Vorlage Nr. 155/2021

LANDRATSAMT
WALDSHUT

24.09.2021

Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten

Weiterführung der Hochrheinautobahn im Abschnitt A 98.6; Vorstellung der Vorzugstrasse der DEGES

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	13.10.2021	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag nimmt Kenntnis vom Untersuchungsergebnis der DEGES GmbH zur Vorzugstrasse im Abschnitt 6 der A 98 und begrüßt die darin präferierte Variante 5b.
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 eindrücklich.
Der Vorhabensträger wird gebeten, in enger Abstimmung mit allen Beteiligten die erforderlichen Planungen weiter zu vertiefen und möglichst zügig eine genehmigungsfähige Planungsgrundlage zu erarbeiten

Sachverhalt:

Am 14. Juli 2021 hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Rahmen eines digitalen Informationsabends unter großer öffentlicher Aufmerksamkeit das langerwartete Ergebnis ihrer Untersuchungen bekanntgegeben. Diese bezogen sich zum einen auf die Linienführung im Abschnitt 6 der A 98 von Schwörstadt nach Murg (siehe Anlage 1) und zum anderen auf die künftige Entwicklung der Verkehrszahlen am Hochrhein (Anlage 2).

1. Vorzugstrasse im Abschnitt 6

1.1 Untersuchungsrahmen

Die DEGES hat insgesamt 7 Varianten bzw. Untervarianten eingehend untersucht und die Untervariante 5b als Vorzugsvariante entwickelt:

V1	Nord + Bergsee (Bergtrasse)
V2a	Nord + Röthekopf (Alternative)
V4	Kombitrasse / Konsenstrasse
V5	Süd + Bergsee (südl. Bergseetrasse)
V5a	Süd + Bergsee (Alternative)
V5b	Süd + Röthekopf (Alternative)
V6	Süd + langer Röthekopftunnel

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 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 4, 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 Bundesstraße, 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 11 m hohen Talbrücke durch das Industriegebiet „Rheinau-Nagelfluh“ queren und in einem großen Bogen um das Wohngebiet „Weckertsmatt“ herumführen. Im Bereich des heutigen Anschlusses von Wallbach an die Ortsumfahrung im Zuge der B 34 ist der Anschluss „Wehr“ geplant. 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 Hochrhein“ die Ursprungsvariante (bisherige Planung des RP Freiburg), die Südvariante und eine nördliche Tunnelvariante untersucht.

1.2 Bewertung durch die DEGES

Bei der abschließenden Bewertung durch die DEGES 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.

Für den Konfliktbereich Brennet bringt die Vorzugsvariante nach Auffassung der DEGES folgende Vorteile:

Sie ist die einzige Variante, die Brennet und Öflingen umfährt.
Die Betroffenheit durch Lärm und Schadstoffe wird deutlich gemindert.

Das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Wehramündung“ wird eingriffsmindernd mit einem aufgeständerten Brückenbauwerk gequert.

Die FFH-Gebiete „Dinkelberg und Röttlerwald“, Teilbereich Krähenbühl, und „Murg zum Hochrhein“ werden vor allem im Vergleich mit der amtlichen Bergtrasse in deutlich geringerem Umfang tangiert. Das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Wehramündung“ wird ebenso wie das Areal der Kläranlage und weiterer Bereiche des Gewerbegebiets „Rheinau-Nagelfluh“ mittels aufgeständertem Brückenbauwerk überwunden.

Auch für die Konfliktbereiche der Stadt Bad Säckingen ergeben sich Vorteile durch die Vorzugsvariante 5 b, vor allem hinsichtlich des Bergsees und seiner Erholungsfunktion, den Kureinrichtungen sowie dem Wasser- und Heilquellenschutz.

1.3 Bewertung durch das Landratsamt

Auch wenn die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erst im folgenden Planfeststellungsverfahren eine abschließende Wertung über Eingriffswirkung und Genehmigungsfähigkeit der vorliegenden Vorzugsvariante ermöglichen werden, vermeidet die Vorzugsvariante wesentliche Konflikte im Bereich der betroffenen Städte Wehr und Bad Säckingen. Die Auswahl der Vorzugsvariante durch die DEGES wird geteilt und als derzeit bestmöglichste und konfliktärmste Trasse beurteilt.

2. Verkehrsuntersuchung am Hochrhein

In einer gesonderten Untersuchung hat der Gutachter PTV im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg die Entwicklung des Verkehrs am Hochrhein bis zum Jahr 2040 betrachtet. 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 (Hochrheinautobahn 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.

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.
- 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 nicht leistungsfähig möglich. Die Kapazitätsgrenzen sind um 30 – 35 % überschritten.
- Zur Abwicklung der Prognose-Verkehrsmengen ist ein vollwertiger Ausbau als Autobahn mit einem 2+2-Querschnitt erforderlich, um die prognostizierten Verkehre abzuwickeln. Ein reduzierter Ausbau würde zu Stausituationen führen und das nachgeordnete Straßennetz stärker belasten. Bei einer 2 + 2 Lösung entsteht nicht mehr Verkehr, vielmehr nimmt die A 98 mehr Verkehr auf, der bei einer reduzierten 2 +1 Lösung auf anderen, parallelen Strecken verbleiben würde.

- Das nachgeordnete Straßennetz wird durch den Bau der A 98 vom LKW-Verkehr entlastet. Es sinkt also z.B. auf der B 34 nicht nur die absolute Verkehrsmenge, sondern es wird auch der Schwerverkehrsanteil mehr als halbiert.
- Durch den Bau der A98 wird ein Teil des (deutschen) Verkehrs nach Deutschland rückverlagert, der heute durch die Schweiz fährt.

3. Weiteres Vorgehen

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

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

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

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

Dr. Martin Kistler
Landrat