

Interpellation Gschwend-Altstätten/Schmid-Diepoldsau vom 11. April 2000  
(Wortlaut siehe hinten)

## Transitverkehr im Rheintal

Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. Juni 2000

Meinrad Gschwend-Altstätten und Andrea Schmid-Diepoldsau erkundigen sich mit einer Interpellation vom 11. April 2000, welche Vorkehrungen die Regierung ergreift, um die drohende «Transitlawine» im Rheintal durch die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite abzuwenden. Im Weiteren möchten sie wissen, wie eine allfällige Zusammenarbeit mit den umliegenden Kantonen und Ländern grenzüberschreitend koordiniert wird und welche Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und den Ausbau der Bahn getroffen werden. Überdies interessiert sie zu erfahren, was gegen den Ausbau der Strassenkapazitäten im Rheintal unternommen wird.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die 28-Tonnen-Limite hat sich in Verbindung mit dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot als verkehrspolitisches Instrument bewährt. In der Schweiz wird – anders als in den Nachbarstaaten – ein grosser Teil der Güter im Alpentransit auf der Schiene transportiert. Die Schweizer Bahnen weisen im alpenquerenden Verkehr einen Anteil von 72 Prozent aus, während Nachbarländer wie Österreich auf 31 Prozent und Frankreich auf 23 Prozent kommen. Nach der Inkraftsetzung der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union (EU) und der Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz ab dem Jahr 2005 – in einer Übergangsphase bereits ab dem Jahr 2001 – ist jedoch eine Zunahme des Strassenverkehrs via Lindau–Bregenz, durch das Vorarlberger/St.Galler Rheintal und über die San Bernardino-Route A13 oder über die Gotthardautobahn A2 in die Südschweiz und nach Italien zu erwarten. Es ist mit einer Rückverlagerung von Strassengüter-Schwerverkehr von der Brennerautobahn auf die San Bernardino-Route zu rechnen. Dazu beitragen wird auch die bevorstehende Fertigstellung der bundesdeutschen Autobahn A96 von München nach Lindau. Nach diesem Ausbau wird die Verkehrsbelastung im Bodenseegebiet in Verbindung mit der Verkehrsnachfrage über die Nord-Süd-Autobahn A7 von Hamburg Richtung Allgäu voraussichtlich spürbar zunehmen.

Über die Entwicklung im Strassengüterverkehr steht eine Reihe von Studien und Berichten zur Verfügung. Die Ergebnisse sind aber zum Teil schwierig zu interpretieren bzw. nur schwer nachvollziehbar, weil verschiedene Annahmen durch die Entwicklung überholt sind, die Einflüsse auf die weitere Entwicklung entweder noch nicht bekannt sind oder sich nicht quantifizieren lassen bzw. deren kombinierte Wirkung kaum abschätzbar ist.

Mit einem «Kollaps» im Rheintal ist allerdings nicht zu rechnen, selbst wenn eine weitgehende Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene nicht gelänge. Die A13 wird heute täglich von rund 30'000 Fahrzeugen befahren. Ihre technische Kapazität liegt bei rund 70'000 Fahrzeugen je Tag. Die nach der Infras-Studie täglich rund 1000 zusätzlichen Lastwagen würden zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses führen.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern findet in verschiedenen Gremien statt. Sie ist etabliert, und die st.gallischen Vertreterinnen und Vertreter engagieren sich gerade auch in

Fragen des Transitverkehrs für grenzüberschreitende Lösungen. So befassen sich die Internationale Bodenseekonferenz (IBK), die Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (Arge Alp) und die zuständigen Direktorenkonferenzen der Ostschweizer Kantone regelmässig mit Fragen des Transitverkehrs. Im Weiteren besteht eine Kommission zur regionalen Verkehrsplanung auf Regierungs- und Verwaltungsebene, der Vertreterinnen und Vertreter von Liechtenstein, Vorarlberg und St.Gallen angehören.

2. Ein zentrales Element der neuen schweizerischen Verkehrspolitik ist die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Dazu kommen flankierende Massnahmen wie die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen (vgl. hierzu die Antwort der Regierung auf die Interpellation 51.99.06 «Massnahmen gegen eine 40 t-Lastwagen-Lawine» [Ziff. 4]).

Mit der Abgabe im Sinn eines marktwirtschaftlichen Instrumentes soll eine Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene vor allem im alpenquerenden Verkehr erreicht werden. Die angestrebte Reduktion der Alpentransitfahrten kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Bahn quantitativ und qualitativ eine echte Transportalternative darstellt. Deshalb muss das Bahnangebot der Nachfrageentwicklung entsprechend ausgebaut werden (bessere Verlademöglichkeiten, Investitionen in leistungssteigernde Betriebsmittel, attraktive Angebote). Die Regierung wird im Rahmen der Behördendelegation «NEAT-Anschluss Ostschweiz» beim Bund darauf hinwirken, dass in Absprache mit den zuständigen Stellen im benachbarten Ausland entsprechende Verbesserungen erzielt werden.

3. Angesichts der sich abzeichnenden 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 hierfür unter anderem eine direkte Verbindung zwischen der linken Zürichsee- und der Gotthardlinie der SBB vorgesehen. Nur eine attraktive Bahnverbindung aus dem Raum Bodensee/Rheintal bietet die Chance, dass der Gütertransitverkehr zu einem grossen Teil von der Strasse auf die Schiene verlagert wird.
4. Es zeichnet sich ab, dass das obere Rheintal (Raum Bodensee–San Bernardino-Korridor) zunehmend Verkehrsproblemen ausgesetzt ist, die einer grenzüberschreitenden Koordination bedürfen. Die Verkehrsminister Österreichs, Liechtensteins und der Schweiz haben deshalb am 8. September 1999 in Luzern beschlossen, eine gemeinsame Studie «Nachhaltiger Verkehr oberes Rheintal» in Auftrag zu geben, welche die heutigen und zukünftigen Verkehrsprobleme im oberen Rheintal analysiert und Vorschläge für grenzüberschreitende Verbesserungen erarbeiten soll. Die Studie dürfte Mitte des Jahres 2001 abgeschlossen sein. Vorerst gilt es, die Ergebnisse bzw. die Empfehlungen aus dieser Studie abzuwarten, damit anschliessend gemeinsam die notwendigen verkehrsplanerischen und -lenkenden Massnahmen getroffen werden können.

Gegenwärtig wird die A13 zwischen Widnau und Au auf vier Spuren ausgebaut. Danach sind auf st.gallischem Boden keine Ausbauten von Hochleistungsstrassen mehr geplant und damit auch kein weiterer Ausbau der Strassenkapazitäten vorgesehen.

Besondere «Instrumente» zur Beeinflussung der Entwicklung des Strassengüterverkehrs oder der Verkehrsmenge auf der A13 bestehen nicht und wären gemäss Landverkehrsabkommen gar nicht zulässig. Vorgesehene Massnahmen wie die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen können zwar die Anzahl der Übertretungen reduzieren, nicht aber die Verkehrsmenge beeinflussen.

27. Juni 2000

Wortlaut der Interpellation 51.00.36

### **Interpellation Gschwend-Altstätten/Schmid-Diepoldsau: «Transitlawine im Rheintal**

Der Alpenschutzartikel in der Schweizerischen Bundesverfassung verlangt, dass der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene erfolgen muss. Durch den Kanton St.Gallen führen zwei wichtige Zubringerstrassen zum San Bernardino. Da die 28-t-Limite mit dem Landverkehrsabkommen fällt, muss davon ausgegangen werden, dass die Bernardino-Strecke zu einer wichtigen Transitachse für die 40-Tönnner wird. Die Infras-Studie geht davon aus, dass die Zahl der jährlichen Lastwagen-Fahrten auf dieser Strecke von heute knapp 100'000 auf 320'000 steigen.

Für das Rheintal heisst dies, dass es von einer Transitlawine überschwemmt wird. Die Gefahr ist umso grösser, als in Süddeutschland Autobahnteilstrecken und Umfahrungen, die direkt auf den Bodensee zuführen, vor der Vollendung stehen. Ein zusätzlicher Druck auf den st.gallischen Teil des Rheintals entsteht durch die Vorarlberger Projekte S 18 und Letzetunnel.

Ein Kollaps im Rheintal lässt sich nur verhindern, wenn der Güterverkehr im Rheintal auf die Schiene verlagert wird. Im Vordergrund steht dabei die Förderung des unbegleiteten Kombiverkehrs über die Strecke St.Margrethen – Buchs – Sargans – linkes Zürichseeufer – NEAT Gotthard.

Wir bitten die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist die St.Galler Regierung bereit, mit den Regierungen der umliegenden Kantone und Länder vermehrt zusammenzuarbeiten, um das Problem Transitverkehr grenzüberschreitend und umfassend anzugehen?
2. Welche Vorkehrungen werden getroffen, um eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu gewährleisten?
3. Ist die Regierung bereit, die notwendige Initiative zu ergreifen, dass im Rheintal/Bodensee die Massnahmen zum Ausbau und zur Förderung der Bahn überregional und international erarbeitet und abgestimmt werden?
4. Wie stellt sich die Regierung zu einem Verkehrsplan Alpenrhein/Bodensee? Darin sind Aussagen zu machen bezüglich der Gütertransporte, der Anforderungen betreffend der überregionalen Anbindung an Güterzentren ausserhalb der Region sowie bezüglich ordnungspolitischer Massnahmen und Steuerungsinstrumenten.
5. Was wird getan, um im Rheintal eine Zunahme der Strassenkapazitäten zu verhindern?»

11. April 2000