

## Parlamentarier-Konferenz Bodensee

Vorsitz 2009: Kanton Thurgau  
Regierungsgebäude  
8510 Frauenfeld



## Parlamentarier-Konferenz Bodensee

### Protokoll der 33. Sitzung

- Datum und Zeit:** Freitag, 23. Oktober 2009, 09.45 bis 13.00 Uhr
- Ort der Sitzung:** Arbon, Seeparksaal
- Vorsitz:** Christian Lohr, alt Grossratspräsident Kanton Thurgau
- Protokoll:** Marietta Wiederkehr
- Traktanden:**
1. Eröffnung und Genehmigung der Tagesordnung
  2. Genehmigung des Protokolls der letzten Tagung
  3. Grenzüberschreitende Verkehrsaspekte
    - NEAT-Zulaufstrecken  
*Hauke Fehlberg, Sektionschef für Planung,  
Bundesamt für Verkehr*
    - Bodensee-S-Bahn  
*Paul Stopper, dipl. Bauing. ETH / Verkehrsplaner,  
Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee*
    - Öffentlicher Verkehr und Tourismus  
*Hermann Hess, Hess Investment AG, Amriswil*
    - Priorisierung Schienengüterverkehr gegenüber  
Schienenpersonenverkehr durch EU  
*Ulrich Müller, Minister a.D.,  
Mitglied des Landtags Baden-Württemberg*
  4. Informationen aus dem Bodenseerat  
*Berichterstatter: Dr. Robert Maus, Gottmadingen*
  5. Informationen aus der IBK  
*Berichterstatter: Martin Birchler, Herisau,  
Ratsschreiber Kantonsrat AR*
  6. Verschiedenes

2/31

**Teilnehmende:**

<b>Appenzell-Innerrhoden</b>	Ruedi Eberle Martin Bürki	Grossratspräsident Stimmzähler
<b>Appenzell Ausserrhoden</b>	Konrad Meier Edith Beeler Susanne Lutz Ivo Müller Martin Birchler	2. Vizepräsident Kantonsrätin Kantonsrätin Kantonsrat Ratschreiber
<b>Baden-Württemberg</b>	Peter Straub Veronika Netzhammer Norbert Zeller	Präsident des Landtags Mitglied des Landtags Mitglied des Landtags
<b>Bayern</b>	Harald Güller Eberhard Rotter	Mitglied des Landtags Mitglied des Landtags
<b>St. Gallen</b>	Elisabeth Schnider Monika Lehmann-Wirth Dr. Barbara Eberhard Marie-Theres Huser Michael Strebel	Kantonsratspräsidentin Kantonsrätin Stadträtin Kantonsrätin Mitarbeiter Staatskanzlei
<b>Schaffhausen</b>	Matthias Freivogel Beat Hedinger	Kantonsrat Kantonsrat
<b>Thurgau</b>	Gabi Badertscher Walter Hugentobler Christian Lohr Dr. Roger Oechsli Dr. Bernadette Mennel	Grossratspräsidentin Grossratsvizepräsident Kantonsrat Leiter Parlamentsdienste
<b>Vorarlberg</b>	Dr. Bernadette Mennel	Landtagspräsidentin
<b>Zürich</b>	Esther Hildebrand Gerhard Fischer	Kantonsratspräsidentin 1. Vizepräsident Kantonsrat
<b>Referenten/Gäste</b>	Hauke Fehlberg Paul Stopper Hermann Hess Ulrich Müller Dr. Robert Maus Martin Klöti Hans Geisser	BA für Verkehr, Bern Verkehrsplaner, Chur Hess Investment AG, Amriswil MdL Baden-Württemberg, Stuttgart Vertr. Bodenseerat, Gottmadingen Stadtammann, Arbon Präs. Museumsgesellschaft, Arbon
<b>Protokoll</b>	Marietta Wiederkehr	Stv. Leiterin Parlamentsdienste TG

**Entschuldigungen:**

Es haben sich 11 Mitglieder entschuldigt.

## **Protokoll 33. Parlamentarier-Konferenz Bodensee (PKB) 23. Oktober 2009**

### **1. Eröffnung und Genehmigung der Tagesordnung**

**Präsident Christian Lohr** (TG): Ich freue mich, Sie im Namen des Kantons Thurgau zur heutigen 33. Sitzung der Parlamentarier-Konferenz Bodensee hier in Arbon begrüßen zu dürfen. Wir danken Ihnen herzlich, dass Sie den Weg in unseren schönen Kanton an diesem typischen Herbsttag gefunden haben. Sie werden sicher mit mir die Hoffnung haben, dass wir mit dem Tagungsverlauf dann auch die Sonne am Bodensee begrüßen dürfen, damit die Basis gelegt ist, dass wir einen unvergesslichen Tag zusammen erleben dürfen.

Ich möchte einen besonderen Willkommensgruss an die Grossratspräsidentin des Kantons Thurgau, meine Kollegin Gabi Badertscher richten. Ebenso möchte ich einen ganz speziellen Willkommensgruss an Bernadette Mennel richten, die vor einer Woche zur neuen Landtagspräsidentin in Vorarlberg gewählt wurde. Herzliche Gratulation! Besonders willkommenheissen möchte ich auch die Referenten des heutigen Vormittags. Wir haben das grosse Glück und wir schätzen es überaus, dass wir zu verschiedenen Fragen zum Verkehrsbereich namhafte Referenten gewinnen konnten.

Mein Dank an dieser Stelle gilt der Stadt Arbon für die Gastgeberrolle am heutigen Tag.

Ich möchte heute beginnen mit dem Gedenken an Herrn Ex-Nationalrat Ernst Mühlemann - eine prägende Persönlichkeit der thurgauischen Politik. Er verstarb am 11. September dieses Jahres in der Mitte eines reichen Arbeitstages. Ernst Mühlemann hat noch am gleichen Vormittag eine persönliche Anmeldung für die heutige Tagung an uns gesandt. Ich möchte Sie um ein ehrendes Andenken an Ernst Mühlemann und einen kurzen Moment der Ruhe bitten. Vielen Dank.

Wir hatten Ernst Mühlemann um eine Orientierung über die Tätigkeit des Bodenseerates gebeten, wie er das auch an der letzten Tagung in Kreuzlingen tat. Wir sind sehr froh und dankbar, dass alt Landrat Dr. Robert Maus sich spontan bereit erklärt hat, diesen Part zu übernehmen und aus dem Bodenseerat zu berichten.

Ich verweise an dieser Stelle auf die Tagungsmappe, der wir auch Informationen aus der IBK beigelegt haben. Insbesondere zum Thema Verkehr sehen Sie einige richtungweisende Aussagen, die wir an unserer heutigen Tagung berücksichtigen wollen.

Ich darf jetzt das Wort dem Stadtammann von Arbon übergeben für eine kurze Begrüssung.

**Stadtammann Martin Klöti:** Ich darf Sie im Namen des Stadtrates von Arbon herzlich begrüßen. Es freut uns ausserordentlich, dass Sie an den Bodensee, nach Arbon gekommen sind. Wir werden uns heute noch beim Mittagessen und am Nachmittag für einen kleinen Rundgang sehen, den ich hier kurz präsentieren werde.

Die Stadt Arbon ist historisch geprägt. Sie hat 13'500 Einwohner. Sie wissen, Mobilität bestimmt Entwicklung, bestimmt das Leben, die Wirtschaft. Schon zu Römerzeiten war „Arbor Felix“, was nichts anderes heisst als „glücklicher Baum“, ein wichtiger Ort für Verkehrsverbindungen. Wir haben Wurzeln bis weit in die frühe Bronzezeit. Die Römerzeit hat Arbon sehr stark geprägt mit Siedlungen, die gut dokumentiert sind. In unserem historischen Museum im Schloss findet man Ausgrabungen und Dokumente aus der Zeit, in welcher Gallus, der irische Mönch hier nach Arbon gekommen ist. Er hat zwei Jahre hier verbracht, da er krank war. Als er gestärkt wieder aufbrach, ist er in den Wald gezogen, in die Richtung in der heute die Stadt St. Gallen liegt und hat sich dort bemüsstigt gefunden, die Stadt St. Gallen zu gründen in einem klimatisch unwirtlichen Gebiet. Früher war Arbon die grösste Stadt im Kanton Thurgau. St. Gallen ist aber jetzt für uns als städtisches Zentrum entscheidend. Wir sind ein Sub-Zentrum zu St. Gallen. Wir waren ein bischöfliches Verwaltungszentrum. Wir haben den ganz grossen Schub in der Industrialisierung gemacht. Die Textilindustrie ist auch über den Bodensee hierher gekommen. Von den damals grossen Unternehmungen wie Heine und Hamel stehen heute noch Gebäude. In der Zeit von 1870 bis 1910 war ein Entwicklungsschub von 2'000 auf 10'000 Einwohner zu verzeichnen. Seit 1998, als die Munizipalgemeinden aufgehoben wurden, ist Arbon noch etwas gewachsen. Die Ortsteile Stachen und Frasnacht bilden nun zusammen mit Arbon die Politische Gemeinde. Wir haben einen Stadtrat als Exekutive mit 5 Mitgliedern und seit 2003 ein Stadtparlament mit 30 Mitgliedern. Wir tagen hier etwa 7 bis 8 Mal im Jahr. Wir haben mit der mittelalterlichen Altstadt einen sehr schönen Lebensraum. Mit einem Konzept, das sehr stark mit der Mobilität zu tun hat, werden wir den Altstadtraum zu einem Lebensraum entwickeln, der wieder Wohnqualität hat. Schlecht geprägt durch Verkehrsverbindungen, die mitten durch den Kern führen, leidet dieser Raum zurzeit. Wir haben wunderbare architektonische Dokumente im Corbusier-Stil und im Bauhaus-Stil (Strandbad aus den 30er Jahren). Es gibt 5'500 Arbeitsplätze (AFG Arbonia-Forster Holding, WECO Motorenforschung, FTP, Oerlikon-Saurer, Mosterei Möhl, Gerberei Gimmel etc.). Zurzeit machen wir ein Agglomerationsprojekt zusammen mit St. Gallen, Rorschach und Arbon. Wir haben beim Bund eines der 30 Agglo-Konzepte eingereicht, das vom Bund mit dem höchsten Fördergrad gewertet wurde. Damit stehen wir in der Priorität A. Für die Stadt Arbon möchten wir ein Mobilitätskonzept schaffen. Dabei wollen wir nicht zuerst bauen und die Mobilität hinterher regeln, sondern umgekehrt. Wir brauchen einen Bypass als innerstädtische Verbindung. Die Strasse, die heute noch über die Bahnlinie führt, soll dann neben dieser durchgehen. Damit muss man nicht mehr durch den historischen Altstadtkern und über eine Bahnschranke fahren. Die Altstadt und Wohngebiete müssen entlastet werden. Entsprechende Knoten müssen geschaffen werden, damit der Verkehr immer fließen kann. Dabei geht es um den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr. Nur so wird man vom Bund unterstützt. In unserem kommunalen Richtplan haben wir sämtliche Kriterien der eidgenössischen Richtplanung übernommen, nämlich Verdichtung nach innen. Im Kern von Arbon werden zurzeit Projekte geplant, aber nur an der Peripherie der Altstadt, welche nochmals so viele Einwohner aufnehmen wird wie heute. Ein weiteres Projekt, nämlich der Umbau und die Sanierung des Schlosshafens sind bereits im Bau. Es werden 150 neue Hafentiegeplätze geschaffen. Die Finanzierung ist über die Mieten der Liegeplätze durch nicht Einheimische Mieter geregelt. Wir werden diese Baustelle noch besichtigen.

**Christian Lohr:** Ich danke für die sympathische Präsentation der Stadt Arbon.

Nachdem jetzt die übrigen Teilnehmer noch eingetroffen sind, darf ich Ihnen bekannt geben, dass wir die Entschuldigung der Delegation aus dem Fürstentum Lichtenstein vorliegen haben.

Sie haben rechtzeitig die Tagesordnung für die heutige Sitzung erhalten. Ich stelle diese zur Diskussion.

Die Tagesordnung wird ohne Einwände stillschweigend genehmigt.

## **2. Genehmigung des Protokolls der letzten Tagung**

**Christian Lohr** (TG) stellt das Protokoll der letzten Tagung zur Diskussion. Das Protokoll wird ohne Bemerkungen stillschweigend genehmigt und der Verfasserin verdankt.

## **3. Grenzüberschreitende Verkehrsaspekte**

**Christian Lohr** (TG): Wir haben die Teilnehmenden frühzeitig zu ihren Wünschen für Diskussionspunkte angefragt. Ich danke für die Rückmeldungen. Auf dieser Basis haben wir vier Referate, die wir Ihnen anbieten können.

Im ersten Referat mit dem Thema NEAT-Zulaufstrecken wird Herr Hauke Fehlberg, Sektionschef Planung des Bundesamtes für Verkehr sprechen.

Im zweiten Referat werden wir uns mit dem Thema Bodensee-S-Bahn auseinandersetzen, einem Projekt der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee. Dieses Referat wird von Herrn Paul Stopper, dipl. Bauing. ETH und Verkehrsplaner gehalten.

Im dritten Referat dürfen wir Herrn Hermann Hess von der Hess Investment AG, Amriswil begrüßen. Er wird uns zum Thema „Öffentlicher Verkehr und Tourismus“ seine Gedanken darlegen.

Im vierten Referat werden wir uns mit der Priorisierung des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Schienenpersonenverkehr durch die EU befassen. Hier dürfen wir Herrn Ulrich Müller, MdL Baden-Württemberg, Stuttgart, herzlich begrüßen.

Vorab danke ich allen Referenten, dass sie sich bereit erklärt haben, uns heute ihre Meinungen kund zu tun.

### **NEAT-Zulaufstrecken**

**Hauke Fehlberg:** Ich möchte Ihnen einen kurzen Überblick geben über Projekte und Planungen in der Ostschweiz. Wie Sie sicher wissen, handelt es sich insbesondere um die HGV-Anschlüsse, d.h. um die Anschlüsse der Ostschweiz an das europäische Eisenbahnnetz und die NEAT-Zuläufe, die seit dem 1. September 2009 im ZEB-Gesetz

finanziert sind. In der Schweiz werden zurzeit an folgenden Stellen Investitionen ins Bahn-Infrastrukturnetz getätigt:

1. ZEB, die zukünftige Bahninfrastruktur
2. Alptransit
3. Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB
4. Grosse S-Bahnprojekte, wobei die A-Projekte vom Parlament erst noch beschlossen werden müssen.

Ich beginne mit den Anschlüssen der Ostschweiz an das Hochleistungseisenbahnnetz. Wir haben es hier mit mehreren Projekten zu tun:

Zürich - Winterthur, Bülach - Schaffhausen, St. Gallen - Konstanz, St. Gallen - St. Margrethen, Lindau - Geltendorf, Sargans - St. Margrethen.

Zum ersten Korridor Richtung München - Ulm ist insbesondere der Abschnitt Zürich - Winterthur zu erwähnen. Das Angebot, das hinterlegt worden ist, ist ein Halbstundentakt zwischen Zürich und Winterthur und ein Zweistundentakt zwischen Zürich und München. Dazu bedarf es technischer Massnahmen: die Überwerfung Hürlistein zwischen Zürich und Winterthur und den Ausbau des Südkopfs von Winterthur. Insgesamt werden hier Mittel in der Grössenordnung von 100 Mio. Franken investiert. Für diese beiden Projekte läuft zurzeit das Plangenehmigungsverfahren. Wenn alles klar läuft, wird die Inbetriebnahme zwischen 2012 und 2013 erfolgen.

Diese Massnahmen sind nicht die einzigen auf diesem Abschnitt. Mit dem ZEB-Gesetz sind noch weitere Massnahmen vorgesehen. Es handelt sich um die Doppelspur zwischen Kloten-Dorfneuf und die Überwerfung Dorfneuf, das vierte Gleis zwischen Hürlistein und Effretikon und ein viertes Gleis zwischen Tössmühle und Winterthur. Hier gibt es nochmals Investitionen für knapp eine halbe Milliarde Franken.

Der Korridor Nordostschweiz Richtung Stuttgart wird ein neues Halbstundenangebot zwischen Zürich und Schaffhausen bringen, sowie den Zweistundentakt zwischen Zürich und Stuttgart. Weitere Massnahmen sind: Doppelspurausbauten, Bahnhofausbauten und Aussenperronbauten. Im Moment läuft das Plangenehmigungsverfahren. Hier gibt es noch Unstimmigkeiten über die Aufhebung des Haltepunktes Altenburg-Rheinau. Es wird am 5. November 2009 einen Erörterungstermin in Jestetten geben.

Auf dem Korridor St. Gallen - Konstanz soll der Stundentakt eingeführt werden. Der Fernverkehr soll in Singen nach Stuttgart angebunden werden. Hier haben erste Gespräche stattgefunden. Dazu sind die SOB-Spange Bruggwaldtunnel im Bau und verschiedene Kreuzungsstationen zwischen Muolen und Altnau. Insgesamt werden in diesen Bau 60 Mio. Franken investiert. Die Inbetriebnahme Muolen - Altnau ist für 2011 geplant, während die SOB- und SBB-Bauten noch Zeit bis 2013-2015 brauchen.

Auf dem Abschnitt zwischen St. Gallen und St. Margrethen haben wir eine ganze Anzahl von Projekten. Ziel ist, Neigezüge fahren zu lassen. Diese Neigezüge sollen zweistündlich als Eurocity nach München fahren (Verbindung Zürich - München). Um sie fahren lassen zu können, sind folgende Massnahmen notwendig: Ausbau des Ostkopfes St. Gallen, um Konflikte im Vorbahnhof zu beheben, Bau des Tunnels St. Fiden und die Neigezugertüchtigung der gesamten Strecke. Die Doppelspur Goldach - Rorschach - St. Gallen und die Doppelspurverlängerung in Goldach ist gemäss einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts möglich. Die Fristen für Einsprachen sind abgelaufen. Wir haben keine Kenntnis, ob die Einsprache an das Bundesgericht weitergezogen wird.

Korridor Ostschweiz - München/Ulm: Hier soll wie bereits erwähnt ein Zweistundentakt nach München eingeführt werden. Dazu muss die Strecke zwischen Lindau und Geltendorf elektrifiziert werden und es sind Kreuzungsstationen auszubauen. Dieser Ausbau kostet insgesamt 205 Mio. Euro, wovon die Schweiz 50 Mio. Euro an das Land Bayern vorschiesst. Eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung ist im Frühjahr dieses Jahres unterzeichnet worden. Es ist abzusehen, dass 2010 die Bauarbeiten beginnen sollen, sodass sie etwa 2015 abgeschlossen werden können.

Etwas, das auch einen Zusammenhang mit dieser Region hat, ist das Zielsystem das im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur vorgesehen ist. Das war Teil der Planung zum ZEB-Gesetz. Die Uhren auf der Folie sollen die Ankunftszeiten auf den Bahnhöfen zeigen. Die Zahlen zwischen zwei Orten sind Minutenangaben. Das zukünftige Fernverkehrssystem in der Schweiz wird zwischen zwei Orten immer das Vielfache einer Viertelstunde betragen (zum Beispiel zwischen Basel und Bern wird man über Olten fahren und dabei bis Olten 30 Minuten und dann bis Bern wieder 30 Minuten Fahrzeit haben). Um dieses System in der ganzen Schweiz zu ermöglichen, sind verschiedene Ausbauten notwendig, die über das ZEB-Gesetz finanziert werden. Das wird gemacht, damit entsprechend gute Anschlusszüge möglich sind. Das erfordert, dass zwischen Zürich und St. Gallen die Fahrzeit um eine Viertelstunde vermindert werden muss. Dafür werden verschiedene Massnahmen (z.B. Tunnelbauten) realisiert.

Zur NEAT: Auf dem Bild sehen Sie die Materialbewirtschaftungsanlage im Kanton Uri. Bei der NEAT handelt es sich überall um Grossbaustellen. Entsprechend stark ist die Umweltbelastung. Das wird auch noch einige Jahre so weitergehen. Man versucht, alle Umwelteinwirkungen zu minimieren. Bei der Materialaufbereitung in Amsteg wird das Material, das aus dem Tunnelbau kommt, wieder aufbereitet, um es für Betonarbeiten im Tunnelbau zu verwenden. Grundsätzlich kann man sagen, dass etwa 90 % des Tunnelausbruchs bereits erfolgt sind. Wir haben insgesamt gut 150 km Tunnelröhren zu bauen. Davon sind 91,5 % ausgebrochen. Es fehlen jetzt nur noch etwa 6 km in der Ost- bzw. in der Weströhre. Wir können davon ausgehen, dass im Jahr 2010 der Gotthard-Basistunnel den letzten Durchbruch in der Hauptröhre erleben wird. Aktuell ist am 20. Oktober 2009 der Werkvertrag für die Haupttunnelbauarbeiten am Ceneri-Basistunnel entschieden worden. Zurzeit wird für den Gotthard-Basistunnel die Bahntechnik geplant. Damit ist der Zeitplan immer noch eng gehalten. Es ist so, dass die fahrplanmässige Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels für den Fahrplanwechsel Dezember 2017 und des Ceneri-Basistunnels, der südlich davon liegt, für den Fahrplanwechsel 2019 vorgesehen ist.

Zum Anschluss der Ostschweiz an die NEAT: Für Dezember ist mit dem ZEB-Gesetz der Zimmerberg-Basistunnel und der Hirzeltunnel aus den finanzierten Wertinvestitionen gestrichen worden. Der Zimmerberg-Basistunnel ist zur Zeit im Rahmen der Vorlage Bahn 2030 in Untersuchung.

Die Vereinbarung zwischen dem Bund und der SOB, bzw. der SBB für den Streckenausbau St. Gallen - Arth-Goldau sollte im November 2009 vom Bundesrat unterzeichnet werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um zwei Module, „Geschwindigkeitserhöhung Seite Bollingen beim Bahnhof Rapperswil“ (SBB) und um den „Bau der Doppelspur Schachen West“ für die SOB.

**Präsident Christian Lohr (TG):** Ich danke Herrn Fehlberg für seine Informationen. Gibt es dazu konkrete Fragen und Anmerkungen?

**Matthias Freivogel** (SH): Ich habe eine Anregung eingereicht. Wird das jetzt besprochen, oder erst nach allen Referaten?

**Präsident Christian Lohr** (TG): Wir wollen am Schluss, nach allen Referaten gebündelt über die verschiedenen Anregungen diskutieren. Jetzt geht es konkret um die Ausführungen von Herrn Fehlberg.

**Matthias Freivogel** (SH): Meine Frage: Ich habe gehört, dass von einem Halbstundenangebot zwischen Zürich und Schaffhausen gesprochen wurde. Wir in Schaffhausen wären froh, wenn wir den Stundentakt hätten. Darf ich dazu etwas Näheres erfahren?

**Hauke Fehlberg:** In meinem Referat handelte es sich um Informationen, die mir die Projektleitung für die HGV zur Verfügung gestellt hat. Bezüglich Halbstundentakt Zürich-Schaffhausen kann ich leider nicht mehr aussagen. Ich kann mich aber kundig machen und Ihnen direkt Antwort geben.

**Matthias Freivogel** (SH): Ich werde mich auch in meinem Kanton noch erkundigen. Wenn wir den Stundentakt überspringen und gleich zum Halbstundentakt kommen können, habe ich nichts dagegen.

**Peter Straub** (Baden-Württemberg): Es gab früher Überlegungen, die Zugverbindung Zürich-München von Schaffhausen über deutsches Gebiet zu führen. Bestehen die Überlegungen noch?

**Hauke Fehlberg:** Das ist die Linienführung, die ich gezeigt habe. Diese wird dann ab Lindau über deutsches Gebiet führen.

**Peter Straub** (Baden-Württemberg): Ich meine die Linienführung ab Radolfzell über Pfullendorf nach Norden.

**Hauke Fehlberg:** Meinen Ausführungen zu Grunde liegt die Vereinbarung die ich vorher erwähnt habe.

**Harald Güller** (Bayern): Zur Frage von Herrn Straub: Das hat sich mit Sicherheit erledigt. Diese Strecke ist in keinem Bundesverkehrswegeplan drin. Nachdem jetzt sogar die Finanzierungsvereinbarung für die Elektrifizierung Lindau - Memmingen - Geltendorf beschlossen worden ist, wird die Linienführung über Lindau im 2-Stundentakt erfolgen.

**Barbara Eberhard** (SG) Wir in St. Gallen sind sehr froh, dass die Linienführung Zürich - St. Gallen - Lindau - München so bleibt, wie bisher.

**Peter Straub** (Baden-Württemberg): Es war der Wunsch der Schweiz, die Strecke so beizubehalten.

## **Bodensee-S-Bahn**

**Präsident Christian Lohr** (TG): Wir kommen zum zweiten Referat. Zum Thema Bodensee-S-Bahn, einem Projekt der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee gebe ich das Wort an Herrn Paul Stopper, Bauingenieur ETH, Verkehrsplaner.

**Paul Stopper:** Ich möchte Ihnen vorstellen, was im Raum Bodensee gemacht werden könnte. Wir sind sehr froh, dass im östlichen Bodenseeraum auf Bundesebene Investitionen gemacht werden sollen. Bereits 1992 war die Idee einer Bodensee-S-Bahn vorhanden. Auf deutscher Seite bestand die Idee mit kurzen Zügen. Im Zusammenhang mit der IGA 2017 besteht seit 2006 die Idee, die Ausstellungsorte mit den anderen Orten rund um den See mit öffentlichem Verkehr besser zu bedienen. Eigentlich ist aber in den Köpfen nicht die bessere Erreichbarkeit der IGA vorhanden, sondern generell die Verbesserung des öffentlichen Schienenverkehrs rund um den Bodensee.

Das Schienennetz im Raum Bodensee ist unterschiedlich und sehr weit verzweigt. Es hat verschiedene Eigenheiten. Beteiligt sind drei verschiedene Länder: die Schweiz, Österreich und Deutschland. Es sind auch mindestens drei Transportunternehmungen beteiligt: SBB, ÖB und DB. Dazu gibt es verschiedene Traktionsarten. In der Schweiz ist das Netz elektrifiziert, auf der nördlichen Seite des Bodensees ist es Dieselbetrieb. Das kann zu Schwierigkeiten führen.

Wir haben einen Vergleich gemacht zwischen der nördlichen und der südlichen Eisenbahnlinie. Dabei haben wir festgestellt, dass die Linie zwischen Radolfzell und Lindau etwa gleich lang ist, wie die Linie zwischen Schaffhausen und Rorschach. Die Infrastruktur ist etwa ähnlich, d.h. einspurig, was für eine S-Bahn nicht ideal ist. Auf deutscher Seite gibt es 22, auf Schweizer Seite 31 Haltestellen. Die Fahrzeit ist auf der nördlichen Seite 2 Stunden 8 Minuten, auf der südlichen 1 Stunde 47 Minuten. Auf der nördlichen Seite verkehren täglich 27 Züge, auf der südlichen 36. Die Einwohner an den beiden Strecken sind nicht vergleichbar, nördlich hat es mehr (142'000) als südlich (106'000). Die Idee ist, die S-Bahn zu den Leuten zu bringen und nicht die Leute zur S-Bahn. Die Voraussetzungen sind sehr schwierig. Es ist aber möglich, wenn wir gemeinsam grenzüberschreitende Anstrengungen für die Planung, Finanzierung und Durchsetzung unternehmen. Das Problem des Bodenseeraumes ist, dass er weit von den Hauptstädten Bern, Wien und Berlin entfernt liegt. Wichtig ist deshalb, dass man sich zusammenfindet und die grenzüberschreitenden Probleme zu lösen versucht.

Zu den baulichen Massnahmen: Es ist wichtig, dass die Elektrifizierung weitergezogen wird. Es müssen auch neue Haltestellen gebaut werden und es braucht mehr Kreuzungsmöglichkeiten. Einspurige Strecken sind zu leistungsschwach, deshalb braucht es Doppelspurstrecken oder in den Bahnhöfen genügend Kreuzungsmöglichkeiten.

Die Idee ist, einen Halbstundentakt rund um den Bodensee und in die angrenzenden Regionen zu verwirklichen, damit die umliegenden Zentren auch gut erschlossen sind. Dazu gehört ein Stundentakt mit Interregio-Expresszügen. Hier gibt es einen Unterschied zwischen Nord und Süd. Im Süden gibt es nur Regionalzüge, die überall halten, im Norden verkehren auch die relativ schnellen Interregiozüge. Es braucht einen Mix zwischen den Stop-and-go-Zügen und den übergeordneten schnellen Zügen. Wichtig wäre auch ein einheitlicher Tarif oder ein entsprechender grenzüberschreitender Verkehrsverbund.

10/31

Vorbild ist die S-Bahn Zürich, die nach deutschem Muster gebaut und dann noch perfektioniert worden ist. In Zürich musste die S-Bahn zum grössten Teil von der Region finanziert werden. 80 % wurden vom Kanton Zürich bezahlt.

Das vorgeschlagene Linienkonzept für die Bodensee-S-Bahn zeigt auf, dass Verbindungen bis nach St. Gallen, Weinfelden, Schaffhausen, Memmingen, Kisslegg, Immenstadt, Bregenz und Feldkirch geplant sind. Hier sollte der Bahnreisende nicht feststellen, dass es Landesgrenzen oder Transportunternehmensgrenzen gibt. Bis jetzt muss man immer an der Grenze umsteigen und für die Fahrt nach der Grenze ein neues Billet kaufen. Das Ziel ist, dass es keine Grenzen mehr im öffentlichen Verkehr gibt, sondern dass es ein integrales System ist. Egal ist, wer Betreiber ist und welche Fahrzeuge eingesetzt werden. Wichtig ist, dass man den Fahrplan nicht mehr konsultieren und nicht mehr umsteigen muss. Es müsste dann einen Taktfahrplan geben, der leicht merkbar ist.

Entstanden ist diese Idee zur Bodensee-S-Bahn aus der Alpenrhein-Bahn-Studie. Diese wurde im Auftrag der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee gemacht. Hier ist das obere Rheintal international eingebunden. Der östliche Bodenseeraum ist Kreuzungspunkt der West-Ost-Verbindung (Zürich - München), aber auch der Süd-Nord-Verbindung (Graubünden - München). Diese Möglichkeit muss ausgenützt werden, damit man möglichst rasch vom Bodenseeraum in die Oberzentren kommt, aber sich auch innerhalb des Bodenseeraumes frei bewegen kann. Das Angebot sollte der Einstundentakt, eventuell sogar der Halbstundentakt, mindestens aber der Zweistundentakt sein. Wichtig ist aber schon, dass auch die Region selbst von den kürzeren Takten profitieren kann. Unsere Idee könnte ein grenzüberschreitender Fonds für den öffentlichen Verkehr sein. Das ist ein Spezialgebiet des Kantons Zürich. Seit 1978 gibt es dort einen sogenannten Fonds, in den pro Jahr vom Kanton 70 Mio. Franken eingelegt wird. Dieses Geld ist nur für den öffentlichen Verkehr bestimmt, um Ausbau und Investitionen zu tätigen. Das ist sehr wichtig, denn wenn bei Volksabstimmungen Kredite bewilligt werden müssen, für die das Geld bereits vorhanden ist, geht das einfach. Das ist gut für das Projekt, ist aber auch ein Prüfstein für die Politik, die bereit sein muss, Geld im Voraus bereitzustellen. Wir haben also zwei Vorschläge: einen technischen und einen finanziellen. Wir hoffen, dass damit ein wenig Bewegung in den Bodenseeraum kommt.

Wir können nur animieren und hoffen, dass die IBK dieses Thema auch aufnimmt.

**Präsident Christian Lohr:** Ich danke Herrn Stopper für seine Ausführungen zur Bodensee-S-Bahn. Gibt es dazu Fragen?

**Monika Lehmann-Wirth (SG):** Diese Idee tönt bestechend und spannend und ist ein Super-Zukunftsprojekt. Ich habe nicht ganz verstanden, wo der grösste Handlungsbedarf besteht, nachdem ja bereits das ganze Schienennetz besteht. Wo gibt es noch Lücken, die geschlossen werden müssen?

**Paul Stopper:** Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Man kann auf dem bestehenden Netz aufbauen. Direkte Verbindungen bestehen beispielsweise zwischen Zürich und Bregenz, aber nicht in die Region Bregenz, da muss man in St. Margrethen umsteigen. Die Transportunternehmungen könnten eine Pilotstrecke unter die Lupe nehmen und diese auf den Halbstundentakt ausbauen. Beispielsweise könnte die Strecke zwischen Lindau und St. Gallen so gestaltet werden, dass man ohne umzusteigen von einem Ort

zum anderen kommt. Das wären einfache Schritte, aber die Länder und auch die Transportunternehmungen müssen dazu bereit sein.

Probleme gibt auch die Zulassung der Fahrzeuge auf den einzelnen Schienennetzen. Hier ist eine Harmonisierung nötig.

Für Strecken, die nicht elektrifiziert sind, wären 2-Kraft-Fahrzeuge (Diesel/Strom) notwendig. Solche Fahrzeuge gibt es, sie werden aber noch nicht eingesetzt. Um den Leuten zu zeigen, dass es funktionieren kann, müssten vielleicht zwei oder drei Pilotstrecken in Betrieb genommen werden.

**Harald Güller** (Bayern): Das ist ein sehr ambitioniertes Projekt. Ich kenne es seit etwa drei Jahren. Es wird sich aber sicher nur schrittweise verwirklichen lassen, darüber müssen wir uns im Klaren sein. Bei den Infrastrukturausbauten profitieren wir davon, was wir im Zusammenhang mit den NEAT-Zulaufstrecken dazu gehört haben. Das muss für den Nah- und Regionalverkehr nutzbar gemacht werden. Die Menschen interessiert vor allem ihr persönlicher Nutzen. Bezüglich schwierigen Anschlussverbindungen und häufigem Umsteigen könnte man relativ leicht zwei Linien bringen, nämlich eine von Lindau über den elektrifizierten südlichen Bodensee bis Radolfzell und von Radolfzell über den nördlichen nicht elektrifizierten Teil über Überlingen - Friedrichshafen wieder bis Lindau. Da müsste man dann nur maximal einmal umsteigen, wenn man um den See fahren möchte. Wenn dann die Fahrpläne abgestimmt werden, ist schon sehr viel erreicht. Man weiss ja, dass nicht allzu viel Geld vorhanden ist. Jetzt fahren schon sehr viele Züge, aber die Abstimmung funktioniert nicht. Das ist teilweise schon zwischen Baden-Württemberg und Bayern ein Problem. Wenn man die Fernverkehr-Infrastruktur ausbaut, muss man auch über neue Haltepunkte nachdenken. Wenn dann bis etwa 2015 die Strecke von Memmingen bis Lindau elektrifiziert sein wird, können Züge beispielsweise von Ulm nach Feldkirch oder von Memmingen nach St. Gallen durchgehend gemacht werden.

**Norbert Zeller** (Baden-Württemberg): Dieses Projekt ist sehr wichtig. Es bringt einen gewaltigen Fortschritt im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs. Ein Ziel der IBK ist es, den Bereich Verkehr in der Region Bodensee zu verbessern. Gibt es innerhalb der IBK bereits konkrete Planungen bezüglich der Bodensee-S-Bahn? Gibt es seitens der Plattform Zu(g)kunft Kostenberechnungen zu diesem Projekt? Gibt es Überlegungen zu abschnittweisen Verbesserungen zur S-Bahn?

**Paul Stopper:** Wir haben mit den einzelnen Transportunternehmen Gespräche geführt, haben jedoch dazu keinen Auftrag. Unser Wunsch wäre, dass die IBK die Führung übernehmen und Aufträge für die Pilotprojekte erteilen könnte. Das ergäbe eine andere Situation, als wenn ein privater Verein solche Vorschläge macht. Das Projekt müsste vom Staat getragen werden. Die IBK wäre in dieser Hinsicht die ideale Organisation, die bei den Beteiligten auch das Geld holen könnte, um solche Studien zu verfeinern. Verfeinerte Studien konnten wir noch nicht machen. Eine Planung eines ersten Interregprojektes ist gescheitert, weil wir leider die Ko-Finanzierung nicht beibringen konnten. Wir haben nach wie vor grosse Hoffnungen in die IBK.

**Ulrich Müller** (Baden-Württemberg): Ich erinnere daran, dass man eine solche Studie in Auftrag geben wollte. Es geht natürlich nicht nur um die Kosten, die man einigermaßen

sen realistisch schätzen muss, sondern auch um den Zusatznutzen. Erst aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis kann eine Entscheidung entstehen.

**Veronika Netzhammer** (Baden-Württemberg): Eine interessante Aussage war, dass man, wenn man immer nur auf das Geld aus Bern, Berlin oder Wien warte, überhaupt nie weiter komme. Es muss uns klar sein, dass wir um den Bodensee herum selber Geld in die Hand nehmen müssen, wenn wir substanzielle Veränderungen möchten. Als normaler Zugfahrer denkt man immer, es müssten doch auch mit der vorhandenen Infrastruktur deutliche Verbesserungen möglich sein, wenn man miteinander redet und optimiert. Es müsste unsere Forderung sein, aus dem Bestehenden im Sinne des Fahrgastes mehr zu machen und erst dann an die Ausbauwünsche zu gehen.

Wir haben hier auch Chur und den Kanton Graubünden immer dabei. Ich bin fasziniert von der Idee, von Karlsruhe bis Chur mit einem Panoramazug fahren zu können, zuerst über den Schwarzwald, dann dem Bodensee entlang und dann in die Alpen. Das ist eine unschlagbare Strecke und ziemlich gleichwertig mit dem Glacier-Express. Das wäre eine interessante Sache, aber da der Kanton Graubünden weder bei der IBK noch bei der Parlamentarier-Konferenz Bodensee dabei ist, gibt es hier ein Problem. Wie stark ist denn der Wunsch des Kantons Graubünden, die Alpen an das Rheintal und den Bodenseeraum angebunden zu haben?

**Paul Stopper:** Ich bin zu 50 % beim Kanton Graubünden als Verkehrsplaner angestellt. Wir versuchen Lösungen, aber es ist der Kanton St. Gallen dazwischen. Bisher konnte man keine grossen Anstrengungen feststellen, dass auch der südliche Bodensee Richtung Chur einbezogen wird. St. Gallen steht immer sehr im Mittelpunkt, auch bei ostschweizerischen Projekten.

Wir müssten versuchen, Verbündete zu finden im süddeutschen Raum. Vielleicht könnte man die Schwarzwaldbahn bis nach Chur führen und nicht nach St. Gallen. Die Kantone Thurgau und Graubünden haben Ideen entwickelt, wie man ab Konstanz Richtung Graubünden kommen könnte. Der Kanton Graubünden hat zwei Haupteinfahrtsachsen: einerseits von Zürich her, andererseits von Süddeutschland her. Aus dem süddeutschen Raum funktioniert der öffentliche Verkehr Richtung Graubünden nicht. Auf der österreichischen Seite sind die Verbindungen bis Feldkirch gut, aber weiter geht es dort auch nicht. Wir sind froh, wenn wir Verbündete finden.

**Veronika Netzhammer** (Baden-Württemberg): Wer ist der Ansprechpartner? Wir stellen im süddeutschen Raum immer fest, dass es hilfreich ist, wenn die Schweiz Verbesserungen anmahnt. Das kommt gut an und damit erreicht man Verbesserungen. Wer müsste hier artikulieren, dass eine solche Verbindung sehr gewünscht wird, auch um den Tourismus im Kanton Graubünden zu fördern und an das bewohnerstarke Rhein/Main-Gebiet anzudocken?

**Paul Stopper:** Es besteht die Idee eines Eilzuges von Chur nach Konstanz oder Kreuzlingen. Wir hoffen nun auf die St. Galler, dass sie unsere Wünsche und Bedürfnisse aufnehmen.

**Martin Birchler** (AR, Vertreter IBK): Die IBK wurde aufgerufen, sich hier einzusetzen. Sie hat im letzten Jahr ein Leitbild mit einem Massnahmenkatalog herausgegeben. In

diesem Massnahmenkatalog sind viele dieser Projekte enthalten. Die Kommission für Verkehr ist an der Arbeit, diese Projekte weiter zu verfolgen. Dabei darf man den Realitätssinn auf der finanziellen Seite nicht vergessen. In diesem Massnahmenkatalog sind auch Teilstrecken einer S-Bahn angedacht. Die Kommission für Verkehr arbeitet im Bereich des Mach- und Finanzierbaren weiter. Wahrscheinlich sind diese Vorhaben aus Sicht der Politik des ländlichen Raumes, der Distanzen und der Anzahl Nutzer nicht sehr rentabel. Dazu kommt die Priorisierung des Güterverkehrs in diesem Raum. Die gesamte Netzbelastung muss also auch betrachtet werden. Das Ganze ist auch eine Frage der Geschwindigkeit der Züge, der Haltestellen, des Abbremsens und wieder Anfahrens, das viel Netzkapazität frisst.

Ich meine, dass man das Rad nicht neu erfinden muss, an den bestehenden Projekten weiter gearbeitet werden sollte und dass die nötigen Massnahmen in der rollenden Planung sind.

**Paul Stopper:** Ich nehme das zur Kenntnis. Die Eisenbahn entstand aus 150-jähriger Entwicklung. Im Vergleich zur Strasse, wo seit dem 2. Weltkrieg viele Milliarden eingesetzt wurden und niemand nach der Rendite gefragt hat, hinkt der Bahnverkehr weit hinterher. Hier kann man nicht einfach sagen, man müsse wieder auf den Boden der Realität zurückkommen. Der heutige Wirtschaftsstandort ist massgeblich vom öffentlichen Verkehr beeinflusst. In Zürich hat man auch immer Bedenken gehört, es rentiere nicht. Trotzdem kann man sich heute Zürich ohne S-Bahn nicht mehr vorstellen. Das ist Realität. Wichtig ist, dass man für Neuerungen kämpft und nicht beim ersten Widerstand aufgibt. Man muss sich mit dem befassen, was man machen kann und nicht von Anfang an das, was man nicht machen kann, ins Feld führen.

**Harald Güller** (Bayern): Es ist sicher nicht Ziel führend, wenn wir jetzt das bei der IBK abladen wollen. Was wir fordern müssen, ist die bessere Zusammenarbeit und Planer, die den Nah- und Regionalverkehr bestellen und bezahlen. Hier wird auf bayerischer und baden-württembergischer Seite schon sehr viel gemacht. Bei der Eisenbahn war es vor 15 Jahren noch viel schlechter als jetzt. Da konnten schon wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Wir müssen aber trotzdem realistisch bleiben, weil wir nicht mit wesentlich mehr Geld rechnen können. Wir müssen darauf achten, dass das Geld sinnvoller ausgegeben wird und die Verknüpfungen besser passen. Die Länder müssen bei gewissen Strecken überlegen, wo sich zusätzliche Haltepunkte besser rechnen. Das kann nicht die IBK in irgendeiner Planung aufstellen. Die Strecke Lindau - Friedrichshafen hat beispielsweise 8 Halte auf 25 km Fahrstrecke. Auf der Strecke Lindau - Kempten haben wir auf 39 km nur einen Zwischenhalt. Hier kämpfen wir dafür, dass es mehr Zwischenhalte gibt. Das müssen aber die Länder in Abstimmung mit den Landkreisen entscheiden.

### ***Öffentlicher Verkehr und Tourismus***

**Präsident Christian Lohr** (TG): Ich bitte Hermann Hess, sein Referat zum öffentlichen Verkehr und Tourismus zu halten.

**Hermann Hess** (TG): Herr Kantonsrat Christian Lohr hat mich um einen Beitrag zu diesem Thema gebeten. Dies deshalb, so meine Annahme, weil ich Miteigentümer und Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrtsgesell-

schaft AG (SBS) bin. Eine Gruppe von privaten Aktionären hat dieses Unternehmen Anfang 2007 von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erworben. Der regional verankerten Investoren-Gruppe liegt die touristische und wirtschaftliche Entwicklung des Schweizer Bodenseeufer im Bereich Kreuzlingen bis Altenrhein speziell am Herzen, und sie hält gerade hier in den Kantonen St. Gallen und Thurgau einen wahrnehmbaren Impuls in dieser Sache für notwendig und sinnvoll. Bitte gehen Sie davon aus, dass ich weder ein Fachmann des ÖV noch des Tourismus bin, und dass ich kein politisches Amt innehabende. Als Unternehmer befasse ich mich mit Immobilien-Investment mit Fokus auf Gewerbe-Immobilien. Aus dieser Sicht wiederum gibt es durchaus ein Interesse sowohl am ÖV (Stichwort Verkehrserschliessung und Lagequalität) als auch am Tourismus (Stichwort Hotellerie).

### *Zwei Welten: ÖV und Tourismus*

ÖV und Tourismus sind zwei verschiedene wirtschaftliche Welten mit teilweise gleichen oder ähnlichen Kundengruppen. Die spezifisch touristischen Inhalte Erlebnis, Emotion und Entspannung werden auch durch den ÖV als Verkaufsargumente angewandt. Weiter gemeinsam ist bei ÖV und Tourismus die spürbare qualitative Auswirkung auf die jeweilige Region, indem die Region als attraktiver wahrgenommen wird, wenn ÖV oder Tourismus oder beide gut entwickelt sind. Inwiefern es eine Wechselwirkung zwischen diesen Sektoren gibt, möchte ich nachher noch kurz ansprechen.

Unterschiede gibt es - insbesondere in der Schweiz - bei der Kostenverantwortung und der Wertschöpfung. Die meisten Unternehmen des ÖV sind bei uns im Besitz von Gemeinden, Kantonen oder des Bundes. Das Leistungsangebot und insbesondere die Preisgestaltung folgen daher politischen Überlegungen und manchmal auch einem gewissen Opportunismus einzelner Gruppen und Personen. Da die Unternehmen allen - und demzufolge eben niemandem - gehören, fühlt sich auch niemand wirklich verantwortlich für die Ergebnisse, bzw. die Ergebnisse werden zum Teil mit enormen öffentlichen Transferzahlungen überhaupt im Lot gehalten. Oft müssen grössere Investitionen noch zusätzlich von aussen finanziert werden. In der Regel breitet sich in solchen Unternehmen ohne Eigentümer - bekannt in anderem Zusammenhang auch von grossen börsenkotierten Unternehmen - eine akzentuierte und zum Teil realitätsferne Anspruchshaltung der Mitarbeiter und der Geschäftsleitungen aus. Diese Anspruchshaltung der ÖV-Mitarbeiter in Bezug auf Löhne, Sozialleistungen und Arbeitsplatzgarantien wird von aussen, je nach politischem Standort, teils kritisiert und teils auch mächtig unterstützt („sichere Arbeitsplätze“ usw.).

Die SBB, hier als Beispiel, haben Jahresgesamtkosten von rund 9 Mia. Franken, nehmen aber von ihren Kunden - infolge einer für mich ziemlich unverständlichen Rabattpolitik zugunsten von Armen, Reichen, Alten und Jungen und auch von allen anderen - nur 4,5 Mia. Franken ein. Überall sonst in unserem Staat redet man von verursachergerechten Gebühren und Steuern. Beim ÖV ist alles anders. Die Differenz in der Rechnung wird von Bund und Kantonen und zunehmend auch von den Autofahrern via Benzinspreis bezahlt. Die Argumente der Politiker sind Umweltschutz (oft ohne in diesem Punkt genau hinzusehen) und Entlastung der Strassen (trifft wohl zu), doch im Hintergrund steht, wie meistens in der Politik, das Bekenntnis zur Umverteilung. Umverteilung verhilft in der Politik zu Macht und Einfluss. Wie sinnvoll sie erfolgt, ist eine andere Frage.

Bei vielen Formen der staatlichen Umverteilung lässt sich ganz unauffällig auch durch schlaue private Unternehmer ein schönes und sicheres Geld verdienen. Heute erfolgt die Umverteilung genau betrachtet nicht nur in der Schweiz infolge falscher Überlegungen und Anreize zunehmend von Mittelklasse zu Mittelklasse, d.h. sie wird zu einem Nullsummenspiel mit einem enormen administrativen Aufwand. Bezieht man beim ÖV die teilweise enormen öffentlichen Zuwendungen in die Wertschöpfungsrechnung ein, so tendiert deren Resultat gegen null. Die Politik spricht dann von einem indirekten Beitrag zur allgemeinen Wertschöpfung, und dies mag teilweise auch zutreffen. Andererseits ist bereits heute festzustellen, dass die meines Erachtens übertriebene Rabattpolitik der SBB - wen erstaunt es - zu einer enormen Ausweitung der Nachfrage führt, welche die SBB zu immer neuen Leistungen zwingt und tendenziell noch höhere öffentliche Transferzahlungen aus Steuergeldern erfordert, weil man zu den nötigen Preiserhöhungen nicht bereit ist. Letztlich kann man sagen, dass uns in der Schweiz der Bezug zu den effektiven Kosten des Bahnfahrens abhanden gekommen ist. Man bedenke dagegen: der Autofahrer muss fast alles selber aus der eigenen Tasche bezahlen, sein Auto waschen und pflegen und erst noch selber das Fahrzeug lenken - unter Inkaufnahme einer beträchtlichen Verantwortung, wie man weiss. Dass er das nach wie vor tut, hat seinen Grund im enormen Nutzen des Individualverkehrs, der von Politikern gerne gering geschätzt wird, der aber 80 % des Personen- und Gütertransportes bewältigt.

Eine andere Welt ist bezüglich Kostenverantwortung die Tourismusbranche. Hier meine ich nicht die unzähligen mit öffentlichen Geldern finanzierten Tourismusbüros und Institutionen, sondern die privaten Leistungsträger wie Restaurants, Hotels, Wellnessbetriebe, Vergnügungsparks, Bergbahnen, Schifffahrtsbetriebe usw. Die meisten von ihnen tragen die volle Kosten- und Ergebnisverantwortung und legen ihre Preise in eigener Kompetenz und unter Konkurrenzverhältnissen fest. Es gibt viele Betriebe, die phasenweise ums Überleben kämpfen. Sie erhalten in der Regel keine Unterstützung von der öffentlichen Hand. Aber ihre Wertschöpfung ist, sogar bei einem Nullergebnis der Erfolgsrechnung, beträchtlich. 14 % des Schweizer BIP werden durch die Tourismusbranche erarbeitet. In den Tourismuskantonen sind es bis 30 %, im Thurgau nur 4 %. Käme der Thurgau auf z.B. 10 %, so würden dadurch 6'000 neue Stellen (welche man nicht nach China verlagern kann), aber eben auch mehr Attraktivität und Image geschaffen.

### *Exkurs Schifffahrt*

Die Schifffahrt auf den Schweizer Seen und auch auf dem internationalen Bodensee ist unseres Erachtens, in Übereinstimmung mit unseren deutschen und österreichischen Partnern auf dem See, heute deutlich mehr dem Tourismus zuzuordnen als dem ÖV. Die Erbringung eines Schifffahrtskilometers kostet pro Fahrgast das Mehrfache eines Bahnkilometers. Dennoch wurde in der Vergangenheit und bis heute versucht, die Preisgestaltung der Bahn auch auf dem See anzuwenden, weil alle Schiffsbetriebe den jeweiligen Bahnen gehört und zu einem attraktiven Gesamtbild der Bahn beigetragen haben. Diese Rechnung geht je länger je mehr nicht auf. Auf der Schweizer Seite hat sie, nach Jahren von hohen Verlusten und einer praktischen Absenz von Investitionen, zum Verkauf des Unternehmens geführt. Die gleichen Entwicklungen gab es auf der deutschen und der österreichischen Seite. Die heutigen Eigentümer denken anders, sie wollen und müssen ihre Kosten decken und Geld für neue Investitionen verdienen. Hier gibt es einen tendenziellen Konflikt mit dem ÖV und seinen Funktionären in Politik und

Verwaltung. Die Anwendung von Fahrvergünstigungen insbesondere der SBB führt zwar zu gewissen Personenfrequenzen auf dem See. Immerhin ein Drittel der SBS-Fahrgäste fahren mit GA und ein weiterer Drittel mit Halbtax-Abo. Die Zuwendungen an die SBS aus den Gesamteinnahmen des GA- und Halbtax-Verkaufes sind aber deutlich zu gering. Die Frage stellt sich für uns, wie viele - insbesondere der GA-Kunden - uns erhalten bleiben, falls auch sie einen reduzierten Fahrpreis bezahlen müssen. Insgesamt denken wir, dass touristische Angebote wie Bergbahnen usw. nicht, bzw. nicht in vollem Umfang der Preispolitik des ÖV folgen sollten. Sie können es sich nicht leisten und sie haben als touristische Angebote auch eine andere Attraktivität als die Transporteure.

### *Vergleich ÖV zwischen den Bodenseeregionen CH, D und A*

Wie bereits gesagt, geniesst der ÖV in der Schweiz bei Bevölkerung und Politik einen sehr hohen Stellenwert. Der ÖV-Anteil liegt insgesamt bei über 20 %, in den Städten teilweise bei über 40 %, Tendenz steigend. Die Schweiz gehört in diesem Bereich zur Weltspitze. Das heisst aber umgekehrt, dass auch bei uns der Individualverkehr bei rund 80 % liegt und den Hauptteil des Personenverkehrs bewältigt - trotz aller Subventionen des ÖV. In Deutschland und Österreich dürfte der Anteil des ÖV etwas tiefer liegen. Das ÖV-Angebot am Schweizer Bodenseeufer ist sehr gut und wird laufend ausgebaut. Es entspricht allmählich demjenigen eines suburbanen Wohngebietes. Es kostet, wie bereits dargelegt, den Steuerzahler auch entsprechend viel Geld. Die Kantone kaufen in erheblichem Umfang Bahnleistungen bei den SBB ein, welche ohne diese Zahlungen nicht erbracht würden. Die ÖV-Angebote auf der deutschen und österreichischen Seite sind meines Wissens geringer, werden aber ebenfalls ausgebaut (Stichworte: Seehas, Tarifverbunde, Elektrifizierung von Bahnstrecken) - zu Recht, wie mir scheint. Ich komme noch darauf zurück.

### *Vergleich Tourismus zwischen den Bodenseeregionen CH, D und A*

Der Tourismusanteil am Thurgauer BIP liegt, wie bereits gesagt, bei rund 4 %. Dies trotz des enormen ÖV-Angebotes. Hier schlummert eine Reserve von wirtschaftlicher Aktivität und regionaler Attraktivität. Gemäss Auskunft des Landkreises Friedrichshafen liegt dort der Tourismusanteil bei ca. 10 %, bei der Beschäftigung sogar bei 18 %. Dabei ist dieser Landkreis alles andere als eine ländliche Region, er verfügt über eine beachtliche industrielle Kapazität, über einen internationalen Flughafen, eine grosse Messe, usw. Industrie und Tourismus passen also doch zusammen, anders, als manche Leute bei uns im Thurgau denken. Das touristische Schattendasein des Thurgaus dürfte verschiedene Ursachen haben: seine Funktion als Wiege der Industrie im 19. Jahrhundert, seine bescheidenere kulturelle und städtebauliche Tradition im Vergleich zu Städten wie Konstanz, Meersburg, Lindau, Bregenz (der Thurgau war 360 Jahre lang Untertanengebiet der Eidgenossen bis 1803), die Konkurrenz anderer Seen im Seenland Schweiz, das flache Ufer und damit die weniger gute Aussichtsfrage (anders als am Schweizer Untersee). Manchmal hat man das Gefühl, dass die Eidgenossenschaft den Thurgau heute noch als Randzone behandelt. Dort, wo dies nicht der Fall ist, besorgen es die zögerlichen Thurgauer selber, indem oftmals eine Mehrheit der Stimmbürger allem Grosszügigen, Urbanen und Modernen eine Absage erteilt. Die Thurgauer möchten so bleiben, wie sie immer waren - und dabei sind sie es ja doch schon längst nicht

mehr. Im Kanton St. Gallen spielt der Tourismus bereits eine grössere Rolle und auch das Verständnis dafür ist ausgeprägter. Vorarlberg im vorbildlichen Tourismusland Österreich weist mit Sicherheit einen weit höheren Tourismusanteil als der Thurgau und St. Gallen aus. Neben dem Wintersport beeindruckt vor allem die hochstehenden kulturellen Angebote, welche ein internationales Publikum anziehen.

### *Gedanken zum Schluss*

1. Die Ankurbelung des ÖV führt nicht per se zu einer Entwicklung des Tourismus (siehe Thurgau), und
2. eine touristische Entwicklung ist auch mit einem relativ bescheidenen ÖV möglich (siehe deutsches Ufer).
3. Die Entwicklung des ÖV dient der Standortqualität in Bezug auf Wohnen und Arbeiten, und sie dient teilweise dem Umweltschutz. Sie dient aber auch, so vermute ich, in einer touristisch bereits entwickelten Region der Sicherung einer nachhaltigen touristischen Qualität, indem die Belastungen durch den Individualverkehr in Grenzen gehalten werden können.
4. Das Schweizer Bodenseeufer (v.a. Obersee) braucht mehr Fokussierung auf touristische Potenziale, während für das deutsche Bodenseeufer längerfristig eine bessere Entwicklung des ÖV sinnvoll erscheint.
5. Die Niedrigpreispolitik beim ÖV fördert zwar dessen Frequenzen, führt aber auch zu Qualitätsproblemen, zu einer grösseren Unterdeckung der Erfolgsrechnung und zu einem höheren Investitionsbedarf, der nicht mehr aus selbst erarbeiteten Mitteln bezahlt werden kann. Es ist zu überlegen, ob Preisverbilligungen für jedermann der richtige Weg ist, und ob man stattdessen gezielte Einkommenszuschüsse in Form von Transportgutscheinen geben könnte.
6. Die vielbeschworene Euregio Bodensee wird nie gelebte Wirklichkeit werden, wenn nicht zwei Voraussetzungen erfüllt werden: eine durchgehend elektrifizierte Bahn und eine durchgehende, störungsfreie, gebührenfreie und autofahrerfreundliche Strasse.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Gibt es zu den Ausführungen von Herrn Hess Fragen?

**Norbert Zeller** (Baden-Württemberg): Die Forderung nach einer durchgehend elektrifizierten Bahn wirft die Frage auf, wer das bezahlen soll. Ist das eine öffentliche Aufgabe oder soll das über den Fahrpreis bezahlt werden? Der öffentliche Verkehr ist aus meiner Sicht eine öffentliche Aufgabe.

Meine Frage: Können Sie mir sagen, weshalb es nicht gelang, am Bodensee eine einheitliche Schifffahrtsverkehrs-Gesellschaft aufzubauen? War das keine Absicht oder ist es aus Ihrer Sicht nicht notwendig?

**Hermann Hess** (TG): Das Interessante am Bodensee ist nicht das Wasser, sondern das unterschiedliche Land mit der unterschiedlichen Kultur und den unterschiedlichen Märkten und Menschen. Die Schifffahrtsgesellschaften gehören in gewissem Sinn jeweils zum Land. Sie verkehren auch hauptsächlich dem Land entlang. Sie machen aber auch See querende Fahrten. Unseres Erachtens ist es im jetzigen Moment notwendig gewesen, dass die Schweizer Schifffahrt in Schweizer Händen bleibt. Die Zukunft könn-

te jedoch durchaus anders sein. Dazu müssten aber Verkehrskonzepte wie Schienen, Strassen und Schifffahrt insgesamt besser angedacht werden.

**Esther Hildebrand (ZH):** Wären Sie bereit, Ihre Aussage bezüglich Vollkosten beim öffentlichen und individuellen Verkehr zu überdenken? Beim motorisierten Individualverkehr kämen ja sehr viele externe Kosten wie Gesundheitskosten von Unfallopfern, Investitionen in den Strassenbau, Verkehrspolizei dazu, die wahrscheinlich nicht in die Überlegungen eingeflossen sind. Wenn man diese Kosten alle zusammenrechnen und als externe Kosten betiteln würde, könnte der öffentliche Verkehr bei der Vollkostenrechnung durchaus mithalten.

**Hermann Hess (TG):** Wir sind keine Politiker, aber wir stellen uns dieser Diskussion gerne. Warum soll man vom Individualverkehr nicht die Kosten verlangen, die er verursacht. Das wäre eigentlich das Beste. Dann würden die Leute nur noch so viel herumfahren, wie sie es wirklich brauchen oder sich leisten können. Ich weiss einfach nicht, ob es Aufgabe des Staates ist, die Mobilität um der Mobilität willen zu fördern. Es ist halt so, dass ein Gut, dessen Preis gesenkt wird, stärker nachgefragt wird. Ich bin nicht gegen den öffentlichen Verkehr, aber ich denke auch nicht, dass übervolle Strassen, Unfälle und Umweltverschmutzungen eine tolle Sache sind.

Es hat eine Studie im Departement von Bundesrat Leuenberger gegeben, die nie publiziert worden ist, die aussagt, dass der Unterschied in der Kostendeckung zwischen Schiene und Strasse nicht so gross sei, wie es immer behauptet wird. Ich kenne die Wahrheit nicht, weiss aber auch nicht, ob sie überhaupt jemand kennt. Ich weiss aber, dass es sehr hart ist, in der Bodenseeschifffahrt ein ausgeglichenes Ergebnis zu erwirtschaften. Man muss von den Leuten viel verlangen und sehr vieles beachten. Der Hauptpunkt, den ich einbringen möchte, ist die Preisgestaltung. Warum muss ich ein billiges Halbtax-Abo bekommen? Das muss nicht sein. Ich könnte doch mehr bezahlen, und viele andere könnten das auch.

**Monika Lehmann-Wirth (SG):** Sie haben gesagt, die Ankurbelung des öffentlichen Verkehrs diene nicht direkt dem Tourismus. Ich glaube, dass man mit der Umsetzung dieses S-Bahn-Modells viel vereinfachen könnte, was dem Tourismus dienen würde. Beispiel: Eine Reise von Rorschach nach Bodman - Schaffhausen - Überlingen - Meersburg - Konstanz ist sehr kompliziert. Es war nicht möglich, ein Kollektivbillet für die ganze Reise zu lösen. Schwierig war auch die Reservation von Plätzen in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ich sähe eine grosse Chance darin, beispielsweise eine Tageskarte für die ganze Bodenseeregion lösen zu können. Das wäre ein grosser Nutzen für den Tourismus. Ebenfalls wäre die Nutzung des Internets für den Billetkauf und für die Nutzung der Fahrpläne rund um den See sehr zu begrüssen. Aus diesem Grund finde ich das Bodensee-S-Bahn-Projekt so bestechend.

**Mathias Freivogel (SH):** Ich habe dieses Referat eher als Schelte des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen. Trotzdem habe ich vernommen, dass es trotz des sehr gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs im Thurgau noch schlummerndes Potenzial gibt. Hier kann ich den Ball nur zurückspielen und sagen, dass Sie das Potenzial für den Tourismus besser nützen müssten.

**Hermann Hess** (TG): Dazu möchte ich sagen, dass meine Investition in die Schifffahrt 1,5 Mio. Franken betrug. Die restliche Gruppe investierte etwa 11 Mio. Franken. Ich bin hier also voran gegangen. Ich will nur sagen, dass mit der Bahn die Entwicklung des Tourismus nicht von selbst kommt. Es braucht mehr Investitionen und mehr Hotellerie. Ich suche seit einiger Zeit die Möglichkeit, im Oberthurgau ein Hotel zu eröffnen, aber das ist sehr schwierig. Es ist also nicht so, dass ich nichts mache.

**Veronika Netzhammer** (Baden-Württemberg): Wenn Touristen ihren Aufenthalt am Bodensee verbringen, dann möchten sie nicht nur an das Wasser, sondern auf das Wasser. Die Schifffahrt auf dem Bodensee hat nur bedingt zum Ziel, die Menschen zur Arbeit zu befördern, sondern dient ganz wesentlich dem Tourismus. Ich bin auch der Meinung, dass der Tourist nicht den tollen öffentlichen Nahverkehr testen will. Ich erlebe aber, dass sich gerade die Tourismusgemeinden sehr viele Gedanken machen, wie sie den Individualverkehr aus dem Ort hinausbringen. Im Schwarzwald hat man einen sehr grossen Erfolg mit der „Konuskarte“, für die die Gäste nichts bezahlen für den öffentlichen Verkehr. Die Gemeinden sind total begeistert davon, dass dank dem öffentlichen Verkehr die privaten Autos nicht mehr bewegt werden. So gesehen dient der öffentliche Verkehr sicher dem Tourismus.

Zur Preisgestaltung: Sie haben sicher verfolgen können, dass die DB seinerzeit mit der Abschaffung der Bahncard eine Bauchlandung gemacht hat. Pauschalpreise für die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel motivieren zum viel Fahren.

**Hermann Hess** (TG): Das ist sicher ein gutes Konzept. Die Frage ist nur, wie viel man dafür verlangt. Ich finde interessant, dass es im Hochpreisland Schweiz die tiefsten Preise für General- und Halbtax-Abonnemente gibt. Ich störe mich nicht an diesen Abonnementen, im Gegenteil, aber man müsste differenzieren.

### ***Priorisierung Schienengüterverkehr gegenüber Schienenpersonenverkehr durch EU***

**Präsident Christian Lohr** (TG): Ich muss die Diskussion hier abbrechen und gebe das Wort an Ulrich Müller zum Thema Priorisierung Schienengüterverkehr gegenüber Schienenpersonenverkehr durch die EU.

**Ulrich Müller** (MdL Baden-Württemberg, Stuttgart): In meiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender Bodensee-Tourismus möchte ich noch zwei Informationen zu den vorangegangenen Diskussionen geben. Es gibt eine Euregio-Tageskarte für den touristischen Verkehr. Allerdings sind dort nur bestimmte Unternehmen beteiligt und keine privaten Bus- oder Schifflinien. Ebenfalls ist dort die Fahrradmitnahme nicht abgedeckt. Zum zweiten erwähne ich „Konus“, die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, die im Landkreis Konstanz stattfindet. Sie wird übrigens durch die Gäste finanziert, indem sie eine Pauschale zahlen. Dieses Angebot ist recht attraktiv.

Nun zum eigentlichen Thema. Es handelt sich um ein politisch heisses Thema. (Unterlagen zum Thema kann ich nachher abgeben.) Der Landtag von Baden-Württemberg hat sich mit der Priorisierung des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr durch die EU befasst. Die jüngste Entwicklung über die schriftliche Dokumentation

hinaus möchte ich Ihnen zur Kenntnis geben. Der Bodenseeraum ist von diesem Thema nicht unmittelbar betroffen. Unmittelbar und massiv betroffen davon ist die Schweiz insgesamt. Da hier viele Teilnehmende aus der Schweiz anwesend sind, sollten wir uns mit diesem Thema befassen. Mittelbar hat dieses Thema auch eine Auswirkung auf den Bodenseeraum, weil sich Veränderungen auf alle Teile des Bahnnetzes auswirken. Das gilt natürlich speziell beim Thema Personenverkehr, mit Blick auf die Stabilität des Taktfahrplans, einer Schweizer Erfindung, die mittlerweile in ganz Europa und vor allem in Deutschland Anwendung findet. Wenn jetzt hier kritische Bemerkungen zur EU gemacht werden, muss man sagen, dass die EU unterschiedliche Sichtweisen und manchmal ein unangenehmes Gesicht hat. Ich bin kein Euroskeptiker - ganz im Gegenteil - aber manchmal muss man schon sagen, dass die Schweiz glücklich sein kann, nicht Mitglied der EU zu sein. Leider ist es aber so, dass in dieser Frage die Schweiz indirekt ganz intensiv berührt wird.

Zur Erläuterung der EU: Es gibt die Kommission, den Rat und das Parlament. Die Kommission ist sozusagen die europäische Regierung, nämlich die Summe der Kommissare und des Kommissionspräsidenten. Der Rat besteht aus den jeweiligen Fachministern eines bestimmten Bereichs oder den Regierungschefs der einzelnen 27 Mitgliedsstaaten. Daneben gibt es das Europäische Parlament, das im Wesentlichen keine Initiativrechte hat, aber das bestimmte Dinge blockieren kann.

Die Europäische Kommission, also die Regierung, hat im Dezember 2008 den Entwurf einer Verordnung (unmittelbar geltendes europäisches Recht, das von den Mitgliedstaaten anzuwenden ist) erlassen, das die Schaffung eines europäischen Schienennetzes zu Gunsten des europäischen Güterverkehrs in Form von Schienengüterverkehrskorridoren zum Inhalt hat. Dabei geht es im Prinzip um die Pflicht aller Mitgliedstaaten und die Pflicht aller Eisenbahnunternehmen, die davon berührt sind, solche Korridore zu schaffen. Dies betrifft jene EU-Mitgliedstaaten, welche mindestens an zwei weitere EU-Mitgliedstaaten angrenzen. Hier gibt es bereits eine Delikatesse bei der Schweiz. Die Schweiz ist zwar kein Mitgliedstaat, ist aber von lauter EU-Mitgliedstaaten berührt. Wenn also Deutschland, Österreich und Italien die Idee haben, einen Korridor Richtung Schweiz zu installieren, dann ist die Schweiz als Gegenstück unmittelbar von diesen Entscheidungen betroffen.

Was heisst Güterverkehrskorridor? Das heisst praktisch drei Dinge:

1. Es sollen für diese speziellen Güterverkehrsabschnitte ausserhalb der üblichen Institutionen (z.B. DB) eigene Institutionen mit eigenen Strukturen geschaffen werden.
2. Diese sollen getrennt finanziert werden und investiv etwas für den Güterschienenverkehr tun. Das heisst, dass alles, was hier an Mitteln verbraucht wird, für andere Verkehrsprojekte fehlt.
3. Es soll einen Vorrang des Schienengüterverkehrs vor dem Schienenpersonenverkehr geben.

Das sind massive Eingriffe in die Souveränität der Staaten. Es sind aber auch massive Eingriffe in die Verkehrsunternehmen, beispielsweise die DB. Sollen sie nun wirklich an der Stelle, an der so ein Korridor errichtet wird, investieren müssen? Sollen sie wirklich eine Geschäftspolitik machen, die den Personenverkehr beeinträchtigt? Das ist eine harte Sache für die Betroffenen.

Die Verordnung sieht die Möglichkeit vor, dass ein Staat auf einen solchen Korridor verzichtet. Dies geht aber nur, wenn die EU zustimmt. Man ist bereit, darüber zu reden, dass es einen solchen Korridor nicht gibt, aber nur, wenn die EU zustimmt. Dagegen

gab es (auch in Deutschland) massive Widerstände. In Deutschland hat sich vor allem die DB dagegen gewandt. Auch die deutsche Bundesregierung und der deutsche Bundesrat haben sich dagegen gewandt. Dafür gab es drei Gründe:

1. Es geht um die Frage der Souveränität oder der Subsidiarität. Ist dieser Eingriff überhaupt notwendig und angemessen gegenüber den Aufgaben, die man sonst auf nationaler Ebene zu tun und selber zu bezahlen hat?
2. Es werden Investitionsentscheide praktisch gesetzlich vorgeschrieben, ohne dass derjenige, der diese Vorgaben gemacht hat, daran finanziell beteiligt wäre.
3. Es gibt massive Einwände bezüglich Bürokratisierung. Wenn in einem Verkehrssystem ein anderes Unternehmen ist, das einen Teil der Infrastruktur in eigener Regie zu verantworten hat, entstehen auch Schnittstellenprobleme.

Thematisiert wurde auch der Vorrang des Güterverkehrs vor dem Personenverkehr. Wenn also ein Vorrang fahrplanmässig eingeräumt wird, dann heisst das, die Nutzung der bisherigen Schieneninfrastruktur wird auf den Kopf gestellt. Die bisherige Nutzung der Schieneninfrastruktur ist geprägt durch den Taktfahrplan beim Personenverkehr. Dieser Taktfahrplan würde damit ausgehebelt.

Wo sind vermutlich die Korridore? Ursprünglich war damit zu rechnen, dass in Baden-Württemberg einerseits die Strecke von Strassburg über Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München Richtung Österreich und andererseits die Strecke Mannheim - Basel betroffen wäre. Wenn wir auf der Strecke Mannheim - Basel einen Vorrang des Güterverkehrs haben, wird das am Bahnknotenpunkt Basel Rückwirkungen auf die Hochrheinstraße haben und von dort aus in die Region Bodensee. Aber auch an anderen Stellen wird das Taktsystem in Deutschland, Frankreich, Österreich, Italien und damit auch in der Schweiz durcheinander gebracht.

Italien hat sich vorbehaltlos hinter die EU gestellt, da sich für Italien Vorteile ergeben. Die Schweiz aber würde praktisch in dieses System hinein gezwungen, sei es zwischen Italien und Deutschland oder zwischen Frankreich und Österreich. Sie ist quasi im Fadenkreuz von europäischen Güterverkehrskorridoren und muss mitspielen. Die Schweiz ist also massiv von dieser Geschichte betroffen.

Die Proteste der Mitgliedstaaten haben - übrigens neben einer gewissen Skepsis innerhalb des europäischen Parlaments - dazu geführt, dass sich die Verkehrsminister der 27 EU-Staaten zu dieser Frage getroffen und eine relativ kräftig abgespeckte Version der Idee der europäischen Kommission verabschiedet haben. Nun stehen sich zwei Beschlüsse gegenüber, was bei der EU öfters vorkommt.

Die Verkehrsminister der EU-Staaten haben im Juni Folgendes beschlossen:

- Die Zahl der Korridore soll begrenzt werden.
- Planung und Finanzierung eines Güterverkehrskorridors liegt in der Verantwortung des betroffenen Nationalstaates, bzw. des Eisenbahnunternehmens.
- Kapazitätsreserven sind nur noch bei Bedarf auszuweisen.
- Die anderen Verkehrsziele (z.B. der Personenverkehr) der Betreiber der Infrastruktur sind anzuerkennen.

Der absolute Vorrang des Güterverkehrs vor dem Personenverkehr soll in diesen Korridoren also nicht mehr gelten.

Die Kommission hat daraufhin überlegt, ob sie am Verordnungsentwurf überhaupt noch festhalten soll. Das Ganze hängt nun etwas in der Luft. Das EU-Parlament wird sich in den nächsten Wochen oder Monaten mit dem Thema befassen.

22/31

Die Konsequenz kann eigentlich nur heissen, dass das EU-Parlament mindestens die Einwände des EU-Verkehrsministerrates aufgreifen muss, um die Kommission vor die Alternative zu stellen, entweder die abgespeckte Variante zu akzeptieren oder das Ganze zurück zu ziehen. Damit hätte sich die Sache dann erledigt.

Aus meiner Sicht wäre es gut, wenn wir unseren Kollegen in den europäischen Parlamenten eine entsprechende Resolution übermitteln könnten. Der Schweiz, die massiv betroffen wäre, kann man nur empfehlen, gegenüber der EU-Kommission vorstellig zu werden.

**Präsident Christian Lohr (TG):** Ich bedanke mich herzlich für diese Ausführungen. Wir haben die Gelegenheit gehabt, vier ganz verschiedene Referate mit verschiedenen Aspekten zu hören. Ich möchte den Referenten danken, dass sie uns den Vormittag mit ihren Ausführungen bereichert haben. Wir haben einige Anregungen erhalten, die wir zuordnen wollen. Im Sinne einer Konsultativabstimmung möchten wir die Anregungen dann der IBK mit auf den Weg geben.

Zum Referat 1, NEAT-Zulaufstrecken habe ich von Kantonsrat Matthias Freivogel (SH) eine Anregung erhalten.

**Matthias Freivogel (SH):** Der Doppelspurausbau Zürich-Schaffhausen kommt im Jahr 2012. Unsere besondere Anregung ist also, dass unbedingt die Achse Zürich-Stuttgart auf deutschem Gebiet auch auf Doppelspur ausgebaut wird, um hier den Stundentakt einführen zu können. Entsprechende Gelder für eine Projektierung sind ja bereits gesprochen. Wir in Schaffhausen sind der Auffassung, dass es sehr wichtig ist, wenn wir der IBK von unserer Seite „Schub“ geben. Obwohl das im Massnahmenplan enthalten ist, braucht es eine besondere Anregung. Das hätte auch positive Auswirkungen auf die Bodenseeregion.

**Martin Birchler (AR, Vertreter IBK):** Ich bedanke mich für diese erste Anregung. Ich verstehe das Anliegen sehr wohl. Wir nehmen dieses Anliegen auf. Die IBK hat das Projekt auch hoch priorisiert.

**Veronika Netzhammer (Baden-Württemberg):** Wir gehen davon aus, dass das Geld für die Planung da ist und dass der Ausbau kommt. Man möchte jedoch auch, dass die Dinge, die man macht, auch von der Bevölkerung gewünscht werden. Es ist also eine Frage der Formulierung. Wir sollten aussagen, dass wir das Projekt unterstützen, damit diejenigen, welche die Gelder zu bewilligen haben, auch wissen, dass die Bevölkerung rund um den Bodensee das auch möchte.

**Präsident Christian Lohr (TG):** Wenn keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, gehe ich davon aus, dass wir diese Anregung in zustimmendem Sinne unterstützen.

Zur Anregung zum Referat 2, Bodensee-S-Bahn gebe ich das Wort wieder an Herrn Freivogel.

**Matthias Freivogel (SH):** Wir haben vorhin von der Nord-Süd-Verbindung gesprochen, jetzt geht es um die West-Ost-Verbindung. Dabei ist das Nord-Süd-Gefälle bei der Elektrifizierung ein Thema. Schaffhausen ist hier das Scharnier Richtung Basel. Hier ist

die Elektrifizierung der Strecke von Basel nach Schaffhausen auf gutem Weg, was ein erheblicher Aufwand sein wird. Die Regierungen von Baden-Württemberg und Schaffhausen haben sich weitgehend darauf geeinigt. Das wird 110 Mio. Euro kosten und der Kanton Schaffhausen wird dafür für seine Verhältnisse viel Geld in die Hand nehmen müssen. Bei diesem Vorhaben ist es von Vorteil, wenn es auch Richtung Osten bis Friedrichshafen oder Lindau und allenfalls auch Richtung München fortgesetzt werden kann. Das ergäbe einen grossen Vorteil, weil dann kein Umsteigen mehr notwendig wäre.

**Norbert Zeller** (Baden-Württemberg): Diese Anregung liegt auf der Linie, wie wir sie hier in der Parlamentarier-Konferenz schon mehrfach gefordert haben. Ich glaube, dass diese Bekräftigung auch nicht falsch ist. Ich darf Sie darüber informieren, dass es jetzt einen Beschluss des Landes Baden-Württemberg gibt, dass die Planungskosten für die Elektrifizierung der Strecke Friedrichshafen - Lindau in der Grössenordnung von 6 bis 8 Mio. Euro übernommen werden. Damit kommt ein wichtiger Teil der Bodensee-S-Bahn voran. Der Teil ab Friedrichshafen Richtung Westen muss allerdings auch noch elektrifiziert werden. Ein weiterer Punkt in diesem Zusammenhang ist, ob eine entsprechende Studie sinnvoll wäre. Ich glaube, es macht Sinn, eine Machbarkeitsstudie anzuregen. Ob die IBK das dann aufgreift, wird man sehen. Damit hätte man mehr Material und mehr fundierte Grundlagen, um damit agieren zu können. Ich befürchte auch, dass die Idee im Grundsatz immer wieder für richtig befunden wird, aber dass sich niemand so richtig zuständig fühlt, die Idee aufzugreifen und als Gesamtheit voran zu bringen.

**Veronika Netzhammer** (Baden-Württemberg): Es war uns ein Anliegen, nicht den Bodensee isoliert zu sehen, sondern ihn auch angebunden zu sehen an den Ballungsraum Basel und damit an die Wirtschaftsregion Hochrhein-Bodensee. Hier gab es eine bilaterale Arbeitsgruppe Baden-Württemberg/Kanton Schaffhausen und andere Kantone, in der relativ schnell gearbeitet wurde. Man hat eine Machbarkeitsstudie entwickelt. Es wäre sicher hilfreich, wenn die Parlamentarier-Konferenz Bodensee zum Ausdruck bringt, dass sie den Ausbau Richtung Basel für den Bodenseeraum als wichtig erachtet. Ich wehre mich dagegen, dass man gewisse Regionen wie Inseln betrachtet. Man sollte diese Inseln anbinden an Ballungsräume.

Mir wäre es wichtig, dass man auf der Basis der jetzt vorhandenen Infrastruktur optimiert. Damit kann man allen Bahnreisenden sehr viel Erleichterung bringen. Es geht also einerseits um die Optimierung der vorhandenen Infrastrukturen und andererseits um die Verbesserung des gesamten Konzepts. Wir sollten auch das, was wir haben, besser nutzen, da die Nutzung noch nicht optimal ist.

**Harald Güller** (Bayern): Ich habe nichts gegen die vorgeschlagene Machbarkeitsstudie. Nur brauche ich sie nicht, weil es aus meiner Sicht machbar ist. Das dauert dann nur wieder eine längere Zeit, bis etwas passiert. Mir wäre es wichtiger, dass gemäss Vorschlag von Frau Netzhammer an die Fahrplanmacher appelliert würde, dass auf der Basis des Vorhandenen die Anschlüsse verbessert würden. Damit hätte man tatsächlich etwas erreicht. Das liesse sich sicher zum Fahrplanwechsel 2010 verwirklichen.

**Martin Birchler** (AR, Vertreter IBK) Eine Machbarkeitsstudie anzuregen stiftet zumindest keinen Schaden. Die Hochrhein-Strecke Basel-Main und die Anbindung an den Bo-

denseeraum sind im Prinzip in den Massnahmen der IBK enthalten. Sie werden zu dem Zeitpunkt realisiert, wenn sie finanziert werden können. Das ist immer das Problem, dass zuerst das Geld vorhanden sein muss und erst dann gebaut werden kann. Das liegt dann letztlich in der Verantwortung der Parlamente.

Eine Machbarkeitsstudie müsste sonderfinanziert werden, da dafür kein Budget vorhanden ist. Man könnte vielleicht eine Anfrage an die Konferenz der Regierungschefs machen, ob sie damit einverstanden wären. Eine verbindliche Entgegennahme dieser Anregung ist nicht möglich. Diese Machbarkeitsstudie, bzw. diese Konzepte der S-Bahn sind im Sinne von Frau Netzhammer bereits teilweise in den Massnahmen enthalten. Auch bestehende Linien und S-Bahn-Angebote sollen ausgebaut werden wie beispielsweise Lindau - Bregenz - St. Margrethen und weiter nach Feldkirch - Sargans - Chur im Rahmen der Verbesserung des Fahrplanangebotes. Ich denke, es ist richtig, wenn man stückweise vorgeht und das bestehende Angebot ausbaut. Dabei gibt es auch noch zusätzliche Berührungspunkte, insbesondere mit dem Grossraum Zürich und in diesem Zusammenhang mit der Vernetzung und der Verkehrsplanung in dieser Metropolitanregion. Dies ist eines der grossen Projekte.

In diesem Sinne empfehle ich einen anderen Weg: Die Frage sollte an einer späteren Konferenz nochmals aufgenommen werden und rechtzeitig dem Kommissionspräsidenten übergeben werden, wenn dieser die Verkehrskommission der Bodenseekonferenz einlädt. Es ist von Vorteil, wenn er aus der Kommission heraus fundiert Auskunft geben kann, was alles in Planung steht. Hier geht es nicht um Missverständnisse. Die Parlamentarier-Konferenz Bodensee kann gar nicht in der ganzen Tiefe informiert sein. Es ist klüger, in der Verkehrskommission allenfalls direkt gewisse Ergänzungen und geeignete Massnahmen zum Leitbild zu diskutieren. Ich möchte Ihnen diese Empfehlung ans Herz legen.

**Norbert Zeller** (Baden-Württemberg): Mein Verständnis als Parlamentarier ist nicht, zu prüfen, was möglicherweise gefallen würde. Nach meinem Verständnis müsste es in umgekehrter Richtung gehen. Wir möchten nicht nur Ergänzungen zum Bestehenden anbringen. Da würde ich meine Tätigkeit für überflüssig halten. Wenn wir zur Auffassung kommen, dass hier das S-Bahnprojekt Sinn macht, auch ohne dass wir alle Details kennen, dann sollten wir das auch zum Ausdruck bringen und nicht nur eine Meinung äussern, die der IBK gefällt.

**Veronika Netzhammer** (Baden-Württemberg): Wir haben vorhin über die Linie Karlsruhe - Konstanz - Chur gesprochen. Graubünden ist nicht in der Kommission. In dieser ganzen Auflistung ist das nun eine Zugvariante unter mehreren. Wenn wir lediglich sagen, wir verfolgen die Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes, dann registriert niemand diese Variante. Wir als Gremium können aber sagen, dass dieser Zug vom tourismuspolitischen Aspekt her eine ganz interessante Variante ist. Die Bemühungen des Kantons Graubünden, hier eine durchgehende Verbindung zu erhalten (das muss ja nicht im Stundentakt sein, es gibt ja auch eine Verbindung Zürich - Venedig, die vier Mal am Tag verkehrt), die drei Mal am Tag verkehrt, müsste man unterstützen, denn da geht es ja nicht unbedingt um Streckenausbau und Elektrifizierung, sondern um andere Dinge, die im Weg sind. Ich halte das für eine sehr interessante Variante, bei der man die Leute aus dem Flachland sehr angenehm und attraktiv in die Alpen befördern kann. Das sollte

25/31

man deshalb vielleicht als Extrapunkt herausgreifen, weil das sonst untergeht. Das hat auch nichts mit S-Bahn zu tun, das ist ein Fernverkehrszug.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Das müsste dann klar zum Ausdruck gebracht und als eine prüfungswerte Variante der Parlamentarier-Konferenz bezeichnet werden. Mehr können wir jetzt nicht machen

**Veronika Netzhammer** (Baden-Württemberg): Auch dass wir das für eine interessante touristische Zugverbindung halten, müsste zum Ausdruck gebracht werden.

**Harald Güller** (Bayern): Ich glaube, dass wir diese sehr reizvolle Sache insgesamt weitergeben müssen. Das ist im Protokoll drin, an dieser Übereinstimmung halten wir fest. Diese Strecke müsste aber von den Bahnen eigenwirtschaftlich selber realisiert werden. Da müsste man dann an die DB appellieren, dass man da weiterkommt.

**Veronika Netzhammer** (Baden-Württemberg): Es geht hier nicht um Streckeausbau, sondern um Verkehrsverbindungen.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Wir haben auch noch eine Bemerkung zu machen zur Aussage von Herrn Birchler. Es tönt sicher vernünftig, wenn man die Verkehrskommission mit einbezieht. Da muss ich mich als Parlamentarier dann aber fragen, ob hier nicht ein Informationsproblem vorhanden ist, wenn wir scheinbar nicht genug wissen über die Pläne der IBK. Dieses Problem müsste vielleicht auch in irgendeiner Form einmal angegangen werden. Ich habe nun gesehen, dass Bernadette Mennel (Vorarlberg) als künftige Präsidentin der Parlamentarier-Konferenz Bodensee das aufgenommen hat. Das Thema wird sicher in Absprache mit ihr im nächsten Jahr wieder aufgenommen.

**Bernadette Mennel** (Vorarlberg): Ich habe eigentlich eher an andere Themenbereiche gedacht, aber man kann durchaus diskutieren, ob man das als Nebenthema aufnehmen kann. Schwerpunktthema wird jedoch ein anderes sein.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Eine Anregung an die IBK könnte die Optimierung der Fahrpläne sein. Wenn Sie einverstanden sind, werden wir das als Anregung aufnehmen.

**Monika Lehmann-Wirth** (SG): Könnte man das noch optimieren, indem man auch die Optimierung auf dem Internet und eine einheitlichere Preisgestaltung in die Anregung aufnimmt?

**Präsident Christian Lohr** (TG): Herr Freivogel hat ursprünglich zu diesem Thema eine Anregung gemacht.

Die Elektrifizierung muss auch ein Punkt sein, den wir unterstützen und gegenüber der IBK dazu unsere klare Absicht äussern.

Zum Referat 3 haben wir bisher noch keine Anregung erhalten. Das ist auch jetzt nicht der Fall.

Zum Referat 4 hat Herr Ulrich Müller selbst eine klare Anregung gegeben.

**Ulrich Müller** (MdL Baden-Württemberg): Im Hinblick auf die jüngere Entwicklung möchte ich gerne zwei Sätze anhängen:

- Vor allem appelliert die Parlamentarier-Konferenz Bodensee an die europäischen Parlamente, zumindest die Position des Verkehrsministerrates zu übernehmen und
- an die Bundesregierung der Schweiz, bei der EU-Kommission als unmittelbar betroffenes Nicht-EU-Mitglied im gleichen Sinne tätig zu werden.

**Martin Birchler** (AR): Diese Anregung ist sehr gut und von zentraler Bedeutung für die Schweiz. Sie macht auch Sinn. Vor allem in der abgewandelten Form ist sie auch richtig platziert. Meine Fragen dazu:

- In welchem Zeitraum ist mit den Beratungen zu rechnen?
- Hat der Bund in dieser Frage seine Politik bereits gefestigt?

**Hauke Fehlberg**: Wir sind uns des Problems bewusst und wir arbeiten an den Positionen. Wir sind dabei, unsere Position festzulegen.

**Martin Birchler** (AR): Wenn wir die Landkarte der Schweiz ansehen, sind die Bodenseekantone typische Korridorkantone, die beim Bund für die Meinungsbildung in solchen Fragen ein weit höheres Gewicht haben.

**Harald Güller** (Bayern): Wann äussert sich das europäische Parlament? Ist das noch in diesem Jahr vorgesehen?

**Ulrich Müller** (MdL Baden-Württemberg): Das Thema ist aktuell, es könnte noch in diesem Jahr zur Sprache kommen.

**Matthias Freivogel** (SH): Ich begrüsse das auch aus unserer Sicht, weil wir hier offenbar ins Fadenkreuz geraten. Nach dem, was wir heute von Herrn Birchler gehört haben, möchte ich gerne, dass Sie Ihren Text verstärkt formulieren. Es müsste formuliert sein, dass die IBK nicht „möge“, sondern „habe“ und damit etwas forscher auftritt.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Wir werden uns erlauben, bei der Erarbeitung des Protokolls diese Punkte, die hier erwähnt wurden, sauber aufzunehmen und in einem entsprechenden Schreiben an die IBK weiterzuleiten.

Wir haben damit den Thementeil der heutigen Tagung abgeschlossen. Ich danke Ihnen allen für die sehr angeregten Diskussionsbeiträge.

#### 4. Informationen aus dem Bodenseerat

**Präsident Christian Lohr** (TG): Ich habe nun die grosse Freude, Herrn Dr. Robert Maus zu bitten, uns über die Tätigkeit im Bodenseerat zu informieren.

**Dr. Robert Maus** (Bodenseerat): Ich habe aus dem Bodenseerat über drei Punkte zu berichten.

1. Verkehr, 2. Nanozentrum an der Universität Konstanz, 3. Symposium am 28. November 2009 an der Universität Konstanz

*Zum Verkehr:* Wir haben am 28. Juni 2009 in Stein am Rhein eine Mitgliederversammlung gehabt und dabei zum Thema „Fortführung der Verkehrsinitiative des Bodenseerates“ Experten angehört. Es waren dies der Zürcher Verkehrsverbundsdirektor Frank Kagerbauer, aus Schaffhausen Patrick Altenburger und aus dem Innenministerium Stuttgart Bernd Klinger.

Am Beispiel von Zürich wurde dargetan, wie dort der Taktverkehr eingeführt und in ein Nahverkehrskonzept eingebaut wurde. Daran anknüpfend haben wir uns auf unsere eigenen Aktivitäten besonnen und festgestellt, dass bereits 1994 und 1995 durch den Bundesrat beschlossen wurde, die Bitte an die IBK zu richten, sie möge eine Verkehrsstrategiestudie für den ganzen Bodenseeraum erstellen. Die Firma Emch und Berger wurde von der IBK beauftragt, die Strategiestudie Verkehr herzustellen. In dieser Studie steht im Grunde alles drin, was in der vorliegenden Broschüre steht. Es steht aber auch alles drin, was Sie heute erörtert haben. Klar ist, dass man diese S-Bahn-Konzeption nur in Etappen verwirklichen kann, und zwar strukturell und finanziell. Auch ein Tarifverbund kann nur in kurzen Etappen verwirklicht werden. Dafür - und das muss man positiv anerkennen - sind bereits einige Dinge geschehen. Da ist nicht nur der „Seehas“, den wir im Taktverkehr und im Tarifverbund haben, sondern es gibt auch Verbesserungen zwischen Stuttgart und Zürich. Man hat (zwar noch nicht elektrifiziert) Basel mit Lindau und mit Ulm verbunden. Diese Strecken, die nun noch elektrifiziert werden müssen, sind bereits im Dieserverkehr da. Der Tarifverbund wird sicher der schwierigste Teil sein, das wissen alle, die sich mit öffentlichem Verkehr befassen. Am Schluss der Tagung sind wir zu folgendem einstimmigem Beschluss gekommen: „Der Bodenseerrat bittet die Arbeitsgruppen Verkehr der IBK und des Bodenseerates, die vorliegenden Massnahmen zu einem neuen Gesamtkonzept zur Umsetzung und Finanzierung zusammen zu fassen (Strategiestudie Verkehr von Emch und Berger von 1995, Massnahmenkatalog Leitbild 2008).

Das zweite grosse Kapitel, das wir bearbeiten, ist die Gründung unseres *Nanozentrums Euregio Bodensee*. Aus dem Bodenseerrat haben wir den Antrag gestellt, dass die IBK die Euregio Bodensee zu einem Kompetenzzentrum für Nanotechnik einrichten möge. Dies hat die IBK leider zuerst in zwei Beschlüssen des ständigen Ausschusses abgelehnt, weil Einstimmigkeit notwendig ist und zwei Kantone der Schweiz sich dagegen gewandt haben. In einer dritten Abstimmung enthielten sich dann die beiden Kantone, so dass ein einstimmiger Beschluss vorlag. Das damals federführende Land Baden-Württemberg hat leider mit der Umsetzung sehr gezögert. Es bedurfte dann einer kleinen Anfrage des Abgeordneten Norbert Zeller an die Landesregierung. Aus dieser Anfrage resultierte dann eine für uns wunderbare Wendung. An der Universität Konstanz wird im Fachbereich Physik bei Prof. Schatz bereits ein kleines Kompetenzzentrum gefördert. Das Projekt ist zwar klein, was die Personalien anbelangt, aber sehr gross, was die Infrastruktur anbelangt. Das Land Baden-Württemberg hat in dieses Kompetenzzentrum 980'000 Euro investiert und das modernste Nano-Labor eingerichtet, das es derzeit gibt. Es ist dem Bodenseerrat mit vielen Gesprächen gelungen, die Steinbeis-Stiftung zu engagieren. Zurzeit haben wir eine Arbeitsgemeinschaft zwischen der Steinbeis-Stiftung, der Universität Konstanz, der Industrie- und Handelskammer Konstanz, der Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Kammern um den See und des Bodenseerates, die dieses Kompetenzzentrum unter dem Namen „NEB“ gegründet haben. Wir

arbeiten intensiv am Transfer von Wissen der Universität in die mittelständische Wirtschaft. Dazu gab es viele Aktivitäten:

Die Bundesregierung unterhält einen sogenannten Nanotruck, einen Bus, in welchem über Nanotechnik informiert wird. Dieser ist in den Schulen in Konstanz, Singen und Friedrichshafen hervorragend angekommen. Dieses Projekt wird fortgeführt. Leider ist es bisher nicht gelungen, die Schweiz mit einzubeziehen, was wir sehr gerne tun würden. Merkwürdigerweise würden wir den Nanotruck leichter nach Liechtenstein bekommen als in die Schweiz.

Weitere Aktivitäten sind: „Nano trifft Handwerk“ am 20.11.2009. Wir laden Handwerksmeister in das Nanolabor ein und unterrichten sie, was man an Wissen in die Anwendung in der Praxis transferieren kann.

Im Januar 2010 findet „Nano trifft Industrie“ statt, wobei wir dort in die Industriebetriebe gehen.

Das dritte Projekt wird sein „Nano trifft Schule“. Da muss aber noch mit den gewerblichen Gymnasien abgestimmt werden.

Unter diesem Dach finden dann Aktivitäten des Transfers in die einzelnen Wirtschaftsbereiche statt.

Zurzeit sind wir an der Gründung eines Vereins, der bei der Teilnahme an Wettbewerben bessere Chancen haben dürfte. Die Steinbeis-Stiftung hat spontan einen grossen finanziellen Beitrag geleistet. Die Universität hat eine Sekretärin halbtags zur Verfügung gestellt, alles andere machen wir ehrenamtlich.

Am 28. November 2009 veranstalten wir das 4. *Bodenseeforum*. Ich erinnere daran, dass der Bodenseerat aus dem 1. und 2. Bodenseeforum hervorgegangen ist. Das 3. Bodenseeforum fand 2000 statt und nun steht das 4. bevor. Wir stellen das 4. Bodenseeforum unter den Titel „Euregio Bodensee - Wirtschafts- und Forschungsregion“. Um uns herum bilden sich Regionen, die sich alle einen Inhalt geben und diesen auch benennen. Auch in der Schweiz gibt es Modellregionen. Wir müssen uns einen Inhalt geben; wenn wir nicht wissen, wer wir sind und was wir in der Euregio Bodensee sein wollen, dann werden wir nicht mehr konkurrieren können.

Beispiele:

1. Die Prognos AG in Basel hat in diesem Sommer eine Studie unter dem Titel „Zukunftsatlas“ veröffentlicht. In diesem Atlas ist die starke Wirtschaftskraft des Südens der Bundesrepublik Deutschland deutlich hervorgehoben. Wer macht nun etwas aus diesem Zukunftsatlas? Wer setzt etwas um? Wenn wir das nicht selber tun, dann passiert nichts. In Berlin, Wien und Bern wird man sich um diesen Atlas weniger kümmern, als wir es tun müssen.

2. Die Deutsche Bundesregierung hat die Euregio Bodensee ausgewählt als eine von sieben Modellregionen, in welcher unter dem Titel „MORO europäischer Verflechtungsraum Bodensee“ überregionale Partnerschaften und Kooperationen modellhaft dargestellt werden sollen. Als ich das gelesen habe, wusste in der Schweiz (SG, TG, SH) niemand etwas davon. Wir greifen das auf. Es kann nicht sein, dass man in Berlin über die Bodenseeregion redet, ohne mit uns darüber zu reden.

3. Im November wird von „Regio Swiss“ in Lindau ein Dreiländerkatalog Regionalwirtschaft Österreich/Deutschland/Schweiz eingeführt. Es kümmern sich also auch andere Institutionen um das, was bei uns geschieht. Auch wir tun das unter dem Titel „Wirtschafts- und Forschungsregion“. Es ist uns gelungen, namhafte Referenten zu gewinnen. Neben verschiedenen Referenten aus Wissenschaft und Wirtschaft wird der Präsi-

dent der Steinbeis-Stiftung, Herr Prof. Löhn, ein Podium leiten. Er wird selbst ein Impulsreferat halten. Im Podium werden weitere wichtige Personen aus Wirtschaft und Forschung teilnehmen. Zu dieser Veranstaltung werden Sie auch eine Einladung erhalten.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Ich danke Herrn Dr. Robert Maus für seine Informationen aus dem Bodenseerat. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Präsidentenkonferenz unserer Kommission am 4. Dezember 2009 in der Kartause Ittingen (TG) stattfinden wird. Das ist der letzte Beitrag, den wir im Thurgauer Präsidentsjahr leisten werden. Im nächsten Jahr wird die Parlamentarier-Konferenz Bodensee in der Verantwortung des Bundeslandes Vorarlberg liegen. Dazu erteile ich Frau Dr. Bernadette Mennel das Wort.

**Dr. Bernadette Mennel** (Vorarlberg): Wir haben im nächsten Jahr den Vorsitz der Parlamentarier-Konferenz Bodensee. Ich möchte Ihnen zwei Terminvorschläge unterbreiten:

Für die 34. Sitzung im Frühjahr 2010 ist das am Freitag, 26. März 2010 und für die 35. Sitzung im Herbst 2010 am Freitag, 22. Oktober 2010. Mein Vorschlag für das Thema der Frühjahrskonferenz ist „Energieeffizienz oder Energiezukunft“ und für das Thema der Herbstkonferenz „Demenz“. Ich stelle hiermit beide Themenvorschläge zur Diskussion.

**Marie-Theres Huser** (SG): Ich finde beide Themen ausgezeichnet. Wir haben uns ja bereits im Jahr 2000 mit dem Thema Energie befasst und ich finde die Fortführung des Themas gut. Beim zweiten Thema „Demenz“, das wirklich sehr wichtig ist, frage ich mich, ob es nicht etwas zu eng gefasst ist und ob wir nicht die „demographische Herausforderung Alter“ als Thema nehmen möchten. Das gilt aber nicht als Kritik, sondern nur als Anregung.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Vielen Dank für die Vorschläge.

## 5. Informationen aus der IBK

**Präsident Christian Lohr** (TG): Ich möchte das Wort noch an Herrn Martin Birchler als Vertreter der IBK geben.

**Martin Birchler** (AR, Vertreter IBK): Ich möchte mich kurz zu den bisherigen Anregungen an die IBK äussern. Vor zwei Jahren hat die Parlamentarier-Konferenz Bodensee eine Anregung gemacht betreffend die Umsetzung der flankierenden Massnahmen zu den Bilateralen Verträgen. Ich habe gestern den neuen Zwischenstand erhalten. Es haben weitere Arbeitstagen dieser binationalen Arbeitsgruppen stattgefunden. Dabei sind verschiedene Verbesserungen erzielt worden. Selbst aus meiner Sicht ist man aber noch nicht dort, wo man sein sollte in dieser Zusammenarbeit. Bezüglich Lohnvergleichen wurde bereits vor rund einem Jahr eine Weisung zum Vorgehen des internationalen Lohnvergleichs in diesem Sinne abgeschlossen. Es gibt noch Präzisierungen zum Meldeverfahren. Man hat auch darüber nachgedacht, ob man die Entsendebetriebe

30/31

be zertifizieren sollte. Das würde bedeuten, dass Entsendebetriebe dann ein anderes Verfahren haben. Das wurde von österreichischer Seite begrüsst, aber nachher in der binationalen Arbeitsgruppe wieder verworfen. Dazu hat es zahlreiche Verbesserungen im Internet gegeben. Diese Themen müssen noch weiter verfolgt werden. Man hat mich gebeten, am Ball zu bleiben, weil es vor allem aus Vorarlberger Sicht noch nicht zufriedenstellend ist. Ich werde dann in einem Jahr wieder Bericht erstatten.

Das zweite Thema, das in der letzten Sitzung eingeleitet worden ist, betrifft die Anregung bezüglich gemeinsamem Bildungs- und Anstellungsraum für Lehrpersonen. Ich habe diese Frage mit Frau Gabriela Dürr vorbesprochen. Es war offenbar geplant, dieses Thema aufzunehmen an der IBK-Sitzung von Mitte September; es wurde dann aber wieder aus der Traktandenliste gestrichen. Es wird voraussichtlich an der Frühjahrssitzung als Spezialthema wieder aufgenommen.

**Präsident Christian Lohr** (TG): Ich danke für diese Informationen aus der IBK. Damit haben wir diese Tagung inhaltlich abgeschlossen. Ich bedanke mich herzlich für diese offenen Gespräche, die wir hier führen können und bin überzeugt davon, dass unser Gremium, die Parlamentarier-Konferenz Bodensee eine wichtige Berechtigung hat. Wir sind Vertreter des Volkes und können aus verschiedenen Richtungen wichtige Themen aufnehmen. Es ist auch unsere Pflicht, diese an andere Instanzen weiter zu geben. In diesem Sinne danke ich für Ihre Teilnahme und lade Sie nach dem Fototermin zum Apéro und Mittagessen ins Hotel Metropol ein.

Ich schliesse hiermit offiziell die Sitzung und danke für Ihre aktive Teilnahme.

Frauenfeld, 11. November 2009

Für das Protokoll

Marietta Wiederkehr  
Parlamentdienste des Kantons Thurgau

**Anhang:** Anregungen an die IBK

33. Parlamentarier-Konferenz Bodensee vom 23. Oktober 2009

## Anregungen an die IBK

Zuhanden der IBK werden durch die 33. Parlamentarier-Konferenz Bodensee folgende Anregungen zum Themenkreis „**Grenzüberschreitende Verkehrsaspekte**“ gestellt:

1. Die Gäubahn Stuttgart – Singen (-Zürich) ist als NEAT-Zulaufstrecke auf Doppelspur auszubauen. Insbesondere ist die Zweigleisigkeit zwischen Horb und Neckarshausen raschmöglichst herzustellen und die Strecke insgesamt zu beschleunigen, um den bestehenden Zweistundentakt im internationalen Personenverkehr zum Stundentakt verdichten zu können.
2. Die Hochrheinstrecke Basel – Schaffhausen (-Singen) ist zusammen mit der Bodenseegürtelbahn (auch) zu auf dem Streckenabschnitt Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau durchgehend zu elektrifizieren. Zudem sind die Fahrpläne der Bahnstrecken rund um den Bodensee besser zu koordinieren.
3. Entgegen den Vorstellungen der EU-Kommission ist die notwendige Förderung auch des grenzüberschreitenden Güterverkehrs eine Angelegenheit der einzelnen Staaten und der Verkehrsunternehmen, die selbstverständlich kooperieren müssen. Die IBK habe gegenüber den nationalen Regierungen ihre Ablehnung der KOM (2008) 852 einschliesslich ähnlicher Vorhaben der EU zum Ausdruck bringen. Da der Bodenseeraum als Zulaufkorridor zur NEAT in Betracht kommt und insofern der Schienenpersonenverkehr zunehmend am See berücksichtigt werden müsste, bittet die Parlamentarier-Konferenz Bodensee die IBK, sie über die weitere Entwicklung zu unterrichten. Vorallem appelliert die Parlamentarier-Konferenz Bodensee an die Mitglieder des europäischen Parlaments, in der bevorstehenden Abstimmung im europäischen Parlament zumindest die Position des Verkehrsministerrates zu übernehmen und appelliert an die Bundesregierung der Schweiz, als unmittelbar betroffenes Nicht-EU-Mitglied, bei der europäischen Kommission im gleichen Sinne tätig zu werden.