



Industrie- und Handelskammer  
Hochrhein-Bodensee

# Verkehrsinfrastruktur

Leitbild der IHK Hochrhein-Bodensee



Herausgeber  
IHK Hochrhein-Bodensee

Sitz  
78462 Konstanz  
Schützenstraße 8

Postfach 100 943  
78409 Konstanz

Fon: 07531 2860 - 0  
Fax: 07531 2860 -165  
Web: [www.konstanz.ihk.de](http://www.konstanz.ihk.de)  
eMail: [info@konstanz.ihk.de](mailto:info@konstanz.ihk.de)

Hauptgeschäftsstelle

79650 Schopfheim  
E.-Fr.-Gottschalk-Weg 1

Postfach 1224  
79650 Schopfheim

Fon: 07622 3907- 0  
Fax: 07622 3907- 250

# **Verkehrsinfrastruktur**

## **Leitbild der IHK Hochrhein-Bodensee**

### **1. Präambel**

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Hochrhein-Bodensee hat - ebenso wie die übrigen 81 deutschen IHKs - gemäß § 1 Abs. 1 IHKG die Aufgabe, das Gesamtinteresse der ihr zugehörigen Gewerbetreibenden wahrzunehmen und für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft zu wirken.

Wegen der herausragenden Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft setzt sie sich für deren Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau ein. Dabei konzentriert sie sich nicht nur auf die Infrastruktur innerhalb der Region, sondern berücksichtigt auch deren adäquate Einbindung in großräumige Verkehrsnetze. Dementsprechend arbeitet sie auf Landes- und Bundesebene sowie auch europaweit in verschiedenen Netzwerken mit wie:

- IHK-Tag Baden-Württemberg
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)
- Union der europäischen Industrie- und Handelskammern Rhein, Rhône, Donau, Alpen

Grundlage für das verkehrspolitische Engagement der IHKs sind die nachfolgenden Überzeugungen und Postulate.

### **2. Wachstum braucht Mobilität**

Die Wirtschaft steht nicht mehr nur in einem nationalen und europäischen, sondern in einem weltweiten Wettbewerb. Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft, Mobilität ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung von Regionen. Die Verkehrsinfrastruktur ist mitentscheidend im internationalen Standortwettbewerb. Unabdingbar ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Infrastruktur, die eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ermöglicht. Mehr denn je muss daher die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität verkehrspolitisches Ziel mit höchster Priorität sein.

### **3. Freie Wahl des Verkehrsträgers**

Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen: Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft. Sie nutzt die Systemvorteile, die diese einzeln oder in Kombination bieten. Da sie jedoch unterschiedliche Systemvorteile bieten, sind sie nicht beliebig austauschbar. Die einzelnen Unternehmen entscheiden nach ihren Kriterien, welche Verkehrsträger sie wann und wie nutzen. Diese freie Wahlmöglichkeit ist wesentlicher Bestandteil unseres

marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaftssystems. Verkehrslenkende Eingriffe durch die Politik mit dem Ziel, bestimmte Verkehrsträger lediglich aus Umweltgründen zu bevorzugen, gefährden weite Teile der Wirtschaft und damit Arbeitsplätze. Die Wirtschaft ist sich der notwendigen ökologischen Rücksichtnahme durchaus bewusst und berücksichtigt bei ihren Postulaten stets entsprechende Interessensabwägungen. Es ist jedoch verfehlt, die Akzeptanz von Bahn und Binnenschiff durch die Verteuerung des Straßenverkehrs oder durch Vernachlässigung des Straßenbaus künstlich zu erhöhen.

#### **4. Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch den Staat**

Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Aufgaben des Staates. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben muss er sich insbesondere an den Bedürfnissen der Wirtschaft ausrichten. Diese werden bestimmt durch den zusammenwachsenden europäischen Binnenmarkt und den globalen Wettbewerb und die damit zusammenhängende immer stärkere Arbeitsteilung der Wirtschaft. Global Sourcing, bestandsarme Beschaffung (sogenannte Just-in-time-Produktion), kleinere Sendungsgrößen, rückläufiger Anteil geringwertiger Massengüter führen zu höherer Verkehrsfrequenz, zur Veränderung der Verkehrsstruktur und verlangen nach Innovationen in der Verkehrstechnik. Im Personenverkehr nehmen Häufigkeit der Fahrten und Entfernungen zu.

Der Strukturwandel der Wirtschaft stützt sich hauptsächlich auf LKW und PKW. Dies muss eine Verkehrsinfrastrukturpolitik berücksichtigen, die am Bedarf der Wirtschaft ausgerichtet ist. Entsprechend prioritär ist das Straßennetz auszubauen. Allerdings sind auch die anderen Verkehrsträger leistungsfähig fortzuentwickeln, da nur so der Anspruch auf freie Wahl des Verkehrsträgers erfüllt werden kann.

#### **5. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**

Der Staat muss gemäß seiner Verantwortung dafür sorgen, dass die Finanzierung des Ausbaus und der Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur gewährleistet ist. Dazu erhebt er spezifische Steuern (Kfz-Steuer, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer auf Mineralöl) und Gebühren (zeitabhängige LKW-Autobahnbenutzungsgebühr). Zur Zeit beträgt das jährliche Steuer- und Gebührenaufkommen allein des Straßenverkehrs über 50 Milliarden Euro. Dieser Betrag würde für die Finanzierung des gesamten Verkehrshaushalts ausreichen. Aus diesen Einnahmen stehen dem Staat genügend Mittel zur Verfügung, um die Verkehrsnetze bedarfsgerecht auszubauen und zu erhalten.

Die Wirtschaft ist alternativ bereit, einen Umstieg von einer Steuerfinanzierung zu einer Nutzerfinanzierung mit zu tragen. Allerdings darf ein solcher Systemwechsel nicht zu Mehrbelastungen der Wirtschaft führen.

## **6. Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in Baden-Württemberg**

Baden-Württemberg ist gemessen an seiner Wirtschaftskraft einer der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte Deutschlands. 13 Prozent der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland leben in Baden-Württemberg, 15 Prozent des Bruttoinlandsprodukts werden hier erwirtschaftet. Der Motorisierungsgrad liegt im Jahr 2000 mit 663 Fahrzeugen je 1 000 Einwohnern deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Das gleiche gilt für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von rund 57 000 Kfz auf den baden-württembergischen Autobahnen. Sein stark exportorientiertes Gewerbe sowie seine national und international operierenden Dienstleister sind auf leistungsfähige Verkehrswege existenziell angewiesen. Ein leistungsfähig ausgebautes Verkehrsnetz im gesamten Land und dessen gute Anbindung an das nationale und europäische Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz ist daher ebenso wie eine gut ausgebaute Luftverkehrsinfrastruktur auch künftig ein entscheidender Standortfaktor und Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung.

Wirtschaftliches Wachstum, steigende Motorisierung der Bevölkerung, höhere Mobilität und erhebliche Zunahme des Transitverkehrs einerseits, nachlassende Anstrengungen des Staates bei Ausbau und Erhalt der Infrastruktur andererseits haben zu nicht unerheblichen Engpässen, Überlastungen und Störungen im Verkehrsgeschehen geführt. Dies wird von den Unternehmen bereits seit Jahren beklagt, weil Wettbewerbsfähigkeit und Standortgunst sehr darunter leiden.

Zu den vordringlichsten Verkehrsprojekten in Baden-Württemberg zählen aus Sicht der Unternehmen:

### **Straße**

Durchgehend sechsspüriger Ausbau der Autobahnen A 5, A 6 und A 8 sowie der Bau der A 98 und der Querspange Herrenberg - Autobahndreieck Leonberg im Zuge der A 81.

### **Schiene**

Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Mannheim, durchgehend viergleisiger Ausbau der Rheintalschiene zwischen Karlsruhe und Basel, Projekt "Stuttgart 21" und Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen - Ulm, Verbesserungen auf der Gäubahn Stuttgart - Singen - Zürich und auf der Südbahn Ulm - Friedrichshafen - Lindau.

### **Wasserstraße**

Sanierung bzw. Vergrößerung der Schleusen des Neckars.

### **Luft**

Landesweites Flughafenkonzept als langfristig orientiertes Ausbaukonzept.

## 7. Forderungen der IHK Hochrhein-Bodensee

Die Region Hochrhein-Bodensee ist geprägt von einer gesunden mittelständischen Wirtschaftsstruktur. Die Arbeitslosenquote ist mit 5,5 Prozent im Jahre 2002 leicht höher als im baden-württembergischen Durchschnitt (5,1 Prozent) und deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (West) von 7,6 Prozent. Bestimmend für die Region in ihrer Grenzlage zur Schweiz und zu Frankreich ist das Engagement ausländischer, vor allem Schweizer Investoren. Die Exportquote von 40,6 Prozent (2001) zeigt die starke internationale Ausrichtung der Region und deren Abhängigkeit vom reibungslosen Warenaustausch über die Grenzen hinweg. Die große Zahl deutscher Grenzgänger (rund 30 000) und die verglichen mit anderen Regionen extrem hohe Käuferschicht aus dem nahen Ausland, vor allem der Schweiz, verdeutlichen in besonderem Maße das Bedürfnis nach einer gut ausgebauten grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur.

		<b>IHK Region Hochrhein-Bodensee</b>	<b>Baden-Württemberg</b>
<b>Einwohner</b>	am 30.06.2001	650 000	10 561 000
<b>Einwohner</b>	Veränderung 1990-2000	+8,5 Prozent	+7,3 Prozent
<b>Sozialversicherungs- pflichtig Beschäftigte (Arbeitsortprinzip)</b>	am 30.06.2000	195 000	3 802 000
<b>Arbeitslosenquote aller zivilen Erwerbs- personen</b>	Juni 2002	5,5 Prozent	5,1 Prozent

Die Grenzlage der Region Hochrhein-Bodensee zur Schweiz und zu Frankreich, die Nachbarschaft bzw. Nähe zu Österreich und Italien sind die Ursachen für die engen Wirtschaftsverflechtungen mit diesen benachbarten Ländern. Besonders hervorzuheben ist der für die Region sehr wichtige Wirtschaftsbereich Tourismus, für den ebenfalls gute Verkehrsanbindungen von größter Bedeutung sind.

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur bleibt deutlich hinter den wirtschaftlichen Notwendigkeiten zurück und behindert damit die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Unternehmen verglichen mit denen anderer Regionen. Vor allem im Verhältnis zu Österreich, der Schweiz und Italien wird zudem der alpenquerende Verkehr zunehmend durch administrative Hemmnisse behindert.

Mit Ausnahme der A 5, der A 81 und der Rheintalschiene, die die Region an ihrem äußersten westlichen bzw. östlichen Rand tangieren, führen die europäischen Magistralen weitläufig an Hochrhein und Bodensee vorbei. Das vorhandene Straßen- und Schienennetz ist ungenügend. Wichtige Infrastrukturmaßnahmen kommen nicht voran und werden zunehmend durch Kürzungen der Investitionsmittel im Straßen- wie im Schienenbereich unangemessen verzögert. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Region ist die Anbindung an die internationalen Verkehrsnetze unabdingbar.

Die IHK Hochrhein-Bodensee fordert im Namen der Wirtschaft deshalb den dringend notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Zu den vordringlichen Projekten zählen:

### **Straße**

- **A 5:** Durchgehende Fahrbahnsanierung bis zur Schweizer Landesgrenze und Ausbau zur Lösung der Stauproblematik vor der Gemeinschaftszollanlage (GZA) Weil am Rhein/Basel
- **A 81:** Weiterbau von der AS Gottmadingen-Bietingen bis zur Grenze D/CH
- **A 98:** Beschleunigte Planung und Weiterbau der einzelnen Teilabschnitte von der AS Lörrach/Inzlingen bis zur Schweizer Grenze im Klettgau, sowie Verknüpfung des deutschen und des französischen Autobahnnetzes (A 35) über die Autobahnbrücke bei Weil am Rhein-Märkt und mit dem Schweizer Autobahnnetz über die Querspange A 861 bei Rheinfelden.
- **B 3:** Verlegung Haltingen/Eimeldingen
- **B 14:** Verlegung bei Stockach
- **B 27:** Ortsumgehung Jestetten
- **B 31:** Ortsumgehung Aach
- **B 33 neu:** 4-spüriger Ausbau zwischen Allensbach-West und Grenze D/CH
- **B 34:** Ortsumgehung Grenzach  
Ortsumgehung Wyhlen-Warmbach  
Rheinübergang Waldshut-Koblenz  
Bau der zweiten Fahrbahn zwischen Waldshut und Tiengen  
Verlegung bei Bietingen (im Bau)
- **B 313:** Neubau zwischen B 34/B 31alt und Espasingen
- **B 314:** Ortsumgehung Grimmelshofen  
Ortsumgehung Blumenfeld und Beuren a. R.  
Ausbau zwischen Singen (B 34) und Rielasingen Grenze D/CH

- **B 317:** Durchstich unter DB bei Weil-Friedlingen  
Lörrach - Weil am Rhein (Zollfreie Straße)  
Lörrach (Brombach) - L 139 westl. Schopfheim (2. Fahrbahn)  
Fahnau - Hausen  
Hausen - Zell im Wiesental  
Ortsumgehung Atzenbach  
Verlegung bei Schönau
- **B 500:** Tieflage in Häusern
- **B 518:** Ortsumgehung Wehr
- **L151a:** Bau einer neuen Straßenbrücke über den Rhein bei Laufenburg (im Bau)

### **Schiene**

- **NBS Karlsruhe-Basel:**  
3. und 4. Gleis (bis zum Badischen Bahnhof Basel)
- **Gäubahn Singen-Stuttgart:**  
Bau des Verbindungsbogens im Westen von Singen  
Wiedereinbau des 2. Gleises zwischen Hattingen und Horb, ersatzweise Bau von Doppelspurinseln
- **Hochrheinstraße:**  
Bau des 2. Gleises zwischen Waldshut und Beringen SH (Schweiz) und Elektrifizierung zwischen Basel und Schaffhausen
- Neuordnung des Güterverkehrs im Raum Basel mit dem Ziel der Leistungssteigerung
- Verknüpfung der beiden Hochgeschwindigkeitssysteme ICE und TGV Rhin-Rhône in Basel
- Verlegung des Autoreisezuges von Lörrach nach Weil am Rhein

### **Öffentlicher Nahverkehr**

Ausbau der Regio S-Bahn in der Regio TriRhena, insbesondere auf den deutschen Teilstücken zwischen Basel und Zell i. W. (Wiesentalstraße), Basel und Waldshut (Hochrheinstraße) und Basel Richtung Freiburg (Rheintalstraße).

### **Öffentlicher Nahverkehr auf dem Bodensee**

Realisierung der Direktverbindung (Katamaran) zwischen Friedrichshafen und Konstanz

## **Luftverkehr**

Stärkung der Flughäfen der Region: Zürich-Kloten, Friedrichshafen und Basel-Mulhouse-Freiburg, insbesondere:

- Fortentwicklung des Flughafens Zürich-Kloten entsprechend seiner Bedeutung als Standortfaktor für den süddeutschen Raum unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen der Bewohner, der Mitgliedsunternehmen und Einrichtungen, die auf möglichst große Lärmschonung angewiesen sind, wie zum Beispiel Unternehmen des Tourismus, Kliniken und Kureinrichtungen.
- Schaffung eines Schienenanschlusses an den für den westlichen Teil der Region wichtigen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg mit finanzieller Beteiligung Deutschlands als erster Schritt zu einer echten Trinationalisierung des EuroAirports; schrittweise Verwirklichung der Trinationalisierung.

## **Kombinierter Verkehr**

Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zu einer effektiven Arbeitsteilung und zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße: Ausbau und Optimierung der Terminals in Weil am Rhein/Basel, Weil am Rhein-Hafen und Singen, sowie Ergänzung durch Schaffung regionaler Logistikzentren an diesen Standorten.

Optimierung der „Rollenden Landstraße“ in Freiburg zur Verminderung der Stausituation an den Grenzübergängen zur Schweiz.

## **8. Resumée**

Die Wirtschaft erwartet von der Politik, dass sie die dargestellten Notwendigkeiten anerkennt und entsprechend handelt, das heißt, sich aktiv darum bemüht, die Voraussetzungen für einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau in der Region zu schaffen. Dazu gehört in erster Linie die Sicherung der finanziellen Voraussetzungen. Der Staat schöpft im Verkehrsbereich mehr Mittel, als er in diesen zurückgibt. Die Verwendung dieser Mittel für andere Zwecke kann auf Dauer nicht hingenommen werden. Hier muss die Politik gegensteuern. Die Vernachlässigung von Investitionen in Produktionsmittel führt beim Staat zum selben Ergebnis wie beim einzelnen Unternehmen: Verlust an Wettbewerbsfähigkeit.

Wachstum der Wirtschaft, Wohlstand, Sicherung von bestehenden und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen sind nur darstellbar, wenn die Produktionsbedingungen für die Unternehmen rasch und nachhaltig verbessert werden.