# BAB 98 Abschnitte 8/9
# Hauenstein – AS Tiengen-West

## Gemeinsame Sitzung der Kreistage Lörrach und Waldshut

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Die Autobahn

DEGES

Johannes Kuhn, Projektleiter
DEGES Zweigstelle Stuttgart

2. Mai 2023 Kursaal Bad Säckingen

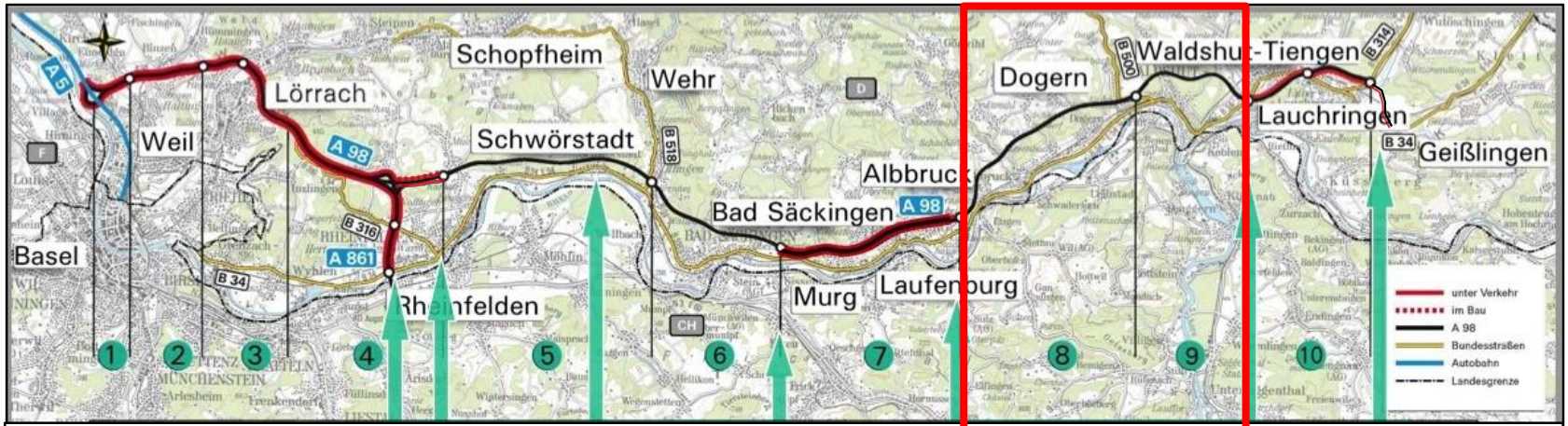
# Agenda

- Übersicht Vorzugsvariante
- Beteiligungsverfahren
- Bewertungsmethodik im Variantenvergleich
- Beschreibung der Vorzugsvariante aus technischer Sicht
- Beschreibung der Vorzugsvariante aus umweltfachlicher Sicht
- Gesamtfazit
- weiterer Planungsablauf

- Sachstand Abschnitte 5 und 6

# Projektüberblick

## Gesamtübersicht der einzelnen Abschnitte der A 98




| A98.1-3 | A98.4 | A98.5 | A98.6 | A98.7 | A98.8/9 | A98.10 | B 34 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Weil a. Rhein<br>Lörrach-Ost | Lörrach-Ost<br>Rheinfelden | Rheinfelden<br>Schwörstadt | Schwörstadt<br>Murg | Murg<br>Hauenstein | Hauenstein<br>Tiengen-West | Tiengen-West<br>Lauchringen | OU Ober-<br>lauchringen |
| unter Verkehr | unter Verkehr | im PF-Verfahren<br>(DEGES) | Vorplanung<br>(DEGES) | unter Verkehr | Vorplanung<br>(DEGES) | unter Verkehr | unter Verkehr |
| 2-bahnig<br>4-streifig | 2-bahnig<br>4-streifig | | | 1-bahnig<br>3-streifig | | 1-bahnig<br>2-streifig | 1-bahnig<br>2-streifig |

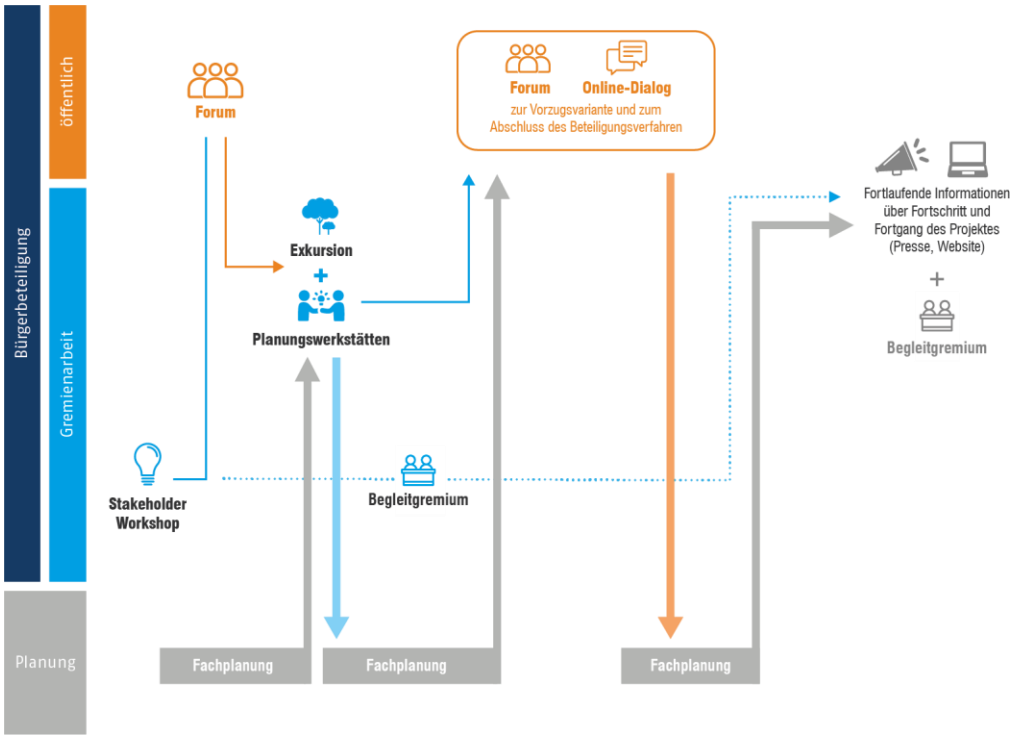
# Vorstellung der Vorzugsvariante

# Übersichtsplan der Vorzugsvariante
## Variante B2a

DEGES

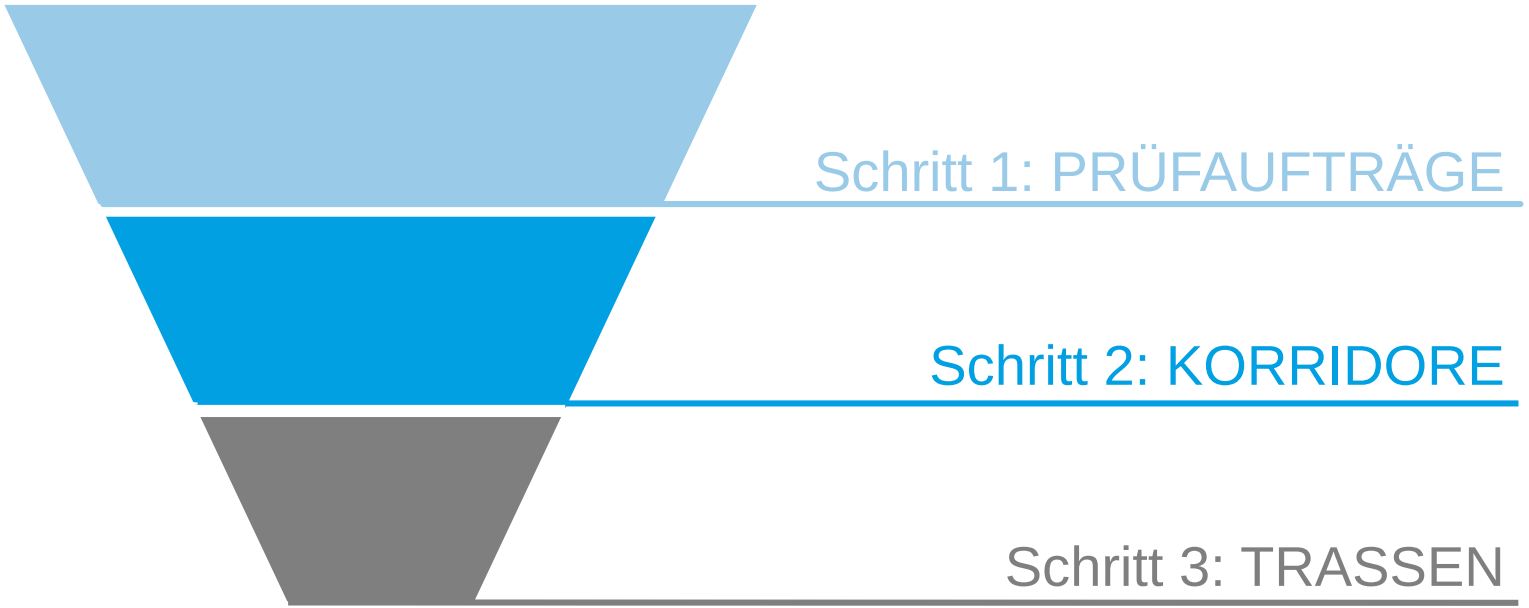
# Beteiligungsprozess zur Variantenuntersuchung

# Beteiligungsprozess A 98




- Projektplattform [www.a98-im-dialog.de](http://www.a98-im-dialog.de)
- 6 Sitzungen der Planungswerkstatt mit Prüfaufträgen + Exkursion
- 4 Sitzungen des Begleitgremiums
- Stakeholderworkshop + öffentliche Veranstaltungen

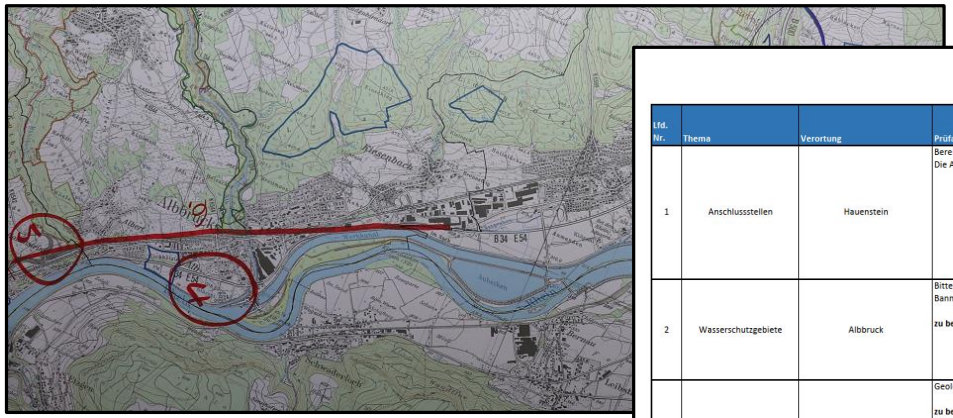
# Variantenvergleich
## Erarbeitung der Varianten



# Variantenvergleich
## Erarbeitung der Varianten

(Stand November 2019 / PW 1)

## Schritt 1: PRÜFAUFTRÄGE

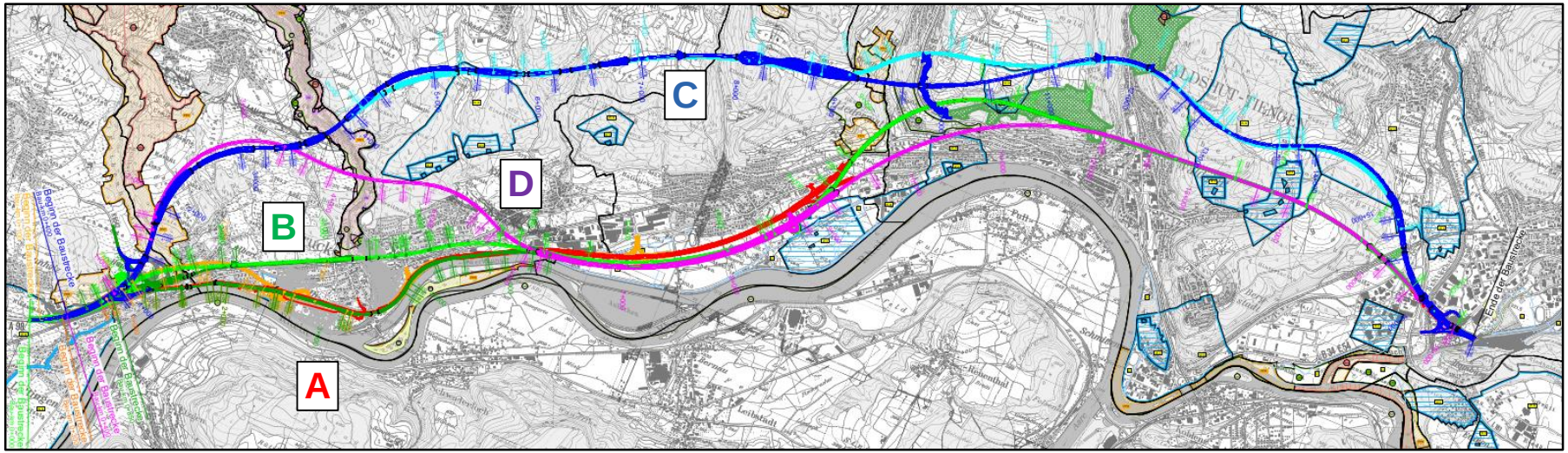



Übersicht Prüfaufträge A98 Hauenstein- AS Tiengen West

| Lfd. Nr. | Thema | Verortung | Prüfauftrag | Bearbeitungsstand/ Information Stand Nov. 2020 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Anschlussstellen | Hauenstein | Bereich Abfahrt Hauenstein:<br>Die Anbindung der K6542 nach Hochsal soll bestehen bleiben. | Das Verkehrsgutachten gibt erste Aufschlüsse, inwieweit eine Anbindung der K6542 direkt an eine Anschlussstelle der A98 erfolgen kann bzw. muss.<br>Eine Anbindung der K6542 an das nachgeordnete Netz (innerstädtische Erschließung) muss generell sichergestellt werden. Weiter muss zur Verortung der Anschlussstellen der grundsätzliche Trassenverlauf der A98 ebenfalls in die Überlegungen mit einbezogen werden. |
| 2 | Wasserschutzgebiete | Albbruck | Bitte den Schutzgebietsstatus des Wasserschutzgebietes Bannhaag überprüfen<br><br>**zu beachten**: Anschluss Krankenhaus | Der Schutzgebietsstatus des Wasserschutzgebietes Bannhaag wurde beim Landesamt für Umwelt BW nochmals abgefragt und mit den vorliegenden Daten verglichen. |
| 3 | Geologie | Waldshut | Geologische Oberflächenuntersuchung (Hangrutschung)<br><br>**zu beachten**: Hangrutschung | Die Hinweise in Bezug auf Hangrutschungen und brüchige Gesteinsschichten haben wir zur Kenntnis genommen. Im Zuge der beauftragten geologischen Beurteilung zur Variantenfindung werden diese Themen näher betrachtet, untersucht und bewertet. |
| | | | Bodenqualität hinsichtlich landwirtschaftlicher Aspekte | Die Bodenqualität hinsichtlich landwirtschaftlicher Aspekte wird im Zuge der Bearbeitung des Schutzgutes Boden in der Umweltverträglichkeitsstudie und des Landschaftspflegerischen Begleitplans berücksichtigt und bewertet. |

# Ergebnis
## Übersicht der Varianten

(Stand Oktober 2021 / PW3b)




- Taltrasse: A1, A2, A3, A4 „bestandsnah B 34“ Unterschiede im Bereich Albert / Abfahrt Hauenstein
- Taltrasse: B1a, B2a, B3 „bahnparallel“ Unterschiede in der Gradiente (Querung Albtal)
- Bergtrasse: C1a, C1aT, C2, C2aT „mod. Riedtrasse“ Unterschiede im Bereich Liedermatte / Eschbach
- Kombination: D, Da „Kiesenbach“

# Bewertungsmethodik - Variantenvergleich

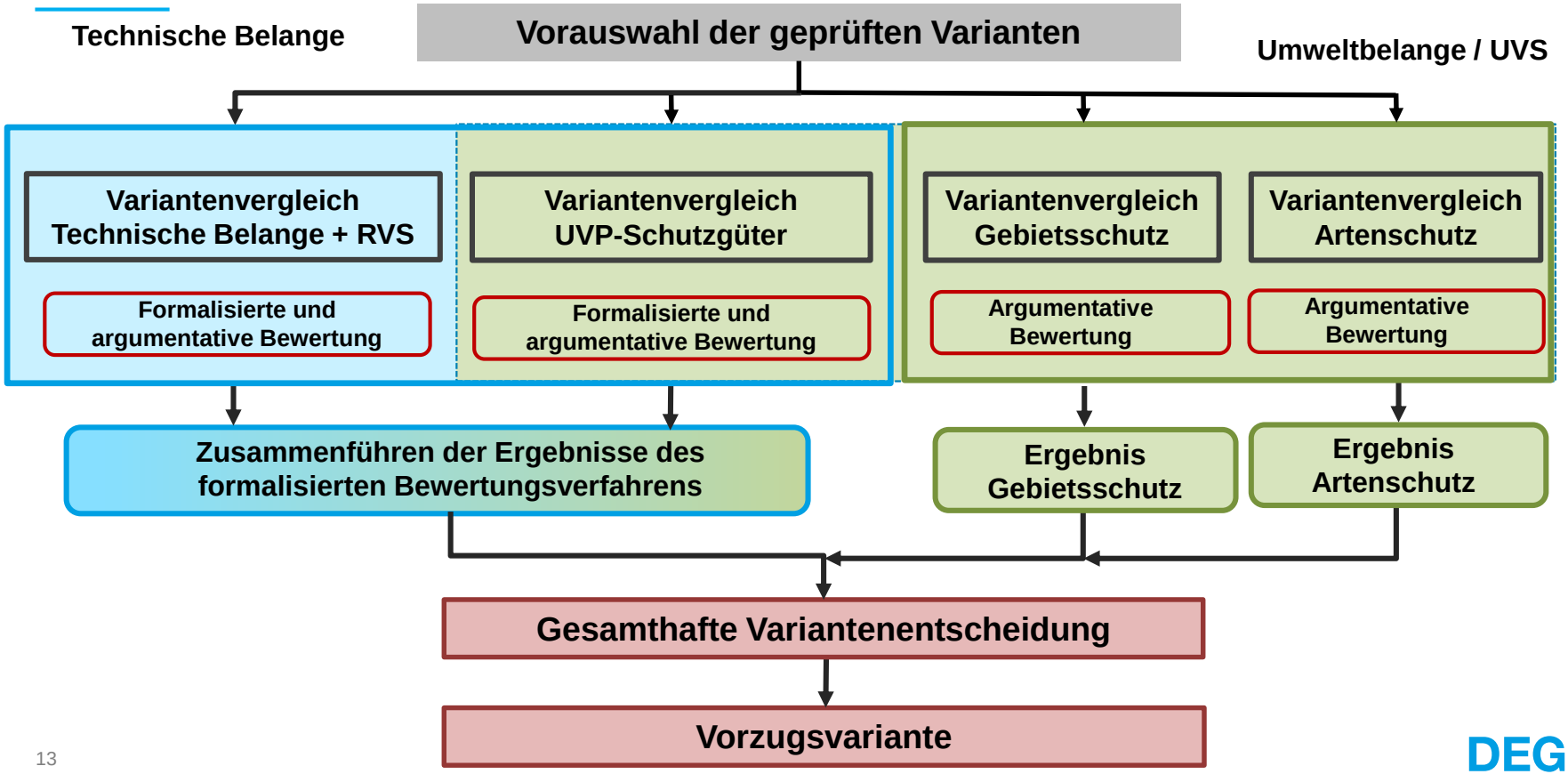
# Vorbereitung des Variantenvergleichs

- Abschichtung und Auswahl der Varianten
  - Taltrassen: A2, A3, B2a, B3
  - Bergtrassen: C1a, C2aT
  - Kombination: Da

- Strukturierte, ergebnisoffene Bewertung aller Varianten anhand einheitlicher Bewertungskriterien

- Zielsetzung: **genehmigungsfähige Variante**

# Übersicht zur Methodik






DEGES

# Übersicht zur Methodik - Belange und Hauptkriterien (Grundlage RE 2012)

## Formalisiertes Bewertungsverfahren

**1. Raumstrukturelle Wirkungen,Städtebau**
- Vorrangfläche Regionalplanung
  - Bodenschutzwald (SG Boden)
  - Erholungswald (SG Landschaft)
  - Landwirtschaft
  - Forstwirtschaft
  - Freiraumschutz
  - Regionale Grünzüge/ Grünzäsuren
- Entwicklungsachse, Zentrale Orte
- Einschränkung/ Förderung Kommunalplanung
- Veränderung städtebaulicher Strukturen und Funktionen

**2. Verkehrliche Beurteilung**
- Be- und Entlastungswirkung
- Qualität Verkehrsablauf
  - Autobahn und nachgeordnetes Netz
- Verknüpfung mit Netz und Erreichbarkeiten
- Reisezeit

**3. Entwurfs-/Sicherheits- und Bautechnik**
- Trassierung
  - Lagetrassierung
  - Höhentrassierung
  - Form und Anordnung der Knotenpunkte
- Verkehrssicherheit
- Baudurchführung und techn. Realisierbarkeit
- Erdmengenbilanz
- Baugrund

**4. Umwelt**
- Mensch
- Tiere
- Biotopverbund
- Pflanzen
- Landschaft
- Boden
- Fläche
- Grundwasser
- Oberflächenwasser
- Klima/ Luft
- Kultur/Sachgüter

**5. Kosten und Wirtschaftlichkeit**
- Investitionskosten
- Folgekosten

## Argumentative Bewertung

**Gebiets- und Artenschutz**

Berücksichtigung fachlicher Bewertungs-kriterien und Anwendung von Fach-konventionen zur Beurteilung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen bzw. Verletzung artenschutzrechtlicher Tatbestände auf der vorgelagerten Planungsebene.

# Ergebnis der formalisierten Bewertung
## Technische Belange, RVS und UVS

| | Gesamtbewertung Planungswerkstatt 3b | Gewichtung | Variante A2 | | Variante A3 | | Variante B2a | | Variante B3 | | Varianten C1a | | Variante C2aT | | Variante Da | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Raumstrukturelle Wirkung und Städtebau | 14% | 3,02 | 0,42266 | 3,35 | 0,46928 | 3,79 | 0,53088 | 2,82 | 0,39522 | 1,60 | 0,22414 | 3,25 | 0,45472 | 3,52 | 0,49238 |
| 2 | Verkehrliche Beurteilung | 22% | 3,20 | 0,704 | 3,58 | 0,7876 | 3,95 | 0,869 | 3,94 | 0,8668 | 3,56 | 0,7832 | 3,24 | 0,7128 | 3,92 | 0,8624 |
| 3 | Entwurfs- und Sicherheits-technische Beurteilung, bautechnische Realisierbarkeit | 9% | 1,29 | 0,1161 | 1,41 | 0,1269 | 3,28 | 0,2952 | 2,31 | 0,2079 | 3,66 | 0,3294 | 3,11 | 0,2799 | 3,08 | 0,2772 |
| 4 | Umwelt | 46% | 1,98 | 0,91264 | 2,40 | 1,1017 | 3,72 | 1,71258 | 2,35 | 1,08192 | 2,58 | 1,18542 | 4,04 | 1,85932 | 3,68 | 1,69464 |
| 5 | Kosten des Vorhabenträgers | 9% | 4,44 | 0,3996 | 3,74 | 0,3366 | 2,34 | 0,2106 | 3,74 | 0,3366 | 3,06 | 0,2754 | 2,42 | 0,2178 | 1,90 | 0,171 |
| | | 100% | | **2,56** | | **2,82** | | **3,62** | | **2,89** | | **2,80** | | **3,52** | | **3,50** |

- hier beispielhaft: Gewichtungen der einzelnen Kriterien aus dem Gremium der PW 3b
- zur Absicherung des Ergebnisses: Sensitivitätsbetrachtung mit insgesamt 8 Szenarien (z. B. hohe bis sehr hohe Gewichtung von Mensch/Umwelt oder Kosten)

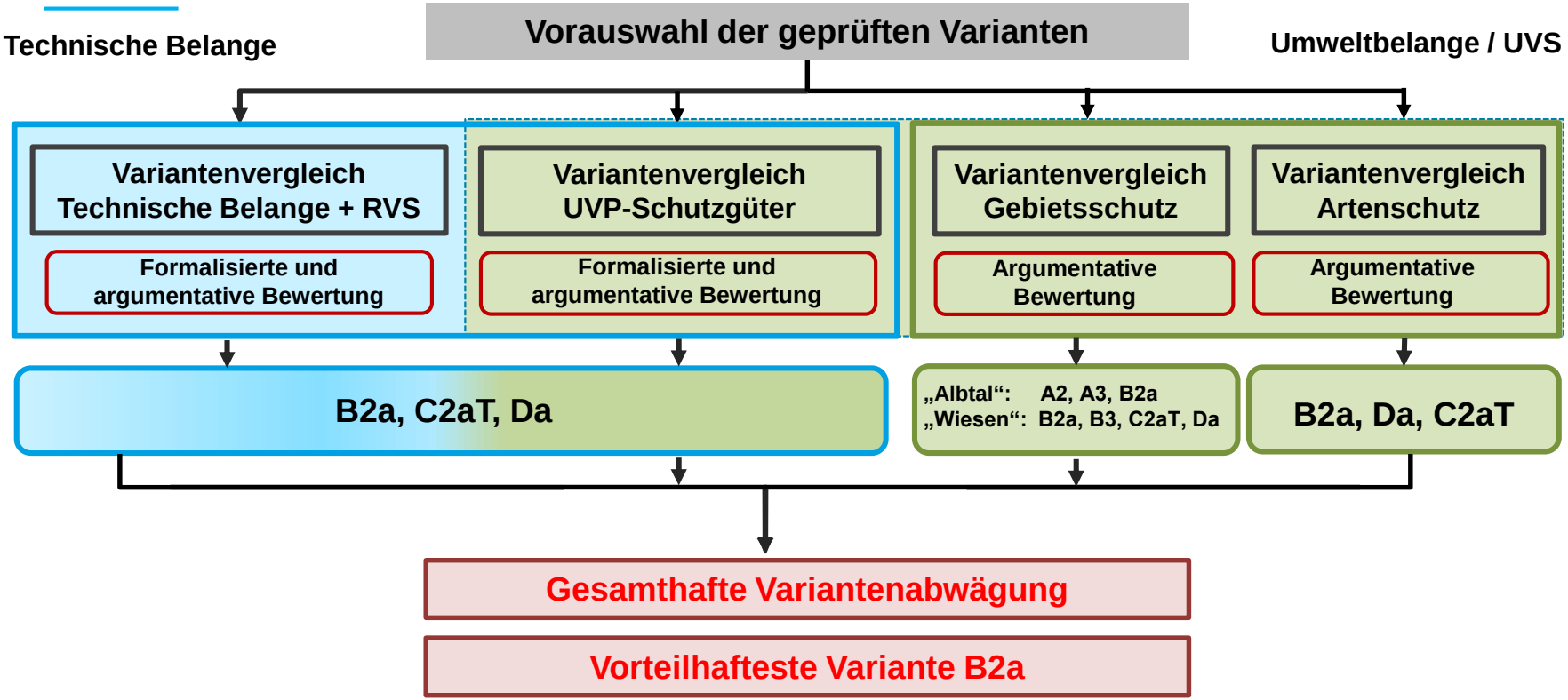
# Ergebnisse zum Gebietsschutz

- A2, A3 und B2a verursachen die geringsten Beeinträchtigungen
- B3, Ca1, Ca2T und Da führen zu erheblichen Beeinträchtigungen von prioritären Lebensraumtypen

# Ergebnisse zum Artenschutz

- B2a, Da, C2aT = Varianten mit geringsten artenschutzfachlichen Betroffenheiten von besonders entscheidungserheblichen Artengruppen
- B2a ist die Variante mit den insgesamt geringsten Konflikten

# Ergebnis der Gesamtabwägung

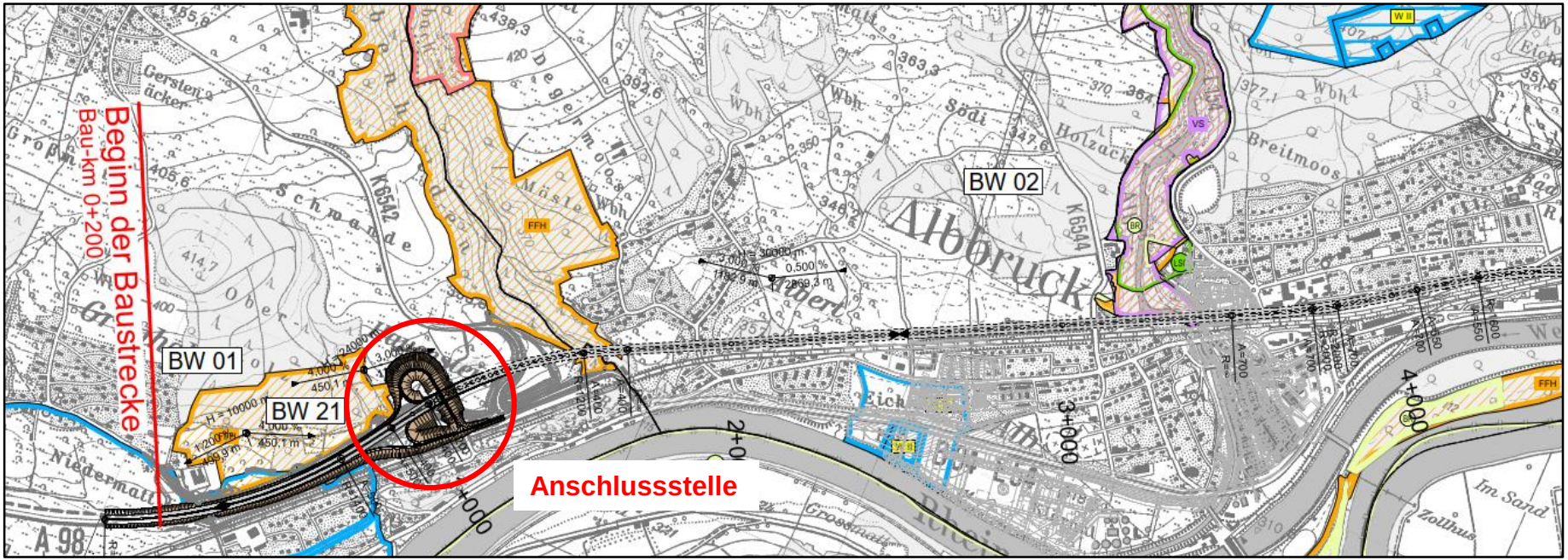




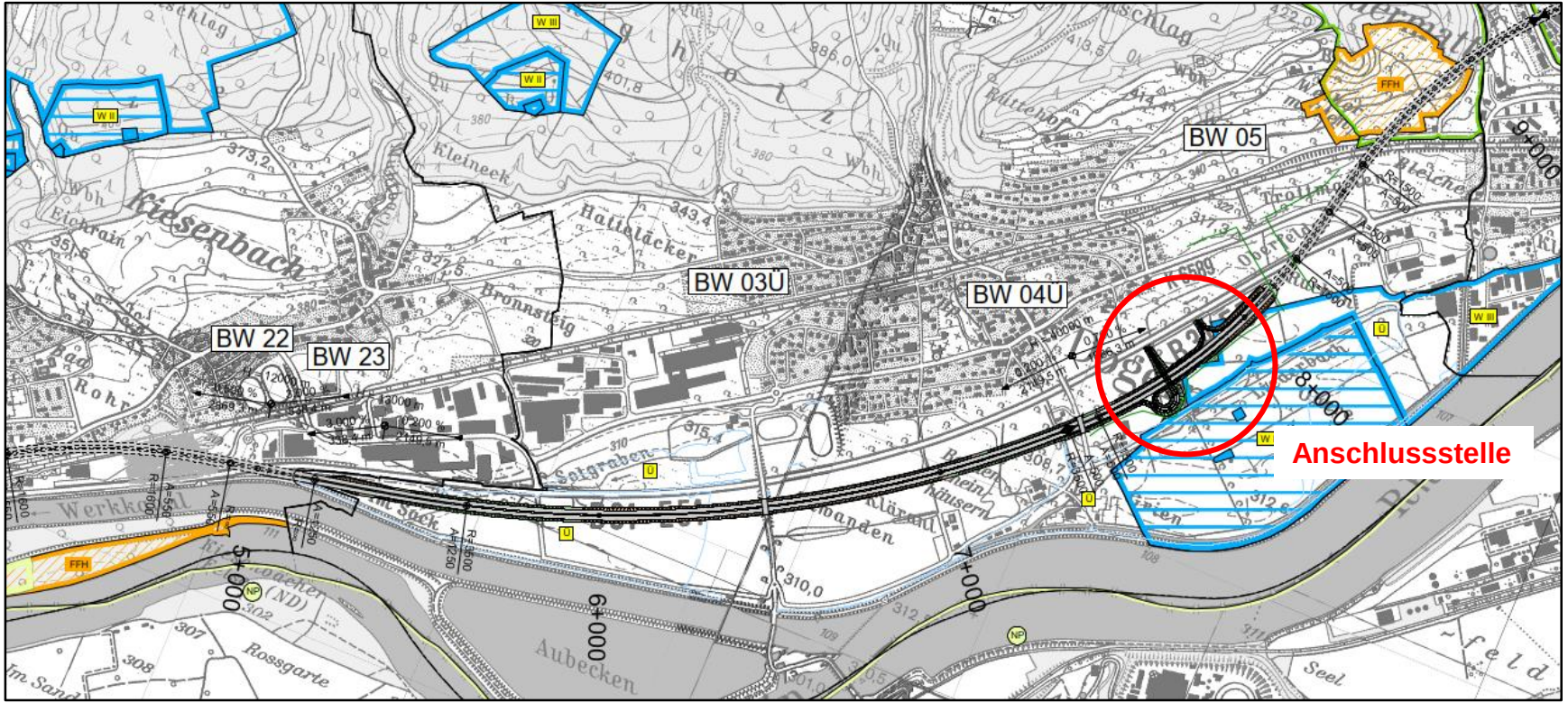

DEGES

# Vorzugsvariante B2a aus technischer Sicht

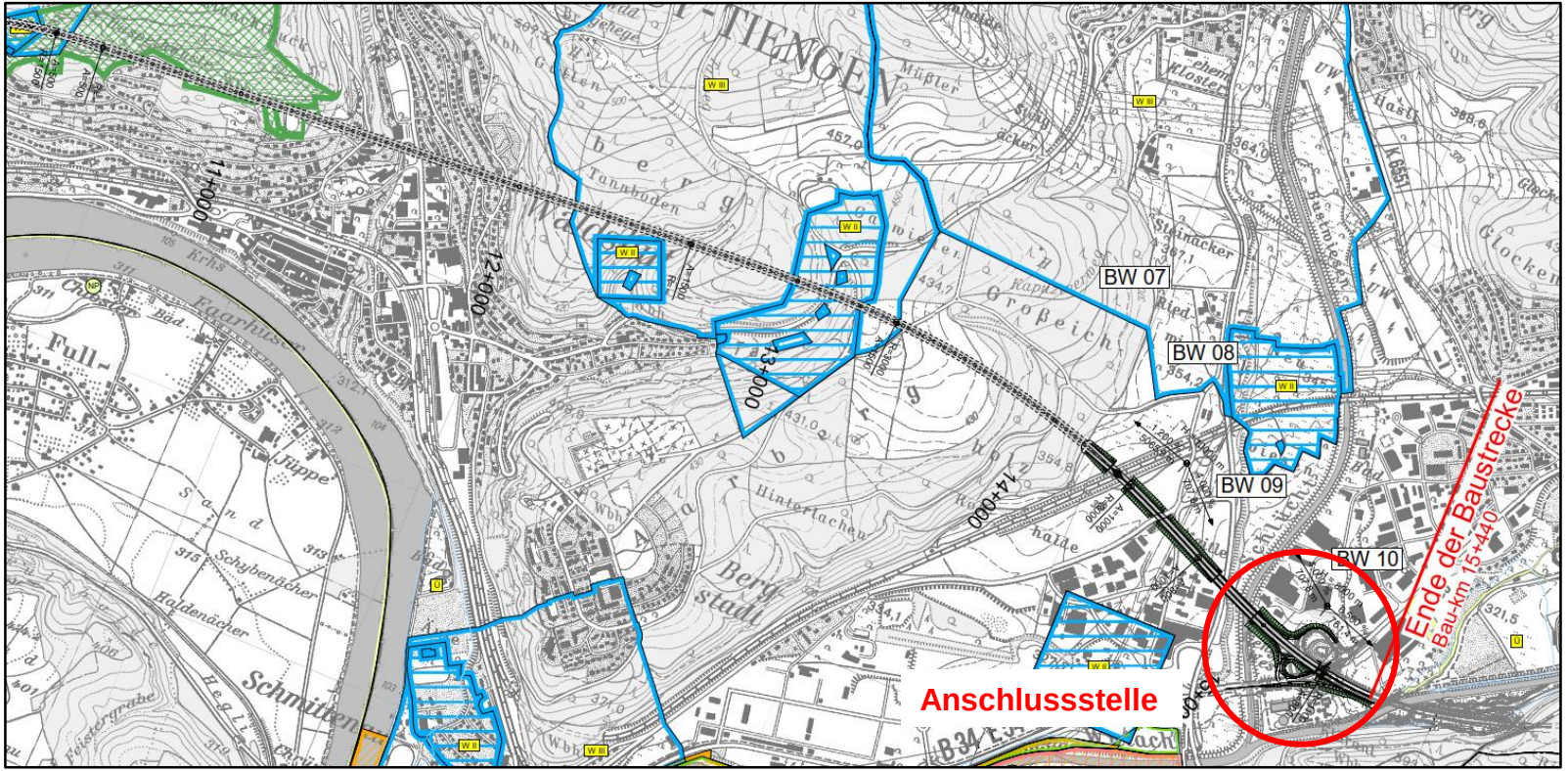
# Beschreibung der Vorzugsvariante B2a



# Beschreibung der Vorzugsvariante B2a



# Beschreibung der Vorzugsvariante B2a



# Beschreibung der Vorzugsvariante B2a
## Übersicht der wesentlichen Ingenieurbauwerke

| Bauwerksbezeichnung | Bauwerkslänge (m) | Max. dH zum Gelände (m) |
|---|---|---|
| Brücke Luttingen | ca. 20 m | LH: ca. 4,70 m |
| Tunnel Albert/ Albbruck | ca. 4.000 m | geschlossene Bauweise |
| Tunnel Waldshut | ca. 5.530 m | geschlossene Bauweise |
| Bahnbrücke | ca. 80 m | LH: ca. 7,40 m |
| Brücke Industriegebiet | ca. 20 m | LH: ca. 4,70 m |
| Brücke L 161 / Schlücht | ca. 180 m | LH: ca. 4,70 m |
| Brücke B34 | ca. 20 m | LH: ca. 4,70 m |

**Fazit: 64 % der Strecke werden in bzw. über Ingenieurbauwerke geführt**

# Variante B2a aus umweltfachlicher Sicht

# Anforderungen an die umweltfachliche Verträglichkeit einer Variante

## Gesetz zur Umweltverträglichkeits-prüfung (UVP):

Der Leitgedanke der UVP ist der Grundsatz der **Umweltvorsorge.**

Ziel einer umweltgerechten Planung ist, **Umweltkonflikte frühzeitig zu erkennen** und durch intelligente Planung soweit wie möglich zu **vermeiden** oder zu **minimieren.**

Eine Vorzugsvariante sollte aus Sicht aller Schutzgüter zu geringstmöglichen Umweltaus-wirkungen führen.

## Natura-2000-Gebiete gemäß Bundesnaturschutzgesetz und EU-Richtlinie

**Eine Vorzugsvariante sollte möglichst zweifelsfrei FFH-verträglich sein.**

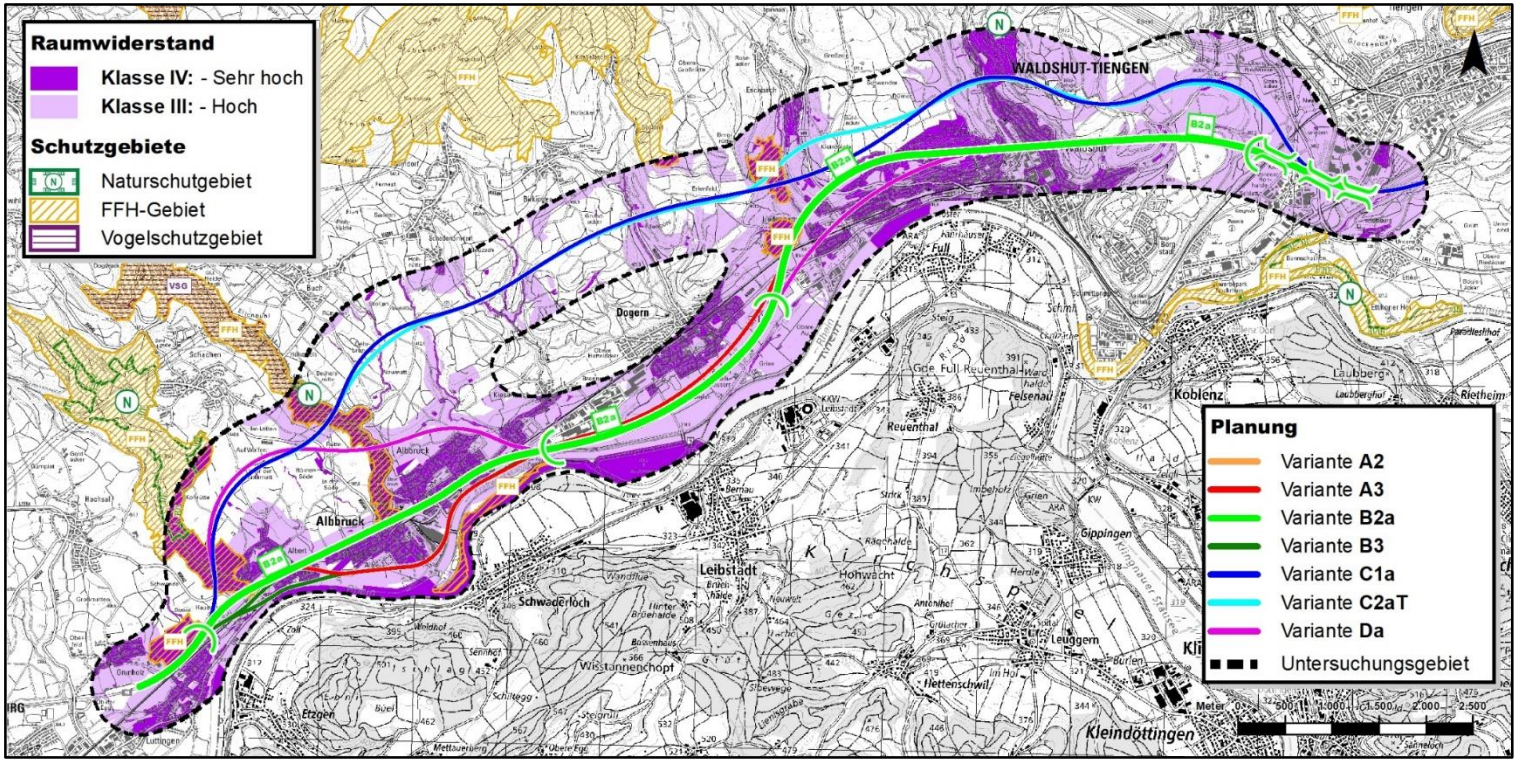
Falls sich eine solche Variante nicht finden lässt, sollte ausgeschlossen werden können, dass sich im Rahmen der Ausnahmeprüfung später eine andere Variante als FFH-verträglicher und zumutbar erweisen könnte.

## Artenschutz gemäß Bundesnaturschutzgesetz und EU-Richtlinie

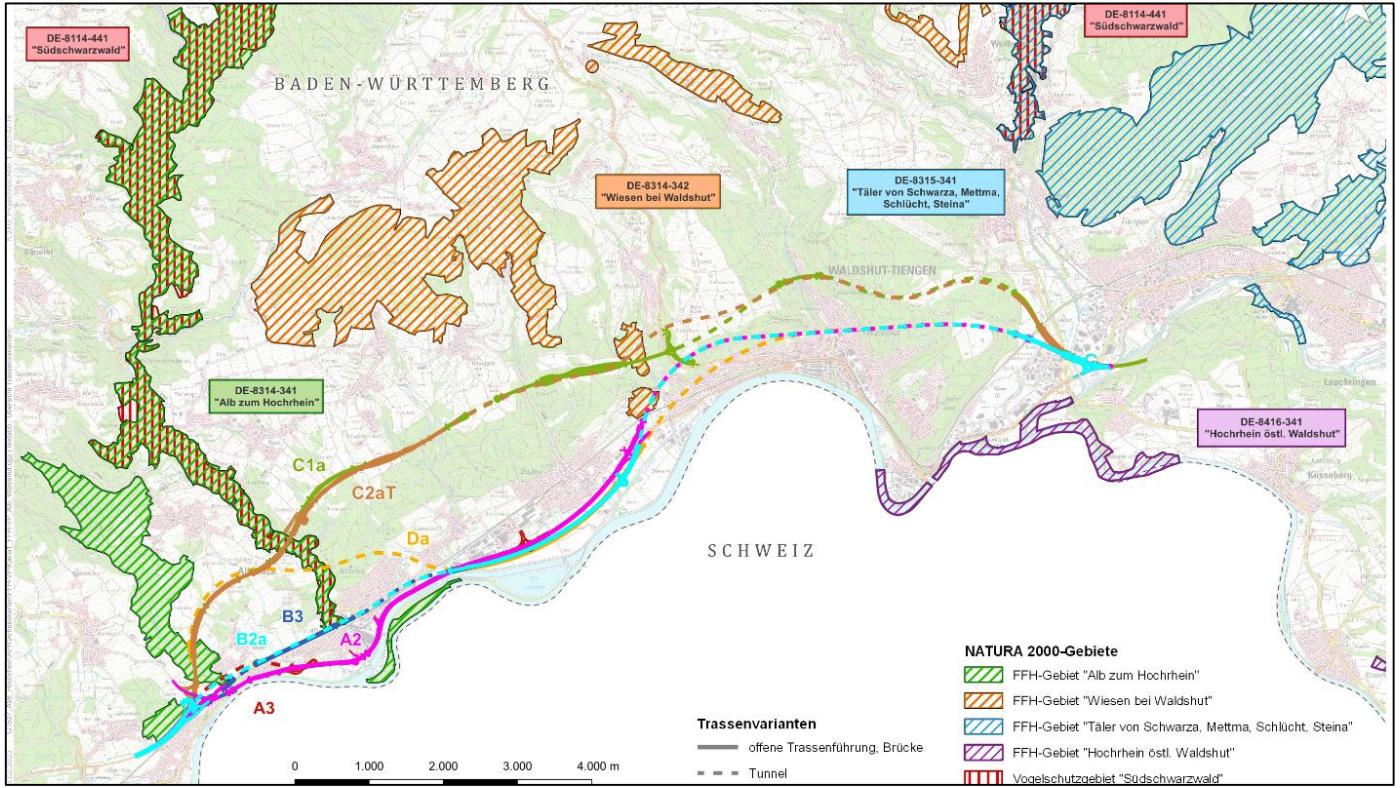
**Eine Vorzugsvariante sollte möglichst in geringem Umfang artenschutz-rechtliche Konflikte auslösen.**

Für deren Zulassung sollten keine bzw. eine geringe Anzahl artenschutz-rechtlicher Ausnahmen benötigt werden.

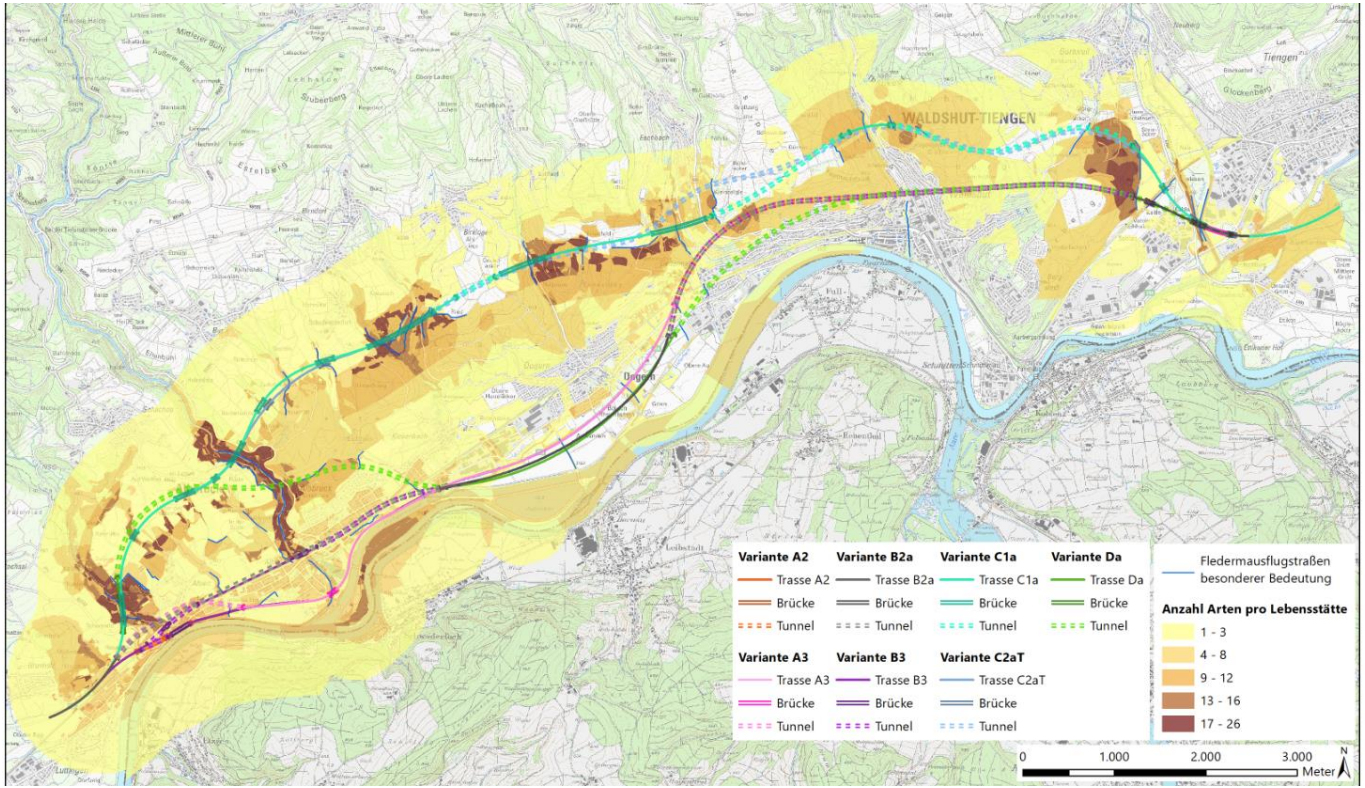
# Raumwiderstandsanalyse



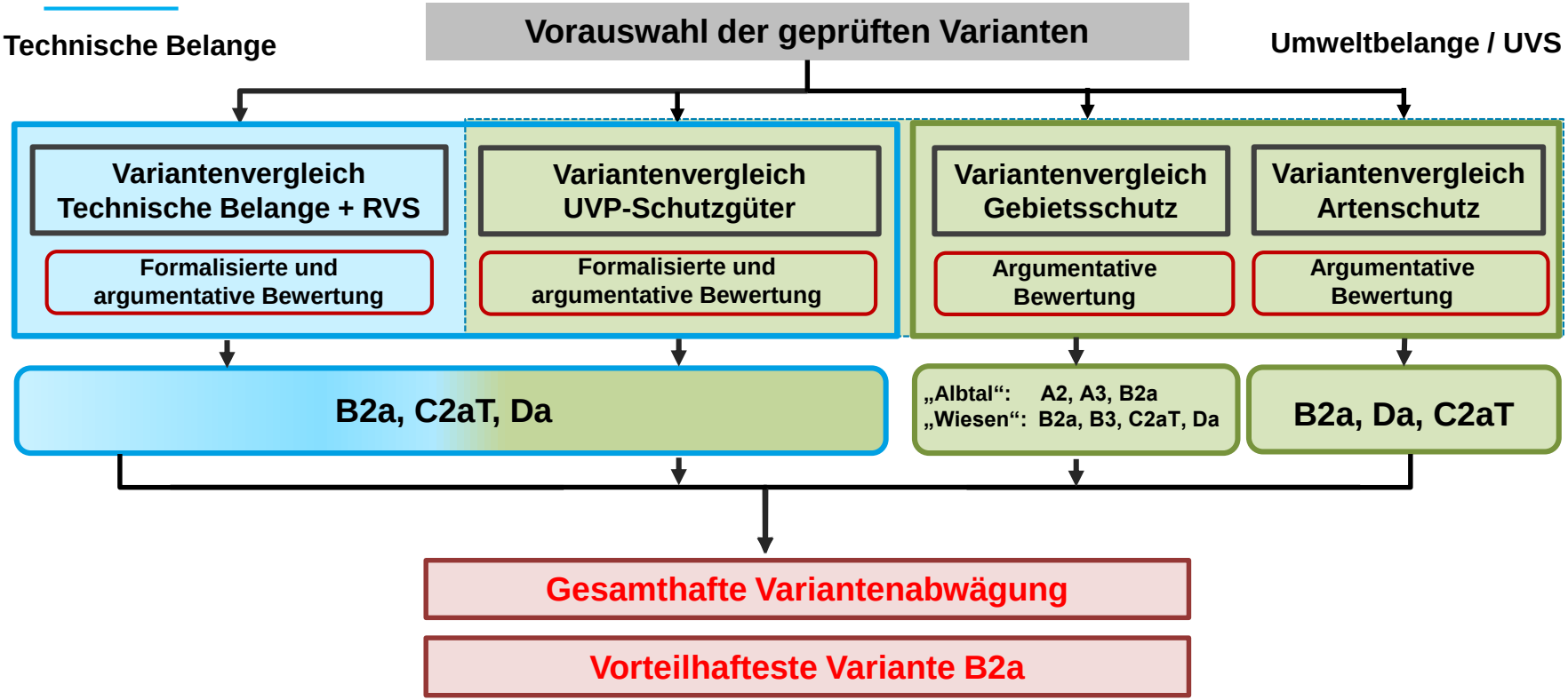
# Gebietsschutz



# Artenschutz



# Ergebnis der Gesamtabwägung






DEGES

# Gesamtfazit

# Variante B2a - Gesamtfazit

- In der durchgeführten planerischen Gesamtabwägung sind alle erkennbaren technischen und umweltfachlichen Belange berücksichtigt.

- Aufgrund der sehr strengen und strikten Rechtsfolgen sind der Gebiets- und der Artenschutz entscheidend. Dadurch ergeben sich in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit deutliche Vorteile für die Talvarianten.

- Der Trassenverlauf von Variante B2a mit den langen Tunneln berücksichtigt bestmöglich die vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur und die topografischen und naturräumlichen Voraussetzungen im Hochrheintal am Rand zum Südschwarzwald.

# Variante B2a - Gesamtfazit

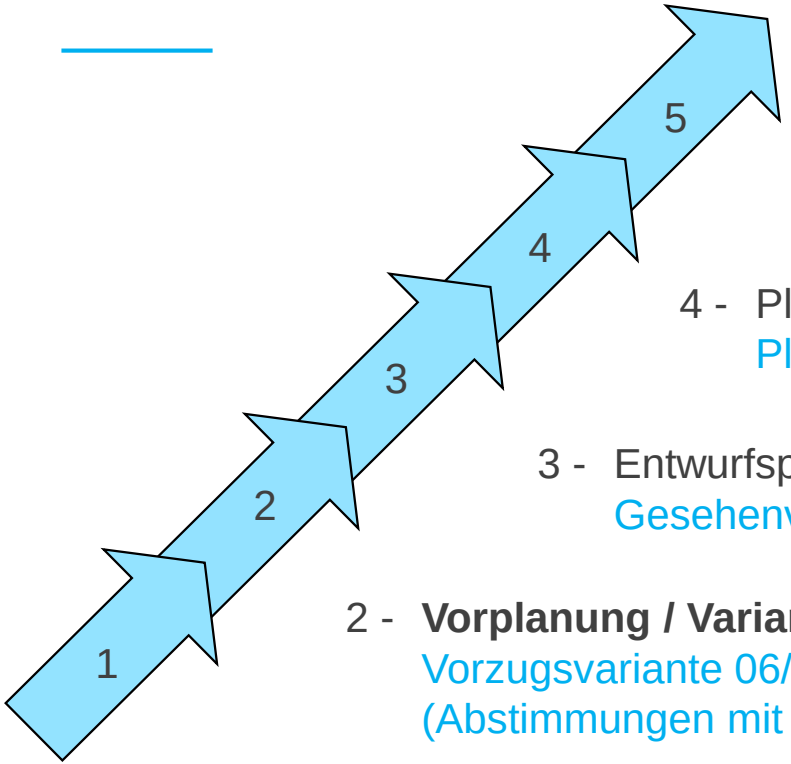
Die Ziele der Region, wie z.B.

- die direkte Anbindung der Gewerbegebiete und des geplanten Klinikums
- die möglichst direkte Anbindung des Grenzübergangs WT-Koblenz
- die Vermeidung der Zerschneidung von Gemeindeteilen und die Berücksichtigung gemeindlicher Entwicklungsmöglichkeiten
- die Vermeidung von Eingriffen in Natura-2000-Gebiete
- die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Waldshut
- die Vermeidung von verkehrlichen Mehrbelastungen (Rückverlagerungen) in die Ortsdurchfahrten Albbruck und Dogern

werden durch die Vorzugsvariante B2a bestmöglich berücksichtigt und erfüllt.

# weiterer Planungsablauf

# Weiterer Planungsablauf




5 - Ausführungsplanung, Bauvorbereitung
Ausschreibung der Bauleistungen ab 2030

4 - Planfeststellungsverfahren
Planfeststellungsbeschluss Ende 2028

3 - Entwurfsplanung (für die gewählte Variante)
Gesehenvermerk des Bundes 04/2026

2 - **Vorplanung / Variantenuntersuchung**
Vorzugsvariante 06/2023
(Abstimmungen mit Autobahn GmbH und BMDV sind abgeschlossen)

1 - Bedarfsermittlung
BVWP - Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

# Beteiligungsprozess A 98 im Dialog

der Fokus lag auf der Variantenfindung

- Abschluss der eigentlichen **Beteiligung** mit Vorstellung der Vorzugsvariante

Kommende Schritte …

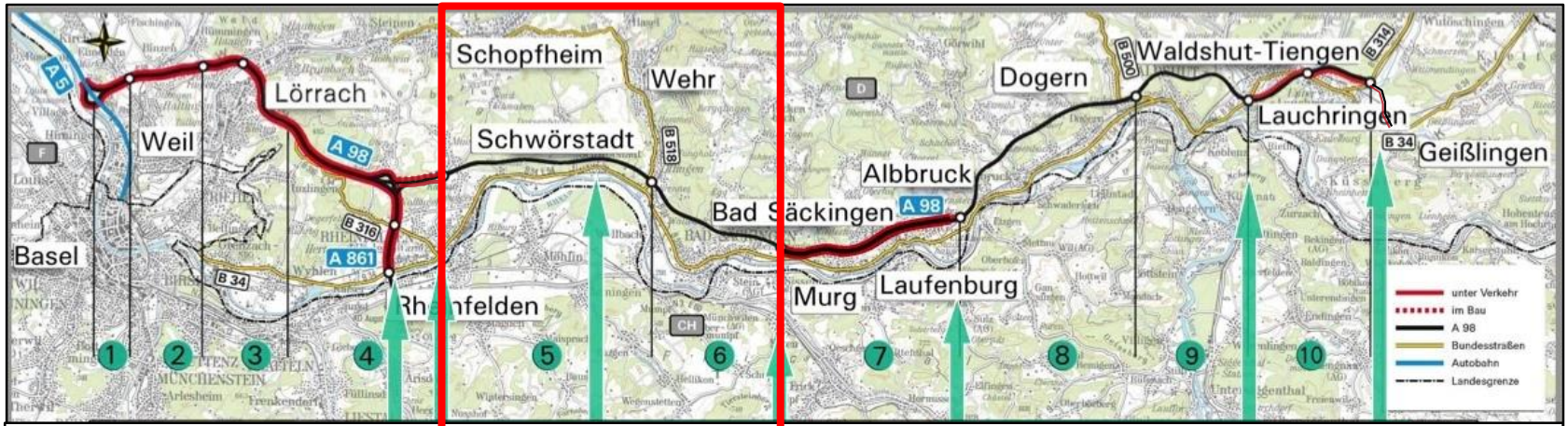
- Online-Dialog als Input für die nachfolgenden Planungsphasen
- Fortlaufende **Information**
- Kontakt zu Gremien

**Online-Dialog Website**

# Sachstand Abschnitte 5 und 6

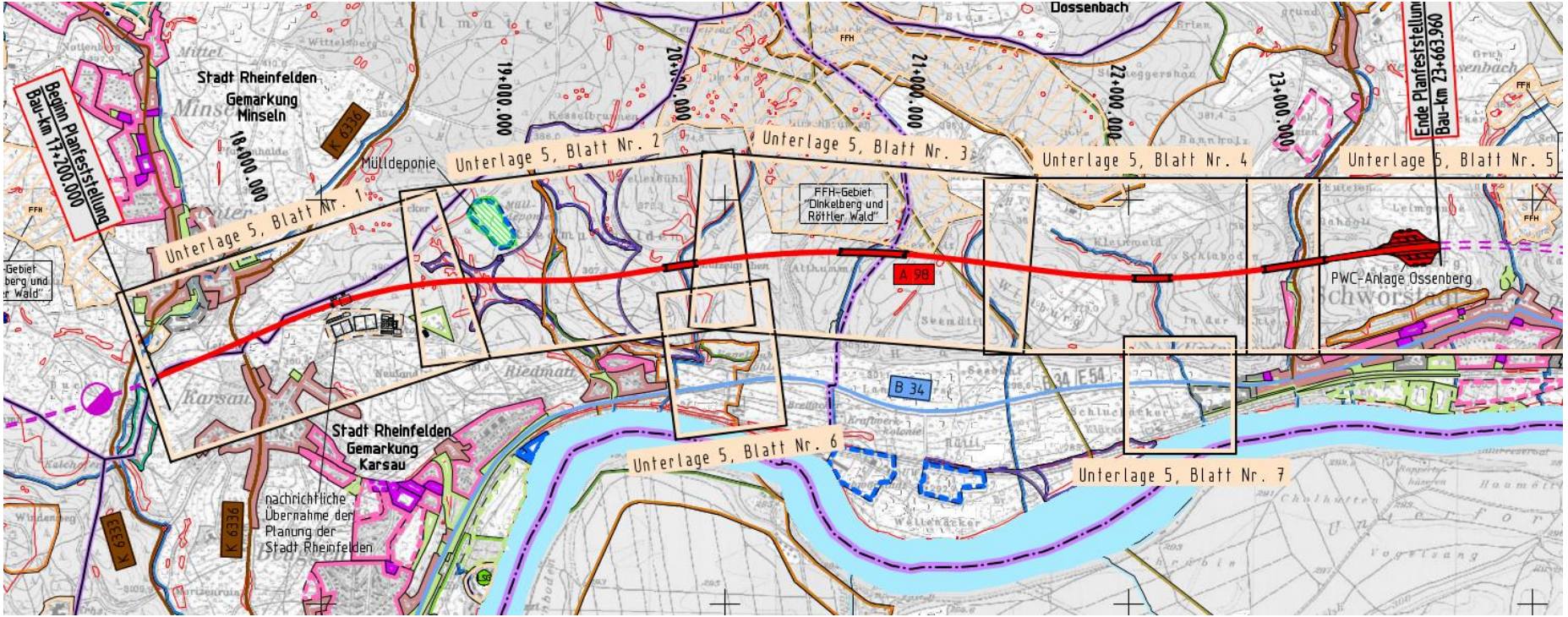
# Projektüberblick

## Gesamtübersicht der einzelnen Abschnitte der A 98




| A98.1-3 | A98.4 | A98.5 | A98.6 | A98.7 | A98.8/9 | A98.10 | B 34 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Weil a. Rhein<br>Lörrach-Ost | Lörrach-Ost<br>Rheinfelden | Rheinfelden<br>Schwörstadt | Schwörstadt<br>Murg | Murg<br>Hauenstein | Hauenstein<br>Tiengen-West | Tiengen-West<br>Lauchringen | OU Ober-<br>lauchringen |
| unter Verkehr | unter Verkehr | im PF-Verfahren<br>(DEGES) | Vorplanung<br>(DEGES) | unter Verkehr | Vorplanung<br>(DEGES) | unter Verkehr | unter Verkehr |
| 2-bahnig<br>4-streifig | 2-bahnig<br>4-streifig | | | 1-bahnig<br>3-streifig | | 1-bahnig<br>2-streifig | 1-bahnig<br>2-streifig |

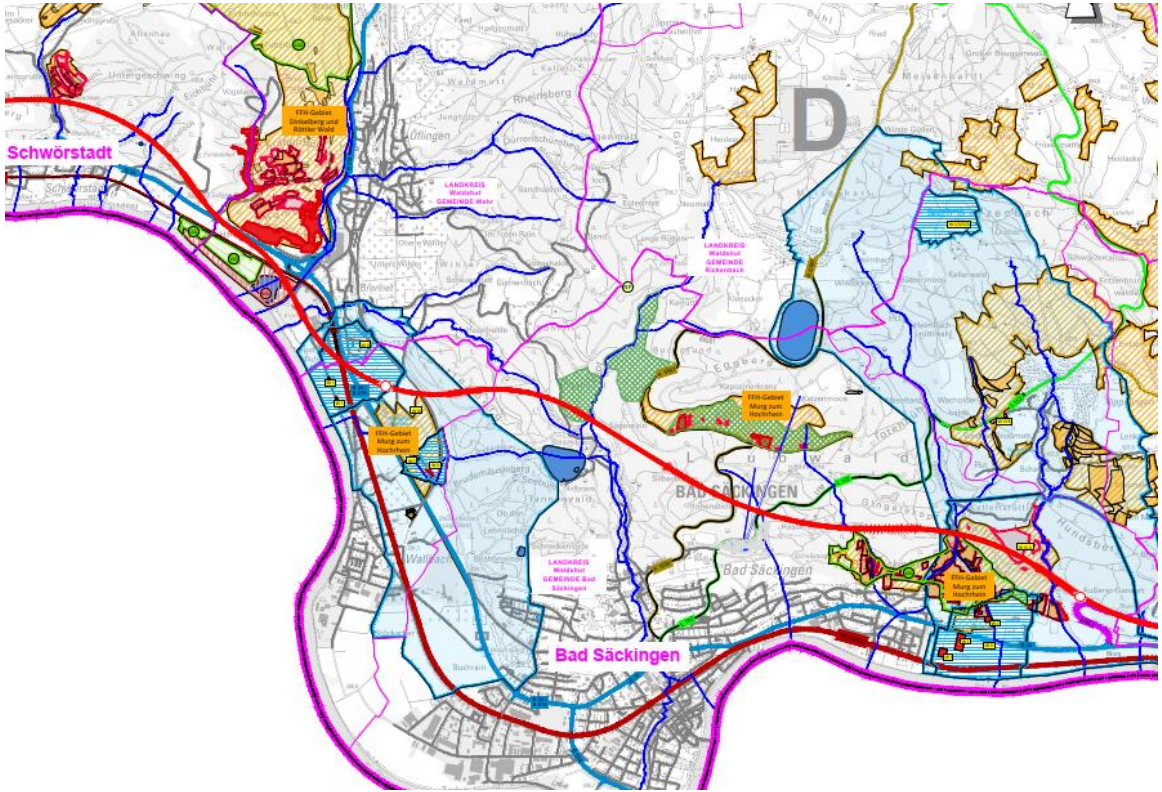
# Abschnitt 5 Rheinfelden - Schwörstadt



# Abschnitt 5 Rheinfelden - Schwörstadt

- Verkehrsgutachten, Schalltechnische Untersuchung und Stickstoffdepositionsberechnung sind beauftragt und in Bearbeitung
- Die Überarbeitung der Objektplanung Verkehrsanlagen ist beauftragt
- Derzeit laufen Abstimmungen zu den umweltfachlichen Fragestellungen am Rand des FFH-Gebiets Dinkelberg/Röttler Wald, Teilgebiet Hollwanger Wald

# Abschnitt 6 Schwörstadt – AS Murg



# Abschnitt 6 Schwörstadt – AS Murg

- die planerische Optimierung der Trasse ist in Arbeit
  (Bereich Gewerbegebiet Nagelfluh in Wehr, AS Wehr und AS Murg)
- die Entwurfsvermessung wird Ende April abgeschlossen
- die Baugrunduntersuchungen sind in Vorbereitung
- die faunistischen Kartierungen für die Vorzugsvariante laufen
- das Vergabeverfahren für die Vorplanung der Brückenbauwerke läuft

Ansprechpartner

**DEGES** Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

**Johannes Kuhn**
Projektleiter
Baden-Württemberg

Königstraße 1A
70173 Stuttgart

Telefon 0711 982931-0
kuhn@deges.de