

Interpellation Gächter-Berneck / Spinner-Berneck (54 Mitunterzeichnende)
vom 26. September 2006

Grenzüberschreitende Verkehrssituation im Rheintal

Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. Januar 2007

Oskar Gächter-Berneck und Dieter Spinner-Berneck erkundigen sich in ihrer in der September-session 2006 eingereichten Interpellation nach Alternativprojekten zur S 18 Bodensee Schnellstrasse (im Folgenden: S 18), welche die Rheintalautobahnen A 14 im Land Vorarlberg und die A 1 /A 13 im St.Galler Rheintal hätte verbinden sollen, die nach einem Entscheid des Verfassungsgerichtshofs der Republik Österreich vom 27. Juni 2006 aber nicht realisiert werden kann.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Die S18 käme mit Ausnahme des bereits erstellten Anschlussbauwerks in St.Margrethen vollständig auf Gebiet des Landes Vorarlberg zu liegen, weshalb es nicht Sache der St.Galler Regierung sein kann, über die Aussichten der Realisierung der Schnellstrasse zu spekulieren.
2. Alternativprojekte für einen grenzüberschreitenden Zusammenschluss der beiden Rheintalautobahnen A 14 und A 1/A 13 wurden bisher nicht geprüft und standen für die St.Galler Regierung aufgrund der hängigen Verfahren auch nicht zur Diskussion.

Absehbar ist demgegenüber, dass die Bahnlinie St.Gallen–Bregenz–München ab dem Jahr 2008 im Rahmen des HGV-Anchlusses der Ostschweiz ausgebaut und beschleunigt wird. Die Projektierung der baulichen Massnahmen auf den Teilabschnitten St.Gallen–St.Margrethen (SBB) und St.Margrethen–Bregenz (ÖBB) ist weit fortgeschritten. Mit den baulichen Massnahmen soll ab Mitte des Jahres 2008 begonnen werden. Der Abschluss der Bauarbeiten bis Bregenz ist auf Ende des Jahres 2010 möglich; die Fahrzeit St.Gallen–Bregenz mit Zwischenhalt in St.Margrethen wird damit auf unter 30 Minuten verkürzt. Die baulichen Massnahmen in Deutschland (Elektrifizierung Lindau–Geltendorf, Neigezugertüchtigung, Durchgangsbahnhof Lindau–Reutin) sind ab den Jahren 2009/10 bis 2012/13 in Aussicht gestellt. Die Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland über die Vorfinanzierungslösung unter Einbezug des Freistaates Bayern sollen im Jahr 2007 abgeschlossen werden. Dem Anteil der Schweizerischen Eidgenossenschaft von 75 Mio. Franken an die Vorfinanzierung haben die Eidgenössischen Räte im März 2005 zugestimmt. Im Zug der Bahnausbauprojekte kann die wichtige Verbindung St.Gallen–München um rund eine Stunde auf eine Fahrzeit von rund 2¼ Stunden von Zentrum zu Zentrum verkürzt werden.

- 3./4. Die Regierung des Kantons St.Gallen hat eine Verbindung der Rheintalautobahnen stets begrüsst und unterstützt. Allerdings kann, will und darf sich die Regierung des Kantons St.Gallen aufgrund des Territorialitätsprinzips nicht in innerstaatliche Angelegenheiten der Republik Österreich einmischen. Es ist insoweit vorab Sache der österreichischen Behörden, darüber zu entscheiden, ob, wann und inwieweit Alternativprojekte zur S 18 geplant und realisiert werden sollen. Nach dem «Verkehrskonzept Vorarlberg 2006» hat die Vorarlberger Regierung signalisiert, ein konsensorientiertes Planungsverfahren für eine Alternativlösung einzuleiten. Dies wird von der Regierung ausdrücklich begrüsst. Soweit die österreichischen Behörden entscheiden, Alternativprojekte zu planen und voranzutreiben,

bietet die st.gallische Regierung in jedem Fall Hand zu einer Lösung, die auch den schweizerischen Interessen Rechnung trägt.

Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass ab Vollzugsbeginn der Neuregelung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen – also ab 1. Januar 2008 – die Zuständigkeit für Bau und Ausbau des Nationalstrassennetzes in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fällt.

5. Die Trennung zwischen Individual- und Güterverkehr mit gleichzeitigem Bau eines neuen Güterverzollungshafens kann nur realisiert werden, wenn entweder eine zusätzliche Ost-West Verbindung realisiert wird, z.B. für den Güterverkehr, oder bestehende Verbindungen ausschliesslich für die genannten Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Die zusätzliche Ost-West Verbindung entspricht der Verbindung zwischen den beiden Rheintalautobahnen, also den Alternativen zur S 18. Die Reorganisation von bestehenden Übergängen würde zu erheblichen Umwegfahrten sowohl des Güter- als auch des Individualverkehrs führen, weil nicht mehr in allen Fällen der kürzeste Weg für den Grenzübertritt zur Verfügung stehen würde. Dies liegt nicht im Interesse der Siedlungsgebiete auf st.gallischer Seite und wird deshalb von der Regierung abgelehnt.

In Zusammenarbeit mit den Zollorganen wurden in den letzten Jahren wesentliche Verbesserungen erzielt. Das System des zugelassenen Versenders/Empfängers erlaubt es, die Verzollung im Inland vorzunehmen. Eine Verzollung an der Grenze ist bei Warensendungen nach diesem Verfahren nicht notwendig; es genügt das Vorweisen entsprechender Papiere. Ebenfalls ausgebaut wurden die Möglichkeiten der EU-Verzollung am Güterbahnhof Wolfurt. Die getroffenen zolltechnischen Möglichkeiten bewirken eine effiziente Trennung des Individual- und des Güterverkehrs unter Nutzung bestehender Güterverkehrsinfrastruktur. Der Bau eines neuen Güterverzollungshafens erscheint deshalb zurzeit nicht notwendig.