

Hochrheinautobahn A 98: Eine Sackgassen-Autobahn am Schwarzwaldhang

Am Hochrhein zwischen Basel und Bodensee soll eine komplett neue Autobahn gebaut werden, die durch ein bislang unzerschnittenes und ökologisch höchst wertvolles Gebiet führt. Die A 98 nördlich des Rheins soll die durch viele Städte führende B 34 entlasten, dabei stammen 80 Prozent des Verkehrs auf der Bundesstraße aus diesen Städten selbst. Auch steht die Autobahn für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung, die den Grenzverkehr zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz stärkt. Doch aufgrund eines unmöglichen Anschlusses an das bestehende Autobahnteilstück bei Singen würde die A 98 nur zu einer für den überregionalen Verkehr wertlosen Sackgasse. Insgesamt 880 Millionen Euro an Steuergeldern plant der Bund für eine nutzlose Autobahn zu verschwenden, die massive Schäden an Natur und Landschaft anrichtet.



Kurzsteckbrief

Die Neubauplanung muss gestoppt werden, weil sie massive ökologische Eingriffe verursacht aber weder lokale noch überregionale Verkehrsprobleme löst.

Länge: 40,8 km	Kosten (2014): 881,9 Mio. Euro	Vordringl. Bedarf / NKV: 2,6
2-spuriger Neubau. Dann Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 30.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Alternative: Punktueller Ausbau der B 34, Tunnellösungen.

Keine Lösung für den Lärm

Unbestritten gibt es entlang der B 34 in einzelnen Orten wie Waldshut relativ hohe Verkehrsbelastungen, unter denen die Anwohner*innen leiden. Die geplante A 98 soll die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten – ob das gelingt, ist allerdings mehr als fragwürdig. Denn auf der B 34 sind lediglich 12–19 Prozent des Verkehrs durch diese Orte überregional. Der mit mehr als 80 Prozent weit überwiegende Teil ist regionaler Verkehr, der nicht auf die weiter entfernte A 98 wechseln wird.

Gravierende Umweltfolgen bleiben bei Planung außen vor

Die Trasse der geplanten Autobahn liegt am Hang über dem Rhein am Rande des Schwarzwalds und führt durch ein unzerschnittenes, ökologisch höchst wertvolles Gebiet. Die Umweltfolgen werden im BVWP entsprechend auch als „hoch“ bewertet. Schon in der Umweltbewertung beim BVWP 2003 wurde das Projekt unter einen besonderen „naturschutzfachlichen Vorbehalt“ gestellt – jedoch ohne Auswirkungen auf die Planung.

An keiner Stelle im BVWP 2030 wird deutlich, aus welchen Gründen und konkreten und nachvollziehbaren Bewertungsergebnissen heraus der naturzerstörenden Autobahn-Bergtrasse der Vorrang gegenüber ortsnahen Umfahrungen entlang der B 34 eingeräumt wird. Dabei hatten sowohl der BUND als auch die ehemalige grünrote Landesregierung machbare Projektalternativen zur Bergtrasse angemeldet und gutachterlich untersuchen lassen, mit sehr positiven Ergebnissen für die Planungsalternativen. Das offizielle Projektdossier zur A 98 wirkt vor diesem Hintergrund wie eine „Black Box“ – unverständlich, unvollständig und intransparent.

A 98 eine Sackgasse?

Aktuell fahren täglich 20.000 Fahrzeuge auf der B 34. Auf der ausgebauten A 98 könnten es laut Prognosen 32.000 Kraftfahrzeuge pro Tag sein, hinzu kommen weitere 15.000 auf der B 34. Hinter der Grenze, unmittelbar auf der anderen Rheinseite liegt die Schweizer A 3, die in Bedarfsfestlegung und Planung der grenznahen A 98 berücksichtigt werden müsste. Für den überregionalen Verkehr, zum Beispiel von Basel Richtung München, ist die A 3 ohnehin besser geeignet, da die A 98 bei Schaffhausen auf Schweizer Seite nicht weitergeführt werden kann. Der Anschluss an das bestehende Teilstück der A 98 bei Singen lehnte der Schweizer Kanton Schaffhausen unmissverständlich ab. Durch den fehlenden Anschluss

würde die A 98 nicht zu einer leistungsstarken Ost-West-Verbindung, sondern zu einer langen Sackgasse, die für den überregionalen Verkehr wertlos ist.

Alternative

Orte wie Waldshut, Schwörstadt, Wehr und Bad Säckingen sind durch ein hohes Verkehrsaufkommen auf der B 34 und durch Zubringerstraßen stark belastet. Priorität sollte deshalb der passgenaue und anwohner*innenfreundliche Ausbau der B 34 haben. Beispielsweise könnte ein Tunnelneubau bei Schwörstadt und in Waldshut erhebliche Entlastung bringen. Durch eine Stärkung der Hochrheinbahn durch Streckenausbau, Elektrifizierung und engere Taktung könnte die Straße zusätzlich entlastet und Verkehr klima- und lärmschonend auf die Schiene verlagert werden.

Fazit

Der BUND spricht sich gegen den Neubau der A 98 aus, da das Projekt große Schäden verursacht, ohne die Probleme vor Ort zu lösen. Zur Lösung der Verkehrsprobleme in dieser Region ist eine aktualisierte Bedarfsprüfung und eine integrierte Verkehrsplanung notwendig, die insbesondere die Schiene mit in den Blick nimmt.

Kontaktpersonen

Ulrich Faigle, BUND Hochrhein, Fon: 0 76 23/6 28 70, Mail: bund.hochrhein@bund.net

Klaus-Peter Gussfeld, BUND BW, Fon: 07 11/62 03 06 15, Mail: klaus-peter.gussfeld@bund.net