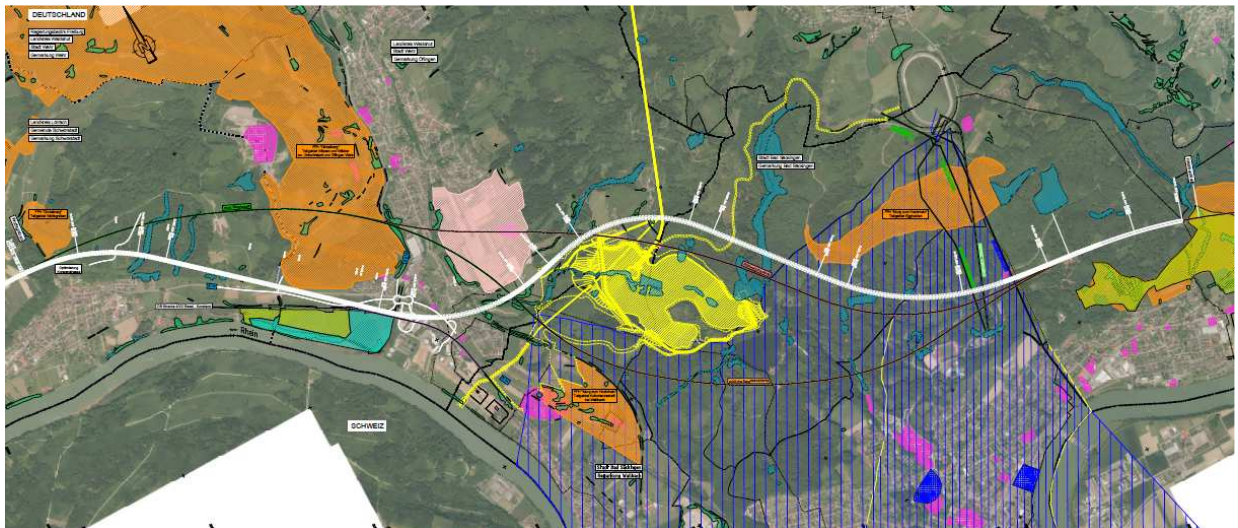


# Hochrheinautobahn A98

## Bereich Schwörstadt -Wehr - Bad Säckingen

**Sachstandsbericht an die Auftraggeber  
der Konsenstrasse**  
(Sachstand 27.7.2012)



*Der vorliegende Sachstandsbericht wurde vom „Projektteam Konsenstrasse“ erstellt. Er fasst den Stand der Arbeiten aus Sicht der Projektbearbeitung zusammen.*

*Ein besonderer Dank des Projektteams geht an die Auftraggeber und Financiers. Durch deren ergebnisoffene Aufgabenstellung wurde es möglich, konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten und die Weiterentwicklung des gesamten Konsenstrassenprozesses voranzutreiben.*

#### **Projektteam Konsenstrasse**

**Dipl. Ing Peter Bauer**, Rapp Regioplan GmbH

**Dipl. Ing Johannes Brandsch**, Rapp Regioplan GmbH

**Dipl. Ing Daniel Ehmann**, Rapp Regioplan GmbH

**Dipl. Ing. Michael Freitag**, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

**VD Karl Heinz Hoffmann (Projektleitung)**, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

**Dipl. Ing Kurt Sänger**, Rapp Regioplan GmbH

**RD Walter Scheifele (Projektleitung)**, Landkreis Waldshut

#### **Auftraggebergemeinschaft „Projekt Konsenstrasse“**

**Landkreis Waldshut**

**Regionalverband Hochrhein-Bodensee**

**Stadt Bad Säckingen**

**Stadt Wehr**

**Schluchseewerk AG**

#### **Ansprechpartner (Projektleitung)**

##### **Karl Heinz Hoffmann**

Verbandsdirektor

Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Im Wallgraben 50

D-79761 Waldshut-Tiengen

Tel.: +49 7751 91 15 10

Fax: +49 7751 91 15 30

[hoffmann@hochrhein-bodensee.de](mailto:hoffmann@hochrhein-bodensee.de)

##### **Walter Scheifele**

Regierungsdirektor

Landratsamt Waldshut, Dezernat II

Kaiserstraße 110

D-79761 Waldshut-Tiengen

Tel.: +49 7751 86 20 00

Fax: +49 7751 86 21 99

[walter.scheifele@landkreis-waldshut.de](mailto:walter.scheifele@landkreis-waldshut.de)

## **Inhalt**

### **I. Zusammenfassung**

Phase I (Machbarkeitsstudie Kosenstrasse)	03
Phase II (Optimierung der Kosenstrasse)	03
Phase III (Abschließende Bewertung der optimierten Kosenstrasse)	04
Empfehlung des Projektteams an die Auftraggeber	05

### **II. Sachstandsbericht**

Vorwort	06
Ausgangslage	06
Planungserfordernis	07
Projekt Machbarkeitsstudie	08
Öffentliche Vorstellung und kommunalpolitische Diskussion	09
Prüfung des Trassenvorschlages durch das RP	10
Beginn des fachlichen Abstimmungsprozesses mit dem RP	11
Neuaufteilung der Planungsabschnitte	12
Unterbrechung des gemeinsamen Abstimmungsprozesses	12
Fazit	14
Empfehlung des Projektteams an die Auftraggeber	15

### **Anlagen**

1. A 98.6 (Wehr -Murg) Variantenuntersuchung - Stufe II (03/2009)
2. Projektstrukturplan „Machbarkeitsstudie Kosenstrasse“ (02/2012)
3. Präsentation „Machbarkeitsstudie A 98.5 und A 98.6 (12/2011)
4. Präsentation „Hochrheinautobahn A 98 – Sonderuntersuchung Kosenstrasse“ (04/2012)
5. A 98.5/6 Übersichtslageplan „Optimierung Kosenstrasse“ (Ausschnitt) (06/2012)
6. Präsentation „Hochrheinautobahn A 98 – Neuaufteilung der Planungsabschnitte“ (07/2012)
7. Lageplan „Optimierung Kosenstrasse“ (Ausschnitt Abstieg Schwörstadt) (07/2012)
8. Projekt Kosenstrasse - Beteiligungsprozess/ Gesprächstermine

## **I. Zusammenfassung**

Der Raumkonflikt zwischen den beiden Großbauprojekten Hoahrheinautobahn im Bereich zwischen Schwörstadt und Murg und dem Unterbecken (Haselbecken) des geplanten Pumpspeicherkraftwerks Atdorf (PSW) machte eine Koordination der Planungen aus regionaler Sicht unabdingbar.

Der aufgrund dieser neuen Randbedingungen entstandene Prozess lässt sich in insgesamt 3 Phasen gliedern, die im Folgenden beschrieben werden.

### **Phase I (Machbarkeitsstudie Konsenstrasse)**

Der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee und der Landkreis Waldshut haben zusammen mit den Städten Bad Säckingen und Wehr sowie der Schluchseewerk AG die Initiative ergriffen, einen Konsens der bisher widerstreitenden Interessen vor allem zwischen den Städten Bad Säckingen und Wehr zu erreichen. Durch die Planungen des PSW-Atdorf wurde die Autobahnvariante im Abschnitt A 98.6 mit der größten Aussicht auf eine kommunale Einigung unmöglich (**Anlage 1**). Es wurde daher ein Projekt einer Machbarkeitsstudie formuliert mit dem Ziel eine Autobahntrasse zwischen Schwörstadt und Murg zu finden, die sowohl das Unterbecken (Haselbecken) des Pumpspeicherwerks Atdorf ermöglicht, gleichzeitig aber auch die Interessen der Städte Bad Säckingen und Wehr berücksichtigt.

Die Veröffentlichung des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie, die Konsenstrasse, hat die bisherigen Aussagen des Vorhabensträgers, Regierungspräsidium Freiburg (RP) eine Talvariante im Abschnitt A 98 5. sei auf Autobahnniveau (A1) nicht machbar, widerlegt. Mit der abschnittsübergreifenden Konsenstrasse im Bereich der Abschnitte 5 und 6 liegt aktuell eine ernstzunehmende Autobahnvariante auf dem Tisch, die der Vorhabensträger zu prüfen, abzuwägen und in die weiteren Überlegungen einzustellen hat. Nur dadurch kann er eine rechtssichere Variante für die Planfeststellung auswählen. Die amtliche modifizierte Bergtrasse des Vorhabensträger im Abschnitt 5 bekam mit der Konsenstrasse in Form einer Talvariante im Abschnitt 5 eine echte Alternative, zumal die vom Vorhabensträger bisher favorisierte modifizierte Bergtrasse nach wie vor mit dem Manko belastet, ein FFH Gebiet zu zerschneiden und dazu eine Ausnahmegenehmigung der EU notwendig ist. Ob diese Ausnahme insbesondere mit der neuen Variante (Konsenstrasse) noch rechtlich möglich ist, kann niemand mit Sicherheit sagen und ist umstritten.

Der Begriff „Konsenstrasse“ wurde deshalb gewählt, da die Planer der Auftraggeber die Wünsche der Betroffenen erstmals soweit wie möglich umfassend und gleichberechtigt berücksichtigt haben und diese zur Grundlage für eine Autobahntrassierung als Machbarkeitsstudie gemacht haben. Diesbezüglich wurde mit der Machbarkeitsstudie ein Stand erreicht, den es bisher nicht gab.

### **Phase II (Optimierung der Konsenstrasse)**

Eine Machbarkeitsuntersuchung wies die technische Machbarkeit nach und stellte noch nicht das erreichbare Optimum dar (**Anlage 3**). Wunsch der Auftraggeber der Machbarkeitsstudie der Konsenstrasse war, dass diese gemeinsam mit dem zuständigen Vorhabensträger zu einer realisierbaren Variante vertieft und optimiert wird, da von vorne herein klar war, dass Änderungen auf Grund vertiefter Überlegungen vorzunehmen sind (**Anlage 4, Folie 8**).

Das RP Freiburg hat eine Optimierung der Konsenstrasse in einem ersten Schritt - allerdings ohne entsprechende fachliche Beteiligung der Projektverantwortlichen der Machbarkeitsstudie bzw. dessen Ingenieure - durchgeführt. Folge war, dass mit den seitens des RP vorgeschlagenen Optimierungen die Ausgangslage des Konsens - die Berücksichtigung aller Auftraggeberinteressen - verlassen wurde und insbesondere die Gemeinde Schwörstadt sich damit auch nicht einverstanden erklären konnte.

Die Forderung der Auftraggeber, nach dem politischen Konsens den technischen Konsens durch eine gemeinsame Optimierung zu erreichen, wurde durch das RP schließlich aufgenommen und ein erstes Werkstattgespräch am 14.6.2012 durchgeführt. Um den Prozess weiter zügig voranzutreiben, haben die Projektverantwortlichen die vom RP genannten kritischen Bereiche der Konsenstrasse mit eigenen Ideen optimiert und einen veränderten Vorschlag, der den Konsens der Auftraggeber weiterhin ungeschmälert berücksichtigte, gleich zum ersten Werkstattgespräch vorgelegt (**Anlage 4, Folie 8, Anlage 5**). U.a. wurde die Trassenführung der Konsenstrasse optimiert, mit einer veränderten Lage von B 34 und Konsenstrasse im Bereich Wehr wurde Platz gewonnen, um die Vorschläge des RP aufzunehmen und die Optimierung der Konsenstrasse weiter zu verbessern. Ziel war es, die Optimierung der Konsenstrasse nun gemeinsam in weiteren Werkstattgesprächen zeitnah weiter zu vertiefen, nachdem eine erste Einschätzung der Gutachter des RP zu dieser ersten Weiterentwicklung der Konsenstrasse positiv ausgefallen war. Zeitnah deshalb, da bis Ende 2012 die Aufarbeitung soweit vorgebracht werden sollte, dass die Entscheidung den zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene unterbreitet werden kann, um zu entscheiden, wie weiter verfahren wird.

Überraschend und ohne fachliche Absprache im Rahmen der Planungswerkstatt wurde am 24.07.12 seitens des RP im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung die Idee unterbreitet, die bisherigen Planungsabschnitte zu verschieben, d.h. den Abschnitt 5 bereits am östlichen Widerlager der Wolfsgrabenbrücke enden zu lassen und den weiter östlichen Teil einheitlich dem Abschnitt 6 zuzuordnen (**Anlage 6, Folie 4**). Diese Abschnittsveränderung hat das Ziel, den neuen, gekürzten Abschnitt 5 zeitnäher voranzubringen und nicht mit zu führenden Trassendiskussionen im neuen Abschnitt 6 zu belasten.

Bedauerlicherweise wurde diese Veränderung nun seitens des RP im 2. Werkstattgespräch am 27.7.2012, das ohne die Gutachterbüros des RP stattfand, als Grund dafür angeführt, dass aufgrund dieser neuen Geschäftsgrundlage Werkstattgespräche im neuen Abschnitt 6 derzeit nicht mehr notwendig seien. Es sei kein Zeitdruck mehr vorhanden und deshalb müsste die Werkstatt auch nicht intern in der bisherigen personellen Zusammensetzung so weiter geführt werden.

Wird die Idee zur Verschiebung der Planungsabschnitte umgesetzt, soll das Autobahnende bei Schwörstadt (östliches Widerlager der Wolfsgrabenbrücke) mit einer Abfahrt an die B 34 auf Höhe der Zufahrt zum Lachengraben angebunden werden (**Anlage 6, Folien 4, 9-11**). Das Gefälle beträgt bis zu 6 % Seitens der Planer der politischen Auftraggeber wurde bereits in der zweiten Planungswerkstatt am 27.7.12 ein Vorschlag für den im Rahmen der Neuaufteilung der Planungsabschnitte vorgesehenen Abstieg ins Rheintal eingebracht, der sich stark an der Konsentrassenplanung orientierte und sich mit einem nach Autobahnkriterien standardmäßigen Gefälle von 4% realisieren ließe (**Anlage 7**).

Die Projektverantwortlichen der Konsenstrasse bedauern, dass der begonnene Werkstattprozess derzeit ausgesetzt wurde und die Entscheidung, ob die A 98 im bisherigen Abschnitt 5 (Bereich Schwörstadt-Wehr) als Taltrasse oder Bergtrasse endgültig geführt werden soll, zeitlich hinausgeschoben wird.

### **Phase III (Abschließende Bewertung der optimierten Konsenstrasse)**

Aufgrund dieser neuen Ausgangslage wird das Planungsbüro der Konsenstrasse den Abschlussbericht zur optimierten Konsenstrasse bis Oktober 2012 vorlegen. Mangels derzeitiger Fortsetzung der Werkstattgespräche muss deren abschließende Bewertung ohne Beteiligung des Vorhabensträgers jedoch an Hand der Abwägungskriterien zur modifizierten Bergtrasse erfolgen, die vom RP Freiburg zur Verfügung gestellt wurden. Aufgrund der Unterbrechung der Werkstattgespräche wird bedauerlicherweise auch keine gemeinsame Ausarbeitung der Konsenstrasse mit dem Vorhabensträger bis Jahresende erfolgen und es kann auch kein gemeinsamer Vorschlag, wie zu Beginn der Werkstattgespräche anvi-

siert, den zuständigen Ministerien als Grundlage für die weitere Wegweisung (Autobahn als Berg- oder Taltrasse im Abschnitt 5) bis Jahresende mehr vorgelegt werden.<sup>1</sup> Das Potenzial des im Rahmen der Werkstatt begonnenen innovativen und kooperativen Planungsansatzes konnte daher nicht voll ausgeschöpft werden.

Die Unterbrechung der Werkstattgespräche ist auch deshalb bedauerlich, da das Projektteam - legitimiert durch politische Beschlüsse der Auftraggeber (Landkreis Waldshut, Regionalverband sowie die Städte Bad Säckingen und Wehr) - beauftragt wurde, die Konsenstrasse gemeinsam mit dem RP weiterzuentwickeln.

### **Empfehlung des Projektteams an die Auftraggeber**

Wird die vom Vorhabensträger vorgeschlagene Abfahrt bis auf die Höhe des Lachengrabens umgesetzt, bedeutet dies bereits einen erheblichen Eingriff im Planungsraum. Es ist sehr wahrscheinlich, dass daher eine Autobahn in Tallage in diesem Bereich vorprogrammiert wäre, weil ein weiterer zusätzlicher Eingriff mit einer Bergtrasse, die dann nur etwas weiter nördlich verlaufen würde, nur schwer zu rechtfertigen wäre. Ähnlich ist auch eine dann nur etwas weiter östlich vorgesehene zweite Anschlussstelle in Wehr zu sehen. Dies alles könnte dazu führen, dass bei der vom RP vorgeschlagenen Abschnittsverlegung bereits heute die Entscheidung „gerichtsfest“ mitgetroffen werden muss, ob die Autobahn in östlicher Richtung als Berg- oder Taltrasse fortgeführt werden soll. Andernfalls sieht das Projektteam Unwägbarkeiten für das durchzuführende Planfeststellungsverfahren. Die Verschiebung des Abschnittes würde damit das Ziel des Vorhabensträgers verfehlen, weil genau diese Entscheidung auf später verschoben werden sollte.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die vom Vorhabensträger vorgeschlagene Abfahrt mit 6 % Gefälle trassiert werden soll. Eine solche Abfahrt mit Anschluss an die B 34 könnte Überlegungen Vorschub leisten, die östliche Weiterführung der Autobahn nur noch auf Bundesstraßenniveau zu realisieren. Damit würde man sich von der Idee einer durchgehenden Hochrheinautobahn auf Autobahnniveau verabschieden.

Die Auftraggeber der Konsenstrasse fordern im Falle der neuen Abschnittsbildung durch das RP Freiburg

1. dass gesichert ist, dass das östliche Widerlager der Wolfsgrabenbrücke so konzipiert und planfestgestellt wird, dass keine Präjudizierung im Hinblick auf die Trasse im neuen Abschnitt 6 gegeben ist und insbesondere auch die Talvariante der abschnittsübergreifenden optimierten Konsenstrasse im bisherigen Abschnitt 5 nicht erschwert oder faktisch ausgeschlossen wird.<sup>2</sup>
2. dass gesichert ist, dass eine Abfahrt von der Wolfsgrabenbrücke zur B 34 keine Präjudizierung für eine Taltrasse ist, weil daran die Planfeststellung scheitern kann. Insbesondere ist zu prüfen, ob im sensiblen Raum zwischen Schwörstadt und Wehr (mit Grünstreifen, Wildwechselroute, Lachengraben und FFH-Gebiet) eine Bergtrasse mit Eingriff in FFH und gleichzeitig mit Abfahrt im Hang genehmigungsfähig ist.
3. eine Abfahrt vom östlichen Widerlager aus Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsgründen mit maximal 4 % Gefälle auf Autobahnniveau geplant und umgesetzt wird.

---

<sup>1</sup> Die vom Projektteam nun ohne den Vorhabensträger erfolgte Ausarbeitung und Bewertung der optimierten Konsenstrasse könnte ggfs. trotzdem dem Vorhabensträger und den zuständigen Ministerien vorgelegt werden.

<sup>2</sup> Als Ende des neuen Planfeststellungsabschnittes A 98.5 ist das östliche Widerlager der Wolfsgrabenbrücke vorgesehen. Abhängig von der Weiterführung der Autobahn im vorgeschlagenen neuen Autobahnabschnitt A 98.6 als Bergtrasse oder als Konsenstrasse mit Abstieg ins Rheintal wäre eine unterschiedliche Positionierung des östl. Widerlagers für die Brücke in Lage und Höhe erforderlich.

## II. Sachstandsbericht

### Vorwort

Der vorliegende Sachstandsbericht führt in die intensive politische und planerische Debatte um die Konsenstrasse ein, stellt ihre Erarbeitung sowie die neue Ausgangslage nach deren Veröffentlichung dar und diskutiert die Planung aus einer technischen und aus einer prozessorientierten Perspektive. Er bietet Informationen zum Zustandekommen der neuen Trassenplanung, zu den planerischen Inhalten, zur Bewertung und zu möglichen Optimierungsmaßnahmen, die bei der Gesamtbeurteilung des bisherigen Planungsprozesses als Hilfestellung dienen können.

### Ausgangslage

Die Hoahrheinautobahn stellt seit vielen Jahren das wichtigste Straßeninfrastrukturprojekt in der Region dar. Bis zu welchem Zeitpunkt die Hoahrheinautobahn durchgehend befahrbar sein wird (bis nach Lauchringen und/oder darüber hinaus), ist ungewiss. In der Vergangenheit wurden bereits unterschiedliche Trassenführungen im Bereich A 98.6 (Stadt Bad Säckingen) diskutiert. Bisher<sup>3</sup> war davon auszugehen, dass die Diskussion und die Ausarbeitung der möglichen Trassenführungen im Bereich A 98.6 erst weitergeführt wird, wenn die Trassenführung im Bereich A 98.5 (Stadt Wehr) festliegt und der Anknüpfungspunkt für den Bereich A 98.6 Wehr - Murg damit vorgegeben ist. Diese Vorgehensweise entsprach der Absicht des Vorhabensträgers (Regierungspräsidium Freiburg (RP)), die A 98 von West nach Ost zu planen und schrittweise fertig zu stellen. Zu welchem Zeitpunkt die Planungen im Bereich A 98.6 wieder aufgenommen und weitergeführt werden sollten, war völlig offen. Es konnte jedoch davon ausgegangen werden, dass der Anknüpfungspunkt am westlich angrenzenden Autobahnabschnitt A 98.5 in den Jahren 2013/2014 festliegt und damit aus Sicht des RP der Zeitpunkt für den Fortgang im Abschnitt A 98.6 Richtung Osten gekommen sein könnte.

#### Ausgangslage im Autobahnabschnitt A 98.5 (Karsau-Wehr)

Der Bau der Bundesautobahn 98, Abschnitt 98.5 Karsau–Wehr ist ein Vorhaben aus der Bundesverkehrswegeplanung der 1980er-Jahre. Laut Bundesverkehrswegeplan (2003) ist die Bundesautobahn 98.5 im Abschnitt Karsau–Wehr eingestuft als Projekt des Vordringlichen Bedarfs. Da beim Bau der A 98.5 naturschutzfachliche Konflikte zu erwarten sind, ist sie zudem eingestuft als „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“.

Das RP Freiburg plant die Weiterführung der A 98 von Rheinfelden - Karsau - Wehr auf der sogenannten Bergtrasse. Konkrete Planungsalternativen wie die Stefanslochvariante („kleine Talvariante“) oder der dreispurige Ausbau der B 34 mit Umfahrungen der Städte und Ortschaften im Rheintal als naturschutzverträgliche Alternativen zur Autobahnplanung wurden ausgeschlossen. Nach der 1. Offenlegung des Planfeststellungsverfahrens lagen nach Angaben des RP Freiburg bereits rund 900 private Einwendungen vor.

Der Bau der Bergtrasse hätte die Durchschneidung und Zerstörung von FFH-Gebieten (Flora-Fauna-Habitat) sowie die Zerstörung von amtlich geschützten Biotopen und den Verlust landwirtschaftlichen Flächen zur Folge. Es war nicht erkennbar, dass die geplante Trassenführung dem gesetzlichen Auftrag des Bundesverkehrswegeplans 2003 für „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ gerecht wird. Seitens der Planer des RPs folgte eine Überarbeitung der Bergtrasse zur „modifizierten Bergtrasse.“ Die neuen Planungen wurden am 11.6.2009 den betroffenen Städten und Gemeinden vorgestellt. Die erfolgten Modifizierungen hatten erhebliche Auswirkungen auf die Linienführung der Bergtrasse im Bereich der Gemarkung Öflingen. Die Wehratalbücke würde das Wehratal niedriger und kürzer überspannen. Die planerische Feinarbeit des RP (Modifizierung) bedeutete jedoch

---

<sup>3</sup> Im Juli 2012 wurde die Abschnittsgrenze des Abschnittes A 98.6 vom Regierungspräsidium Freiburg ca. 3 km weiter westlich gelegt.

nicht, das Tallösungen völlig „vom Tisch“ waren. Es galt nach wie vor, auch diese in der gebotenen Tiefe auszuarbeiten, um sie in einem rechtlich sicheren Alternativenvergleich der Bergtrasse gegenüberstellen zu können. Die Anschlussstelle Wallbach wurde vom RP aus dem laufenden Verfahren herausgelöst. Wo die Anschlussstelle gebaut werden sollte, hing davon ab, auf welcher Trasse die A 98 nach Osten weitergeführt wird. Bis dahin sollte eine provisorische Abfahrt gebaut werden.

#### Ausgangslage Autobahnabschnitt A 98.6 (Wehr-Murg)

Die Schluchseewerk AG plant seit vielen Jahren den Neubau des Pumpspeicherkraftwerks Atdorf (PSW) als Stromspeicher, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens steht unmittelbar bevor.<sup>4</sup> Geplant ist, dass das PSW frühestens ab 2019 in Betrieb gehen soll.

Dies bedeutet, dass das PSW bereits genehmigt und seine konkrete örtliche Lage zu einem Zeitpunkt festgelegt sein wird, zu dem der Autobahnabschnitt A 98.6 weitergeplant und in die Planfeststellung übergeführt werden soll. Beide Großbauprojekte stehen demnach in einem Spannungsverhältnis. Wenn das PSW genehmigt sein sollte, setzt dieses Vorhaben als zuerst genehmigte Planung rechtliche Zwangspunkte, die bei den weiteren Planungen und der Trassenwahl im Abschnitt 98.6 zu berücksichtigen sind. Daraus ergab sich ein Raumkonflikt.

Nachdem das RP im Raumordnungsverfahren 2010 die Raumverträglichkeit des Projektes und auch dessen grundsätzliche Vereinbarkeit mit der Autobahnplanung im Abschnitt 98.6 festgestellt hatte, war klar, dass bei Realisierung des Pumpspeicherkraftwerkes Atdorf die „Nördliche Bergseevariante“ nicht mehr umsetzbar war, so dass unter anderem die „Röthekopfvariante“ und die „Südliche Bergseevariante“, letztere in unterschiedlichen Varianten, verblieben (**Anlage 1**). Die Stadt Bad Säckingen favorisierte die nördlichste Variante (Röthekopfvariante), damit die Trassenführung in einem sicheren Abstand zum Kurgebiet erfolgen kann und Quellfassungen nicht tangiert werden. Die Stadt Wehr steht der Röthekopfvariante im Hinblick auf die Wehratalbrücke und das Gebiet Wihler ablehnend gegenüber.

#### **Planungserfordernis**

Aus Sicht der Raumschaft ergab sich ein zusätzliches Planungserfordernis, da die Großvorhaben Hochrheinautobahn und PSW aufgrund ihres Umfangs und ihrer spezifischen Problematik die Koordinierung der in ihrem Gebiet potentiell betroffenen Interessen durch weitere Planung benötigten. Dies wird wie folgt begründet:

1). Der vorgenannte Raumkonflikt zwischen den beiden Großbauprojekten Hochrheinautobahn im Abschnitt A 98.6 und dem Unterbecken (Haselbecken) des geplanten Pumpspeicherkraftwerkes Atdorf (PSW) machte eine Koordination der Planungen aus regionaler Sicht unabdingbar. Bereits 2010 sah man das Erfordernis, gutachterliche Überlegungen anzustellen, wie beide Großbauprojekte unabhängig ihres zeitlichen Verwirklichungsstandes so umgesetzt werden können, dass die Verwirklichung und Umsetzung des einen Projektes zu nicht notwendigen weiteren Einschränkungen bei der Verwirklichung des anderen Projektes führen. Zielsetzung war die notwendige Koordination und Abstimmung der beiden Großprojekte sowie die Sicherung der noch möglichen Trassenvarianten im Bereich A 98.6. Der notwendige Spielraum für eine Konsenslösung in der Region sollte somit erhalten bleiben.

2.) Die Bergtrasse ist in der 2007 eingeleiteten Planfeststellung gescheitert, weil die Lage der Anschlussstelle auf dem Wihler eine Vorfestlegung für die südliche Bergseevariante war. Der Vorhabenträger möchte dieses Problem lösen, indem die Wehratalbrücke so ausgerichtet wird, dass sowohl südliche Bergseevariante als auch Röthekopfvariante möglich sind. Die Anschlussstelle soll als Proviso-

---

<sup>4</sup> Die Schluchseewerk AG hat im Juni 2012 den wesentlichen Teil der Antragsunterlagen zur Planfeststellung des PSW beim Landratsamt Waldshut zur Vollständigkeitsprüfung eingereicht.



rium ausgebaut werden. Bis heute hat der Vorhabenträger nicht gezeigt, wie dieses Provisorium aussehen soll und ob damit nicht dennoch eine Vorfestlegung auf die südliche Bergseevariante erfolgt. □

3). Die Bergtrasse ist in der Planfeststellung gescheitert, weil es im FFH-Gebiet zu Beeinträchtigung prioritärer Lebensraumtypen kommt. Der Vorhabenträger möchte dieses Problem lösen, indem er das FFH-Gebiet teilweise untertunnelt. Für die verbleibende Beeinträchtigung prioritärer Lebensraumtypen möchte er eine Ausnahmegenehmigung bei der EU beantragen. Bis heute hat der Vorhabenträger nicht gezeigt, dass ein solches Vorgehen im Planfeststellungsverfahren erfolgreich ist. □

4). Die Bergtrasse wird von der Stadt Wehr abgelehnt, so lange bis eine vergleichbar geplante Taltrasse vorliegt, anhand derer Vor- und Nachteile einer Bergtrasse abgewogen werden können. Der Vorhabenträger möchte dieses Problem mit der modifizierten Stephanslochvariante lösen. Allerdings hält die modifizierte Stephanslochvariante nicht die Richtwerte der höchsten Autobahnkategorie (A 1) ein und ist somit keine vergleichbar geplante Autobahntrasse. □

5). Die Bergtrasse ist im Bereich der Städte Wehr und Bad Säckingen bisher nicht vorangekommen, weil sie den divergierenden Interessen der beiden Städte nicht gerecht wird. Der Vorhabenträger hat bisher keine Lösung für dieses Problem aufgezeigt

### **Projekt Machbarkeitsstudie**

Im Frühjahr 2011 ergriffen der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) und der Landkreis Waldshut im Auftrag ihrer politischen Gremien zusammen mit den Städten Bad Säckingen und Wehr sowie der Schluchseewerk AG die Initiative, einen Konsens der bisher widerstreitenden Interessen vor allem zwischen den Städten Bad Säckingen und Wehr zu erreichen.

#### Auftrag

Vor diesem Hintergrund wurde ein Projekt einer Machbarkeitsstudie formuliert mit dem Ziel eine Autobahntrasse zwischen Schwörstadt und Murg zu finden, die sowohl das Unterbecken (Haselbecken) des PSW ermöglicht, gleichzeitig aber auch die Interessen der Städte Bad Säckingen und Wehr berücksichtigt. Gemäß der im Frühjahr 2011 gefassten politischen Beschlüsse beauftragten die fünf oben genannten Partner (im Folgenden „Auftraggeber“) gemeinsam das Planungsbüro Rapp Regioplan (Lörach) mit einer ingenieurtechnischen Untersuchung (Machbarkeitsstudie) der möglichen Varianten im Abschnitt A 98.6. Es war möglich, dass die Fragestellung auch Auswirkungen auf den Abschnitt A 98.5 hat (s.o.). Insofern mussten auch die Belange der Gemeinde Schwörstadt bereits frühzeitig in den Prozess eingebunden werden.

Der RVHB übernahm zusammen mit dem Landratsamt Waldshut die Projektleitung.

#### Zielformulierung

Gemeinsam abgestimmte Zielsetzung der „Machbarkeitsstudie A 98: Schwörstadt - Wehr - Bad Säckingen“ war es, unabhängig von politischen Vorgaben, die Möglichkeiten einer Konsenslösung auszuloten und einen Vorschlag zu unterbreiten. Einerseits waren die „Berührungspunkte“ zum PSW herauszuarbeiten, damit Vorzugstrassenvarianten weiterhin umsetzbar blieben. Andererseits sollte eine Lösung gefunden werden, welche die Interessen der Städte Bad Säckingen und Wehr aufnimmt und als „Konsenstrasse“ gemeinsam mitgetragen werden konnte. Dies bedeutet, dass versucht wurde, eine Gesamtabwägung unter Berücksichtigung aller Interessen zur Ermittlung eines Plankonzeptes für eine optimierte Trassenführung zu erstellen. Mit allen Beteiligten wurde vereinbart, dass zunächst ein interner Arbeitsprozess stattfindet. Die Interessen aller Betroffenen waren Grundlage für die Arbeiten,

inklusive der Gemeinde Schwörstadt. Aus dieser Ausgangslage hatte das Büro die Aufgabe, eine gemeinsam tragbare Lösung – „den Konsens“ - zu erarbeiten.

### Projekttablauf

Zunächst wurde ein ergebnisoffen angelegter Prozess mit einer ingenieurtechnischen Überprüfung und Abwägung möglicher Berg- und Taltrassenvarianten unter Berücksichtigung aller Randbedingungen sowie die Prüfung von optimierten Trassenführungen im Untersuchungsraum gestartet.<sup>5</sup>

Im Rahmen der Untersuchung wurden die tatsächlichen Konfliktpunkte mit den einzelnen Auftraggebern ausführlich analysiert und erörtert. Da die Trassenführung auch Auswirkungen auf den Abschnitt A 98.5 hat wurden auch die Belange der Gemeinde Schwörstadt und des Landkreises Lörrach bereits frühzeitig in den Prozess eingebunden (**Anlage 8**). Abschließend erfolgte eine Gesamtabwägung unter Berücksichtigung aller Interessen und die Ermittlung eines konsensfähigen Planungskonzeptes für die optimale Trassenführung. Der in insgesamt 4 Phasen untergliederte Projekttablauf der Machbarkeitsstudie ist als **Anlage 2** beigefügt.

### Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Das Ergebnis sah wie folgt aus: Das Planungsbüro kombinierte eine Taltrasse im Bereich A 98.5 (Schwörstadt-Wehr) mit einer Bergtrasse im Bereich A 98.6 (Wehr-Bad Säcking-Murg) und nahm damit die unterschiedlichen Interessen der Städte Bad Säcking und Wehr auf und stimmte diese mit Schwörstadt ab (**Anlage 3**).

In verhältnismäßig kurzer Zeit (6 Monate) und mit einem verhältnismäßig kleinen Startbudget von 100.000 € war es gelungen in dieser überaus schwierigen Interessenslage eine konsensfähige Trasse zu erarbeiten, die alle formulierten Bedürfnisse aufgriff. Damit wurde ein entscheidender Durchbruch geschafft: für die besonders umstrittenen Abschnitte zwischen Schwörstadt und Murg konnte ein völlig neuer Trassenentwurf vorgelegt werden, der gleich mehrere Vorteile in sich vereint, die auch den Wünschen entsprechen, die von den Städten Bad Säcking und Wehr sowie von Schwörstadt als unabdingbar vorausgesetzt wurden. Darüber hinaus konnte eine optimale Anbindungsmöglichkeit der A98 an die B34 im Raum Wehr-Brennet entwickelt werden.

### **Öffentliche Vorstellung und kommunalpolitische Diskussion**

Das Ergebnis, die „Konsenstrasse“, wurde durch die Auftraggeber am 20. Januar 2012 in Waldshut erstmalig öffentlich vorgestellt (**Anlage 3**). Der Abschlussbericht zur Machbarkeitsstudie der Konsenstrasse wurde im März 2012 fertig gestellt und veröffentlicht.

Teil des Projektes Machbarkeitsstudie war es, nach der nichtöffentlichen fachlichen Erarbeitung die vorgeschlagene Lösung auch im kommunalpolitischen Raum vorzustellen und zu diskutieren. Hierfür stand das Projektteam Konsenstrasse zur Verfügung und bot die Gelegenheit, sich aus erster Hand über die Konsenstrasse zu informieren. Am 07.02.12 fand eine erste Präsentation im Stadtrat von Wehr statt, kurz darauf folgte der Kreistag in Waldshut. Die Vorstellung der Projektergebnisse in den politischen Gremien von Rheinfeldern und Bad Säcking erfolgte Ende Februar sowie im März im Planungsausschuss des RVHB. Seitens der Auftraggeber wurden die im Zusammenhang mit der neuen Trassenplanung erfolgten politischen Beschlüsse mit folgendem Tenor gefasst: Mit der neuen Trasse besteht erstmals Aussicht auf einen tragfähigen regionalen Konsens. Dies hat einen enormen Mehrwert, der in die weiteren Planungsschritte und bei der Abwägung der Trassenalternativen berücksich-

---

<sup>5</sup> Wie eine „Konsenstrassenlösung“ für die betroffenen Städte und Gemeinden aussehen kann, war zunächst offen. Dies zeigt, dass möglichst viele Alternativtrassierungen im Bereich A 98.6 erhalten, Einschränkungen, die sich durch das PSW ergeben können, frühzeitig erkannt und durch eine rechtzeitige Straßenplanung in diesem Abschnitt ausgeschlossen oder wenigstens minimiert werden sollten.

tigt werden muss. Auch der Verkehrsausschuss der IHK Hochrhein-Bodensee befasste sich im April 2012 mit der Konsenstrasse und formulierte einen ähnlich lautenden Beschluss.

In Schwörstadt wurde das Projekt auf Wunsch der Gemeindeverwaltung erst Anfang Mai 2012 im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt und diskutiert, an der auch die Straßenbauabteilung des RP Freiburg auf dem Podium teilnahm. Der Bürgermeister von Schwörstadt sprach sich im Rahmen dieser Veranstaltung dafür aus, weiter an der Planfeststellung der Bergtrasse zu arbeiten. Eine Beschlussfassung des Gemeinderats von Schwörstadt, die sich gegen die Konsenstrasse aussprach, erfolgte ebenfalls im Mai 2012. Begründet wurde die ablehnende Haltung insbesondere durch diverse Nachteile für Schwörstadt, zum einen in der zusätzlichen Zeit (befürchteter Zeitverzug von 10 Jahren durch die neue Trassenplanung), zum zweiten durch mehr Lärm und Luftverschmutzung (Bereich Wolfgrabenbrücke). Als dritter Grund wurde die Sperrung der Durchlüftung des Rheintales durch den querenden Straßenriegel genannt.

Die zuvor genannte kommunalpolitische Diskussion bildete eine entscheidende Grundlage für den weiter unten beschriebenen fachlichen Abstimmungsprozess mit dem RP.

### **Prüfung des Trassenvorschlages durch das RP**

Parallel zur o.g. kommunalpolitischen Diskussion fand auch eine gutachterliche statt. Bereits während der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde in mehreren Fachgesprächen mit dem RP als Vorhabensträger (Planungsbehörde) die Überlegungen erörtert und dargelegt, welche Vorteile die neue Trassenführung hat. Eine von den Auftraggebern von Anfang an gewünschte enge Einbindung des Vorhabensträgers in den Planungsprozess kam jedoch nicht zu Stande. Nachdem das Ergebnis der Studie vorlag und das RP der Konsenstrasse in einer ersten Reaktion die technische Machbarkeit bestätigt hatte, lag nun eine echte Alternative zu den bisherigen Trassenvarianten vor. Infolgedessen wurde der Vorhabensträger von den Auftraggebern der Machbarkeitsstudie aufgefordert, die Konsenslösung im Rahmen des laufenden weiteren Verfahrens aufzugreifen.

Im Nachgang der am 20.1.2012 im Landratsamt Waldshut stattgefundenen presseöffentlichen Informationsveranstaltung (s.o) zur Konsenstrasse erklärte das RP, den neuen Trassenvorschlag in einer Tiefe, die eine verlässliche Abschätzung im Vergleich zu den bereits geprüften Varianten gewährleisten sollte, zu untersuchen und zu optimieren. Zu diesem Zweck sollte die Konsenstrasse von den dort tätigen Planungsbüros untersucht werden. Ziel war es, eine Untersuchungstiefe zu erreichen, die mit den bisherigen untersuchten Varianten (modifizierte Bergtrasse, etc.) vergleichbar ist. Dies schien deshalb erforderlich, um die Entscheidung durch den Vorhabensträger treffen zu können, mit welcher Variante als Vorzugsvariante das Planfeststellungsverfahren (2. Offenlage) weitergeführt werden sollte. Die Prüfung sollte auch eine Schätzung der - im Rahmen der Machbarkeitsstudie noch nicht ermittelten - Kosten für die neue Konsenstrasse enthalten.

Das Projektteam Konsenstrasse wurde trotz mehrmaliger Bitte in diesen Prüfungsprozess nicht eingebunden.

### „Sonderuntersuchung Konsenstrasse“ (Variantenuntersuchung 2012)

Das RP hat die Konsenstrasse mit den anderen sich fachtechnisch aufdrängenden Trassenvarianten untersucht. Es wurden dazu fünf Varianten in Lage und Höhe ausgearbeitet. In einem nächsten Schritt wurden die Belange der Fachbehörden ermittelt, die als Grundlage für die nachfolgende Abwägung dienen sollten.

Im Rahmen einer am 27.04.2012 in Bad Säckingen von Regierungspräsidentin Schäfer geleiteten öffentlichen Informationsveranstaltung unter Beisein von Staatssekretärin Splett vom Ministerium für

Verkehr und Infrastruktur (MVI) wurde den Auftraggebern, Kommunalvertretern, Abgeordneten und Bürgerinitiativen ein Zwischenergebnis der vom RP durchgeführten Prüfung präsentiert (**Anlage 4**). Dabei wurde die Machbarkeit der Konsenstrasse erneut bestätigt. Dies bedeutete, dass sich gegenüber dem bisherigen, auf die Antragstrasse (Bergtrasse) fokussierten Planungsstand eine komplett neue Lage ergeben hatte. Wurde seitens des Vorhabensträgers bisher argumentiert, eine dem A1 – Standard entsprechende Talvariante stehe nicht zur Verfügung, so mussten nun zwei gleichermaßen ernst zu nehmende Autobahnvarianten abgewogen werden.

Es stellte sich allerdings heraus, dass die vom RP zugesagte Optimierung nicht auf der Basis der Konsenstrasse erfolgt war, da wesentliche durch die Auftraggeber festgelegte Rahmenbedingungen verändert wurden (Beispiel: Absenkung der Wolfgrabenbrücke). Von den Auftraggebern wurde kritisiert, dass die Untersuchungen des RP nur in wenigen Teilen die ursprüngliche Konsenstrasse beurteilten, in den meisten Teilen jedoch eine vom RP abgeänderte bzw. optimierte Konsenstrasse beurteilt wurde. Die vom RP vorgenommenen Optimierungen hatten die Rahmenbedingungen, die für die Machbarkeitsstudie als unveränderlich anzunehmen sind, nicht eingehalten. Somit war der Konsens wie bisher zu dieser Trasse in der Region nicht mehr gegeben.

#### Geplante Vorgehensweise nach Abschluss der „Sonderuntersuchung Konsenstrasse“

Bezüglich der weiteren Vorgehensweise wurde vereinbart, dass die Konsenstrasse nach einem überwiegenden politischen Konsens (1. Schritt) zu einem technischen Konsens (2. Schritt) weiter aufbereitet und optimiert werden müsse. Dabei sollte die Konsenstrasse im Interesse einer rechtssicheren Abwägung in einer Tiefe, die eine verlässliche Abschätzung im Vergleich zu der bereits geprüften Bergtrasse gewährleisten sollte, planerisch untersucht werden. Dieser Aufgabe musste sich der Vorhabenträger nun stellen. Man einigte sich darauf, dass die weitere Aufbereitung in einem offenen und transparenten Prozess gemeinsam mit dem RP erfolgen solle. Der RVHB, der Landkreis sowie die Städte Wehr und Bad Säckingen (politische Auftraggeber) sagten diesbezüglich ihre aktive Unterstützung zu. In Form von Werkstattgesprächen sollte auf Arbeitsebene eine optimierte und technisch machbare sowie zumutbare Konsenstrasse erarbeitet werden. Wichtig hierbei waren auch die im Rahmen der öffentlichen Diskussion bereits kontrovers diskutierten Verfahrensfragen.

Die optimierte Konsenstrasse sollte spätestens im Herbst 2012 dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) zum Entscheid, mit welcher Trasse das weitere Verfahren vorangetrieben wird, vorgelegt werden. Es war beabsichtigt die Vorlage an das BMVBS mit einem gemeinsamen Votum, ggf. auch mit einer unterschiedlichen Einschätzung im Hinblick auf die favorisierte Trasse, zu ergänzen.

#### **Beginn des fachlichen Abstimmungsprozesses mit dem RP**

Das erste Werkstattgespräch der Planer und Gutachter des RP und der Projektleiter und Planer der Machbarkeitsstudie zur A 98 fand am 14.6.2012 in Freiburg statt. Bei diesem ersten Meinungs- und Informationsaustausch begann man die technischen und planerischen Spielräume der einzelnen Trassenelemente auszuloten. Das Projektteam Konsenstrasse hatte bis zur 1. Werkstatt eigene Optimierungsvorschläge entwickelt, welche die bisherigen Problempunkte aufgriffen und Lösungen anboten (**Anlage 5**). im Rahmen der Werkstatt wurde diese optimierte Trasse besprochen, eine erste Rückmeldung zur vorgestellten Planung durch die anwesenden Ingenieure des RP fiel positiv aus und ergab das Erfordernis diesen Trassenvorschlag weiter zu untersuchen. Der Vorhabensträger sagte zu, den Vorschlag für eine optimierte Konsenstrasse im weiteren Werkstattprozess zu prüfen. Weitere notwendige Optimierungen sollten dabei als iterativer Prozess zwischen den Werkstattpartnern gestaltet werden, um möglichst keine Zeit zu verlieren. Der Vorschlag der Konsenstrasse sollte dabei zunächst in der gebotenen Tiefe untersucht werden, um dann zu entscheiden mit welcher Variante fortgeföhren und in die Offenlage gegangen wird. Dies sollte in weiteren Werkstattgesprächen erfolgen.

## **Neuaufteilung der Planungsabschnitte**

Am 24.7.2012 schlug das RP im Rahmen einer Besprechung in Rheinfeldern mit Landräten, Bürgermeistern, Vertretern der Region, Bürgerinitiativen und Verbänden vor, die Planungsabschnitte 5 und 6 neu zu strukturieren (**Anlage 6**). Der neue Abschnitt A 98.5 entspricht bis zur Wolfsgrabenbrücke der bisherigen Planung des RP, östlich der Wolfsgrabenbrücke verlässt ein neuer Abstieg mit 6 % Gefälle die Bergtrasse und schließt einige hundert Meter westlich von Wehr an die B 34 ein.

Laut Regierungspräsidentin Schäfer erhalte man mit dem Trassenvorschlag die Chance, mit dem Autobahnbau östlich von Karsau Fahrt aufzunehmen, die Ortsdurchfahrt Schwörstadt zu entlasten und das ökologische Ausgleichskonzept rasch umzusetzen. Für Wehr und Bad Säckingen bliebe genügend Zeit für intensive Variantenuntersuchungen, eine angemessene Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und damit eine Trassenführung unter größtmöglicher Berücksichtigung der Belange der Region.

Für die vorgeschlagene Neuplanung würden neue Vermessungsarbeiten für detaillierte Lage- und Höhenpläne, geologische Erkundungen, Untersuchungen zu Lärm und Schadstoffen und eine aktualisierte Umweltplanung benötigt, um die Planfeststellungsunterlagen zu aktualisieren. Dafür wurde vom RP ein Jahr veranschlagt. Das eigentliche Planfeststellungsverfahren würde dann noch länger dauern, mindestens 2 Jahre wurden bis zur Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) für den Abschnitt A 98.5 (neu) prognostiziert.

Parallel dazu seien für den Abschnitt Wehr-Bad Säckingen die nächsten Schritte in Angriff zu nehmen. Die Ergebnisse der laufenden „Werkstattgespräche“, also der Abstimmung zwischen den Planern des RPs und der Auftraggeber, sollten in die Bevölkerung gespiegelt und dort zur Basis eines geöffneten Planungsprozesses werden, in dem mögliche Trassenvarianten mit allen Vor- und Nachteilen herausgearbeitet werden. Die Ergebnisse werde man an die zuständigen Bundes- und Landesministerien zur abschließenden Entscheidung leiten. Dieser Prozess solle im Herbst 2012 gestartet werden, ein verbindlicher Schlusstermin stehe noch nicht fest.

Die überraschend erfolgte Verschiebung der Planfeststellungsgrenze wurde aus Sicht der politischen Auftraggeber der Machbarkeitsstudie zunächst grundsätzlich begrüßt, da der politisch mehrfach geforderte und im Rahmen der Konsenstrassenplanung diskutierte abschnittsübergreifende Betrachtungsraum als neuer Planungsabschnitt A 98.6 definiert wurde (gemeinsame Planung der kritischen Autobahnabschnitte Wehr und Bad Säckingen). Dies unterstützt die gemeinsame Forderung der Auftraggeber hinsichtlich der Unteilbarkeit der Konsenstrasse.

Gleichsam wurde aber dem RP gegenüber geäußert, dass die vorgeschlagene neue Planfeststellungsgrenze mehrere Fragen aufwerfe, deren Vertiefung und Klärung Gegenstand der kommenden Werkstattgespräche werden solle (z.B. Gefälle von 6%). Ein weiteres konstruktives Engagement im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wurde von den der politischen Auftraggebern angeboten.

## **Unterbrechung des gemeinsamen Abstimmungsprozesses**

Der 2. Werkstatttermin fand am 27.7.12 - trotz anderer Vereinbarungen ohne die Gutachter des RP - statt. Neben der Klärung technischer Fragestellungen aus der 1. Werkstatttrunde wurde seitens des Projektteams Konsenstrasse bereits ein Vorschlag für den im Rahmen der Neuaufteilung der Planungsabschnitte vorgesehenen Abstieg ins Rheintal eingebracht, der sich stark an der Konsenstrassenplanung orientiert und sich mit einem nach Autobahnkriterien standardmäßigen Gefälle von 4% realisieren lässt (**Anlage 7**).

Zudem wurde das Ende des neuen Planfeststellungsabschnittes A 98.5 thematisiert. Gemäß der neuen vom RP vorgeschlagenen Abschnittsbildung wurde hierfür das östliche Widerlager der Wolfsgraben-

brücke auf Basis der amtlichen Planung (modifizierte Bergtrasse) vorgesehen. Seitens des Projektteams wurde darauf hingewiesen, dass abhängig von der Weiterführung der Autobahn im vorgeschlagenen neuen Autobahnabschnitt A 98.6 als Bergtrasse oder als Konsenstrasse mit Abstieg ins Rheintal eine unterschiedliche Positionierung des östlichen Widerlagers für die Brücke in Lage und Höhe erforderlich wäre.<sup>6</sup> Das RP gab diesbezüglich zu verstehen, dass man aufgrund einer vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS) mündlich zugesagten Ausnahmereglung (6% Gefälle) weiter mit dem bereits im Rahmen der Bergtrasse (Antragstrasse) vorgesehenen Widerlager plane. Im Rahmen einer kontrovers geführten Diskussion wurde seitens der Region/Auftraggeber auf die Gefahr hingewiesen, dass damit eine dem A1-Standard entsprechende Talvariante leichtfertig aufs Spiel gesetzt würde.

Bezüglich des weiteren Vorgehens und einer weiteren Werkstattrunde wurde seitens des RP wie folgt argumentiert:

- Das RP sieht aufgrund der neuen Abschnittsbildung die Planungen für die Abschnitte A 98.5 und A 98.6 als zwei unterschiedliche und voneinander getrennte Prozesse an. Der Abschnitt 5 sei bis Schwörstadt unproblematisch. Hier gelte nun der Fokus auf den Abstieg ins Rheintal, der als neues Element hinzugekommen sei. Der Abschnitt A 98.6 habe nun eine neue Ausgangsbasis.
- Die Werkstatt sei unter anderen Vorzeichen begonnen worden. Ursprüngliche Idee war es, dass man gemeinsam die Konsenstrasse optimieren wollte. Die vereinbarten Werkstattgespräche seien ursprünglich v. a. dazu gedacht gewesen, eine Variantenentscheidung schnell(er) herbeizuführen. Diesen Zeitdruck sehe man jetzt nicht mehr, was den Vorteil habe, dass man nun den notwendigen iterativen Prozess noch stärker öffnen könne (Diskussion der Linienführung mit breiterem Publikum). Die in der Werkstatt geführten Fachgespräche seien nicht für ein breites Publikum geeignet. Mit der neuen Abschnittsbildung ginge eine neue Geschäftsgrundlage einher. Alle machbaren Varianten müssten im neuen Abschnitt 6 zunächst gleich behandelt und ausführlich geprüft werden. Werkstattgespräche seien erst dann wieder sinnvoll, wenn technische Fragestellungen aufkämen, die ohne Öffentlichkeit diskutiert werden sollten.
- Regelmäßige interne Werkstatttrunden könnten leicht ein gewisses Misstrauen bei der Bevölkerung erwecken. Der Anspruch, den man ursprünglich an die Werkstatt hatte, sei momentan nicht erfüllbar, insbesondere da die Idee, die Transparenz auch nach innen (unter den Behörden) zu führen, noch nicht möglich sei.
- Gleichzeitig wurde vom RP konstatiert, dass bereits eine gewisse Einigkeit über die technische Machbarkeit der Konsenstrasse bestehe. Die Konsenstrassenplanung müsse noch weiter diskutiert werden. Den Auftraggebern wurde diesbezüglich anheim gestellt ihre Wünsche und Vorstellungen als Träger öffentlicher Belange (TöB) in die weitere Planung einzubringen. Weitere Vorschläge würden gerne in die Planung übernommen.

---

<sup>6</sup> Zwischen den beiden bisher vorgesehenen „Standorten“ des östl. Widerlagers der Brücke besteht ein Höhenunterschied von 10 m bei einem ungefähren Abstand von 50 m.

## Fazit

Mit der neuen Trasse besteht erstmals Aussicht auf einen tragfähigen regionalen Konsens. Dies hat einen enormen Mehrwert, der in die weiteren Planungsschritte und bei der Abwägung der Trassenalternativen berücksichtigt werden muss.

Die Konsenstrasse löst die im Kapitel „Planungserfordernis“ genannten Problempunkte, wie folgt:

- Lösung des Raumkonflikts zwischen den beiden Großbauprojekten Hoahrheinautobahn im Abschnitt A 98.6 und dem Unterbecken (Haselbecken) des geplanten Pumpspeicherkraftwerks Atdorf (PSW) aufgrund einer gemeinsam abgestimmten Trassenführung.
- Die Anschlussstelle an der Wehra kann endgültig gebaut werden und lässt gleichzeitig alle Optionen nach Osten offen.
- Trassierungsmöglichkeit, die außerhalb des FFH-Gebietes verläuft; somit keine vage Ausnahmegenehmigung erforderlich.
- Taltrasse, deren Trassierung allen Richtwerten der höchsten Autobahnkategorie (A 1) genügt.
- Linienführung, die konsensfähig ist.

Die Verfasser des vorliegenden Sachstandsberichtes sind überzeugt davon, dass mit der entwickelten Konsenstrasse seit Jahrzehnten erstmals eine reale und greifbare Chance entsteht, zu einem für alle Beteiligten tragbaren Ergebnis zu kommen. Damit kann ein enormer Schritt in Richtung der so dringend notwendigen Verbesserung der Verkehrssituation am Hoahrhein getan werden.

Die zuvor beschriebenen Werkstattgespräche starteten mit dem Ziel auf Arbeitsebene eine optimierte und technisch machbare sowie zumutbare Konsenstrasse zu erarbeiten, um diese im Rahmen der Abwägung mit weiteren Trassenalternativen auf einem Niveau, welches die Vergleichbarkeit zulässt, einbringen zu können. Dafür wurde ein Zeitraum von ca. 4-6 Monaten veranschlagt. Es wurde eine Basis geschaffen, um auf fachlicher Ebene im direkten Kontakt die Planungen zügig und konstruktiv weiter zu entwickeln. Die im Rahmen der Werkstattgespräche von allen Seiten eingebrachte technische Kompetenz (Konzentration von Fachwissen) war erheblich und führte in relativ kurzer Zeit schon zu konkreten Einzelergebnissen.

Durch die neue Abschnittsbildung hat das RP die Geschäftsgrundlage verändert und im Zuge dessen die Werkstattgespräche ausgesetzt. Das Projektteam Konsenstrasse bedauert, dass der begonnene Werkstattprozess nicht weitergeführt wird. Die Entscheidung, ob die A 98 im bisherigen Abschnitt 5 (Bereich Schwörstadt-Wehr) als Taltrasse oder als Bergtrasse endgültig geführt werden soll, wird zeitlich hinausgeschoben.

Mangels Fortsetzung der Werkstattgespräche wird das Projektteam - nun ohne Beteiligung des Vorhabensträgers - die optimierte Konsenstrasse an Hand der Abwägungskriterien zur modifizierten Bergtrasse bewerten, die ihm vom RP Freiburg zur Verfügung gestellt wurden. Daran anschließend soll der Abschlussbericht zur optimierten Konsenstrasse bis Oktober 2012 vorgelegt werden. Aufgrund der Unterbrechung der Werkstattgespräche wird auch keine gemeinsame Ausarbeitung der Konsenstrasse mit dem Vorhabensträger bis Jahresende erfolgen und es kann auch kein gemeinsamer Vorschlag, wie zu Beginn der Werkstattgespräche anvisiert, den zuständigen Ministerien als Grundlage für die weitere Wegweisung (Autobahn als Berg-oder Taltrasse im Abschnitt 5) bis Jahresende mehr vorgelegt werden. Das Potenzial des im Rahmen der Werkstatt begonnenen innovativen und kooperativen Planungsansatzes konnte daher nicht voll ausgeschöpft werden. Die Unterbrechung der Werkstattgesprä-

che ist auch deshalb bedauerlich, da das Projektteam - legitimiert durch politische Beschlüsse der einzelnen Auftraggeber (Landkreis Waldshut, Regionalverband sowie die Städte Bad Säckingen und Wehr) - beauftragt wurde die Konsenstrasse gemeinsam mit dem RP weiterzuentwickeln.

### **Empfehlung des Projektteams an die Auftraggeber**

Wird die vom Vorhabensträger vorgeschlagene Abfahrt bis auf die Höhe des Lachengrabens umgesetzt, bedeutet dies bereits einen erheblichen Eingriff im Planungsraum. Es ist sehr wahrscheinlich, dass daher eine Autobahn in Tallage in diesem Bereich vorprogrammiert wäre, weil ein weiterer zusätzlicher Eingriff mit einer Bergtrasse, die dann nur etwas weiter nördlich verlaufen würde, nur schwer zu rechtfertigen wäre. Ähnlich ist auch eine dann nur etwas weiter östlich vorgesehene zweite Anschlussstelle in Wehr zu sehen. Dies alles könnte dazu führen, dass bei der vom RP vorgeschlagenen Abschnittsverlegung bereits heute die Entscheidung „gerichtsfest“ mitgetroffen werden muss, ob die Autobahn in östlicher Richtung als Berg- oder Taltrasse fortgeführt werden soll. Andernfalls sieht das Projektteam Unwägbarkeiten für das durchzuführende Planfeststellungsverfahren. Die Verschiebung des Abschnittes würde damit das Ziel des Vorhabensträgers verfehlen, weil genau diese Entscheidung auf später verschoben werden sollte.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die vom Vorhabensträger vorgeschlagene Abfahrt mit 6 % Gefälle trassiert werden soll. Eine solche Abfahrt mit Anschluss an die B 34 könnte Überlegungen Vorschub leisten, die östliche Weiterführung der Autobahn nur noch auf Bundesstraßenniveau zu realisieren. Damit würde man sich von der Idee einer durchgehenden Hochrheinautobahn auf Autobahnniveau verabschieden.

Die Auftraggeber der Konsenstrasse fordern im Falle der neuen Abschnittsbildung durch das RP Freiburg

1. dass gesichert ist, dass das östliche Widerlager der Wolfsgrabenbrücke so konzipiert und planfestgestellt wird, dass keine Präjudizierung im Hinblick auf die Trasse im neuen Abschnitt 6 gegeben ist und insbesondere auch die Talvariante der abschnittsübergreifenden optimierten Konsenstrasse im bisherigen Abschnitt 5 nicht erschwert oder faktisch ausgeschlossen wird.<sup>7</sup>
2. dass gesichert ist, dass eine Abfahrt von der Wolfsgrabenbrücke zur B 34 keine Präjudizierung für eine Taltrasse ist, weil daran die Planfeststellung scheitern kann. Insbesondere ist zu prüfen, ob im sensiblen Raum zwischen Schwörstadt und Wehr (mit Grünstreifen, Wildwechselroute, Lachengraben und FFH-Gebiet) eine Bergtrasse mit Eingriff in FFH und gleichzeitig mit Abfahrt im Hang genehmigungsfähig ist.
3. eine Abfahrt vom östlichen Widerlager aus Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsgründen mit maximal 4 % Gefälle auf Autobahnniveau geplant und umgesetzt wird.

---

<sup>7</sup> Als Ende des neuen Planfeststellungsabschnittes A 98.5 ist das östliche Widerlager der Wolfsgrabenbrücke vorgesehen. Abhängig von der Weiterführung der Autobahn im vorgeschlagenen neuen Autobahnabschnitt A 98.6 als Bergtrasse oder als Konsenstrasse mit Abstieg ins Rheintal wäre eine unterschiedliche Positionierung des östl. Widerlagers für die Brücke in Lage und Höhe erforderlich.