

Dauerbrenner A98/E54

Fluglärm gegen Autobahn?

Allem Schönreden zum Trotz: Die Weiterführung der Hoahrheinautobahn durch Klettgau oder Weinland bleibt auf verschiedenen Ebenen weiterhin ein Thema. Kritische Beobachtung und Wachsamkeit sind angesagt.

«Der Kanton Zürich ist bereit, über eine Fortführung der Autobahn 98 zu sprechen, wenn die deutsche Seite beim Fluglärm Entgegenkommen zeigt. Dieses Angebot machte die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer bei einer Podiumsdiskussion der *Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH*¹ in der Waldshuter Sparkasse. Dabei zeichnete sich ab, dass die Wirtschaft am Hoahrhein in Sachen Luftverkehr Druck auf die Politik machen will.»

So leitete der «Südkurier» am 28. November 2007 einen Bericht unter dem Titel «*Fluglärm gegen Autobahn*» ein und nahm damit Bezug auf ein am 26. November in Waldshut abgehaltenes, hochkarätig besetztes Wirtschaftspodium.

Wirtschaft macht Druck

Am Anlass vertreten war auch die «Industrie- und Handelskammer Hoahrhein-Bodensee (IHK)» Konstanz. Deren Präsident ist der umtriebige Transport- und Logistikunternehmer Kurt Grieshaber aus Säckingen. Womit auch der Schwerpunkt der Diskussionsrunde gesetzt war: Das Verkehrswesen im Raum Nordschweiz/Südbaden, der Güterschwerverkehr und «seine» vom Staat bereitzustellende Infrastruktur.

Während Grieshaber die Weiterführung der A98 über Schweizerg Gebiet in Richtung Bodensee als «sehr vordringlich, auch für die Schweiz» bezeichnete, ist [lt. Südkurier] für Fuhrer der Flughafen ein wichtiges Thema und die Schweizer wären bereit, «über alle drei Verkehrsträger gemeinsam zu diskutieren», über Schiene, Strasse und Luftverkehr!

Kurt Grieshaber, IHK-Präsident, Logistik- und Transportunternehmer:

«Es kann nicht sein, dass die Schweiz um 22 Uhr die Tür zumacht und die deutschen Autobahnen dann vollstehen.»

Rita Fuhrer, Regierungsrätin, SVP, Zürich:

«Richtig, Autobahnen sind keine Parkplätze und unsere Flugzeuge sind keine Steh-Zeuge.»

Zufall?

Solche Aussagen geschahen kaum zufällig – wurde doch durch Recherchen der NZZ am 9. Dezember 2007 bekannt und auch im Südwestfunk verbreitet, dass in Bern mit einer Paketlösung gespielt werde, die eine Weiterführung der A98/E54 durch den Raum Weinland/Klettgau beinhalte! Zweck der Angebote in Richtung Berlin ist es demnach, aus den Anflugbeschränkungen auszubrechen, die sich das Parlament einst mit der Ablehnung des entsprechenden Staatsvertrags eingebrockt hat.

Doch Fuhrers Offerten, im Weinländer Jargon Kuhhandel genannt, löste im Zürcher Kantonsrat bereits am 3. Dezember eine geharnischte Erklärung zweier Ratsmitglieder aus; zumal ein solches Projekt auch nicht im Zürcher Verkehrsrichtplan enthalten ist.

Rasch auf den NZZ-Artikel reagiert hat auch Kantonsrätin Martina Munz, (SP) Hallau! Bereits zur Ratssitzung am folgenden 10. Dezember deponierte sie diesbezüglich eine Kleine Anfrage (Nr. 24/2007), was ihr vorab die Häme einiger Ratsmitglieder eintrug. Nicht so seitens des Regierungsrats. Er reagierte prompt und bezog gegenüber dem Bundesrat bereits anderentags Stellung gegen derartige Offerten.

¹ www.unternehmerinitiative.org

Waldshut zurückhaltend – Druck bleibt

Doch auch der Waldshuter Landrat Tilman Bollacher – obwohl Befürworter der A98 – war mit einer Paketlösung nicht einverstanden: «Ein unverantwortliches Spiel mit Angeboten». Die Lösung für eine leistungsfähige überregionale Strassenverbindung könne nur «im vertrauensvollen Miteinander» gefunden werden. So auch CDU-Abgeordneter Thomas Dörflinger: «Wir sind doch nicht auf einem orientalischen Bazar!»

Der Waldshuter Landrat befindet sich mit der durch ihn vertretenen Region durchaus in einer vorteilhafteren Position: Gilt doch die Hochrheinautobahn A98 als Teilstück der Europastrasse E54 (Paris–Belfort–Lörrach–Schaffhausen–Singen–Lindau–München). Sie ist Gegenstand des «Europäischen Übereinkommens über Hauptstrassen des internationalen Verkehrs», 1976, das 1988 durch die Eidg. Räte ratifiziert wurde. Die Interessenverbände der Wirtschaft halten diesbezüglich ihren Druck aufrecht. So die oben erwähnte IHK und auch die «Union Europäischer Industrie- und Handelskammern» in Basel, die seit langem den Lückenschluss A98/A81 fordert. Auch als der Deutsche Botschafter am 6. Juni 2007 bei seinem Besuch in Schaffhausen die Verknüpfung der A98 mit dem schweizerischen Hochleistungsnetz ansprach, nahm er einen Auftrag wahr, indem er eine Botschaft überbrachte.

Doch bis die im Bau befindliche A98 den «Pfropfen Waldshut»² überwunden hat, im Klettgau ankommt und dann der Variantenentscheid Klettgau oder Weinland anstehen könnte, dauert es noch gut 15 Jahre. – Ausser eben, der Bund treibe, wie in der NZZ-Recherche erwähnt, die Planung des schweizerischen E54-Abschnitts eigenständig voran, was aufgrund des «Sachplans Verkehr 2006» und des Neuen Finanzausgleichs (NFA) ja möglich wäre.

Weshalb denn, sollte sich Waldshut im Voraus die «grenzenlose Freiheit über den Wolken», also die Lockerung des Anflugregimes zum Flughafen



E54-Signalisierung in der Enge Neuhausen, Nähe «Galgenbuck».

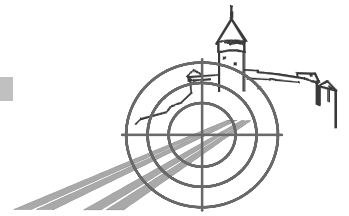
«Die Europastrasse E54 existiert auf schweizerischen Boden bereits» ...
Aus der Antwort des Bundesrates vom 8.6.07 auf eine Anfrage von NR Hans-Jürg Fehr.

Kloten einhandeln wollen, gegen eine Zusage, die sich aufgrund des erwähnten Europäischen Übereinkommens vielleicht irgendwann eh erfüllt oder aber durch höhere Zwänge der Energie- und Erdölmärkte von selbst erledigt?

Somit plädierte Landrat Bollacher dafür, die weitere Zusammenarbeit vorerst in den Schoss der 1997 gegründeten Hochrheinkommission zu legen [Südkurier 10.12.07]. Dieser Kommission gehören die Landkreise Lörrach und Waldshut, das Land Baden-Württemberg, die Kantone Aargau und Schaffhausen an – nicht aber Zürich. Kurzum, einen Tauschhandel «Fluglärm versus Autobahn durch die Schweiz» soll es aus Waldshuter Sicht nicht geben. – Eine Autobahn ohne Tauschhandel schon eher ...

| Hugo Mahler, VCS

² Berg-/Tunnelvariante oder Südvariante Fullerfeld



«Verkehrsinfrastruktur – Lebensadern der Wirtschaft»

«Leitbild der Region Nordschweiz-Südbaden»

«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.»

Unter diesem Bezug hat die Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee Konstanz (IHK) ihrem Interessenbereich am 8. März 2007 ein prioritär strassenlastiges Verkehrsleitbild verpasst. Aus Sichtweise der durch sie vertretenen Klientel erscheint dieses Leitbild durchaus logisch. Geht es doch davon aus, dass der Götze Markt die oberste Hoheit allen Geschehens zu sein habe. Gleichwohl, etwas Duldung erfährt auch die Ökologie – doch nur, solange sie die Ökonomie nicht stört ...

So werden die demokratisch entstandenen – auch ökologisch begründbaren – Entscheide der letzten Jahre kritisiert als «verkehrslenkende Eingriffe durch die Politik mit dem Ziel, bestimmte Verkehrsträger lediglich aus Umweltgründen zu bevorzugen». Klar – bedeutet doch die Gewichtung von Umweltgründen, dass sich negative Folgen wirtschaftlicher Tätigkeit nicht mehr so einfach sozialisieren lassen! Im Leitbild wird indes vermieden, die missliebigen Rechtsgrundlagen Alpenschutzartikel, Schwerverkehrsabgabe, FinöV, Verlagerungsziele, Verkehrsregelverordnung etc. namentlich anzuprangern.

Doch der «Flexibilisierung des Nachtfahrverbotes in der Schweiz» zugunsten des Schwerverkehrs wird klar das Wort geredet, nämlich

- «in Form einer Lockerung im grenznahen Bereich» bzw.
- «im Wege einer Öffnung für den Transitverkehr auf den Autobahnen»,

was einer Bevorteilung des internationalen Verkehrs gegenüber dem Binnenverkehr entspräche und sofort den Ruf nach gänzlicher Abschaffung der Nachtruhe auslösen würde. Im Übrigen ist das Nacht- und Sonntagsfahrverbot in Artikel 16

des Bilateralen Landverkehrsabkommens mit der EU festgeschrieben!

Nach der Hinterfragung von Feinstaubgrenzwerten folgt im Leitbild eine **Aufzählung von Verkehrsprojekten, die aus Sicht der Wirtschaft rasch zu verwirklichen sind** [Originaltext]:

- **Der 4-spurige Ausbau der B27** im Abschnitt Donaueschingen–Hüfingen, sowie ein dreispuriger Ausbau zwischen Hüfingen und Blumberg, soweit dies die Topographie zulässt, Ortsumfahrungen von Behla, Zollhaus und Randen. [Zufahrt zum Grenzübergang Neuhaus/Bargen. Red.].
- **Der 4-spurige Ausbau der B33 neu** zwischen Allensbach und Konstanz [Zufahrt zur A7 bei Kreuzlingen. Red.].
- **Die Weiterführung der A98 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 A98 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 Miniautobahn (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 Galgenbuck-tunnels. Geplante Ausführung 2009–2013.**
[Wird doch nur zwecks Entlastung Neuhausens gebaut? Red.]

Wer sich nun über äussere Einmischung in das, durch Volks- und Parlamentsentscheide wiederholt bekräftigte, demokratisch entstandene Verkehrsrecht empört, werfe zuvor einen Blick auf die Urheber-schaft dieses IHK-Verkehrs-Leidbilds:

Es sind dies drei deutsche und sechs Schweizer Wirtschaftsorganisationen, darunter auch die

- **IVS, Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Region Schaffhausen und**
- **Kantonaler Gewerbeverband Schaffhausen.**

Also eine Art Fünfte Kolonne zur bislang kommunizierten Haltung der Schaffhauser Regierung!

Es darf gedacht werden ...

| *Hugo Mahler, VCS*

Infos: www.konstanz.ihk.de

The image shows two bicycle vignettes (485 25 08) and a VCS logo. The vignettes are for the year 2007 and include the following text:

Ihr Fahrrad
Votre vélo
La sua bicicletta

485 25 08

097906

Marke
Marque
Marca

Rahmen-Nr.
Cadre N°
Telaio N°

Registriertes Fahrrad/Vignette 08:
Bitte Fund melden.
Vélo enregistré/Vignette 08:
Merci d'annoncer ce vélo trouvé.
Bicicletta registrata/Vignetta 08:
P.f. notificare il ritrovamento.

www.BikeRefinder.ch

Farbe
Couleur
Colore

485 25 08

097906

VCS

Velo-Vignetten 2007
incl. Fahrrad-Fundregistrierung
zum Preis von Fr. 6,90
Im WWF-Laden
Vorstadt 9, Schaffhausen



Industrie- und Handelskammer
Hochrhein-Bodensee



IHK Hochrhein-Bodensee, Schützenstraße 8, 78462 Konstanz

Frau Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel, MdB
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

Herr Bundespräsident
Pascal Couchepin
Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Generalsekretariat GS-EDI
Inselgasse 1
CH-3003 Bern

Konstanz, 6. März 2008

**Wirtschaftsraum Nordschweiz/Südbaden
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit
Flugverkehrsbelastung in Südbaden**

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
sehr geehrter Herr Bundespräsident,

im Vorfeld Ihres für Ende April avisierten Treffens wurden und werden zum wiederholten Male erheblich kontrastierende Positionen und emotional gefärbte Statements zum Betrieb des Flughafens Zürich – öffentlich wie nicht öffentlich – kolportiert. Während dem deutschen Landkreis Waldshut aus der Schweiz vorgehalten wird, er verweigere sich einem Anliegen von nationaler Bedeutung, haben Sie, verehrte Frau Bundeskanzlerin, jüngst Post bekommen, in der umgekehrt der Schweiz eine verzerrte Darstellung der Situation, der bewusste Export von Fluglärm nach Deutschland und die massive Inanspruchnahme deutschen Luftraumes vorgeworfen werden, obwohl der in Luftlinie etwa 15 km von der Staatsgrenze entfernte Flughafen Zürich weitgehend ohne diese Inanspruchnahme betrieben werden könne.

Die Unterzeichner dieses Schreibens – die IHK Hochrhein-Bodensee, die Vereinigung Schweizerischer Unternehmen in Deutschland (VSUD) und die Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH – wollen Ihnen, verehrte Frau Bundeskanzlerin und verehrter Herr Bundespräsident, die Position der Wirtschaft beiderseits des Hochrheins nahe bringen, die sich nicht mit den oben angeschnittenen Standpunkten deckt. Sie wollen aufzeigen, dass diese Region zwischen Bodensee und Basel ein außerordentliches wirtschaftliches Entwicklungspotenzial besitzt, dessen Entfaltung unter dem mittlerweile jahrzehntelangen Zwist um den Betrieb des Flughafens Zürich leidet. Vor allem aber wollen sie Ihre Aufmerksamkeit darauf lenken, dass es im deutsch-schweizerischen Verhältnis eine mittlerweile ansehnliche Reihe von Dossiers gibt, die einer konstruktiven Bearbeitung harren, weil sie von einer zunehmend emotionalisierten Diskussion um den Flughafen Zürich überschattet werden.

In dieser Situation gilt es, alle grenzüberschreitenden Hindernisse des Wirtschaftsverkehrs, von denen die Flugverkehrsfrage nur eines neben anderen darstellt, in den Blick zu nehmen und mit dem Ziel einer für beide Seiten förderlichen Lösung zu bearbeiten. Dies kann nicht gelingen, solange sich beide Seiten auf die Wiederholung jeweils unvereinbarer Forderungen und für nicht verhandelbar erklärter Positionen beschränken und solange machbare Fortschritte in einem Dossier mit dem Hinweis auf den Stillstand in einem anderen nicht realisiert werden.

Der Wirtschaft dies- und jenseits des Rheines liegt sehr daran, diesen Knoten aufzulösen. Sie beobachtet mit Sorge, wie der jahrelange Stillstand, der gerade im Bereich der Verkehrsinfrastruktur einen nicht mehr aufzuholenden Rückstand provoziert, die Region im internationalen Wettbewerb zunehmend zurückwirft.

Die Unterzeichner wären Ihnen, verehrte Frau Bundeskanzlerin und verehrter Herr Bundespräsident, deshalb sehr verbunden, wenn die folgenden „**6 Punkte, die der Region Nordschweiz/Südbaden nützen – 6 Punkte, die ihr schaden**“ in Ihren Gesprächen Berücksichtigung fänden:

(1) Gesetzesvollzug, Entsenderecht

Am Hochrhein stoßen unterschiedliche Rechts- und Steuerordnungen aufeinander. Zudem handelt es sich um die einzig verbliebene deutsche EU-Außengrenze.

Es nützt der Region, wenn sich Unternehmen in diesem doppelten Rechtsraum frei bewegen können und wenn die legislativen Schutzmaßnahmen, die dazu dienen sollen, die Einhaltung des jeweils lokal geltenden Rechts sicherzustellen, nicht dazu missbraucht werden, den Marktzugang zu behindern.

Es schadet der Region, wenn der administrative Vollzug solchen Rechts für die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer intransparent, unverhältnismäßig, und/oder auf der Grundlage föderaler Autonomien unvorhersehbar uneinheitlich erfolgt. Der Vollzug des in der Schweiz geltenden Entsenderechts zeigt in einigen Kantonen diese negativen Tendenzen. Eine Überwindung ist bislang trotz intensiver Bemühungen nicht gelungen.

(2) Zollabfertigung

Ungeachtet der bestehenden Freihandelszone macht die Außengrenze von und zur EU als einer Zollunion die Zollabfertigung an vielen der 30 Grenzübergänge entlang des Hochrheins notwendig. Werktäglich werden dort ca. 12 000 LKW abgefertigt. Etwa je zur Hälfte handelt es sich dabei um Transit- bzw. nationalen Ziel- und Quellverkehr.

Es nützt der Region, wenn dieser Verkehr reibungslos abgefertigt werden kann und betriebswirtschaftlich schädliche Wartezeiten und verkehrstechnisch wie ökonomisch und ökologisch unerwünschte Staus vermieden werden. Die dafür notwendigen Maßnahmen, insbesondere für den wichtigsten Autobahngrenzübergang Weil am Rhein/Basel, sind bekannt, aber bislang nicht umgesetzt.

Es schadet der Region in volkswirtschaftlich erheblichem Umfang, wenn infolge organisatorischer wie infrastruktureller Mängel tagtäglich viele Kilometer Autobahn zu faktischen Parkplätzen und funktionswidrigen Warteräumen des grenzüberschreitenden Warenverkehrs werden.

(3) EU-Zollkodex

Der voraussichtlich zum 1. Juli 2009 in Kraft tretende EU-Zollkodex sieht für den grenzüberschreitenden Warenverkehr an der EU-Außengrenze Voranmeldepflichten vor, die von 1 bis zu 24 Stunden betragen können.

Es nützte der Region, wenn von diesen Pflichten für die deutsch-schweizerische Grenze geeignete Ausnahmen zur Anwendung kämen, was das geltende Regelwerk erlaubt. Sowohl das jeweilige nationale Sicherheitsniveau, als auch die spezifische geografische Situation, in der lediglich durch eine Rheinbrücke voneinander getrennte Ortsteile einen permanenten und tagtäglichen Warenaustausch über die Grenze hinweg praktizieren, rechtfertigen eine solche Ausnahme.

Es schadet der Region, wenn eine entsprechende Regelung nicht vor dem genannten Datum gefunden werden kann.

(4) A 98

Obwohl die ständig zunehmenden Verkehre, insbesondere in Ost-/Westrichtung eine seit langem bekannte statistische Tatsache sind, und obwohl der Missstand, dass südlich der Autobahnlinie Karlsruhe-Stuttgart-München bis zur Autobahnverbindung Basel – Zürich – St. Gallen keine leistungsfähige Verkehrsachse besteht, offenkundig ist, kommt die Realisierung der A 98 nur äußerst mühsam voran. Dies gilt umso mehr, als diese östlich von Waldshut sinnvollerweise nur über schweizerisches Staatsgebiet an die Nord-Süd-Achse der A 81 (D) / A 7 (CH) angebunden werden kann.

Es nützte der Region, wenn eben dies gelänge. Dies gilt im Besonderen für die Mitte der Region, den Landkreis Waldshut nördlich des Rheines ebenso wie für den Kanton Aargau im Süden. Beide profitierten am meisten von einer durchgängigen A 98 von der A 5 im Westen zur A 81 im Osten und beide tragen in erster Linie die negativen Folgen, wenn und solange diese Verbindung fehlt.

Es schadet der Region, wenn sie weitere Jahre oder gar Jahrzehnte mit Autobahnteilstücken leben muss, deren Investitionsvolumen in einem krassen Missverhältnis zu ihrer Verkehrsleistung steht, solange die jeweiligen Lücken nicht geschlossen werden. Zwischen Waldshut und Bodensee ist dieser Lückenschluss nur im Einvernehmen der beiden Länder möglich.

(5) Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich ist – nicht anders als andere Großflughäfen auch – bestrebt, sich langfristig Wachstumsoptionen zu sichern, sich der prognostizierten Zunahme des Flugverkehrsaufkommens anzupassen und sich in der Konkurrenz zu anderen Drehkreuzen (sog. Hubs) zu positionieren. Wie alle anderen europäischen Flughäfen trifft er dabei wegen der zu erwartenden Belastungen bei der umgebenden Wohnbevölkerung ebenso wie in den jeweiligen Gebietskörperschaften – gleich welcher Nationalität – auf heftigen, notorischen Widerstand.

Es nützte der Region, wenn der Flughafen Zürich auch künftig gleichberechtigt neben anderen internationalen Großflughäfen rangierte und als Hub eine Vielzahl von Direktverbindungen zu internationalen Destinationen anbieten könnte. Die Rückkehr zu einem gutnachbarschaftlichen Verhältnis der beiden Länder setzt dabei ein Doppeltes voraus: zum einen die Bereitschaft des Flughafenbetreibers bzw. der politischen Entscheidungsträger in der Schweiz, unvermeidbare Belastungen auch der eigenen Bevölkerung zuzumuten und gegen allfälligen Widerstand durchzusetzen, zum anderen die Bereitschaft der deutschen Seite, da, wo dies aus tatsächlichen und nachvollziehbaren Gründen nicht möglich ist, ihrerseits nach Lösungen zu suchen, mögen sie auch vor Ort wenig populär sein.

Es schadete der Region, wenn der Flughafen Zürich im internationalen Wettbewerb zurückfiel und an Attraktivität für Fluglinien und Passagiere verlöre, weil ihm eine wettbewerblich sinnvolle Entwicklung verwehrt würde.

(6) **CH-Nachtfahrverbot** 

Das in seiner Regelung und Anwendung rigide Nachtfahrverbot für LKW von 22:00 bis 05:00 Uhr in der gesamten Schweiz führt nicht nur zu einer entsprechend verdichteten Nutzung, teilweise auch Überlastung des Verkehrswegenetzes am Tage; es ist auch mit ursächlich für die prekäre Lage der Zollabfertigung im Nord-/Südverkehr.

Es nützte der Region, wenn diese Regelung **zumindest im grenznahen Bereich** Ausnahmen zuließe, sei es, um Destinationen in Grenznähe noch am Abend erreichen zu können, sei es, um ein bloßes Parkieren „auf der anderen Seite des Schlagbaumes“ und damit eine Zollabfertigung am Vorabend und eine ungehinderte Weiterfahrt am nächsten Morgen zu ermöglichen. In beiden Fällen wäre der Beitrag zur Überwindung der Stauproblematik (s. oben (2)) erheblich, der Aufwand beschränkte sich auf eine Änderung der geltenden Regelung und die erwartbare Lärmbelastung bliebe überschaubar.

Es schadet der Region, wenn tagtäglich hunderte von LKW an der Weiterfahrt gehindert werden, wenn die dadurch aufgestaute Zollabfertigung weiteren Zeitverzug erzeugt und schließlich der Tagverkehr an der entsprechenden Verdichtung leidet.

Verehrte Frau Bundeskanzlerin, verehrter Herr Bundespräsident, es spricht vieles dafür, diese und ggf. weitere Themen in den Blick zu nehmen, wenn es darum geht, diese unsere Region von einer schädlichen Blockade der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu befreien und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zum Wohle aller darin lebenden und arbeitenden Menschen zu stärken.

Wir wünschen uns sehr, dass Ihnen dies gelingt und verbleiben mit dem Versprechen, dies von unserer Seite aus gerne aktiv und nach Kräften zu unterstützen,

hochachtungsvoll

IHK Hochrhein-Bodensee

Vereinigung Schweizerischer
Unternehmen in Deutschland

Unternehmerinitiative
Wirtschaftsraum DCH

gez.

gez.

gez.

gez.

Kurt Grieshaber
Präsident

Otto H. Suhner
Präsident

Rudolf Weber
Co-Präsident CH

Heiko Gleixner
Co-Präsident D

- 4 Die **IHK Hochrhein-Bodensee** vertritt in der Region, die von den drei Landkreisen Konstanz, Waldshut und Lörrach gebildet wird, die Interessen von über 30 000 Mitgliedsunternehmen gegenüber Politik und Verwaltung. Die grenzüberschreitenden Beziehungen ihrer Mitglieder zur benachbarten Schweiz prägen den Charakter dieser Wirtschaftsregion nicht nur in historischer Hinsicht und durch vielfältige gesellschaftsrechtliche Verflechtungen, sie sind vielmehr essentieller Bestandteil des täglichen operativen Geschäfts, aus dem die Region ihre Stärke bezieht. Die Pflege der grenzüberschreitenden Beziehungen zählt deshalb zu den zentralen Anliegen der IHK. Weitere Informationen finden Sie unter www.konstanz.ihk.de.

- 4 Die 1945 gegründete **Vereinigung schweizerischer Unternehmen in Deutschland (VSUD)** ist der Zusammenschluss der in der Bundesrepublik Deutschland investierenden schweizerischen Unternehmen verschiedenster Größenordnungen und aller Wirtschaftszweige. Die VSUD ist ein anerkannter Verhandlungs- und Gesprächspartner bei Parlamenten sowie Regierungs- und Amtsstellen in Deutschland, in der Schweiz und bei den Organen der Europäischen Union. Die belegbaren Erfolge der vergangenen Jahre haben wesentlich zum Ansehen und Gewicht der VSUD beigetragen. Weitere Informationen finden Sie unter www.vsud.ch.

- 4 Die **Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH** ist eine grenzüberschreitende, politisch unabhängige Vereinigung von deutschen und schweizerischen Unternehmen und Unternehmern aus der Region Südbaden-Nordschweiz-Zürich mit Sitz in Waldshut-Tiengen und Zürich. Sie setzt sich für bessere Rahmenbedingungen in den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Bildung und Kultur in diesem grenzübergreifenden Wirtschaftsraum ein. Weitere Informationen finden Sie unter www.unternehmerinitiative.org.

Frau Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel, MdB
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin



Herrn Bundespräsident
Pascal Couchepin
Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Inselgasse 1
3003 Bern

Aarau, 25. April 2008

Paketlösung im Fluglärmstreit

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin
Sehr geehrter Herr Bundespräsident

Anlässlich des Schweiz-Besuchs von Frau Bundeskanzlerin Merkel am kommenden Dienstag beabsichtigt der Schweizerische Bundesrat laut Presseberichten, der deutschen Regierung eine Paketlösung im Fluglärmstreit vorzuschlagen. Der Bundesrat will mit Zugeständnissen im Landverkehrsbereich die deutsche Regierung dazu bewegen, einer Lockerung des Anflugregimes des Flughafens Zürich zuzustimmen. Hierbei soll es sich um ein Entgegenkommen unter anderem bei der Linienführung der Hochrheinautobahn A98/E54 über schweizerisches Gebiet sowie um Lockerungen des Nachtfahrverbots für den Schwerverkehr im schweizerischen Grenzbereich handeln.

1. Vorab halten wir fest, dass

- sich die unterzeichneten Umwelt-Verkehrsverbände beidseits des Rheins vehement gegen jegliche Lockerung des Nachtfahrverbots für Lastkraftwagen zur Wehr setzen werden;
- für diese Verbände eine Weiterführung der A 98/E54 auf schweizerischem Gebiet nicht in Frage kommt;
- die Verlagerung des Fluglärms in den süddeutschen Raum keine praktikable Lösung darstellt. Die Akzeptanzprobleme des Flughafens Zürich lassen sich mit einer blossen Umverteilung des Fluglärms nicht lösen.

2. Ein Vorgehen à la „Paketlösung“ löst die Probleme in keiner Weise, sondern bürdet die unerfreulichen Auswirkungen des herbeigeplanten Mehrverkehrs nur der betroffenen Bevölkerung des jeweiligen Nachbarlandes auf. Dies ist falsch verstandene nachbarschaftliche Zusammenarbeit zum Schaden der betroffenen Bevölkerung und der Umwelt beidseits des Rheins.

3. Die bestehenden Probleme sollen nicht bloss verlagert, sondern an der Wurzel angepackt werden.

- Für den Flughafen Zürich bedeutet das, Abschied von der Wachstums-/Hub-Strategie zu nehmen und zu einer Grösse zu finden, die dem Wirtschaftsraum Zürich angemessen ist. Mittelfristig wird kein Weg an einer Plafonierung der Flugbewegungen vorbeiführen.
Die Steuerfreiheit des Flugbenzins erzeugt darüber hinaus Fehlanreize zu Gunsten des Flugverkehrs.

Auf internationaler Ebene sind deshalb Schritte zur Beseitigung dieser Wettbewerbsverzerrung zu unternehmen.

- Die A98 darf nicht weitergeführt werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie schwindender Ressourcen sind Strassenneubauten dieser Grössenordnung grundsätzlich nicht nachhaltig. Vom Ausbau der Strasseninfrastruktur gehen auch keine signifikanten Impulse für die regionale Wirtschaft aus.

Angesichts der Ereignisse im Nahrungsmittelsektor ist es zudem unverantwortlich, einem überdimensionierten Verkehrswesen noch immer wertvolles Kulturland zu opfern.

- Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse muss gestoppt werden. Als erste Massnahmen drängen sich die Einführung einer wirksamen CO₂-Lenkungsabgabe auf sämtlichen nicht erneuerbaren Energien sowie die Erhöhung von Strassenbenutzungsgebühren auf.

Aus allen diesen Gründen bitten wir Sie, von der vorgeschlagenen Paketlösung abzusehen. Wir freuen uns, wenn stattdessen aus Ihren Gesprächen zukunftsfähige Impulse für menschen- und umweltverträgliche Lösungen des Verkehrsproblems hervorgehen.

Mit freundlichen Grüssen

Für den Verkehrs-Club der Schweiz,

Sektion Aargau



Micha Siegrist, Geschäftsführer

Sektion beider Basel



Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin

Sektion Schaffhausen



Hugo Mahler, Geschäftsführer

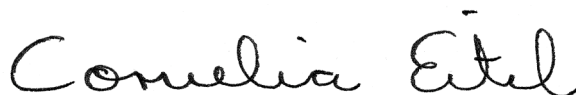
Sektion Thurgau



Wolfgang Schreier, Präsident

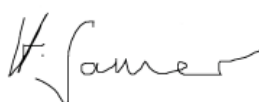
Für den Verkehrs-Club Deutschland,

Kreisverband Lörrach



Cornelia Eitel, Kreisvorsitzende

Kreisverband Waldshut



Hans Saurer, Kreisvorsitzender

Kreisverband Konstanz



Bernhard Wittlinger, Kreisvorsitzender