

## Bericht über die Herbsttagung der Parlamentarier-Konferenz Bodensee unter dem Vorsitz des Kantons Thurgau

### 33. Sitzung der Parlamentarier-Konferenz Bodensee vom 23. Oktober 2009

Am 23. Oktober 2009 trafen sich die Vertreterinnen und Vertreter der Parlamentarier-Konferenz Bodensee in Arbon zum halbjährlichen Informationsaustausch. Unter der Leitung von Christian Lohr, alt Grossratspräsident des Kantons Thurgau, nahmen die parlamentarischen Delegationen der Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg sowie der Kantone Zürich, Schaffhausen, Thurgau, St.Gallen, beider Appenzell und des Fürstentums Liechtenstein teil. Im Mittelpunkt ihrer Beratungen stand das Thema «Grenzüberschreitende Verkehrsaspekte». Sie diskutierten über die Auswirkungen der Neat-Zulaufstrecken und der damit verbundenen Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs auf den Personenverkehr im Raum Bodensee. Das Projekt einer Bodensee-S-Bahn kam ebenso zur Sprache wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs und Tourismus im Allgemeinen.

Die Tagung startete mit vier Impulsreferaten:

- Hauke Fehlberg, Sektionschef Planung des Bundesamtes für Verkehr, informierte über den Stand der Neat-Projekte in der Ostschweiz. Insbesondere informierte er über die Anschlüsse der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Netz (HGV-Anschluss). Weiter wurde der Stand der Arbeiten am Gotthard und am Ceneri aufgezeigt.
- Paul Stopper stellte die visionäre Idee einer Bodensee-S-Bahn vor. Es ist ein Projekt der «Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee». Paul Stopper formulierte die politischen Voraussetzungen, damit ein solch ambitioniertes Projekt Erfolg haben kann: «Nur mit gemeinsamen, grenzüberschreitenden Anstrengungen für Planung und Finanzierung, gepaart mit beharrlichem Einsatz der Behörden und Politiker in der Euregio Bodensee, ist eine Unterstützung aus Berlin, Bern, Brüssel und Wien zu erhalten.» Es braucht auch bauliche Massnahmen wie Elektrifizierung, mehr Haltestellen, mehr Kreuzungsmöglichkeiten und Doppelspurabschnitte. Paul Stopper forderte einen Runden Tisch unter Beteiligung aller betroffenen Regierungen. Nichtregierungsorganisationen (NGO) und betroffene Gemeinden sollen in einem partizipativen Prozess mit ergebnisoffenem Vorgehen und koordinierter Planung mitwirken können.
- Hermann Hess, Miteigentümer und Verwaltungsratspräsident der «Schweizerische Bodensee Schifffahrt», stellte die «Zwei Welten: öffentlicher Verkehr und Tourismus» einander gegenüber. Hermann Hess schloss sein Referat mit sechs Gedanken: (1) Die Ankurbelung des ÖV führt nicht per se zu einer Entwicklung des Tourismus, und (2) eine touristische Entwicklung ist auch mit einem relativ bescheidenen ÖV möglich. (3) Die Entwicklung des ÖV dient der Standortqualität in Bezug auf Wohnen und Arbeiten, und sie dient teilweise dem Umweltschutz. Sie dient aber auch 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 braucht mehr Fokussierung auf touristische Potentiale, 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 in der Erfolgsrechnung und zu einem höheren Investitionsbedarf, der nicht mehr aus selbst erarbeiteten Mitteln gedeckt werden kann. (6) Die vielbeschworene Euregio Bodensee wird nie gelebte Wirklichkeit werden, wenn nicht zwei Voraussetzungen erfüllt werden: eine durchgehende elektrifizierte Bahn und eine durchgehende, störungs- und gebührenfreie Strasse.

- Ulrich Müller, Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg und Minister a. D., kritisierte die geplante Priorisierung des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Schienenpersonenverkehr durch die EU. Die Kommission der Europäischen Union will ein europäisches Schienennetz festlegen, das sich aus einer Vielzahl sogenannter Güterverkehrskorridore zusammensetzt. Zu diesem Zweck sollen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, grenzüberschreitende Güterverkehrskorridore auszuweisen. Ein Güterverkehrskorridor ist die Gesamtheit der Bahnstrecken auf dem Gebiet von wenigstens zwei Mitgliedstaaten, die strategisch wichtige Terminals miteinander verbinden, eine Hauptstrecke, Ausweich- und Zulaufstrecken sowie die sonstige Schieneninfrastruktur umfassen und der Durchführung grenzüberschreitender und innerstaatlicher Schienengüterverkehrsdienste in wenigstens zwei Mitgliedstaaten dienen. In jedem Güterverkehrskorridor werden verschiedene Kategorien von Güterverkehrsarten festgelegt. Mindestens eine Kategorie muss dabei der «vorrangige Güterverkehr» sein, für den kurze Beförderungszeiten und Pünktlichkeit zu gewährleisten sind. Für Ulrich Müller ist der Verordnungsvorschlag unverhältnismässig: Feste Vorrangregeln für den Güterverkehr gehen mit erheblichen Störungen des gesamten Bahnverkehrs einher. Dies trifft auch auf die Schweiz, die von EU-Staaten umgeben ist, zu, da die verlangten Nord-Süd- (allenfalls sogar West-Ost-) Korridore Schweizer Staatsgebiet fast notgedrungen tangieren.

In der Plenumsdiskussion formulierten die Parlamentarierinnen und Parlamentarier drei konkrete Anregungen an die Adresse der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK) zum Themenkreis «Grenzüberschreitende Verkehrsaspekte»:

- 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.
- Die Hochrheinstrecke Basel–Schaffhausen (–Singen) ist zusammen mit der Bodenseegürtelbahn (auch) auf dem Streckenabschnitt Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau durchgehend zu elektrifizieren. Zudem sind die Fahrpläne der Bahnstrecken rund um den Bodensee besser zu koordinieren.
- 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 über die «Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr» (KOM [2008] 852) einschliesslich ähnlicher Vorhaben der EU zum Ausdruck zu 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. Vor allem appelliert die Parlamentarier-Konferenz Bodensee an die Mitglieder des Europäischen Parlaments, in der bevorstehenden Abstimmung wenigstens 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.

Abschliessend informierten Vertreter der Internationalen Bodensee Konferenz und des Bodenseerates über die Tätigkeiten und den Stand der Arbeiten in diesen Gremien.