

**Nr.: 106/2023**

■ <b>Dezernat</b>	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	19.04.2023
■ <b>Fachbereich</b>		
■ <b>Verfasser/-in</b>	Hoehler, Ulrich	
■ <b>Telefon</b>	07621 410-3000	

<b>Beratungsfolge</b>	Status	Datum
Kreistag	öffentlich	02.05.2023

**Tagesordnungspunkt**

**Weiterführung der Hochrheinautobahn A 98.8/9; Vorstellung der Vorzugstrasse der DEGES**

**Beschlussvorschlag**

- a) Der Kreistag nimmt Kenntnis vom Untersuchungsergebnis der DEGES GmbH zur Vorzugstrasse im Abschnitt 8/9 der A 98 und begrüßt die darin präferierte Variante B2a.
- b) Der Kreistag bekräftigt die Dringlichkeit einer durchgängigen, leistungsfähigen Straße am Hochrhein. Er begrüßt den Fortschrittsbericht zu den Abschnitten 5 und 6 und bittet die DEGES, ihre Planungen in den Abschnitten 5, 6, 8 und 9 zügig fortzuführen.

## Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10.	Räumliche Planung
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrsplanung

Wirkungsziel /  
beabsichtigte Wirkung  
(Was soll erreicht werden?)

Leistungsziel /  
angestrebtes Ergebnis  
(Was müssen wir dafür tun?)

Zielerreichungskriterium  
(Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):

<b>■ Klimawirkung:</b>	<input type="checkbox"/> positiv	<input checked="" type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
<b>■ Personelle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
<b>■ Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja,		
<input type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	€	€		
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	

### Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2022	2023	2024	2025	ab 2026
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2022	2023	2024	2025	ab 2026
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

**■ Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

## Begründung

---

### ■ Sachverhalt

#### 1. Sachverhalt

Am 17. März 2023 hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Rahmen eines Informationsabends unter großer öffentlicher Aufmerksamkeit das langerwartete Ergebnis ihrer Variantenuntersuchung bekanntgegeben. Diese bezog sich auf die Linienführung im Abschnitt 8/9 der A 98 zwischen Hauenstein und der Anschlussstelle Tiengen/West (Anlage).

#### 2. Untersuchungsrahmen

Die DEGES hat, begleitet von einem intensiven Bürgerbeteiligungsverfahren mit insgesamt fünf Planungswerkstätten, für den Abschnitt 8/9 eine Vorzugsvariante ausgearbeitet. In diesen hat die DEGES die Teilnehmenden über die Trassenvarianten und das planerische Vorgehen informiert und anschließend etliche Prüfaufträge bearbeitet. Die Ergebnisse wurden wiederum im Plenum diskutiert. Nachdem in den Jahren 2020 und 2021 mögliche Streckenverläufe (Trassenvarianten) im engen Austausch mit den Vertretern aus der Region sondiert worden waren, fand im Frühjahr 2022 der finale Vergleich der Varianten (vgl. Anlage) anhand planerischer und umweltfachlicher Kriterien statt. Kriterien waren:

- Raumstrukturelle Wirkungen
- Verkehrliche Beurteilung
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung und bautechnische Realisierbarkeit
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Gebiets- und Artenschutz

Dabei stellte sich heraus, dass die „Bergtrassen“ im Variantenvergleich nicht als vorzugswürdig und rechtssichere Lösungen zu verfolgen sind. Dies liegt insbesondere daran, dass die Teilflächen des FFH-Gebietes „Albtal zum Hochrhein im Mühlbach- und Albtal“ sich nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen queren lassen. Die durchgeführten Variantenuntersuchungen zeigen, dass mit der Variante B2a eine deutlich weniger konflikthafte Alternative innerhalb des Planungskorridors zur Verfügung steht.

Unter Berücksichtigung aller abwägungs- und entscheidungserheblichen Belange ist daher insgesamt eine Talvariante vorzuziehen.

Der nächste Schritt war die Abstimmung der Ergebnisse mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie der Autobahn GmbH des Bundes. Dabei wurde die Untervariante B2a als neue Vorzugsvariante bestätigt.

Alle betrachteten Trassenvarianten beginnen westlich von Hauenstein im Abschnitt A 98.7 und schließen an der bestehenden Anschlussstelle Tiengen-West an die vorhandene BAB 98 an.

Im Planungskorridor A verlaufen insgesamt vier Trassenvarianten (Taltrassen), die einen Trassenverlauf beschreiben, welcher der B 34 folgt. Unterschiede in diesen Trassenvarianten ergeben sich in der Linienführung im Bereich Albert und der Ausgestaltung der Abfahrt in Hauenstein (Varianten A1 bis A4a). Der östlich der ehemaligen Papierfabrik Albrück gelegene Planungsabschnitt besitzt bei allen dieser vier Varianten einen identischen Trassenverlauf bis zum Anschluss an den Abschnitt 10 in Waldshut-Tiengen. In diesem Bereich folgt die A 98 zunächst der B 34 bevor sie in der Ortslage von Waldshut in einem Tunnel geführt wird.

---

Innerhalb des bahnparallelen Planungskorridors (Korridor B) verlaufen zwei lagegleiche Trassenvarianten (ebenfalls Taltrassen). Der Unterschied der beiden untersuchten Varianten besteht im Wesentlichen in der Höhentrasse im Bereich Hauenstein bis östlich der Ortslage von Albrück. Hier wird die Variante B1a oberflächennah geführt, während die Variante B2a (Vorzugsvariante) in diesem Bereich komplett im Tunnel verläuft (s. u.).

Für die Bergvarianten wurden unterschiedliche Trassenführungen geprüft. Auf Grundlage der im Variantenvergleich 2006 am Berg geführten Vorzugsvariante „Riedtrasse“, wurden im Planungskorridor C weitere Linienführungen erarbeitet und aus umweltfachlicher Sicht optimiert. Diese Optimierungen beziehen sich zum größten Teil auf eine geänderte Trassenführung im Bereich des Liederbachtals. Neben den so entwickelten oberflächennah geführten Varianten, wurden die Varianten ebenfalls als Tunnellösung betrachtet.

Im Planungskorridor D wurde die sogenannte „Kiesenbachtrasse“ (zweitbeste Trasse im Variantenvergleich 2006) in den Planungsprozess eingestellt und weiter berücksichtigt. Die Kiesenbachtrasse startet im Linienverlauf wie die Bergvariante C2 und geht dann über in die Variante B mit parallelem Verlauf südl. der B 34.

Während bei den Taltrassen der Fokus auf einer optimalen Einbindung der Trasse in die bereits bestehenden Siedlungsflächen, die Sicherstellung der untergeordneten Erschließung sowie eine Abschätzung möglicher Schadstoffbelastungen und Schallemissionen der angrenzenden Bebauung liegt, sind für die am Berg geführten Varianten hauptsächlich die umweltfachlichen Belange ausschlaggebend.

Das Ergebnis dieses Vergleichs ist die Vorzugsvariante B2a. Sie bildet die verbindliche weitere Grundlage für die Entwurfsplanung, Planfeststellung, Ausführungsplanung und den Bau der Teilstrecke.

### **3. Vorzugstrasse im Abschnitt 8/9**

Die Trasse bindet auf Gemarkung Laufenburg an den bereits bestehenden Abschnitt 7 an und wird direkt östlich des dortigen FFH-Gebiets mit einer neuen Anschlussstelle mit dem nachgeordneten Bestandsnetz verknüpft. Danach quert die Vorzugstrasse das Mühlbachtal, die Ortslage Albert, die Alb und die Bebauung von Albrück mit einem ca. 4 Kilometer langen Tunnel, der zunächst nördlich der Bahnlinie geführt wird. Er endet östlich von Albrück, nach Querung der Bahnstrecke und der B 34. Im Anschluss verläuft die Trasse südlich der B 34, zwischen den Ortslagen Dogern und Waldshut. Die jetzige B 34 kann nach Fertigstellung der A 98 zukünftig für die untergeordnete Erschließung genutzt werden. Östlich von Dogern schwenkt die Trasse nach Norden ab und unterfährt die Ortslage von Waldshut in einem ca. 5,5 Kilometer langen Tunnel.

Die Bahnstrecke, die L 161 und die „Schlücht“ werden wiederum mit einer Brücke überquert, bevor der Anschluss an den Abschnitt 10 an der heutigen AS Tiengen-West erfolgt. Die Länge der Variante beträgt ca. 15,4 km. Die Entwurfparameter entsprechen der Entwurfsklasse EKA 1 A gemäß RAA (Fernautobahn).

In ihrer Bewertung kommt die DEGES zum Ergebnis, dass die Vorzugsvariante B2a mit ihrem Trassenverlauf im Talraum und den verhältnismäßig langen Tunneln die topografischen Voraussetzungen im Hochrheintal im Übergangsbereich zum Südschwarzwald mit der vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur und den naturräumlichen Voraussetzungen sowie der Natura-2000-Gebietskulisse am besten widerspiegelt. Die Variante B2a berücksichtigt die Belange und Ziele der Region sowie die Interessen der Bevölkerung bestmöglich. Unter Berücksichtigung fachplanerischer, insbesondere umweltrechtlicher Anforderungen, den räumlichen Rahmenbedingungen und den vorhandenen technischen Lösungsmöglichkeiten ist keine andere Variante in der Gesamtbetrachtung vorzugswürdiger.

#### **4. Bewertung durch das Landratsamt Waldshut**

Auch wenn die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erst im nachgeordneten Planfeststellungsverfahren eine abschließende Wertung über Eingriffswirkung und Genehmigungsfähigkeit der vorliegenden Vorzugsvariante ermöglichen werden, vermeidet die Vorzugsvariante wesentliche Konflikte im Bereich der betroffenen Gemeinden Albruck, Dogern und der Stadt Waldshut-Tiengen. Die Auswahl der Vorzugsvariante durch die DEGES wird geteilt und als derzeit bestmögliche und konfliktärmste Trasse beurteilt. Sie ist nicht nur ein unter fachplanerischen, insbesondere umweltrechtlichen Aspekten gelungenes Ergebnis der Variantenbetrachtung, sondern auch eine Trasse, die die Belange der Region und die Interessen der Bevölkerung bestmöglich berücksichtigt. Sie löst viele in der Region seit Jahren intensiv diskutierte Probleme.

Zwar ist die Vorzugsvariante baulich aufwändig und mit hohen Kosten verbunden, jedoch ergibt der Variantenvergleich, dass die vermeintlich günstigeren Lösungen nicht erheblich kostengünstiger sind. Wie sich in der Variantenplanung gezeigt hat, sind auch dort zur Gewährleistung der Genehmigungsfähigkeit baulich aufwändige Lösungen vorzusehen. Und trotzdem verbleiben dort größerer Beeinträchtigungen als bei der Vorzugsvariante. Somit verspricht die Vorzugsvariante die besten Realisierungschancen und größtmögliche Schonung von Menschen, Natur und Landschaft.

Die steile und enge Verbindung von der A 98 zur B 34 (Abfahrt Hauenstein) wird mit der Vorzugsvariante erheblich entlastet, insbesondere auch vom Schwerverkehr. Dieser kann künftig über die anderen Anschlussstellen die Gewerbegebiete im Hochrhein direkt und ortsdurchfahrtfrei erreichen. Diese signifikant geringere Verkehrsbelastung führt zu einer spürbaren Entschärfung des Konfliktpunktes und wird begrüßt. Bei der weiteren Planung der Anschlussstelle durch die DEGES sollte diese Entlastung jeweils unter Berücksichtigung der dann vorliegenden Erkenntnisse verifiziert werden.

Die Vorzugsvariante tangiert insbesondere die Gemeinde Dogern, dort besonders den südlichen Bereich. Gemeinsames Anliegen der Region ist es, auf Grundlage einer Gesamtlärbetrachtung bei der weiteren Ausplanung die Beeinträchtigungen durch Optimierungen und Lärmschutzmaßnahmen auch in Verbindung mit der bisherigen B 34 noch weiter zu minimieren. Mit der gefundenen Vorzugsvariante bleibt die B 34 verfügbar und eine Rückverlagerung des Verkehrs in die Ortslage Dogern ist somit nicht zu besorgen.

Von den Baumaßnahmen bei der Realisierung werden alle Gemeinden im Abschnitt 8/9 betroffen sein. Bei der späteren Ausführungsplanung sind Lösungen zu entwickeln, die möglichst geringe Belastungen mit sich bringen.

#### **5. Weiteres beabsichtigtes Vorgehen Abschnitt 8/9**

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

- Abschluss Vorplanung (2. Quartal 2023)
- Abschluss Entwurfsplanung (2. Quartal 2026)
- Beginn Planfeststellungsverfahren (2. Quartal 2027)
- Planfeststellungsbeschluss (4. Quartal 2028)

Die Verwaltung begrüßt und unterstützt diese Zeitplanung und die Vorzugsvariante der DEGES für den Abschnitt 8/9 und empfiehlt dem Kreistag, dies ebenfalls zu tun.

#### **6. Sachstand in den Abschnitten 5 und 6**

Die Autobahn GmbH hat der DEGES am 15. Juli 2022 die Projektverantwortlichkeit für den Ab-

schnitt 5 Karsau-Schwörstadt übertragen. Damit kann die DEGES nun auch diese beiden Abschnitte aus einer Hand planen.

Im Abschnitt 5 sind für das Planfeststellungsverfahren die Unterlagen zu überarbeiten und zu aktualisieren, um eine Genehmigungsfähigkeit herzustellen. Hierzu wurden ein Verkehrsgutachten, eine Schalltechnische Untersuchung und eine Stickstoffdepositionsrechnung beauftragt, diese sind in Bearbeitung. Die Überarbeitung der Objektplanung für die Verkehrsanlagen ist beauftragt. Derzeit laufen darüber hinaus Abstimmungen zu den umweltfachlichen Fragestellungen am Rand des FFH-Gebiets „Dinkelberg/Röttler Wald“.

Im Abschnitt 6 ist die Optimierung der im Herbst 2021 vorgestellten Trassenführung der Vorzugsvariante in Arbeit (GE Nagelfluh in Wehr, AS Wehr und AS Murg). Die Vermessung für die Entwurfsplanung wird Ende April abgeschlossen, die Baugrunduntersuchungen sind in Vorbereitung und das Vergabeverfahren für Voruntersuchung der Brückenbauwerke läuft. Derzeit werden die faunistischen Kartierungen für die Vorzugsvariante durchgeführt.

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

---

Marion Dammann  
Landrätin

---

Ulrich Hoehler  
Erster Landesbeamter

- Anlagen
  - Varianten / Vorzugstrasse A 98.8/9