

Sachplan Verkehr: Das Planungs-Staccato

Neue Wege ...

In den Luftverkehrsverhandlungen mit Deutschland müssten neue Wege besprochen werden. Auch andere grenzüberschreitende Anliegen des Wirtschafts- und Lebensraums Schweiz/Baden-Württemberg müssten einbezogen werden. So die diffuse Antwort der Zürcher Regierung auf eine parlamentarische Anfrage zur Verknüpfung von Strassenprojekten mit dem Anflugregime des Flughafens Kloten.

Am 20. Februar 2007 wurde in Schaffhausen unter den Titel «Blick in die Werkstatt» eine Planungsstudie über mögliche Verbindungen der Autobahnen A4 und A81 zwischen den Räumen Uhwiesen und Bietingen vorgestellt: Ein Straus bunter Strassenvarianten unter und über den Rhein, und neben und unter der Stadt Schaffhausen. Des starken Ziel- und Quellverkehrs wegen fehlten zwar auch anschauliche Ideen zum öffentlichen Verkehr nicht. Aber Zweifel sind angebracht. Diese Option dürfte die doch gewollten Strassenbauvorhaben nicht beeinflussen.

Bedenken aus dem Weinland

Kaum bekannt, wurden skeptische Stimmen aus dem nördlichen Weinland laut. Denn «mit dem begonnenen Ausbau der A4 wird der Verkehr durch das Weinland weiter zunehmen.» Aber das «Weinland will nicht zur Transitregion werden» (TA 26.2.07 u. 20.4.07). Eine zu späte Einsicht.

Vor der, inzwischen vollzogenen, Mittelrennung der A4 durch sog. Baken wurde der kapazitätsfördernde Ausbau der A4 mit dem Begriff «Todesstrecke» angeheizt: JA4 lautete das Gebot und man bekommt nun, was man wollte. Dass damit auch ein JA zur übergeordneten Nord-Süd-Achse E41 (Europastrasse 41) verbunden sei, war kein Thema. Es ist inzwischen auch belanglos, dass ein Anschlussbauwerk zur deutschen A81 bei Uhwiesen im kürzlich beschlossenen Zürcher Verkehrsrichtplan nicht

enthalten ist. Diesen Anschluss wird der Bund schon noch diktieren.

Die Befürchtung, die A4 könnte im Raum Benken mit der Hochrheinautobahn A98 verknüpft werden, ist derzeit eher unwahrscheinlich. Für den Anschluss an das schweizerische Hochleistungsnetz ist Schaffhausen auserkoren. Käme es dazu, dann würde das Resultat dieser Verknüpfung auch im Weinland spürbar sein!

Schaffhauser Regierung dagegen – hoffentlich auch nach den Eidg. Wahlen!

Zu wiederholten Malen hat die Schaffhauser Regierung bekräftigt, dass die Abnahme der Hochrheinautobahn A98 durch den Klettgau nicht in Frage komme. Letztmals auch bei der lebhaften Behandlung eines entsprechenden Postulats von Kantonsrätin Martina Munz, während der Ratssitzung vom 19. März 2007.

Eine konkrete deutsche Planung für den Weiterbau der A98 in Richtung Trasadingen existiere nicht, erklärte Regierungsrat Hans-Peter Lenherr. Die Planung der A98 ende heute (!) bei Lauchringen.

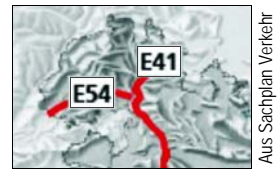
«Wenn dereinst Bedarf für einen Ausbau besteht, so ist gemäss dieser Studie¹ die Wutachtalstrasse (B314) auszubauen und auf diese Weise die A98 mit der A81 im Raum Singen zu verknüpfen. Dies entspricht auch dem aktuellen Stand der Projektierung auf deutscher Seite.»

Und, die Regierung wehre sich entschieden gegen eine Aufnahme der H13 (Klettgauerstrasse) ins Grundnetz des Bundes.

Hierzu ist anzumerken:

- Richtig ist zwar, dass die Weiterplanung der A98 in Richtung Trasadingen (noch) nicht existiert. Richtig ist aber auch, dass nach «dem aktuellen Stand der Projektierung auf deutscher Seite» kein Ausbau im Wutachtal vorgesehen ist.

¹ Synthesebericht Kantone SH, TG, ZH, Mediencommuniqué vom 27.6.2005



Dies weder als «Weiterer Bedarf» und schon gar nicht als «Vordringlicher Bedarf». Im Bundesverkehrswegeplan ist lediglich die Ortsumfahrung von Grimmelshofen mit 1,5 Kilometer Länge, zweispurig, enthalten.

- Richtig ist zwar – wie in der Ratsdebatte gesagt – dass die A98 momentan nur 2-spurig vorangetrieben wird. Für den Abschnitt 159 Hauenstein–Tiengen sind dafür 165 Mio. Euro eingesetzt. Richtig ist aber auch, dass für den gleichen Streckenabschnitt unter «Weiterer Bedarf» weitere 105,9 Mio. Euro für weitere zwei Fahrspuren veranschlagt sind und dass dieser Option bei der Bauausführung schon jetzt Rechnung getragen wird. Dies wohl nicht in der Absicht, diese vier Spuren dereinst im topografisch heiklen Bereich Wutachtal/Randen/Aitrachtal fortzusetzen.

Doch kurzum: Die Regierung wollte sich in ihrer vorgeblichen Haltung gegen die A98 absolut nicht durch das Parlament unterstützen lassen. Das Postulat Munz sei «unnötig und überflüssig».

Und die bürgerliche Ratsmehrheit – zwar ebenfalls verbal gegen die A98 argumentierend – schloss sich dem an. Vielleicht, weil sie die Verbindlichkeit des zu überweisenden Postulats vermeiden wollte? Doch gerade dies wäre ehrlicherweise auf Grund folgender Fakten nötig gewesen:

Bereits am 25.2.2004 erklärte der Bundesrat in Beantwortung einer Anfrage von NR Hans-Jürg Fehr vom 1.12.2003 zur Klettgauerstrasse:

«Die Klettgauerstrasse ist heute eine Kantonsstrasse. Im Entwurf des Sachplans Strasse ist sie im Grundnetz enthalten; sie wird mithin ‚aufklassiert‘.»

Seit 26. April 2006 liegt der «Sachplan Verkehr» des UVEK samt Erläuterungen und Strassenkarten vor. Diese übergeordneten Planungen enthalten im wesentlichen, was bereits im Entwurf 2002 versprochen wurde. Im folgenden sind daraus die Kriterien und Aussagen zu den Strassenprojekten und deren Skizzen angegeben, soweit sie sich auf den **nicht** «landschaftlich sensiblen Bereich» Klettgau beziehen:

Teil Erläuterungen, Kriterien für das Grundnetz:

Seite 14:

Kriterienanwendung, Übernahme Europastrassen in der Schweiz, Durchleiten des internationalen Verkehrs: Hier ist der eingezeichnete Strassenabschnitt Schaffhausen–Trasadingen eindeutig mit «E54» (Europastrasse 54) gekennzeichnet.

Seite 15:

Das Kriterium «Str 1», Durchleiten des internationalen Verkehrs für den Abschnitt Schaffhausen–Trasadingen ist erfüllt.

Seite 24, Analyse der Netzkohärenz:

Verbindungen, die gemäss den verwendeten Kriterien eindeutig ins Grundnetz gehören, deren Linienführung aber noch offen ist (Kerzers–Ins und und **E54 im Klettgau**).

Sachplan Verkehr, Teil Programm, Detailkarte A, Legende: Punktierter Linie Schaffhausen–Erzingen bedeutet: Grundnetz Strasse, Linienführung offen.



Somit ist nicht das Projekt offen, sondern nur dessen Linienführung! Die übergeordneten Planungen sehen also sehr wohl die Querung des Klettgau durch eine Autobahn vor, deren Verlauf jedoch nicht mit der bestehenden H13 übereinstimmen kann und muss.

Doch es genügt, frühere Richtplanungen einfach wieder zu aktivieren.

Neue alte Wege eben ...

| Hugo Mahler, VCS

www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00240/01406/index.html?lang=de

www.vcs-sh.ch, Rubrik Themen