

Interpellation Dürr-Widnau (4 Mitunterzeichnende) vom 30. November 2010

Gefahr der Blockade am Grenzübergang Au/Lustenau

Schriftliche Antwort der Regierung vom 5. April 2011

Patrick Dürr-Widnau stellt in seiner Interpellation vom 30. November 2010 verschiedene Fragen zur Situation am Grenzübergang Au–Lustenau. Er erkundigt sich, wer für die Staus am Grenzübergang verantwortlich ist, welche Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Situation vorgesehen sind und welchen Beitrag dazu das auf Schweizer Seite beteiligte ASTRA leisten kann.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Grenzübergang Au–Lustenau liegt auf Schweizer Seite zwischen der Autobahn A13 und dem Rhein und führt auf Österreichischer Seite nach dem Rhein direkt in das dicht bebaute Zentrumsgebiet von Lustenau. Die Räume für die organisatorische Abwicklung der Grenzkontrollen und des Warenzolls sind dementsprechend äusserst knapp.

Zur Verbesserung der Verkehrsführung wurden auf Schweizer Seite in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen umgesetzt: Im Jahr 2008 wurde beim Zollamt Au ein neuer Kreisell realisiert. Ein Jahr später wurde die aktive Bewirtschaftung der vorhandenen Standflächen für LKW's eingeführt. So werden heute die Ausfahrtsrampen der A13 aus Richtung Chur und St. Gallen bei hohem Güterverkehrsaufkommen mittels eines Verkehrsleitsystems als Standflächen genutzt, damit der Warteplatz beim Zollamt Au nicht mehr überstellt wird. Nur gelegentlich tritt seither noch der Fall ein, dass LKW-Fahrer die entsprechende Signalisation missachten und vor dem Zollamt Au Behinderungen verursachen. Ansonsten funktioniert der Verkehrsablauf für die Warenausfuhr Richtung Österreich auf Schweizer Seite einwandfrei, und dies obwohl am Österreichischen Zoll aktuell nur gerade zwei Abfertigungsplätze zur Verfügung stehen.

Die Zollabfertigung aus Österreich ist ähnlich organisiert. In Lustenau werden die LKW's entweder auf eine spezielle Transit- oder auf die Verzollungsspur eingewiesen und mit einem Leitsystem zum Schweizer Zoll geführt. Im Gegensatz zur Abfertigung in Lustenau stehen auf Schweizer Seite aber mehrere Abfertigungsplätze (für bis zu 12 LKW's) und eine eigene Transitspur zur Verfügung. Die engen Platzverhältnisse in Lustenau lassen auch dort keine weiträumige Bewirtschaftung des Schwerverkehrs zu, was bei einem hohen Güterverkehrsaufkommen dazu führt, dass die LKW's zeitweise zum Warten auf den Hauptverkehrsachsen gezwungen sind. Dies führt dann zu massiven Störungen auf dem Hauptverkehrsstrassennetz durch Lustenau. Auch auf der Österreichischer Seite missachten leider immer wieder einzelne LKW-Fahrer die spezielle Signalisation und benutzen – und blockieren damit – die Transitspur für die Abfertigung.

Am 7. Februar 2011 fand in Bregenz ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Baudepartement des Kantons St.Gallen, der Eidgenössischen Zollverwaltung, dem Österreichischen Zoll und den zuständigen Stellen des Landes Vorarlberg statt. Dabei wurden die Abfertigungsprobleme beim Grenzübergang Au–Lustenau eingehend diskutiert und gemeinsame Lösungsmöglichkeiten gesucht. Es musste in gemeinsamer Übereinstimmung festgestellt werden, dass der Nahbereich des Grenzübergangs Au–Lustenau keine massgebenden Ausbauten der Infrastruktur mehr zulässt und dass mit verantwortbarem Aufwand keine baulichen Massnahmen mehr realisiert werden können, welche die Abfertigungsprobleme zufriedenstellend zu lösen im Stande wären. Allfällige Optimierungsmassnahmen sind bestenfalls noch im organisatorischen Bereich möglich.

Für die Entwicklung und Konkretisierung solcher organisatorischer Massnahmen wurde eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des Landes Vorarlberg eingesetzt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Beantwortung der Anfrage von Landesrat Karlheinz Rüdiger erfolgte durch Regierungspräsident Willi Haag umgehend bereits Mitte November 2010. Dabei wurden ein gemeinsames Vorgehen zur Lösungssuche sowie das bereits erwähnte Abstimmungsgespräch vom 7. Februar 2011 vereinbart.
2. Eine gegenseitige Schuldzuweisung für die zeitweiligen Güterabfertigungsprobleme am Grenzübergang Au–Lustenau ist wenig zielführend. Beidseits der Grenze wurden in den letzten Jahren die möglichen und sinnvollen baulichen Verbesserungsmassnahmen im Nahbereich des Grenzübergangs mit erheblichem Aufwand realisiert. Tatsache ist, dass die Anzahl der jährlichen LKW-Abfertigungen seit dem Jahr 2003 von 28'000 kontinuierlich auf 60'000 angestiegen ist. Optimierungen im organisatorischen Bereich sind in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit den beiden Zollverwaltungen im Gang.
3. Auch wenn im organisatorischen Bereich konkrete Optimierungen in der Güterabfertigung gefunden und vereinbart werden, kann damit die in Stosszeiten unbefriedigende Situation am heutigen Zollübergang Au–Lustenau bestenfalls entschärft werden. Zur nachhaltigen Verbesserung der Güterabfertigung an der Landesgrenze im unteren Rheintal müssen grossräumigere Lösungsansätze verfolgt werden. So werden seit Jahren Varianten zur direkten strassenseitigen Verbindung der beiden Rheintalautobahnen mit einem neuen Zollamt zur Schwerverkehrsabfertigung gesucht. Mit den definitiven Urteilen des Europäischen Gerichtshofs und des Österreichischen Verfassungsgerichtshofs aus dem Jahr 2006 gegen eine Verbindungsstrasse durchs Lauteracher Ried wurde die langjährig bevorzugte und auf Schweizer Seite beim Autobahnanschluss St.Margrethen bereits vorbereitete Variante verhindert.

Das Land Vorarlberg hat nach diesen abschliessenden Entscheiden den grenzüberschreitenden Verkehr im unteren Rheintal im Rahmen des Projekts «Mobil im Rheintal (mir)» analysiert und neue Korridore für eine Verbindung der beiden Autobahnen vorgeschlagen. Erfolgsversprechende Lösungen sind aufgrund des hohen Bebauungsgrades und der empfindlichen Natur und Landschaft beidseits der Grenze aber schwierig, kostenintensiv und politisch umstritten. Zwischenzeitlich stehen zwei Varianten einer Direktverbindung zwischen den beiden Rheintalautobahnen aus dem Projekt «mir» im südlichen Bereich zwischen Lustenau und Au im Vordergrund, wobei auch für diese beiden Varianten noch vielfältige Hindernisse bis hin zu einem ausführungsfähigen Bauprojekt zu überwinden sind.

4. Seit dem Inkrafttreten des Neuen Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) am 1. Januar 2008 ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für das Zollamt Au und den vorgelagerten Kreisel zuständig. Für das ASTRA sind die Probleme am Grenzübergang Au–Lustenau zwar nur eine lokale Störung im Nationalstrassennetz, nicht zu vergleichen mit Störungen von nationalem Ausmass wie z.B. im Raume Zürich oder am Gotthardtunnel. Trotzdem ist sich das ASTRA der Grenzabfertigungsproblematik sehr wohl bewusst und evaluiert zurzeit mit einem anerkannten Verkehrsplanungsbüro ebenfalls Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Situation am Zollübergang. Das ASTRA wird stets über alle zwischen dem Kanton St.Gallen und dem Land Vorarlberg laufenden Planungen von Strassenverbindungsprojekten aktuell informiert und – wo notwendig und zielführend – auch direkt in die Arbeiten miteinbezogen. So werden auch die Resultate der eingesetzten Arbeitsgruppe zur Abklärung organisatorischer Optimierungen am Grenzübergang Au–Lustenau dem ASTRA laufend kommuniziert.