

Engpässe beseitigen und Lücken schließen

Die infrastrukturellen Engpässe in der trinationalen Region entlang des Hochrheins und südlichen Oberrheins gilt es zu beheben – gemeinsam und grenzüberschreitend.

Denn Engpässe beseitigen heißt ...

- ... die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Region und damit der Unternehmen vor Ort zu steigern.
- ... Wirtschaftswachstum und Wohlstand zu erhöhen.
- ... geeignete und von der Wirtschaft dringend benötigte Fachkräfte besser finden und an die Region binden zu können.
- ... den vollen Nutzen der bereits vorhandenen Infrastruktur zur Entfaltung zu bringen.
- ... Verkehr kann besser fließen. Staus und damit zusätzliche Belastungen für Umwelt, Wirtschaft, Anwohner und Verkehrsteilnehmer werden verringert.
- ... die Freizeit- und Tourismusattraktivität der Region zu stärken.

Verkehr grenzüberschreitend koordinieren

Wichtig ist eine qualitative Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen. Hierfür gilt es, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Verkehrspolitik muss daher ganz im Sinne einer störungsfreien, kostengünstigen und effizienten Personen- und Güterbeförderung über die Landesgrenzen hinweg abgestimmt werden. Zu einer qualitativen Weiterentwicklung gehört es zudem, die vorhandene Infrastruktur optimal zu nutzen. Dazu zählen der Einsatz und die Entwicklung grenzüberschreitender intelligenter Verkehrsleitsysteme. Gerade deshalb sind die für die Stärkung der trinationalen Wirtschaftsregion wichtigen grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte von den betroffenen Staaten rechtzeitig und gemeinsam in Planung und Bau zu koordinieren. Ebenso gilt es im öffentlichen Verkehr, eine grenzüberschreitende S-Bahn-Angebotsplanung zu etablieren.

Zollabfertigung beschleunigen

Die Zollabfertigung wurde auf elektronische Systeme umgestellt, zwischen den drei Staaten Deutschland, Frankreich und der Schweiz jedoch bislang nicht harmonisiert. Die Grenzübergänge sind mit ausreichend Personal zu besetzen, die Öffnungszeiten der Bedeutung des Übergangs entsprechend anzupassen und länderübergreifend zu koordinieren.

Finanzierung nachhaltig sichern

Die Verkehrsinfrastruktur ist chronisch unterfinanziert, das führt nicht selten zum Stillstand beim Ausbau. Damit Engpässe beseitigt werden können und der Verkehr ungehindert fließen kann, muss der Staat seine Verantwortung wahrnehmen und dafür sorgen, dass die Finanzierung des notwendigen Ausbaus und Erhalts gesichert ist. Die drei betroffenen Länder Deutschland, Frankreich und die Schweiz nehmen im Verkehrsbereich deutlich mehr Mittel ein, als sie in diesen zurückgeben. Die übermäßige Verwendung dieser Mittel für andere Zwecke kann auf Dauer nicht hin-

genommen werden. Hier muss die Politik gegensteuern. Die Vernachlässigung von Investitionen führt beim Staat zum selben Ergebnis wie beim einzelnen Unternehmen: Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Die Einnahmen aus dem Verkehr sind zur Sicherstellung einer verlässlichen, nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung zweckgebunden für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden.

Die Wirtschaft hält alternativ eine allgemeine Nutzerfinanzierung, auch bekannt als „Mobility Pricing“, für ein geeignetes Instrument zur effizienten Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Lkw-Maut hat bereits ein Systemwechsel begonnen. Eine Vignettenlösung stellt ein schnell umzusetzendes Instrument dar. Technisch komplexe Lösungen wie eine elektronische Pkw-Maut werden unter dem Aspekt der intelligenten Verkehrsführung befürwortet. Dreh- und Angelpunkt ist auch hier die Zweckbindung der Einnahmen. Ziel dieser Systeme muss es sein, die Ressourcen Straße und Schiene optimal zu nutzen, nicht individuelle Mobilität bzw. gewerbliche Transportaktivitäten einzuschränken.

Kombinierte Verkehre optimieren

Die Dichte international bedeutsamer Verkehrswege in der Region hat dazu geführt, dass sich im Laufe der Zeit die Verkehrsinfrastruktur zu multimodalen Angebotsstrukturen im Transport- und Logistikwesen entwickelt hat. Die Terminalstandorte sind an das übergeordnete Verkehrsnetz weitestgehend sehr gut angeschlossen. Allerdings werden die einzelnen Standorte zumeist von einem oder zwei Verkehrsträgern dominiert, sodass Synergie- und Optimierungschancen bestehen. Im Bereich des Containerumschlags sind die Kapazitäten auszubauen.

Politik ist gefordert

Die trinationale Arbeitsgemeinschaft der IHKs am Hochrhein und südlichen Oberrhein appelliert an die Politik, die dargestellten Notwendigkeiten anzuerkennen, entsprechend zu handeln und sich aktiv darum zu kümmern, die Voraussetzungen für einen zügigen, bedarfsgerechten Infrastrukturausbau in der Region zu schaffen.

Das heißt ...

- ... Engpässe beseitigen und Lücken schließen.
- ... Verkehrspolitik trinational abstimmen.
- ... grenzübergreifende Verkehrsprojekte und ihre Finanzierung gemeinsam planen und realisieren.
- ... Finanzierung von Erhalt und Ausbau einer bedarfsgerechten Infrastruktur nachhaltig sicherstellen.
- ... Zweckbindung der finanziellen Mittel für den Verkehr.
- ... Verknüpfung der Verkehrsträger verbessern.
- ... länderübergreifend koordinierte Zollabfertigung.
- ... intelligente Verkehrsleitsysteme grenzüberschreitend entwickeln und einsetzen.

Weitere Informationen zur Bedeutung und Planung der Infrastrukturprojekte ...

... erhalten Sie bei:

IHK Südlicher Oberrhein
www.suedlicher-oberrhein.ihk.de

IHK Hochrhein-Bodensee
www.konstanz.ihk.de

Handelskammer beider Basel
www.hkbb.ch

CCI Colmar Centre-Alsace
www.colmar.cci.fr

CCI Sud Alsace Mulhouse
www.mulhouse.cci.fr

Impressum:

IHK Hochrhein-Bodensee
Sitz Konstanz
Schützenstr. 8 · 78462 Konstanz
Postfach 10 09 43 · 78409 Konstanz
Telefon: +49 7531 2860-0
Telefax: +49 7531 2860-165

Hauptgeschäftsstelle Schopfheim
E.-Fr.-Gottschalk-Weg 1 · 79650 Schopfheim
Postfach 12 24 · 79642 Schopfheim
Telefon: +49 7622 3907-0
Telefax: +49 7622 3907-250
E-Mail: info@konstanz.ihk.de
www.konstanz.ihk.de

Trinationales Verkehrsleitbild



Für einen erfolgreichen grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum



Präambel

Industrie- und Handelskammern (IHKs, CCI) nehmen die Interessen der Wirtschaft wahr und setzen sich für die Verbesserung der staatlichen Rahmenbedingungen zur Förderung der Wirtschaft ein.

Die Industrie- und Handelskammern am Hochrhein und südlichen Oberrhein:

- IHK Hochrhein-Bodensee
- IHK Südlicher Oberrhein
- CCI Sud Alsace Mulhouse
- CCI Colmar Centre-Alsace
- Handelskammer beider Basel

arbeiten traditionell eng zusammen, um diese Wirtschaftsregion grenzüberschreitend zu fördern.

Wegen der herausragenden Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft setzen sie sich für deren Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau ein. Ihr gemeinsames Ziel ist es, den Hochrhein und südlichen Oberrhein als trinationale Verkehrsplattform zu stärken. Dabei konzentrieren sie sich nicht nur auf die Infrastruktur innerhalb der Region, sondern berücksichtigen auch deren adäquate Einbindung in die großräumigen europäischen Verkehrsnetze. Sie arbeiten auf ihren jeweiligen Landesebenen wie auch auf europäischer Ebene in verschiedenen Netzwerken mit:

- auf deutscher Seite im Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertag (BWIHK) und im Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK)
- auf Schweizer Seite im Dachverband der Schweizer Wirtschaft economiesuisse und der Schweizer Industrie- und Handelskammern (SIHK)
- auf französischer Seite im Dachverband Chambre de Commerce et d'Industrie France (CCI France)
- auf europäischer Ebene in der Union der europäischen Industrie- und Handelskammern (UECC) und den Eurochambres

Lörrach, 18. November 2014

Vorsitzende der Verkehrsausschüsse:

Bernhard Berger
Handelskammer beider Basel

Luc Gaillet
CCI Sud Alsace Mulhouse

Christian Junker
IHK Südlicher Oberrhein

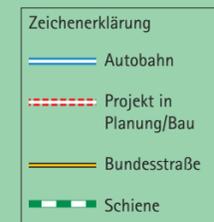
Francis Rebert
CCI Colmar Centre-Alsace

Kurt Sängler
IHK Hochrhein-Bodensee



Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte am Hochrhein und südlichen Oberrhein

Die Übersicht zeigt diejenigen Infrastrukturvorhaben, die aus Sicht der IHKs bis 2030 zur positiven Entwicklung der Wirtschaft beitragen können. Die Arbeitsgemeinschaft hat sich gezielt auf die dargestellten Vorhaben beschränkt, im Bewusstsein, dass der Katalog an wirtschaftsrelevanten Projekten durchaus länger ausfällt. Des Weiteren ist die Reihenfolge der Darstellung der Projekte keine Wertung derselben.



Die trinationale Arbeitsgemeinschaft der IHKs entlang des Hochrheins und südlichen Oberrheins fordert die Beseitigung folgender Lücken und Engpässe, die für die Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung der Wirtschaftsregion essenziell sind:

Strasse

1. A 5: Ausbau auf sechs Spuren und verbesserte Anbindung an das internationale Fernstraßennetz
2. A 98: Lückenschlüsse und Anbindung an das internationale Fernstraßennetz
3. B 31: Ausbau bis Breisach zur Landesgrenze Frankreich mit Stadttunnel Freiburg
4. Durchgehend dreispuriger Ausbau A 36 Mulhouse
5. Ausbau Autobahnkreuz A 35 / D 105
6. N 83: Ausbau zwischen Colmar und Sélestat
7. H 18 / A 2: Erweiterung Hagnau – Pratteln
8. Ausbau der Strecke Colmar – Breisach
9. A 2: Ausbau Osttangente Gellert

Schiene

1. Ausbau des Rhein-Rhône-Schienengüterverkehrs
2. Rheintalbahn bis Landesgrenze Schweiz
3. Elektrifizierung der Hochrheinschiene
4. Ausbau der Strecke Colmar – Freiburg
5. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Mulhouse – Müllheim
6. Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhône (2. Phase des Ostzweiges) mit Anschluss an das Netz im Raum Freiburg
7. Durchmesserlinie „Herzstück Regio-S-Bahn“, Basel

Binnenschifffahrt

1. Ausbau Rhein-Rhône-Kanal
2. Stärkung der Häfen: Weil am Rhein, Schweizerische Rheinhäfen (Birsfelden, Kleinhüningen, Muttentz, geplant: Terminal Basel-Nord), Mulhouse-Rhin (Huningue, Ile Napoleon, Ottmarsheim), Colmar/Neuf-Brisach, Breisach, Kehl

Luftfahrt

1. EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (Schienenanschluss)

Die Reihenfolge der Darstellung der Projekte ist keine Wertung derselben.

Trinationale Wirtschaftskraft

Die trinationale Region am Hochrhein und südlichen Oberrhein wird von knapp drei Millionen Menschen bewohnt und ist ein zentraler europäischer Wirtschaftsraum mit Scharnierfunktion zwischen der Schweiz und der Europäischen Union. Die in ihr ansässigen Unternehmen und Verwaltungen bieten ca. 1,47 Millionen Arbeitsplätze (siehe Tabelle). Die Fülle an Unternehmen in den unterschiedlichsten Branchen von Handel, Industrie und Dienstleistungen ist Ausdruck einer wirtschaftlich starken und hoch entwickelten Region im Herzen Europas.

Wirtschaftliche Bedeutung des trinationalen Raums			
Kammerbezirk	Bevölkerung	Erwerbstätige	Bruttoinlandsprodukt in Mrd. EUR
Hochrhein-Bodensee	654 873	305 900	18,2
Südlicher Oberrhein	1 039 040	558 700	33,7
Mulhouse + Colmar	755 000	286 000	21,0
Beider Basel	475 850	322 611	41,1*
Gesamt	2 924 763	1 473 211	114,0

*Durchschn. Wechselkurs CHF/EUR 2013, Quelle: Deutsche Bundesbank, Stand 30.09.2014

Mobilität sichern – Wachstum fördern

Mobilität von Menschen und Gütern sichert die Leistungsfähigkeit und damit auch den Wohlstand einer Region. Sie ist Schlüssel zur Zukunftsfähigkeit des trinationalen Raums am Hochrhein und südlichen Oberrhein und ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Ohne eine gut ausgebaute Infrastruktur können die Unternehmen ihre Produkte nicht verzögerungs- und störungsfrei transportieren. Die Bevölkerung ist auf gute Verkehrsstrukturen angewiesen, um an den Arbeitsplatz zu gelangen und um im Alltag und in der Freizeit mobil zu sein. Wird die Region diesen Bedürfnissen nicht gerecht, leiden die Standortqualität und die Wettbewerbsfähigkeit. Folge einer sinkenden Standortqualität wäre, dass Unternehmen und Arbeitnehmer in andere Wirtschaftsräume abwandern, in denen sie sich flexibel entwickeln bzw. schnell fortbewegen können. Der Wirtschaft in der Region gingen dadurch dringend benötigte Arbeitskräfte verloren. Die ausreichende Verkehrserschließung gehört zu den entscheidenden Bedingungen für die Entwicklungschancen der hiesigen Unternehmen und damit der trinationalen Region insgesamt. Dies gilt sowohl für die Anbindung an die Großwirtschaftsräume und europäischen Hauptverkehrsachsen als auch für die Vernetzung innerhalb der Region selbst.