

# Verkehrsinfrastruktur

## Leitbild der Region Nordschweiz-Südbaden



- Handwerkskammer Konstanz
- Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee
- Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg
- IVS Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Region Schaffhausen
- Kantonaler Gewerbeverband Schaffhausen
- Aargauische Industrie- und Handelskammer
- Industrie- und Handelskammer Thurgau
- Thurgauer Gewerbeverband
- Zürcher Handelskammer

## **Präambel**

Im Jahre 1994 haben sich die Industrie- und Handelskammern und Wirtschaftsverbände der Region Nordschweiz-Südbaden mit dem Ziel zusammengefunden, diesen grenzüberschreitenden Zukunftsraum in seiner wirtschaftlichen Entwicklung voranzutreiben. Die Arbeitsgemeinschaft setzt sich aus folgenden Wirtschaftsorganisationen zusammen:

- Handwerkskammer Konstanz
- Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee
- Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg
- IVS Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Region Schaffhausen
- Kantonaler Gewerbeverband Schaffhausen
- Aargauische Industrie- und Handelskammer
- Industrie- und Handelskammer Thurgau
- Thurgauer Gewerbeverband
- Zürcher Handelskammer

Die Region wird gebildet auf der deutschen Seite durch die Wirtschaftsregionen zwischen Hochrhein-Bodensee und Schwarzwald-Baar-Heuberg, auf der schweizerischen Seite durch die Kantone Aargau, Schaffhausen, Thurgau und Zürich.

## **2. Wirtschaftliche Bedeutung der Region Nordschweiz-Südbaden**

Die Region Nordschweiz-Südbaden zeichnet sich durch eine seit Jahrhunderten gewachsene kulturelle, sprachliche und wirtschaftliche Einheit aus. Sie wird von rund 3,8 Mio. Menschen bewohnt. Die in ihr ansässigen Unternehmen und Verwaltungen bieten 1,7 Mio. Arbeitsplätze (siehe Anhang 1). Das Gebiet ist wirtschaftlich hoch entwickelt und in hohem Maße ein Industrie- und Dienstleistungsstandort. Dominierend sind neben einigen wenigen Großbetrieben die mittelständische Industrie und das Gewerbe.

Im industriellen Sektor sind es die Wirtschaftsgruppen Chemie/Pharma, Elektrotechnik, Maschinen, Metall (Aluminium), Medizinaltechnik, Mess- und Regeltechnik, Optik, Kunststoffe, Nahrung, Uhren, Verpackungstechnik, die über leistungsfähige und zum größten Teil auch exportorientierte Betriebe verfügen.

Die zukunftsorientierten Themen Wasser, Wasseraufbereitung oder Mikrotechnik erlangen zunehmend an Bedeutung.

Im handwerklichen Bereich sind es das Bau- und Ausbaugewerbe, das metallverarbeitende Handwerk, das holzverarbeitende Handwerk, die Nahrungsmittelhandwerke sowie die Handwerke von Gesundheits- und Körperpflege. Insbesondere das metallverarbeitende Handwerk (Zulieferer) und die chirurgiemechanischen Handwerke zeichnen sich durch eine verstärkte Exportorientierung aus.

Charakteristisch für die gesamte Region ist auch der Fremdenverkehr und damit verbunden der hohe Freizeitwert.

Die Region verfügt entweder selbst oder in unmittelbarer Nachbarschaft über erstklassige Hochschulen, nämlich die Universitäten Konstanz, St. Gallen und Zürich. Fachhochschulen und sonstige Aus- und Weiterbildungseinrichtungen finden sich an zahlreichen Standorten.

Um erfolgreich tätig zu sein, müssen die Unternehmen der Region Nordschweiz-Südbaden optimale Rahmenbedingungen vorfinden, denn letztlich hängt der Wohlstand der Bewohner der Region von einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft ab. Die ausreichende Verkehrserschließung gehört zu den entscheidenden Bedingungen für die Entwicklungschancen der Unternehmen und damit der Region. Dies gilt sowohl für die Anbindung an die Großwirtschaftsräume und europäischen Hauptverkehrsachsen als auch für die Vernetzung der Zentren in der Region selbst. Die Region Nordschweiz-Südbaden verfügt über zwei wichtige Verkehrsknoten Ost-West wie auch Nord-Süd, die den Kanton Schaffhausen durchqueren und zwar sowohl für den Straßen- wie den Schienenverkehr. Von großer Bedeutung ist schließlich der Interkontinentalflughafen Zürich-Kloten.

Ein grenzüberschreitend leistungsfähig ausgebautes Verkehrsnetz und dessen Anbindung an das europäische Straßen- und Schienennetz sind daher ebenso wie eine gut ausgebaute Luftverkehrsinfrastruktur jetzt und künftig entscheidende Standortfaktoren und Voraussetzung für die weitere positive wirtschaftliche Entwicklung dieser bi-nationalen Wirtschaftsregion.

Wegen der herausragenden Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft setzt sich die Arbeitsgemeinschaft für deren Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau ein. Nur so können die Voraussetzungen für nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum geschaffen werden. Damit steht und fällt der Erhalt der bestehenden Arbeitsplätze, vor allem aber auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Unternehmen investieren dort, wo sie die beste Verkehrsanbindung vorfinden.

Grundlage für das verkehrspolitische Engagement der Arbeitsgemeinschaft Nordschweiz-Südbaden sind die nachfolgenden Überzeugungen und Postulate:

### **3. 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. Dies gilt insbesondere für eine grenzüberschreitende Wirtschaftsregion an der Nahtstelle zur Europäischen Union. Die Tatsache, dass die Schweiz auf absehbare Zeit nicht der EU angehören wird, macht die Entwicklung dieses Wirtschaftsraums umso dringlicher.

#### **4. Freie Wahl des Verkehrsträgers**

Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen: Straße, Schiene, Wasser 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 bewusst und berücksichtigt bei ihren Postulaten stets entsprechende Interessensabwägungen. Es ist jedoch verfehlt, die Akzeptanz z.B. der Bahn durch die Verteuerung des Straßenverkehrs oder durch Vernachlässigung des Straßenbaus künstlich zu erhöhen. Der Markt soll bei Herstellung voller Kostenwahrheit entscheiden, welcher Verkehrsträger das attraktivste Angebot bereitstellt.

#### **5. 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 (so genannte 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. Insbesondere die regional orientierte Wirtschaft ist auf ein leistungsfähiges Verkehrsnetz angewiesen. 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, insbesondere die Schiene leistungsfähig fortzuentwickeln, da nur so der Anspruch auf freie Wahl des Verkehrsträgers erfüllt werden kann.

Die europäischen Hochleistungsnetze von Schiene und Straße laufen weiträumig an der Region vorbei. Angesichts der Wichtigkeit des Standortfaktors Verkehr darf die Region Nordschweiz-Südbaden gegenüber anderen europäischen Regionen nicht noch weiter ins Hintertreffen geraten. Die gerade für die Weiterentwicklung und Stärkung dieser Wirtschaftsregion wichtigen grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte sind von Deutschland und der Schweiz rechtzeitig in Planung und Bau zu koordinieren.

## **6. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**

Der Staat muss gemäß seiner Verantwortung dafür sorgen, dass die Finanzierung des notwendigen Ausbaus und der Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur gewährleistet ist. Dazu erhebt das jeweilige Land spezifische Steuern und Gebühren. Das derzeitige jährliche Steuer- und Gebührenaufkommen allein des Straßenverkehrs in den zwei betroffenen Ländern Deutschland und der Schweiz würde absolut ausreichen, 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 bzw. zu einer Doppelbezahlung bereits vorhandener Infrastrukturen führen. Mit der Einführung der LSVA in der Schweiz und der Lkw-Maut in Deutschland ist zwar dieser Systemwechsel eingeleitet worden, jedoch keine Kompensierung mit bestehenden Abgaben erfolgt. Anzunehmen ist insoweit die Harmonisierung der Verkehrsabgaben in Europa.

## **7. Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Region Nordschweiz-Südbaden**

Wirtschaftliches Wachstum, steigende Motorisierung der Bevölkerung, höhere Mobilität und erhebliche Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs, sowie des Transitverkehrs einerseits, nachlassende Anstrengungen der Staaten 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.

Die Region Nordschweiz-Südbaden muss deshalb durch einen angemessenen und raschen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gestärkt werden. Im Focus stehen dabei der Ausbau **bestehender** Verkehrswege und die Schließung von Lücken im Verkehrswegenetz. Wie bereits erwähnt, investieren die Unternehmen vorwiegend in solche Standorte, die ihnen durch eine gute Verkehrsanbindung Entwicklungschancen bieten. Die demographische Entwicklung verstärkt diesen Trend noch. Umgekehrt erweitern gute Verkehrswege das Einzugsgebiet der ansässigen Betriebe zur Erschließung neuer regionaler Märkte wie auch zur Erschließung ihres Arbeitsmarktes.

## 7.1 Straße

Die Straßeninfrastruktur ist von der öffentlichen Hand zu verbessern und von Engpässen zu befreien. Aus ökonomischer wie ökologischen Gründen müssen Staus vermieden werden, wobei auch hier langfristig marktwirtschaftliche Instrumente zum Zuge kommen müssen. Mehr Verkehrsraum schaffen, damit Engpässe verschwinden, kann nicht die einzige Strategie sein, wie die Vergangenheit gezeigt hat. Der Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur muss auch qualitativ ausgerichtet sein. Hierzu gehören auch grenzüberschreitende Verkehrsleit- und Lenksysteme. Mit ihnen können u.a. die vor allem an den Grenzübergängen zur Schweiz bestehenden Lkw-Staus gemildert werden.

Wichtige Maßnahmen zur Behebung bzw. Abmilderung der **Stauproblematik** an der Regionsgrenze sind:

- Verlängerung der Öffnungszeiten an den fünf wichtigsten Grenzübergängen der Region – Basel/Weil am Rhein-Autobahn, Rheinfelden/Rheinfelden-Autobahn, Waldshut/Koblenz, Bietingen/Thayngen und Konstanz/Kreuzlingen – auch für die Verzollung an der Grenze (und nicht nur für bereits vorabgefertigte elektronische Versandverfahren).
- Wird dies aus Gründen der Personaleinsparung in der Schweiz für nicht möglich angesehen, so sollte man konsequenterweise die Eröffnung dieser Versandverfahren an der Grenze selbst verbieten. Dies wird den Durchfluss an den Grenzübergängen erheblich beschleunigen, wenn zusätzlich folgende Maßnahmen ergriffen werden:
  - rechtzeitige Trennung der Verkehre an den fünf Grenzübergängen in „Schnell“ und „Langsam“ (wie in Weil am Rhein);
  - Die Einrichtung von Hochkabinen, damit der Lkw-Fahrer einer elektronisch vorabgefertigten Sendung tatsächlich nicht aussteigen muss – sowie –

- Die Einrichtung von Binnenzollämtern in angemessener Entfernung vor und nach der Grenze mit ausreichend Stauraum zur Vor- bzw. Nachabfertigung dieser elektronischen Verfahren.
- Bauliche Maßnahmen – vor allem Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Waldshut und Koblenz.
- Flexibilisierung des Nachtfahrverbots in der Schweiz
  - in Form einer Lockerung im grenznahen Bereich bzw.
  - im Wege einer Öffnung für den Transitverkehr auf den Autobahnen

Die aktuellen EU-Vorgaben zu den **Feinstaubgrenzwerten** führen vor allem in Ballungsräumen zu Problemen. In Deutschland werden beispielsweise in Großstädten in so genannten Luftreinhalte-/Aktionsplänen Verkehrsverbote für den Wirtschaftsverkehr erwogen bzw. wie z.B. in Stuttgart bereits umgesetzt. Diese Betrachtungsweise verkennt, dass für die Feinstaubproblematik eine Fülle von Ursachen und Verursachern verantwortlich ist. Der Straßenverkehr ist im Schnitt nur zu 20% Auslöser für den Feinstaubgehalt der Luft, davon sind wiederum nur ca. 40% durch motorseitige Emissionen bedingt. Die motorseitigen Emissionen sind in der Größenordnung von nur ca. 10% am Feinstaubproblem beteiligt. Die Gesamtemissionen aus Lkw, Bussen, Pkw und Motorrädern sind durch die Einführung immer anspruchsvollerer Technologien drastisch gesunken. Weitere Reduzierungen werden gerade im Lkw-Bereich durch die Einführung der Euro-4 und Euro-5-Motoren erreicht.

Ein Luftreinhalteplan, der den gesetzlichen Anforderungen entsprechen soll, darf sich demnach nicht ausschließlich gegen den Verkehr richten. Insbesondere die immer wieder angelegte Verhängung von Fahrverboten darf nicht **alle** Lkw unabhängig von ihrer Gewichtsklasse und ihren Schadstoffausschuss betreffen. Dies wäre nicht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Einklang zu bringen. Es wäre insbesondere wegen der durch solche Maßnahmen ausgelösten Umwegverkehre weder ökonomisch zu vertreten noch umweltpolitisch sinnvoll.

Die Region Nordschweiz-Südbaden unterstützt alle Fördermaßnahmen und Initiativen, die Aus- und Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltersystemen zu beschleunigen. Nur so kann die Schadstoffbelastung wirksam – nämlich an der Quelle – angegangen werden. Zu achten ist ferner darauf, dass Pläne und Maßnahmen in den verschiedenen Teilregionen aufeinander abgestimmt sind.

**Die folgenden Verkehrsprojekte sind aus Sicht der Wirtschaft rasch zu verwirklichen:** <sup>1)</sup>

- Der 4-spurige Ausbau der **B 27** im Abschnitt Donaueschingen-Hüfingen, sowie ein dreispuriger Ausbau zwischen Hüfingen und Blumberg, soweit dies die Topographie zulässt, Ortsumfahrungen von Behla, Zollhaus und Randen
- Der 4-spurige Ausbau der **B 33 neu** zwischen Allensbach und Konstanz
- Die Weiterführung der **A 98 nach Osten**;  
Hierzu empfiehlt die Arbeitsgemeinschaft die rasche Erarbeitung konkreter grenzüberschreitender Planungen durch die Aufnahme entsprechender Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen Deutschlands und der Schweiz und der unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften. Die Arbeitsgemeinschaft hält eine Einigung zwischen Deutschland und der Schweiz über die Fortführung der A 98 über Lauchringen hinaus bzw. über ihre Verknüpfung mit dem schweizerischen Fernstraßennetz zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung für dringend geboten.
- Die Aufnahme von **Planungsarbeiten** zwischen den Kantonen Schaffhausen und Zürich bzw. der Gemeinde Jestetten und ihren vorgesetzten Gebietskörperschaften für den gemeinsamen **Ausbau der Achse Schaffhausen – Jestetten – Eglisau – Flughafen Zürich**.
- **Verknüpfung der deutschen Autobahn A81 mit der schweizerischen Autobahn N4**. Einfacher, vierspuriger Ausbau von Thayngen bis Herblingen als Mini-autobahn (ohne Pannestreifen mit Nothaltebuchten). Voraussetzung: Planungskorridor für zweiten Stadttunnel in Schaffhausen steht.
- **Anbindung Autobahn Schweiz N4/N1**  
Sofortiger und durchgehender, vierspuriger Anschluss der N4 als Mini-autobahn an die N1 in Winterthur ohne übertriebenes Normendenken (Uhwiesen, Andelfingen, Winterthur).
- **Zeitgerechte Ausführung des Galgenbucktunnels**  
Geplante Ausführung von 2009-2013
- **Verkehrsleitsysteme zur Stauvermeidung nutzen**

1) kartographische Darstellung der einzelnen Projekte in Anhang 2

## 7.2 Schiene <sup>1)</sup>

Wie bereits erwähnt, läuft das Europäische Hochleistungsnetz weiträumig an der Region Nordschweiz-Südbaden vorbei. Der Schienenverkehr vermag die Verkehrsbedürfnisse bei Weitem nicht abzudecken. Dies gilt sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr. Umso wichtiger ist es, mit dem Transeuropäischen Schienennetz deutlich besser verknüpft zu werden. Dies gilt auch für den Güterverkehr, hier insbesondere für den rechtzeitigen Ausbau der Zulaufstrecken zur NEAT für die auf der Nord-Süd-Achse verlaufenden internationalen Güterverkehre. Im Einzelnen sind notwendig:

- **Ausbau der Gäubahn (Stuttgart-Singen-Schaffhausen-Zürich)** als echte Zulaufstrecke zur NEAT (sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr); Aufrechterhaltung eines durchgängigen 2-Stunden-Takts zwischen Zürich und Stuttgart.
- **Einrichtung einer – möglichst umsteigefreien – S-Bahn-ÖPNV-Verbindung aus dem Waldshuter Raum zum Flughafen Zürich-Kloten**
- **Stärkung der West-Ost-Verbindung Basel-Schaffhausen-Singen-Friedrichshafen-Ulm (München)** - Der derzeitige 2-Stunden-Takt ist als Mindestangebot aufrecht zu erhalten und zu einem 1-Stunden-Takt zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist ein Halbstundentakt verbunden mit dem durchgehenden zweigleisigen Ausbau auf der Strecke Singen-Schaffhausen-Waldshut sowie eine rasche Verbindung von Basel Bad. Bahnhof nach Schaffhausen und einer letzten Abfahrt in Basel zwischen 23-24 Uhr anzustreben.
- **Einrichtung eines Halbstundentakts Zürich-Schaffhausen** durch den vorgezogenen zweigleisigen Ausbau mittels Doppelspurinseln auf Schweizer Seite, sowie abschließend durch den zeitgerechten geplanten zweigleisigen Endausbau.
- **Flughafen Zürich-Kloten**
  - **Schnellzughalt in Oerlikon mit Anschluss an Flughafen** – erschließt auch ZH Nord (fahrplanmäßige Beschleunigung, die diesen Stopp kompensiert – ohne Kosten).
  - **Alternative Glattalbahn prüfen.**

1) kartographische Darstellung der einzelnen Projekte in Anhang 3

- **S16 als Schnellbahn von Schaffhausen bis Winterthur in Stoßzeiten**
- **Doppelspurausbauten auf der Strecke St. Gallen – Konstanz**
- **Förderung der Umschlagterminals in Singen, Villingen-Schwenningen, Schaffhausen, des Hochrhein-Container-Terminals in Rekingen, und Aufrechterhaltung der Verladestationen in Lauchringen und Wilchingen/Hallau**

Meint man die Forderung nach Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene, vor allem im alpenquerenden Verkehr wirklich ernst, so müssen die systemimmanenten Vorteile der einzelnen Verkehrsträger im Wettbewerb der Systeme besser als heute genutzt werden. Hierzu sind insbesondere die Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und gleichartigen Systemen über die Grenzen hinweg zu optimieren.

In diesem Zusammenhang sind Singen, Villingen-Schwenningen, Lauchringen, Rekingen, Schaffhausen, Thayngen und Wilchingen/Hallau als Umschlagstandorte Schiene / Straße für die Region zu fördern, erst recht vor dem Hintergrund der fertig gestellten NEAT. Anzustreben ist auch eine grenzüberschreitende Abstimmung der genannten Terminals.

### **7.3 Luftverkehr**

Eine prosperierende Region braucht leistungsfähige Flugverbindungen. Die Region Nordschweiz-Südbaden verfügt mit dem interkontinentalen Flughafen Zürich-Kloten über ein entsprechend gutes Angebot. Zürich-Kloten ist von eminenter Bedeutung für die Schweiz, hat aber auch einen hohen Stellenwert für die Wirtschaft des süddeutschen Raumes. Die Wirtschaft steht nicht mehr nur in einem nationalen oder europäischen, sondern in einem weltweiten Wettbewerb.

Einen internationalen Flughafen wie Zürich-Kloten mit Direktverbindungen zu den wichtigen europäischen und interkontinentalen Destinationen in unmittelbarer Nähe zu haben, bedeutet deshalb einen nicht zu unterschätzenden Standortvorteil gerade für die in der Region Nordschweiz-Südbaden international orientierten Unternehmen. Für den Incoming-Tourismus gilt nichts anderes.

Unbeschadet dieser Bedeutung müssen die mit dem Betrieb des Flughafens verbundenen Belastungen auf das rechtlich, technisch und wirtschaftlich notwendige Minimum reduziert werden. Jede Konzentration der danach verbleibenden unvermeidlichen Belastungen auf einen Teil der Region bedarf einer sachlich begründeten Rechtfertigung. In jedem Falle ist es Aufgabe des Flughafens Zürich, sich um die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung zu bemühen.

Dieses Bemühen kann nach Überzeugung der Arbeitsgemeinschaft nur dann Erfolg zeigen, wenn

- eine offene Informationspolitik verfolgt wird,
- die gesamte Region in die Entscheidungsfindung eingebunden wird,
- alle rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Alternativen offen gelegt werden,
- eine von allen beteiligten Seiten unbestrittene Datengrundlage hergestellt wird und
- das Regionalbewusstsein der Bevölkerung durch Abbau bestehender Hindernisse im grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Personenverkehr gestärkt wird.

## **8. Zusammenfassung**

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 zügigen, bedarfsgerechten Infrastrukturausbau in der Region zu schaffen. Dazu gehört in erster Linie die Sicherung der finanziellen Voraussetzungen. Die zwei betroffenen Staaten schöpfen im Verkehrsbereich mehr Mittel, als sie in diesen zurückgeben. 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.

## Anhang 1:

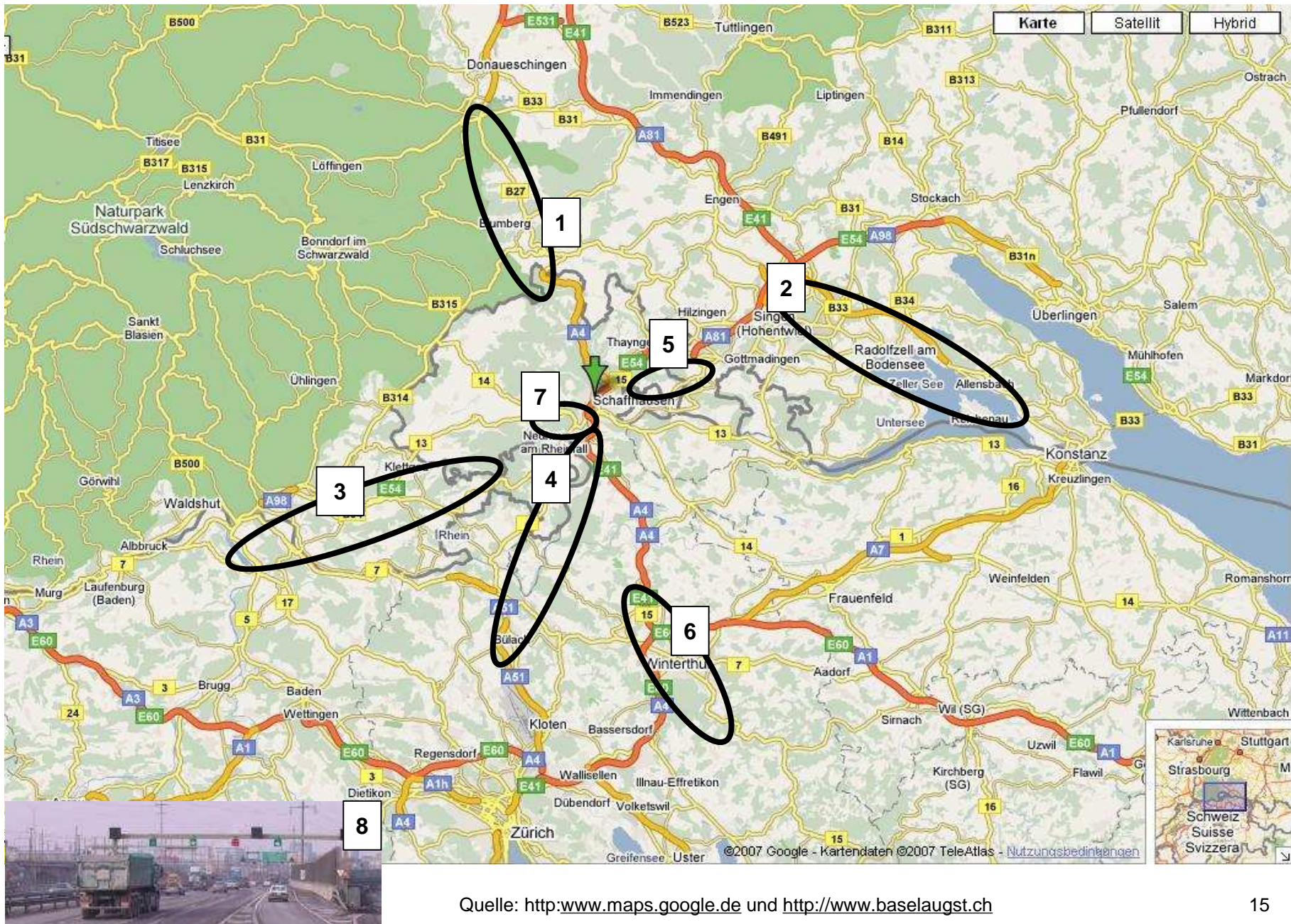
### Bevölkerung und Erwerbstätige der Region Nordschweiz-Südbaden

<b>Gebiete der Region</b>	<b>Bevölkerung</b>	<b>Erwerbstätige</b>
<b>Nordschweiz-Südbaden</b>	<b>i.T.</b>	<b>i.T.</b>
<b>Landkreise:</b>		
- Konstanz	275	126
- Lörrach	221	98
- Rottweil	142	70
- Schwarzwald-Baar	211	105
- Tuttlingen	135	65
- Waldshut	167	71
<b>Kantone:</b>		
- Aargau	569	263
- Schaffhausen	74	38
- Thurgau	234	105
- Zürich	1.729	766
<b><u>Total</u></b>	<b><u>3.757</u></b>	<b><u>1.707</u></b>

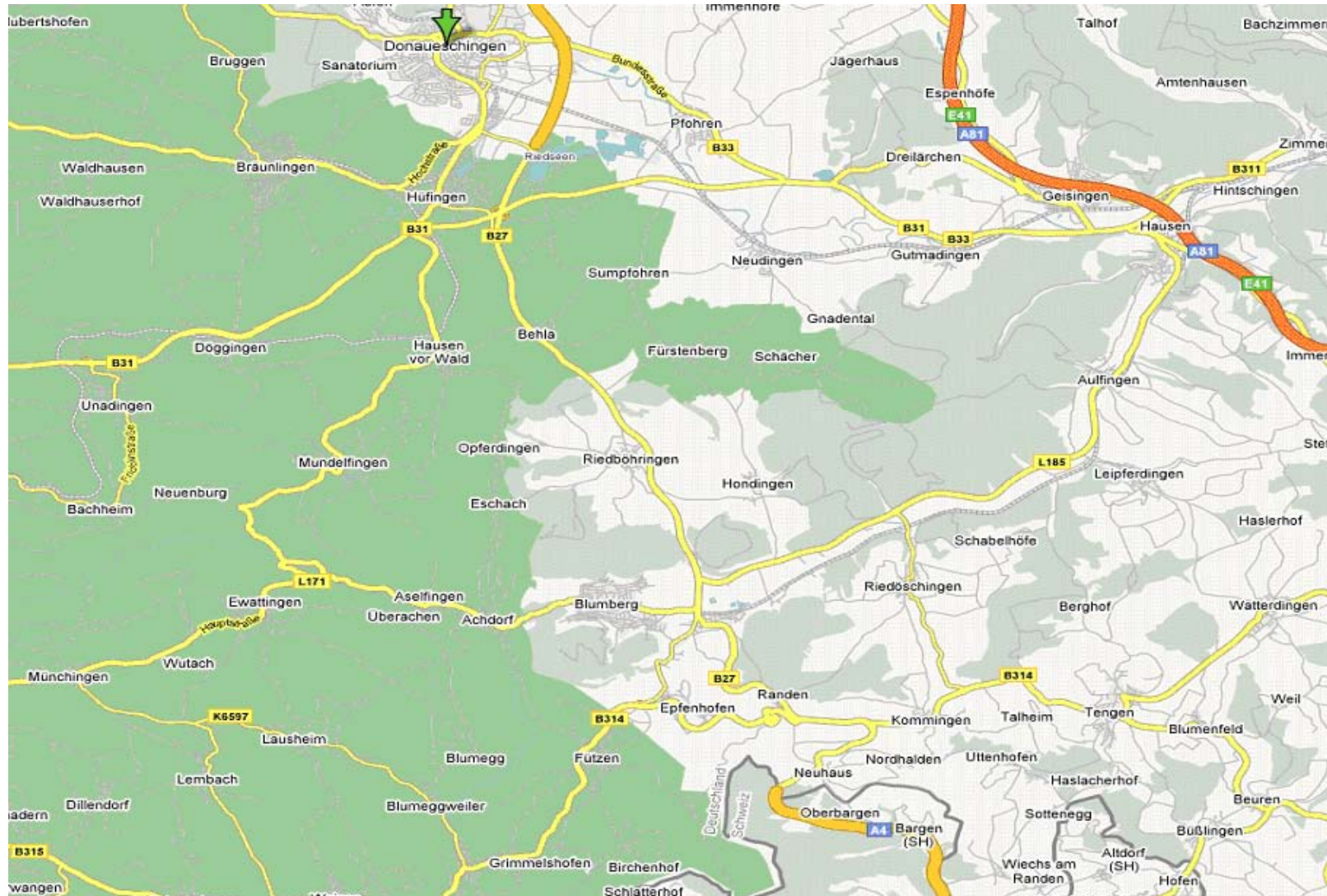
## Anhang 2: Strasseninfrastruktur

1. **Der 4-spurige Ausbau der B 27** im Abschnitt Donaueschingen-Hüfingen, sowie ein dreispuriger Ausbau zwischen Hüfingen und Blumberg, soweit dies die Topographie zulässt, Ortsumfahrungen von Behla, Zollhaus und Randen
2. **Der 4-spurige Ausbau der B 33 neu** zwischen Allensbach und Konstanz
3. **Die Weiterführung der A 98 nach Osten;**  
Hierzu empfiehlt die Arbeitsgemeinschaft die rasche Erarbeitung konkreter grenzüberschreitender Planungen durch die Aufnahme entsprechender Verhandlungen zwischen beiden Regierungen Deutschlands und der Schweiz und der unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften. Die Arbeitsgemeinschaft hält eine Einigung zwischen Deutschland und der Schweiz über die Fortführung der A 98 über Lauchringen hinaus bzw. über ihre Verknüpfung mit dem schweizerischen Fernstrassennetz zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung für dringend geboten.
4. **Die Aufnahme von Planungsarbeiten** zwischen den Kantonen Schaffhausen und Zürich bzw. der Gemeinde Jestetten und ihren vorgesetzten Gebietskörperschaften für den gemeinsamen **Ausbau der Achse Schaffhausen – Jestetten – Eglisau – Flughafen Zürich.**
5. **Verknüpfung der deutschen Autobahn A 81 mit der schweizerischen Autobahn N 4.** Einfacher, vierspuriger Ausbau von Thayngen bis Herblingen als Miniautobahn (ohne Pannestreifen mit Nothaltebuchten). Voraussetzung: Planungskorridor für zweiten Stadttunnel in Schaffhausen steht.
6. **Anbindung Autobahn Schweiz N 4 / N 1**  
Sofortiger und durchgehender vierspuriger Anschluss der N 4 als Miniautobahn an die N 1 in Winterthur ohne übertriebenes Normendenken (Uhwiesen, Andelfingen, Winterthur).
7. **Zeitgerechte Ausführung des Galgenbucktunnels**  
Geplante Ausführung von 2009-2013
8. **Verkehrsleitsysteme zur Stauvermeidung nutzen**

# Übersicht



1. Der 4-spurige Ausbau der **B 27** im Abschnitt Donaueschingen-Hüfingen, sowie ein dreispuriger Ausbau zwischen Hüfingen und Blumberg, soweit dies die Topographie zulässt, Ortsumfahrungen von Behla, Zollhaus und Randen

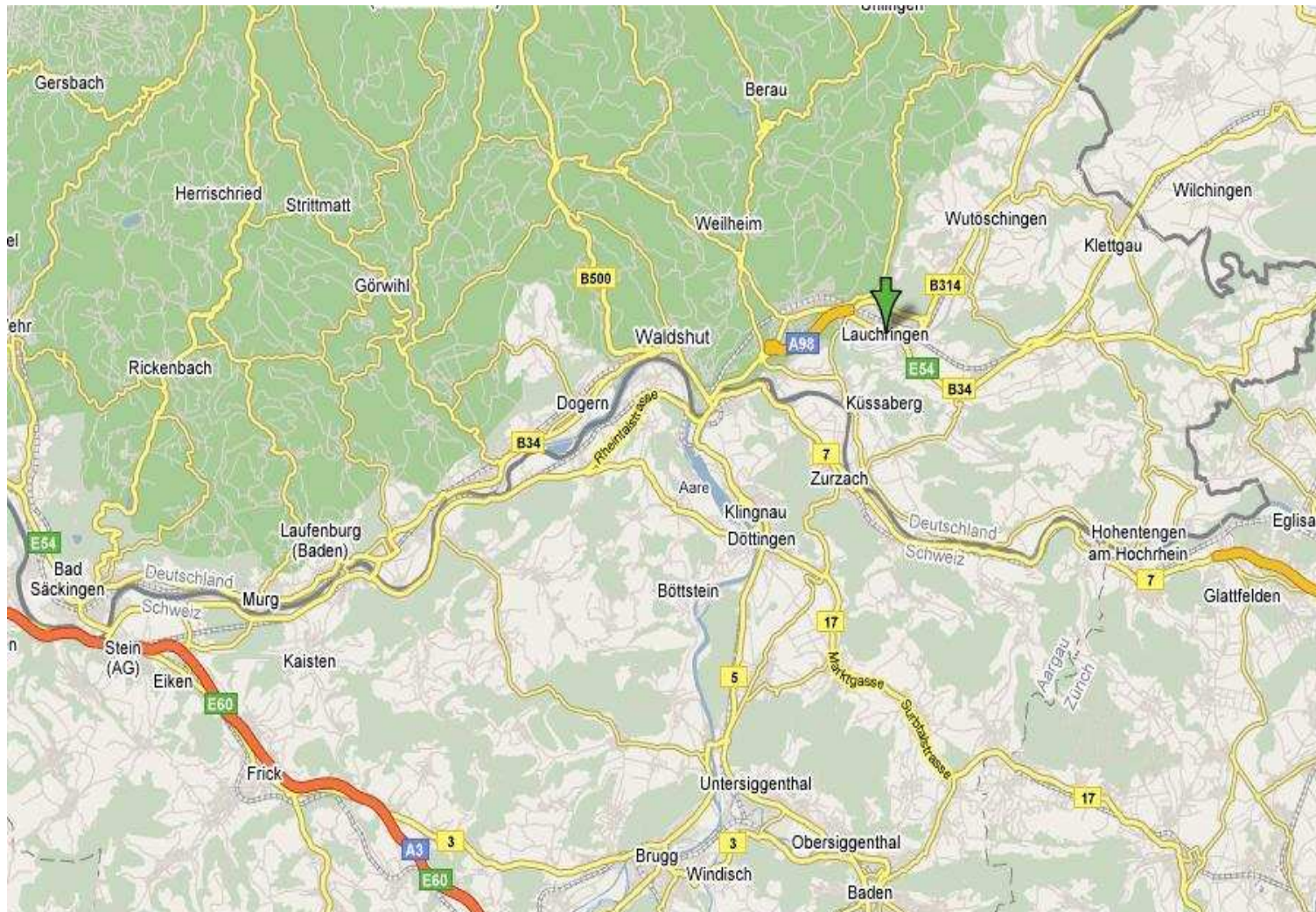


## 2. Der 4-spurige Ausbau der B 33 neu zwischen Allensbach und Konstanz

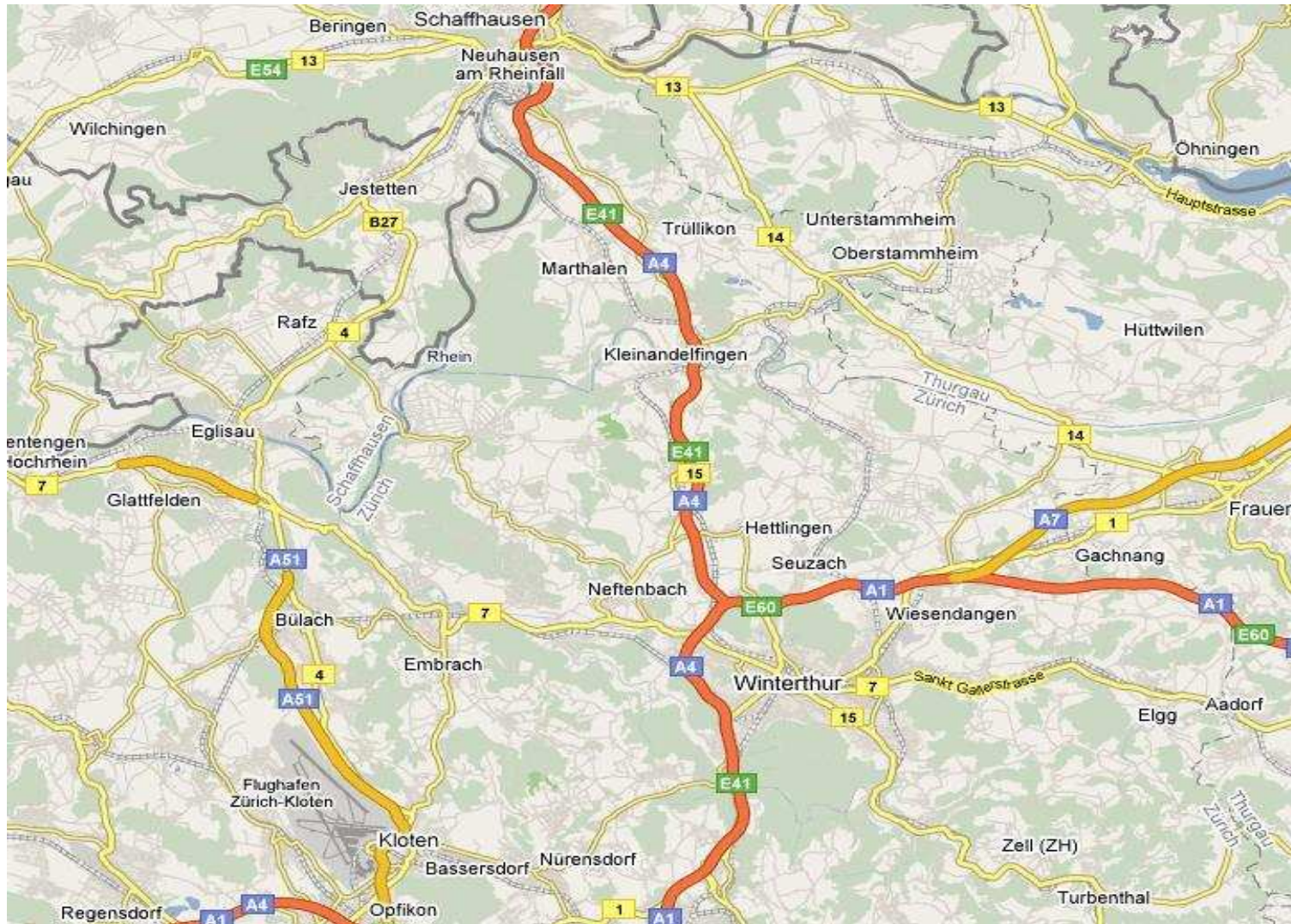


### 3. Die Weiterführung der A 98 nach Osten;

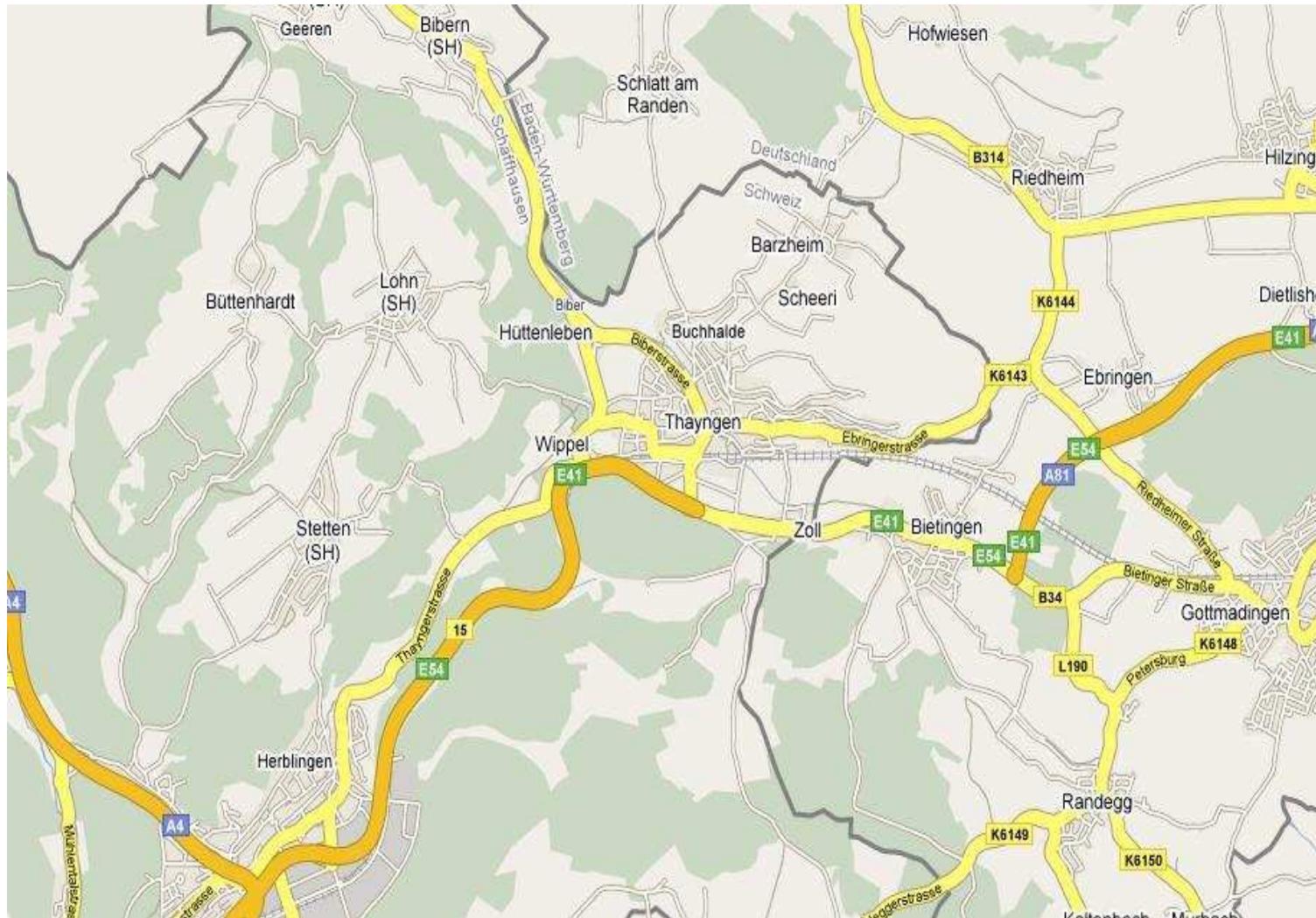
Hierzu empfiehlt die Arbeitsgemeinschaft die rasche Erarbeitung konkreter grenzüberschreitender Planungen durch die Aufnahme entsprechender Verhandlungen zwischen beiden Regierungen Deutschlands und der Schweiz und der unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften. Die Arbeitsgemeinschaft hält eine Einigung zwischen Deutschland und der Schweiz über die Fortführung der A 98 über Lauchringen hinaus bzw. über ihre Verknüpfung mit dem schweizerischen Fernstrassennetz zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung für dringend geboten.



4. **Die Aufnahme von Planungsarbeiten** zwischen den Kantonen Schaffhausen und Zürich bzw. der Gemeinde Jestetten und ihren vorgesetzten Gebietskörperschaften für den gemeinsamen **Ausbau der Achse Schaffhausen – Jestetten – Eglisau – Flughafen Zürich**.

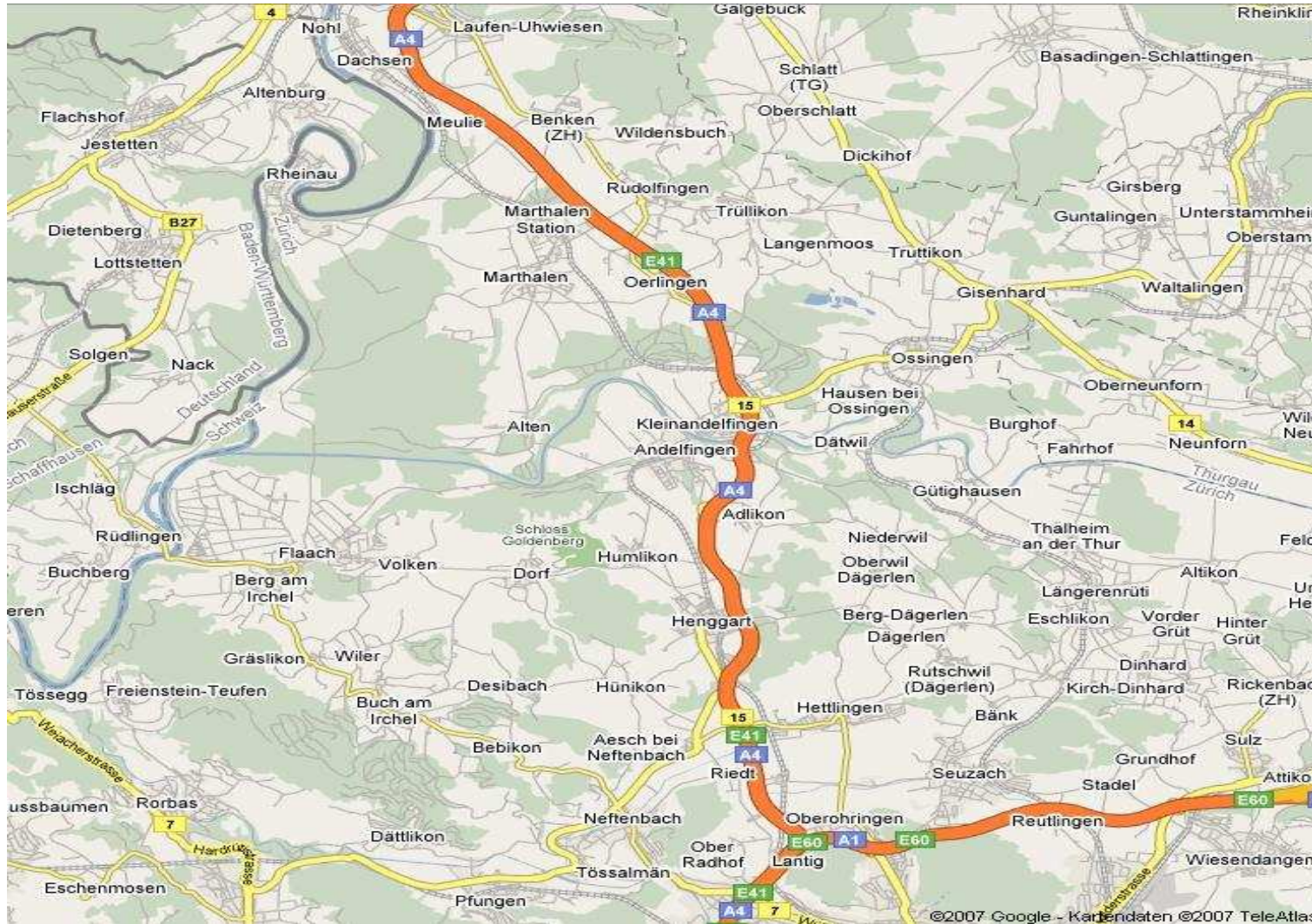


5. **Verknüpfung der deutschen Autobahn A 81 mit der schweizerischen Autobahn N 4.** Einfacher, vierspuriger Ausbau von Thayngen bis Herblingen als Miniautobahn (ohne Pannenstreifen mit Nothaltebuchten). Voraussetzung: Planungskorridor für zweiten Stadttunnel in Schaffhausen steht.

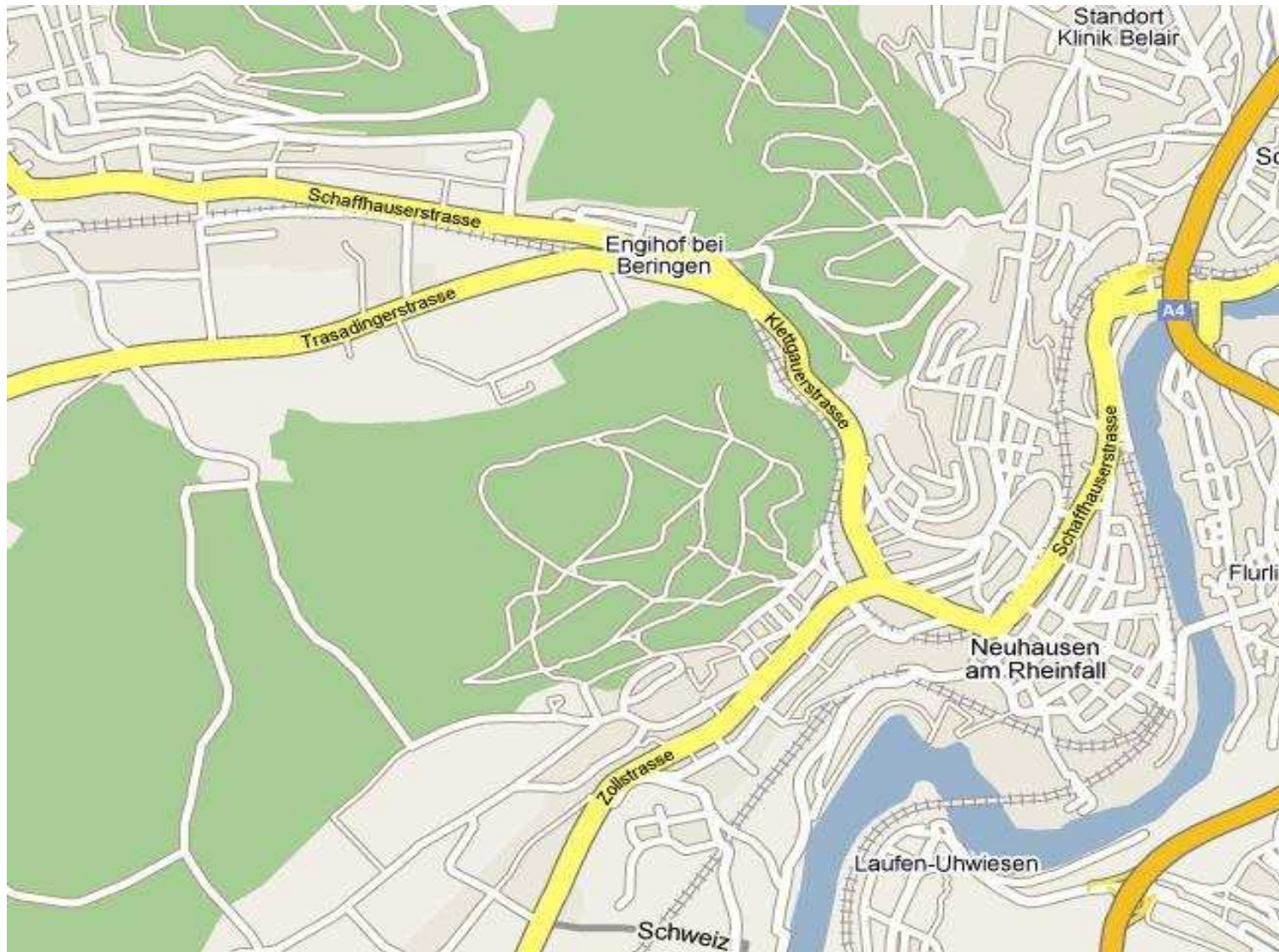


## 6. Anbindung Autobahn Schweiz N 4 / N 1

Sofortiger und durchgehender vierspuriger Anschluss der N 4 als Miniautobahn an die N 1 in Winterthur ohne übertriebenes Normendenken (Uhwiesen, Andelfingen, Winterthur).



## 7. Zeitgerechte Ausführung des Galgenbucktunnels Geplante Ausführung von 2009-2013



## 8. Verkehrsleitsysteme zur Stauvermeidung nutzen

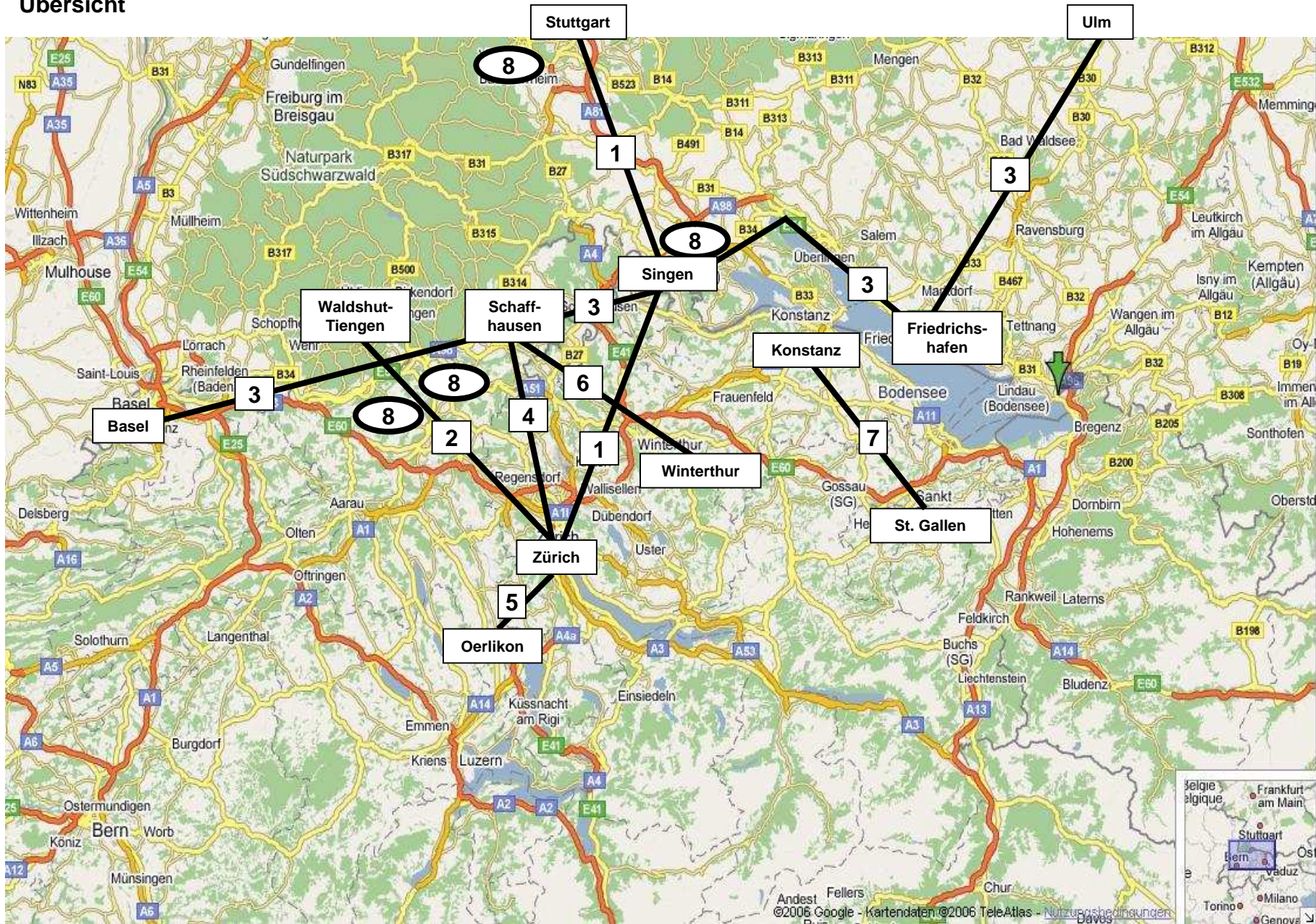


Quelle: <http://www.baselaugst.ch>

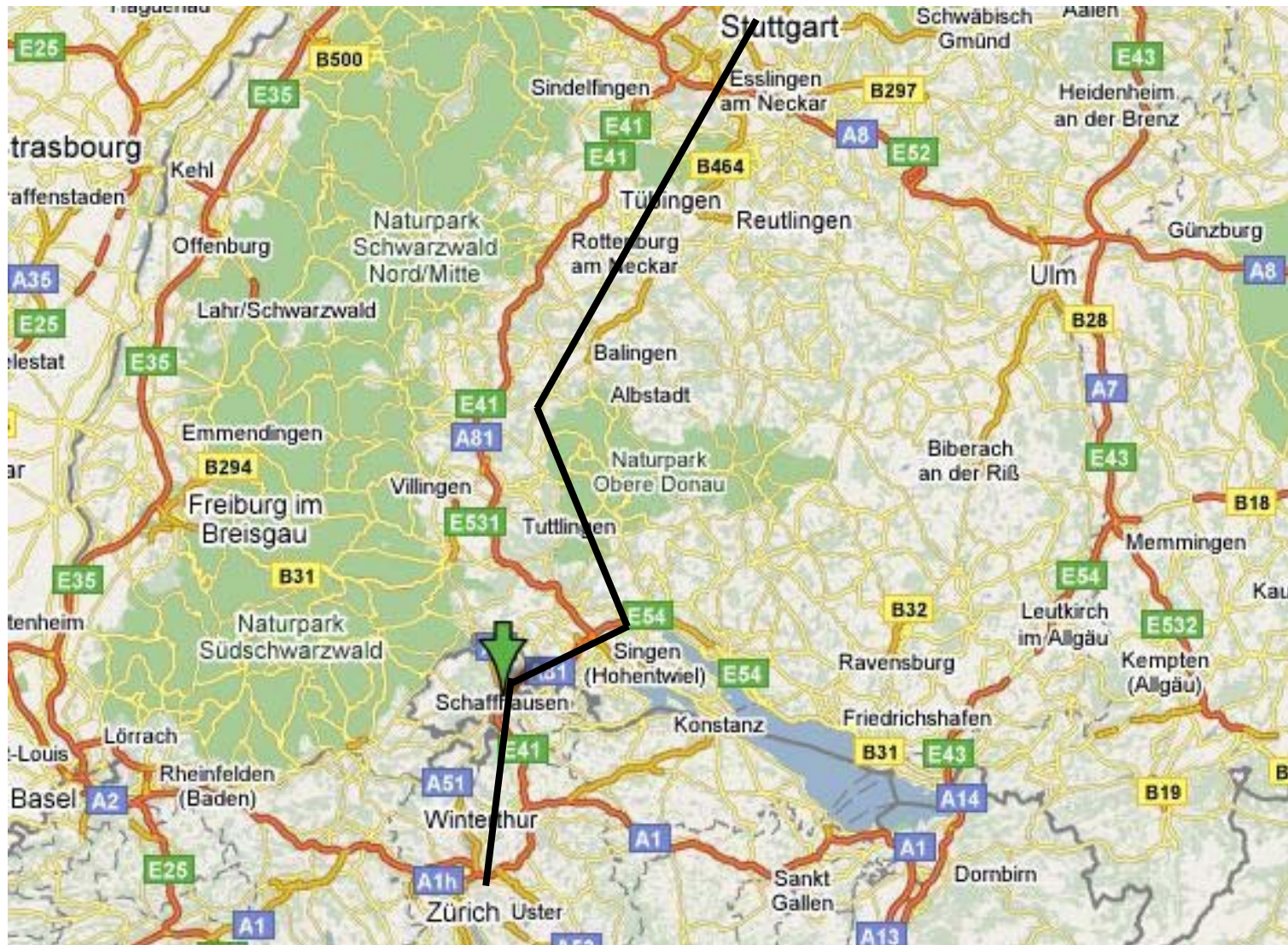
### **Anhang 3: Schieneninfrastruktur**

1. **Ausbau der Gäu-Bahn (Stuttgart-Singen-Schaffhausen-Zürich)** als echte Zulaufstrecke zur NEAT (sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr); Aufrechterhaltung eines durchgängigen 2-Stunden-takts zwischen Zürich und Stuttgart.
2. **Einrichtung einer – möglichst umsteigefreien – S-Bahn-ÖPNV-Verbindung aus dem Waldshuter Raum zum Flughafen Zürich-Kloten**
3. **Stärkung der West-Ost-Verbindung Basel-Schaffhausen-Singen-Friedrichshafen-Ulm (München) –**  
Der derzeitige 2-Stunden-Takt ist als Mindestangebot aufrecht zu erhalten und zu einem 1-Stunden-Takt zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist ein Halbstundentakt verbunden mit dem durchgehenden zweigleisigen Ausbau auf der Strecke Singen-Schaffhausen-Waldshut sowie die rasche Verbindung von Basel Bad. Bahnhof nach Schaffhausen und einer letzten Abfahrt in Basel zwischen 23-24 Uhr anzustreben.
4. **Einrichtung eines Halbstundentakts Zürich-Schaffhausen**  
durch den vorgezogenen zweigleisigen Ausbau mittels Doppelspurinseln auf Schweizer Seite, sowie abschliessend durch den zeitgerechten geplanten zweigleisigen Endausbau.
5. **Flughafen Zürich-Kloten**
  - **Schnellzughalt in Oerlikon mit Anschluss an Flughafen** – erschliesst auch ZH Nord (fahrplanmässige Beschleunigung, die diesen Stopp kompensiert – ohne Kosten).
  - **Alternative Glattalbahn prüfen**
6. **S 16 als Schnellbahn von Schaffhausen bis Winterthur in Stosszeiten**
7. **Doppelspurausbauten auf der Strecke St. Gallen – Konstanz**
8. **Förderung des Umschlagterminals in Singen, Villingen-Schwenningen, Schaffhausen, des Hochrhein-Container-Terminals in Rekingen, und Aufrechterhaltung der Verladestationen in Lauchringen und Wilchingen/Hallau**

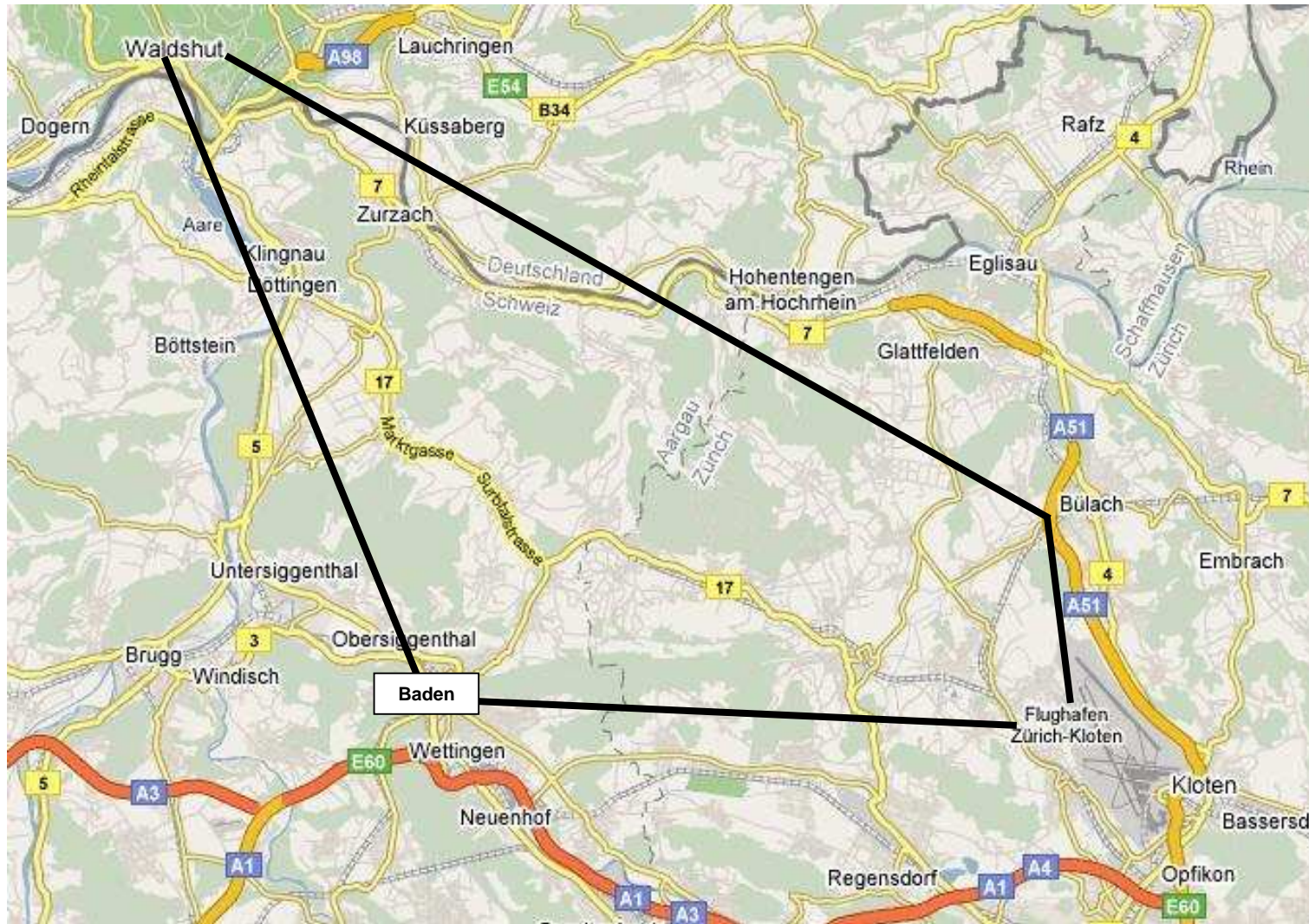
# Übersicht



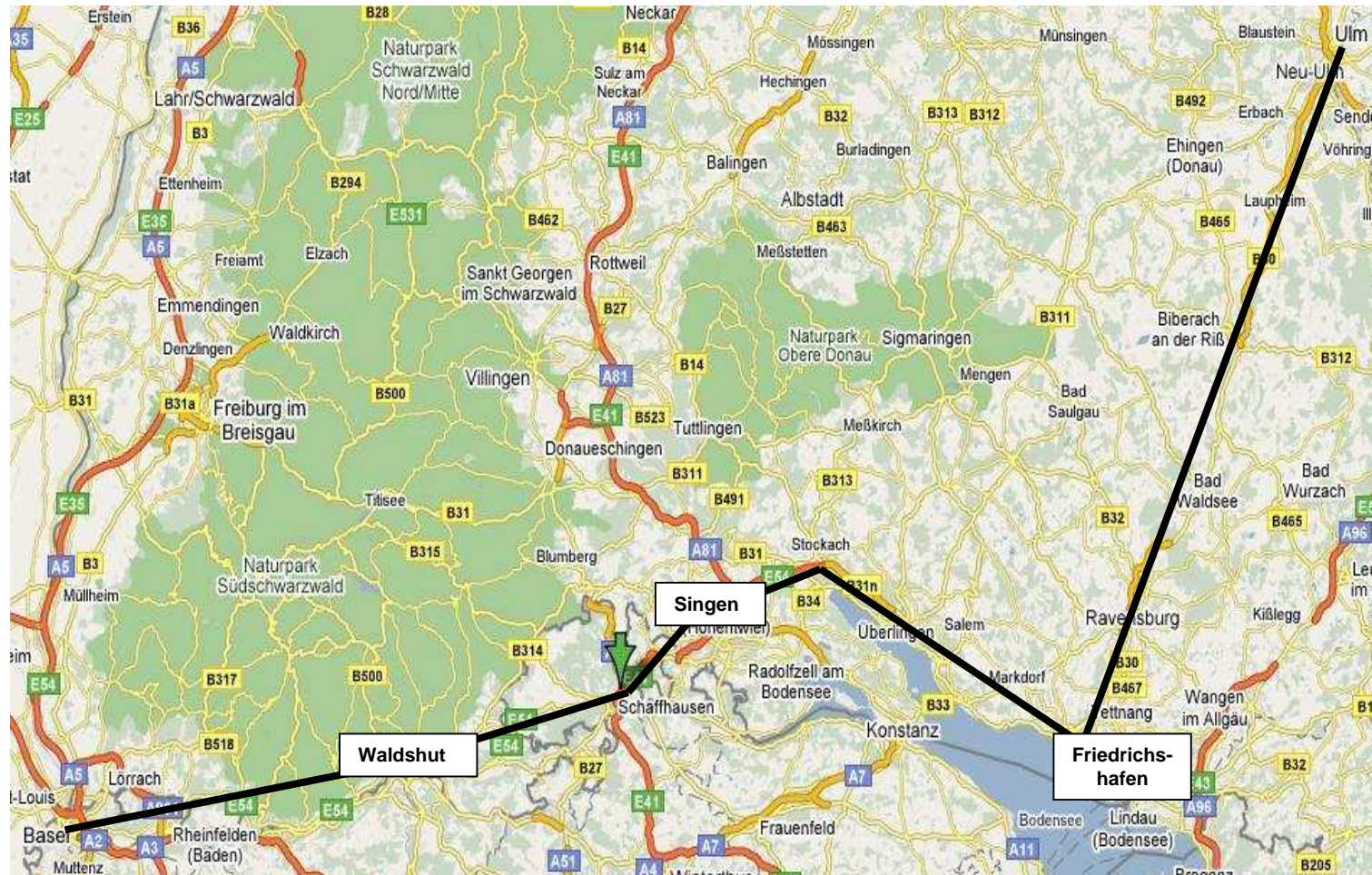
1. **Ausbau der Gäu-Bahn (Stuttgart-Singen-Schaffhausen-Zürich)** als echte Zulaufstrecke zur NEAT (sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr); Aufrechterhaltung eines durchgängigen 2-Stunden-Takts zwischen Zürich und Stuttgart.



2. Einrichtung einer – möglichst umsteigefreien – S-Bahn-ÖPNV-Verbindung aus dem Waldshuter Raum zum Flughafen Zürich-Kloten

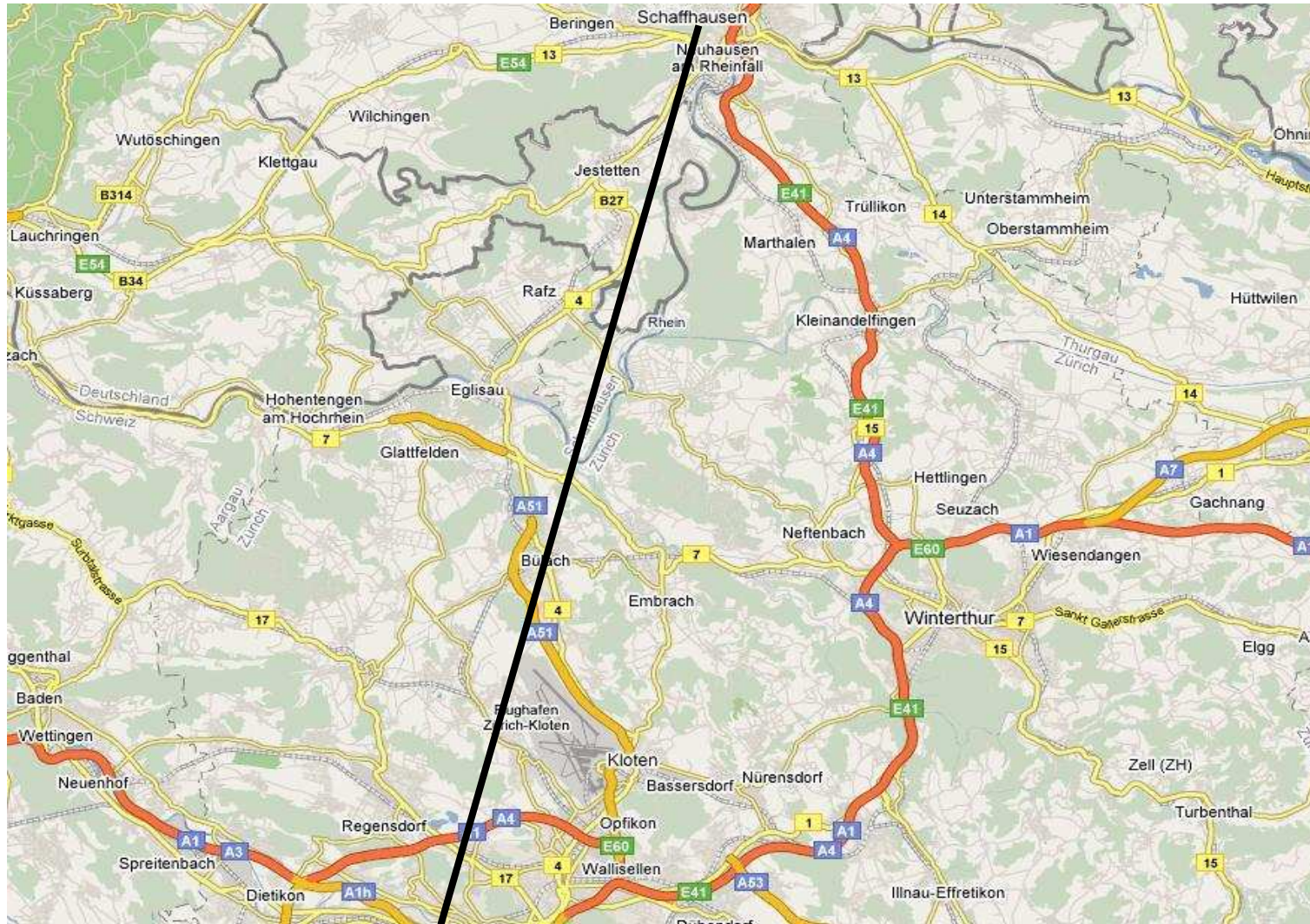


3. **Stärkung der West-Ost-Verbindung Basel-Schaffhausen-Singen-Friedrichshafen-Ulm (München)** – Der derzeitige 2-Stunden-Takt ist als Mindestangebot aufrecht zu erhalten und zu einem 1-Stunden-Takt zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist ein Halbstundentakt verbunden mit dem durchgehenden zweigleisigen Ausbau auf der Strecke Singen-Schaffhausen-Waldshut sowie die rasche Verbindung von Basel Bad. Bahnhof nach Schaffhausen und einer letzten Abfahrt in Basel zwischen 23 - 24 Uhr anzustreben.



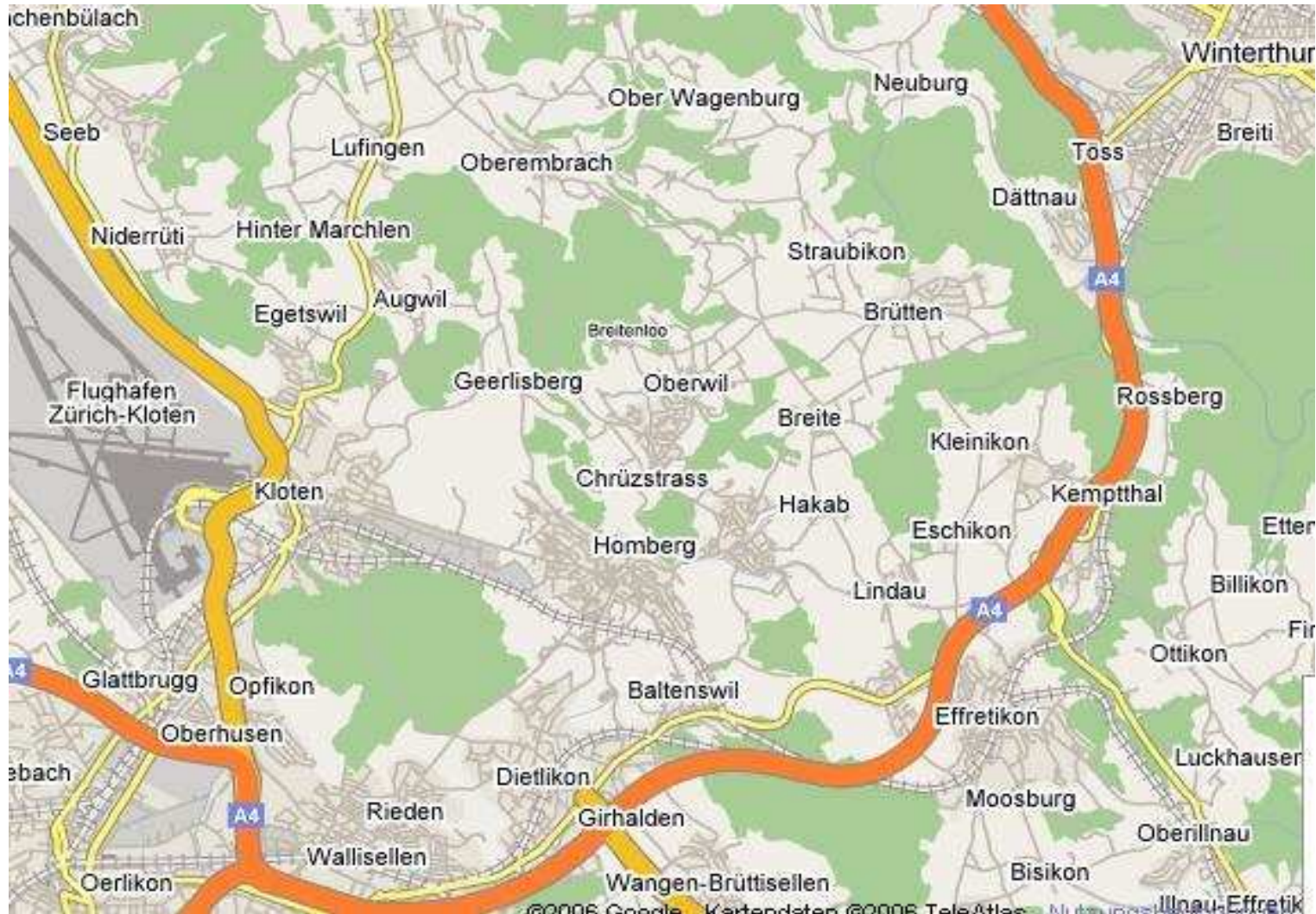
#### 4. Einrichtung eines Halbstundentakts Zürich-Schaffhausen

durch den vorgezogenen zweigleisigen Ausbau mittels Doppelspurinseln auf Schweizer Seite, sowie abschliessend durch den zeitgerechten geplanten zweigleisigen Endausbau.

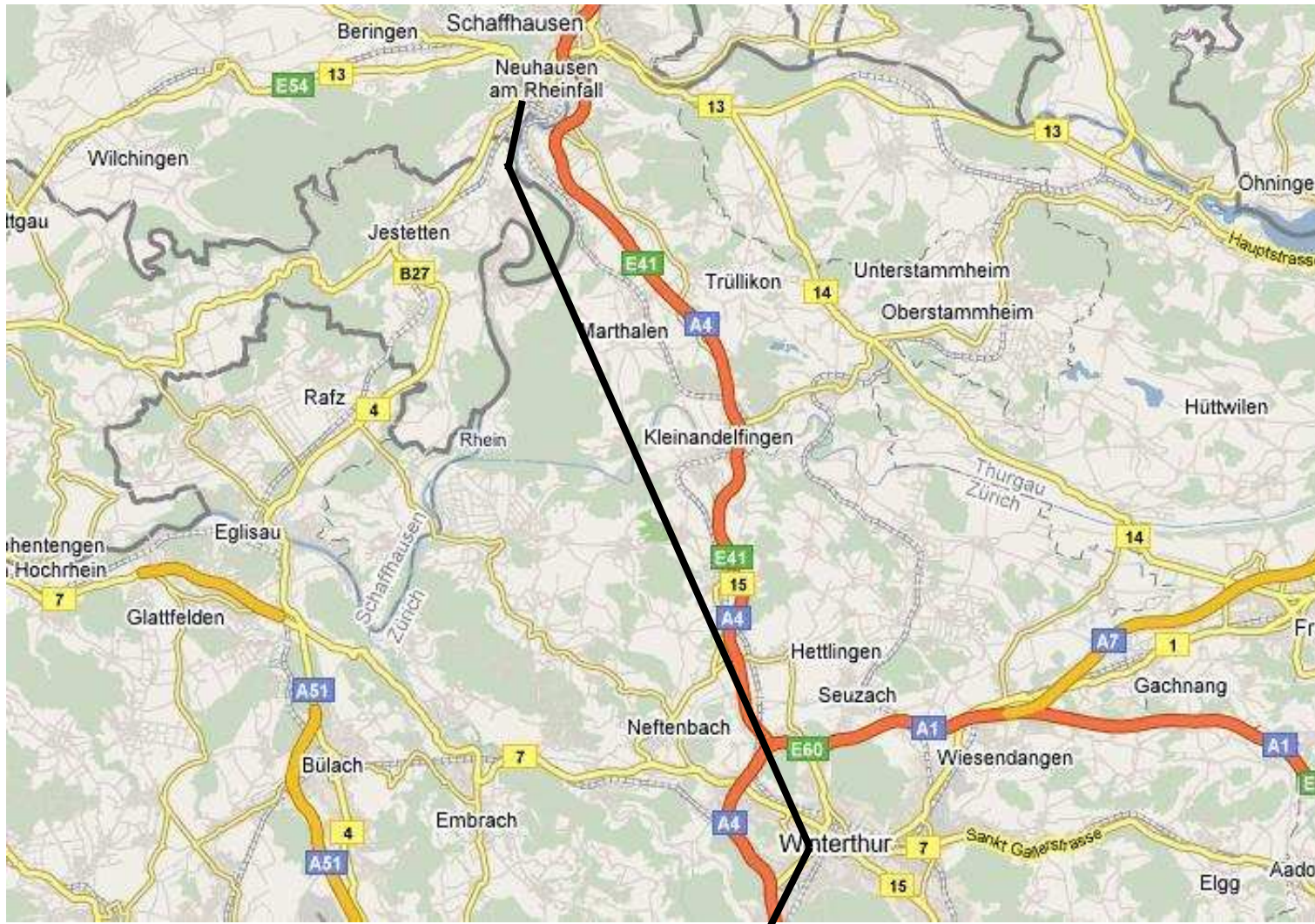


## 5. Flughafen Zürich-Kloten

- **Schnellzughalt in Oerlikon mit Anschluss an Flughafen** – erschliesst auch ZH Nord (fahrplanmässige Beschleunigung, die diesen Stopp kompensiert – ohne Kosten).
- **Alternative Glattalbahn prüfen**

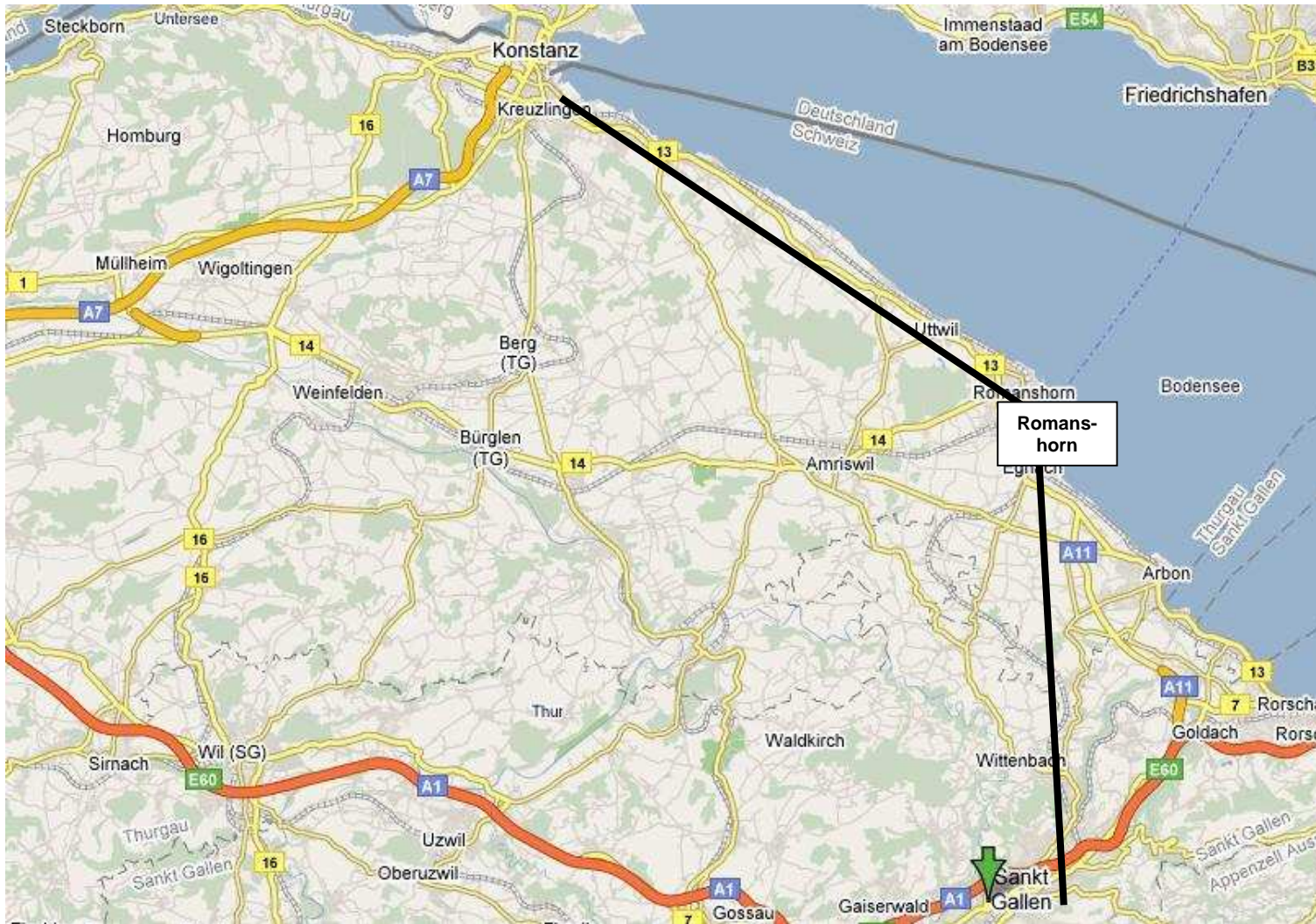


## 6. S 16 als Schnellbahn von Schaffhausen bis Winterthur in Stosszeiten



Quelle: <http://www.maps.google.de>

## 7. Doppelspurausbauten auf der Strecke St. Gallen – Konstanz



**8. Förderung des Umschlagterminals in Singen, Villingen-Schwenningen, Schaffhausen, des Hochrhein-Container-Terminals in Rekingen, und Aufrechterhaltung der Verladestationen in Lauchringen und Wilchingen/Hallau**



Singen



Villingen-Schwenningen



Schaffhausen



Rekingen



Lauchringen



Wilchingen