

Interpellation Graf Frei-Diepoldsau (36 Mitunterzeichnende) vom 20. Februar 2007

Entwicklungskonzept Alpenrhein und die Verwirklichung der Hochwasserschutzmassnahmen zwischen Ill-Mündung und Bodensee

Schriftliche Antwort der Regierung vom 3. April 2007

Ursula Graf Frei-Diepoldsau stellt in einer Interpellation, die sie in der Februarsession 2007 einreichte, mehrere Fragen im Zusammenhang mit dem Entwicklungskonzept Alpenrhein und der Verwirklichung von Hochwasserschutzmassnahmen am Rhein zwischen Ill-Mündung und Bodensee.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Das Entwicklungskonzept Alpenrhein (EKA) wurde von der Internationalen Regierungskommission Alpenrhein (IRKA), in der das Fürstentum Liechtenstein, das Land Vorarlberg sowie die Kantone Graubünden und St.Gallen zusammenarbeiten, und der Internationalen Rheinregulierung (IRR) für den Alpenrhein von Reichenau bis zum Bodensee erarbeitet und im Dezember 2005 verabschiedet. Das EKA empfiehlt im Abschnitt Ill-Mündung bis Bodensee, in der internationalen Strecke, längerfristig die Planung bzw. Umsetzung einer Kapazitätserhöhung auf 4'300 m³/s. Dazu soll eine Pilotstrecke unter Einbezug ökologischer Aspekte die notwendigen Erkenntnisse bringen. Im Weiteren sieht das EKA die raumplanerische Sicherung des Gewässerraums und die Ausarbeitung eines Notentlastungskonzepts vor. Die Zuständigkeit für die Umsetzung des Hochwasserschutzes auf der internationalen Strecke liegt nach den Staatsverträgen aus den Jahren 1892, 1924 und 1954 zwischen der Republik Österreich und der Schweiz bei der IRR. Die Staatsverträge erlauben die Umsetzung des EKA bezüglich Kapazitätserhöhung im Abschnitt Ill-Mündung bis Bodensee nicht, weil insbesondere in Art. 1 des Staatsvertrags aus dem Jahr 1954 das Schutzziel bzw. die Kapazitätsgrenze auf 3'100 m³/s festgelegt ist. Für die Umsetzung des EKA in der internationalen Strecke ist daher eine Staatsvertragsanpassung bzw. ein Neuausschluss eines Staatsvertrags zwischen der Republik Österreich und der Schweiz erforderlich. Die Vorarbeiten auf Ebene IRKA und IRR sind eingeleitet. Die Anpassung bzw. der Abschluss eines neuen Staatsvertrags hat auf diplomatischer Ebene zwischen den beiden Staaten zu erfolgen. Der Zeitbedarf ist gegenwärtig nicht abschätzbar. Mit der Realisierung der Pilotstrecke kann erst begonnen werden, wenn die vertraglichen Grundlagen rechtsgültig sind. Mit Blick auf die weitere Planung an der Pilotstrecke hat die IRR inzwischen bereits die Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen bei der Versuchsanstalt für Wasserbau (VAW) an der ETH Zürich in Auftrag gegeben.
2. Sofern die Pilotstrecke Teil des neuen Vertragswerks und damit Gegenstand der gemeinsam auszuführenden Regulierungswerke wird, ist eine Finanzierung der Baukosten über die IRR analog der bisherigen Staatsverträge denkbar.
3. Im Rahmen der Ausarbeitung des EKA wurde auch das Szenario «Überlast» erstmals diskutiert. Es wurden mögliche Geländekammern bzw. -korridore aufgelistet, ohne jedoch vertiefte Abklärungen zu tätigen. Weil für die Umsetzung des EKA die Sicherung des Raums als dringlich im Vordergrund steht, soll auch das Szenario zur Konzeptreife gebracht werden. Die notwendigen wasserbautechnischen Abklärungen über mögliche Entlastungsstellen, zulässige bzw. mögliche Entlastungsmengen, vorhandene Rückhaltevolumen und benötigte Flächen für Retentionen bzw. Ableitungen sind von IRKA und IRR an ein im Wasserbau ausgewiesenes Ingenieurbüro im Alpenrheintal vergeben worden.

4. Die Regierung sieht keine Veranlassung, auf behauptete Gerüchte einzugehen. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass zur Erreichung der im EKA angeregten Schutzziele verschiedene Möglichkeiten bestehen, die u.a. im Rahmen des erwähnten Auftrags an die VAW abgeklärt werden sollen. Welche Massnahmen schliesslich realisierbar sind, wird ein noch zu erarbeitendes Detailprojekt zeigen müssen. Die Tatsache, dass zur Zeit die Anhebung bestehender Brücken über den Rhein im Bereich der internationalen Strecke (ÖBB-Brücke Lustenau-St.Margrethen und Strassenbrücke Fussach-Höchst) in Planung steht, hat nichts mit dem EKA zu tun; diese Anhebungen sind notwendig, um das geforderte Freibord bereits für das heutige Schutzziel (3'100 m³/s) zu garantieren. Bei diesen Planungen ist zudem darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Umsetzung des EKA nicht eingeschränkt wird. Die eingeleiteten Planungsschritte zur Umsetzung des EKA nehmen auf die heutige Wasserbauphilosophie Rücksicht, in der die Ökologie bei der Verwirklichung des Hochwasserschutzes miteinbezogen wird. Somit besteht kein Widerspruch zu den geltenden Grundsätzen und Richtlinien beidseits des Rheins.

5. Notwendige Voraussetzung für die Realisierung der Pilotstrecke nach EKA im Bereich der internationalen Strecke bildet der Abschluss der dazu erforderlichen Vereinbarungen zwischen der Republik Österreich und der Schweiz.