

Interpellation Schöbi-Altstätten / Dürr-Widnau / Ritter-Sonderegger-Altstätten (21 Mitunterzeichnende) vom 30. November 2015

## Kommt der definitive Verkehrsinfarkt am Rhein im Sommer 2016?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 2. Februar 2016

Michael Schöbi-Altstätten, Patrick Dürr-Widnau und Werner Ritter-Sonderegger-Altstätten erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 30. November 2015 nach den Hintergründen der bevorstehenden Sanierung der Rheinbrücke Au–Lustenau und den damit einhergehenden verkehrlichen Auswirkungen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Belag der Rheinbrücke Au–Lustenau wird im Sommer 2016 unter Federführung des Landes Vorarlberg vollständig saniert. Die Sanierung ist aufgrund des schlechten Zustandes der Fahrbahn dringend und lässt keinen weiteren Aufschub zu. Konkret wird die Rheinbrücke für einen Zeitraum von 6 Wochen vollständig gesperrt. Mit Blick auf diesen temporären Ausfall einer wichtigen grenzquerenden Verbindung hat das Land Vorarlberg unter Einbezug des Kantons St.Gallen, der Zollbehörden und der betroffenen Gemeinden beidseits des Rheins ein umfassendes Verkehrs- und Signalisationskonzept erarbeitet. Ziel ist es, die unvermeidlichen verkehrlichen Behinderungen möglichst auf ein Minimum zu beschränken. Das Verkehrs- und Signalisationskonzept wird im Vorfeld der anstehenden Unterhaltsmassnahme über die üblichen Medienkanäle kommuniziert.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Hinsichtlich der Sanierung der Brücke Au–Lustenau wurden folgende Sanierungsalternativen geprüft und nach eingehender Abwägung mit der Variante «Totalsperrung während 6 Wochen» verworfen:

*Sanierung der Spurrinnen mittels eines steifen, bituminösen Belags*

Diese Sanierungsvariante wurde im Rahmen früherer Unterhaltsmassnahmen detailliert getestet. Die Versuchsergebnisse konnten dabei die qualitativen Anforderungen an den Fahrbelag eindeutig nicht erfüllen.

*Verzicht auf eine umfassende Belagssanierung*

Diese «Nullvariante» hätte zur Folge, dass für die Restlebensdauer der Brücke bis zum Jahr 2025 jährliche Flickarbeiten von mehreren zehntausend Franken erforderlich wären. Zudem müssten alljährlich über mehrere Wochen wiederkehrende Verkehrsbehinderungen in Kauf genommen werden und die bestehenden Unzulänglichkeiten bezüglich der Entwässerung und dem Winterdienst blieben über Jahre hinweg bestehen.

*Halbseitige Sperre mit wechselseitiger Verkehrsfreigabe mittels Lichtsignalanlagen*

Diese Sanierungsvariante erwies sich insbesondere aufgrund der fehlenden Stauräume auf beiden Seiten der Rheinbrücke Au–Lustenau als nicht realisierbar.

*Halbseitige Sperre mit signalisierter Alternativroute für die gesperrte Fahrtrichtung*

Auch eine Umleitung der gesperrten Fahrtrichtung über signalisierte Alternativrouten erbringt keine vertretbare Lösung. Bei Realisierung dieser Variante müsste eine Umleitung der ge-

sperrten Fahrrichtungen während insgesamt 16 Wochen in Kauf genommen werden. Darüber hinaus müsste der Übergang trotzdem noch für insgesamt vier Wochen vollständig gesperrt werden.

2. Die Regierung hat sich zusammen mit dem Bund nach der vom österreichischen Verfassungsgerichtshof 2006 verfügten Aufhebung der Trasseeverordnung «Bodensee Schnellstrasse S18» im Jahr 2006 an verschiedenen Treffen mit den verantwortlichen österreichischen Behörden- und Regierungsvertretern für die raschestmögliche Suche nach einer alternativen grenzüberschreitenden Autobahnverbindung eingesetzt. Dementsprechend haben sich der Kanton St.Gallen und der Bund auch am dazumal neu aufgegleisten Lösungsprozess «Mobilität im Rheintal (MIR)» von Beginn weg aktiv beteiligt. Als Resultat wurden der ASFINAG, der für den Bau von Autobahnen verantwortlichen österreichischen Stelle, zwei Varianten zur Weiterbearbeitung empfohlen. Aus den Erkenntnissen von MIR wurde im mittleren Rheintal ein zusätzlicher Prozess für eine weitere, von MIR unabhängige, Verkehrslösung lanciert. Die «Netzstrategie DHAMK (Diepoldsau, Hohenems, Altach, Mäder, Kriessern)» zielt ebenfalls auf eine möglichst konfliktfreie Verbindung zwischen den Rheintalautobahnen ab. Die Resultate des breit abgestützten Mitwirkungsverfahrens werden beidseits des Rheins im Sommer 2016 der Öffentlichkeit kommuniziert. Die Regierung wird sich zusammen mit dem Bund in jedem Fall auch künftig mit aller Kraft bei den verantwortlichen österreichischen Behörden- und Regierungsvertretern für die raschestmögliche Realisierung einer grenzüberschreitenden Autobahnverbindung einsetzen.
3. Zwischen 2011 und 2013 untersuchte eine grenzüberschreitende Arbeitsgruppe aus Vertretern des Baudepartementes des Kantons St.Gallen und des Amtes für Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten des Landes Vorarlberg die Auswirkungen des Fehlens einer direkten Autobahnverbindung zwischen der Schweiz und Österreich und mögliche Übergangslösungen. Zwischenzeitlich konnten kleinere Massnahmen, wie die beschleunigte Grenzquerung der in Wolfurt vorabgefertigten LKW mittels eines Hochstands am Zollamt Au umgesetzt werden. Im Resultat konnten allerdings keine Massnahmen aufgezeigt werden, die geeignet wären, die unbefriedigende verkehrliche Situation ohne neue Autobahnverbindung im Rheintal deutlich zu verbessern.
4. Die Sanierung der Brücke Au–Lustenau wird wie eingangs erwähnt durch ein umfassendes Verkehrs- und Signalisationskonzept begleitet. Darin wird angestrebt, die durch die Unterhaltmassnahme bedingten Verkehrsverlagerungen möglichst verträglich zu steuern. Im Konzept wird zwischen den Verlagerungseffekten des LKW-Verkehrs und des PKW-Verkehrs unterschieden. Für den PKW-Verkehr erfolgen während der Sanierungsphase die grössten Verlagerungen über das Zollamt St.Margrethen (4'500 Fahrzeuge/Tag); ein kleinerer Verkehrszuwachs ist auf den Routen zu den Grenzübergängen Rheineck (1'800 Fahrzeuge/Tag) und Diepoldsau (1'900 Fahrzeuge/Tag) zu erwarten.

Der LKW-Verkehr wird durch die Zollämter auf vorgegebene Routen aufgeteilt. Dabei werden die Ein- und Ausfahrten gemäss den Kapazitäten an den Zollämtern gesteuert. Die täglich durchschnittlich rund 1'250 LKW-Grenzquerungen am Übergang Lustenau–Au werden während der Sanierung wie folgt auf die umliegenden Zollämter verteilt:

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| Höchst–St.Margrethen:            | 240 LKW/Tag                              |
| Lustenau–Schmitter / Diepoldsau: | 40 LKW/Tag                               |
| Hohenems–Diepoldsau:             | 310 LKW/Tag                              |
| Mäder–Kriessern:                 | 490 LKW/Tag (nur Einfuhr in die Schweiz) |
| Meiningen–Oberriert:             | 170 LKW/Tag                              |

Allfällige zusätzliche LKW-Grenzquerungen werden ebenfalls auf die Abfertigungskapazitäten der Zollbehörden abgestimmt.

5. Der volkswirtschaftliche Schaden der anstehenden Totalsperrung ist nicht näher bekannt. Aus Sicht der Regierung ist die überaus aufwändige Ermittlung der volkswirtschaftlichen Mehrkosten im Vergleich mit dem zu erwartenden Nutzen nicht zu rechtfertigen.
6. Die verfügbaren Verkehrs- und Abstellflächen für die LKW waren zusammen mit den Abfertigungskapazitäten der Zollbehörden an den einzelnen Übergängen die wichtigste Rahmenbedingung zur Erarbeitung des LKW-Verteilkonzepts für die Zeit der Sperrung des Übergangs Lustenau–Au. Das Zeitfenster für die Sanierung wurde bewusst auf die Sommerferienzeit gelegt. Der PKW-Verkehr erfährt in dieser Zeit zwar keine grosse Reduktion, allerdings ist die Zahl der grenzquerenden LKW-Bewegungen in den Sommerferien deutlich kleiner. Aufgrund dessen wird davon ausgegangen, dass sich die Situation für den grenzquerenden Schwerkraft trotz der am Übergang Lustenau–Au nicht zur Verfügung stehenden Verkehrs- und Abstellflächen nicht massgeblich verschlechtert.
7. Für die Rheinbrücke von Haag nach Bendorf ist im Jahr 2016 ein Belagsersatz vorgesehen. Die Instandstellung der Rheinbrücke beim Grenzübergang Kriessern–Mäder erfolgt in den Jahren 2018/2019. Bis ins Jahr 2035 wird auch diese Brücke ihr Nutzungsende erreicht haben. Die Rheinbrücke von Buchs nach Schaan wird voraussichtlich im Jahr 2020 saniert. Die Bevölkerung und das Gewerbe sollen auch bei diesen Brückensanierungen in gleicher Weise wie bei der Instandstellung der Brücke Au–Lustenau frühzeitig über die Sanierungsarbeiten informiert werden. Für all diese anstehenden Sanierungen wird bei zu erwartenden grösseren Störungen des Verkehrsflusses vorgängig ein umfassendes Verkehrs- und Signalisationskonzept erstellt werden.