

Vorlage: 2023/210

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
15.05.2023	Gemeinderat	Entscheidung	öffentlich

Fachamt: Oberbürgermeister

Beteiligte Ämter:

Verfasser:

TOP: Vorstellung der Vorzugstrasse der DEGES

Beschlussantrag:

- a) Der Gemeinderat nimmt Kenntnis vom Untersuchungsergebnis der DEGES GmbH zur Vorzugstrasse im Abschnitt 8/9 der A 98 und begrüßt die darin präferierte Variante B2a.
- b) Der Gemeinderat bekräftigt die Dringlichkeit einer durchgängigen, leistungsfähigen Straße am Hochrhein
- c) Der Vorhabensträger wird gebeten, in enger Abstimmung mit allen Beteiligten die erforderlichen Planungen weiter zu vertiefen und möglichst zügig eine genehmigungsfähige Planungsgrundlage zu erarbeiten. Gemeinsames Anliegen der Region ist es, dabei insbesondere die Beeinträchtigungen für Dogern auf Grundlage einer Gesamtlärmbetrachtung durch Optimierungen und Lärmschutzmaßnahmen auch in Verbindung mit der bisherigen B34 noch weiter zu minimieren.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushaltsplan: Ja
 Nein

Sachverhalt:

Am 17. März 2023 hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Rahmen eines Informationsabends unter großer öffentlicher Aufmerksamkeit das langerwartete Ergebnis ihrer Variantenuntersuchung bekanntgegeben. Diese bezog auf die Linienführung im Abschnitt 8/9 der A98 zwischen Hauenstein und der Anschlussstelle Tiengen/West (Anlage).

Untersuchungsrahmen

Die DEGES hat, begleitet von einem intensiven Bürgerbeteiligungsverfahren mit insgesamt fünf Planungswerkstätten, für den Abschnitt 8/9 eine Vorzugsvariante ausgearbeitet. In diesen hat die DEGES die Teilnehmenden über die Trassenvarianten und das planerische Vorgehen informiert und anschließend etliche Prüfaufträge bearbeitet. Die Ergebnisse wurden wiederum im Plenum diskutiert.

Nachdem in den Jahren 2020 und 2021 mögliche Streckenverläufe (Trassenvarianten) im engen Austausch mit den Vertretern aus der Region sondiert worden waren, fand im Frühjahr 2022 der finale Vergleich der Varianten (vgl. Anlage) anhand planerischer und umweltfachlicher Kriterien statt. Kriterien waren:

- Raumstrukturelle Wirkungen,
- Verkehrliche Beurteilung
- Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung und bautechnische Realisierbarkeit
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Gebiets- und Artenschutz

Dabei stellte sich heraus, dass die „Bergtrassen“ im Variantenvergleich nicht als vorzugswürdig und rechtssichere Lösungen zu verfolgen sind. Dies liegt insbesondere daran, dass die Teilflächen des FFH-Gebietes „Albtal zum Hochrhein im Mühlbach- und Albtal“ sich nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen queren lassen. Die durchgeführten Variantenuntersuchungen zeigen, dass mit der Variante B2a eine deutlich weniger konflikthafte Alternative innerhalb des Planungskorridors zur Verfügung steht.

Unter Berücksichtigung aller abwägungs- und entscheidungserheblichen Belange ist daher insgesamt eine Talvariante vorzuziehen.

Der nächste Schritt war die Abstimmung der Ergebnisse mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie der Autobahn GmbH des Bundes. Dabei wurde die Untervariante B2a als neue Vorzugsvariante bestätigt.

Alle betrachteten Trassenvarianten beginnen westlich von Hauenstein im Abschnitt A98.7 und schließen an der bestehenden Anschlussstelle Tiengen-West an die vorhandene BAB 98 an. Im Planungskorridor A verlaufen insgesamt vier Trassenvarianten (Taltrassen), die einen Trassenverlauf beschreiben, welcher der B34 folgt. Unterschiede in diesen Trassenvarianten ergeben sich in der Linienführung im Bereich Albert und der Ausgestaltung der Abfahrt in Hauenstein (Varianten A1 bis A4a). Der östlich der ehemaligen Papierfabrik Albruck gelegene Planungsabschnitt besitzt bei allen dieser vier Varianten einen identischen Trassenverlauf bis zum Anschluss an den Abschnitt 10 in Waldshut-Tiengen. In diesem Bereich folgt die A98 zunächst der B34 bevor sie in der Ortslage von Waldshut in einem Tunnel geführt wird. Innerhalb des bahnparallelen Planungskorridors (Korridor B) verlaufen zwei lagegleiche Trassenvarianten (ebenfalls Taltrassen). Der Unterschied der beiden untersuchten Varianten besteht im Wesentlichen in der Höhentrassierung im Bereich Hauenstein bis östlich der Ortslage von Albruck. Hier wird die Variante B1a oberflächennah geführt, während die Variante B2a (Vorzugsvariante) in diesem Bereich komplett im Tunnel verläuft (s.u.).

Für die Bergvarianten wurden unterschiedliche Trassenführungen geprüft. Auf Grundlage der im Variantenvergleich 2006, am Berg geführten Vorzugsvariante „Riedtrasse“ wurden im Planungskorridor C weitere Linienführungen erarbeitet und aus umweltfachlicher Sicht optimiert. Diese Optimierungen beziehen sich zum größten Teil auf eine geänderte Trassenführung im Bereich des Liederbachtals. Neben den so entwickelten oberflächennah geführten Varianten wurden die Varianten ebenfalls als Tunnellösung betrachtet.

Im Planungskorridor D wurde die sogenannte „Kiesenbachtrasse“ (zweitbeste Trasse im Variantenvergleich 2006) in den Planungsprozess eingestellt und weiter berücksichtigt. Die Kiesenbachtrasse startet im Linienverlauf wie die Bergvariante C2 und geht dann über in die Variante B mit parallelem Verlauf südl. der B34.

Während bei den Taltrassen der Fokus auf einer optimalen Einbindung der Trasse in die bereits bestehenden Siedlungsflächen, die Sicherstellung der untergeordneten Erschließung sowie eine Abschätzung möglicher Schadstoffbelastungen und Schallemissionen der angrenzenden Bebauung liegt, sind für die am Berg geführten Varianten hauptsächlich die umweltfachlichen Belange ausschlaggebend.

Das Ergebnis dieses Vergleichs ist die Vorzugsvariante B2a. Sie bildet die verbindliche weitere Grundlage für die Entwurfsplanung, Planfeststellung, Ausführungsplanung und den Bau der Teilstrecke.

Vorzugstrasse im Abschnitt 8/9

Die Trasse bindet auf Gemarkung Laufenburg an den bereits bestehenden Abschnitt 7 an und wird direkt östlich des dortigen FFH-Gebiets mit einer neuen Anschlussstelle mit dem nachgeordneten Bestandsnetz verknüpft. Danach quert die Vorzugstrasse das Mühlbachtal, die Ortslage Albert, die Alb und die Bebauung von Albbruck mit einem ca. 4 Kilometer langen Tunnel, der zunächst nördlich der Bahnlinie geführt wird. Er endet östlich von Albbruck nach Querung der Bahnstrecke und der B 34. Im Anschluss verläuft die Trasse südlich der B 34, zwischen den Ortslagen Dogern und Waldshut. Die jetzige B 34 kann nach Fertigstellung der A 98 zukünftig für die untergeordnete Erschließung genutzt werden. Östlich von Dogern schwenkt die Trasse nach Norden ab und unterfährt die Ortslage von Waldshut in einem ca. 5,5 Kilometer langen Tunnel.

Die Bahnstrecke, die L 161 und die „Schlücht“ werden wiederum mit einer Brücke überquert bevor der Anschluss an den Abschnitt 10 an der heutigen AS Tiengen-West erfolgt. Die Länge der Variante beträgt ca. 15,4 km. Die Entwurfparameter entsprechen der Entwurfsklasse EKA 1 A gemäß RAA (Fernautobahn).

In ihrer Bewertung kommt die DEGES zum Ergebnis, dass die Vorzugsvariante B2a mit ihrem Trassenverlauf im Talraum und den verhältnismäßig langen Tunneln die topografischen Voraussetzungen im Hochrheintal im Übergangsbereich zum Südschwarzwald mit der vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur und den naturräumlichen Voraussetzungen sowie der Natura-2000-Gebietskulisse am besten widerspiegelt. Die Variante B2a berücksichtigt die Belange und Ziele der Region sowie die Interessen der Bevölkerung bestmöglich. Unter Berücksichtigung fachplanerischer, insbesondere umweltrechtlicher Anforderungen, den räumlichen Rahmenbedingungen und den vorhandenen technischen Lösungsmöglichkeiten ist keine andere Variante in der Gesamtbetrachtung vorzugswürdiger.

Bewertung durch die Verwaltung

Auch wenn die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erst im nachgeordneten Planfeststellungsverfahren eine abschließende Wertung über Eingriffswirkung und Genehmigungsfähigkeit der vorliegenden Vorzugsvariante ermöglichen werden, vermeidet die Vorzugsvariante wesentliche Konflikte im Bereich der betroffenen Gemeinden Albbruck, Dogern und der Stadt Waldshut-Tiengen. Die Auswahl der Vorzugsvariante durch die DEGES wird geteilt und als derzeit bestmögliche und konfliktärmste Trasse beurteilt. Sie ist nicht nur ein unter fachplanerischen, insbesondere umweltrechtlichen Aspekten gelungenes Ergebnis der Variantenbetrachtung, sondern auch eine Trasse, die die Belange der Region und die Interessen der Bevölkerung bestmöglich berücksichtigt. Sie löst viele in der Region seit Jahren intensiv diskutierte Probleme.

Zwar ist die Vorzugsvariante baulich aufwändig und mit hohen Kosten verbunden, jedoch ergibt der Variantenvergleich, dass die vermeintlich günstigeren Lösungen nicht erheblich kostengünstiger sind.

Wie sich in der Variantenplanung gezeigt hat, sind auch dort zur Gewährleistung der Genehmigungsfähigkeit baulich aufwändige Lösungen vorzusehen. Und trotzdem verbleiben dort größerer Beeinträchtigungen als bei der Vorzugsvariante. Somit verspricht die Vorzugsvariante die besten Realisierungschancen und größtmögliche Schonung von Menschen, Natur und Landschaft.

Die steile und enge Verbindung von der A98 zur B34 (Abfahrt Hauenstein) wird mit der Vorzugsvariante erheblich entlastet, insbesondere auch vom Schwerverkehr. Dieser kann künftig über die anderen Anschlussstellen die Gewerbegebiete im Hochrhein direkt und ortsdurchfahrtfrei erreichen. Diese signifikant geringere Verkehrsbelastung führt zu einer spürbaren Entschärfung des Konfliktpunktes und wird begrüßt. Bei der weiteren Planung der Anschlussstelle durch die DEGES sollte diese Entlastung jeweils unter Berücksichtigung der dann vorliegenden Erkenntnisse verifiziert werden.

Die Vorzugsvariante tangiert insbesondere die Gemeinde Dogern, dort besonders den südlichen Bereich. Gemeinsames Anliegen der Region ist es, auf Grundlage einer Gesamtlärbetrachtung bei der weiteren Ausplanung die Beeinträchtigungen durch Optimierungen und Lärmschutzmaßnahmen auch in Verbindung mit der bisherigen B34 noch weiter zu minimieren. Mit der gefundenen Vorzugsvariante bleibt die B34 verfügbar und eine Rückverlagerung des Verkehrs in die Ortslage Dogern ist somit nicht zu besorgen.

Von den Baumaßnahmen bei der Realisierung werden alle Gemeinden im Abschnitt 8/9 betroffen sein. Bei der späteren Ausführungsplanung sind Lösungen zu entwickeln, die möglichst geringe Belastungen mit sich bringen.

Weiteres beabsichtigtes Vorgehen

Die DEGES präsentierte im Rahmen der Trassenvorstellung den nachfolgenden voraussichtlichen Zeitplan bis zur Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses:

- Abschluss Vorplanung (2. Quartal 2023)
- Abschluss Entwurfsplanung (2. Quartal 2026)
- Beginn Planfeststellungsverfahren (2. Quartal 2027)
- Planfeststellungsbeschluss (4. Quartal 2028)

Die Verwaltung begrüßt und unterstützt diese Zeitplanung und die Vorzugsvariante der DEGES und empfiehlt der dem Gemeinderat, dies ebenfalls zu tun.

In der Sitzung werden die Vertreter der DEGES die Planungen vorstellen und für Fragen und Anregungen zur Verfügung stehen.

Anlage 1: Vorzugsvariante und Variantenübersicht