

Interpellation Frei-Diepoldsau / Britschgi-Diepoldsau / Graf Frei-Diepoldsau / Gschwend-Altstätten / Gächter-Berneck vom 14. April 2008 (37 Mitunterzeichnete)

Grenzüberschreitende Verkehrslösung im Rheintal

Schriftliche Antwort der Regierung vom 24. Juni 2008

Hans Frei-Diepoldsau, Stefan Britschgi-Diepoldsau, Ursula Graf Frei-Diepoldsau, Meinrad Gschwend-Altstätten und Oskar Gächter-Berneck stellen in ihrer Interpellation zahlreiche Fragen zum Stand der «grenzüberschreitenden Verkehrslösung Rheintal» und zur Mitwirkung der St.Galler Regierung.

Die Regierung beantwortet die Fragen wie folgt:

- 1.-4. Ziel des eingeleiteten konsensorientierten Planungsverfahrens «Verkehrslösung Unteres Rheintal-Schweiz» ist es, eine breit gestützte, länderübergreifende Lösung mit hohen Realisierungschancen zu entwickeln. Die eigentlichen Realisierungsverfahren sind hingegen in beiden Ländern nach den gemäss Territorialitätsprinzip vor Ort geltenden Gesetzen durchzuführen.

Im konsensorientierten Planungsverfahren, das unter der Federführung des Landes Vorarlberg steht und am 21. Februar 2008 mit einem ersten Regionalforum gestartet wurde, ist das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen vertreten. Es stellt eine Fachperson in den Regionalforen und zwei Fachleute im Kernteam. Für die thematische Bearbeitung des Prozesses wurden den beauftragten Dienstleistungsunternehmen die GIS-Grundlagendaten und Verkehrszahlen zur Verfügung gestellt. Der Beizug des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen und des Bundesamtes für Strassen ist vorbereitet. Mit dieser Delegation kann eine speditive Projektabwicklung für die territorial die Schweiz betreffenden Lösungen – d.h. vom Rhein bis zur Nationalstrasse A 13 – sichergestellt werden. Festzuhalten ist, dass einerseits die zentralen Konfliktpunkte nicht auf Schweizer Staatsgebiet liegen, andererseits seit 1. Januar 2008 allein der Bund für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen zuständig ist. Die Zusammenarbeit mit der Vorarlberger Landesregierung wird über die regelmässigen Treffen gewährleistet.

5. Der Bau der zweiten Pfänderröhre wird mit der Erhöhung der Tunnelsicherheit und der Zuverlässigkeit begründet. Es handelt sich nur bedingt um eine Engpassbeseitigung. Eine massgebliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Region wird nicht erwartet. Besonders der grenzüberschreitende Verkehr wird kaum Änderungen erfahren. Flächige Massnahmen zur Entlastung durch Individual- und Schwerverkehr werden strassenseitig bis zur Inbetriebnahme einer neuen Verbindung der beiden Rheintalautobahnen kaum möglich sein. Punktuell können durch Verkehrssteuerungsmassnahmen Verbesserungen erreicht werden.
6. Der Schwerverkehr wird entlang der Rheintaler Grenze vorwiegend über die beiden Zollämter St.Margrethen und Au abgefertigt. In St.Margrethen erfolgt die Abfertigung auf dem Altfeld Areal, entkoppelt vom eigentlichen Grenzverkehr. Der grenzüberschreitende Personenwagenverkehr wird wenig beeinträchtigt. Für das Zollamt Au gibt es keine vorgelagerte Abfertigung. Der bewirtschaftete Warteraum für den Schwerverkehr ist durch die örtlich gegebenen Verhältnisse begrenzt, und der Stauraum von der Nationalstrasse A 13 bis zum Zollamt ist sehr bescheiden. Die Beeinträchtigung des Personenwagverkehrs ist erheblich, verursacht durch in den Kreisel Zollamt Au einfahrende Lastkraftwagen, die

andere Einfahrspuren in den Kreisel blockieren. Um die Situation beim Zollamt Au zu verbessern, hat das Baudepartement dem Bundesamt für Strassen ein Projekt eingereicht, das die Bewirtschaftung je einer Spur der Ausfahrtsrampen von Chur und St.Gallen für den grenzüberschreitenden Schwerverkehr vorsieht. Das Abrufsystem auf dem bestehenden Warteraum wird mit Lichtsignalsteuerung auf die beiden Rampen ausgeweitet und die unkontrollierte Einfahrt von Lastkraftwagen in den Kreisel unterbunden.

7. Der Kanton St.Gallen plant mit dem Land Vorarlberg und dem Verein St.Galler Rheintal die Realisierung zusätzlicher grenzüberschreitender Busverbindungen. So ist konkret eine neue Buslinie Lustenau–Widnau Unterdorf–Heerbrugg angedacht. Im ministeriellen Lenkungsausschuss zu den Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Österreich werden Fragestellungen im Zusammenhang mit der gemeinsamen Bestellung von grenzüberschreitenden Regionalverkehrsleistungen sowie Koordination und Finanzierung der Bahninfrastruktur erörtert. Der Kanton handelt dabei als Bindeglied zwischen Region und Bund, wodurch er zur grenzüberschreitend abgestimmten Lösung beiträgt.

Überregionale grenzüberschreitende Langsamverkehrsverbindungen – etwa die Fahrradverbindungen Bodensee Radweg, Seenroute/Rheinroute oder der Appenzeller Weg – wurden von den kantonalen Fachstellen zusammen mit den österreichischen Behörden bereits eingerichtet. Weitere sind in Planung. Für die Bedürfnisse im grenzüberschreitenden Ortsverkehr – wie Pendler und Einkäufer – sind allerdings die lokalen Langsamverkehrsinfrastrukturen vorrangig von Bedeutung. Diese liegen im Verantwortungsbereich der Gemeinden.