Internationale Parlamentarische Bodensee-Konferenz

Protokoll

über die 64. Sitzung

am Freitag, den 10. Oktober 2025, 10:00 Uhr

Hotel mein inselglück, Insel Reichenau

Beginn: 10:02 Uhr	Schluss: 12:04 Uhr

T a g e s o r d n u n g

1. **Eröffnung der Sitzung**

   Muhterem Aras MdL, Präsidentin des Landtags von Baden-Württemberg ..... S. 1

2. **Grußwort**

   Dr. Wolfgang Zoll, Bürgermeister der Gemeinde Reichenau ..... S. 1

3. **Wissenschaftsverbund Vierländerregion Bodensee**

   Prof. Dr. Sabine Rein, Präsidentin der Hochschule Konstanz (HTWG) Vorsitzende des Wissenschaftsverbunds Vierländerregion Bodensee

   Impulsvortrag mit anschließendem Austausch ..... S. 3

INTERNATIONALE PARLAMENTARISCHE BODENSEE-KONFERENZ

4. **Einführung eines Einheitstickets für die Bodenseeschifffahrt**

Thomas Breitenmoser, Chief Executive Officer der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt AG

Impulsvortrag mit anschließendem Austausch ..... S. 8

5. **Bericht über die Aktivitäten der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK)**

Florian Haßler, Staatssekretär für politische Koordinierung, Europa und Internationales im Staatsministerium Baden-Württemberg
Vorsitzender der Internationalen Bodensee-Konferenz 2025

Impulsvortrag mit anschließendem Austausch ..... S. 18

6. **Verschiedenes** ..... S. 23

7. **Übergabe der Präsidentschaft an den Kantonsrat Zürich** ..... S. 23

T e i l n e h m e r

Mitglieder

Landtag von Baden-Württemberg:	Muhterem Aras, Präsidentin Nese Erikli, Abgeordnete
Kantonsrat Appenzell Ausserrhoden	Hans Koller, Präsident Margrit Müller, Kantonsrätin
Grosser Rat Appenzell Innerrhoden:	Albert Manser, Grossrat
Bayerischer Landtag	Alexander Hold, Vizepräsident Andreas Jäckel, Abgeordneter Ulrike Müller, Abgeordnete
Landtag des Fürstentums Liechtenstein	Manfred Kaufmann, Präsident Helmut Hasler, Abgeordneter Simon Schächle, Abgeordneter
Kantonsrat Schaffhausen	Eva Neumann, Präsidentin Irene Gruhler Heinzer, Kantonsrätin Lorenz Laich, Kantonsrat Michael Mundt, Kantonsrat
Kantonsrat St. Gallen:	Walter Freund, Präsident Philipp Köppel, Kantonsrat Robert Raths, Kantonsrat
Grosser Rat Thurgau:	Dr. Felix Meier, Vizepräsident Peter Bühler, Grossrat

Vorarlberger Landtag	Mag. Harald Sonderegger, Präsident Dr. Hubert F. Kinz, Vizepräsident Robert Blum, Abgeordneter
Kantonsrat Zürich:	Beat Habegger, Präsident Romaine Rogenmoser, Vizepräsidentin Prof. Dr. Monika Wicki, Vizepräsidentin Sylvie Matter, Kantonsrätin

Vortragende

Gemeinde Reichenau	Dr. Wolfgang Zoll, Bürgermeister
Hochschule Konstanz (HTWG)	Prof. Dr. Sabine Rein, Präsidentin, Vorsitzende des Wissenschaftsverbunds Vierländerregion Bodensee
Schweizerische Bodensee-Schifffahrt AG	Thomas Breitenmoser, Chief Executive Officer
Staatsministerium Baden-Württemberg	Florian Haßler, Staatssekretär für politische Koordinierung, Europa und Internationales, Vorsitzender der Internationalen Bodensee-Konferenz 2025

Gast

Internationale Bodensee-Konferenz	Klaus-Dieter Schnell, Geschäftsführer

Verwaltung

Landtag von Baden-Württemberg	Christine Werner, Direktorin Stefan Böhm, Referatsleiter I/1 Diane Busam, Stenografischer Dienst Anja Hof, Referat III/2 Christian Kleinert, Stv. Referatsleiter I/1 Tanja Richt, Referat II/4
Staatsministerium Baden-Württemberg	Preslava Abel
Kantonsrat Appenzell Ausserrhoden	Fabienne Simonetta-Welte, Wissenschaftliche Mitarbeiterin GPK
Bayerischer Landtag	Clarissa Kern, Referentin und Sekretärin des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen
Landtag des Fürstentums Liechtenstein	Hannes Matt, Parlamentsdienst
Kantonsrat St. Gallen	Leandra Cozzio, Parlamentsdienste
Vorarlberger Landtag	Dr. Borghild Goldgruber-Reiner, Direktorin
Kantonsrat Zürich	Moritz von Wyss, Generalsekretär

Punkt 1
Eröffnung der Sitzung

Muhterem Aras MdL, Präsidentin des Landtags von Baden-Württemberg

Vorsitzende Muhterem Aras eröffnet die 64. Internationale Parlamentarische Bodensee-Konferenz im Hotel mein inselglück auf der Insel Reichenau und heißt die Anwesenden, insbesondere Herrn Dr. Zoll, den Bürgermeister der Gemeinde Reichenau, Frau Professorin Dr. Rein, die Präsidentin der Hochschule Konstanz und Vorsitzende des Wissenschaftsverbunds Vierländerregion Bodensee, sowie Herrn Breitenmoser, den Chief Executive Officer der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt AG, herzlich willkommen. Sie kündigt an, Herr Staatssekretär Haßler werde etwas später nachkommen und über die Aktivitäten der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK), deren Vorsitz er derzeit innehabe, berichten. Das baden-württembergische Vorsitzjahr der IBK stehe unter dem Motto „Bodensee: sichtbar vernetzt“.

Punkt 2
Grußwort

Dr. Wolfgang Zoll, Bürgermeister der Gemeinde Reichenau

Dr. Wolfgang Zoll heißt die Mitglieder der IPBK auf der Insel Reichenau herzlich willkommen. Er berichtet, im letzten Jahr sei das 1 300-jährige Jubiläum der Klosterinsel Reichenau gefeiert worden. Eine Insel sei etwas Besonderes, etwas Eigenes. Es gebe einen Grund, weshalb die Mönche im Jahr 724 auf die Reichenau gekommen seien: Hier herrsche eine insulare Mentalität. Aus Perspektive der Reichenau drehe sich das gesamte soziale Gefüge um die Insel. Auf der Insel gebe es keine Politikverdrossenheit. Die Reichenau sei mit über 60 landwirtschaftlichen Betrieben noch stark von der Landwirtschaft geprägt. Die soziale Struktur sei noch intakt, was daran liege, dass die Menschen auf der Insel arbeiteten, wohnten, ihr Vereinsleben und praktisch die gesamten familiären Beziehungen auf der Insel hätten. Wenn hier etwas behauptet werde, finde der Faktencheck auf den vier Quadratkilometern der Insel automatisch und permanent statt. Das sei heutzutage nicht überall so. Auf der Reichenau seien alle politisch interessiert. Denn für Landwirte gehe es um etwas Wichtiges, es gehe um Grund und Boden. Wie schon Mark Twain gesagt habe, werde auf einer Insel Grund und Boden nicht mehr hergestellt. Alles, was in der Bauleitplanung gemacht werde, betreffe daher jeden Einzelnen direkt.

Die Reichenau sei eine Streusiedlung. Das Land wolle gerne nachverdichten, was auf der Reichenau aber nicht sinnvoll sei. Es werde darum gerungen, den Charakter der Reichenau zu erhalten und zu verhindern, dass es am Ende ähnlich wie auf Sylt nur noch Zweitwohnsitze und Ferienwohnungen auf der Insel gebe und die soziale Struktur verloren gehe.

Er empfehle jedem einen längeren Aufenthalt auf der Insel Reichenau. Insbesondere im Oktober oder November, wenn der ganz große Tourismus vorbei sei, könne die Insel als solche wahrgenommen werden. Das sei etwas anderes als das Festland. Die Insel habe eine besondere Sozialstruktur. So habe die Insel auch drei Inselfeiertage, die es sonst nirgends in Baden-Württemberg gebe, was mit den Patrozinien des Münsters zu tun habe. Am 25. April werde der Markustag, am Montag nach dem Pfingstmontag werde das Heilig-Blut-Fest und am 15. August Maria Himmelfahrt gefeiert. An den Prozessionen an diesen Feiertagen beteilige sich die gesamte Kommune.

Das Besondere seien aber nicht nur die Insel und die Gebäude, sondern das seien die Menschen und die Art und Weise, wie sie miteinander lebten. Das sei manchmal friedlich, aber auch nicht immer. Im Gemeinderat werde um die Grundstücke gerungen. Ein Quadratmeter, der dem Tourismus gegeben werde, stehe nicht mehr für das Wohnen zur Verfügung. Wenn er dem Wohnen gegeben werde, stehe er dem Naturraum nicht mehr zur Verfügung. Anders als in anderen Orten werde hier unmittelbar gesehen, wie knapp die vorhandenen Ressourcen seien. Alle seien aufeinander angewiesen. Nur gemeinsam könnten sie das Ganze in den Griff bekommen. Dabei werde auch heftig gestritten. Die jetzige Generation der Gemeinderäte könnte sich, ihre Kinder und Enkelkinder durch die Ausweisung von Bauplätzen problemlos sanieren. Sie täten es aber nicht, weil sie die dörfliche Struktur nicht gefährden wollten. Das politische Handeln werde geprägt von einem Ziel, das gemeinsam verfolgt werde – so unterschiedlich die Interessen auch seien. Insofern lebe die Kommunalpolitik hier vom Kompromiss.

Er hofft, dass sich die Mitglieder der IPBK auf der Insel wohlfühlten und wiederkämen. Die Reichenau lohne einen Besuch.

Punkt 3
Wissenschaftsverbund Vierländerregion Bodensee

Prof. Dr. Sabine Rein, Präsidentin der Hochschule Konstanz (HTWG),
Vorsitzende des Wissenschaftsverbunds Vierländerregion Bodensee

Impulsvortrag mit anschließendem Austausch

Prof. Dr. Sabine Rein führt aus, sie sei Präsidentin der Hochschule Konstanz und seit rund einem Jahr auch Vorsitzende des Wissenschaftsverbunds Vierländerregion Bodensee, den sie hier vorstellen werde.

(Die Rednerin begleitet ihre Ausführungen mit einer Präsentation – Anlage 1.)

Der Wissenschaftsverbund Vierländerregion Bodensee – abgekürzt: W4 –, Europas größter hochschulartenübergreifender Verbund, umfasse 25 Mitgliedshochschulen aus den Ländern Schweiz, Österreich, Liechtenstein und Deutschland. Ausgangsüberlegung für diesen Zusammenschluss sei gewesen, dass die aktuellen Herausforderungen sehr komplex seien und nicht vor Länder- oder Systemgrenzen haltmachten und dass diese Herausforderungen nicht aus einer einzelnen Fachrichtung heraus und nicht von einem einzelnen Akteur zu lösen seien.

Der Wissenschaftsverbund bringe daher Akteure zusammen. Er initiiere innovative Forschungs- und Lehrangebote mit einem Mehrwert für die Region. Die Partnerschaft im W4 zwischen der Vierländerregion Bodensee und den zehn Ländern und Kantonen, die im Rahmen der Internationalen Bodensee-Konferenz organisiert seien, sei sehr stark. Diese Partnerschaft sei mehr als eine formale Vereinbarung. Sie werde vom gemeinsamen Anliegen getragen, den Forschungs-, Bildungs- und Innovationsraum der Vierländerregion zu stärken sowie nach innen und außen sichtbar zu machen. So sei der Wissenschaftsverbund auch beim diesjährigen Sommerfest von Baden-Württemberg in Brüssel mit einem Stand vertreten gewesen.

Die Vorgängereinrichtung des Wissenschaftsverbunds, die Internationale Bodensee-Hochschule (IBH), sei über zwei Jahrzehnte lang ein zentrales Leuchtturmprojekt der IBK gewesen. Ziel sei es gewesen, die Brücke zwischen den Hochschulen in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Liechtenstein zu schlagen. Das Ganze habe auf der Überzeugung gegründet, dass Wissen keine Grenzen

kenne. Die Zusammenarbeit sei 2022 mit der Gründung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) ganz bewusst auf ein neues rechtliches Fundament gestellt worden. Dieser Verbund werde von den 25 Mitgliedshochschulen aus den vier Ländern getragen. Mit der neuen Rechtsform habe der Wissenschaftsverbund nun die Möglichkeit, eigene Drittmittel einzuwerben. Mit der Rechtsformänderung sei auch die Unterstützung durch die IBK intensiviert worden. Der Wissenschaftsverbund sei deutlich mehr als eine Förderkulisse, er sei ein Reallabor für europäische Integration.

An den 25 Mitgliedshochschulen des Wissenschaftsverbunds studierten rund 115 000 Studierende. Zum wissenschaftlich tätigen Personal zählten rund 20 000 Personen. Im Gegensatz zu Eucor, einem Wissenschaftsverbund in der Oberrheinregion, sei beim Wissenschaftsverbund der Vierländerregion Bodensee die Spannbreite der Hochschulen sehr groß. Mit den Universitäten Zürich, St. Gallen und Konstanz, pädagogischen Hochschulen, Kunst- und Musikhochschulen, der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, Hochschulen für angewandte Wissenschaften bzw. Fachhochschulen seien Hochschulen ganz unterschiedlicher Machart, unterschiedlicher Größe und unterschiedlicher Ausrichtung beim Wissenschaftsverbund vertreten. Das kleinste Mitglied sei die Pädagogische Hochschule Schaffhausen mit rund 150 Studierenden, das größte die Universität Zürich mit rund 28 000 Studierenden. Der Wissenschaftsverbund vereine diese große Vielfalt.

Der Hauptsitz des Wissenschaftsverbunds sei an der Universität Konstanz; in Kreuzlingen gebe es eine Außenstelle. Auch das symbolisiere die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Gesteuert werde der Wissenschaftsverbund durch einen Kooperationsrat, in dem die Rektorinnen und Rektoren der 25 Mitgliedshochschulen vertreten seien, einen fünfköpfigen Vorstand, dessen Vorsitzende sie sei, und eine operative Geschäftsstelle mit Sitz in Konstanz und Kreuzlingen. Finanziert werde der Wissenschaftsverbund über Leistungsvereinbarungen mit der IBK, Mitgliedsbeiträge der Hochschulen, Standortmittel des Kantons Thurgau und zunehmend auch durch erfolgreiche Einwerbung von Drittmitteln.

Die Grundüberlegung sei, dass es mehr brauche als Exzellenz einzelner. Gute Wissenschaft brauche Netzwerke über Disziplinen, Hochschulen und Ländergrenzen hinweg. Sie brauche auch Räume, in denen neue Ideen ausprobiert und weiterentwickelt werden könnten. Dafür stehe der Wissenschaftsverbund. Er fördere interdisziplinäre internationale Forschung, ermögliche hochschulübergreifende Studienangebote und gestalte den Wissenstransfer zwischen Hochschulen, Unternehmen, Kommunen und Zivilgesellschaft auf Augenhöhe. Die Mission lasse sich in drei Botschaften zusammenfassen: Wissenschaft fördern, Grenzen überwinden und Gesellschaft gestalten.

In der jetzt auslaufenden Leistungsperiode von 2022 bis 2025 seien rund 13 Millionen € mobilisiert worden, um Wissenschaft und Innovation in der Vierländerregion Bodensee voranzutreiben, davon rund 11,7 Millionen € für die von INTERREG VI Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein geförderten drei W4-Labs und rund 1,6 Millionen € für den ebenfalls von INTERREG unterstützten Kleinprojektefonds. Hinzu kämen noch mehr als 4 Millionen € aus Mitteln der IBK-Länder und -Kantone.

2023 seien drei W4-Labs gegründet worden. Die W4-Labs seien Reallabore, in denen zehn Hochschulen und 50 Partner aus Wirtschaft, Städten und Kommunen gemeinsam an Lösungen für zentrale Zukunftsfragen arbeiteten. Sie beschäftigten sich mit zirkulären Modellen in der Ernährungs- und Textilwirtschaft, Mobilitätslösungen für Verkehrsarten und der Nutzung von IoT-Technologien für ein nachhaltiges Gebäudemanagement.

Mit dem Projekt BodenseeLinked bringe der Wissenschaftsverbund grenzübergreifend Start-ups zusammen. Denn für Start-ups sei es noch schwieriger, in unterschiedlichen Ländern mit unterschiedlichen Rechtsvorschriften im Personalbereich, im Steuerbereich usw. zu agieren. Der Wissenschaftsverbund unterstütze dabei, dass die Grenzen nicht zu Hemmnissen für die Start-ups, die meistens kleine oder mittelständische Unternehmen seien, würden.

Für den Wissenschaftsverbund werde jetzt eine neue Leistungsvereinbarung gelten. Gemeinsam mit der IBK sei in einem intensiven Prozess die Strategie für die nächste Leistungsperiode erarbeitet worden. Diese ruhe auf den drei Säulen: regionale Herausforderungen angehen, in Zeiten zunehmender Wissenschaftsskepsis Vertrauen in die Wissenschaft stärken und Transformation gestalten.

Wie bereits ausgeführt, liege ein Grund für die neue Rechtsform darin, dass der Wissenschaftsverbund künftig deutlich mehr nationale und internationale Fördermittel einwerben könne, um die Vierländerregion stärker als bisher als Modellregion für wissenschaftliche Zusammenarbeit profilieren zu können. Das könne nur gemeinsam erreicht werden. Sie sei dankbar für die große Unterstützung und die politische Gestaltungskraft, die für die Zukunft des Wissenschaftsverbunds ganz entscheidend seien.

Vorsitzende Muhterem Aras dankt Frau Professorin Dr. Rein für den spannenden Einblick und bekräftigt, die aktuellen Herausforderungen könnten in der Tat nur gemeinsam gemeistert werden.

Lorenz Laich bittet um Auskunft, wie sich der immer intensivere Kampf um die besten Talente auf die Zusammenarbeit der Universitäten auswirke. Er merkt an, er könnte sich vorstellen, dass jede Hochschule bestrebt sei, die besten Talente für sich zu akquirieren und dann auch in der Region zu halten.

Prof. Dr. Sabine Rein erläutert, Hochschulen befänden sich oft in diesem Spannungsfeld. Einerseits seien sie Konkurrenten, und andererseits kooperierten sie. Der Wissenschaftsverbund verstärke die Kooperation zwischen den Hochschulen. Zur Attraktivität einer Hochschule trage vieles bei. So sei die Hochschule in Konstanz z. B. international sehr aktiv. Sie habe nicht die Sorge, dass Studierende, die beispielsweise in Projekten mit Vorarlberg mitarbeiteten, unmittelbar abwanderten. Sollten sie das doch tun, weil sie Vorarlberg attraktiver fänden, dann sei das wiederum in Ordnung. Das sei immer auch eine sehr individuelle Entscheidung der Studierenden. Das Wissenschaftssystem – zumindest auf der deutschen Seite – solle durchlässig sein. Sie verstehe jeden Studierenden, der sich für den Bachelorstudiengang für Konstanz und den Masterstudiengang für eine andere Universität entscheide. Der Fokus liege hier auch eher auf dem Mehrwert, den eine Kooperation mit sich bringe, und dieser sei offensichtlich.

Im Übrigen werde bei Ausschreibungen bei Bund-Länder-Programmen oder bei baden-württembergischen Programmen immer mehr verlangt, dass die Anträge in Konsortien gestellt würden. Auch hier gebe es die Situation, dass die Universitäten einerseits konkurrierten, andererseits aber auch kooperierten. Dieses Spannungsfeld finde sich also nicht nur im Wissenschaftsverbund, sondern auch in anderen Bereichen. Das werde aber mit den Partnern meistens sehr gut und freundschaftlich gelöst.

Nese Erikli bemerkt, die Kooperationen über die Grenzen hinweg seien sehr wichtig, um voneinander zu lernen. Die Konkurrenz, die es selbstverständlich gebe, sei nicht zuletzt Ansporn, an der einen oder anderen Stelle etwas besser zu machen. Der Wettbewerb sei ihres Erachtens eher von Nutzen.

Sie fragt, wie die Arbeit des Wissenschaftsverbunds sichtbarer gemacht werden könne und in welchen Bereichen bzw. bei welchen spezifischen Projekten es sich in Zukunft lohnen würde, mehr zu machen und mehr Geld in die Hand zu nehmen.

Prof. Dr. Sabine Rein antwortet, dem Wissenschaftsverbund sei es durchaus ein Anliegen, seine Arbeit sichtbarer zu machen. In den letzten Jahren sei diesbezüglich schon viel unternommen worden. Der Wissenschaftsverbund mache, wie sie finde, eine gute Pressearbeit, bei der er von den 25 Mitgliedshochschulen unterstützt werde. Es sei jetzt damit begonnen worden, mehr Videos bzw. Filme zu nutzen, um so neue Zielgruppen zu erreichen. Überdies gebe es mittlerweile eine Podcast-Reihe vom Wissenschaftsverbund. Der Wissenschaftsverbund sei im Internet und auf allen erlaubten sozialen Medien zu finden. Weitere Anregungen würden gern entgegengenommen. Auf ihren Reisen – auch im außereuropäischen Ausland; die Hochschule habe einen Asienschwerpunkt – seien immer alle sehr beeindruckt, wenn sie über die länderübergreifende Zusammenarbeit des Wissenschaftsverbunds berichte.

Die Schwerpunkte seien in einem partizipativen Prozess in eine Strategie für die nächsten Jahre überführt worden. Es sei wichtig, gemeinsam gegen die Wissenschaftsfeindlichkeit und -skepsis zu arbeiten und das Thema „Gesellschaftlicher Zusammenhalt“ in den Blick zu nehmen. Diese beiden Punkte seien in die Strategie aufgenommen worden. In den letzten Jahren sei im Universitätsbereich die Entwicklung zu beobachten gewesen, dass vor allem Papers produziert und dann in Journals veröffentlicht würden. Das werde weiterhin getan. Daneben sei es nach ihrem Dafürhalten aber wichtig, die Akteure zusammenzubringen und gemeinsam konkrete Lösungen für die Fragen, für die es innovative Ideen brauche, zu finden. Das wünsche sie sich, und das werde auch gemacht.

Beat Habegger bittet Frau Professorin Dr. Rein, noch einmal etwas den Mechanismus zu erläutern, wie der Wissenschaftsverbund an Drittmittel komme. Ihn interessiere, ob der Wissenschaftsverbund als eigenständiger Akteur auftrete und entsprechende Eingaben mache. Des Weiteren interessiere ihn, wie die Hochschulen aus den verschiedenen Mitgliedsländern an die Mittel kämen, ob dies auf deren Initiative hin geschehe und ob bei den einzelnen Hochschulen auch darauf eingewirkt werden sollte, dass sie diese Möglichkeit über den Wissenschaftsverbund nutzten. Überdies bittet er um Auskunft, in welcher Weise der Wissenschaftsverbund mehr Drittmittel einwerben könne, als das die einzelnen Hochschulen tun könnten, wenn sie sich nicht in diesem Verbund zusammengefunden hätten.

Prof. Dr. Sabine Rein erklärt, unter der alten Rechtsform seien die kompletten Drittmittel allein vom Wissenschaftsverbund eingeworben und dann über Ausschreibungen bzw. über thematische Klammern wie z. B. die Labs an die Mitgliedshochschulen weitergegeben worden. Mithilfe eines DFG-konformen Begutachtungsprozesses würden die Projekte, die den höchsten Qualitätsanspruch hätten, gefördert. In der neuen Leistungsperiode, die 2026 beginne, sei das Ziel, noch stärker zusammen mit den Mitgliedshochschulen Anträge z. B. für EU-Mittel zu stellen. Der Wissenschaftsverbund verfüge über wenige Ressourcen und könne nicht alles allein machen. Die Rechtsform sei wichtig, damit der Wissenschaftsverbund selbst Mittel einwerben könne und die Hochschulen noch stärker bitten könne, mitzumachen. Da sei man auf einem sehr guten Weg.

Vorsitzende Muhterem Aras hält fest, es gebe keine weiteren Wortmeldungen. – Sodann dankt sie Frau Professorin Dr. Rein und wünscht ihr und dem Verbund weiterhin viel Erfolg. Wenn es darum gehe, die Arbeit des Wissenschaftsverbunds sichtbarer zu machen, sei in erster Linie der Verbund gefragt. Aber auch die Mitglieder der IPBK könnten einen Beitrag dazu leisten. In der heutigen Zeit sei es ganz essenziell, das Vertrauen in die Wissenschaft zu stärken. Diese stehe für Fakten und solide Datenanalysen. Wie Frau Professorin Dr. Rein bereits gesagt habe, kenne Wissen keine Grenzen. Darum gehe es. Deshalb seien auch alle gefragt, die Arbeit des Wissenschaftsverbunds nach außen noch sichtbarer zu machen.

Punkt 4
Einführung eines Einheitstickets für die Bodensee-schifffahrt

Thomas Breitenmoser, Chief Executive Officer der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt AG

Impulsvortrag mit anschließendem Austausch

Thomas Breitenmoser trägt vor, bei seinen Ausführungen zur Frage, ob die Einführung eines Einheitstickets am Bodensee Sinn mache, werde er auch darauf eingehen, wie in der Weißen Flotte miteinander gearbeitet werde und was die Zukunft bringen könnte.

Er selbst sei in Appenzell Innerrhoden geboren, in St. Gallen aufgewachsen, habe in Zürich und dann in Scherzingen im Kanton Thurgau gewohnt und gearbeitet. In der Coronazeit sei er im Skigebiet Laax tätig gewesen. Seitdem interessiere ihn die touristische Entwicklung von Destinationen – immer mit dem Grundgedanken: Der Mensch stehe im Vordergrund, der Mensch als Mitarbeiter, der Mensch als Gast, der Mensch als Tourist, der komme und die Angebote nutze. Da brauche es zukunftsgerichtete Angebote. Er sei seit einem halben Jahr CEO der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt und sei als Touristiker, als Ostschweizer und als Fan vom Bodensee mit vielen verschiedenen Herausforderungen konfrontiert.

Er stehe heute mit emotionaler Geladenheit und etwas Frustration hier. Bei der Weißen Flotte werde von Gemeinsamkeit gesprochen. Die Bodenseeschifffahrt und das Produkt am See sollten gemeinsam weiterentwickelt und zukunftsgerichtet aufgestellt werden. Gleichzeitig sei ihm gestern Nachmittag in einer E-Mail der deutschen und Österreicher Kollegen mitgeteilt worden, dass sie eine eigene Saisonkarte für ihren Uferverkehr entwickelten. Das sei ohne vorherige Absprache geschehen, ohne dass die Schweizerische Bodensee-Schifffahrt zuvor etwas von diesem Vorhaben mitbekommen habe. Die Bodenseeschifffahrt stehe vor großen Herausforderungen, die gemeinsam angegangen werden sollten, und dann komme so etwas. Er habe sich einen Moment gefragt, ob er seinen heutigen Vortrag darauf ausrichten sollte. Er habe sich jedoch dagegen entschieden. Er wolle weiterhin daran glauben, dass es gelinge, gemeinsam die Probleme zu bewältigen und gemeinsam die Bodenseeschifffahrt weiterzuentwickeln.

(Der Redner begleitet seine Ausführungen mit einer Präsentation – Anlage 2.)

Die Schifffahrtsgesellschaften am Bodensee stünden überall vor den gleichen Herausforderungen: wirtschaftlicher Druck, Rentabilitätsprobleme, Preissensibilität der Menschen, sinkende Margen, enormer Investitionsbedarf. Die Schifffahrtsgesellschaften hätten ein Kulturgut. Sie bräuchten die entsprechenden Mittel, um dieses weiterzuentwickeln und zukunftsgerichtet aufzustellen. Die Betriebskosten stiegen. Die Komplexität im ÖV-Verbundsystem mache es sehr schwer, das alles zu handeln. Es binde intern sehr viele Ressourcen, das alles abzubilden und in der Schweizer Zuverlässigkeit mitzumachen. Beim Angebotsmix und der digitalen Transformation gebe es aber auch einen Innovationsrückstand. Die Jugendlichen seien heutzutage nicht mehr daran interessiert, nur von A nach B zu fahren. Sie wollten Erlebnisse. Sie gingen nicht mehr in den Zoo, um zu schauen, wie ein Elefant aussehe und was er esse. Das wüssten sie. Diese Informationen beschafften sie sich selbst. Aber das Erlebnis, der Geruch des Elefanten usw. könnten nicht digital abgebildet werden. In der Coronazeit hätten sich die Welt, die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Menschen ein Stück weit verändert. Da sehe er bei der Schifffahrt, aber auch bei der regionalen Entwicklung Nachholbedarf. Die Frage sei, was die jungen Menschen in den nächsten zehn Jahren dazu bringe, mit dem Schiff nach Meersburg zu reisen oder in Konstanz neben dem Shopping noch weitere Kultur- und Freizeitinstitutionen zu besuchen. Die Freizeitprodukte müssten in die Zukunft gebracht werden. Dann würden die Gäste die Destinationen mit den Schiffen anfahren. Das ließe positiv in die Zukunft schauen.

Auch das unterschiedliche Preisniveau mache es für die Schweizerische Bodensee-Schifffahrt sehr schwer, im Konstrukt der Weißen Flotte zu arbeiten. Die Kaufkraft und Preissensibilität seien in der Schweiz und in Deutschland unterschiedlich. Darüber hinaus führe die Entwicklung am deutschen Südufer, wo die Preise in der Gastronomie und Hotellerie ständig gestiegen und mittlerweile mit denen in der Schweiz vergleichbar seien, dazu, dass die Freizeitprodukte weniger genutzt würden. Wenn mehr Geld für Gastronomie und Hotellerie aufgebracht werden müsse, bleibe weniger für Freizeitprodukte wie Schifffahrt oder Museumsbesuche. Der Tourismus in den Hotspots wie z. B. Meersburg sei in den Sommermonaten auf Massenabfertigung ausgerichtet. Die Bodenseebesucher seien unzufrieden, weil sie für die hohen Preise nicht mehr die Dienstleistung erhielten, die sie erwarteten. Das spiele alles mit hinein. Viele Schweizer nutzten die Schiffe der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt, um ans Südufer zu gelangen, aber auch deutsche Gäste machten Ausflüge in die Schweiz. Einige führen vielleicht einen Teil der Strecke mit dem Fahrrad und nähmen auf dem Rückweg dann das Schiff. Pro Saison würden mit den Schiffen etwa 200 000 Menschen zu den Destinationen in Deutschland gebracht. Auf der Schweizer Seite gebe es keine Langzeittouristen, sondern nur Tagestouristen. Für die Schifffahrt sei es ein beträchtlicher Mehrwert, Destinationspartner zu haben, die den Gästen auch etwas böten. Die Schiffe brächten kaufkräftige Gäste nach Deutschland und auch in die Schweiz. Das sei ein Austausch, ein Miteinander.

Frustration bereite den Gästen der momentane Tarifdschungel. Allein die Schweizerische Bodensee-Schifffahrt habe rund 600 Produkte. Sie beteilige sich an den Gästekarten, dem ÖV-System, der Halbtax, dem GA, der Bodensee Card PLUS usw. Immer wieder erreichten sie Anfragen nach Rabattierungen. Das mache es immer schwieriger, das richtige Ticket zu verkaufen, sodass es trotz guter Absicht bisweilen zu Fehlverkäufen komme. Als in der diesjährigen Saison in Konstanz fälschlicherweise Onlinetickets für die Schweizer Bodensee-Schifffahrt verkauft worden seien und es drei Monate gedauert habe, bis der Fehler behoben worden sei, sei gegenüber den Schweizern argumentiert worden, der Algorithmus habe die Änderung nicht früher zugelassen. Hier könne durchaus die Vermutung aufkommen, dass kein Interesse daran bestehe, die Tarife gemeinsam zu gestalten. Möglicherweise spiele auch das Gefühl mit hinein, dass die Großen mit den Kleinen machen könnten, was sie wollten. Das müsse sich ändern. Es müsse auf Augenhöhe darüber diskutiert werden, wie dem Gast das Beste geboten werden könne.

Aus Sicht des Gastes sei es unbefriedigend, wenn sein in Konstanz gekauftes Ticket nicht auf einem Schiff der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt gültig sei, sondern nur auf einem Schiff der deutschen Flotte, und er dann vielleicht zwei Stunden auf das nächste Schiff warten müsse. Wenn die Reise an Reedereigrenzen ende, werde die Erlebniskontinuität und die Freude der Gäste beträchtlich eingeschränkt.

Auch gebe es Schwankungen bei der Service- und Informationsqualität. Immer mal wieder komme es zu Ausfällen. Die Qualität bei der Flotte und im Gästeservice sei nicht gleich. Auch daran müsse gearbeitet werden. Wenn das Erlebnis Schifffahrt gesteigert werden und in die Zukunft gebracht werden solle, brauche es hier Verbesserungen und Modifikationen.

Wie bereits erklärt, falle es ihm gerade schwer, zum Kernthema „Einheitsticket für die Bodenseeschifffahrt“ für die Weiße Flotte zu sprechen. Er versuche es dennoch. Nach seinem Verständnis brauche es eine klare Botschaft. Der Gast solle mit den Schiffen die verschiedenen Destinationen erreichen können. Es brauche eine gemeinsame Vermarktung. Das werde mit der Weißen Flotte versucht. Doch stellten einige ihre eigenen Vorteile und Bedürfnisse in den Vordergrund. Es müsse dem Gast ein einheitliches Erlebnis ermöglicht werden. Das könne jedoch nicht nur die Schifffahrt leisten. Vielmehr brauche es dazu auch die Zusammenarbeit mit allen anderen Stakeholdern und Dienstleistern.

Junge Menschen erwarteten heutzutage Freiheit und Flexibilität. Sie buchten die Reise nicht schon einen Monat im Voraus, sondern entschieden sich spontan. Daher sollte nicht das Transportmittel, sondern das gemeinsame Erlebnis in den Vordergrund gestellt werden.

Was die digitalen Erwartungen der Gäste betreffe, so sei die Schifffahrt meilenweit davon entfernt, diese zu erfüllen. Derzeit gehe der Gast noch ohne Ticket aufs Schiff. Auf der Fähre gingen die Kassierer dann von Gast zu Gast. Wenn sich jemand gut verstecke, fahre er gratis. Das sei die Realität auf dem Schiff. Dagegen steige kein Schweizer in einen Zug der SBB, ohne zuvor ein Ticket gelöst zu haben. Es brauche bei der Schifffahrt also auch in diesem Bereich ein Umdenken und eine Weiterentwicklung.

Überdies sei eine nahtlose Integration sehr wichtig. Es sollte ein Ticket für die Schifffahrt verkauft werden können, das es dem Gast gleichzeitig ermögliche, Freizeitdienstleistungen und Produkte an der Destination zu nutzen. Das sollte gemeinsam vermarktet werden. Das Storytelling sollte so aufgebaut sein, dass der Gast zu Hause oder im Hotel abgeholt, ihm ein wunderschöner Tag am Bodensee bereitet und er dann wieder zurückgebracht werde. Wenn für den Gast das Erlebnis stimme, erzähle er es weiter und komme auch wieder. Wenn es nicht stimme, er das Schiff wechseln oder ein zweites Ticket kaufen müsse, damit er mit einem deutschen Schiff fahren könne, dann werde er nie mehr kommen.

Die Schifffahrt verbinde. Ein Tagesticket, ein Erlebnis, ein Bodensee – für ihn sei das ein Zukunftsmodell für das Gästeerlebnis mit viel Mehrwert für alle. Es sollte eine Tageskarte geben, mit der der Bodenseegast – unabhängig davon, welche Landesfahne am Schiff hänge – auf ein Schiff gehen könne, dort herzlich willkommen geheißen werde und das Erlebnis bei guter Qualität genießen könne, sodass er am Schluss wieder zufrieden nach Hause gehe. Das sei nicht nur eine Vision, sondern auch eine Chance für die Bodenseeregion und die Gäste. Das könne jetzt angegangen werden. In der Bodenseeregion gehe das aber nur gemeinsam.

Auf die mitgebrachte Folie „Impulse zur Mitgestaltung“ wolle er aufgrund der gestrigen Ereignisse nicht näher eingehen. Seines Erachtens müsse zuerst die Schifffahrt im Verbund ihre Hausaufgaben machen und auf einen gemeinsamen Nenner kommen.

Die Weiße Flotte präge das Bild vom Bodensee. Sie sei ein wichtiges Freizeitprodukt und Kulturgut mit Zukunft. Sie sei selten Teil des Berufsverkehrs, aber immer ein echtes Erlebnis im Freizeitverkehr. Sie schaffe Emotionen, lasse Erinnerungen entstehen und schenke einen entschleunigten Weitblick übers Wasser. Den Touristen müsse ein Produkt geboten werden, das ihre Bedürfnisse nach Wohlfühlen und Erlebnis erfülle. Davon profitierten dann auch die Gastronomie und Hotellerie am See. Sein Appell sei daher, gemeinsam den Gast, den Menschen in den Vordergrund zu stellen und eigene Bedürfnisse zurückzustellen, um dem Gast mit einem gemeinsamen Bodenseeticket ein schönes Erlebnis am Bodensee zu ermöglichen. Es gehe darum, sich weiterzuentwickeln und auch für junge Menschen ein passendes Angebot bereitzuhalten. Der Bodensee sei eine Perle, die mehr in den Vordergrund gestellt werden sollte. Alle Dienstleister, die

tagtäglich dafür arbeiteten, den Gästen ein schönes Erlebnis zu ermöglichen, sollten – auch mit einer gemeinsamen Vermarktung – darin unterstützt werden. Dann sei er zuversichtlich, dass die Weiße Flotte auch noch in 20 Jahren – mit modernisierten Antrieben oder als Kulturgut – weiterfahre und die Menschen glücklich mache.

Vorsitzende Muhterem Aras merkt an, während bei dem vorherigen Vortrag festzustellen gewesen sei, dass die Zusammenarbeit alle weiterbringe, sei hier festzustellen, dass die Zusammenarbeit bisher noch nicht gelinge. Doch auch in Stuttgart habe es Jahrzehnte gedauert, bis der Tarifdschungel beim ÖPNV etwas verkleinert worden sei. Deshalb gebe sie die Hoffnung nicht auf, dass aus der Vision des Einheitstickets am Bodensee tatsächlich eine Chance werde.

Im Übrigen begrüßt sie an dieser Stelle Herrn Staatssekretär Haßler, der mittlerweile eingetroffen sei.

Dr. Hubert F. Kinz legt dar, pro Tag fahre ein Schiff aus der Schweiz nach Österreich, es fahre aber nicht zurück. Vielmehr steure es zunächst Lindau an, und erst von dort fahre es wieder in die Schweiz. Bodenseegäste, die von Österreich in die Schweiz zurückwollten, müssten auf die Bahn umsteigen. Sie könnten den ECE aus München nutzen oder die S7, die in der Fahrplan-App allerdings nicht angezeigt werde. Dass es keine direkte Rückfahrtmöglichkeit gebe, sei ein Unding. Das habe damit zu tun, dass die Stadtwerke Konstanz, die ihre Hand über allen frequentierten Häfen am See hätten, für die Schweizer Schiffe der Weißen Flotte nur Querverbindungen, aber keine Längsverbindungen vorsähen.

Des Weiteren müsse, wenn ein Schweizer Schiff in Österreich anlegen wolle, mindestens ein Gast aus der Schweiz nach Österreich mitfahren, weil das Schiff ansonsten vor einem Verzollungsproblem stehe. Dann schreite der österreichische Zoll ein und spreche eine Beschlagnahme aus. Das könne es heute auch nicht mehr sein.

Diese Punkte lägen schon lange auf dem Tisch und müssten endlich geregelt werden. Im Grunde sei es völlig egal, mit welchem Schiff die Gäste führen. Die Fahrt müsse ein Erlebnis sein. Sie sei aber kein Erlebnis, solange es solche Hindernisse gebe und der Gast nicht auf direktem Weg zurückfahren könne.

Thomas Breitenmoser weist darauf hin, es würden auch Kombitickets angeboten, in denen die Berg- und Talfahrt mit der Pfänderbahn inbegriffen sei. Die Schiffe führen dreimal am Tag Richtung Bregenz/Lindau, ein Mal fahre auch die deutsche Schifffahrtsgesellschaft von Rorschach nach Bregenz und Lindau.

In dieser Saison sei es mehrmals vorgekommen, dass die Schiffe nicht gekommen seien, um die Gäste aus der Schweiz aufzunehmen, was zu Unmut geführt

habe. Wenn dann bekannt werde, dass das Schiff keine technische Störung habe, sondern lediglich für einen Charter eingesetzt worden sei, stelle sich durchaus die Frage, ob hier der Gast oder das eigene Interesse im Vordergrund stehe.

In Bregenz stiegen fast zwei Drittel mehr Gäste ein als aus. Dank der S7 müsse die Schweizer Schifffahrtsgesellschaft nicht alle zwei Stunden ablegen. Die Gäste kämen mit dem Schiff zur Destination, wo sie zwei, drei Stunden verweilen und dann wieder mit dem Schiff zurückfahren könnten. Sie hätten aber auch die Möglichkeit, schon nach einer Stunde oder noch am späten Abend mit der S7 zurückzukehren. Die Schweizer Schifffahrtsgesellschaft könne nicht im Stundentakt fahren. Die kleinen Destinationen des Uferverkehrs in der Schweiz seien für die deutschen und österreichischen Partner nicht interessant und lohnend. Die drei, vier Leute, die da ein- oder aussteigen würden, müssten den ÖV nehmen. Für ihn sei es wichtig, diese auch zu bedienen. Die Destinationen müssten sich dann aber bemühen, Freizeitprodukte anzubieten, damit auch Gäste kämen. Die Schweizerische Bodensee-Schifffahrt hole die Gäste dann gern wieder ab.

Nese Erikli äußert, hier gehe die Arbeit nicht aus. Es sei nicht üblich, dass in der IPBK so kritische Vorträge zu hören seien. Es sei aber gut, dass die Problematik angesprochen werde. Die IPBK werde hier Aufgaben mitnehmen.

Das Land habe auch das Ziel, die Bodenseeschifffahrt zu elektrifizieren. So sei z. B. vor einigen Jahren die vollelektrische Fähre Mainau in Betrieb genommen worden. Die Umsetzung der Elektrifizierung sei vom Land Baden-Württemberg gefördert worden. Sie selbst habe Ende letzten Jahres dem ISC Konstanz einen Scheck des Landes Baden-Württemberg über rund 9 Millionen € für die Solarenergieforschung übergeben dürfen. Die Umrüstung der Bodenseeschifffahrt hin zur Elektrifizierung oder zum Wasserstoff sei für Baden-Württemberg ein großes Thema. Sie interessiere, wie diesbezüglich die Planung bei der Bodenseeschifffahrt aussehe, auf welche Technik gesetzt werde und ob hierzu Zahlen vorlägen.

Es sei in der Tat besorgniserregend, dass sich Deutschland und Österreich jetzt auf eine Saisonkarte geeinigt hätten und die Schweiz außen vor bleibe. Sie nehme das als Auftrag mit. In ihren Bereich fielen die Bodensee-Schiffsbetriebe (BSB) in Konstanz. Den Geschäftsführer Dr. Norbert Reuter kenne sie sehr gut. Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Konstanz sei der Oberbürgermeister Burchardt. Sie werde Kontakt mit der Geschäftsführung und dem Oberbürgermeister aufnehmen. Zusätzlich werde sie eine Anfrage an das Landesverkehrsministerium richten. Denn es sei klar, dass die Schifffahrt nicht attraktiv sei, solange der Gast, wenn er ein Schiff verpasse, für das nächste ein neues Ticket lösen müsse. Im Übrigen bittet sie die anderen IPBK-Mitglieder, in ihren jeweiligen Bereichen auch tätig zu werden.

Thomas Breitenmoser ergänzt, es gebe bisher eine gemeinsame Saisonkarte, die im Vorverkauf 300 € koste. Vor zwei Wochen sei ihm von den BSB telefonisch

mitgeteilt worden, dass es im Verkauf Einbrüche gebe und die Saisonkarte daher günstiger angeboten werden sollte. Er sei gefragt worden, ob die Schweizer Seite dabei mitmache. Nach seinem Dafürhalten könne es aber angesichts der derzeitigen finanziellen Herausforderungen nicht der Zukunftsweg sein, das Erlebnis Schifffahrt günstiger zu machen. Vielmehr brauche es eine Qualität, die die Schifffahrt für den Gast zum Erlebnis mache. Dann steige auch die Nachfrage. Er habe daher die Frage nach der Zielgruppe für die Saisonkarte gestellt. Für Schweizer Gäste seien 300 Franken in Ordnung. Das sei günstig. Die Jahreskarte für Bus und Zug von Konstanz nach Langenargen koste im Vergleich dazu 580 €. Daraufhin habe er gestern die Mail erhalten, dass für den Uferverkehr von Bregenz nach Konstanz die Jahreskarte künftig 162 € kosten solle. Wenn die Gäste nun mit dieser Karte ein Schweizer Schiff nehmen wollten, müssten sie zurückgewiesen werden, was nur wieder zu Verdruss führe.

Elektrifizierung sei ein großes Thema in allen Destinationen, die Freizeitdienstleistungen anböten. Derzeit gebe es bei der Unterägerisee-Schifffahrt und der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft erste umgebaute elektrifizierte Schiffe, die auch als Beispiele herangezogen würden. 60 bis 90 Jahre alte Schiffe, die für den Betrieb mit fossilen Brennstoffen gebaut worden seien, könnten bei einer Umrüstung nicht mit beliebig vielen Batterien ausgerüstet werden, weil insbesondere auch Fragen des Gewichts und der Verteilung des Gewichts berücksichtigt werden müssten. Das Schiff auf dem Unterägerisee mache am Tag drei Rundfahrten, in Zürich sei der Querverkehr relativ schnell wieder an der nächsten Landestelle, wo er andocken könne. Die Schweizer Schiffe auf dem Bodensee legten bis zu 13 km zurück. Die Distanzen seien viel größer, der Wellengang sei zum Teil erheblich. Bei zwei, drei Meter hohen Wellen könne nicht mehr mit Halblast gefahren werden, dann brauche es den Volllastbetrieb. Dabei werde doppelt so viel Diesel verbraucht. Hoher Wellengang würde sich bei elektrisch betriebenen Schiffen dann entsprechend auf den Stromverbrauch auswirken. Diese Herausforderungen müssten bewältigt werden.

Ob künftig Wasserstoff oder Strom eingesetzt werde, werde sich zeigen. Derzeit werde viel über synthetischen Diesel diskutiert. Am Bodensee gebe es bereits private Tankstellen für synthetischen Diesel. Seines Erachtens funktioniere die Umstellung nur, wenn die private Schifffahrt anfange und die Weiße Flotte dann mitmache. Im Moment gebe es Ende des Jahres auch Rückvergütungen auf den Dieseleinkauf vom Bund. Es wäre zu prüfen, ob das bei synthetischem Diesel auch möglich sei. Wie es heiße, werde beim Einsatz von synthetischem Diesel bis zu 80 % weniger CO_2 ausgestoßen. Es müsse nichts umgebaut werden. Lediglich die Tanks müssten gereinigt und durchgespült werden. Da könnten die privaten Schifffahrtsgesellschaften, die auch sehr unter Druck seien, beginnen, und die Weiße Flotte müsste dann mitziehen. Doch brauche es die Unterstützung von Bund und Kanton im Hinblick auf eine Gleichstellung des Einsatzes von synthetischem Diesel mit dem normalen Diesel.

Robert Raths erinnert, er – selbst Verwaltungsrat der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt – habe in der letzten IPBK-Sitzung angeregt, die Einführung eines Einheitstickets auf die Tagesordnung zu setzen, weil es ihm auch darum gehe, dass die Politik einen Auftrag mitnehme. Er betont, ohne staatliche Hilfe werde es dieses Tourismusangebot nicht mehr geben. Sowohl die anstehende Sanierung der Schiffe der Schweizerischen Bodensee-Schifffahrt als auch deren Elektrifizierung seien sehr kostspielig. Ein Privatunternehmen könne ohne staatliche Hilfe keine attraktiven Tickets anbieten, die Schiffe unterhalten und die Elektrifizierung vorantreiben. Die Schifffahrtsunternehmen in Österreich, Deutschland und der Schweiz schrieben rote Zahlen. Wenn sie in die Zukunft investierten, müsse der Staat mitmachen. Da stelle sich die Frage, wie viele Mittel die Politik bereit sei zur Verfügung zu stellen, und das in Zeiten, in denen überall vom Sparen gesprochen werde. Der Tourismus am Bodensee sei ein Kulturgut, das erhalten werden müsse. Der Tourismus erzeuge eine hohe Wertschöpfung. Er appelliert deshalb an die IPBK-Mitglieder, auch innerhalb ihrer Fraktionen entsprechende Vorstöße zu unternehmen.

Ulrike Müller dankt Herrn Breitenmoser für die offenen Worte. Sie meint, die IPBK sei dafür das richtige Gremium. Die politische Ebene müsse hier an Lösungen arbeiten. Als Beispiel nenne sie die Allgäu-Walser-Card, die ursprünglich nur im ÖPNV gegolten habe. Mittlerweile sei sie vom viel weitreichenderen Allgäu-Walser-Pass abgelöst worden. Bis es dazu gekommen sei, sei hart gerungen worden. Der Prozess sei auch nur gelungen, weil die Politik die Akteure gezwungen habe, gemeinsam an einen Tisch zu sitzen und Lösungen zu erarbeiten. Die IPBK sei hier klar gefordert, dabei zu helfen, die Akteure an einen Tisch zu bekommen und diese zu begleiten. Ob der Staat dann Geld bereitstellen müsse, werde sich zeigen.

Sie fragt, ob es vorstellbar sei, dass die IPBK hier klar definiere, dass sie ein gemeinsames Tagesticket wolle und Lösungen jenseits von Dumpingpreisen gefunden werden müssten. Sie bekräftigt, sie wolle mithelfen, hier Brücken zu bauen und politische Lösungen zu finden. Da sei die Politik gefordert.

Thomas Breitenmoser meint, es sei Zeit, sich ins Gesicht zu sehen und sich den Aufgaben zu stellen.

Obwohl derzeit jeder vom Sparen spreche, versuchten Bund, Kantone und Gemeinden durchaus, die Bodenseeschifffahrt zu unterstützen. Auch mit den Kantonen und Gemeinden in der Schweiz, deren Seeufer angefahren würden, werde gut zusammengearbeitet. Es gebe aber Destinationspartner, denen es egal sei, ob die Schiffe Gäste brächten, weil sie der Meinung seien, dass die Gäste, wenn sie nicht mit dem Schiff kämen, eben mit dem Bus anreisen würden. Hier sollte mehr zusammengearbeitet werden. Beispielsweise könne mit der Insel Mainau auch kein Kombiticket verkauft werden, weil das technisch nicht möglich sei. Das Erlebnis des Gastes werde aber unterbrochen, wenn er mit dem Schiff zur Insel

fahre und dort dann separat ein Ticket für die Insel lösen müsse, das fast mehr koste als die Schifffahrt. Gäste mit einem SBB RailAway-Ticket, die von der Insel Mainau mit dem Schiff zurückfahren wollten, müssten mit einem deutschen Schiff fahren, weil die Mainau beim SBB RailAway-Ticket mit der deutschen Schifffahrt kooperiere. Auf den Schweizer Schiffen würden die Gäste zurückgewiesen. Derartige Fälle gebe es noch mehr.

Peter Bühler schildert, er habe im Sommer mit seiner Familie auf der Rückfahrt von der Mainau das erlebt, was Herr Breitenmoser eben beschrieben habe. Gäste, die nicht das richtige Ticket gehabt hätten, seien vom Schiff nicht mitgenommen worden. Das habe auf der ganzen Rückfahrt auf dem Schiff auch unter den Gästen, die korrekte Tickets gehabt hätten, für Aufruhr gesorgt und habe deren Schifffahrtserlebnis erheblich beeinträchtigt. Er bittet daher um Auskunft, wie schnell ein Einheitsticket eingeführt werden könnte, wenn alle in die gleiche Kerbe schlügen.

Thomas Breitenmoser antwortet, im Grunde könnte mit der Umsetzung schon morgen begonnen werden. Ein Ticket müsste bereitgestellt und in die Systeme eingepflegt werden. Das Abrechnungsverfahren liefe im Hintergrund. Er würde es schon morgen einsetzen wollen, doch müsse die Weiße Flotte zunächst ihre Hausaufgaben machen. So müsse u. a. geklärt werden, wie das Einheitsticket zukunftsgerichtet finanziert werde und zu welchem Preis die Tageskarte z. B. in die Gästekarte eingebunden werde. Die Rabattierschlacht – sowohl bei den Schweizern als auch bei den Deutschen – müsse aufhören. Die Schifffahrt müsse einen Wert bekommen, der ein Überleben ermögliche. Ein Einheitsticket wäre überdies eine Chance, das Ticketwirrwarr etwas zu entschlacken.

Das Thema sollte auch auf der nächsten Konferenz der VSU im November behandelt werden. Im Fokus sollte dabei nicht das eigene Unternehmen stehen, sondern das Gästeerlebnis sowie die Entwicklung der Destinationen in der Schweiz und in Deutschland.

Philipp Köppel bemerkt, die Problematik und die Dringlichkeit seien erkannt. Er stellt den Antrag, dass die IPBK oder auch die IBK dazu eine Taskforce bestehend aus Mitgliedern der drei Länder gründe, um möglichst schnell Lösungen zu erarbeiten, wie es hier vorangehen könne.

Vorsitzende Muhterem Aras bekräftigt, sie habe ohnehin die Absicht gehabt, dass die IPBK einen Arbeitsauftrag aus der heutigen Sitzung formuliere.

Zunächst dankt sie jedoch Herrn Breitenmoser für seine offenen Worte. Die IPBK sei im Grunde genau das richtige Gremium dafür. Denn hier gehe es darum, die Zusammenarbeit zu verbessern und sich noch enger zu vernetzen. Die Problematik könne in die jeweiligen Parlamente hineingetragen werden. Frau Erikli habe bereits dargelegt, was sie als Abgeordnete unternehmen werde. Herr

Staatssekretär Haßler, der die Regierung vertrete, sei ebenfalls zugegen. Auch da könne flankierend zusammengearbeitet werden. Auch wenn dieses Jahr keine weitere Sitzung der IPBK vorgesehen sei und der Vorsitz Baden-Württembergs nur noch bis Ende des Jahres daure, könne ein entsprechender Arbeitsauftrag vorbereitet werden. Sie wolle den Züricher Kollegen, die nächstes Jahr den Vorsitz hätten, nicht vorgreifen. Möglicherweise könnte aber in der nächsten Sitzung schon Konkretes mitgeteilt werden. Das sei ein Thema, das alle bewege. Es sei deutlich geworden, dass der Gast im Fokus stehen müsse. Wenn auf allen Ebenen stärker zusammengearbeitet werde, gelinge es auch, den Menschen im Alltag positive Erlebnisse zu schaffen. Sie würde das daher – das Einverständnis der IPBK-Mitglieder vorausgesetzt – als Arbeitsauftrag mitnehmen.

Philipp Köppel weist darauf hin, er habe einen Antrag gestellt, über den abgestimmt werden sollte.

Stefan Böhm erklärt, das Statut der IPBK sehe keine Taskforce vor. Es gebe aber die Möglichkeit, eine Arbeitsgruppe einzurichten. Darüber könne, wenn das gewünscht sei, jetzt abgestimmt werden.

Philipp Köppel beantragt, eine Arbeitsgruppe, die sich mit dem Thema Einheitsticket befasse, einzusetzen.

> Einstimmig stimmt die IPBK der Einsetzung einer entsprechenden Arbeitsgruppe zu.

Vorsitzende Muhterem Aras dankt für die sehr fruchtbare Debatte.

Punkt 5
Bericht über die Aktivitäten der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK)

Florian Haßler, Staatssekretär für politische Koordinierung, Europa und Internationales im Staatsministerium Baden-Württemberg,
Vorsitzender der Internationalen Bodensee-Konferenz 2025

Impulsvortrag mit anschließendem Austausch

Florian Haßler führt aus, es sei ihm eine Freude und Ehre, in der Sitzung der Internationalen Parlamentarischen Bodensee-Konferenz über die Schwerpunkte und Aktivitäten der Internationalen Bodensee-Konferenz im Vorsitzjahr von Baden-Württemberg zu berichten, aber auch zu zeigen, wie wichtig es der Landesregierung von Baden-Württemberg und ihm persönlich sei, eng mit den Parlamentariern in diesem Bereich zusammenzuarbeiten. Nach dem Treffen mit dem IPBK-Steuerungsausschuss am 24. Januar in Stuttgart sei dies der zweite Austausch über die Gremien hinweg. Dieser Austausch könne durchaus noch weiter vertieft werden.

Dass die Gründung der Internationalen Bodensee-Konferenz seinerzeit einer sehr schlechten Wasserqualität geschuldet gewesen sei, könne sich heute fast niemand mehr vorstellen. Heute sei die internationale Zusammenarbeit in der Bodenseeregion angesichts weltweiter Krisen und anderer Herausforderungen mehr denn je gefordert. Das Land Baden-Württemberg sei sich bei der Erstellung des Vorsitzprogramms durchaus der Verantwortung bewusst gewesen, die ihm als Bodenseeanrainer mit dem längsten Ufer zukomme. Neben den Fachministerien sei auch der Ministerpräsident sehr eng eingebunden. Offiziell seien alle Regierungschefs die Vertreter in der Bodensee-Konferenz.

Das Motto des baden-württembergischen Vorsitzjahres „Bodensee: sichtbar vernetzt“ passe durchaus zu den Vorträgen in der heutigen Sitzung der IPBK. Auch gebe es in der IBK und der IPBK Überschneidungen bei der Themensetzung. Bei der IBK seien landesintern folgende Schwerpunkte gesetzt worden: grenzüberschreitende Mobilität, Umwelt und Natur, Stärkung der Wirtschaft und Digitalisierung rund um den Bodensee sowie Sicherheit und Krisenmanagement.

Beim Thema „Grenzüberschreitende Mobilität“ sei auch über die Bodenseeschifffahrt intensiv diskutiert worden. Die IBK habe in ihrer Rolle als Kümmerer für die klimaneutrale Bodenseeschifffahrt gleich zu Beginn der baden-württembergischen Präsidentschaft eine diesbezügliche Vertiefungsstudie veranlasst. Bereits

unter dem Vorsitz von Bayern sei eine ausführliche Studie zu diesem Thema vorgelegt worden. Diese solle jetzt vertieft werden, indem abseits des Personenverkehrs am Bodensee alternative Antriebsformen wie Elektro- oder Wasserstofftechnologien, vor allem aber auch die Infrastruktur und die Kosten näher betrachtet würden.

Gleichzeitig sei der Bereich HVO-Diesel in den Blick genommen worden. Die IBK habe sich im Sommer bei einem Besuch der HVO-Tankstelle „Ultramarin“ in Kressbronn über die neueren Entwicklungen unterrichten lassen. Die Marina setze seit 2023 ausschließlich auf HVO 100, das sehr gut angenommen werde. Inzwischen kämen auch viele Schweizer Bootsbesitzer nach Kressbronn, um dort HVO zu tanken. Der dadurch erreichte Klimavorteil werde auf dem Tankticket sichtbar gemacht. Mittlerweile gebe es auch auf der Schweizer Seite eine HVO-Tankstelle, die er auf seiner Sommertour besichtigt habe. HVO, ein erneuerbarer Dieselkraftstoff, der ausschließlich aus Abfällen und Reststoffen hergestellt werde, sei durchaus eine interessante Entwicklung. Der große Vorteil liege darin, dass am Bodensee ohne einen aufwendigen Umbau von Motoren oder Infrastruktur hohe Treibhausgaseinsparungen und eine bessere Abgasqualität ermöglicht würden. Seines Erachtens könnte das eine gute Technologie sein, die es zu skalieren gelte. Deswegen sei in der IBK dieses Thema auch auf die Agenda geschrieben worden.

Die Vertiefungsstudie solle am 5. Dezember 2025 auf der Regierungschefkonferenz in Meersburg vorgestellt werden. Auf der Grundlage dieser Studie sollten dann gemeinsam mit den Partnern die nächsten Schritte eingeleitet werden, um den Bodenseeraum Stück für Stück nachhaltiger zu gestalten.

Eine gelebte grenzüberschreitende Verbindung sei auch der Bodensee-Radweg, der jedes Jahr von über 800 000 Menschen genutzt werde. Seine große Beliebtheit habe allerdings auch einen Preis. So sei der Radweg mittlerweile in einigen Abschnitten an seine Leistungsgrenzen gekommen, was die Infrastruktur und Verkehrssicherheit betreffe. Damit der Radweg touristisch attraktiv und ein Leuchtturm für den Bodensee bleibe, sei über das baden-württembergische Verkehrsministerium ein Qualitätsmanagementprozess angestoßen worden, der eine Daueraufgabe sei. Beim Strategiegespräch der IBK-Regierungschefs im Juni sei ein Beschluss zur länderübergreifenden Qualitätsentwicklung des Bodensee-Radwegs unterzeichnet worden.

Ein weiteres wichtiges Anliegen der IBK im Bereich Mobilität und Verkehr sei der grenzüberschreitende öffentliche Nahverkehr. Der Umstieg der Menschen von Bahn, Bus oder Schiff über die Landesgrenzen hinweg könne noch erleichtert werden. Ein Schritt dazu sei jetzt im Vorsitzjahr nach langwierigen Gesprächen und Verhandlungen mit der Gründung der 4 Länder Mobil GmbH unternommen

worden. Damit sollten die Geschäftsstelle ÖV Bodenseeraum ersetzt und die Koordinierung, auch im Bereich Live-Ticketing und Informationsanzeige, verbessert werden.

Der zweite Schwerpunkt, das Thema „Umwelt und Natur“, gehe davon aus, dass der Bodensee und seine Umgebung ein sehr wertvolles Ökosystem seien, dessen Erhalt für alle von größter Bedeutung sei und alle verpflichte. Am Bodensee gebe es neue Herausforderungen. So breite sich z. B. die Quagga-Muschel sehr stark aus. Sie bedrohe nicht nur das Ökosystem, sondern richte auch finanzielle und wirtschaftliche Schäden an. Sie stelle sowohl den Tourismus als auch die Wasserwerke vor große Herausforderungen. Um dieser Bedrohung zu begegnen und die Quagga-Muschel einzudämmen, müssten alle Optionen wahrgenommen werden. So habe die IBK ein Grundlagenforschungsprojekt zur Frage angestoßen, ob und inwieweit muschelfressende Fische, also Fressfeinde der Quagga-Muschel, helfen könnten, die Ausbreitung der Quagga-Muschel einzuschränken.

Auch das Thema Kormoran sei in der IBK behandelt worden. Nach Jahren des Austausches und der Diskussion im Rahmen des Dialogprozesses „Kormoran und Fisch“ sei jetzt ein INTERREG-ABH-Projekt zum Kormoranmanagement angestoßen worden, das im Frühjahr starte. Dabei gehe es darum, die Eier der Kormorane mit Drohnen zu besprühen. Davon erhoffe man sich einen gewissen Erfolg, auch wenn alle wüssten, dass weder die Studie noch das INTERREG-Projekt die Kormoranprobleme von heute auf morgen lösen könnten. Es sei jedoch ein richtiger Schritt in die richtige Richtung.

Beim dritten Schwerpunkt – Wirtschaft und Digitalisierung – habe sich die IBK vorgenommen, die Bodenseeregion als Innovationsstandort und Heimat zahlreicher hoch innovativer Unternehmen und Forschungseinrichtungen mehr in den Mittelpunkt zu stellen. Dabei gehe es auch um die Sichtbarkeit des Wirtschafts- und Innovationsraums. So sei die IBK-Kampagne „The Lake to B.“ gestartet worden, um die wirtschaftliche Bedeutung und die Innovationspotenziale der Region stärker in den Fokus zu rücken. Diese Kampagne sei erstmals am 30. Juni beim Sommerfest in der baden-württembergischen Landesvertretung in Brüssel mit einem Imagefilm der breiten Öffentlichkeit vorgestellt worden. Es sei wichtig, mit der Bodenseeregion stärker in die Hauptstädte und nach Brüssel zu gehen. Denn die Erfahrung zeige, dass der Bodenseeraum manchmal für viele in Wien, Bern, Berlin oder Brüssel sehr weit weg sei. Der Bodenseeraum habe aber einiges zu bieten und müsse seine – gerade auch grenzüberschreitenden – Interessen noch selbstbewusster nach außen vertreten. Im Bodenseeraum träfen mit Vorarlberg, Bayern und Baden-Württemberg EU-Mitglieder, mit dem Fürstentum Liechtenstein ein EWR-Mitglied und die Schweiz mit den Bilateralen aufeinander. Das stelle die Region bisweilen vor besondere Herausforderungen. Die Hauptstädte und die Europäische Kommission müssten immer wieder ermahnt werden, diese Themen mehr in den Blick zu nehmen. Die IBK habe sich daher zwei Tage in Brüssel vorgestellt und ihre Themen nach Brüssel transportiert. Sie habe eng mit

den Hauptstädten kommuniziert, was nicht immer einfach sei. Gerade in Deutschland und Österreich sei die IBK noch auf der Suche nach Wegen, wie Verkehrsthemen diskutiert werden könnten. Zur Klärung wichtiger Weichenstellungen und Finanzfragen bei Verkehrsthemen brauche es in Deutschland häufig das Bundesverkehrsministerium. Doch gelinge es der IBK bisweilen nicht, dass ein Staatssekretär aus dem Bundesverkehrsministerium an den Bodensee komme. Damit das besser werde, müsse die IBK gemeinsam selbstbewusst auftreten.

Das vierte Schwerpunktthema – Sicherheit und Krisenmanagement – sei vor allem auf Anregung des baden-württembergischen Innenministeriums gesetzt worden. Es bestehe kein Zweifel, dass es in diesen Zeiten wichtig sei, auch in diesem Bereich grenzüberschreitend stärker zusammenzuarbeiten. Deswegen sei eine gemeinsame grenzüberschreitende Stabsrahmenübung initiiert worden, die die Zusammenarbeit der Behörden in Krisensituationen erproben und verbessern solle. Diese Übung sei für das erste Halbjahr 2026 geplant. Im vergangenen Jahr habe etwas Ähnliches am Oberrhein mit der Schweiz und mit Frankreich stattgefunden. Nun sei beabsichtigt, auch am Bodensee eine solche Übung durchzuführen.

Zu den Höhepunkten des Vorsitzjahres zählten auch der länderübergreifende Jugendkongress „Lebenswerter Bodenseeraum“ am 4. April in Friedrichshafen, ein Kamingespräch mit den Regierungschefs beim baden-württembergischen Ministerpräsidenten in Stuttgart mit einem anschließenden Besuch auf dem Cannstatter Wasen, das bereits angesprochene Gespräch in Brüssel mit den Regierungschefs und der Europäischen Kommission sowie das Sommerfest in der baden-württembergischen Landesvertretung in Brüssel unter dem Motto „Bodensee: sichtbar vernetzt“.

Am 23. Oktober werde in Stuttgart der renommierte Förderpreis für Kulturschaffende der IBK in der Sparte Popmusik verliehen. Er würde sich freuen, auch IPBK-Mitglieder in Stuttgart begrüßen zu dürfen. Am 5. Dezember werde dann zum Abschluss des baden-württembergischen Vorsitzes im Neuen Schloss in Meersburg das symbolische Steuerrad feierlich an den Kanton Zürich übergeben. Ministerpräsident Kretschmann und aller Voraussicht nach auch Ministerpräsident Söder nähmen dann an der Sitzung teil. Auch das sei ein Schritt in Richtung Sichtbarkeit.

Zum Abschluss wolle er noch kurz auf ein Thema eingehen, das nicht in der IBK diskutiert werden müsste, das aber für alle wichtig sei: die Zukunft der Beziehungen zwischen der Europäischen Union und der Schweiz. Aus seiner Sicht liege inzwischen ein ausgewogenes Vertragspaket vor. Der Vernehmlassungsprozess sei gestartet. Der Bodenseeraum würde großen Schaden nehmen, wenn die bilateralen Verträge jetzt nicht zustande kämen. Nach seiner Überzeugung werde es nach dem gescheiterten Rahmenabkommen und dem jetzigen Prozess der

Bilateralen keinen dritten Anlauf geben können. Auch habe sich die Welt verändert. So hätten u. a. die Zollentscheidungen des amerikanischen Präsidenten in der Schweiz eine neue Diskussion entfacht. Die Kantone in der Schweiz seien nach dem Scheitern des Rahmenabkommens in den Prozess hineingegangen. Das sei spürbar geworden. Dass gemeinsam an dem Prozess gearbeitet worden sei, habe auch in Brüssel einen Eindruck hinterlassen. In Baden-Württemberg habe die Regierungschefebene immer ihre Bereitschaft kommuniziert, zu unterstützen, wo sie das könne. Das müssten die Schweizer Kolleginnen und Kollegen aber immer wissen. Das könne Baden-Württemberg nicht entscheiden.

Letzte Woche auf der Europaministerkonferenz, deren Vorsitz er aktuell auch innehabe, sei im Beisein des Präsidenten der Konferenz der Kantone, Herrn Dieth aus dem Aargau, das Thema intensiv diskutiert worden. Es sei ein gemeinsamer Beschluss gefasst und eine entsprechende Kommunikation veranlasst worden, um zu zeigen, dass dieses Paket für die Menschen in den Grenzräumen sehr, sehr wichtig sei. Er halte die Ausnahmetatbestände, die für die Schweizer Seite im Bereich der Personenfreizügigkeit und des Lohnschutzes formuliert worden seien, für annehmbar. Für Baden-Württemberg – und vermutlich auch Bayern – sei es aber wichtig, dass die flankierenden Maßnahmen, die die Schweiz parallel setzen werde, nicht zum Bremser der grenzüberschreitenden Wirtschaft werden dürften. Da hoffe er auf Verbesserungen, beispielsweise im Hinblick auf die Anmeldefrist und die Kautionsregelungen. Was er aus der Schweiz höre, sei man da auch auf einem guten Weg. Er wäre den Schweizer Kolleginnen und Kollegen aber sehr dankbar, wenn Sie im Blick behalten würden, dass die grenzüberschreitende Wirtschaft bzw. der grenzüberschreitende Dienstleistungsverkehr auch entsprechend davon profitieren sollten.

Es sei erfreulich, dass die Schweiz jetzt wieder vollumfänglich an Horizon Europe teilnehmen könne. Dieses Programm sei für die Zusammenarbeit im Bereich Innovation, Forschung und Wissenschaft entscheidend. Da brauche es eine gute Finanzausstattung.

Das gelte auch für den Bereich der INTERREG-Projekte. In Brüssel liefen gerade Diskussionen zur Aufstellung des Mehrjährigen Finanzrahmens, wo es viele Vorbehalte gegen die nationalen und regionalen Partnerschaftspläne gebe. Erfreulicherweise werde es weiterhin ein eigenständiges INTERREG-Programm geben. Das sei lange nicht klar gewesen. Geplant sei laut dem Vorschlag der Kommission ein Budget von rund 9 Milliarden €. Die Beteiligung von Drittstaaten wie der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein werde weiterhin möglich sein. Das wäre sehr zu begrüßen. Keine Region verabschiede so viele INTERREG-Projekte wie der Bodenseeraum. Es wäre ein großer Verlust, wenn der Bodenseeraum nicht mehr auf INTERREG-Projekte zurückgreifen könnte. Neben dem Prozess in Brüssel sei aber auch entscheidend, dass die entsprechende Kofinanzierung in den Drittstaaten gewährleistet sei. Diese Diskussionen würden aktuell in

der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein geführt. Vor den diskutierten Kürzungen bei der Neuen Regionalpolitik im Rahmen des Entlastungspakets in der Schweiz seien das sicher auch keine einfachen Diskussionen. Er spreche aber ein starkes Plädoyer für die INTERREG-Projekte und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in diesem Bereich aus.

Wie er schon am 13. Dezember 2024 bei der Übernahme der Präsidentschaft von Appenzell Innerrhoden gesagt habe, sei es vor dem Hintergrund der globalen und europäischen Umbrüche für Baden-Württemberg eine Verpflichtung, grenzüberschreitend gut zusammenzuarbeiten. Die Zusammenarbeit in der IBK sei seit ihrer Gründung nicht immer einfach gewesen, sie sei aber insgesamt doch sehr erfolgreich, sie sei extrem wichtig und von unschätzbarem Wert. Daran sollte gemeinsam weitergearbeitet werden.

Vorsitzende Muhterem Aras dankt Herrn Staatssekretär Haßler für seinen Bericht. Sie betont, es sei deutlich geworden, wie wichtig der Landesregierung, aber auch Herrn Staatssekretär Haßler die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Bodenseeregion sei.

Punkt 6
Verschiedenes

Vorsitzende Muhterem Aras hält fest, zum Punkt Verschiedenes gebe es keine Wortmeldungen.

Punkt 7
Übergabe der Präsidentschaft an den Kantonsrat Zürich

Vorsitzende Muhterem Aras teilt mit, Baden-Württemberg habe bis Ende dieses Jahres den Vorsitz der IPBK inne. Es sei auch gut, dass Herr Staatssekretär Haßler die Debatte zum Thema Einheitsticket mitverfolgt habe. Denn das Parlament und die Exekutive müssten hier zusammenarbeiten. Es gebe noch einiges zu tun. Doch da dies heute die letzte Sitzung in diesem Vorsitzjahr sei, übergebe sie schon heute die symbolische Glocke an den Kantonsratspräsidenten von Zürich, Herrn Beat Habegger.

Beat Habegger bemerkt, man freue sich immer, wenn man ein neues Amt übernehme und von der Vorgängerin gleich die Arbeitsaufträge in die Agenda geschrieben bekomme.

Er fährt fort, er freue sich sehr, dass der Kanton Zürich nächstes Jahr den Vorsitz übernehme. Erste Überlegungen dazu seien schon angestellt worden, doch wolle er nicht vorgreifen. Denn noch habe Baden-Württemberg den Vorsitz. Die heute formulierte Aufgabe werde er selbstverständlich mitnehmen. Es werde geschaut, dass auf der nächsten Tagung Ende Mai in Zürich zu diesem Thema schon erste Erkenntnisse, vielleicht sogar erste Ergebnisse präsentiert werden könnten. Daneben würden in Abstimmung mit der Zürcher Regierung, die den Vorsitz in der IBK übernehmen werde, Gedanken darüber gemacht, mit welchen Themen die Bodenseeregion vorangebracht werden solle. Der Kanton Zürich sei kein direkter Bodenseeanrainer, was bei dem Thema Bodenseeschifffahrt vielleicht sogar von Vorteil sei.

Der Kanton Zürich freue sich sehr auf diese Aufgabe. Seine Kollegin Romaine Rogenmoser werde die Ehre haben, die erste Konferenz im Mai präsidieren zu dürfen. Sein Präsidialjahr im Kantonsrat werde dann bereits zu Ende sein. Doch sei er an den Vorbereitungen selbstverständlich mit beteiligt. Der Kanton Zürich freue sich sehr, die IPBK im nächsten Jahr begrüßen zu dürfen.

(Als Symbol für die Übergabe des Vorsitzes überreicht Vorsitzende Muhterem Aras Herrn Beat Habegger die IPBK-Glocke.)

Vorsitzende Muhterem Aras dankt den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.

–.–.–.–

Wissenschaftsverbund
Vierländerregion Bodensee
Wissenschaft fördern,
Grenzen überwinden,
Gesellschaft gestalten
64. Internationale Parlamentarische Bodensee-Konferenz
Prof. Dr. Sabine Rein, Vorsitzende des W4
Interreg
Thurgau

Jahresbericht 2024
FREITAG
CLAB
Unser gemeinsames Anliegen: Stärkung und Sichtbarkeit
des Forschungs-, Bildungs- und Innovationsraums

Ein europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit ist eine Form der transnationalen Zusammenarbeit zwischen Ländern und lokalen Behörden mit Rechtspersönlichkeit auf der Ebene der Europäischen Union.

Rechtsgrundlage ist die EU-Ratsverordnung 1082/2006 vom 5. Juli 2006.

25 Hochschulen, 115.000 Studierende, 20.000 Forschende

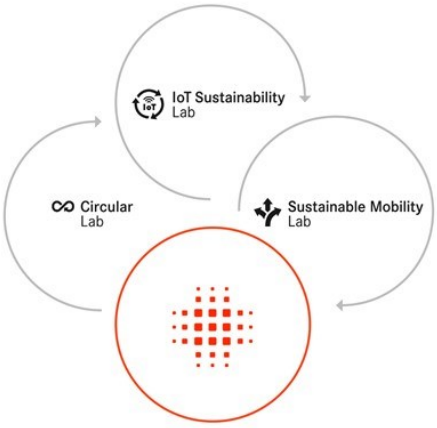
Wissenschaft fördern,
Grenzen überwinden,
Gesellschaft gestalten.

Leistungsperiode 2022-2025

Insgesamt mobilisiert der W4 rund13 Mio. Euro für Innovation und Wissenschaft in der Vierländerregion Bodensee
– über die IBK-Förderung hinaus.

Hebel *3

Die W4-Labs gestalten den nachhaltigen wirtschaftlichen Wandel in der Vierländerregion

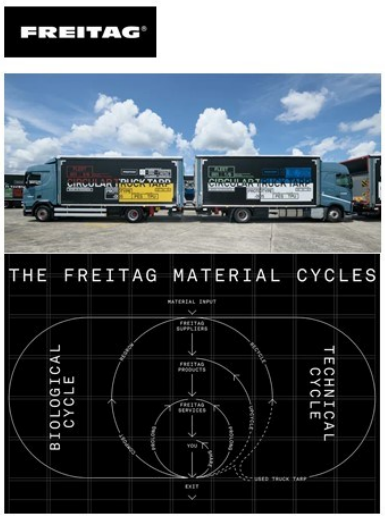


Gemeinsam entwickeln 10 Hochschulen und 50 Unternehmen und Städte aus der gesamten Vierländerregion

zirkuläre Modelle in der Ernährungs- und Textilwirtschaft, Mobilitätslösungen für Verkehrsarten und die Nutzung von IoT-Technologien für ein nachhaltiges Gebäudemanagement

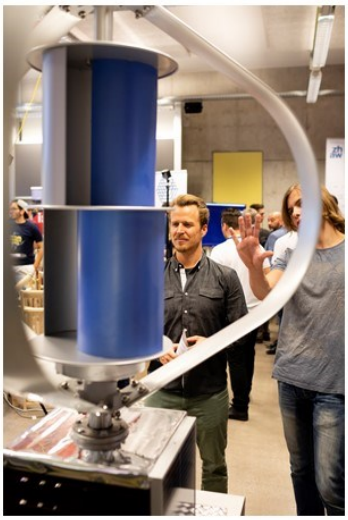
Interreg Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein | Kofinanziert von der Europäischen Union | und Partnerstaaten | Wissenschaftsverbund Vierländerregion Bodensee

Circular Lab – Kreislaufwirtschaft braucht Innovationen in firmenübergreifenden Ökosystemen



Circular Lab | Interreg Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein | Kofinanziert von der Europäischen Union | und Partnerstaaten | Wissenschaftsverbund Vierländerregion Bodensee

Regionale Gründungszenen kollaborieren grenzübergreifend



Startups leiden noch stärker unter Landesgrenzen als etablierte KMU: Förderinstrumente, Keine grenzüberschreitenden Investorennetzwerke und Probleme beim Marktzugang

Gemeinsam verbinden 11 Hochschulen aus BW, BY, FL, SG, V und ZH ihre regionalen Gründungökosysteme grenzübergreifend, um sie stärker, effektiver und resilienter zu machen.

- Gründungsteams werden diverser, weil technologie-affine Startups unkompliziert an Inspiration, Wissen und Ressourcen aus BWL, Kunst, Design oder Bildung kommen.
- Grenzübergreifende Startups lernen hands-on den Umgang mit unterschiedlichen regulatorischen oder steuerlichen Anforderungen.
- Die beteiligten Hochschulen öffnen ihre Coaching- und Mentoring-Programme und die Gründer:innenteams profitieren von einer multiperspektivischen Begleitung.

BODENSEE LINKED · Interreg Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein · Kofinanziert von der Europäischen Union · Internationale Bodensee-Konferenz · Wissenschaftsverbund Vierländerregion Bodensee

Die Ziele des W4 2026-2029

Wissenschaftsverbund
Vierländerregion Bodensee
www.wissenschaftsverbund.org
linkedin.com\company\wissenschaftsverbund
Interreg
Thurgau

Der W4 plant 2026-2029 mit einem Gesamthaushalt von ca. 7,5 Millionen Euro aus

- der **Leistungsvereinbarung** 2026-2029 mit der IBK in Höhe von rund 4,5 Millionen Euro,
- **Mitgliedsbeiträgen** in Höhe von 150.000 Euro, sowie
- einzuwerbenden **zusätzlichen Drittmitteln** in Höhe von rund 3 Millionen Euro.[7]

Für die Strategieperiode 2026-2029 ergibt sich daraus folgende Planung:

Operatives Budget		**Budget für Geschäftsstelle**
Ziel 1 – Lösungen für regionale Herausforderungen 1,3 Mio € (IBK und zusätzliche Drittmittel)		**Personal- und Sachaufwendungen** 2,8 Mio € (700.000 p.a.) aus Mitteln IBK, Kanton TG und Jahresbeiträge Personal: 450% Projektverwaltung und -kommunikation (250%) Einwerbung Drittmittel (50%) Finanzen (30%) Geschäftsführung Gremienbetreuung (100%) Administration (20%) Personal- und Sachaufwendungen der Geschäftsstelle dienen insbesondere auch dazu, Drittmittelanträge vorzubereiten und durchzuführen.
Ziel 2 – Vertrauen in die Wissenschaft 500.000 € (IBK und zusätzliche Drittmittel)		
Ziel 3 – Transformationskompetenzen 1,3 Mio € (IBK und zusätzliche Drittmittel)		
Ziel 4 – Zukunftsbilder Hochschule 300.000 € (IBK und zusätzliche Drittmittel)		
Ziel 5 – Modell Hochschulkooperation 750.000 € (IBK und zusätzliche Drittmittel)		
Ziel 6 – Internationale Sichtbarkeit der Region 500.000 € (IBK)		
Operatives Budget	4.650.000 €	
Geschäftsstelle	2.800.000 €	
Gesamt	**7.450.000 €**	

Folie 12

ERKENNTNISSE & HERAUSFORDERUNGEN

Erste Saison als CEO der SBS AG

SCHWEIZERISCHE BODENSEE SCHIFFFAHRT

Wirtschaftlicher Druck & Rentabilität – Preissensibilität, sinkende Margen

Hoher Investitionsbedarf – bei gleichzeitig fehlender Finanzierungsmöglichkeit

Steigende Betriebskosten – Personal, Beschaffung, Energie, Instandhaltung

Komplexität im ÖV- Verbundsystem – Umsetzung mit hohem Aufwand

Innovationsrückstand – Angebotsmix, digitale Transformation, Nachhaltigkeit

Preisniveauunterschied – und seine gegenläufige Entwicklung

WAS UNSERE GÄSTE HEUTE FRUSTRIERT

SCHWEIZERISCHE BODENSEE SCHIFFFAHRT

Tarifdschungel – Unübersichtliche Tarife, Sortimente & Rabattierungen

Fehl(ver)käufe – trotz guter Absicht

Hier gilt das nicht – das ist ein Ticket der anderen Schifffahrtsgesellschaft

Verpasste Anschlüsse – Enttäuschung und grosses Unverständnis

fehlende Erlebnis-Kontinuität – wenn die Reise an Reedereigrenzen endet

Schwankende Service- und Informationsqualität – stört das Gesamtbild

EINHEITSTICKETS FÜR DIE BODENSEESCHIFFFAHRT

SCHWEIZERISCHE BODENSEE SCHIFFFAHRT

Klare Botschaft – einfach & verständlich

Gemeinsame Vermarktung – Mehr Gäste, mehr Wirkung für alle

Einheitliches Erlebnis – Bodensee als eine Destination

Freiheit & Flexibilität – Der Fokus verschiebt sich vom Transportmittel zum Erlebnis

Gemeinsames Versprechen – Hier arbeiten alle zusammen für dein Erlebnis

Digitale Erwartungen – mobil buchen, sofort informiert, durchgängig reisen

Nahtlose Integration – Ein Ticket mit vielen Optionen und Preistransparenz

DIE SCHIFFFAHRT VERBINDET – ZEIT FÜR EIN GEMEINSAMES TICKET

SCHWEIZERISCHE BODENSEE SCHIFFFAHRT

1 TAGESTICKET – 1 ERLEBNIS – 1 BODENSEE

Ein Zukunftsmodell für das Gästeerlebnis mit viel Mehrwert für alle

Ziel:

Eine Tageskarte der weissen Flotte, die **für Gäste einfach**, für Partner **fair** und für die Region **wertvoll** ist.

Nicht nur eine Vision, sondern eine Chance für unsere Bodenseeregion, unsere Gäste – und unsere Zusammenarbeit.

IMPULSE ZUR MITGESTALTUNG

SCHWEIZERISCHE BODENSEE SCHIFFFAHRT

Schifffahrtsgesellschaften

Tarifintegration & Einnahmen-Clearing, Fahrplanabstimmung, gemeinsamer Kundendienststandard & Qualitätsversprechen, Digitales Ticketing, zentrales Buchungs- und Abrechnungssystem, usw.

Destinationspartner, Tourismusorganisationen und andere Stakeholder

Einbindung in Gästekarten oder Tarifverbünde, Preisakzeptanz,
Mitfinanzierung über Tourismusabgabe, usw.

Träger der öffentlichen Verantwortung

Klares Bekenntnis zum „öffentlichen Interesse“ der Schifffahrt Bodensee
Förderung grenzüberschreitender Zusammenarbeit (IPBK, IBK, Länder, Kantone, Gemeinden)
Finanzielle Anreize oder Anschubfinanzierung für das Ticketprojekt
Integration des Einheitstickets in regionale und nationale Mobilitätsstrategien
usw…

DIE WEISSE FLOTTE PRÄGT DAS BILD VOM BODENSEE – SEIT GENERATIONEN

Sie ist ein erhaltenswertes **Kulturgut mit Zukunft** – selten Teil des Berufsverkehrs, aber immer ein echtes **Freizeiterlebnis** im **Freizeitverkehr.**

Sie **bringt Menschen zusammen**, **schafft Emotionen,** lässt **Erinnerungen entstehen** und **schenkt** uns den **entschleunigenden Weitblick übers Wasser** –

„…den man nicht googeln kann."

Herzlichen Dank.