

Interpellation Kuster-Diepoldsau (10 Mitunterzeichnende) vom 29. November 2016

Seit Jahrzehnten fehlt ein Stück Strasse

Schriftliche Antwort der Regierung vom 17. Januar 2017

Peter Kuster-Diepoldsau erkundigt sich in seiner Interpellation vom 29. November 2016, ob die Variante Kummenberg (Koblacherberg), die verhältnismässig wenig landwirtschaftlich genutzte Fläche beanspruchen würde, in den bisherigen Planungen für eine Verbindung der österreichischen Autobahn A14 mit der schweizerischen Autobahn A13 mitberücksichtigt wurde.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Planung «Mobil im Rheintal», die federführend durch das Land Vorarlberg in den Jahren 2008 bis 2012 durchgeführt wurde, fokussierte sich auf die Entlastung des Raums im nördlichen Rheintal. Schon damals wurden verschiedene Entlastungsstrassen im mittleren Rheintal untersucht. Die untersuchten Varianten zeigten aber insbesondere keine Wirkung auf der nördlichen Achse St.Margrethen – Fussach – Hard – Bregenz, weshalb für die Entlastung des mittleren Rheintals ein eigener Prozess empfohlen wurde. Diese Empfehlung wurde vom kantonalen Tiefbauamt im Jahr 2012 aufgenommen und die «Netzstrategie Diepoldsau – Hohenems – Altach – Mäder – Kriessern» (DHAMK) – in Zusammenarbeit mit dem Land Vorarlberg – gestartet. Dieser Planungsprozess musste auf Verlangen von österreichischen Gemeinden anfangs 2016 gestoppt werden, damit die konkreten Auswirkungen der geplanten Entlastungsstrassen auf Gemeindeebene vertieft überprüft werden können. Diese Überprüfung soll gemäss Angaben der Gemeinden bis Mitte 2017 andauern, so dass die übergeordnete Netzstrategie danach abgeschlossen werden kann.

Zu den einzelnen Fragen:

- 1.–3. Der Tunnel durch den Kummenberg wurde in der Netzstrategie DHAMK vertieft untersucht, und die verkehrlichen Wirkungen wurden mittels des grenzübergreifenden Verkehrsmodells überprüft. Die Entlastungswirkung in Diepoldsau würde für die Variante Kummenberg – flankierende Massnahmen bereits berücksichtigt – lediglich bei 4'300 bis 4'600 Fahrzeugen je Tag (Fz/Tag) liegen. Gemäss dem prognostizierten Verkehrsaufkommen für das Jahr 2030 würde die Achse Zoll Hohenems bis Rheinbrücke immer noch ein Verkehrsaufkommen von 8'000 (beim Zoll Hohenems) bis 19'000 Fz/Tag (bei der Rheinbrücke Diepoldsau) aufweisen.

Im Gegensatz zur Variante Kummenberg entlasten Diepoldsau näher gelegene Varianten die Durchfahrt weit mehr (8'000 bis 9'500 Fz/Tag). Auch die Varianten auf Höhe Rheinspitz vermögen noch immer eine Entlastung von über 7'000 Fz/Tag zu leisten. Weil der gesamthafte Planungsprozess Netzstrategie DHAMK erst nach Vorliegen der Resultate der Überprüfungen durch die österreichischen Gemeinden zu einzelnen Varianten abgeschlossen werden kann, kann zurzeit noch kein definitives Ergebnis aus der Netzstrategie bekannt gegeben werden. Aufgrund der massiv schlechteren Entlastungswirkung der Variante Kummenberg steht diese allerdings im weiteren Planungsprozess nicht im Vordergrund.

4. Anschlüsse an das Nationalstrassennetz werden in der Schweiz durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und auf österreichischem Territorium durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) geplant, finanziert und realisiert. Aus diesem Grund sind sowohl Vertreter des ASTRA als auch der ASFINAG in die Projektorgani-

sation der Netzstrategie DHAMK eingebunden, und die Vorhaben werden gegenseitig abgestimmt. Das Strassenbauprogramm des Kantons St.Gallen kann lediglich allfällige finanzielle Beteiligungen an den Bundesbauten berücksichtigen. Auf die konkrete Umsetzung, die vollumfänglich im Zuständigkeitsbereich von ASTRA und ASFINAG liegt, hat das kantonale Strassenbauprogramm aber keinerlei Einfluss.