

Referat zur Autobahn- und Zollstellenproblematik N3/A98 an der GV der SP- Bezirk Laufenburg vom 3. April 2006 im Rest. Adler in Frick

Liebe Gleich- und Ähnlichgesinnte,

zuerst möchte ich mich bei euch bedanken, für die Einladung zu euer GV und dass ich hier die Gelegenheit erhalte, euch aus meiner persönlichen Sicht etwas zur Autobahn- und Zollstellenproblematik N3/A98 zu erzählen. Weil es sich dabei um ein doch etwas trockenes und gleichwohl komplexes Geschäft handelt, hoffe ich, dass ich euch mit meinen Ausführungen dazu, nicht allzu stark langweile. Zum Projekt als solches, zur Lage, zum Zollbetrieb und deren Hochbauten sowie zum LKW- Management habe ich euch ein Infoblatt des Kantons mitgebracht, welches ich euch gerne verteilen möchte. Darin ist viel Wissenswertes aufgeführt und zeigt auch die Beurteilung und die Lösungsansätze des Kantons zur sich abzeichnenden Verkehrsproblematik. Damit dieses angekündigte trockene Geschäft nicht noch trockener wird und ich nicht bereits jetzt schon ein Glas Wasser benötige, sind alle meine persönlichen Vorstösse in dieser Sache unter www.agustoni.ch.vu abrufbar. Ich werde also im Detail nicht mehr darauf eingehen.

- Nun denn, nach über 40-jähriger Planungs- und Projektierungs- und Realisierungszeit wurde am 7. März 06, die erste Autobahnzollanlage des Kantons Aargau feierlich eröffnet. Ob man in einem Jahr noch Grund zum feiern haben wird und ob sich die Investitionen von 125 Millionen Franken allein auf Schweizer Seite, wovon der Bund 84% übernommen hat und die Gemeinden keine finanziellen Belastungen erfahren haben, gelohnt haben, wird sich dann weisen. Mit der von uns auf, Schweizer Seite so genannten „Querspange“, auf deutscher Seite heisst diese A861, wird eine direkte Verbindung der deutschen Hoahrheinautobahn A98 und unserem Autobahnnetz N3 hergestellt. Die Modalitäten für den Bau der Grenzbrücke über den Rhein und die Bewirtschaftung der Gemeinschaftszollanlage werden in einer zwischenstaatlichen Übereinkunft geregelt. Der in den letzten Jahren massiv angewachsene Grenzverkehr tangiert die beiden Ortskerne Rheinfeldens dies und jenseits des Rheins schwer. Dazu kommt, dass die bestehende Brücke aus dem Jahre 1910 den heutigen Ansprüchen bei weitem nicht mehr genügt. Deshalb musste auch im 1987 die neu erstellte Rheinbrücke bei Stein- Säckingen den Güterverkehr übernehmen. Mit dem neu erstellten Anschluss der Kantonsstrasse 292 direkt an den Zubringer N3/A98 werden zudem die

Verkehrströme aus dem Industriegebiet Kaiseraugst und dem westlichen Rheinfeldern direkt auf die N3 geleitet. Zum Projekt selber verweise ich, wie gesagt, auf das abgegebene Infoblatt des Kantons. Hier einfach noch einige vielleicht interessante Ergänzungen. Die Brücke liegt auf zwei Mittelpfeilern und ist 210 Meter lang. Es waren 10 zusätzliche Kunstbauten, wie Viadukte, Brückenzufahrten nötig und eine 17 Meter breite Grünbrücke als ökologisches Vernetzungselement sowie 4000 Meter Wild- und Amphibienschutzzäune wurden angelegt. Es wurden dazu 24`400m² Wald gerodet, 250`000m³ Erde bewegt und 36`000 Tonnen Belag eingebaut und archäologische Ausgrabungen durchgeführt. Dies alles tönt imposant und man könnte nun annehmen, dass eigentlich alles gut geplant und organisiert ist und sämtliche Voraussetzungen geschaffen sind, um hier ein Vorzeigemodell bezüglich internationalem Brückenübergang aus der Taufe gehoben zu haben. Aber- Trotz dem so genannten 12- Punkte- Forderungskatalog der Region und den genau 100 Auflagen aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und den Einspracheverhandlungen, bin ich beunruhigt, über die sich abzeichnende Verlagerung des Schwerverkehrs auf diesen einspurigen Brückenübergang. Nicht nur der Schleichverkehr auch der Ausweichverkehr bei Stau am Grenzzollamt Basel/Weil wird sich auf diese Brücke verlagern. Die heute standardmässig gut ausgerüsteten technischen Informationssysteme an Bord der LKWs leisten dieser Tatsache noch Vorschub. Weil mit der Eröffnung des Zollamtes Rheinfeldern- Autobahn gleichzeitig am Zollamt Stein/Säckingen nur noch im Radius von 10km. regionale LKWs abgefertigt werden, muss folglich von dort mit zwischen 20 bis 30 Prozent zusätzlichem LKW Verkehr gerechnet werden. Dieselben Zahlen gelten übrigens auch für den Grenzübergang Waldshut/Koblenz. Dieser auf Grund diverser Entlastungsprogrammen und Aufgabenverzichtes durch den damaligen Bundesrat Villiger beschlossene Entscheid steht hier mehr als schräg in der Landschaft, bringt er doch noch zusätzlichen Druck statt Entlastung auf den neuen Grenzübergang in Rheinfeldern und natürlich ebenfalls zusätzlichen Mehrverkehr in Waldshut/ Koblenz. Und, statt dann wenigstens den Grenzverkehr in Rheinfeldern zügig abzufertigen, schreibt die Zollverwaltung in der Beantwortung meiner Interpellation; "Dass auf Grund weiterer SpARBEMÜHUNGEN beim Bund davon auszugehen ist, dass auch in Rheinfeldern mit einem zu kleinen Personalkörper gestartet werden muss." Zitat Ende. Weiter teilt die eidgenössische Zollverwaltung mit, dass sie diesen, ohne hin zu kleine Bestand, um den Entlastungsmassnahmen und

Verzichtsprogrammen gerecht zu werden kontinuierlich noch um 10 bis 15% reduzieren werde. Wie man so Staus verhindern, den Verkehr verflüssigen, die Abläufe speditiver gestalten und gleichzeitig das Dienstleistungsangebot hoch halten will, ist mir schleierhaft. Da helfen auch betriebliche, organisatorische und bauliche Optimierungsmassnahmen wenig. Die Zollbeamten vor Ort werden hier dann als Sündenböcke für verärgerte Wartende herhalten müssen. Auf Schweizer Seite stehen nämlich nur, deren 43 Grenzwächter, welche auch noch für die Grenzübergänge Laufenburg und auch Stein/ Säckingen zuständig sind, im Einsatz. Auf der anderen Seite des Rheins wird die Zollstelle von 60 Beamten vor Ort betreut und es sind sogar Modernisierungsbestrebungen in Planung. Sparen hier, beim Personal, ist mehr als kontraproduktiv, führen doch diese Staus, neben den ökologischen Problemen auch zu ökonomischen Ausfällen. Herr Nebel von der Zollkreisdirektion Schweiz, hat an einer Bürgerversammlung in Bad. Rheinfelden zwar Sonderregelungen für die LKWs aus der Region in Aussicht gestellt. Diese sind jedoch sehr fraglich, kaum umsetzbar und entbehren zudem jeder rechtlichen Grundlage. Ebenso versprach er den vorgeschriebenen 10 km. Radius der Verzollung bei der Schliessung der LKW Abfertigung in Stein, grosszügig auszulegen. Dies kann als Ausnahme durchaus Sinn machen, als verbindliche Zusage ist sie jedoch nicht zulässig und auch so nirgends vorgesehen. So wird sich also auch der Regional- LKW- Verkehr, trotz der Nähe zur Brücke und des Zolls ebenfalls in den Stau einordnen müssen und verliert so auch eine Teil seines Standortvorteils, da er nicht mehr unbedingt schneller anliefern, oder abholen, kann als seine Konkurrenz. Auch wird durch die nun begonnene Sanierung der Autobahn A2, bei Staus auf derselben, bei Überlastung des Zollamtes Weil am Rhein und bei Notfällen, der Druck auf diesen einspurigen Brückenübergang noch zunehmen. Es wird noch interessant sein, wie sich die starke Verkehrslobby (ASTAG) zu diesem Stellenabbau und deren Sparauswirkungen vernehmen wird. Sind es doch gerade ihre Exponenten, vorab der SVP, in der Bundespolitik, welche mit solch unsäglichen Beschlüssen solche unhaltbaren Situationen erst schaffen. Meine Meinung ist, dass der Zoll Stein/ Säckingen auch künftig weiterhin LKWs abfertigen müsste. (Und dies nicht nur im 10km. Radius) Die so geschaffene Entlastung von wie gesagt 20 bis 30% zusätzlichem LKW- Verkehr in Rheinfelden wäre spürbar und logisch. Auch könnte dieser so in Spitzenzeiten oder bei Überlastung oder bei einem Unfall auf, oder in Brückennähe, als Bypass verwendet

werden. Dies jedoch nur als Ausnahme. Hier würde eine Sonderregelung durchaus Sinn machen. Eine länderübergreifende Expertengruppe hat die Verkehrszunahme im grenzüberschreitenden Güterverkehr am Hochrhein abgeschätzt. Sie rechnet dabei mit einer Zunahme bis 2015 von 30% oder 2,2% pro Jahr. Das heisst, das im Jahr 2015 an einem durchschnittlichen Werktag knapp 1`800 Schwerverkehrsfahrzeuge die Zollanlage Rheinfelden / Warmbach über diesen einspurigen Brückenkopf überqueren werden. Zum Vergleich, in Weil am Rhein, der grössten und mehrspurigen Autobahnzollanlage, sind es dann zumal 3`500. (also nicht ganz das doppelte) Der Umwegverkehr von LKWs aus Richtung Basel/Deutschland lohnt sich indes für die Fahrer allemal. Stau kann umfahren und zusätzlich dabei noch LSVA- Gelder eingespart werden. Vorverzollungen würden hier zwar eine etwas schnellere Abfertigung am Zoll bewirken, diese kann den Spediteuren jedoch nicht aufgezwungen werden und bindet somit die Fahrer, den auf den Zoll-papieren aufgeführte Übergang dann auch zu benutzen, dies auch dann, wenn zum Beispiel der Grenzübergang Rheinfelden gemäss LKW- Management gesperrt wird. Ja, geschätzte Anwesende, dieser Brückenübergang wird auch zu einem Druck auf unsere Raumplanung führen. Industriegebiete in der näheren Umgebung werden auf Grund der Zoll- und Brückennähe und dem guten Anschluss an die Autobahnen, für Speditionsfirmen attraktiv und führen so zwangsläufig zu Mehr- und Durchgangsverkehr auf unseren Haupt- und Dorfstrassen. Die Umfahrungstrasse NK495 aus dem Industriegebiet Möhlin mit eigener Vorverzollung lässt hier grüssen. Auf Grund der Bodenpreise werden auch „rückwärtige“ „hinterliegende“ Gemeinden bis in die Talschaften, vermehrt mit dieser Problematik konfrontiert. Zudem wird der Such- und Schleichverkehr im Raume Rheinfelden /Kaiseraugst/ Möhlin zunehmen und Abstellplätze oder auch nur die geringsten Abstellflächen werden von Parkplatz suchenden LKWs belegt sein. Dies auch auf Grund unseres Nacht- und Sonntagsfahrverbotes. Somit fehlen uns dann die nötigen Halteplätze für Pendlerinnen und Pendler, Not- und Pannenhilfe oder für Kurzparking. Vorab die süddeutsche Seite wird diesen allgemeinen Druck zu spüren bekommen. Die Schweizer Seite wird die Stauproblematik am Anfang vielleicht noch etwas besser verkraften. Dies mag auch ein Grund dafür sein, dass der politische Widerstand auf deutscher Seite grösser ist als hier. Auch sind die „Drüben“ nicht so Staatsgläubig wie wir. Die ganze Problematik muss jedoch zwingend gemeinsam angegangen

werden. Es darf nicht sein, dass uns die Probleme unserer Nachbarn egal sind. Denn sie betreffen uns, früher oder später, gleichsam. Genau wie beim Fluglärm in Kloten, müssen sich beide Seiten finden, die Belastung gleichmässig verteilen und grenzüberschreitende Lösungen anstreben. Der Kanton muss sich auch flexibel zeigen und in Notsituationen die betroffenen Kantonsstrassenteile Richtung Rheinfelden/ Kaiseraugst auch mit einem kurzfristigem, zeitlich beschränktem LKW- Verbot zu belegen. Das vom Kanton in Aussicht gestellte Verkehrskonzept für diese Region muss zügig vorangetrieben werden und das unter Einbezug aller involvierten Gemeinden und unseren deutschen Nachbar. Das Park + Ride Angebot bei der neuen geplanten Haltestelle SBB im Augarten in Rheinfelden muss ebenso in die Überlegungen miteinbezogen werden. Werden beide doch von vorab deutschen Pendlerinnen und Pendlern via dem neuen Rheinübergang benutzt. Der Velofahrweg über die Brücke muss mit den jeweiligen bestehenden Anschlüssen schnellstens verbunden werden und es müssen Möglichkeiten und die attraktiven Voraussetzungen geschaffen werden, die Alternative Velo, grenzüberschreitend zu nutzen.

Liebe Anwesende, ich hoffe, mit meinen Erläuterungen zur Autobahn- und Zollstellenproblematik nicht fast mehr Fragen gestellt, als Antworten gegeben zu habe und danke für eure Aufmerksamkeit.

*Roland Agustoni
Grossrat,
Magden*