

Interpellation Frei-Diepoldsau vom 8. Mai 2000 / Interpellation Kurer-Balgach vom 25. September 2000 / Einfache Anfrage Köppel-Widnau vom 30. Mai 2000
(Wortlaute siehe hinten)

Grenzüberschreitende Verkehrsfragen mit dem Bundesland Vorarlberg

Schriftliche Antwort der Regierung vom 31. Oktober 2000

Hans Frei-Diepoldsau, Vreni Kurer-Balgach und Christof Köppel-Widnau erkundigen sich mit zwei Interpellationen und einer Einfachen Anfrage nach der Linienführung der in Vorarlberg geplanten Schnellstrasse S18 sowie nach allfälligen Plänen zum Ausbau des Pfändertunnels. Von den insgesamt 14 gestellten Fragen befassen sich vier mit der Linienführung der S18, fünf mit dem weiteren Verfahren bei der S18 und dem Pfändertunnel sowie fünf mit allfälligen Massnahmen der St.Galler Regierung.

Die Regierung beantwortet die gestellten Fragen zusammenfassend wie folgt:

Die Regierung arbeitet bei Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs eng mit den Regierungen der umliegenden Länder und Kantone zusammen. Dies war in der Vergangenheit der Fall und zeigt sich unter anderem auch in den seit dem Jahr 1998 neu bestellten Kommissionen zur regionalen Verkehrsplanung auf Regierungs- und Verwaltungsebene, denen Vertreter des Fürstentums Liechtenstein, des Landes Vorarlberg und des Kantons St.Gallen angehören. Dabei werden regelmässig Fragen des öffentlichen und privaten Verkehrs (u.a. auch des Transitverkehrs) erörtert.

Vor mehr als 30 Jahren wurde zwischen Österreich und der Schweiz für den Strassenverkehr der Übergabeort St.Margrethen/Höchst für die künftige Bodensee-Schnellstrasse S18 (damals noch Autobahn A15) als Verbindung zwischen den beiden Rheintalautobahnen einvernehmlich vereinbart. Die Situierung wurde im Laufe der Zeit verschiedentlich hinterfragt. Immer wieder wurden Linienführungen weiter südlich geprüft (80er-Jahre/90er-Jahre). Die jeweiligen verkehrstechnischen Überprüfungen zeigen bis heute ein eindeutiges, stabiles Ergebnis. Der Ost-West-Verkehr dominiert klar, insbesondere im Güterverkehr. Eine grundsätzliche Änderung der damaligen Planung ist weder nötig noch sinnvoll. Das Festhalten an der damaligen Planung ist auch für die st.gallische Wirtschaft wichtig, da diese auf eine optimale Verbindung im grenzüberschreitenden Waren- und Dienstleistungsverkehr angewiesen ist. Dies bedeutet, dass die Verbindung der beiden Autobahnen so nördlich wie möglich erfolgen muss. Nur so kann die grösstmögliche Entlastung der Seestrasse (Bregenz-Hard-Fussach-Höchst) erfolgen, die Grenzübergänge im unteren Rheintal – vorwiegend St.Margrethen und Diepoldsau – von der Verkehrslawine befreit und Mehrwege mit entsprechenden Lärm- und Luftemissionen vermieden werden.

Für die detaillierte Festlegung der Linienführung der S18 bis zum vereinbarten Anschlusspunkt an das Schweizer Strassennetz in St.Margrethen gilt das vom Kanton St.Gallen zu respektierende Territorialprinzip, wonach dies Sache des Landes Vorarlberg ist. Auch die Abwägungen «Naturschutzgebiet kontra besiedeltes Gebiet» sowie die bestmögliche Durchquerung des von der Strasse tangierten Gebietes müssen durch das Land Vorarlberg vorgenommen werden. Es wurden dazu verschiedene Linienführungen untersucht. Die Vorarlberger Landesregierung

sicherte zu, dass sie alle zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen wird, um die befürchteten negativen Auswirkungen im Schweizer Ried möglichst zu reduzieren. Die rechtliche Situation hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens für die geplante Strasse wurde durch die Annahme der bilateralen Verträge nicht verändert.

Der neue Vorsteher des Baudepartementes holte in den vergangenen drei Monaten sowohl bei der Ortsgemeinde Au als auch bei der Vorarlberger Landesregierung direkt die aktuellsten Informationen zur S18 und den weiteren hängigen Fragen im Verkehrsraum Vorarlberg-Fürstentum Liechtenstein-St.Gallen ein. Demnach ergibt sich folgender aktueller Verfahrensstand:

Die Linienführung für die S18 ist seit dem 8. April 1997 verordnet (Trassenverordnung, § 4 Abs. 5 des österreichischen Bundesstrassengesetzes). Diese Verordnung ist bindend und das Land Vorarlberg muss die Schnellstrasse S18 somit realisieren. Die öffentliche Planaufgabe erfolgte vom 21. Juni bis 8. August 1994. Das Landschaftsschutzverfahren (als Leitverfahren) ist im Gange. Die Hauptverhandlung dazu fand am 24. Mai 2000 statt. Die Regierung des Landes Vorarlberg will das Verfahren mit allen Konsequenzen weiterführen. Nach dem Vorliegen eines rechtskräftigen positiven Entscheides aus dem Landschaftsschutzverfahren (anfangs 2001 erwartet) soll der Landerwerb in Angriff genommen werden. Je nach Einsparungen beim Landschaftsschutzverfahren und beim Landerwerb kann sich die Realisierung noch verzögern.

Zur Thematik Pfändertunnel bei Bregenz orientierte die Vorarlberger Landesregierung am 12. Oktober 2000 wie folgt:

Die anfangs des Jahres 2000 aktuelle Diskussion um den Pilotversuch der Mautbefreiung ist definitiv erledigt und wird im nächsten Jahr nicht wieder aufgenommen. Der Bau einer zweiten Röhre für den Pfändertunnel wäre wohl aus Sicherheitsgründen wünschenswert, ist aber von Wien weder genehmigt, noch ist die Finanzierung sicher gestellt. Eine Realisierung dieses Projektes liegt noch in weiter Ferne. Ohne diesen Tunnel ist der Bau der S18 lediglich die Verbindung von zwei bestehenden Strassen und nicht etwa eine neue Transitstrecke.

Zum Lärmschutz zu Gunsten von Diepoldsau führte die Vorarlberger Landesregierung aus, dass die bebauten Gebiete von Götzis, Altach und Hohenems deutlich näher an der Rheintalautobahn A 14 liegen, weshalb der Lärmschutz zu Gunsten dieser Ortschaften prioritär behandelt werde. Die Belastung der Bewohner von Diepoldsau liege tiefer und übertreffe den Immissionsgrenzwert nicht. Diese Aussagen decken sich auch mit einer st.gallischen Einschätzung aus den achtziger Jahren. Diese Aussagen werden in nächster Zeit vom Baudepartement verifiziert.

Eine Studie der Infras, Zürich, vom August 1998, die im Auftrag des Verkehrsausschusses der Ostschweizer Kantonsregierungen erstellt wurde, rechnet mit einer deutlichen Zunahme der LKW-Fahrten durch die Ostschweiz für den Fall, dass 40-Tonnen-Fahrzeuge auch in der Schweiz zugelassen werden.

Angesichts dieser drohenden Verkehrsentwicklung haben sich die Ostschweizer Kantonsregierungen schon früh für eine wirkungsvolle Alternative zum Strassengüterverkehr eingesetzt und eine direkte bahnseitige Anbindung des Bodenseeraums an die Gotthardachse gefordert. Im Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 20. März 1998 ist dafür unter anderem eine direkte Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie der SBB vorgesehen.

Um die befürchtete LKW-Flut in der Ostschweiz zu begrenzen, wird die Eisenbahninfrastruktur der Nachfrageentwicklung entsprechend ausgebaut werden müssen. Insbesondere sind Verlademöglichkeiten für den kombinierten alpenquerenden Verkehr Strasse-Schiene im östlichen Bodenseeraum zu schaffen.

Es ist ein erklärtes Ziel der Regierung, sich für einen Ausbau der Bahnverbindungen im Bodenseeraum einzusetzen. Dies gilt auch für eine allfällige Beseitigung des bestehenden Nadelöhrs der Bahn zwischen Lindau und Bregenz.

31. Oktober 2000

Wortlaut der Interpellation 51.00.39

Interpellation Frei-Diepoldsau: «Ausbau Pfändertunnel

Die österreichische Autobahn A-14 verläuft auf der Höhe von Hohenems nicht nur sehr nahe entlang der Landesgrenze und damit von Diepoldsau, sondern auch entlang eines seit Jahren rechtskräftig ausgeschiedenen Naturschutzgebietes am Alten Rhein, dem europäische Bedeutung zuerkannt wird. In diesem Bereich wurde die A-14 auf weiten Strecken auf einer Höhe von rund 5 bis 6 m über Terrain gebaut. Seit Jahren leidet die Diepoldsauer Bevölkerung wegen des stets zunehmenden Verkehrsaufkommens unter immer stärker werdendem Lärm. Im fraglichen Bereich bestehen keine Schutzmassnahmen, um den Lärm von Diepoldsau fernzuhalten. Dem gegenüber wurden in Rheineck und St. Margrethen bereits vor Jahren entlang der Schweizerischen Nationalstrasse A-1 Lärmschutzdämme und -wände errichtet, um die Bevölkerungen von Gaissau und Höchst vor übermässigen Lärmimmissionen zu schützen. Wie in den letzten Tagen den vorarlbergischen Zeitungen entnommen werden konnte, beabsichtigen die zuständigen vorarlbergischen Behörden, den Pfänder mit einer zweiten Strassentunnelröhre zu versehen. Damit soll einerseits die österreichische Bevölkerung vor Lärm geschützt und andererseits die Überlastung des bestehenden Tunnels vermindert werden. Eine zweite Tunnelröhre am Pfänder bedeutet eine völlige Öffnung der heute wegen des Tunnels bestehenden Transitschleuse zwischen Deutschland und Österreich. Zum Schutz ihrer Dorfbewohner vor vignettenpflichtigen Strassen meidende Autofahrer beabsichtigt Vorarlberg, den Pfändertunnel sowie die A-14 von der deutschen Grenze bis Hohenems bereits ab Juni dieses Jahres von der Vignettenpflicht zu befreien. Die Befreiung bis Hohenems erfolgt deshalb, weil dieser Anschluss direkt an der Grenze liegt und somit die in die Schweiz fahrenden Personenwagen und Lkws kein vorarlbergisches Dorf durchfahren müssen. Allerdings werden sie nun förmlich dazu angehalten, mitten durch Diepoldsau auf die schweizerische A-13 zu fahren. Das bereits heute hohe Verkehrsaufkommen von 14'000 Fahrzeugen täglich wird dadurch sicherlich enorm ansteigen.

In diesem Zusammenhang ersuche ich die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was hat die Regierung bis heute unternommen, um bei den zuständigen österreichischen Behörden auf wirksame Lärmschutzmassnahmen zugunsten der Diepoldsauer Bevölkerung hinzuwirken?
2. Was wird die Regierung in Zukunft unternehmen, um dem berechtigten Anliegen der Diepoldsauer Bevölkerung um Lärmschutz wirksam Nachachtung zu verschaffen?
3. Was unternimmt die Regierung, um die Diepoldsauer Bevölkerung gegen den zunehmenden Verkehr mitten durch das Dorf zu schützen? Ist sie bereit, allenfalls die Schliessung des Grenzübergangs Diepoldsau/Hohenems zu prüfen?
4. Ist die Regierung bereit, sich dem Ausbau des Pfänder-Strassentunnels zu widersetzen und mit welchen Mitteln gedenkt sie dies zu tun?
5. Aus St. Galler Sicht ist das zwischen Lindau und Bregenz bestehende Nadelöhr der Bahn (Anbindung an Neat, Schnellverbindungen Zürich-München, Verlagerung Güterverkehr auf Schiene) vordringlich zu beseitigen. Was unternimmt die Regierung diesbezüglich? Wie

setzt sie die Prioritäten bezüglich Beseitigung des Bahn- und Strassenengpasses zwischen Lindau und Bregenz?

6. Ist die Regierung zumindest bereit, sich dem Ausbau des Pfänder-Strassentunnels solange zu widersetzen, bis eine Verbindung zwischen den beiden rheintalischen Autobahnen hergestellt ist?»

8. Mai 2000

Wortlaut der Interpellation 51.00.52

Interpellation Kurer-Balgach: «Linienführung S18

Die Anbindung der österreichischen A14 an die schweizerische A1/13 mit dem dazu geplanten Zollhaus, soll durch die S18 mitten durch das Auer-Riet geführt werden.

Diese Rietlandschaft (210 Hektaren) ist im Besitze der Ortsgemeinde Au, liegt aber auf österreichischem Hoheitsgebiet.

Diese Naturlandschaft ist ein unersetzliches Refugium für Menschen, Tiere und Pflanzen.

Deshalb muss mit allen Mitteln verhindert werden, dass dieses Naturschutzgebiet zerstört wird.

Fragen an die Regierung:

1. Was ist der Grund, weshalb die S18 bei St.Margrethen an die A1/13 angeschlossen werden soll?
2. Sind Alternativen zu dieser Verbindung wirklich ernsthaft geprüft worden? Müssen gute Alternativen nicht ernsthaft abgeklärt werden?

Da die Planung durch Österreich vor dem Abschluss steht, bitte ich, diese Interpellation beförderlich zu beantworten.»

25. September 2000

Wortlaut der Einfachen Anfrage 61.00.20

Einfache Anfrage Köppel-Widnau: «Trasseeführung der S18 durch das Schweizer Riet

Trotz massiven Widerständen und zunehmender Kritik will die Vorarlberger Regierung die Trasse der Bodenseeschnellstrasse S18 durch das sogenannte Schweizer Riet führen, das sich seit Jahrhunderten im Besitz der Ortsgemeinde Au befindet. Mit der geplanten Trasseeführung wird die typische Rietlandschaft mit Feuchtwiesen, geschützten Pflanzen und Tierarten unwiederbringlich zerstört. Die Schnellstrasse soll den Besitz der Ortsgemeinde, für dessen Pflege und Hege sie mit dem Umweltschutzpreis der Marktgemeinde Lustenau ausgezeichnet worden ist, diagonal zerschneiden. Auch das rund 40'000 Quadratmeter umfassende Zollamtsareal ist mitten im Schweizer Riet geplant. Obwohl die Ortsgemeinde Au schon seit Jahren einen Kompromissvorschlag für die Trasseeführung ausgearbeitet und den zuständigen Instanzen zur Kenntnis gebracht hat, war sie weder am 23. Mai 2000 zur Begehung eingeladen, noch kann sie an der Abwicklung des Genehmigungsverfahrens teilnehmen. Weite Kreise der Rhein-

taler Bevölkerung sind über dieses Vorgehen beunruhigt und besorgt. Die Regierung wird daher eingeladen, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierung, nach Annahme des Bilateralen Abkommens, die rechtliche Situation hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens der S18-Trasseeführung bekannt?
2. Wie ist das von der Trasseeführung betroffene Gebiet bezüglich Naturschutz auf den Grundlagen des geltenden europäischen Rechts abgesichert und welche Instrumente stehen dem Kanton St.Gallen diesbezüglich zur Verfügung?
3. Welche Strategie verfolgt die Regierung, um der von der Ortsgemeinde Au vorgeschlagenen Trasseeführung bei der Vorarlberger Landesregierung zum Durchbruch zu verhelfen?
4. Inwiefern muss davon ausgegangen werden, dass das Genehmigungsverfahren der S18-Trasseeführung bei ähnlichen Strassenbauprojekten für die Schweizer Rieter der Ortsgemeinden Widnau und Schmitter präjudiziellen Charakter hat?
5. Wie beurteilt die Regierung die problematische Linienführung der Anbindung der Vorarlberger Rheintalautobahn A14 mit der Nationalstrasse A1 bei St.Margrethen, während die A14 und die A1 bei Mäder/Kriessern auf kürzester Distanz und ohne Durchquerung von Wohn- oder Naturschutzgebieten verbunden werden könnten?
6. Besteht zur Beurteilung einer gesamtheitlichen Lösung der Verkehrsprobleme zwischen dem Bundesland Vorarlberg und dem Kanton St.Gallen ein grenzüberschreitendes Konzept und von welchen Schwerpunkten wird dieses im Wesentlichen geprägt?»

30. Mai 2000