



Sitzungsvorlage zur öffentlichen Sitzung		Drucksache Nr	DSPA 12/21-Ö
des Planungsausschusses am	19.10.21	Aktenzeichen	60.312

Zu Tagesordnungspunkt: 2)

Hochrheinautobahn A 98

- Variantenentscheid Abschnitt 6
 - Verkehrsuntersuchung BAB A 98 Hochrheinautobahn
 - Aktueller Sachstand Abschnitte 8 und 9
- Präsentation durch die DEGES GmbH
- *beschließend*
-

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

a) Der Planungsausschuss nimmt Kenntnis vom Untersuchungsergebnis der DEGES GmbH zur Vorzugstrasse im Abschnitt 6 der A 98 und begrüßt die darin präferierte Variante 5b.

b) Die Untersuchungsergebnisse zur künftigen Entwicklung der Verkehrszahlen am Hochrhein (Verkehrsuntersuchung) werden ebenfalls zur Kenntnis genommen; diese bestätigen die Dringlichkeit einer durchgängigen, leistungsfähigen Straße am Hochrhein eindrucklich.

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.

Erläuterung zum Tagesordnungspunkt:

Am 14. Juli 2021 hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) eine digitale Informationsveranstaltung veranstaltet. Thema der Informationsveranstaltung waren die Verkehrsuntersuchung für die DEGES-Planungsabschnitte 6, 8 und 9 sowie die Variantenfindung und die Vorzugsvariante für den Neubau der A 98 im Abschnitt 6. Die zugehörigen Präsentationen sind unter den am Textende aufgeführten Links zum Download abrufbar.

In der Sitzung des Planungsausschusses wird ein Vertreter der DEGES die Planungen vorstellen und für Fragen und Anregungen zur Verfügung stehen.

- Variantenentscheid Abschnitt 6

Die DEGES hat auf Grundlage der im „Bürgerforum 2013“ diskutierten Varianten insgesamt 7 Varianten bzw. Untervarianten eingehend untersucht und Untervariante 5b als neue Vorzugsvariante entwickelt:

- V1: Nord + Bergsee (Bergtrasse)
- V2a: Nord + Röthekopf (Alternative)
- V4: Kombitrasse/Konsenstrasse



- V5: Süd + Bergsee (südl. Bergseetrasse)
- V5 a: Süd + Bergsee (Alternative)
- V5 b: Süd + Röthekopf (Alternative)
- V6: Süd + langer Röthekopftunnel (Alternative)

Die Varianten 1 und 2a führen, von der Gemarkung Schwörstadt kommend, gebündelt auf der Linie der ursprünglichen amtlichen Bergtrasse auf die Gemarkung Öflingen, überqueren mittels ca. 1 km langem und 60 m hohem Brückenbauwerk das Wehratal und teilen sich im Bereich des Gewanns „Wyhler“ auf in die Röthekopfvariante mit nördlicher Umfahrung des Bergsees und in die südliche Bergseetrasse.

Die Varianten 3, 5 und 6 werden nach Überquerung des Wolfsgrabens und noch im Bereich der Gemarkung Schwörstadt auf der Linie der ursprünglichen Taltrasse ins Tal herabgeführt, überqueren auf Höhe des Lachengrabens die B 34, um vorbei am Naturschutzgebiet „Wehramündung“ die Wehra zu überqueren. Östlich der Wehra schwenken Variante 4 (Kombitrasse) und Variante 6 nach Norden in den langen Röthekopftunnel, Variante 5 verläuft südlich des Bergsees. Im Zuge der Planung wurden die beiden Untervarianten 5a und 5b entwickelt, die nach dem Abstieg ins Rheintal weiter nach Süden ausholen und das Wehratal mit einer insgesamt 1.140 m langen und bis zu 11 m hohen Talbrücke durch das Industriegebiet „Rheinau-Nagelfluh“ queren und in einem großen Bogen um das Wohngebiet „Weckertsmatt“. Im Bereich des heutigen Anschlusses von Wallbach an die B 34 ist die Anschlussstelle „Wehr“ geplant. Hier wird die konkrete Planung derzeit noch mit der Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Wehratalbahn, die in diesem Abschnitt eine geänderte Schienentrasse untersucht, abgestimmt.

Variante 5a verläuft in Richtung Osten südlich des Bergsees, Variante 5b im langen Röthekopftunnel. Im östlichen Teil des Planungsabschnittes wurden im Bereich des FFH-Gebietes „Murg zum Hoahrhein“ die Ursprungsvariante (bisherige Planung des RP Freiburg), die Südvariante und eine nördliche Tunnelvariante untersucht.

Bei der abschließenden Bewertung durch die DEGEG haben sich bei den technischen Belangen im Westen die Varianten 5a und 5b als geeignet erwiesen, im Osten die Ursprungstrasse. In den Umweltbelangen liegen im Westen die Varianten 1a, 4 und 5b vorne, im Osten jeweils der Tunnel. In der gesamthaften Abwägung ergibt sich daraus als Empfehlung die Variante 5b im Westen und der Tunnel im Osten auf Gemarkung Bad Säckingen.

Bei der Variante 5b ist gewährleistet, dass die bisherigen Hindernisse im Bereich Brennet/Öflingen umfahren werden, die bestehenden Verkehrsbauwerke B 34 und die Bahntrasse unberührt bleiben und der Schutz der Bad Säckinger Heilquellen sichergestellt werden kann. Zudem liegt das Bad Säckinger Kurgelbiet südlich des 2,7 km langen Röthekopftunnels, so dass die vom Bau und Betrieb der Autobahn ausgehenden Störungen beschränkt werden können.

Nach einer kurzen Führung der Autobahn in Offenlage nördlich von Bad Säckingen, wird auch das FFH-Gebiet „Murg zum Hoahrhein“ mit einem ca. 1,2 km langen Tunnel unterquert. Danach mündet die Trasse bei der Anschlussstelle Murg in den bereits bestehenden Abschnitt A 98.7.

Die Verbandsverwaltung begrüßt die von der DEGEG ermittelte Vorzugsvariante 5b, die wesentliche Elemente der im Jahr 2012 vom Regionalverband politisch beschlossenen Konsenstrasse aufgreift. 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.

Weiteres beabsichtigtes Vorgehen

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

- Abschluss Vorplanung (12/2021)
- Abschluss Entwurfsplanung (03/2024)
- Beginn Planfeststellungsverfahren (09/2025)
- Planfeststellungsbeschluss (03/2027)

- Verkehrsuntersuchung BAB A 98 Hoahrheinautobahn

In einer gesonderten Untersuchung hat die DEGES die Entwicklung des Verkehrs am Hoahrhein bis zum Jahr 2040 prognostiziert. Hierbei wurde die heutige verkehrliche Ausgangslage für das Jahr 2020 im Verkehrsmodell analysiert und darauf basierend die Prognose für das Jahr 2040 entwickelt.

Die bis dahin geplanten Ausbaumaßnahmen (Hoahrheinautobahn soweit bereits im Bau, Bau von verschiedenen Ortsumfahrungen, z.B. Grenzach, Wyhlen, Oberlauchringen, Jestetten) sind dabei ebenso berücksichtigt wie der Ausbau des Schweizerischen Straßen- und Autobahnnetzes sowie die Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf der Hoahrheinstrecke nach der Elektrifizierung.

Im Prognosemodell wird die künftige Situation sowohl mit als auch ohne den Weiterbau der A 98 analysiert. Dabei wird das durch die aktualisierte Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung zu erwartende Verkehrsaufkommen für das Jahr 2040 errechnet, welches auch die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens berücksichtigt. Basierend auf dem Jahr 2040 verglichen werden die Prognosenullfälle – ohne Weiterbau der A 98 – mit der durch den Bau der Abschnitte 6 und 8/9 geänderten Situation.

Zusammenfassend gelangt die Studie zu folgenden Erkenntnissen:

Die aktuellen deutschen und schweizerischen Verkehrsprognosen sind deutlich höher als in vorhergehenden Untersuchungen. Die Steigerungen des Verkehrsaufkommens sind mehr als doppelt so hoch. Dies entspricht der tatsächlichen Zunahmen des Verkehrsaufkommens, welches die damaligen Prognosen deutlich übersteigt.

Die prognostizierten Verkehrsmengen auf der A 98 liegen bei einem Ausbau als Autobahn je nach Abschnitt und Variante zwischen 35.000 und 42.000 Kfz/24h. Ein reduzierter Ausbau mit einem 2+1-Querschnitt ist deswegen nicht leistungsfähig. Die Kapazitätsgrenzen sind um 30 – 35 % überschritten, die neue Infrastruktur wäre unmittelbar wieder ein Engpass. Zur Abwicklung der Prognose-Verkehrsmengen ist ein vollwertiger Ausbau als Autobahn mit einem 2+2-Querschnitt erforderlich.

Durch den Bau der A98 wird ein so genannter „Umklappeffekt“ ausgelöst, der zu einer Entlastung des Schweizer Straßennetzes führt. Es handelt sich dabei ganz überwiegend um Verkehre, die Quelle, Ziel oder sogar beides in Deutschland haben und heute auf dem Umweg in die Schweiz verdrängt und dann nach Deutschland rückverlagert werden.



Aus Sicht der Verbandsverwaltung muss es - in Anbetracht der Untersuchungsergebnisse zur künftigen Entwicklung der Verkehrszahlen am Hoahrhein - primäres Ziel sein, eine leistungsfähige, den Verkehrsbedürfnissen und der zukünftigen Entwicklung entsprechende Ost-West-Verbindung zu realisieren.

- Aktueller Sachstand Abschnitte 8 und 9

Für den Abschnitt 8/9 (Hauenstein-Tiengen) soll ebenfalls einen Vorzugstrasse gefunden werden. Ein dazu von der DEGES initiiertes und extern moderiertes Beteiligungsverfahren umfasst öffentliche Veranstaltungen, Planungswerkstätten und Online-Dialoge. Die "Waldshuter Plattform" sowie die interessierte Öffentlichkeit werden bereits seit längerer Zeit den Beteiligungsprozess integriert. Am Ende des Verfahrens sollen Varianten feststehen, die von den Beteiligten mehrheitlich akzeptiert werden und aus denen unter rein fachlichen Kriterien die Vorzugsvariante für die neue Trasse herausgearbeitet werden kann.

2020 wurden Prüfaufträge aus dem Beteiligungsverfahren bearbeitet. Die faunistischen Kartierungen und die Raumwiderstandsanalyse wurden nahezu abgeschlossen und Konfliktschwerpunkte identifiziert, die näher zu betrachten sind. Falls möglich, soll eine Optimierung der Trassen zur Minimierung der Eingriffe und Konflikte erfolgen. Als nächster Schritt steht der Abschluss der Voruntersuchung an (Ausarbeitung und Bewertung möglicher Korridorvarianten).

Download-Links (DEGES-Präsentationen):

BAB A 98 Abschnitt 6 (Schwörstadt – AS Murg) - Vorstellung Vorzugsvariante:

https://www.deges.de/wp-content/uploads/2021/07/A98_6_Infoabend_Vorstellung_Vorzugsvariante_2021-07-14-oL.pdf

Verkehrsuntersuchung BAB A 98 Hoahrheinautobahn - Ergebnisse:

https://www.deges.de/wp-content/uploads/2021/07/A98_Verkehrsuntersuchung_2021-07-14.pdf