Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 16 / 9228**
16. Wahlperiode **08. 11. 2020**

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau der Autobahn (A) 98

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie der aktuelle Sachstand beim Ausbau der A 98 zwischen dem Dreieck Hochrhein und Waldshut ist;

2. welche konkreten Planungen für den Weiterbau im Abschnitt fünf zwischen Karsau und Minseln vorliegen;

3. inwiefern ihr bekannt ist, mit welcher Begründung das Bundesverkehrsministerium den vom Land genehmigten Planfeststellungsentwurf ablehnt;

4. wie sie diese Ablehnung rechtlich und politisch bewertet;

5. welche Möglichkeiten sie sieht, diesen auch von der Raumschaft akzeptierten Trassenverlauf zu realisieren;

6. wie sie die Bereitschaft der Stadt Rheinfelden (Baden) bewertet, sich mit einer Million Euro an der Realisierung dieser Variante zu beteiligen;

7. ob sie bereit wäre, sich ebenfalls im Sinne des Lärm- und Naturschutzes finanziell an der Realisierung des von ihr selbst genehmigten Entwurfs zu beteiligen;

8. falls nein, was aus ihrer Sicht diesen Fall an der A 98 von der Überdeckelung der A 81 im Bereich von Böblingen und Sindelfingen unterscheidet, an dem sich das Land zusammen mit der kommunalen Seite finanziell beteiligt.

08. 11. 2020

Rivoir, Kleinböck, Selcuk, Rolland, Stickelberger SPD

Eingegangen: 08. 11. 2020 / Ausgegeben: 14. 12. 2020

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Seit Jahren kommt die Realisierung des Ausbaus der A 98 nur schleppend voran. Im Abschnitt fünf zwischen Karsau und Minseln gibt es einen vom Land genehmigten Planfeststellungsentwurf, der allerdings vom Bund abgelehnt wird. Ziel dieses Antrags ist es nun, Möglichkeiten für die Realisierung dieses aus Natur- und Lärmschutzgründen positiven Planungsentwurfs zu finden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 30. November 2020 Nr. 2-3941.0/161 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. wie der aktuelle Sachstand beim Ausbau der A 98 zwischen dem Dreieck Hochrhein und Waldshut ist;

Abschnitt A 98.4, Autobahndreieck Hochrhein–Rheinfelden/Karsau:

Stand: im Bau

Der 3 km lange Streckenabschnitt mit dem Herrschaftsbucktunnel ist im Bau, die Gesamtkosten betragen voraussichtliche 130 Mio. Euro.

Die Verkehrsfreigabe ist im September 2021 vorgesehen.

Abschnitt A 98.5, Rheinfelden/Karsau–Schwörstadt:

Stand: im Planfeststellungsverfahren

Der Streckenabschnitt der A 98 befindet sich im Planfeststellungsverfahren, die Offenlage erfolgte Ende 2017/Anfang 2018, der Erörterungstermin hat im April 2019 stattgefunden.

Bestandteil der Antragstrasse ist eine 79 m lange Überdeckelung/Landschaftsbrücke zwischen den Rheinfeldener Ortsteilen Karsau und Minseln.

Die im Zuge des Erörterungstermins aufgekommenen neuen Aspekte zu den Sachverhalten Offenlandvernetzung und Lärm führen zur Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass die vorgesehene Überdeckelung/Landschaftsbrücke mit der Länge von 79 m die Anforderungen nicht erfüllt.

Neue Varianten mit längerer Überdeckelung/Tunnel wurden von der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg entwickelt und befinden sich in der Abstimmung mit dem BMVI.

Der ursprünglich angestrebte Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2020 kann aufgrund der noch ungeklärten Sachlage nicht erreicht werden.

Die für die weiter östlich liegenden Autobahnneubauabschnitte A 98.6 und A 98.8/9 durchgeführten Verkehrsuntersuchen zeigen einen Anstieg der Verkehrsmenge auf der A 98. Die Auswirkungen dieser Verkehrszahlen auch auf das laufende Planfeststellungsverfahren im Abschnitt A 98.5 sind nach dem Vorliegen des abschließenden Verkehrsgutachtens zu prüfen.

Abschnitt A 98.6, Schwörstadt–AS Murg:

Stand: Vorplanung/Variantenuntersuchung

Im Rahmen eines iterativen Prozesses und auf Grundlage von detaillierten und aktuellen faunistischen Kartierungen wurden die im „Bürgerforum Hochrhein 2013“ identifizierten möglichen vier Vorzugsvarianten weiter optimiert, um z. B. die Eingriffe in FFH-Gebiete und prioritäre Lebensräume nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu minimieren. Die so ausgearbeiteten Trassenvarianten werden derzeit von den Fachplanern bewertet, um eine Vorzugsvariante auswählen zu

können. Das Scoping-Verfahren wurde im Mai 2020 durchgeführt. Der Abschluss der Voruntersuchung wird in 2021 erwartet.

Abschnitt 8/9, Hauenstein–AS Tiengen/West:

Stand: Vorplanung/Variantenuntersuchung

Zur Einbindung der „Waldshuter Plattform“ wird die Fachplanung durch eine frühzeitige Bürgerbeteiligung begleitet. Derzeit werden Prüfaufträge aus dem Beteiligungsverfahren bearbeitet und bewertet und in die Fachplanung eingespeist. Die faunistischen Kartierungen und die Raumwiderstandsanalyse sind nahezu abgeschlossen. Mit der Überlagerung von Trassen und Raumwiderständen wurden Konfliktschwerpunkte identifiziert, die derzeit näher betrachtet werden. Falls möglich, erfolgt eine Optimierung der Trassen zur Minimierung der Eingriffe und Konflikte. Der Abschluss der Voruntersuchung wird für Anfang 2022 erwartet.

Das Land Baden-Württemberg ist in der Auftragsverwaltung an Autobahnen für den Bund bis Ende 2020 tätig. Ab dem 1. Januar 2021 werden alle Aufgaben an den Autobahnen durch die bundeseigene Autobahn GmbH ausgeführt. Planung und Bautätigkeiten fallen damit in die Disposition der Autobahn GmbH des Bundes.

2. welche konkreten Planungen für den Weiterbau im Abschnitt fünf zwischen Karsau und Minseln vorliegen;

Der Planfeststellungsabschnitt A 98.5 wurde 2012 auf einen möglichen konsensfähigen Bereich zwischen Rheinfelden/Karsau und Schwörstadt reduziert, welcher sich derzeit im Planfeststellungsverfahren befindet (siehe Antwort zu Frage 1). Der verkürzte Autobahnabschnitt entfacht jedoch keine Verkehrswirksamkeit, da keine Netzanbindung am östlichen Ende enthalten ist. Der Bund hat deshalb als Vorbedingung für den Baubeginn dieses Abschnitts einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss für den im Osten anschließenden Autobahnabschnitt 98.6 gesetzt.

Ein Beginn für den Weiterbau des Autobahnabschnitts A 98.5 bei Karsau und Minseln ist deshalb, auch nach Vorliegen eines bestandkräftigen Planfeststellungsbeschlusses für diesen Abschnitt, noch nicht absehbar.

3. inwiefern ihr bekannt ist, mit welcher Begründung das Bundesverkehrsministerium den vom Land genehmigten Planfeststellungsentwurf ablehnt;

Der sogenannte Feststellungsentwurf ist die Antragsunterlage des Vorhabenträgers bei der Planfeststellungsbehörde. Voraussetzung für die Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens im Falle einer Bundesfernstraße ist die Zustimmung des Bundes zum Planungsentwurf und der damit verbundenen Finanzierungszusage.

Im ursprünglichen Entwurf der Straßenbauverwaltung des Landes war zunächst keine Überdeckelung der A 98 im Raum Karsau-Minseln vorgesehen. Mit der Lage der geplanten Autobahn im Einschnitt sowie zwei Heckenbrücken konnte den Anforderungen an den Lärmschutz sowie die landschaftspflegerischen und ökologischen Verbindungen ausreichend Rechnung getragen werden.

Seitens der Stadt Rheinfelden und besonders der Bürgerinitiative „Tunnel Karsau-Minseln“ bestand der Wunsch, zur Verbesserung des Umweltschutzes, des Landschaftsbildes und des Lärmschutzes eine Überdeckelung der Autobahn zu realisieren. Nach längerer Abstimmung konnte eine Einigung zwischen der Stadt Rheinfelden und dem Bund erzielt werden. Der Bund stimmte einer Überdeckelung/Landschaftsbrücke mit einer Länge von 79 anstelle einer Heckenbrücke mit 20 m Länge bei einer Kostenbeteiligung der Stadt Rheinfelden von einer Mio. Euro zu.

Nachdem im Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren A 98.5 neue Aspekte eingebracht wurden (siehe Erläuterung zum Sachstand) hat die Straßenbauverwaltung des Landes weitere Varianten untersucht und eine Vorzugsvariante mit der Überdeckelungs- bzw. Tunnellänge von 390 m dem Bund vorgeschlagen. Die Abstimmungen zu dieser Variante mit dem BMVI laufen, es wird jedoch

bisher eine Ablehnung signalisiert. Aus Sicht des Bundes können alle gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich Lärmschutz, Landschafts- und Artenschutz ohne einen längeren Tunnel erfüllt werden.

Eine Anpassung des im Planfeststellungsverfahren befindlichen Feststellungsentwurfes kann nur mit der Zustimmung des Bundes vorgenommen werden.

4. wie sie diese Ablehnung rechtlich und politisch bewertet;

Der Bund hat dem Planungsentwurf mit einer Überdeckelung/Landschaftsbrücke mit einer Länge von 79 m unter der Voraussetzung der Finanzierungsbeteiligung der Stadt Rheinfelden von einer Mio. Euro zugestimmt. Die Zustimmung des Bundes bedeutet ein Engagement über die fachlich und rechtlich erforderlichen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen an Lärm-, Landschafts- und Artenschutz hinaus.

Die voraussichtliche Ablehnung des Bundes einer weiteren Tunnelvariante mit einer Länge *über* 80 m deckt sich mit der bisherigen Haltung des BMVI. Als Träger der Baumaßnahme entscheidet letztlich der Bund über den Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel.

5. welche Möglichkeiten sie sieht, diesen auch von der Raumschaft akzeptierten Trassenverlauf zu realisieren;

Die Antragstrasse der Straßenbauverwaltung im laufenden Planfeststellungsverfahren enthält eine Überdeckelung/Landschaftsbrücke von 79 m Länge. Diese Lösung ist Teil der Vereinbarung mit Kostenübernahme der Stadt Rheinfelden. Die Zustimmung der Stadt zu dieser von Ihr mitfinanzierten Lösung wird vorausgesetzt.

Sofern die Planfeststellungsbehörde für den von der Straßenbauverwaltung beantragten Feststellungsentwurf einen Planfeststellungsbeschluss erlässt, wird von der baulichen Umsetzung unter den oben erläuterten Voraussetzungen ausgegangen.

Eine Realisierungsmöglichkeit einer Variante mit einer Tunnellänge über 80 m wird derzeit nicht gesehen. Der Bund als Baulastträger des Autobahnneubaus wird nach heutigem Stand die Finanzierung dieser Variante voraussichtlich ablehnen.

6. wie sie die Bereitschaft der Stadt Rheinfelden (Baden) bewertet, sich mit einer Million Euro an der Realisierung dieser Variante zu beteiligen;

Die Stadt Rheinfelden wird durch den Bau der A 98 deutlich vom Verkehr auf den Ortsdurchfahren der B 34 und B 316 entlastet. Die Finanzierungsbeteiligung der Stadt Rheinfelden ist ein Beitrag zur Konsensfindung und Beschleunigung des Planungsprozesses: Ein Versuch der Stadt einen Ausgleich zu finden zwischen den Teilen der Stadt, die auf eine möglichst zeitnahe Entlastung durch die Autobahn hoffen und den Teilen der Stadt, die durch den Autobahnbau eine Belastung erfahren.

7. ob sie bereit wäre, sich ebenfalls im Sinne des Lärm- und Naturschutzes finanziell an der Realisierung des von ihr selbst genehmigten Entwurfs zu beteiligen;

Eine Finanzierungsbeteiligung des Landes Baden-Württemberg am Bau der Autobahn A 98 ist nicht vorgesehen.

8. falls nein, was aus ihrer Sicht diesen Fall an der A 98 von der Überdeckelung der A 81 im Bereich von Böblingen und Sindelfingen unterscheidet, an dem sich das Land zusammen mit der kommunalen Seite finanziell beteiligt.

Im Autobahnabschnitt der A 81 im Bereich Böblingen/Sindelfingen werden die Baukosten einer Tunnelverlängerung von 400 m auf 850 m im Zuge des 6-streifigen Ausbaus von den angrenzenden Städten, dem Landkreis und dem Land Baden-Württemberg getragen. Die künftigen Unterhaltungskosten trägt der Bund.

Die anteilige Kostentragung des Landes für diese lang umstrittene Lösung wird ausschließlich mit der historischen Verantwortung des Landes für diesen besonders verkehrsreichen Streckenabschnitt begründet. Der Autobahnabschnitt zwischen den Städten Böblingen und Sindelfingen wurde ursprünglich als Bundesstraße 14 gebaut und besteht noch heute aus zwei durchgehenden Fahrstreifen je Richtung ohne Standstreifen. Die Autobahn A 81 sollte von der heutigen Anschlussstelle Gärtringen bis zum Autobahndreieck Leonberg direkt durchgebunden werden. Anfang der 80er-Jahre traf das Land die Planungsentscheidung, die bereits vorhandene Trasse der B 14 als Autobahnverbindung zu nutzen und auf den Bau der direkten Verbindung AS Gärtringen–AD Leonberg zu verzichten. Diese Entscheidung führte bereits damals zu massivem Widerstand der an die vorhandene Trasse angrenzenden Städte.

Als Folge des Verzichts auf die durchgängige Direktverbindung der A 81 wurde die alte B 14, heutige A 81 zu einer der am stärksten belasteten Straßen des Landes. Der 6-streifige Ausbau ist dringend erforderlich. Das Land hat sich deshalb in dieser Sondersituation bereit erklärt, einen Finanzierungsbeitrag zu leisten.

Hermann

Minister für Verkehr