

Hintergrundpapier zur Planung der A 98

Kritik des BUND an der Gesamtplanung

Die heutige Planung der Autobahn A 98 geht zurück auf erste Konzeptstudien in den frühen 60er Jahren. Realisiert werden sollte eine durchgehende Autobahn von der A 5 bei Weil am Rhein entlang von Hochrhein und Bodensee bis an die bayerische Landesgrenze (sogenannte „Hochrhein-Bodensee-Autobahn“). Anfang der 80er Jahre wurde die Planung einer Bodensee-Autobahn, nicht zuletzt aufgrund massiver Widerstände in der Bevölkerung, zugunsten eines Ausbaus der B 31 aufgegeben. 1985 wurde der westliche Teil der Trasse als „Hochrheinautobahn A 98“ von Weil bis Lauchringen an der Schweizer Grenze zum Kanton Schaffhausen erstmalig in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen. Seit 1990 wird die Planung der A 98 sukzessive vorangetrieben (siehe Anhang: A 98 Realisierungsstand).

Der BUND lehnt den Bau einer Hochrheinautobahn aus folgenden Gründen ab:

1. Verkehrspolitisch ist die A 98 ein Torso und dient nicht dem weiträumigen Transitverkehr

Die Planungsgrundsätze und Ziele aus den 60er Jahren sind heute nicht mehr aktuell und können nicht mehr zur Rechtfertigung einer überholten Autobahnplanung dienen. Von einer durchgehenden überregionalen Transit-Verkehrsverbindung von der A 5 nach Osten in den Raum München kann nicht mehr gesprochen werden. Die Planung einer Autobahn entlang des Bodensees wurde schon in den frühen 80er Jahren zugunsten eines Ausbaus der B 31 mit Ortsumfahrungen gestoppt. Am Hochrhein endet die Trasse der A 98 spätestens bei Lauchringen buchstäblich im Acker. Eine Weiterführung der A 98 zur Anbindung an die A 81 bei Singen ist nicht möglich, ohne dass Schweizer Territorium in Anspruch genommen wird. Der Kanton Schaffhausen hat aber eindeutig erklärt, dass die Autobahn auf seinem Gebiet nicht fortgeführt wird.

Zudem: In Zeiten europaweiter Verkehrskonzepte und internationaler Planungsrichtlinien müssen im Verkehr grenzüberschreitende Lösungen gefunden werden. Dies bietet sich im Besonderen am Hochrhein an. Mit der geplanten Trasse wird in wenigen Kilometern Entfernung eine parallele Autobahnführung zu der A 3 in der Schweiz vorliegen. Im Sinne eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Steuergeldern, Erholungslandschaft und Natur kann auf diesen parallelen Autobahnausbau auf deutscher Seite als A 98 verzichtet werden.

2. Die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten am Hochrhein

ist gering

Mit der A 98 als Bergtrasse wird die Verkehrsproblematik in den Städten und Gemeinden am Hochrhein nicht gelöst. Nur 12 – 19 Prozent des heutigen Straßenverkehrs sind überregional. Der überwiegende Teil des Verkehrs ist regional geprägt und bewegt sich als Ziel- und Quellverkehr zwischen den Städten am Hochrhein und Hotzenwald/Dinkelberg. Dieser wird sich auch künftig hauptsächlich auf den talnahen kürzeren Strecken bewegen. Aufgrund der räumlichen Entfernung von den Orten, den langen Auffahrtswegen zu einer Autobahn am Berg sowie dem überwiegenden örtlichen Verkehr wird sich die Entlastung der Städte und Gemeinden in engen Grenzen halten. Damit wird den Argumenten für den Bau der Autobahn die Grundlage entzogen.

Durch den Bau der Autobahn wird nach Meinung des BUND zudem weiterer Verkehr generiert. Beispiel: In den Scopingunterlagen zur A98.6 Wehr bis Rothaus werden Verkehrszahlen von aktuell 20.000 Fahrzeugen/24h auf der B 34 genannt. Bis 2018 sollen diese auf 23.000 Fahrzeugen/24h steigen. Wenn die A 98 gebaut wird, ist mit Zahlen von 32.000 Fahrzeugen/24h auf der A 98 zu rechnen und zusätzlich 15.000 Fahrzeugen auf der B 34 durch Bad Säckingen.

3. Naturschutzfachlich ist eine A 98 als Bergtrasse unverantwortlich

Die A 98 als Bergtrasse ist naturschutzfachlich unvertretbar. Bereits 1995 zeigt eine – aus heutiger Sicht unvollständige – Variantenprüfung, dass die Bergvariante in fast allen Umweltbelangen schlechter abschneidet als die anderen Talvarianten. Mittlerweile wurde das Naturschutzrecht erheblich verschärft. Der Auftrag des Bundesverkehrswegeplans 2003 zur A 98 lautete denn auch: "Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag." Es ist nicht zu erkennen, dass dieser naturschutzfachliche Planungsauftrag in fachlich korrekter Weise abgearbeitet wurde.

Der Bau der A 98 zerstört zahlreiche Lebensräume. Alleine beim Bauabschnitt werden nach den bisher letzten vorliegenden Unterlagen bei der 98.6 zwischen Rheinfeldern und Bad Säckingen werden in 223,88 Hektar eingegriffen, so dass diese durch die Trasse beeinflusst werden. Der Verlust durch Versiegelung beträgt 25.92 Hektar. Der Bau der A 98 zerstört Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiete und geschützte Biotope im Bereich Humbel, Wallbach und bei Obersäckingen und landwirtschaftliche Nutzflächen mit höchster Bodenqualität auf dem Whyler. Dabei verbraucht die A 98-Bergtrasse die meisten Flächen. Zudem werden wichtige Erholungswälder höchster Kategorie um Wehr und Bad Säckingen zerschnitten und dadurch ihrer Funktion beraubt. So bedeutet der Bau der A 98 einen massiven Eingriff in Naherholungs- und FFH-Schutzgebiete.

Eine Planung der A 98 als Bergtrasse kollidiert damit mit wichtigen landespolitischen Vorgaben zum Naturschutz:

Der BUND setzt sich für ein menschen-, umwelt- und naturschutzverträgliches Gesamtverkehrskonzept am Hochrhein ein:

Der BUND setzt sich dafür ein, dass die Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen erhalten bleiben. Zusammenhängende Lebensräume sollen bewahrt werden. Deshalb möchte der BUND die bisher favorisierte Trasse der A 98 verhindern. Der BUND setzt sich für umweltgerechtere Verkehrskonzepte ein – zum Schutz der Menschen und Natur vor Immissionen.

Bessere Varianten: Ortsnahe Umfahrungen und Ausbau des Schienenverkehrs

Gegenüber der A 98 ist für den BUND eine Optimierung der B 34 die bessere Variante, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die verschiedenen Ortschaften müssen durch ortsnahe Umfahrungen vom Durchgangsverkehr befreit werden. Als Maßnahmenpaket fordert der BUND im Abschnitt A 98.5 eine Talvariante durch den Ausbau der B 34 und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierzu muss die Hochrheintalbahn elektrifiziert und vollständig zweigleisig ausgebaut werden. Als weitere Variante ergibt sich die Einbindung der Schweizer A 3, die parallel drei bis fünf Kilometern entfernt verläuft.

Bisherige BUND-Erfolge

Die A 98-Planungen werden überdacht. Durch den neuen Planungsstab beim Regierungspräsidium Freiburg gab es eine überfällige Neuaufnahme von Umweltverträglichkeitsprüfungen nach den umfangreichen Stellungnahmen und Bedenken der Umweltverbände. Durch die Anhörung konnte erreicht werden, dass die veralteten Unterlagen aus den 1990ern intensiv aufgearbeitet wurden. Außerdem wurde nun eine vertiefte Prüfung und Nachuntersuchung auf Umwelt- und Naturschutzbelange durch die Planungsbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg eingeleitet. Der BUND gab den Anstoß für eine Dachverträglichkeitsprüfung über mehrere Planungsabschnitte hinweg.

Neben der Einforderung der gesetzlichen Planungsgrundsätze kam es bei der A 98.5 zu einer erneuten Anhörung zu naturschutzrechtlichen Belangen und Nacharbeitung nach Beginn des Offenlegungsverfahrens.

Anhang

A 98 Realisierungsstand

- 1960er: Konzeptstudien einer A 98 Hochrhein-Bodensee-Autobahn
- 1970: Linienbestimmung A 98 Hochrhein-Bodensee-Autobahn
- 1985: Aufnahme der Hochrheinautobahn in den Bundesverkehrswegeplan
- 1986: Fertigstellung A 98 Abschnitt Weil am Rhein bis Lörrach Waidhof
- 1991 - 1997: Fertigstellung einbahnige Ortsumgehung Tiengen als A 98 Abschnitt. Planfeststellungsbeschluss für zweite Fahrbahn verfällt nach 10 Jahren
- 1988: Juristische Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses A 98 Lörrach-Waidhof bis Rheinfelden-Karsau, wegen Abwägungsfehler
- 1994: Planfeststellungsbeschluss A 98 Lörrach-Waidhof bis Rheinfelden-Karsau
- 1996: Scopingtermin zur A 98.5 Karsau - Wehr
- 1995 - 2005: Bau A 98 Abschnitt Lörrach - Rheinfelden (8km) mit der A 861 (4,6 km) Verbindung zum Schweizer Autobahnnetz A3
- 2004: Fertigstellung Abschnitt Luttingen - Hauenstein (2 km für 21 Mio €) – Abfahrt wird Unfallschwerpunkt
- 2005 - 2012: Bau Abschnitt Rothaus - Luttingen (7km)
- 2007: Neustart der Planungen A 98.5 Karsau bis Wehr (10,5 km)
- 2008: Neustart der Planungen Wehr bis Rothaus (6 km)
- 2011-2016 Bau des Restabschnitt A 98.4 Dreieck A 861 bis Ausfahrt Karsau - Minseln (ca. 3 km)
- 2012 Fertigstellung Abschnitt Rothaus - Luttingen (7 km)
- 2012 Diskussion um eine Konsenstrasse um Wehr-Brennet mit einer vom BUND vorgeschlagenen Taltrassenführung
- 2012 Verkürzung des Abschnitts A 98.5 von Karsau – Wehr auf Karsau-Schwörstadt
- 2013: Neustart der Planungen A 98.5 Karsau bis Schwörstadt (7 km) in Abstimmung mit dem Abschnitt A 98.6 Schwörstadt - Rothaus