



---

**Sitzungsvorlage**

zur öffentlichen Sitzung

**Drucksache Nr**

DSPA 51/18-Ö

des Planungsausschusses am

20.03.18

**Aktenzeichen**

60.312/1

---

**Zu Tagesordnungspunkt: 8)**

**Offenlage des Planfeststellungsverfahrens A 98.5 Karsau-Schwörstadt**

**- Stellungnahme des Regionalverbandes**

*- beschließend*

---

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

**Zustimmende Kenntnisnahme**

**Erläuterung zum Tagesordnungspunkt:**

Derzeit wird für den Abschnitt A98.5 (Karsau-Schwörstadt) der Hochrheinautobahn das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. **Anlage 1** enthält einen Übersichtsplan zu diesem Abschnitt (Quelle Regierungspräsidium Freiburg, Planfeststellungsunterlagen).

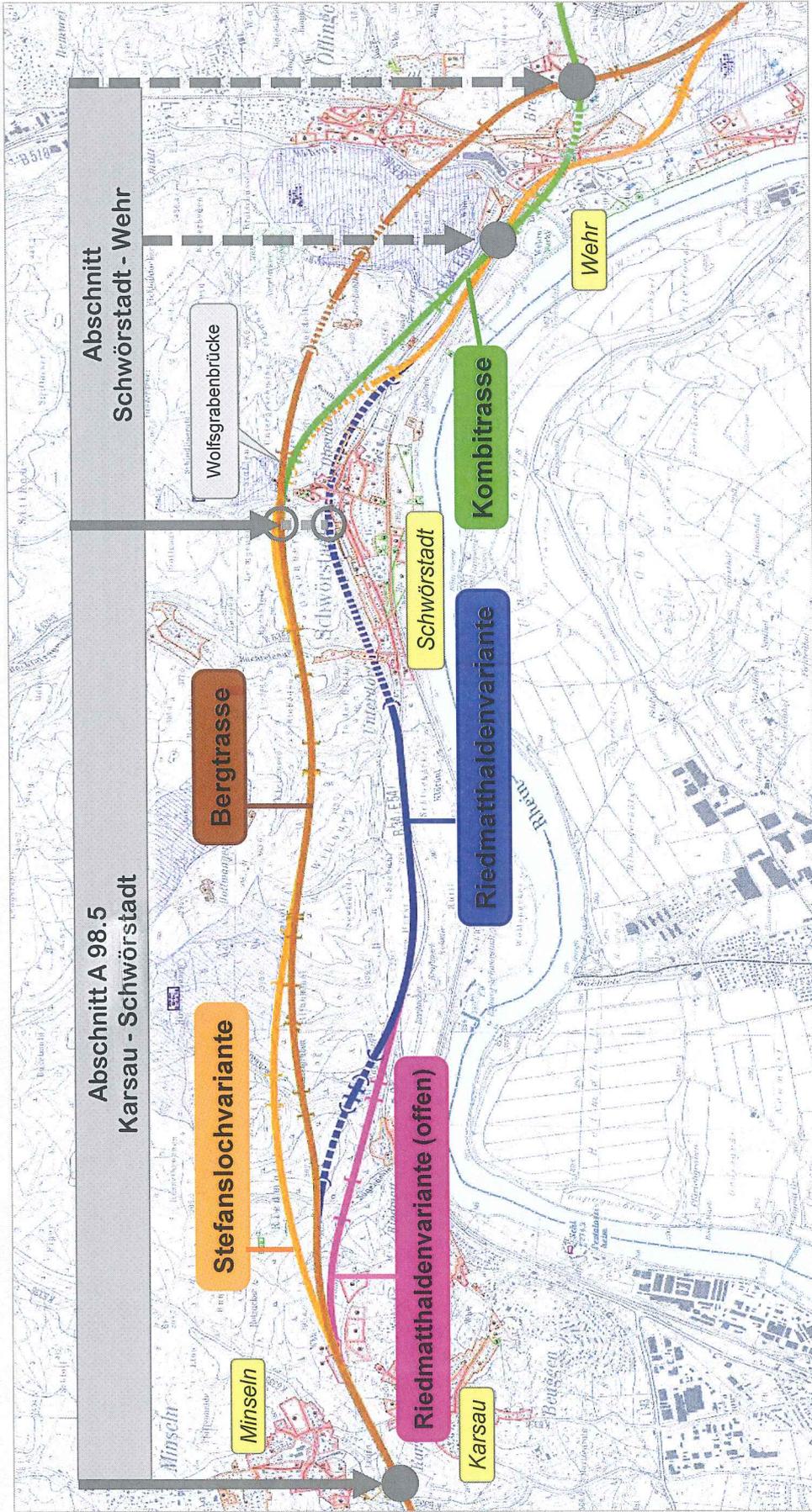
Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee hat zum Planfeststellungsverfahren fristgerecht Stellung genommen (**Anlage 2**), Fristende war der 09.02.2018. Die Abstimmung erfolgte mit den Fraktionsvorsitzenden im RVHB und mit den Landkreisen Lörrach und Waldshut, sowie den betroffenen Gemeinden Rheinfeldern, Schwörstadt, Wehr und Bad Säckingen. Der Abstimmungsprozess mit allen Beteiligten war sehr intensiv. Es konnte in den wichtigen Kernthemen eine gemeinsame Linie erreicht und vertreten werden. Die Region positioniert sich gemeinsam.

Aus regionaler Sicht gibt es ein zentrales Thema:

Durch Verkürzung des Abschnittes A98.5 in der Vergangenheit hat der jetzige Feststellungsabschnitt keine eigenständige Verkehrswirksamkeit. Das Autobahnteilstück A98.5 endet bei der Wolfsgrabenbrücke ohne Anschluss an das bestehende Straßennetz. Es wird daher die Verkehrsentslastung von Rheinfeldern oder Schwörstadt durch die Umfahrung mit der A98 beispielsweise nicht erreicht. Dies bedeutet rechtlich, dass nach erfolgreicher Planfeststellung kein Baubeginn dieses Abschnitts möglich ist. Ein Baubeginn setzt zwingend seine Verkehrswirksamkeit voraus. Alle Beteiligten fordern daher den Planfeststeller auf, dass das Regierungspräsidium aufzeigen muss, wie parallel zum laufenden Feststellungsverfahren die Verkehrswirksamkeit erreicht werden kann. Die Kernfrage für den RVHB im Feststellungsverfahren ist die verbindliche Festlegung wie diese Verkehrswirksamkeit im laufenden Verfahren geschaffen werden kann. Ziel muss es sein, nach der Fertigstellung des Abschnittes A98.4 (derzeit im Bau, Fertigstellung 2021) unmittelbar mit dem Bau des Folgeabschnittes A98.5 zu beginnen, also 2021.

Weitere Hintergründe werden in der Sitzung erläutert.

# Untersuchte Varianten





Regionalverband Hoahrhein-Bodensee • Postfach 1742 • 79745 Waldshut-Tiengen

Regierungspräsidium Freiburg  
Kaiser-Joseph-Straße 167  
79079 Freiburg i.Br.

Im Wallgraben 50  
79761 Waldshut-Tiengen

Telefon +49 (0) 77 51 91 15-0  
Telefax +49 (0) 77 51 91 15-30

info@hoahrhein-bodensee.de  
www.hoahrhein-bodensee.de

Verbandsvorsitzende  
Landrätin Marion Dammann

Verbandsdirektor  
K. H. Hoffmann

Sachbearbeiter K. H. Hoffmann  
+49 (0) 77 51 91 15-10  
hoffmann@hoahrhein-bodensee.de  
AktENZEICHEN  
08.02.2018

**Neubau der Bundesautobahn A 98 zwischen Karsau und Schwörstadt  
(A 98.5)  
Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff FStrG i.V.m §§ 72 ff LVwVfG  
Offenlage Planfeststellungsverfahren A 98.5  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am Hoahrhein verläuft eine Landesentwicklungsachse. Entlang dieser Achse bestehen in der Region Hoahrhein-Bodensee erhebliche Erreichbarkeitsdefizite sowie eine unzumutbare und wachsende Verkehrsbelastung vieler Ortsdurchfahrten. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit einer durchgängigen und leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Rheinfeldern und Waldshut-Tiengen/Lauchringen und ist so auch als Ziel in den Grunddaten des Projektinformationssystems zum BVWP 2030 definiert: „Mit dem Bau der A98 werden zwei Ziele verfolgt. ... [z]um anderen eine effiziente Entlastung der heute massiv überlasteten und verkehrssicherheitsmäßig nicht mehr akzeptablen bestehenden B 34“. Der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee engagiert sich daher bereits seit vielen Jahren für die schnellstmögliche Realisierung der A 98 und erwartet, dass eine abschnittsweise Planung vorgelegt wird, die sofort nach erteilter Genehmigung baulich umgesetzt werden kann.

Ein wichtiges Anliegen ist dabei, für die gemeinsamen Interessen der Region einzutreten, dies umfasst auch den Erhalt und Ausbau des Wirtschaftsstandortes Hoahrhein-Bodensee. In diesem Zusammenhang ist auch die grenzüberschreitende Bedeutung der A 98 hervorzuheben, die ihr durch die Verknüpfung mit dem französischen und Schweizer Fernstraßennetz zukommt. Auch dies ist an genannter Stelle als Ziel formuliert: „Zum einen die leistungsfähige überregionale Anbindung der Raumschaft in Form eines internationalen Lückenschlusses zwischen BAB A5 und BAB A81 mit direkten Anbindungen nach Frankreich und der Schweiz“. Der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee fordert auch diesbezüglich eine schnellstmögliche bauliche Umsetzung.

Nach mehreren Anläufen befindet sich derzeit der Abschnitt A 98.5 Karsau – Schwörstadt in der Offenlage des Planfeststellungsverfahrens, hierzu äußert sich der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee wie folgt:

1. Der zur Planfeststellung vorgelegte Abschnitt A 98.5 Karsau – Schwörstadt kann nach erteilter Genehmigung nicht sofort baulich umgesetzt werden, er ist nicht verkehrswirksam. Insbesondere würde ein erteiltes Planrecht allein noch nicht zu einem nahtlosen Weiterbau nach Abschluss des Abschnittes A

98.4 (voraussichtlich im Jahr 2021) führen. Dies sehen wir als das gravierende Problem dieser Planung an: Das mit dem BVWP 2030 verfolgte Ziel der „effizienten Entlastung der heute massiv überlasteten und verkehrssicherheitsmäßig nicht mehr akzeptablen bestehenden B 34“ (siehe oben) wird auf absehbare Zeit nicht eingelöst. Die Realisierung des (nicht verkehrswirksamen) Abschnittes A 98.5 Karsau – Schwörstadt kann erst beginnen, wenn ein bestandskräftiger Beschluss im Folgeabschnitt vorliegt. Es besteht sogar das Risiko, dass ein erteiltes Planrecht ungenutzt verjährt (es gilt 10 + höchstens 5 Jahre), wenn sich die Planung im Folgeabschnitt verzögert (beispielsweise wegen neuer Linienbestimmung durch Wegfall des Pumpspeicherkraftwerks Atdorf oder wegen des heute unklaren Übergangs der Planungsverantwortung vom RP Freiburg auf die DEGES oder die neue Autobahngesellschaft des Bundes).

2. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee unterstützt ausdrücklich die Stellungnahme der Stadt Rheinfelden. Wir halten die vorgetragenen Aspekte für stichhaltig und fordern ebenfalls deren Berücksichtigung. Entscheidend ist u.E., dass die vorgelegte Planung zu den angesprochenen Punkten im Interesse von Mensch und Natur ergänzt bzw. nachgebessert werden muss. Auf aus unserer Sicht besonders bedeutende Argumente möchten wir ausdrücklich hinweisen:
  - a. Die Trassierung im Regelquerschnitt RQ 31 gegenüber dem östlich und westlich bereits realisierten 5 Meter schmälere Bestandsquerschnitt RQ 26 (Abschnitt 98.4 und Abschnitt 98.7) ist zu prüfen bzw. anzupassen. Eine Beibehaltung des RQ 26 ist im begründeten Einzelfall möglich und auch gängige Praxis. Die um 20 % breitere Trassierung eines Lückenschlusses gegenüber den bereits gebauten Abschnitten macht keinen Sinn und lässt sich auch mit Sicherheitsaspekten nicht begründen. Der Vorhabenträger baut noch heute im Abschnitt A 98.4 nach dem RQ 26. Eine Trassierung mit dem Bestandsquerschnitt RQ 26 stellt zudem eine zumutbare Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen hinsichtlich Artenschutz und FFH-Gebieten dar und genießt daher naturschutzrechtlich Vorrang. Diese wurde vom Vorhabenträger nicht untersucht, obwohl sich dadurch nicht nur der Flächenverbrauch und der Erdaushub, sondern auch die Baukosten erheblich reduzieren ließen. Mit den Kosteneinsparungen wäre die berechnete Forderung von Rheinfelden (Überdeckung der Autobahn im Bereich Karsau/Minseln) ohne Weiteres realisierbar. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee fordert eine Reduzierung des Querschnitts auf RQ 26.
  - b. Die Zerschneidungswirkung des zwischen Wiesental und Rheintal durchgängigen Offenlandbereichs auf dem Dinkelberg ließe sich durch

eine Überdeckung der Autobahn im Bereich Karsau/Minseln signifikant abmildern. Dies wurde nicht hinreichend untersucht. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee fordert, die Überdeckung umfänglich zu prüfen, die Vorteile in ihrer Gesamtwirkung auf das Projekt aufzuzeigen und die vorgelegte Planung diesbezüglich anzupassen.

Weiterhin sehen wir Probleme bei der Abwägung einzelner Varianten:

3. Die einzige Variante im Abschnitt A 98.5 Karsau – Schwörstadt, die ohne erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten auskommt, ist die Variante 5 (Riedmatthaldentrasse). Diese Variante wird als „nicht zumutbar“ abgeschichtet. Die Abwägung der Zumutbarkeit erfolgt dabei nur über die isolierte Betrachtung des Abschnittes Karsau – Schwörstadt, der als solcher keinen Zweck erfüllt, weil er nicht verkehrswirksam ist. § 34 BNatSchG verlangt aber die Prüfung der Zumutbarkeit einer Alternative in Verbindung mit dem „Zweck des Projektes“, dies wäre im vorliegenden Fall mindestens der verkehrswirksame Abschnitt Karsau – Wehr, wenn nicht sogar der Abschnitt Karsau – Obersäckingen (Anschluss an den Bestand A 98.7).
4. Die naheliegende Verbindung der Variante 5 (Riedmatthaldentrasse) im Westen (Raum Karsau) mit Variante 3 (Taltrasse) im Osten (Raum Schwörstadt) wurde nicht untersucht, obwohl sie hinsichtlich der Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete voraussichtlich die schonendste Alternative ist. Im Falle einer Zumutbarkeit könnte diese der Zulässigkeit der gewählten Variante des Feststellungsentwurfs entgegenstehen.
5. Im Abschnitt Schwörstadt – Wehr existieren nur scheinbar zwei mögliche Varianten. Die in der Machbarkeitsstudie (Unterlage 25 des Feststellungsentwurfs) gezeigten zwei Varianten für eine mögliche verkehrswirksame Weiterführung sind nur in technischer Hinsicht beide „machbar“. Aus naturschutzrechtlicher Sicht stellt Variante 3 (Taltrasse) eine zumutbare (sogar kostengünstigere) Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete gegenüber Variante 2 (Bergtrasse) dar, die daher der Zulässigkeit (und somit der Machbarkeit) der Variante 2 entgegenstehen könnte (§ 34 BNatSchG).
6. Der vorgelegte Entwurf bedarf einer EU-Ausnahmegenehmigung für den Eingriff in prioritäre Lebensraumtypen eines FFH-Gebietes. Im Folgeabschnitt A 98.6 werden mindestens eine (beim Anschluss an den bereits gebauten Abschnitt A 98.7), möglicherweise sogar zwei weitere EU-Ausnahmegenehmigungen erforderlich sein. Damit kommt es zu einer bereits heute erkennbaren Kumulierung von benötigten EU-Ausnahmegenehmigungen. Es fehlt eine gesamthafte Betrachtung der notwendigen Ausnahmegenehmigungen. Die erheblichen Eingriffe im

Abschnitt A 98.5 Karsau – Schwörstadt ließen sich (bei Wahl der Variante 5, Riedmatthaldentrasse) vermeiden, die erheblichen Eingriffe beim Übergang vom Abschnitt A 98.6 in den Abschnitt A 98.7 sind jedoch unvermeidbar. Möglicherweise führt die Gesamtbetrachtung der FFH-Problematik mit Bezug auf § 34 BNatSchG im Abschnitt A 98.5 Karsau – Schwörstadt zu einem anderen Variantenentscheid.

Deswegen regt der Regionalverband Hochrhein-Bodensee an, eine Variantenabwägung über eine Gesamtbetrachtung des Abschnittes Karsau – Obersäckingen durchzuführen und dabei die kumulativen Auswirkungen auf die FFH-Gebiete zu betrachten. Dies insbesondere im Hinblick auf die heute bereits bekannte notwendige EU-Ausnahme beim Übergang in den Abschnitt A 98.7 und die Vorgaben des § 34 BNatSchG. Nur eine hinsichtlich der FFH-Problematik gerichtsfeste Planung trägt zum Ziel der schnellstmöglichen Realisierung der A 98 bei.

Fazit:

Alle Beteiligten wollen einen möglichst schnellen Weiterbau der begonnenen und teilrealisierten A 98. Die vorgelegte Planung zur A 98.5 Karsau – Schwörstadt steht aber genau diesem Ansinnen entgegen, sie ermöglicht keinen sofortigen Baubeginn.

Die von der Stadt Rheinfelden vorgetragenen, u.E. nach sehr stichhaltigen Aspekte, sollten zu einer Ergänzung bzw. Nachbesserung der Planung führen, dafür würde entsprechend Zeit benötigt. Wir empfehlen daher, dass diese Zeit genutzt wird, um bereits im laufenden Feststellungsverfahren eine definitive Verkehrswirksamkeit zu erreichen.

U.E. kann und sollte ein Entscheid über eine Berg- oder Taltrasse im Abschnitt Schwörstadt – Wehr schnellstens fallen. Es wurde oben ausgeführt, dass die in der Machbarkeitsstudie (Unterlage 25 des Feststellungsentwurfs) gezeigten zwei Varianten für eine verkehrswirksame Weiterführung nur in technischer Hinsicht beide „machbar“ sind. Aus naturschutzrechtlicher Sicht spricht vieles für die Taltrasse. Die Taltrasse lässt sich im Abschnitt A 98.6 sowohl als „südliche Bergseetrasse“ als auch als „Konsenstrasse“ oder sogar als neue Trasse im Bereich des weggefallenen Pumpspeicherkraftwerks weiterführen und somit gibt es keine Vorfestlegung für den Folgeabschnitt. Auch lässt der BVWP 2030 diesen Entscheid ausdrücklich zu. So steht im Projektinformationssystem zum BVWP 2030: „Der in den ... Lageplänen dargestellte Verlauf des Projektes stellt nur eine der Lösungsmöglichkeiten dar. ... In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern.“ Ein derartiger Entscheid über den Verlauf war bereits das Ziel des gesamten Prozesses zur Konsenstrasse ab 2012 und wurde zum Abschluss des „Bürger-Forums am Hochrhein“ (Dezember 2013) vom Regierungspräsidium auch formell zugesagt. Dies wurde bis heute nicht eingelöst.

Aufgrund dieser Überlegungen tritt der Regionalverband Hochrhein-Bodensee dafür ein, noch im laufenden Feststellungsverfahren eine (provisorische) Verkehrswirksamkeit über die B 34 zu ermöglichen und damit den Weg für einen schnellstmöglichen Baubeginn frei zu machen. Hierzu bieten sich u.E.

zwei Möglichkeiten an: Entweder die Verschiebung der Abschnittsgrenze A 98.5 nach Osten bis ins Wehrtal oder eine sofortige Bearbeitung des westlichen Teils des Abschnittes 98.6 in der für die Planfeststellung notwendigen Tiefe. Dies würde einen Entscheid über Berg- und Tal beinhalten. Für die Taltrasse ist klar darzustellen, dass damit im nachfolgenden Abschnitt A 98.6 keine Vorfestlegung für die Variantenwahl verbunden ist. Östlich der alten Abschnittsgrenze an der Wehramündung können alle bestehenden Varianten im Abschnitt A 98.6 realisiert werden. Der RVHB Regionalverband Hochrhein-Bodensee hat sich, wie die Landkreise und die Gemeinden Wehr und Bad Säckingen, in seinen Gremien für eine Taltrasse im Bereich westlich der Wehra entschieden.

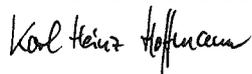
Welcher dieser beiden Wege verfahrenstechnisch der schnellere ist, soll durch den Planfeststeller geprüft werden. Entscheidend ist, dass im laufenden Feststellungsverfahren zur A 98.5 Karsau – Schwörstadt verbindlich festgelegt wird, wie unmittelbar nach Fertigstellung des Abschnitts A 98.4 (2021) der Baubeginn im Abschnitt 98.5 Karsau – Schwörstadt ermöglicht werden kann. Dies ist u.E. der Schlüssel für eine breite Akzeptanz dieses Offenlageverfahrens der A 98.

Zeitliche Aspekte:

U.E. könnte ein Feststellungsbeschluss für einen verkehrswirksamen Abschnitt Karsau – Wehr (entweder verlängerter A 98.5 oder A 98.5 plus A 98.6.1) bis 2020 erreicht werden. Nach einer Ausführungsplanung (2021) könnte im Anschluss an die Fertigstellung des Abschnitts A 98.4 direkt der Baubeginn erfolgen – damit wäre eine Realisierung im Geltungsbereich des BVWP 2030 sicher möglich und würde der Zielsetzung des Bundes und der Region entsprechen.

Dem gegenüber steht der derzeit eingeschlagene Weg. Nach dem Feststellungsbeschluss (2018/19) ist kein Baubeginn möglich. Es muss auf den Feststellungsbeschluss im gesamten Abschnitt A 98.6 gewartet werden. Nach Wegfall des Pumpspeicherwerks Atdorf ergeben sich neue Trassierungsmöglichkeiten und damit auch neue Notwendigkeiten der Aufbereitung von Planungsunterlagen (z.B. Heilquellenbohrungen). Zudem ist die Planungszuständigkeit momentan unklar. All dies könnte zu einer Planungsdauer des gesamten Abschnitts A 98.6 von 10 Jahren oder mehr führen (2028+). Ein Baubeginn im Abschnitt A 98.5 Karsau – Schwörstadt (nach einem Planfeststellungsbeschluss A 98.6 und daran anknüpfender Ausführungsplanung) erscheint damit vor 2030 unrealistisch – dies bedeutet, in der Laufzeit des BVWP 2030 nicht zu erwarten. Aus Sicht des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee widerspricht die vorgelegte Planung in diesem Punkt den Zielen des Bundes und der Region.

Mit freundlichen Grüßen



Karl Heinz Hoffmann  
Verbandsdirektor