

deswegen viele deutsche Unternehmen davon absehen, Aufträge in der Schweiz anzunehmen und auszuführen.

Es kann und darf heutzutage nicht mehr sein, dass administrative Auflagen oder Formalien moderner, benachbarter Staaten grenzüberschreitendes Tätigwerden erschweren bzw. so unattraktiv erscheinen lassen, dass die Unternehmen freiwillig darauf verzichten, von dieser Geschäftsmöglichkeit Gebrauch zu machen.

INTERNATIONALE ERREICHBARKEIT

Für die europaweit und global tätigen Unternehmen in unserem Wirtschaftsraum ist eine optimale Erreichbarkeit und Mobilität unerlässlich. Diese Ansprüche erfüllt in der Region einzig der „Flughafen Zürich“ mit seinen interkontinentalen Direktverbindungen.

Seinen Status als internationalen Hub kann der Flughafen Zürich jedoch nur beibehalten, wenn ihm gleich seinen europäischen Konkurrenten eine zeitgemässe und nachfragegerechte Entwicklung ermöglicht wird. Andernfalls wird sich dies mittel- und langfristig negativ auf die Entwicklung der Wirtschaftsregion niederschlagen, bestimmt doch auch die internationale Erreichbarkeit einer Region darüber, wie sie sich entwickeln kann.

FAZIT

- Die jährlichen Zuwachsraten beim Strassen-, Bahn- und Flugverkehr belegen, dass die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität und eine optimale Anbindung an die transeuropäischen Verkehrswege für das wirtschaftliche Wachstum und die Entwicklung unserer Region von allergrösster Bedeutung sind. Der Erhalt sowie der kontinuierliche Ausbau einer nachfrageorientierten Verkehrsinfrastruktur sind daher unaufschiebbare Aufgaben.
- Zur stetigen Vertiefung und Verflechtung der regionalen Wirtschaft gehört auch eine reibungslose administrative und faktische Abwicklung grenzüberschreitender Warenlieferungen. Eine solche erlaubt den ansässigen Unternehmen, bewährte Stärken gezielt auszubauen. Behinderungen und Verzögerungen im Güteraustausch dagegen beeinträchtigen die Entwicklung unseres Wirtschaftsraums sehr stark. Vor diesem Hintergrund kann es sich die Region keinesfalls leisten, mit zusätzlichem Mehraufwand durch neue oder überarbeitete Zollvorschriften belastet zu werden.

- Das Freizügigkeitsabkommen Schweiz-EU bezweckt grundsätzlich die Erleichterung der grenzüberschreitenden Dienstleistungserbringung. Wenn sich die aktuelle Praxis jedoch anders darstellt und es für die Unternehmen kostenintensiver und aufwendiger ist als vor dessen Inkrafttreten, dann ist dieses Primärziel nicht erreicht und Korrekturen in der Umsetzung sind somit dringend angesagt.
- Trotz teilweise sehr unterschiedlichen Ansichten in Einzelfragen ist es allerhöchste Zeit zu handeln. Die derzeitige Polemik darüber, ob und wie die offenen Fragen gegebenenfalls miteinander verknüpft bzw. nicht verknüpft werden sollen, bringt die Region nicht voran, sondern schadet ihr im höchsten Masse. Gefordert sind jetzt konkrete Ergebnisse.
- Weil die nachhaltige Sicherung von Wohlstand sowie der Erhalt und die Schaffung neuer Arbeitsplätze Aufgabe aller bleibt, sind sämtliche Entscheidungsträger und Gebietskörperschaften links und rechts des Rheins aufgefordert, sich vorbehaltlos und konstruktiv an diesem Prozess zu beteiligen.

Die Region Südbaden-Nordschweiz kann sich in ihrer derzeitigen Position nur behaupten, wenn sie nach Aussen auch weiterhin als ein einheitlicher, starker Wirtschaftsraum auftritt und gewillt ist, die anstehenden Herausforderungen gemeinsam zu meistern. Nur den Status quo zu sichern bedeutet Rückschritt.

Einer schleichenden Demontage der Wirtschaftsregion stellt sich die ansässige Wirtschaft mit aller Vehemenz entgegen.

KONTAKT

Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH
c/o VSUD
Gellertstrasse 18
CH-4052 Basel
Tel: +41/61/375'95'00
Fax: +41/61/375'95'01
Web: www.unternehmerinitiative.org
Mail: office-ch@unternehmerinitiative.org



Unternehmerinitiative
Wirtschaftsraum
DCH



FORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT

Zur Sicherung und nachhaltigen Steigerung des Wohlstands in unserer Wirtschaftsregion fordert die Unternehmerinitiative DCH

- eine **durchgehende und leistungsfähige West-Ost-Strassenverbindung entlang des Rheins,**
- den **Anschluss der regionalen Bahnlinien an die NEAT- und Rheintal-Stecken,**
- eine möglichst **behinderungsfreie Abfertigung des grenzüberquerenden Güterverkehrs,**
- zweckmässige Zollformalitäten für die Unternehmen und Logistiker,**
- weniger Formalismus für grenzüberschreitend tätige Dienstleistungserbringer sowie**
- die **Sicherstellung optimaler internationaler Erreichbarkeit.**

EINLEITUNG

Das Gebiet „Südbaden-Nordschweiz“ ist ein regional- und grenzüberschreitend sehr stark verflochtener und sehr erfolgreicher Wirtschaftsraum. Ihm kommt die äusserst wichtige Schnittstellenfunktion im Handelsverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland zu.

Dass es auf Grund unterschiedlicher nationaler Regelungen an der deutsch-schweizerischen Grenze mitunter auch zu Behinderungen kommt, liegt in der Natur der Sache. Wenn, wie zurzeit feststellbar, die grenzüberschreitende politische Auseinandersetzung allerdings dahin führt, dass in für die Wirtschaft wichtigen Fragen eine themenbezogene Diskussion vereitelt bzw. gar verunmöglicht wird und deshalb in den binationalen Beziehungen Stillstand droht, ist die regionale Wirtschaft mit Blick auf das Wohlergehen der Gesamtion in der Pflicht, bestehende Missstände beim Namen zu nennen und Verbesserungen einzufordern.

Der Wirtschaftsraum kann sich einen Stillstand in seiner Entwicklung keinesfalls erlauben. Im globalen Wettbewerb um den besten Wirtschaftsstandort reicht es nämlich nicht aus, Erreichtes lediglich zu verwalten. Um das derzeitige Wohlstandsniveau zu halten und zu vermehren, sind also Massnahmen zur Behebung der wichtigsten Strukturängel sowie zur Abwendung drohender Fehlentwicklungen gefordert.

INFRASTRUKTURPROJEKTE

Der Schwerverkehr in der Region nimmt jährlich um mehr als 3% zu. Noch höher ist, nicht zuletzt auch als Folge des mittlerweile selbstverständlichen Grenzgängerverkehrs und des grenzüberschreitenden Arbeitnehmernaustausches, die Zuwachsraten beim Personenverkehrsaufkommen. Gar zwischen 10-15% liegt das jährliche Kapazitätswachstum beim Bahn- und Kombiverkehr.

STRASSE

Die täglichen Verkehrsstaus, insbesondere zu Zeiten des Berufspendlerverkehrs und ganz schlimm an den Grenzübergängen, sind unübersehbare Folgen dieser Entwicklung. Dies stellt nicht nur für die betroffenen LKW- und PKW-Lenker ein permanentes Ärgernis dar, auch den regional ansässigen Unternehmen entstehen dadurch unnötige Kosten. Es ist eine Tatsache, dass die vorhandenen Verkehrsachsen und Grenzübergänge bei weitem nicht mehr ausreichen, um das stetig wachsende Gütervolumen sowie den Personenverkehr aufzunehmen.

Ein Ausbau bestehender bzw. die Fertigstellung projektierte Verkehrswege ist ohne Aufschieben ein Muss. Insbesondere die seit fünf Jahrzehnten geplante, in der Realisierung leider nur Stückwerk gebliebene West-Ost-Verbindung zwischen Basel und Bodensee (Stichwort: „A98“) würde die Region stark aufwerten. Nutzniesser davon wären alle Gemeinden entlang des Rheins, würde doch gerade diese „Mittelregion“ durch eine bessere Anbindung an die Metropolen Basel, Zürich und Konstanz in verschiedener Hinsicht stark profitieren.

BAHN

Was für die Strasse gilt, gilt selbstredend auch für die Bahn. Hier ist ohne weitere Verzögerung die bestehende, teilweise sehr veraltete Bahninfrastruktur den künftigen Erfordernissen anzupassen.

Es ist unumgänglich, dass die regionalen Bahntrassen an die modernen NEAT- und Rheintal-Strecken angeschlossen werden. Denn erst unter dieser Voraussetzung wird eine verstärkte Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene aus wirtschaftlicher Sicht attraktiv.

GRENZÜBERSCHREITENDER WARENVERKEHR

Die 320 km lange Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland führt mitten durch die Wirtschaftsregion. Trotz Freihandelsabkommen handelt es sich hierbei um eine EU-Aussengrenze - notabene die letzte Deutschlands -, was aus zollrechtlicher Sicht zahlreiche administrative Auflagen nach sich zieht.

ZOLLABFERTIGUNG

Auf Grund stetig zunehmender grenzüberschreitender Warenlieferungen werden die LKW-Staus an den Grenzübergängen immer länger. Obschon die Behörden bereits einzelne verkehrstechnische Massnahmen umgesetzt haben, um die Situation vor Ort zu entspannen, reichen diese bei weitem nicht aus.

Nebst baulichen Massnahmen, Harmonisierung der Zollabfertigungszeiten, optimierten Verzollungsverfahren, besserer Parkraumbewirtschaftung u.dgl. müssen auch andere Ansätze diskutiert werden. Hierzu zählt schweizerischerseits eine lokale Lockerung des Nachfahrverbots, wenn dadurch betriebswirtschaftlich schädliche Wartezeiten minimiert und unerwünschte Staubildung vermieden werden können.

Nur eine reibungslose Abfertigung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs trägt letztendlich zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Wirtschaftsverflechtung und somit zur Stärkung der Wirtschaftsregion insgesamt bei.

REGLEMENTIERUNG

Zu den bereits bestehenden zollrechtlichen Bestimmungen drohen den ansässigen Unternehmen Mitte 2009 auf Grund einer Änderung des EU-Zollkodexes zusätzliche Zollvorschriften. Um gewisse Sicherheitsaspekte zu erfüllen (Stichwort: „24h-Regelung“), ist vorgesehen, dass die Unternehmen bei ihren grenzüberschreitenden Warenlieferungen sehr strenge Auflagen erfüllen und diese zeitlich voranmelden müssen.

Diese EU-seitige Verschärfung der Zollabfertigung trifft den intensiven grenzüberschreitenden Warenverkehr zwischen der Nordschweiz und Südbaden „mitten ins Herz“. Jedwede administrative Erschwernis und Voranmeldeverpflichtung wäre ein unnötiger Zeit- und Kostenfaktor, welche die optimierten Warenströme über die Grenze zwischen den regional tätigen Unternehmen oder innerhalb des gleichen Konzerns zusätzlich belasten. Mehr Formalismus führt überdies zu noch mehr Staus und Verzögerungen an den Grenzübergängen.

Die neuen Auflagen werden also nicht nur die grenzüberschreitenden Produktions- und Logistikprozesse erschweren, sondern zwangsläufig auch zu höheren Transaktionskosten führen und damit insgesamt die Produktivität der beteiligten Unternehmen beeinträchtigen.

Wenn es nicht gelingt, die praxisbewährten Zollformalitäten zwischen der Schweiz und Deutschland bzw. der EU beizubehalten, drohen der Wirtschaft in „Südbaden-Nordschweiz“ gravierende und kostspielige Nachteile. Auf Grund der engen Verflochtenheit stünde am Ende nicht weniger als die Konkurrenzfähigkeit des gesamten Wirtschaftsregion auf dem Spiel, was wiederum die ansässigen Unternehmen dazu veranlassen könnte, ihre Standortwahl zu hinterfragen.

GRENZÜBERSCHREITENDES ARBEITEN

Seit Juni 2002 gilt zwischen der Schweiz und der EU das Freizügigkeitsabkommen, welches unter anderem vorsieht, dass die Unternehmen der Vertragsstaaten gleichberechtigt und leichter über die Grenze hinweg Dienstleistungen erbringen können.

Diese derzeit auf 90 Tage beschränkte Dienstleistungsfreiheit ist ein wesentliches Grundprinzip dieses Abkommens, dessen Beschränkung nur in Ausnahmefällen und selbst nur dann erfolgen darf, wenn nicht bereits andere, weniger einschneidende Mittel und Massnahmen zur Zweckerreichung bestehen.

Leider stellt sich die Gesetzeslage in der Schweiz auch nach über fünf Jahren noch derart unübersichtlich und unerfreulich dar, dass