wirtschafts-, Wissenschafts-, und Lebensraum». Es geht dabei um

eine Sensibilisierung für die Stärken und Anliegen der Bodenseeregion und darum aufzuzeigen, dass die Zusammenarbeit in dieser Region grenzüberschreitend sehr gut funktioniert. 2020 ist eine weitere Delegationsreise nach Brüssel geplant.

Das Wort wird nicht gewünscht.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Vielen Dank, Regierungsrätin Carmen Haag, für diese Ausführungen. Es sind kleine Schritte, die gemacht werden. Sie sind zwar klein, aber dafür gesichert.

5 Referat zum Thema «S-Bahn Bodensee – Vision, Utopie oder bereits Realität?»

Vorsitzender Turi Schallenberg: Der grenzüberschreitende Verkehr ist ein sehr wichtiges Thema in dieser Region. Als Referenten begrüße ich Werner Fritschi und Stefan Thalmann. Werner Fritschi ist Geschäftsleitungsmitglied der privaten Regionalbahn Thurbo AG, die ihre Transporte von Chur bis Engen anbietet. Stefan Thalmann ist Leiter des Öffentlichen Verkehrs des Kantons Thurgau beim Departement für Inneres und Volkswirtschaft.

Werner Fritschi und Stefan Thalmann machen Ausführungen mithilfe einer Präsentation (vgl. beigefügtes Dokument auf der Webseite). Im Folgenden werden hauptsächlich ergänzende Informationen zu den Folien wiedergegeben.

Stefan Thalmann: Es ist unbestritten, dass es rund um den Bodensee eine Bahn gibt. Die Frage ist, ob das eine S-Bahn ist.

Folie 2: In Bezug auf diese Definition ist die S-Bahn Bodensee noch keine Realität. Wir sind jedoch auf gutem Weg und haben schon einiges erreicht. Insbesondere was den Takt betrifft.

Folie 3: Auf allen farbigen Linien besteht mindestens ein Halbstundentakt.

Werner Fritschi: Ich gehe betreffend Thurbo Seelinie auf den Abschnitt Schaffhausen-Romanshorn ein.

Folie 4: Auch das zeichnet eine S-Bahn aus, dass sie über viele Haltepunkte verfügt.

Folie 5: Man kann auch auf einer Einspurstrecke, wenn man entsprechend ausgebaute Kreuzungspunkte hat, einen Halbstundentakt fahren. Dass wir mit der S-Bahn den Halbstundentakt über den ganzen Tag führen können, bedingt eine gute Zusammenarbeit zwischen Leistungserbringer und Besteller. Das beinhaltet auch, dass die Politik die benötigten Budgets freigibt.

Folie 6: Wir sind im Kanton Thurgau schon recht weit mit der durchgängigen Bahnsteighöhe 55 cm. Wir sind froh, dass auch im Landkreis Konstanz 55 cm der Standard wird und nicht die in Deutschland teils üblichen 76 cm.

Auch dank dem Tourismus können wir den 30-Minuten-Takt über den ganzen Tag aufrechterhalten, was wiederum der einheimischen Bevölkerung zugutekommt. Ein ausgebautes ÖV-System ist darüber hinaus förderlich für das Standortmarketing.

Stefan Thalmann: Folien 7 & 8: Es existieren zwar grenzüberschreitende Verbindungen, aber in den meisten Fällen nicht im von uns gewünschten Takt. Es ist einiges in Planung, denn der Handlungsbedarf ist unterdessen rundum erkannt.

Folien 9-11: Im Folgenden zeige ich Ihnen Projekte, die konkret in Planung sind.

Folie 12: Das sind die Projekte mit einem längeren Horizont.

Werner Fritschi: Folie 13: In den Ländern ist der Verkehr auf die jeweiligen Zentren ausgerichtet. Wir müssen Lückenschlussprogramme (Bodanrail 20xx) betreiben unter Berücksichtigung der nationalen Verkehrskonzepte. Es ist für eine S-Bahn beispielsweise schädlich, wenn man ab 20.00 Uhr schauen muss, wann denn ein Zug fährt.

Folie 14: Was fehlt, ist ein Gesicht für die Bodenseebahn. Wir sind noch nicht so weit, das Angebot als S-Bahn-System bezeichnen zu können. Allerdings ist unterdessen eine gewisse Aufbruchstimmung bemerkbar.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Vielen Dank der Herren Werner Fritschi und Stefan Thalmann für diese interessanten Ausführungen.

Emil Sänze: Mich würden die Störfaktoren auf der anderen Seite des Sees interessieren. Es ist auffällig, dass es bis Engen klappt, aber auf der Nordseite nicht.

Martin Hahn: Ein Blick in die Schweizer Realität ist für uns aus Baden-Württemberg noch ein tiefer Blick in die Zukunft. Bei jedem Ausflug in die Schweiz stellt man fest, dass Bahnfahren Spass machen kann.

Bei uns ist der Bund für die Finanzierung des Schienenausbaus zuständig. Die Bodenseelinie zwischen Radolfzell und Friedrichshafen ist bedauerlicherweise nicht im Bundesverkehrswegeplan gelandet. Deshalb haben die nördlichen Bodenseegemeinden eine Interessengemeinschaft gegründet mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg. Aufgrund der günstigen Zuschusslage erhalten wir eine erhöhte Förderung des Bundes. Die Planungsphasen 1 und 2 sind gestartet. Der Zeitrahmen für einen für den Halbstundentakt notwendigen Ausbau beträgt etwa zehn Jahre. Damit wären dann die Voraussetzungen respektive das Potenzial für die Vernetzung geschaffen. Auch bei uns ist der Treiber der Tourismus. Wenn die Hochrheinstrecke elektrifiziert ist, dann ist die Strecke Radolfzell-Friedrichshafen das letzte Dieselstück in der Region.

Stefan Thalmann: Es prallen Welten aufeinander betreffend die Frage, was der ÖPNV kosten darf. In der Schweiz ist mehr Geld vorhanden. Wir haben einen gut dotierten Bahninfrastrukturfonds.

Christoph Metzler: Es gibt das Bodenseeticket. Wie bekannt ist das Angebot? Wird das weiter ausgebaut?

Stefan Thalmann: Es gibt einerseits Kombi-Tickets, die zwei Verbundgebiete miteinander verbinden. Da gibt es auch Abonnemente. Andererseits gibt es das Bodenseeticket, das eher ein touristisches Angebot darstellt. Da gibt es Tages- und Zweitagespässe. Eine Erweiterung des Bodenseetickets ist nicht vorgesehen, eher sollen die Kombi-Tickets ausgebaut werden. Die Finanzen für die Bewerbung sind begrenzt. Wir würden uns über eine intensivere Nutzung der Bodenseetickets freuen.

Stephan Tobler: Es wäre toll, wenn die Visionen Realität würden. Wie hat sich die Kostendeckung entwickelt? Dieses Netz hat sich in den letzten zwanzig Jahren entwickelt und ist nun auf einem exzellenten Stand. Lohnen sich die getätigten Investitionen?

Stefan Thalmann: Die Nachfrage hat sich entsprechend dem Angebot entwickelt. Viel Geld, das zusätzlich eingenommen wird, wird reinvestiert. In der Schweiz liegt der durchschnittliche Kostendeckungsgrad bei fünfzig Prozent.

Hubert Kinz: Den Halbstundentakt erachten wir als zu lang. Unser Ziel sind zehn Minuten mit einem Jahresnetzticket zu 365 Euro. Das wird dann auch die Nachfrage generieren. Wir haben

das Angebot bis in die tiefe Nacht hinein und am frühen Morgen inklusive Taktsicherheit bestellt. In Deutschland ist das Problem die Pünktlichkeit, die nicht gegeben ist.

Andreas Frei: Ich möchte für Baden-Württemberg eine Lanze brechen. Wenn man im Schwarzwald übernachtet, kann man gratis den ÖV benutzen. Mich würde interessieren, wie das finanziert wird. Ist so etwas für die Bodenseeregion angedacht?

Martin Hahn: Die regionale Tourismuskarte Bonus läuft schon sehr lange und erfolgreich. Am Bodensee üben zwei Landkreise einen Schulterchluss. Es gibt bereits ein entsprechendes Angebot, das von den Leistungen her mit der Bonus-Karte identisch ist, auch wenn das Angebot noch nicht so gut ausgebaut ist. Finanziert wird über eine Art Kurtaxen-Umlagesystem. Das ist ein Euro pro Übernachtung, von dem rund siebenzig Prozent an die Fahrkosten gehen. Das ist zwar nicht ganz kostendeckend, aber das Angebot läuft hervorragend. Die Abgabe ist allerdings freiwillig, und wir müssen jede Gemeinde einzeln ins Boot holen. Es handelt sich praktisch um das gleiche Angebot wie das 360-Grad Ticket im Vorarlberg.

Werner Fritschi: Diesen einen Euro bezahlen alle Übernachtungsgäste solidarisch, ob sie das Angebot nutzen oder nicht. Man muss auch wissen, dass die Ausgangslage in Deutschland und in der Schweiz unterschiedlich ist. Der Modal-Split ist in der Schweiz deutlich höher. Bei solchen Angeboten darf man nicht vergessen, dass die Einheimischen auch von dieser Abgabe profitieren.

Harald Sonderegger: Was genau ist der Unterschied zwischen den Bahnsteighöhen?

Werner Fritschi: Der Fernverkehr ist auf 76 cm ausgerichtet. In der Schweiz ist jedoch auch der Fernverkehr auf 55 cm ausgerichtet. Beispielsweise fährt das isolierte S-Bahn-System in Stuttgart auch auf 76 cm, was jedoch eine Ausnahme darstellt. In Gebieten mit Mischverkehr wurden 55 cm der Standard. In Vorarlberg sind es auch 55 cm.

Ester Guyer: Ich habe das erste Mal überhaupt das Gefühl, dass es betreffend Bodenseebahn etwas optimistischer tönt. Unser Thema in Zürich ist jedoch eher der alpenquerende Güterverkehr, da uns nicht zuletzt deutsche LKW unsere Strassen verstopfen. Ich würde von unseren Nachbarn Baden-Württemberg und Bayern gerne hören, ob in diesem Bereich etwas geschieht. Wird mehr investiert? Möchte man diese Verbindungen verbessern und den Güterverkehr auf die Bahn verlegen?

Emil Sänze: Zurzeit ist viel zu viel Güterverkehr auf unseren Bundesautobahnen unterwegs. Wir müssen eine Verlagerung auf die Schiene erreichen; nur wurden in den letzten Jahren Güterbahnhöfe rückgebaut. Es gibt zwar Anzeichen für einen Bewusstseinswandel, aber ich kann der Schweiz derzeit nur empfehlen, den Güterfrachtverkehr hochpreisig zu halten. Deutschland ist ein Durchgangsverkehrsland geworden. Bis jetzt sehe ich in diesem Punkt keine Hoffnung für die Schweiz, dass sich bald Entlastung ergibt. Man kann zwanzig, dreissig Jahre Fehlallokation nicht einfach rückgängig machen.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Der Zeitplan gebietet, dass wir langsam zum Ende kommen. Ich stelle fest, dass eine Aufbruchstimmung spürbar ist, mehr als noch vor fünf Jahren. Dieses Thema ist noch nicht zu Ende diskutiert.

6 Referat zum Thema «Invasive Neophyten: Welches sind die Probleme, welche Lösungen gibt es?»

Vorsitzender Turi Schallenberg: In der letzten Frühjahrskonferenz wurde aus unserer Mitte gewünscht, etwas zum Thema Neophyten zu erfahren. Der Steuerungsausschuss hat entschieden, dieses Thema allenfalls auch im nächsten Jahr weiter zu verfolgen.

Wir freuen uns darüber, dass es uns gelungen ist, eine ausgewiesene Fachkraft auf diesem Gebiet zu finden. Ich begrüsse die Referentin Irene Purtschert. Sie ist Leiterin der Abteilung Abwasser und Anlagensicherheit im Amt für Umwelt des Kantons Thurgau.

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

Irene Purtschert: Folie 2: Die Probleme sind menschengemacht durch absichtliche oder unabsichtliche Einfuhr.

Folie 3: Die Probleme sind meist ökologischer Art, indem invasive Neophyten eine Monokultur bilden und einheimische Pflanzen verdrängen können. Ökonomischer Schaden kann durch die Zerstörung der Infrastruktur oder in der Landwirtschaft entstehen. Ein Teil der Neophyten kann sogar gesundheitliche Schäden verursachen.

Folien 6-13: Im Folgenden stelle ich Ihnen einige problematische Arten vor.

Folie 19: Es ist etwas vom Wichtigsten, dass die verschiedenen Akteure zusammenkommen und gemeinsame priorisieren. Man muss bei der Bekämpfung sehr pragmatisch vorgehen.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Vielen Dank, Irene Purtschert, für diese interessanten Ausführungen.

Markus Müller: Mit dem Thema wollte ich darauf aufmerksam machen, dass wir insbesondere im Bereich Verkauf als Gremium aktiv werden könnten. Es ist stossend, dass man beispielsweise in Singen Pflanzen kaufen kann, die in der Schweiz verboten sind. Andernorts werden einem an der Zollschranke verbotene Produkte abgenommen, aber bei uns sind die Grenzen durchlässig.

Im Kanton Schaffhausen wurde viel Wert darauf gelegt, dass die Rebbauern das einjährige Berufskraut ausreissen. Allerdings räumt der Leiter unseres Landwirtschaftsamts unterdessen ein, dass wir den Kampf verloren hätten. Ein grosses Problem dabei sind die ökologischen Ausgleichflächen, die zwar begrüssenswert, aber auch Brutstätten für dieses Kraut sind.

Irene Purtschert: Das ist so. Man müsste das Berufskraut von Anfang an bekämpfen, was sehr aufwendig ist. Die Landwirte erhalten zwar weniger Beiträge, wenn sie viele Neophyten haben, aber das einjährige Berufskraut ist nicht verboten. Es ist problematisch, dass die Freisetzungsverordnung betreffend verbotene Pflanzen einen sehr statischen Anhang hat. Es bräuchte eine Liste, die leichter angepasst werden könnte. Offene Flächen sind ein Problem; auch bei Revitalisierungen kommen immer zuerst Neophyten, weil es sich um Pionierpflanzen handelt. Man muss diese immer sofort bekämpfen.

Unterdessen haben wir in der Schweiz mit der Branche einen freiwilligen Verkaufsverzicht erreicht, der auch überprüft wird. Zudem gibt es eine Liste mit problematischen, nicht verbotenen Pflanzen. Entsprechende Pflanzen werden mit dem Hinweis versehen, dass eine invasive Verbreitung möglich sei. Es wäre begrüssenswert, wenn solche Massnahmen auch in anderen Ländern umgesetzt würden.

Kurt Zubler: Es ist unverständlich, dass zum Beispiel Kirschlorbeer, der grosse Mühen und Kosten verursacht, immer noch gekauft werden kann, und dass sogar Kommunen diesbezüglich nicht einmal auf ihrem eigenen Grund und Boden aktiv werden. Was können wir tun?

Irene Purtschert: Die Bestimmungen können so angepasst werden, dass Private mehr in die Pflicht genommen werden.

Kurt Zubler: Wie liesse sich ein Verbot von Kirschlorbeer umsetzen?

Irene Purtschert: Das müsste in die Gesetzgebung respektive in die Freisetzungsverordnung aufgenommen werden. Die bestehende Verbotsliste ist zu kurz. Es ist eine Möglichkeit, die Pflanzen gesetzlich zu verbieten. Allerdings sind die Probleme regional unterschiedlich.

Albert Frick: Welche Neophyten sind besonders gesundheitsgefährdend?

Irene Purtschert: Insbesondere Ambrosia und Riesenbärenklau. Ambrosia kann schwere Allergien auslösen, wurde hierzulande beim Aufkommen intensiv bekämpft und taucht nur vereinzelt auf. Das schmalblättrige Greiskraut ist giftig fürs Vieh.

Stephan Tobler: Bei uns gelten für Bahnunternehmen offenbar andere Gesetze als für andere. Seit die Bahnen sparen müssen, werden die Anlagen weniger gut unterhalten. Da wachsen Neophyten noch und noch. Läuft diesbezüglich etwas?

Irene Purtschert: Da läuft etwas, aber es ist nicht so einfach. Das gilt auch für die Autobahnen. Da sind wir bei der Bahn und auch beim Astra immer wieder dran. Wir haben Pläne, und besonders das Greiskraut muss immer wieder bekämpft werden.

Stephan Tobler: Die Nachbarn verstehen das nicht. Bei ihnen kommt jemand von der Gemeinde vorbei, der ihnen sagt, dass sie aktiv werden müssten, aber unmittelbar nebenan auf den Geleisen passiert nichts.

Irene Purtschert: Das sollte nicht sein, aber das ist ein Problem. Man kommt nicht immer durch mit den Plänen. Auch Brachflächen auf Industriearealen oder auf Flachdächern sind ein Problem. Positiv ist, dass wir immer wieder einen Schritt weiterkommen.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Der Zeitplan gebietet, dass wir zu einem Ende kommen.

7 Genehmigung des Protokolls der 52. Sitzung vom 3. Mai 2019

Das Protokoll der 52. Sitzung der IPBK vom 3. Mai 2019 wird ohne Änderungen genehmigt und verdankt.

8 Informationen aus dem Steuerungsausschuss

Vorsitzender Turi Schallenberg: Der Steuerungsausschuss stellt heute keine Anträge. Aus der vergangenen Konferenz haben sich für das Leitungsgremium keine Pendenzen ergeben. An der letzten Steuerungsausschusssitzung wurde Folgendes festgestellt oder beschlossen:

- Wie unter Traktandum 6 bereits erwähnt, hat der Steuerungsausschuss beschlossen, das Thema «Neophyten» allenfalls weiter zu verfolgen. Es existieren uneinheitliche Definitionen und damit unterschiedliche Ausfuhr- und Einfuhrbestimmungen. Ziel könnte sein, unsere Empfehlungen zu gegebener Zeit der Exekutivebene, also der IBK, zu übergeben.

- Den Austausch zwischen den Leitungsgremien der IPBK und der IBK, der in diesem Jahr erstmals aufgrund der Kooperationsvereinbarung zum Tragen kam, empfand der Steuerungsausschuss als sehr fruchtbar und wertvoll. Der Vorsitzende des Ständigen Ausschusses der IBK, Staatsschreiber Rainer Gonzenbach, hat uns umfassend über den Stand der laufenden Projekte informiert. Daraus wurde ersichtlich, dass es die Parlamente sowohl in ideeller als auch in finanzieller Hinsicht braucht, damit das Leitbild für die Bodenseeregion für alle Anrainerländer und -kantone gewinnbringend umgesetzt werden kann. Ausserdem kann die IPBK wertvolle Inputs einbringen, die in die Projektarbeiten integriert werden können. Wir empfehlen den zukünftigen Vorsitzländern und -kantonen, diesen Austausch mit der IBK zu pflegen und gegebenenfalls einzufordern. Wir sind überzeugt davon, dass die Bodenseeregion durch gemeinsames Handeln gestärkt wird.

Martin Hahn: Gibt es konkrete Ergebnisse bezüglich der zukünftigen Koordination der Zusammenarbeit? Eine grössere Nähe wäre wünschenswert.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Wir stehen am Anfang. Die Vereinbarung ist am 1. Januar 2019 in Kraft getreten. Früher wurde an unserer Konferenz nicht durch die IBK informiert, so wie es heute ist. Neu ist auch, dass das Vorsitzland respektive der Vorsitzkanton im Ständigen Ausschuss mitdiskutieren kann. Wir haben gegenseitig die Protokolle geöffnet. Man muss sich aber immer auch bewusst sein, dass das Parlament nicht regiert. Das Parlament gibt Aufträge und kontrolliert. Die Zusammenarbeit soll und wird sich weiterentwickeln.

Harald Sonderegger: Wir haben im Steuerungsausschuss intensiv darüber diskutiert, wie sich die IPBK positionieren soll und kann. Es ist eine deutliche Verbesserung gegenüber früher, dass die IPBK nun jeweils in der Konferenz informiert wird. Dies gewährleistet einen gleichmässigen Wissensstand der Parlamentsmitglieder.

Martin Hahn: Das ist der richtige Weg. Ich schaue zum Vergleich immer auf den Oberrheinrat, der eine ähnliche internationale Funktion hat. Da liegt noch ein Stück Weg vor uns.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft.

9 Bericht aus der Arbeitsgruppe Flughafen Zürich/Fluglärm

Markus Müller, Vorsitzender der Arbeitsgruppe: Eine Bemerkung zum vorangegangenen Traktandum: Wir haben einen wesentlichen Schritt in der Zusammenarbeit mit der IBK gemacht.

An einem Tag wie heute gibt es ausserhalb eines Fünf-Kilometer-Radius kein Fluglärmproblem, weil man aufgrund der Bewölkung die Flugzeuge nicht sieht. Fluglärm ist weitgehend auch visueller Natur. Nebengeräusche wie Strassenlärm oder Haushaltsgeräusche sind oftmals lauter als der eigentliche Fluglärm.

Die Arbeit der Arbeitsgruppe ist schwierig. Nach einem längeren Unterbruch hat wieder eine Sitzung sattgefunden. Ich hatte befürchtet, dass es weiter stocken würde und war angenehm überrascht, dass wir einen wichtigen Schritt vorwärts machen konnten. Jedoch konnten wir noch keine Resolution fassen, weil in der letzten Sitzung die beiden Mitglieder aus Baden-Württemberg verhindert waren.

Allerdings haben wir als Arbeitsgruppe ein Fazit gezogen: «Um allen beteiligten und betroffenen Akteuren Rechtssicherheit zu gewähren und die Sicherheit des Flugbetriebs nachhaltig aufrechtzuerhalten, soll der grenzüberschreitende Betrieb des Flughafens Zürich in einem verbindlichen Vertrag festgehalten werden, der allseits getragen wird.» Das ist das Ziel. Letztlich

sind wir da nicht bestimmend, dafür sind Bern und Berlin zuständig, allerdings spricht die unterste Ebene, die Gemeinden, die Kantone und die Landkreise, massgeblich mit.

Wir werden den Resolutionsentwurf nun bereinigen und wenn möglich bereits in der nächsten Frühjahrskonferenz zur Diskussion stellen.

Das Wort wird nicht gewünscht.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Ich bin nicht mehr lange Vorsitzender der IPBK und ich möchte diese Chance nutzen, Markus Müller herzlich für seine Arbeit danken.

10 Verschiedenes

Vorsitzender Turi Schallenberg: Seitens des Steuerungsausschusses gibt es hierzu keine Themen.

Kurt Zubler: Wir haben im Kanton Schaffhausen das Glück, derzeit noch eine Ständige Kommission für Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu haben, in der wir entsprechende Themen aufgreifen können.

Im Mai 2019 gab es auf dem Rhein einen Wiffenunfall, der zum Glück glimpflich abgelaufen ist. Dabei hat sich gezeigt, dass es in der grenzüberschreitenden Rettung Kommunikationsprobleme zwischen den Polizeikörpern gibt, weil diese nicht über ihre normalen Funkfrequenzen miteinander kommunizieren können. Es wurde eine grosse grenzüberschreitende Übung durchgeführt, in der sich dieses Problem als sehr schwer lösbar zeigte. Wir haben daraufhin die Regierung eingeladen, dazu Stellung zu nehmen. Die zuständige Regierungsrätin hat dann zu unserer letzten Kommissionssitzung Hauptmann Martin Tanner, Abteilungsleiter der Schaffhauser Verkehrspolizei, mitgebracht. Durch diesen Unfall wurde dieses Thema einmal mehr aufgegriffen, und Martin Tanner hat uns die Problemlage detailliert geschildert und sogar einen Lösungsansatz aufgezeigt. Wir würden das Thema gerne in der nächsten Konferenz auf die Traktandenliste setzen. Martin Tanner wäre bereit, in die Konferenz zu kommen und seine Lösung zu präsentieren, sodass wir allenfalls eine Resolution verabschieden könnten. Ich beantrage, das Thema auf die nächste Konferenz zu traktandieren.

Ich habe noch ein zweites Anliegen: Offenbar ist die Verkehrsgruppe nach dem Abgang von Walter Freund als IPBK-Mitglied eingeschlafen. Das sollte man wieder aufgreifen.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Der Steuerungsausschuss nimmt Ihren Antrag gerne entgegen.

Harald Sonderegger: Zu Punkt zwei: Wenn ich mich richtig erinnere, haben wir beschlossen, die Verkehrsgruppe nach der Resolution vorerst zu sistieren. Sollte sich aufgrund der Aktivitäten der IBK die Notwendigkeit ergeben, die Arbeitsgruppe zu reaktivieren, würde das dann erfolgen.

Emil Sänze: Das steht so im Protokoll der Sitzung vom Herbst 2018.

Kurt Zubler: Diese Information scheint nicht zum Gruppenmitglied weitergeleitet worden zu sein. Das Schaffhauser Mitglied der Arbeitsgruppe ist nicht Mitglied der IPBK-Delegation.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Wir werden das aufnehmen.

Nun habe ich noch eine Mitteilung: Die Landtagspräsidentin des Bundeslandes Vorarlberg, Martina Rüscher, hat sich nach dem Umgang der Länder, Kantone und Gemeinden mit dem

Klimanotstand erkündigt. Wir haben dazu eine Umfrage lanciert. Die Umfrageergebnisse liegen an Ihren Plätzen auf.

Das Wort wird nicht gewünscht.

Vorsitzender Turi Schallenberg: Es war kein Jahr der Resolutionen, dafür das Jahr des Beginns der Zusammenarbeit mit der IBK. Ich bedanke mich an dieser Stelle bei unserem Staatschreiber Rainer Gonzenbach für die gute Zusammenarbeit. Bevor ich zur feierlichen Übergabe des Vorsitzes vom Kanton Thurgau an das Land Vorarlberg übergehe, bedanke ich mich herzlich bei den Vertreterinnen und Vertretern des Kantons Schaffhausen für ihre dreijährige Einsitznahme im Steuerungsausschuss. Es war eine tolle und wertvolle Zusammenarbeit. Herzlich danke ich auch den Parlamentsdiensten unter der Leitung von Ricarda Zurbuchen für den reibungslosen Ablauf der Konferenzen, der Sitzungen des Steuerungsausschusses und des Präsidententreffens. Als Vorsitzender darf man die Konferenz präsidieren, aber die Arbeit machen andere im Hintergrund. Ihnen gebührt mehr als nur ein Dankeschön. Ihnen, geschätzte Delegierte aus den zehn Mitgliedsländern und -kantonen, danke ich herzlich für Ihr Kommen und für Ihre Mitarbeit und wünsche Ihnen nach dem Mittagessen eine angenehme Rückreise.

11 Übergabe an das Vorsitzland Vorarlberg, Sitzungsdaten 2020

Vorsitzender Turi Schallenberg: Damit schreite ich zum letzten Akt meiner Tätigkeit als Vorsitzender der IPBK, nämlich zur Übergabe der Sitzungsglocke an das Bundesland Vorarlberg. Ich wünsche Ihnen, Harald Sonderegger, dass Sie diese Glocke gleich oft benutzen müssen wie ich, nämlich lediglich zu Beginn der Sitzung und an deren Ende.

Ich habe auch noch einen Thurgauer Pin für Sie. Der Thurgauer Löwe ist ein Kyburger Löwe. Das Thurgauer Wappen ist heraldisch falsch, weil es in der Heraldik eigentlich keine goldenen Löwen auf silbernem Hintergrund gibt. Jedoch sind Schweizer Kantone, die Grün und Silber in ihrem Wappen tragen, napoleonische Kantone.

Harald Sonderegger: Vielen Dank. Ich werde das in Ehren halten. Allerdings erlaube ich mir anzumerken, dass uns gerade ebendieser Napoleon eine Zeit lang bayrisch gemacht hat. Ich kann mich dem Dank an Ihre Mitarbeitenden vollumfänglich anschliessen. Mein Team und ich übernehmen ein wohlbestelltes Haus.

Termine 2020

Frühjahrskonferenz: 23./24. April 2020, Bregenz

Präsidententreffen: 19. Juni 2020

Herbstkonferenz: 15./16. Oktober 2020, Montafon

*

Vorsitzender Turi Schallenberg: Damit schliesse ich die 53. Konferenz der IPBK und freue mich auf den gemütlichen Teil mit Ihnen.

Schluss der Sitzung: 12.15 Uhr



Protokollführung
Martina Harder

Frauenfeld, 6. Januar 2020