

Beraten.  
Planen.  
Steuern.

RAPP



Regionalverband Hochrhein-Bodensee und Landkreis Waldshut

Hochrheinautobahn A 98 Abschnitte 8 und 9

## Kriterien für DEGES

### Studie

Version

22. März 2018

Bericht Nr. 4 / JB

Rapp Regioplan GmbH | Ein Unternehmen der Rapp Gruppe  
Kanderner Straße 14 | D-79539 Lörrach | T +49 7621 85 18 0 | [www.rapp-regioplan.de](http://www.rapp-regioplan.de)

Geschäftsführer: Dipl. Ing. (FH) Kurt Sänger | Amts- und Registergericht: Freiburg HRB 411885

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2. Es ist noch alles offen, aber beeinflussbar</b>	<b>3</b>
<b>3. Sondierungsgespräche</b>	<b>4</b>
<b>4. Weiteres Vorgehen</b>	<b>5</b>

Bearbeitung: Johannes Brandsch

## 1. Ausgangslage

Am 20. März 2018 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg anlässlich der Straßenbaukonferenz zur Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016 – Stufe 2 mitgeteilt, dass die Planungen an der Autobahn A 98 an die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) übergeben werden. Dies betrifft sowohl den sich in der Planfeststellung befindlichen Abschnitt 5 (Rheinfelden Karsau – Schwörstadt) als auch die Abschnitte 6 (Schwörstadt – Bad Säckingen – Murg) und 8/9 (Hauenstein – Tiengen). Die noch ausstehende endgültige Zustimmung durch den Aufsichtsrat der DEGES soll in seiner Sitzung Mitte April 2018 erfolgen.

Damit zeichnet sich ab, dass das Regierungspräsidium Freiburg aus allen noch offenen Planungen an der A 98 aussteigen wird. Tatsächlich laufen zurzeit in den Abschnitten 6, 8 und 9 keine Planungen und an der Anschlussstelle Hauenstein kommen die Variantenüberlegungen nicht voran. Es ist somit zu erwarten, dass es bei der A 98 bis zum Einstieg der DEGES *keine Entwicklungen* und vor allem *keine Entscheidungen* geben wird.

Andererseits darf damit gerechnet werden, dass noch in 2018 (frühestens ab Mai) die DEGES die Planungen übernimmt und dann mit Zielstrebigkeit vorantreibt. Schließlich handelt es sich bei der A 98 um ein zusammenhängendes Projekt aus dem Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030.

Bezogen auf die Abschnitte 8 und 9 stellen sich nun einige Fragen.

- Wird die Problematik der Anschlussstelle Hauenstein weiterhin außerhalb des BVWP gelöst oder wird die Anschlussstelle wieder dem Abschnitt 8 zugeschlagen?
- Verfolgt die DEGES die im Projektinformationssystem zum BVWP (PRINS) gezeigte Bergtrasse oder steht sie alternativen Lösungen offen gegenüber?
- Ist eine Bergtrasse heute noch umweltrechtlich möglich, nachdem die Natura-2000-Gebiete ausgewiesen wurden?
- Ist eine Taltrasse heute noch technisch möglich, nachdem entlang des Rheins neue Baugebiete ausgewiesen wurden (Gewerbe, Umwidmung Papierfabrik, Option Standort Kreiskrankenhaus)?
- Bieten sich in der Planung Möglichkeiten, die im BVWP hinterlegte „Längsgeteilte Dringlichkeit“ kreativ zu nutzen?

## 2. Es ist noch alles offen, aber beeinflussbar

Aus dem Internetauftritt des Regierungspräsidiums Freiburg geht hervor, dass bezüglich der Anschlussstelle Hauenstein zurzeit Varianten untersucht werden. Eine Festlegung ist noch nicht erfolgt. Auch für die Abschnitte 8 und 9 liegen verschiedene Variantenuntersuchungen vor, ohne dass es eine Festlegung gibt. Hierzu schreibt das Regierungspräsidium: „Derzeit ruhen hier aber die Planungen.“

In den Plänen, die im PRINS hinterlegt und im Internet frei zugänglich sind, wird für die Abschnitte 8 und 9 eine Trassierung gezeigt, die in der Region als „Bergtrasse“ bekannt ist. Allerdings findet sich bei den Unterlagen folgender rot markierte Hinweis: „Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stelle eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen,

umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Falle wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projektes durchgeführt.“

Das heißt: In den Abschnitten 8 und 9 ist noch alles offen. Die DEGES wird in eine Variantenuntersuchung einsteigen und anhand definierter Kriterien einer Vorzugsvariante herausarbeiten müssen.

Gleichzeitig heißt das aber, dass der Ausgang der Variantenuntersuchung durch die Wahl der Kriterien beeinflusst werden kann. Die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) unterscheidet in der Beschreibung der Grundleistungen zwei Begriffe, die im Rahmen der Variantenuntersuchung (Vorplanung) zu berücksichtigen sind: „Zielvorstellungen“ und „öffentlich-rechtliche Randbedingungen“. Die öffentlich-rechtlichen Randbedingungen sind gegeben und nicht beeinflussbar. Die Zielvorstellungen hingegen kann (und muss) der Auftraggeber vorgeben. Dies tut der Bund durch seinen BVWP, benennt dort aber auch den „betroffenen Kreis“ Waldshut.

Dieser „betroffene Kreis“ Waldshut (und mit ihm die betroffenen Gemeinden) sollte nun anstreben, in die Rolle des *regionalen Partners* zu gelangen, damit er *seine* Zielvorstellungen in den Planungsprozess einbringen kann. Notwendigerweise erfolgt dies *bevor* die Vorzugsvariante gewählt wird, weil sich nur so die Bedarfe der Raumschaft in der Planung frühzeitig berücksichtigen lassen. Ansonsten drohen zeitraubende Konflikte im Zuge des Genehmigungsverfahrens.

In der Rolle des *regionalen Partners für den Ausbau einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung* hätten der Landkreis Waldshut, die Gemeinden Albrück und Dogern und die Städte Laufenburg und Waldshut-Tiengen eigene Gestaltungsmöglichkeiten – sowohl hinsichtlich des Planungsinhalts als auch hinsichtlich der Planungstermine. Es böte sich die Chance, den bisherigen Stillstand zu beseitigen und der Realisierung der Hochrheinautobahn eine realistische Perspektive zu geben (insbesondere angesichts der aktuellen Finanzierungsbereitschaft des Bundes). Gleichzeitig wäre es aber die Verpflichtung zur konstruktiven Zusammenarbeit und Teilhabe an den Entscheidungsprozessen.

Die Rolle des regionalen Partners könnte damit beginnen, dass der Landkreis Waldshut, die Gemeinden Albrück und Dogern und die Städte Laufenburg und Waldshut-Tiengen ihre Zielvorstellungen an die Hochrheinautobahn und an den Planungsprozess artikulieren, möglichst untereinander abstimmen und gemeinsam an den künftigen Planer DEGES übergeben, *bevor* dieser in die Variantenuntersuchung einsteigt.

### **3. Sondierungsgespräche**

Im Rahmen eines vom Kreistag als „Waldshuter Plattform“ installierten Prozesses wurden folgende Sondierungsgespräche geführt:

- Gemeinde Dogern, 12. Dezember 2017
- Gemeinde Albrück, 14. Dezember 2017
- Stadt Waldshut-Tiengen, 10. Januar 2018
- Bürgerinitiativen, 18. Januar 2018

Im Rahmen dieser Gespräche wurde über die erwartete Aufnahme der Planungen in den Abschnitten 8 und 9 berichtet und es wurde zur Beteiligung an der Formulierung der Zielvorstellungen aufgefordert.

#### 4. Weiteres Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, zeitnah, noch *vor* der Sitzung des Aufsichtsrates der DEGES im April 2018, eine interne Abstimmung mit den Bürgermeistern und den Fraktionsvorsitzenden der Gemeinden Albruck und Dogern sowie der Städte Laufenburg und Waldshut-Tiengen unter Federführung des Landrats von Waldshut durchzuführen und mögliche Zielformulierungen *zuerst intern* gemeinsam abzustimmen. Das Ergebnis wäre ein Papier *Ziele der Region zur A 98.8/9*.

Über diese Zielvorstellungen wäre dann in den Gremien der Gemeinden Albruck und Dogern, der Städte Laufenburg und Waldshut-Tiengen sowie des Kreises Waldshut öffentlich zu beraten. Idealerweise gelingt es, ein *gleichlautendes* Papier mit den abgestimmten Zielvorstellungen der Region in *allen* genannten Gremien zu beschließen.

Diese Zielvorstellungen, die die Einigkeit der Region belegen würden, sollten an die DEGES übergeben werden, sobald diese den Planungsauftrag erhält. Hierfür bietet sich eine Auftaktveranstaltung der „Waldshuter Plattform“ mit Beteiligung des Ministeriums für Verkehr (als Auftraggeber der DEGES) an. Dabei sollte erreicht werden, dass die DEGES verpflichtet wird, ihre Planungen an den Zielvorstellungen der Region auszurichten und am Erreichen dieser Ziele messen zu lassen.

Schließlich wird vorgeschlagen, parallel zum oben beschriebenen Prozess sowohl das Land als auch die regionalen politischen Abgeordneten auf informeller Ebene einzubinden, mit dem Ziel, die Rolle des „betroffenen Kreises“ Waldshut als *regionaler Partner* zu etablieren und zu festigen. Auf dieser Basis könnte danach mit dem materiellen Aufbau der „Waldshuter Plattform“ gestartet werden kann.