

Machbarkeitsstudie
Version 1
18. September 2012
Bericht-Nr. 5 / JB

Landkreis Waldshut et Al.

A 98 Schwörstadt - Wehr - Bad Säckingen

Auswirkungen der Verschiebung der Abschnittsgrenze A 98.5/6

Inhaltsverzeichnis

1	Die Stellung der Konsenstrasse im Vergleich zur Bergtrasse	2
2	Die Verschiebung der Abschnittsgrenze	2
3	Die Auswirkungen des Abstiegs Schwörstadt	3
3.1	Die Lage der Wolfsgrabenbrücke	3
3.2	Der begrenzte Raum	3
3.3	Der Standard Bundesstraße	4
3.4	Der Hauenstein-Effekt	4
4	Zusammenfassung und Empfehlung	5
4.1	Zusammenfassung	5
4.2	Empfehlung	5

1 Die Stellung der Konsenstrasse im Vergleich zur Bergtrasse

Die Bergtrasse hat mit der Konsenstrasse eine ernst zu nehmende Konkurrenz bekommen. Alle Versuche, die Konsenstrasse ohne ein qualifiziertes Abwägungsverfahren als „offensichtlich unvorteilhaft“ abzuschichten, schlugen bisher fehl. Das liegt an folgenden Gründen:

- Die Konsenstrasse ist technisch machbar. Das wurde vom Regierungspräsidium Freiburg mehrfach bestätigt (z. B. 27.04.2012, Termin mit Staatssekretärin Splett in Bad Säckingen). Sie kann sogar weiter optimiert werden, um die teilweise berechtigten Kritikpunkte des Vorhabensträgers auszuräumen.
- Die Konsenstrasse ist die einzige Variante ohne erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten. Vieles spricht dafür, dass sie eine zumutbare Alternative gemäß § 34 BNatSchG ist.
- Die Konsenstrasse ist die einzige bisher vorgelegte Taltrasse, die gleichwertig zur Bergtrasse ist. Das Finden und Bewerten einer solchen Variante wurde im bisherigen Planfeststellungsverfahren bereits von der Stadt Wehr gefordert.
- Die Konsenstrasse hat das Potential für eine Konsensbildung in der Region. Sie ist die einzige Variante, die auf die seit Jahren geäußerte politische Forderung nach Schaffung von Einigkeit in der Region eingeht.

Damit zwingt die Planung der Konsenstrasse alle zuständigen Entscheidungsträger zu einer Entscheidung zwischen Bergtrasse oder Konsenstrasse. Diese Entscheidung ist zurzeit nicht möglich bzw. nicht gewollt.

2 Die Verschiebung der Abschnittsgrenze

Das Regierungspräsidium Freiburg hat vorgeschlagen, die Grenze der Planfeststellungsabschnitte A 98.5 und A 98.6 auf das östliche Widerlager der Wolfsgrabenbrücke zu verschieben. Damit erhofft sich der Vorhabensträger folgende Vorteile:

- Die Linienführung zwischen Rheinfeldern und Schwörstadt ist im Wesentlichen unstrittig und wird durch die Konsenstrasse nicht tangiert. Dieser Teilabschnitt kann vorgezogen und zeitnah realisiert werden.
- Verschiedene als kritisch eingestufte Fristen können gehalten werden (Ausgleichsmaßnahmen, Bundesverkehrswegeplan, Entlastung der Ortsdurchfahrt Schwörstadt).
- Die Entscheidung zwischen Bergtrasse und Konsenstrasse kann auf den neuen Abschnitt A 98.6 verschoben werden. Damit gewinnt man Zeit für eine saubere Abwägung und Entscheidung.

Die Verkehrswirksamkeit des vorgezogenen Teilstücks der A 98.5 lässt sich jedoch nur dann realisieren, wenn eine (eventuell nur provisorische) Verbindung von Wolfsgrabenbrücke und B 34 geschaffen wird (Abstieg Schwörstadt).

3 Die Auswirkungen des Abstiegs Schwörstadt

3.1 Die Lage der Wolfsgrabenbrücke

Das Problem:

Die Wolfsgrabenbrücke muss so gebaut werden, dass eine Fortführung sowohl als Bergtrasse als auch als Konsenstrasse in gleichwertiger Weise möglich ist. Macht man das nicht, so kann das als Vorfestlegung für eine der beiden Varianten gedeutet werden. Genau an einer solchen Frage ist das Planfeststellungsverfahren 2007 gescheitert.

Die Lösung:

Die Wolfsgrabenbrücke wird so gelegt, dass ein Kompromiss zwischen beiden Varianten möglich ist. Dafür müssen sowohl die Bergtrasse als auch die Konsenstrasse geringfügig angepasst werden. In beiden Trassierungen wird die Längsneigung von 4 % nicht überschritten. In beiden Varianten ergeben sich keine Auswirkungen auf die Kosten.

Es handelt sich um genau denselben Lösungsansatz, den der Vorhabensträger bei der Wehrtalbrücke angewendet hat. Um eine Vorfestlegung auf die südliche Bergseevariante zu vermeiden, wurde die Brücke umgeplant und in eine Kompromisslage zwischen Röthekopfvariante und südliche Bergseevariante gebracht.

3.2 Der begrenzte Raum

Das Problem:

Der Abstieg Schwörstadt beansprucht denselben Raum wie die Konsenstrasse. Trotzdem darf er die Realisierung der Konsenstrasse nicht verhindern, weil sonst eine Vorfestlegung gegen die Konsenstrasse erfolgen würde.

Szenario 1: Der Abstieg wird gebaut und im Abschnitt 6 fällt die Entscheidung für die Bergtrasse. Dann ist der Bau der Bergtrasse möglich, während der Verkehr auf dem Abstieg läuft.

Szenario 2: Der Abstieg wird gebaut und im Abschnitt 6 fällt die Entscheidung für die Konsenstrasse. Dann ist der Bau der Konsenstrasse nicht mehr ohne weiteres möglich. Entweder die Konsenstrasse wird an den Abstieg angepasst (was die Qualität der Konsenstrasse verschlechtern würde) oder der Verkehr muss während der Bauphase wieder durch Schwörstadt geleitet werden (was den Widerstand der Betroffenen erzeugen würde). Zudem würde es wenig Sinn machen, den kürzlich gebauten Abstieg wieder (teuer) umzubauen. Zusammengenommen könnte das als Vorfestlegung gegen die Konsenstrasse gewertet werden.

Die Lösung:

Der Abstieg kann bereits als südliche Fahrbahn der Konsenstrasse gebaut werden. Beide oben beschriebenen Szenarien ließen sich umsetzen. Somit wäre es keine Vorfestlegung auf eine der beiden Varianten (Bergtrasse oder Konsenstrasse).

3.3 Der Standard Bundesstraße

Das Problem:

Nach den Vorstellungen am 24.07.2012 in Rheinfeldern beabsichtigt der Vorhabensträger den Abstieg Schwörstadt mit einem Längsgefälle von 6 % zu bauen. Er begründet das damit, dass nur so die Wolfsgrabenbrücke an die B 34 angebunden werden kann, ohne die Bergtrasse zu verteuern. (Diese Argumentation ist falsch, siehe 3.1)

6 % Längsgefälle entspricht dem Qualitätsstandard einer Bundesstraße mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h und genügt nicht den bisher geforderten Kriterien einer Autobahn der Entwurfsklasse 1.

Einerseits würde das bedeuten, dass bei der Abwägung im Abschnitt 6 die Bergtrasse automatisch bevorzugt würde, weil sie einen höheren Qualitätsstandard hat als jede noch mögliche Taltrasse. Das könnte als Vorfestlegung für die Bergtrasse gedeutet werden.

Andererseits würde das Abweichen von der Forderung nach einer Autobahn der Entwurfsklasse 1 im Abschnitt 6 die Türen für eine Bundesstraßenlösung öffnen. So wäre dann eine Variante ähnlich der Stephanslochvariante vorstellbar, bei welcher eine Verlegung der Bahnlinie nicht mehr erforderlich ist, was erhebliche Kosteneinsparungen zur Folge hätte. Der Kostendruck auf die dann teurere Bergtrasse stiege erheblich, was als Vorfestlegung für eine Taltrasse nach Bundesstraßenstandard gedeutet werden könnte.

Die Lösung:

Der Abstieg kann bereits als südliche Fahrbahn der Konsenstrasse mit maximalem Längsgefälle von 4 % gebaut werden. Sämtliche Optionen blieben erhalten. Selbst eine Bundesstraßenlösung wäre möglich, da der Abstieg in die heutige B 34 überführt wird. Eine Vorfestlegung würde damit vermieden.

3.4 Der Hauenstein-Effekt

Das Problem:

Die bestehende provisorische Abfahrt Hauenstein ist ein Paradebeispiel dafür, wie man es nicht machen sollte. Wegen des großen Längsgefälles der Abfahrt und der damit verbundenen Gefahren beschäftigt sich zurzeit sogar der Petitionsausschuss des Landtages mit dem Problem.

Ohne Not würde man beim Abstieg Schwörstadt mit 6 % Längsgefälle ein ähnliches Problem generieren. Wenn auch nicht in gleicher Schärfe, so würden dem Abstieg Schwörstadt alle negativen Charakteristika eines Provisoriums anhaften. Es gibt keinen erkennbaren Grund, weshalb die Abfahrt nicht mit 4 % geplant werden soll.

Die Lösung:

Abstieg Schwörstadt mit 4 % auf der Achse der südlichen Fahrbahn der Konsenstrasse.

4 Zusammenfassung und Empfehlung

4.1 Zusammenfassung

Die Verschiebung der Abschnittsgrenzen ist ohne Vorfestlegung für die Weiterführung im neuen Abschnitt 6 möglich, wenn folgende Punkte beachtet werden:

- Die Wolfsgrabenbrücke muss so gebaut werden, dass eine gleichwertige Weiterführung der Bergtrasse und der Konsenstrasse als Autobahnen der Entwurfsklasse 1 erhalten bleibt. Das ist technisch möglich, wenn man jeweils geringfügige Anpassungen an der Trassierung der Bergtrasse und der Konsenstrasse macht. Diese Anpassungen sind bei beiden Varianten kostenneutral.
- Der Abstieg Schwörstadt muss trassierungstechnisch auf die südliche Fahrbahn der Konsenstrasse gelegt werden (4 % Längsgefälle). Dadurch findet noch keine Vorfestlegung auf die Konsenstrasse statt, es bleiben aber alle Möglichkeiten für eine Weiterführung der Autobahn der Entwurfsklasse 1 als Taltrasse oder als Bergtrasse offen.
- Auf keinen Fall sollte der Abstieg mit 6 % Längsgefälle geplant werden. Durch das größere Längsgefälle leidet die Verkehrsqualität, es erhöhen sich die Lärm- und Schadstoffemissionen und es steigt das Sicherheitsrisiko – insbesondere beim Schwerlastverkehr. Es gibt keine technischen und keine wirtschaftlichen Gründe, die eine Verschlechterung des Qualitätsstandards rechtfertigen.

4.2 Empfehlung

Die Planfeststellung 2007 ist (auch) daran gescheitert, dass in der Planung eine Vorfestlegung auf eine Weiterführung im Abschnitt 6 als südliche Bergseevariante erkennbar war. Im neuen Abschnitt 5 sollte deshalb alles vermeiden werden, was als Vorfestlegung für oder gegen Bergtrasse oder Konsenstrasse gedeutet werden kann.

Am sichersten lässt sich das realisieren, wenn die Wolfsgrabenbrücke als Kompromiss zwischen Bergtrasse und Konsenstrasse gelegt wird, wenn Bergtrasse und Konsenstrasse an diesen Kompromiss angepasst werden und wenn der Abstieg Schwörstadt auf die südlichen Fahrbahn der Konsenstrasse gelegt wird.

Wie die Wolfsgrabenbrücke und die Anpassungen in Bergtrasse und Konsenstrasse aussehen können ohne dass daraus eine Vorfestlegung abzuleiten ist, zeigt der beigefügte Lageplan.

Rapp Regioplan GmbH
Johannes Brandsch

Lörrach, 18. September 2012 / 2392
Bericht-Nr. 5
