

Postulat Roland Agustoni, Magden, vom 30. August 2005 betreffend Massnahmenüberprüfung an den Zollstellen Rheinfelden/Warmbach und Stein/Bad Säckingen bezüglich LKW-Verkehr; Entgegennahme unter gleichzeitiger Abschreibung.

Aarau, 14. Dezember 2005

05.210

05.245

I.

Text und Begründung der Postulate wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat nimmt die Postulate entgegen und beantragt mit folgender Begründung die gleichzeitige Abschreibung:

Mit Interpellation vom 22. Februar 2005 hat Grossrat Roland Agustoni verschiedene Fragen zu den Abfertigungskapazitäten an den Zollstellen Stein/Bad-Säckingen und Rheinfelden/Warmbach gestellt. Auf deren Beantwortung vom 25. Mai 2005 wird ausdrücklich verwiesen (Geschäft Nr. 05.48).

Der neue Rheinübergang im Zug der Autobahnverbindung A861 zwischen der aargauischen A3 und der deutschen A98 wird im März 2006 dem Verkehr übergeben. Kaum je ist eine Projektentwicklung von Bevölkerung und Politik derart intensiv und über so viele Jahre begleitet worden wie dieser neue Rheinübergang. Mit dem 12-Punkte-Forderungskatalog vom Juni 1991 haben sich Gemeinden und der Regionalplanungsverband einerseits für das Projekt engagiert, andererseits aber auch klar gemacht, dass der regionale Charakter der neuen

Brücke einen hohen Stellenwert hat. Mit der "Vereinbarung über den Betrieb des Autobahnnetzes und der Zollanlagen im Raum Basel, Augst, Rheinfelden, Lörrach, Weil am Rhein" vom April 1999 haben das Land Baden-Württemberg, die Oberfinanzdirektion Karlsruhe, die Zollkreisdirektion Basel sowie die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau der politischen Zielsetzung Nachdruck verliehen, dass der überregionale Verkehr auf der Hauptachse A5 – A2 (Karlsruhe – Basel – Chiasso) zu führen sei. Die zuständigen Behörden verzichten auf kapazitäts- und attraktivitätsvermindernde Massnahmen auf dieser Achse und auf die Förderung einer grossräumigen Umfahrung Basel über die A861. Sie sorgen für die bestmögliche Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Achse A5 – A2 und

unterlassen alles, was einer Grenzabfertigung auf dieser Achse entgegensteht. Allfällige Massnahmen, die den formulierten Absichten widersprechen, legen sie einvernehmlich fest.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Rheinübergangs A3-A98 wird die alte Brücke, die das badische mit dem schweizerischen Rheinfeldern verbindet, in Etappen für den allgemeinen Verkehr gesperrt, unmittelbar nach der Inbetriebnahme für Lastwagen und für sämtlichen Motorfahrzeugverkehr in der Nacht (22.00 Uhr bis 05.00 Uhr). 12 Monate später gilt das Fahrverbot auch für den Morgen- und Abendspitzenverkehr (05.00 Uhr bis 08.00 Uhr und 17.00 Uhr bis 22.00 Uhr). Zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der A3-A98 wird die alte Rheinbrücke für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) gänzlich geschlossen.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Grenzzollanlage (GZA) Rheinfeldern/Warmbach und der neuen Autobahnverbindung treten Verkehrsverlagerungen ein. Für einen Teil des Lastwagenverkehrs, der durch die seit Jahren eingeschränkte Warenabfertigung in Rheinfeldern auf benachbarte Rheinübergänge, insbesondere Basel/Weil am Rhein Autobahn (BWA) und Stein/Bad-Säckingen, verdrängt wurde, stellt Rheinfeldern eine attraktive Alternative dar. Es stellte sich somit die Frage, ob aufgrund des Schweizer Nacht- und Sonntagsfahrverbots für Lastwagen sowie des sonntäglichen Lastwagen-Fahrverbots in Deutschland mit regelmässigen Rückstaus vor der Zollanlage in Rheinfeldern – wie heute in Basel/Weil am Rhein Autobahn – gerechnet werden muss.

Um flexibel auf veränderte Verkehrszustände in der Grenzregion reagieren zu können, hat eine länderübergreifende Expertengruppe ein Gutachten über die zu erwartende Verkehrsbelastung erstellt und Koordinationsmassnahmen geprüft. Die Expertengruppe hat für verschiedene Szenarien die Zunahmen im grenzüberschreitenden Güterverkehr am Hochrhein abgeschätzt. Sie rechnet für das verkehrsstärkste Szenario mit einer Verkehrszunahme bis 2015 von rund 30 % oder 2.2 % pro Jahr. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen Zunahme der letzten 10 Jahre auch unter Berücksichtigung der am 1. Januar 2001 eingeführten Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz. Die Prognose berücksichtigt auch die von der Schweiz bereits eingeführten und in Realisierung befindlichen Massnahmen (Erhöhung der LSVA per 1. Januar 2005 mit der damit verbundenen höheren Auslastung der Fahrzeuge; NEAT etc.).

Die Expertengruppe schätzt, dass im Jahr 2015 an einem durchschnittlichen Werktag knapp 3'500 Schwerverkehrsfahrzeuge die Grenze an der Zollanlage Basel/Weil am Rhein Autobahn und knapp 1'800 Schwerverkehrsfahrzeuge an der neuen Zollanlage Rheinfeldern/Warmbach überqueren werden (im Jahr 2003 passierten rund 4'200 Fahrzeuge die Grenzzollanlage Basel/Weil am Rhein Autobahn). Diese Zahlen zeigen, dass mit der Eröffnung der GZA Rheinfeldern/Warmbach eine erkennbare, aber nicht unverhältnismässige Verlagerung von der Grenzzollanlage Basel/Weil am Rhein zur neuen Zollanlage eintreten wird. Mögliche Verlagerungswirkungen von Deutschland nach Frankreich infolge der Einführung der Lastwagen-Maut ab 1. Januar 2005 in Deutschland und allfällige grossräumige Verlagerungen sind wegen fehlender Daten in den aufgeführten Belastungszahlen nicht berücksichtigt.

Die schweizerischen und die deutschen Behörden haben für die Bewältigung des Schwerverkehrsaufkommens verschiedene Massnahmen bereits realisiert bzw. geplant. Dazu zählen:

- Management des Vorstauraums Basel/Weil am Rhein Autobahn (Fahrtrichtung Süd-Nord, Zufahrtsdosierung vor dem Vorstauraum)
- Neuaufteilung der Fahrstreifen auf der Grenzbrücke A2/A5 Basel/Weil am Rhein Fahrtrichtung Süd-Nord zur Beschleunigung des Leerfahrtenverkehrs
- Trennung verschiedener Abfertigungsarten auf der Zollanlage Basel/Weil am Rhein Autobahn Fahrtrichtung Nord-Süd
- Zwei Fahrstreifen als Lastwagen-Rückstauraum auf der A5 vor der Grenzzollanlage Basel/Weil am Rhein und Freigabe des Seitenstreifens zur Lastwagen-Aufstellung auf eine Länge von über 5 km Länge für Fahrtrichtung Nord-Süd
- Provisorische Erweiterung der Zollanlage Basel/Weil am Rhein in Fahrtrichtung Deutschland (so genannte PEZA) auf dem Gelände des Rangierbahnhofs DB in Basel (ab 2006)
- Kapazitätserhöhung des französischen Zolls auf der Grenzzollanlage Basel/St. Louis Autobahn mittels zusätzlicher Abfertigungskabinen (ab 2007)
- Lastwagen-Management für den Grenzübergang Rheinfelden/Warmbach
- Lastwagen-Stauräume im rückwärtigen Raum vor der Grenzzollanlage Rheinfelden/Warmbach auf der A861 und der A98 mit verkehrsabhängigen Lastwagen-Leitsystemen in Fahrtrichtung Nord-Süd
- Neues, beschleunigtes Abfertigungsverfahren für den Transitverkehr mittels Hochkabinen an den für den Transitverkehr bedeutenden Grenzübergängen (so genanntes Verfahren „Transito Chiasso“; Testphase läuft)
- Überwachung und Bewirtschaftung des Parkraums zwecks Reduzierung der Standzeiten und damit Verringerung der Stauzeiten.

Basierend auf den für die beiden Grenzzollanlagen prognostizierten Verkehrszahlen hat die Expertengruppe untersucht, ob und wenn ja in welchem Ausmass bei den einzelnen Szenarien mit Rückstau an den GZA Basel/Weil am Rhein Autobahn und Rheinfelden/Warmbach zu rechnen ist. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass bei Normalbetrieb die bereits heute realisierten bzw. geplanten Stauräume ausreichen um Rückstaus auffangen und eine verkehrssichere und leistungsfähige Zollabfertigung erreichen zu können.

Der Grenzübergang Rheinfelden/Warmbach muss sich innerhalb der Hierarchie der Grenzübergänge am Hochrhein hinter den Übergängen Basel/Weil am Rhein Autobahn und Basel/St. Louis Autobahn (CH/F) einordnen und ist nicht als Überlaufventil dieser Haupt-Grenzübergänge vorgesehen. Es entspricht aber auch der langfristigen Planung, dass die während vieler Jahre vom Zollamt in Stein/Bad-Säckingen ausgeübte Funktion nach der Inbetriebnahme auf das neue Zollamt Rheinfelden/Warmbach zurück übertragen werden muss. Nach Aussagen der Zollverwaltung können dennoch 70 bis 80 % der bisherigen Fahrten weiterhin in Stein/Bad-Säckingen abgefertigt werden.

Jede Prognose ist auf Annahmen angewiesen. Bei der Abschätzung der Verlagerungswirkungen am Hochrhein war dies nicht anders. Es ist für den Regierungsrat deshalb selbstverständlich, dass die Inbetriebnahme der neuen Zollanlage von einem Monitoring begleitet sein muss, an dem sich auch die Zollverwaltungen beiderseits des Rheins beteiligen und das sich auf den ganzen Abschnitt des Hochrheins von Basel/Weil am Rhein bis Koblenz/Waldshut erstreckt. Sollten sich ergänzend zu den bereits vorgesehenen Massnahmen weitere Interventionen aufdrängen, sind sie mit den Partnern grenzüberschreitend abzustimmen.

Die Kosten für die Beantwortung dieser zwei Vorstösse betragen Fr. 1'222.-.

REGIERUNGSRAT AARGAU