



## «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