

Vorlage Nr. 182/2012



LANDRATSAMT
WALDSHUT

01.10.2012

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Straßenbauamt**

Konsenstrasse Hoahrheinautobahn A 98.5/6 (Schwörstadt)-Wehr-Bad Säckingen (Murg)

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	17.10.2012	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag des Landkreises Waldshut hält an seiner Forderung fest, dass die abschnittsübergreifende Konsenstrasse unteilbar ist. Diese soll in der Gesamtheit der Abschnitte 5 und 6 als Vorzugstrasse seitens des Vorhabensträgers weiterverfolgt werden.
2. Der Kreistag des Landkreises Waldshut begrüßt die neue Abschnittsaufteilung der Autobahnabschnitte A 98.5 und 6.
3. Die Wolfsgrabenbrücke muss so konzipiert werden, dass im neuen Autobahnabschnitt A 98.6 beide Trassenalternativen (Berg- und Konsenstrasse) zukünftig als Autobahnen der Entwurfsklasse 1 realisiert werden können.
4. Die Abfahrt zur B 34 vom Ostkopf der Wolfsgrabenbrücke („Abstieg Schwörstadt“) darf maximal 4 % Gefälle betragen. Die Trassierung muss autobahnkompatibel erfolgen und zudem der Entwurfsklasse 1 der Autobahnrichtlinien entsprechen. Abfahrtslösungen mit schlechteren Qualitätsstandards (> 4 % Längsgefälle) werden abgelehnt.
5. Der Landkreis Waldshut hat zusammen mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee und dem beauftragten Planungsbüro eine eigene Abfahrtsplanung (Verbindung Wolfsgrabenbrücke Brückenkopf Ost zur B 34) ausgearbeitet, die den Anforderungen von Ziffer 3 und 4 dieses Beschlusses in vollem Umfang entspricht. Diese Planung muss vom Regierungspräsidium Freiburg als weitere Variante in die dortigen Überlegungen einbezogen und ausführlich geprüft werden. Um Zeitverlust zu vermeiden, darf dies nicht erst im Laufe des weiteren Planfeststellungsverfahrens erfolgen.
6. Die Planungen im neuen Abschnitt 6 der A 98 dürfen zeitlich nicht zurückgestellt werden. Eine Entscheidung, ob mit der modifizierten Bergtrasse oder der Konsenstrasse weitergeplant wird, muss innerhalb eines Jahres erfolgen. Der kommunale Konsens ist zu berücksichtigen.
7. Ein adäquater Lärmschutz für den Stadtteil Wehr Brennet und dabei insbesondere die Hardsiedlung muss bereits zu einem Zeitpunkt gewährleistet sein, zu dem der Abstieg Schwörstadt in Betrieb, aber die Weiterführung im Abschnitt 6 noch nicht gebaut ist.
8. Ein Projektbeirat „A 98 Gesamt“ zur Koordination und schnelleren Umsetzung der einzelnen Abschnitte der A 98 ist einzusetzen.
9. Der Kreistag beschließt weitere 20.000,- € für die zukünftige Prozessbeteiligung (u.a. Abfahrtsplanung) zur Verfügung zu stellen.

Ausgangslage:

Mit dieser Vorlage berichtet die Verwaltung über die Entwicklung der letzten Monate in Sachen A 98.5/6 ("Konsenstrasse"). Die Angelegenheit ist politisch, verfahrensmäßig und technisch komplex. Nachfolgend wird der derzeitige Sachstand dargestellt. Weitere Informationen können in der Sitzung gegeben werden.

Sachverhalt:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung vom 02.03.2011 der Gutachtensvergabe für die Machbarkeitsstudie im Abschnitt A 98.5/6 Wehr-Bad Säckingen (Murg) durch den Landkreis Waldshut als Auftraggeber zugestimmt. In der Folge wurde das Planungsbüro Rapp Regioplan, Lörrach gemeinsam mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee, den Städten Bad Säckingen und Wehr sowie der Schluchseewerke AG beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für den Bereich der Hochrheinautobahn im Abschnitt 5 und 6 zu erstellen.

Ziel der Machbarkeitsstudie war unter anderem, die Straßenplanung mit den Planungen der Schluchseewerke AG (Pumpspeicherbecken) zu vereinbaren und die unterschiedlichen Interessen der Städte Bad Säckingen und Wehr in eine Konsenslösung (Trasse) aufzunehmen.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Beschlussvorlage 029/2012 zur Sitzung des Kreistags am 15.02.2012 verwiesen.

In der Kreistagssitzung vom 15.02.2012 hat der Kreistag folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Kreistag des Landkreises Waldshut begrüßt die vom Planungsbüro Rapp Regioplan erarbeitete Konsenstrasse im Bereich A 98.5/6. Die abschnittsübergreifende Konsenstrasse ist unteilbar und soll in der Gesamtheit der Abschnitte 5 und 6 als Vorzugstrasse seitens des Vorhabensträgers weiterverfolgt werden.
2. Das Regierungspräsidium Freiburg als Vorhabensträger (planende Behörde) wird aufgefordert, die Machbarkeitsstudie in die weiteren Schritte zur Auswahl der bestgeeigneten Vorzugstrasse einzubeziehen. Zu diesem Zweck ist die Trassierung der Machbarkeitsstudie vom Regierungspräsidium zu optimieren. Optimieren in diesem Sinne bedeutet, dass eine Feinabstimmung hinsichtlich der konkreten Trassierung erfolgt und, soweit fachlich und rechtlich möglich, auch Kostenoptimierungspotenziale dieser Trasse zu nutzen sind.
3. Das Regierungspräsidium als Vorhabensträger (Planungsbehörde) wird aufgefordert, das weitere Vorgehen und die Feinabstimmung der Trasse auch unter Kostengesichtspunkten rechtzeitig mit den Auftraggebern der Machbarkeitsstudie abzusprechen. Zu diesem Zweck muss das weitere Vorgehen transparent sein und erste Ergebnisse sind den Auftraggebern darzulegen und mit diesen abzusprechen.
4. Das Regierungspräsidium als Vorhabensträger (Planungsbehörde) wird aufgefordert, bei Abwägung der verschiedenen Trassen den kommunalen Konsens hinsichtlich einer gesamthaften Planung einschließlich Planfeststellung der Abschnitte 5 und 6 in den Abwägungsvorgang einzustellen und entsprechend positiv zu gewichten.
5. Die Verknüpfung der Taltrasse im Abschnitt 5 mit der südlichen Bergseetrasse im Abschnitt 6 lehnt der Kreistag ab, da dies zu Beeinträchtigungen/Nachteilen für die Stadt Bad Säckingen führen kann.

Nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie wurde diese der Öffentlichkeit in der Sitzung am 20.01.2012 vorgestellt und mit dem Regierungspräsidium Freiburg als zuständige Planungs- und Planfeststellungsbehörde diskutiert. Die Vorteile der Konsenstrasse liegen auf der Hand: Es wurde nachgewiesen, dass eine Taltrasse im Abschnitt 5 auf Autobahnniveau möglich ist und im Vergleich zur vom Regierungspräsidium Freiburg favorisierten modifizierten Bergtrasse keine entsprechenden FFH-Beeinträchtigung damit verbunden ist. Das Regierungspräsidium Freiburg hat allerdings an verschiedenen Stellen Verbesserungsbedarf gesehen (z.B. Einschnittstiefe der Abfahrt von der Wolfsgrabenbrücke, Überführung Zufahrt Lachengraben, Lärmschutz Hardsiedlung, Weckertsmatttunnel) und hat in der Folge die Konsenstrasse in den Abschnitten 5 und 6 vertiefend untersucht und die bisher dort tätigen Planungsbüros mit weiteren Detailabklärungen beauftragt. Die Kosten der verschiedenen Varianten wurden ermittelt bzw. fortgeschrieben. Die Auftraggeber der Konsenstrasse sowie das beauftragte Planungsbüro Rapp Regioplan wurden in diese Detailplanungen nicht miteinbezogen. Das Ergebnis dieses Verbesserungs- und Optimierungsprozesses wurde sodann in der Sitzung vom 27.04.2012 im Kursaal von Bad Säckingen vorgestellt.

Problematisch aus Sicht der Auftraggeber der Konsenstrasse war, dass das Regierungspräsidium Freiburg durch entsprechende Veränderungen der Konsenstrasse den Konsens im Abschnitt 5 verlassen hatte. So wurde unter anderem die Wolfsgrabenbrücke wieder abgesenkt

und Tunnellösungen in der Abfahrt von der Wolfsgrabenbrücke in Anlehnung an die frühere Stefanslochvariante eingearbeitet, die so nicht der Konsenstrasse der Auftraggeber entsprechen haben. Dies widersprach den Interessen der Gemeinde Schwörstadt, da damit Beeinträchtigungen (Lärm und Luftschadstoffe) verbunden sind.

In einem ersten Werkstattgespräch (14.06.2012) mit dem Regierungspräsidium Freiburg wurden diese Änderungen besprochen, zugleich hatten die Auftraggeber der Konsenstrasse eine weitere Optimierung der Konsenstrasse ausgearbeitet, die den vom Regierungspräsidium Freiburg gewünschten Verbesserungs- und Optimierungsbedarf aufgenommen hat. Im Gegensatz zu den Veränderungen des Regierungspräsidiums allerdings weiter auf der Basis des notwendigen Konsenses. Eine erste Überprüfung im Rahmen des ersten Werkstattgespräches ergab, dass aus Sicht des Regierungspräsidiums sowie der dortigen Planer diese Variante gute Potenziale hat, allerdings noch näher untersucht werden sollte. Kernpunkt dieses neuen Vorschlags der Auftraggeber der Konsenstrasse war, die Lage der B 34 und der Taltrasse der A 98 im Bereich Wehr zu modifizieren (vertauschen). Damit konnte die Trassierung von der Wolfsgrabenbrücke in Richtung Wehr verbessert werden und die Lage vorteilhafter an das Gelände angepasst werden.

Im zweiten Werkstattgespräch am 27.07.2012 wurde seitens des Regierungspräsidiums Freiburg sodann mitgeteilt, dass aufgrund der anvisierten Veränderung im Bereich A 98.5 und 6 (neue Abschnittsbildung) die Diskussion um die beste Trassenführung östlich der Wolfsgrabenbrücke (Schwörstadt) bis Wehr ausgesetzt werden könnte. Die neue Abschnittsbildung des Regierungspräsidiums Freiburg sieht vor, den Abschnitt 5 am östlichen Kopf der Wolfsgrabenbrücke enden zu lassen und die A 98 mit einer provisorischen Abfahrt an die B 34 anzuschließen.

Das Regierungspräsidium Freiburg hat in seiner Sitzung vom 24.07.2012 die anvisierte neue Abschnittsbildung der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese neue Abschnittsbildung des Regierungspräsidiums Freiburg beinhaltet, dass die bisherige Lage der Wolfsgrabenbrücke als Anknüpfungspunkt für die Weiterführung der modifizierten Bergtrasse in Richtung Wehr unverändert bleibt und die Abfahrt, der provisorische Anschluss der B 34, mit einem Gefälle von 6 % erfolgen soll.

Da Autobahnplanungen der Entwurfsklasse 1 nur Gefälle mit grundsätzlich maximal 4 % zulassen, wurde von den Auftraggebern der Konsenstrasse eine Abfahrtslösung, den Anschluss an die B 34, vorgestellt, die mit maximal 4 % Gefälle auskommt. Diese Abfahrtstrassierung wurde dem Regierungspräsidium bereits am zweiten Werkstattgespräch am 27.07.2012 vorgestellt. Zudem wurde die Forderung erhoben, dass die Wolfsgrabenbrücke trassenneutral konzipiert und lagemäßig so geplant wird, dass in der Folge sowohl eine Taltrasse als auch eine Bergtrasse in östlicher Richtung im neuen Abschnitt 6 möglich sind.

Am 11.09.2012 hat auf Initiative der Bundestagsabgeordneten Dörflinger und Schuster ein Gespräch im Bundesverkehrsministerium in Berlin (BMVBS) stattgefunden. An diesem Gespräch nahmen neben den kommunalen Auftraggebern der Konsenstrasse auch das Ministerium für Umwelt und Verkehr (MVI) sowie das Regierungspräsidium Freiburg teil. Ziel war es, mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Scheuer zu besprechen, wie es mit den Planungen der A 98 im Bereich 5 und 6 weitergehen kann. Einerseits sollte geklärt werden, ob die neue Abschnittsbildung konsensfähig ist und ob bereits Grundstückskäufe für notwendige Ausgleichsmaßnahmen im Abschnitt 5 vorgenommen werden können, damit die geplanten Ausgleichsmaßnahmen nicht in Frage gestellt sind und weiter umgesetzt werden können. Andererseits sollte die Forderung erhoben werden, dass bei Neugestaltung der Abschnitte die Wolfsgrabenbrücke sowie der Anschluss zur B 34 so konzipiert wird, dass diese trassenneutral und die Abfahrt autobahnkompatibel ist, letzteres insbesondere dann von Bedeutung, wenn es mit einer Taltrasse östlich weitergeht. Um zukünftig alle Interessen zu bündeln und zeitgerechter voran zu kommen, sollte die Idee eines Projektbeirates analog der Oberrheinstrecke angesprochen werden, um die Interessen und Entscheidungsmöglichkeiten zu bündeln.

Im Gespräch beim Bundesverkehrsministerium wurde deutlich, dass die Ministerien die neue Abschnittsbildung grundsätzlich mittragen können. Das Regierungspräsidium Freiburg möchte allerdings bei den Planungen einer Abfahrt am 6 %-igen Gefälle festhalten und die Status Quo Planungen zur Wolfsgrabenbrücke nicht ändern. Die 4 %-ige Abfahrtsplanung möchte das Regierungspräsidium Freiburg dagegen bisher nicht aufgreifen. Begründet wird dies damit, dass

nur so - also mit 6% Gefälle - die Wolfsgrabenbrücke an die B 34 angebunden werden könne, ohne die Bergtrasse zu verteuern. Diese Argumentation konnte jedoch widerlegt werden (sh. Stellungnahme der Verwaltung).

Das Regierungspräsidium Freiburg setzt darüber hinaus auf eine provisorische Abfahrt. Laut MVI soll die 6 %-ige Abfahrtslösung für den Fall, dass die Autobahn als Taltrasse im neuen Abschnitt 6 weitergeführt wird, einer Einordnung und Weiterplanung als Autobahn nicht entgegen stehen. Die Ausgleichsflächen können nur dann erworben werden, wenn die Abfahrtsplanung zeitnah festliegt und in der Folge das Verfahren zur Erlangung eines Baurechts eingeleitet wird.

Landkreis und Region legen größten Wert darauf, dass die Verschiebung der Abschnittsgrenzen ohne Vorfestlegung hinsichtlich der Weiterführung im neuen Autobahnabschnitt 6 erfolgt und dass der o.g. Trassenvorschlag mit in die laufende Variantenprüfung aufgenommen wird. Dies wurde dem Regierungspräsidium mit Schreiben vom 21.9.12 mitgeteilt.

Bezüglich weiterer Einzelheiten wird

-auf den umfassenden Sachstandsbericht an die Auftraggeber (Stand: 27.07.2012)
-und auf den Bericht „Auswirkungen der Verschiebung der Abschnittsgrenze A 98.5/6“ (Stand 18.9.12) sowie den dazu gehörenden Lage- und Höhenplan verwiesen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Aus Sicht der Verwaltung kann der Vorschlag, die Abschnittsbildung neu vorzunehmen, zugestimmt werden. Die Wolfsgrabenbrücke muss trassenneutral konzipiert werden. Die Trassierung der Abfahrt („Abstieg Schwörstadt“) muss autobahnkompatibel erfolgen und zudem der höchsten Entwurfsklasse 1 der Autobahnrichtlinien entsprechen. Abfahrtslösungen mit schlechteren Qualitätsstandards (> 4 % Längsgefälle) sollten abgelehnt werden. Durch ein größeres Gefälle leidet die Verkehrsqualität, es erhöhen sich Lärm- und Schadstoffemissionen und es steigt das Sicherheitsrisiko - insbesondere beim Schwerlastverkehr. Eine Verschlechterung des Qualitätsstandards birgt zudem die Gefahr, dass man durch Abweichung von der Trassierung einer Autobahn in der dafür standardmäßig vorgesehenen Entwurfsklasse dem Bau einer Bundesstraße östlich der Wolfgrabenbrücke im Abschnitt A 98.6 (neu) Vorschub leistet.

Da das Regierungspräsidium Freiburg diese Vorgaben bisher nicht aufnehmen möchte, hat die Verwaltung zusammen mit dem beauftragten Planungsbüro eine eigene Variante (Planung) zur Abfahrtsgestaltung für den Abstieg Schwörstadt erarbeitet. Eine erste Prüfung ergab, dass diese Variante in diesem topographisch schwierigen Bereich sowohl die notwendigen als auch optimale Sicherheitsstandards einhält und dabei gleichzeitig nicht teurer ausfallen wird. Die vorgenannte Planung wurde dem Regierungspräsidium zur Verfügung gestellt mit der dringlichen Bitte, den entwickelten Vorschlag zur Trassierung der Abfahrt als weitere machbare Variante in die dortigen Überlegungen bereits jetzt - und nicht erst im Laufe des weiteren Planfeststellungsverfahrens - aufzunehmen. Die vom Regierungspräsidium Freiburg zu planende Abfahrt darf nicht das Ende der Autobahn in diesem Abschnitt einleiten und die Grundlage für die Weiterführung als Bundesstraße sein. Wenn die neue Abschnittsbildung vorgenommen wird, darf dies allerdings nicht dazu führen, die Planungen im neuen Abschnitt 6 östlich der Wolfsgrabenbrücke in Richtung Wehr/Bad Säckingen einzustellen bzw. zeitlich aufzuschieben. Ziel muss es sein, für die Weiterplanungen einen rechtssicheren Weg einzuschlagen. Die Frage, ob im neuen Abschnitt 6 mit der modifizierten Bergtrasse oder mit der Konsenstrasse (Taltrasse) weitergeplant und in Richtung Planfeststellungsverfahren voran gegangen wird, muss aktuell entschieden werden. Es macht wenig Sinn, die Diskussion um die beste Lösung im neuen Abschnitt 6 in Richtung Wehr aufzuschieben und diese Frage erst zu einem späteren Zeitpunkt, ggf. erst im Planfeststellungsverfahren, zu klären. Sollte die Konsenstrasse (Taltrasse) die beste Trassenführung sein, ist dies aktuell zu entscheiden und beim weiteren Vorgehen zu berücksichtigen. Mit der modifizierten Bergtrasse nach Offenlage in einem Planfeststellungsverfahren zu scheitern, da beispielsweise die FFH-Beeinträchtigung nicht gerichtsfest ist oder die Ausnahmeregelung der EU nicht greift oder eine Abwägung zu einer Taltrasse nicht umfassend vorab erfolgt ist, kann so nicht hingenommen werden.

Da die bestehende Verkehrs- und Lärmproblematik im Tal (Wehr Brennet, Hardsiedlung) nicht fortbestehen darf, muss ein adäquater Lärmschutz für diesen Bereich bereits zu einem Zeitpunkt gewährleistet sein, zu dem der Abstieg Schwörstadt in Betrieb, aber die Weiterführung im Abschnitt 6 noch nicht entschieden bzw. gebaut ist.

Finanzierung:

Die bisherigen Kosten des Planungsbüros hinsichtlich der Konsenstrasse (Ausarbeitung, Projektbegleitung, Werkstatt beim RP, Öffentlichkeitsarbeit...) betragen Stand Ende Juli 2012 150.000,- €. Die Mehrkosten gegenüber den ursprünglichen Planungen (100.000,- €, Anteil Landkreis 25.000,- €) können zusammen mit den weiteren kommunalen Partnern und im Wege einer überplanmäßigen Ausgabe kompensiert werden. Für weitere Aufgaben, die anfallen werden, bedarf es eines weiteren Beschlusses, wie in Ziffer 9 der Vorlage ausgeführt.

Bollacher
Landrat

Anlagen:

Sachstandsbericht Auftraggeber mit Stand 27.07.2012 (Anlage 0; Anlagen 1-8
zum Sachstandsbericht
Bericht „Auswirkungen der Verschiebung der Abschnittsgrenze A 98.5/6“
Lageplan Abstieg Schwörstadt
Höhenplan Abstieg Schwörstadt