

«A98-Bau als Tauschpfand»

«Der Bund will den Deutschen für ein Entgegenkommen in der Fluglärmfrage den Bau der A98 durch den Kanton Schaffhausen anbieten. Dagegen wehrt sich die Regierung.»

Wie obenstehend zitiert, titelten die Schaffhauser Nachrichten am 4. Oktober 2006.

Recht hat sie, die Kantonsregierung, wenn sie sich dagegen wehrt, denn, so die Regierung:

«Es ist aus Sicht des Kantons Schaffhausen völlig klar, dass die Weiterführung der A98 aus dem Raum Waldshut niemals durch den Kanton Schaffhausen führen kann.»

Aber was nützt's?

Fast zeitgleich forderte auch der Informationsdienst der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK), Lücken im grenzüberschreitenden Strassennetz zu schliessen und eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung in Gestalt der Hochrhein-autobahn A98!

Das gleiche forderte schon am 21.03.2003 die «Union Europäischer Industrie- und Handelskammern», Basel, unter Ziffer 2.15 einer Auflistung von «Lückenschlüssen»

Der Grosse Rat hat am 17. Juni 1996 den Kantonalen Strassenrichtplan genehmigt. Hierbei wurde die Klettgauerstrasse T13, aus dem Richtplan gestrichen, mit Ausnahme des Galgenbuck-tunnels, was diesem, für sich allein, eine bessere Akzeptanz verlieh. Sein Hauptzweck sollte fortan nur noch die Entlastung Neuhausens vom Durchgangsverkehr sein.

Das Planungs-Staccato

Doch bereits der Richtplanentwurf 1998 enthält die Aussage, dass das vorhandene Strassennetz für die Erschliessung genügt, «aber nicht auf die Bedürfnisse der grossräumigen Verbindungen mit hoher Qualität ausgelegt» ist und die internationalen Verbindungen, namentlich Stuttgart-Mailand und Basel-München von grosser Bedeutung für den Standort Schaffhausen seien.

Womit wir beim Zweitnamen der A98 wären: Europastrasse 54 (E54, Paris-Belfort-Lörrach-Schaffhausen-Singen-München).

Wie erwähnt ist die T13 nicht mehr im kantonalen Richtplan enthalten. Trotzdem wurde sie ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Und dies, noch ehe der Neue Finanzausgleich (NFA) unter Dach war, auf Grund dessen die Nationalstrassen zur alleinigen Bundessache mutierten. Im «Sachplan Strasse, Vernehmlassungsentwurf 2002» des UVEK sind denn auch bereits die zugeordneten Funktionen dieser E54 aufgezählt:

- Verbinden der Schweiz mit dem Ausland
- Verbinden der Grenzregionen
- Erschliessen von Kantonshauptorten

Wobei im deutschen Verkehrswegeplan unter dem Begriff «Weiterer Bedarf» ihr vierspuriger Ausbau bereits «angedacht» ist.

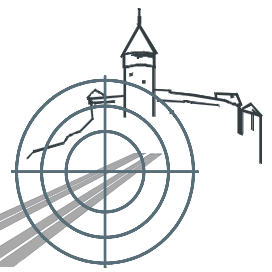
In Beton gegossene Sachzwänge

Vor diesem Hintergrund wird konkret, was wir stets betont haben: Der Autobahnanschluss Galgenbuck wird nicht der Entlastung Neuhausens zuliebe, sondern als Vorschussbauwerk für die A98/E54 durch den Bund finanziert, um sodann, unter Druck des herbeigeplanten Mehrverkehrs, die neu geschaffene Lücke in der Kulturlandschaft Klettgau schliessen zu können. Doch schon zuvor wird, nach anfänglicher Entlastung, der hausgemachte Verkehr Neuhausens wieder extern angereichert werden. Denn gerade im Verkehrssektor gilt das Gesetz: Wo Vakuum, da Sog!

Um zum Thema Fluglärmkompensation zurück zu kommen: Weshalb sollte man deutscherseits ein Tauschhandels-«Opfer» annehmen, dessen Erbringung auch ohne Fluglärmkompensation bereits im Visier ist?: Die Übernahme der A98/E54 bei Trasadingen! Dieses Projekt kann höchstens noch durch geschlossenen Widerstand der ganzen Region aufgehalten werden!

Doch ist dieser gegeben?

| Hugo Mahler



Nochmals zum Dreiecksgeschäft:

«A98-Bau als Tauschpfand»

Die Vision:

Zürich verkauft seinen Fluglärm nach Waldshut. Schaffhausen zahlt diesen Handel durch die Abnahme der Hoahrheinautobahn A98/E54 bei Trasadingen.

Eine Ergänzung zum gleichen Thema in unserer letzten Ausgabe.¹

Am 18.10.2001 unterzeichneten die Schweiz und Deutschland einen Staatsvertrag, der einem vertragslosen, nur auf Verwaltungsvereinbarung beruhenden Zustand ein Ende bereitet hätte. Der Vertrag sah eine Anfluglimitierung zum Flughafen Kloten auf 100'000 Flüge innerhalb eines geregelten Zeitfensters und die finanzielle Abgeltung an die Skyguide für die Überwachung des süddeutschen Luftraums vor.

Im März 2003 lehnten die Eidgenössischen Räte diesen Staatsvertrag jedoch ab, im klaren Wissen um die Folgen, die heute lauthals bejammert werden. Doch man hat gewählt: Nämlich die Inkaufnahme einer so genannt «einseitigen» deutschen Verordnung, die das bisherige Anflugregime stärker verändern sollte, als der Staatsvertrag es bewirkt hätte und die Schweiz zur Einrichtung einer südlichen Anflugschneise zwang. Übrigens, eine Verordnung ist immer einseitig, sonst wäre sie ein Vertrag (von sich vertragen). Trotzdem: Rund zwei Drittel aller Anflüge erfolgen noch immer aus der Nordrichtung.

Die Folgen

Der Protest der Zürcher Südstaatler, umgangssprachlich auch «Südschneiser» genannt, war unüberhörbar. Von nun an glichen die Argumente der Südanwohner wider den Fluglärm fast jenen des Nordens. Mit einer Ausnahme: Im Süden – so die Schneiser – wohnten mehr Betroffene, als im Norden, somit seien Nordanflüge doch die bessere Lösung. Für sie! – Doch nur auf den ersten Blick!

Fluglärm wird individuell wahrgenommen, unabhängig von der Besiedlungsdichte unter den Flugschneisen. Und die Stärke des Lärms multipliziert sich nicht mit der Anzahl betroffener Ohren! Hingegen darf angenommen werden, das im Bereich der Südanflüge mehr Leute wohnen, die zwar wirtschaftlich vom Betrieb *ihres* «Unique» profitieren, dessen Kehrseite aber auslagern wollen.

Doch Klagen gegen die genannte Verordnung sind vor deutschen oder europäischen Gerichten kaum erfolgversprechend. Beispiel: Nach einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 16.3.2006 musste auch der neue Flughafen Berlin-Schönefeld Einschränkungen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr und ein Totalflugverbot zwischen 0.00 und 5.00 Uhr hinnehmen. Kaum entspannend wirkte auch die forsche Glanzidee von SVP-Regierungsrätin Rita Fuhrer, die deutsche Verordnung einfach zu ignorieren: *«Die können ja unsere Flugzeuge nicht vom Himmel holen.»*

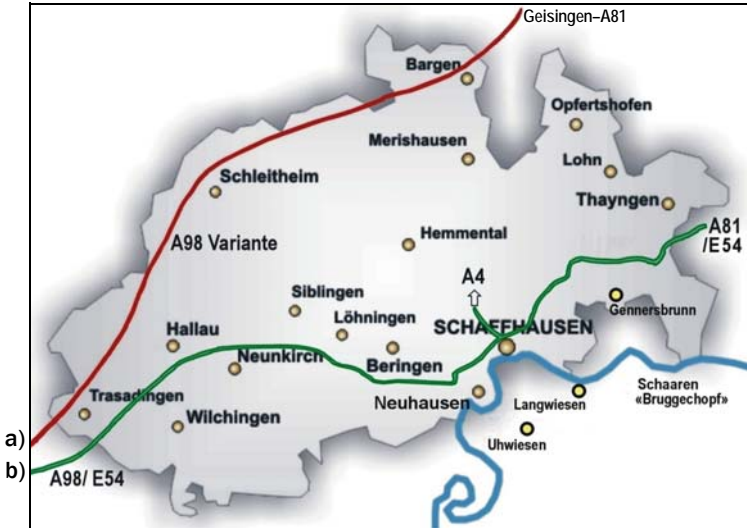
(Tagesanzeiger, 1. Juli 2006).

Bakschisch-Mentalität

Inzwischen wurden – von wem auch immer –, verschiedene Köder ausgelegt, um ein deutsches Einlenken im Fluglärmstreit zu erzielen. Stichworte: Gesundheitswesen, Atomendlager Benken, S-Bahn nach Waldshut und eben: Zugeständnisse bezüglich Übernahme der Hoahrheinautobahn A98/E54.

In FACTS 36/06 erschien zum Beispiel eine Skizze mit einer völlig neuen Autobahnvariante innerhalb der Westgrenze des Kantons Schaffhausen. Worauf diese Variante fusst, ist nicht bekannt. Tatsache ist jedoch, dass die Abnahme der A98 *quer* durch den Kanton Schaffhausen sowohl im Sachplan Strasse, Entwurf 2002 des Bundes als auch in «Zahlen und Fakten 2006» des Amtes für Strassen (ASTRA) enthalten ist. Der Grundstein hierfür soll demnächst mit dem Autobahnanschluss Galgenbuck gelegt werden.

¹ www.vcs-sh.ch\Themen



a) Periphere Variante, nachgezeichnet nach einer Skizze in FACTS 36/06:
 Aus Raum Erzingen–Raum Beggingen–(Tunnel)–Oberbarga–A4–A81.
 Mögliche Köder : LSWA- und vignettenfreie Zollfrei-Strasse?
 Herkunft der Variante nicht bekannt.
 Umweg gegenüber der Direktvariante b): ca. 40 km.

b) Potenzielle Variante.



Amt für Strassen (ASTRA)
 «Strasse und Verkehr, Zahlen und Fakten 2006»
 Europastrassen durch die Schweiz, Seite 9:
 E54, (Waldshut)–Schaffhausen–(Singen) als Teilstück der Europastrasse Paris–München.

Weshalb also sollte man im Landkreis Waldshut mehr Fluglärm annehmen und eintauschen wollen gegen etwas, das höchstwahrscheinlich auch ohne Gegenleistung zu haben ist?

Optionen

Doch es bestehen noch andere Ideen. So war die Schaffhauser Wirtschaftsförderung noch unlängst der Meinung, die A98 könne, statt durch den Klettgau, auf das bestehende Autobahnteilstück bei Glattfelden in Richtung Flughafen abgeleitet werden. Weil es nicht Zweckbestimmung einer A98/Europastrasse 54 ist, irgendwo im Raum Bülach/Kloten zu versickern, würden wir diesen Verkehr über die (ausgebaute) A4 doch wieder erhalten. Womit auch die momentan schlafenden Süd–Ost-Optionen Uhwiesen–Cholfirst–Gennersbrunn oder Schlattertal–Schaaren–Büdingen/Dörflingen wieder erweckt würden.

Nach Ansicht der Wirtschaftsförderung ist ja der A4/A81-Zubringer und -Abnehmer unabdingbar für eine gedeihliche Entwicklung unserer Region. Doch nach unserer Ansicht ist auch dies nur ein Rezept mehr, verursachte Probleme mit ihren eigenen Ursachen heilen zu wollen. – Eine neuzeitliche Hydra ...

Übergeordnete Planungen

Auch im aktuellen Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus sind die Aussagen punkto A98 nicht klar. Während der Landkreis Waldshut und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee in seiner Vernehmlassung die gemeinsame Planung der A98 beantragte, sind die Antworten der Steuerungsgruppe hierzu zweideutig: Einesteils wird erklärt, die Fortsetzung der A98 durch die Schweiz stehe (noch?) nicht zur Diskussion, gleichzeitig wird aber auch gesagt:

«Die Differenzen sind übergeordnet zu bereinigen und nicht auf Stufe Agglomerationsprogramm» (Seite 27). Letztlich entscheidet also der Bund. Und dessen Haltung scheint klar!

Was unter «übergeordnet» auch noch verstanden werden kann, geht aus der nachfolgenden Stellungnahme des früheren Waldshuter Landrats Bernhard Wütz hervor.

Ob und was die Regierungen der Grenzkantone von dieser Kontaktebene wissen und in welcher Form sie beteiligt werden, ist nicht bekannt.

Die offene Frage bleibt: Ist unsere Region einig genug, «übergeordneten» Interessen zu widerstehen?

| Hugo Mahler

Gefunden auf <http://waldshut.suedblog.de>, Eintrag vom 05. Mai 2006

Landrat und Regionalverbandsvorsitzender Bernhard Wütz:

Die A 98 als durchgängige und leistungsfähige Ost-West- Verbindung ist unverzichtbar!

Für mich hat die A 98 zentrale landespolitische Bedeutung, da sie in ihrer Gesamtheit als europäische West-Ost-Verkehrsverbindung einen entscheidenden Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Baden-Württembergs, der Region Hochrhein-Bodensee und des Landkreises Waldshut leisten kann. Dies habe ich jüngst Herrn Ministerpräsident G. Oettinger erneut vorgetragen.

Damit die A 98 diese Wirkung auch entfalten kann, bedarf es allerdings einer entsprechenden bundes- und landespolitischen Prioritätensetzung, d.h. der zügigen Weiterplanung und des Weiterbaus der noch ausstehenden Abschnitte, vor allem auch im Raum Waldshut-Tiengen.

Um dies zu forcieren und die gesamtstrategische Bedeutung der A 98 klarzustellen, habe ich Herrn Ministerpräsident Günther H. Oettinger schriftlich gebeten, die A 98 als ein zentrales Infrastrukturprojekt für das Land Baden-Württemberg in die erste programmatische Regierungserklärung der neuen Legislaturperiode aufzunehmen.

Dies deshalb, damit auch gegenüber den Schweizer Nachbarkantonen und der Eidgenossenschaft die höchste Priorität dieses Projektes nochmals verdeutlicht wird. (!)

Für die Beschleunigung der Weiterplanung des Abschnitts Hauenstein - Tiengen der A 98 erwarte

ich vom Land Baden-Württemberg die Bereitstellung zusätzlicher Planungsmittel in Höhe von 200.000 € für das Jahr 2006. Diese hat Ministerpräsident Oettinger bei seinem Besuch in der Region Hochrhein-Bodensee am 13.02.2006 bereits in Aussicht gestellt.

Diese Zusatzmittel sind auch deshalb so wichtig, weil das eidgenössische Bundesamt für Strassen in einem Antwortschreiben an den Landkreis Waldshut und den Regionalverband Hochrhein-Bodensee der Erarbeitung einer grenzüberschreitenden, neutralen Machbarkeitsstudie zur Weiterführung der A 98 östlich Tiengen und zum Anschluss an das schweizerische Hochleistungsnetz bzw. den Bodenseeraum grundsätzlich zugestimmt hat.

Deshalb muss die Gunst der Stunde genutzt werden und die A 98 als Gesamtprojekt gemeinsam mit allen Akteuren auch grenzüberschreitend vorangetrieben werden. Nur wenn alle Kräfte im Land und in der Region gebündelt werden und alle Beteiligten ein klares Bekenntnis zur Realisierung einer leistungsfähigen und durchgängigen A 98 abgeben, wird es uns gelingen, diese mit vereintem Willen und im gemeinsamem Schulterschluss zu realisieren.

Kursivstellung durch Redaktion

Fakten ...

Unsere Darstellung zum Thema A98/E54 ist natürliche eine Momentaufnahme, verglichen mit den Zeiträumen einer allfälligen Umsetzung angestrebter Szenarien. Möglicherweise fällt auch die ganze aufgeblähte Mobilität samt ihren Wachstumsprognosen durch «höhere» Sachzwänge zusammen, wie ein Kartenhaus. Oder auch durch die (zu) späte Erkenntnis, dass die physische Existenz kommender Generationen schlussendlich von den Erträgen des (noch) nicht leichtfertig verbauten und asphaltierten Kulturlandes abhängen könnte. Dann also, wenn sich Teller und Regale, auf Grund der Weltlage, nicht mehr von herbeigekarrten und global eingeflogenen Nahrungsmitteln füllen lassen.

Doch derzeit sind in Bezug auf eine strassenbaulich bedingte Vivisektion der Kulturlandschaft Klettgau, mit den darin verlaufenden Grundwasserströmen, folgende Fakten zu berücksichtigen:

- Mit dem Inkrafttreten des Neuen Finanzausgleichs (NFA) ist der Bund allein für den Nationalstrassenbau und -unterhalt zuständig
- Der Autobahnanschluss Galgenbuck wird nicht deshalb vollständig durch den Bund finanziert, damit die Neuhauser ihre Strassen wieder für sich allein haben
- Die Klettgauerstrasse wurde ins Nationalstrassennetz aufklassiert
- Der «Sachplan Strasse, Entwurf 2002» des Bundes: Darin ist die Abnahme der A98 quer durch den Kanton Schaffhausen vorgesehen
- «Zahlen und Fakten 2006» des ASTRA (Amt für Strassen). In dieser Dokumentation ist die West-Ost-Verbindung über Schaffhausen unter dem Titel Europastrasse 54 (A98) vorgesehen und durch eine Skizze belegt
- Die vorseitig erwähnten Kontakte zwischen dem Regionalverband Hoahrhein-Bodensee und dem ASTRA: Darin geht es um die Weiterführung der A98 «*östlich Tiengen*», also östlich des bereits bestehenden A98-Torsos. «*Östlich Tiengen*» ist zugleich eine Absage an die Auffächerung der Verkehrsströme in eine linksrheinische Ablenkung über Koblenz-Zurzach-Glattfelden-Bülach-Winterthur und eine Route über das Wutachtal zur A81 bei Geisingen. Diese beiden sogenannten Bestvarianten¹ würden zudem Umwege von bis zu 40 Kilometern auslösen.
- Und wäre mit «*östlich Tiengen*» der Weiterbau der A98 durch das Wutachtal gemeint, dann bräuchte der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee nicht zusammen mit dem ASTRA eine grenzüberschreitende Machbarkeitsstudie erarbeiten!

¹ Überregionale Strassenverbindungen; Medienmitteilung der Baudepartemente SH, TG, ZH vom 27.6.2005