

Spahn • Uhl • Schöneweiß

Kanzlei für Kommunalentwicklung

RAe Spahn Uhl Schöneweiß • Tivolistr. 33 • 79104 Freiburg i. Br.

Regierungspräsidium Freiburg
Abteilung 2, Referat 24
79083 Freiburg i. Br.

Standort Freiburg

Tivolistraße 33
79104 Freiburg i. Br.

Dr. Dirk Schöneweiß LL.M.
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Telefon: 0761 / 285 474-15
Telefax: 0761 / 285 474-16
ds@kommunalanwaelte.de

Dr. Martin Uhl
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Telefon: 0761 / 285 474-18
Telefax: 0761 / 285 474-16
mu@kommunalanwaelte.de

Neubau der Bundesautobahn A 98 zwischen Karsau und Schwörstadt (A 98.5)

Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff. FStrG

Anhörung der Träger öffentlicher Belange u.a.

Ihr Zeichen: 24-0513.2/1.454.02

Unser Zeichen: 2016-303

Standort Heilbronn

Kastellstraße 53
74080 Heilbronn

Klaus Spahn
Rechtsanwalt
Telefon: 07131 / 392 124
Telefax: 07131 / 392 125
ks@kommunalanwaelte.de

Freiburg, den 30.1.2018

www.kommunalanwaelte.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Versicherung ordnungsgemäßer Bevollmächtigung zeigen wir die Vertretung der Stadt Rheinfelden im o.g. Planfeststellungsverfahren an. Die Vollmacht liegt bei.

Namens und im Auftrag der Stadt nehmen wir zu dem in der Offenlage befindlichen Feststellungsentwurf Stellung:

Die Stadt stimmt dem Weiterbau der A 98 grundsätzlich zu.

Zum Schutz der Ortsteile Karsau und Minseln und zum Schutz des Landschaftsbildes im Naturraum Dinkelberg sowie der dortigen Arten und Biotope fordert die Stadt jedoch, die Überführung der Kreisstraße K 6336 (Bauwerk-Nr. 98/201) sowie die Überführung der Nordschwabenstraße (Bauwerk-Nr. 98/202) durch ein Tunnelbauwerk/Überdeckung mit einer Länge von 390 Metern zu ersetzen und durch Sicht- und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich „Letten“ (ca. Bau-Km 17+500) zu ergänzen.

Die offengelegte Planung weist erhebliche Unklarheiten und Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange auf. Eine Nachbesserung der Planung um den geforderten Tunnelbau zwischen Karsau und Minseln ist rechtlich zwingend. Sie ist auch wirtschaftlich zumutbar und verbessert die Planung nachhaltig.

Im Einzelnen:

I. Bisherige Entwicklung und Stand der Planung

Die Stadt Rheinfelden hat den zwischen Karsau und Minseln geplanten Autobahnneubau bereits früh zum Anlass genommen, alternative Bauausführungen zu überprüfen.

Spahn • Uhl • Schönweiß

Kanzlei für Kommunalentwicklung

Die durch das Ingenieurbüro Rapp Regioplan GmbH vorgelegte Machbarkeitsstudie „A 98.5 Rheinfelden – Schwörstadt – Wehr, Tunnel Karsau/Minseln“ (2012) hat aufgezeigt, dass der Bau einer Autobahn in offener Bauweise (Einschnitt) zwischen beiden Ortsteilen die hohe Landschaftsbildqualität des Landschaftsbildraumes „Äcker, Grünländer und Obstwiesen zwischen Minseln und Karsau“ zerstört und die Siedlungsqualität in den angrenzenden Wohnbereichen erheblich verschlechtert. Diese negativen Auswirkungen ließen sich vermeiden, wenn die Autobahn im Bereich zwischen Karsau und Minseln überdeckelt wird. Eine solche Überdeckelung ist technisch und rechtlich mit einem Standard-Bauverfahren ohne Änderung der Trasse in Lage oder Höhe möglich. Insoweit konnte auch auf den im Bauabschnitt A 98.7 in ähnlicher Situation zwischen Murg und Niederhof bereits realisierten Präzedenzfall des Tunnels Groß Ehrstädt verwiesen werden.

In der Folge hat das Regierungspräsidium Freiburg eine Studie zur Überdeckelung der A 98.5 im Bereich Karsau/Minseln vorgelegt, mit der vorgeschlagen wurde, die K 6336 auf einer 80m breiten Grünbrücke (oder einem 80m langen Tunnel) über die A 98.5 zu überführen.

Demgegenüber hat das Ingenieurbüro Rapp Regioplan GmbH für die Stadt Rheinfelden 2014 eine weitere „Machbarkeitsstudie Stadtentwurf“ vorgelegt. Darin wurden verschiedene Tunnelvarianten beschrieben, die jeweils deutliche Verbesserungen beim Lärmschutz und beim Landschaftsbild sowie geringere Eingriffe in den Wald nördlich der A 98.5 mit sich bringen würden.

Nach anschließenden Verhandlungen mit dem Bund und dem Regierungspräsidium Freiburg hat der Gemeinderat der Stadt Rheinfelden am 26.2.2015 folgende Beschlüsse gefasst:

- Auf Grundlage des Vorschlags des Regierungspräsidiums Freiburg vom 21.11.2013 beteiligt sich die Stadt Rheinfelden (Baden) bei dem Bau einer mindestens 80m breiten Brücke im Zuge der K 6336 mit bis zu 1 Mio. Euro an der Maßnahme.
- Der Gemeinderat und die Verwaltung setzen sich im Rahmen der Offenlage /Planfeststellungsverfahren weiter für eine längere Überdeckelung im Sinne des Gemeinderatsbeschlusses vom 24.7.2014 ein.

Das BMVI hat einer Überdeckelung auf einer Länge von 80m im Hinblick darauf zugestimmt und diese (verkürzt auf 79 Meter) in die offengelegte Planung aufgenommen (Bauwerk-Nr. 98/201).

II. Mängel der offengelegten Planung

Die offengelegte Planung weist Unklarheiten und Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange auf.

1. Unklare technische Ausgestaltung des Bauwerks Nr. 98/201

Die Ausgestaltung der „Grünbrücke“ (Bauwerk-Nr. 98/201) ist unklar. Ein Brückenentwurf (abgeschlossene Leistungsphase 3 nach HOAI) wird nicht vorgelegt. Unklar bleibt insbesondere, ob es sich bei Bauwerk-Nr. 98/201 um eine Brücke oder um eine gestalterisch vorteilhaftere „Überdeckelung“ mit Einschnitt, Seitenwänden, „Deckel“ und anschließender Verfüllung mit Erdboden handelt. Damit kann die Stadt nicht abschätzen, wie das Bauwerk in der Landschaft wirken und ob es zu einer Verminderung der Trennungswirkung in Bezug auf das Landschaftsbild beitragen wird (vgl. im Einzelnen **Anlage 1**, Ziff. 3.1 und 3.3).

Die in den Feststellungsentwurf übernommene Variante ist insoweit auf der Stufe Entwurf (abgeschlossene Leistungsphase 3) zu planen.

2. *Unzureichende geologische Untersuchungen*

Der Planung liegt keine hinreichende Kenntnis der Geologie im Bereich der geplanten Grünbrücke (Bauwerk-Nr. 98/201) zugrunde. Insbesondere sind „Tiefe, Länge und Mächtigkeit des Schichtwasserhorizontes sowie dessen Ruhewasserspiegelverlaufs“ nicht bekannt, so dass auch der „Umfang der erforderlichen Entwässerungs- und Sicherungsmaßnahmen“ nicht festgelegt werden kann. Damit sind die Auswirkungen und Risiken der Planung insoweit offen und eine qualifizierte Stellungnahme der Stadt nicht möglich (vgl. im Einzelnen **Anlage 1**, Ziff. 3.2).

Als Grundlage für die Planung im Bereich Karsau/Minseln sind die vom Vorhabenträger als „sollte“ empfohlenen Grundwasserbeobachtungen daher durchzuführen und alle erforderlichen Entwässerungs- und Sicherungsmaßnahmen im Einzelnen festzulegen.

3. *Keine Vorlage kalkulatorischer Grundlagen für eine Kostenbeteiligung der Stadt*

Die Planung zeigt die Mehrkosten für das Bauwerk Nr. 98/201 nicht auf, die Grundlage für die Zusage einer Kostenübernahme durch die Stadt bis zu € 1 Mio. waren. Zwar verfügt der Vorhabenträger über eine Kostenberechnung nach AKVS 2014 (Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahme). Er macht diese im Einzelnen jedoch nicht zum Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Das Ergebnis der Kostenberechnung für den Zwischenausbau des Bauabschnittes A 98.5 liegt mit € 76,425 Mio. allerdings deutlich unterhalb der Kostenschätzung für die Variante 2 dieses Bauabschnitts mit – hier sogar noch ohne Grünbrücke – € 99,215 Mio. In der Kostenschätzung, die Grundlage für die Zusage einer Kostenübernahme durch die Stadt war – wurde daher offensichtlich mit zu hohen Einheitspreisen gerechnet (vgl. im Einzelnen **Anlage 1**, Ziff. 3.4).

Die Kosten sind daher realistisch zu berechnen und die verwendeten Einheitspreise sind nachvollziehbar vorzulegen. Die Berechnungswege und die für die Berechnung verwendeten Unterlagen sind transparent darzustellen, weil die Stadt nur so erkennen kann, in welchem Umfang sie sich an welchen Mehrkosten beteiligt.

4. *Mangelhafte Berücksichtigung von Umweltbelangen*

4.1 Die besondere Bedeutung des Offenlandbereichs Karsau-Minseln wurde hinsichtlich der Schutzgüter Landschaftsbild (einschließlich der natürlichen Erholungsfunktion), Arten und Biotope (einschließlich des Biotopverbundes) sowie speziell im Hinblick auf den Artenschutz und den FFH-Gebietsschutz nicht hinreichend gewürdigt. Entsprechend wurden die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die massive Zerschneidung des Offenlandbereichs nicht angemessen berücksichtigt (vgl. im Einzelnen **Anlage 2**, Ziff. 2.1 bis 2.7).

4.2 Die aktuelle Bedeutung der Flächen im Bereich der geplanten Erddeponie Mausloch wurde insbesondere hinsichtlich der Schutzgüter Arten und Biotope, Boden, Wasser und Landschaftsbild sowie des Artenschutzes und des FFH-Gebietsschutzes nicht hinreichend gewürdigt. Entsprechend wurden die zu erwartenden Beeinträchtigungen ebenfalls nicht angemessen berücksichtigt (vgl. im Einzelnen **Anlage 2**, Ziff. 3).

4.3 Die Ermittlung und Bewertung der Umweltbelange ist im Hinblick auf die in Ziff. 4.1 und 4.2 aufgezeigten Mängel zu überarbeiten. Die Planung sollte daher dahingehend geändert werden,

Spahn • Uhl • Schönweiß

Kanzlei für Kommunalentwicklung

dass die Inanspruchnahme der Flächen im Bereich Mausloch deutlich reduziert oder auf diese vollständig verzichtet werden kann.

5. *Keine hinreichende Auseinandersetzung mit alternativen Planungen, auch im Hinblick auf Umweltbelange*

Die vorgelegte Planung setzt sich für den Bereich zwischen Karsau und Minseln in keiner Weise mit alternativen Planungen auseinander.

5.1 Die im bereits vorgelegten Stadtentwurf vom 11. Februar 2014 aufgezeigten Vorteile werden nicht bewertet (vgl. im Einzelnen **Anlage 1**, Ziff. 3.3).

5.2 Die Möglichkeit, die zu erwartenden Beeinträchtigungen von Umweltbelangen durch eine großflächige Überdeckelung des Offenlandbereichs weitestgehend zu vermeiden, wurde nicht geprüft. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Offenlandbereichs und insbesondere aufgrund der erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausnahmen sowie einer Ausnahme bezüglich des FFH-Gebietsschutzes, die auch die Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission erforderlich macht, ist die großräumige Überdeckelung des Offenlandbereichs jedoch als Alternative mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen hinsichtlich der genannten Aspekte zwingend zu wählen.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen spezifischen Situation und des sehr hohen umweltrelevanten Nutzens handelt es sich dabei auch angesichts der Mehrkosten (vgl. insoweit jedoch auch III.) um eine zumutbare Alternative, weil

- die anfallenden Mehrkosten für die großflächige Überdeckelung den in **Anlage 2** genannten Aspekten der Vermeidung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungsfunktion, Boden, Wasser, Klima und Luft, Arten und Biotope sowie den positiven Auswirkungen hinsichtlich des Biotopverbunds, des Artenschutzes und des Gebietsschutzes nicht jeweils einzeln, sondern in ihrer Gesamtsumme gegenüberzustellen sind,
- sich durch die Überdeckelung erhebliche Kosteneinsparungen für nach der derzeitigen Planung erforderliche umfangreiche Vermeidungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie für artenschutzrechtlich erforderliche CEF-Maßnahmen und kompensatorische FCS-Maßnahmen sowie (im Hinblick auf das FFH-Gebiet) Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und Kohärenzmaßnahmen ergeben; entsprechende Einsparungen sind bei der Bilanzierung der Mehrkosten zu berücksichtigen,
- sich durch die Überdeckelung erhebliche Kosteneinsparung für den andernfalls erforderliche Transport und die Entsorgung von Bodenmaterial auf der Erddeponie Mausloch ergeben, deren Anlage ebenfalls mit erheblichen Eingriffen einhergeht und weitere Kompensationsmaßnahmen und Kosten nach sich zieht, die zu berücksichtigen sind, und
- den Mehrkosten sonstige wirtschaftliche Faktoren wie die Möglichkeit der Fortsetzung der landwirtschaftlichen Nutzung der Flächen, Einnahmen durch Nutzungen im Hinblick auf Tourismus, Freizeit und Erholung sowie die Vermeidung von Wertverlusten bei Immobilien gegenüberzustellen sind.

5.3 Der Vorhabenträger hätte prüfen und abwägen müssen, ob er eine begründete Abweichung vom Regelquerschnitt RQ 31 (kleinstmöglicher Querschnitt für Autobahnen der Entwurfsklasse EK1 nach Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA –, 2008) vornehmen und den alten,

Spahn • Uhl • Schönweiß

Kanzlei für Kommunalentwicklung

fünf Meter schmalere Regelquerschnitt RQ 26 (RAS-Q, 1996) hätte anwenden können. Hierfür spricht, dass die bereits gebauten Abschnitte der A 98 nach dem RQ 26 trassiert wurden, dass eine Verbreiterung des innenliegenden Teilabschnittes A 98.5 keinen direkten Nutzen bringt, dass mit einer Verkleinerung des Regelquerschnitts aber erhebliche Verbesserungen beim Kriterium Umwelt und Natur erreicht werden können. Dies gilt nicht nur unmittelbar durch geringere Eingriffe, sondern auch mittelbar durch entsprechend geringere Kosten, die für einen verlängerten Tunnel zwischen Karsau und Minseln eingesetzt werden könnten. Mit den so eingesparten Beträgen ließen sich die massiven Eingriffe in das Landschaftsbild auch ohne Kostenbeteiligung der Stadt weitestgehend vermeiden (vgl. im Einzelnen **Anlage 1**, Ziff. 3.6).

Vor dem Hintergrund, dass im Rahmen der aktuellen Planung

- entsprechend dem artenschutzrechtlichen Fachgutachten artenschutzrechtliche Ausnahmen für 15 Fledermausarten und für 19 besonders planungsrelevante Vogelarten erforderlich sind,
- entsprechend der Beurteilung in der FFH-Verträglichkeitsstudie für den FFH-LRT 9130 und den prioritären FFH-LRT *9180 sowie für das Grüne Besenmoos erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten sind, die eine Ausnahme nach § 34 BNatSchG erforderlich machen, und
- entsprechend der FFH-Ausnahmeprüfung ermittelt wurde, dass mangels des Vorliegens zwingender Gründe öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der Öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung die Planung nur ausnahmsweise nach Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission zugelassen werden kann,

kann letztlich nur der Schluss gezogen werden, dass eine Trassierung entsprechend der Richtlinie RQ 26 auch im Bauabschnitt 5 zwingend realisiert werden muss. Andernfalls ist die Planung insbesondere vor dem Hintergrund des FFH-Ausnahmeverfahrens nicht genehmigungsfähig. (vgl. im Einzelnen **Anlage 2**, Ziff. 4).

5.4 Die Planung berücksichtigt den Sachverhalt der „längsgeteilten Dringlichkeit“ und dessen Auswirkungen nur unzureichend. Hinsichtlich des Eingriffs in das Landschaftsbild als auch hinsichtlich der Kosten verursacht eine Verwirklichung der Bauwerke Nr. 98/201 und 98/202 einen Eingriff, der teilweise (zu breite Einschnitte, zu lange Brücken) bis auf weiteres nutzlos sein wird. Vor diesem Hintergrund hätte sich die Planung mit der Frage auseinander setzen müssen, ob durch eine Fahrbahn mit einem verlängerten Tunnel bei gleichzeitigem Entfall der beiden Brückenbauwerke nicht derselbe Nutzen bei deutlich geringeren Eingriffen in Natur und Landschaftsbild und bei deutlich höherer Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung erreicht werden könnte (vgl. im Einzelnen **Anlage 1**, Ziff. 3.5). Auch vor dem Hintergrund des erforderlichen FFH-Ausnahmeverfahrens ist die Planung andernfalls nicht genehmigungsfähig (vgl. Ziff. 5.3 und im Einzelnen **Anlage 2**, Ziff. 4).

5.5 Die Planung lässt schließlich mögliche Verbesserungen beim Sicht- und Lärmschutz unberücksichtigt. Im Bereich von etwa Bau-km 17+500 verläuft die Tasse auf heutigem Geländeniveau, liegt somit nicht in einem Einschnitt und ist dadurch einsehbar. In Richtung des Ortsteils Karsau (südliche Autobahnseite) könnte eine einfache und kostengünstige Verbesserung erzielt werden, indem dort ein Schutzwall aufgeschüttet wird, der sich möglichst harmonisch in das anstehende Gelände einfügt. Auch in Richtung des Ortsteils Minseln (nördliche Autobahnseite) sind aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich und erforderlich.

6. Sonstiges

Spahn • Uhl • Schönweiß

Kanzlei für Kommunalentwicklung

6.1 Die in den Antragsunterlagen mehrfach erwähnte „Nordschwabener Straße“ ist eine frühere Bezeichnung, die bis zur Eingemeindung von Karsau im Jahre 1975 Gültigkeit hatte. Wegen Namensgleichheit wurde die damalige Nordschwabener Straße in Karsau (nichtöffentliche Ortsverbindungsstraße zwischen Karsau und Nordschwaben) in „Forststraße“ umbenannt. Es wird angeregt dies im weiteren Verfahren zu berücksichtigen, auch um Verwechslungen mit der „Nordschwabener Straße“ im Stadtteil Minseln (Ortsdurchfahrt der K 6336) zu vermeiden.

6.2 Die Überführung der K 6336 über das vorgeschlagene Tunnelbauwerk (bzw. das Bauwerk Nr. 98/201) muss – auch hinsichtlich dort vorgesehener Ausgleichsmaßnahmen – so ausgestaltet sein, dass dort die spätere Anlage eines parallel zur Straße geführten Fuß- und Radweges möglich bleibt.

6.3 Bei der Planung der Verkehrsflächen zu den Sportanlagen Karsau über die Forststraße (siehe oben 6.1) sind die tatsächlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen, die sich durch die Standortverlegung des Sportheims ergeben haben.

6.4 Die Position der Sende- und Empfangsanlagen für Mobilfunk (D2-Basissation) am Panoramaweg ist im Feststellungsentwurf (Blatt 1) nicht verortet. Dies sollte im weiteren Verfahren berücksichtigt werden (vgl. den Bebauungsplan Sportanlagen Karsau).

III. Fehlende Verkehrswirksamkeit im Abschnitt A 98.5

Das in den Planunterlagen dargestellte Bauende bei KM 23+663,960 kurz vor dem Wolfsgraben lässt nur mit dem Abschnitt 98.5 keine Verkehrswirksamkeit zu. Der Abschnitt 98.4 wird 2021 in Betrieb gehen. Ab diesem Moment werden die Teilorte Minseln und Karsau durch den Anschluss bei Minseln mehr belastet. Ohne den Abschnitt 98.6 bzw. einen verkehrswirksamen Abschnitt 98.5 gibt es für diese Teilorte keine Entlastung. Im Bundesverkehrswegeplan ist der Abschnitt A 98.5 im Vordringlichen Bedarf eingeordnet. Die Stadt Rheinfeldern fordert daher, dass der Abschnitt A 98.6 umgehend ebenfalls in die Planfeststellung geht, um einen möglichst nahtlosen Weiterbau der Autobahn zu gewährleisten. Ebenso fordert die Stadt, dass der Vorhabenträger aufzeigt, wie die Verkehrswirksamkeit zeitnah hergestellt wird, falls sich die Planung des Abschnittes A 98.6 verzögert.

IV. Vorschlag zur Verbesserung der Planung

Aus der vorgelegten Studie „Stadtentwurf“ vom 11. Februar 2014 geht hervor, dass das Regierungspräsidium Freiburg eine Lösung vorgeschlagen hat, die im Vergleich zu früheren Planungen € 5,04 Mio. (Grünbrücke) bis € 6,34 Mio. (Tunnel) an Mehrkosten verursacht.

Dieser Mehraufwand für eine schonende Lösung der Situation zwischen Karsau und Minseln könnte deutlich sinnvoller für einen einröhrigen Tunnel mit 390 Meter Länge (ergänzt durch einen Erdwall im Bereich Bau-km 17+500) eingesetzt werden: ein solcher Tunnel könnte ohne zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen im Gegenverkehr durchfahren werden. Mit ihm wäre das im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf angegebene Ziel „1. Fahrbahn“ realisierbar. Denn nur dieses Ziel ist finanziert, während die Umsetzung weiterer Maßnahmen insbesondere mit Bezug auf das Gutachten von PTV (Karlsruhe, 25.10.2013) ungewiss ist. Zudem wäre eine solche Änderung der Planung auch wirtschaftlich vertretbar. Bei einem Ansatz von Einheitspreisen auf Basis des Bürgerforums und des Aubinger Tunnel (vgl. im Einzelnen **Anlage 1**, Ziff. 3.4) kann mit Kosten von ca. 20.000 Euro/m für einen einröhrigen (halben) Tunnel in offener Bauweise ausgegangen werden. Damit würde eine 390 m lange Röhre € 7,8 Mio. kosten. Setzt man entgegen, dass zwei Brücken entfallen, erhebliche Kosten für Ausgleichsmaßnahmen und die Entsorgung von Bodenmaterial eingespart werden können und die Stadt sich mit € 1 Mio. Euro beteiligen würde, wäre ein solcher Tunnel finanziert.

Spahn • Uhl • Schöneweiß

Kanzlei für Kommunalentwicklung

Dies wäre eine schonende und sinnvolle Lösung, die im Einklang mit dem Konzept der „längsgeteilten Dringlichkeit“ steht, die keine unnötigen Eingriffe verursacht, die modular ausbaufähig ist und somit nichts verbaut, die jetzt planfeststellbar ist und das Baurecht für morgen sichert und die – nicht zuletzt – den Bedürfnissen der betroffenen Menschen entgegenkommt und die Akzeptanz der Maßnahme deutlich erhöht.

Zur vorgeschlagenen Lage eines solchen 390 Meter langen Tunnels vgl. Anlage 1, Ziff. 3.7 sowie Ziff. 1 in Verbindung mit der dort als Anlage beigefügten Studie „A 98.5, Tunnel Karsau / Minseln – Machbarkeitsstudie Stadtentwurf (2014)“, dort Ziff. 5.2 mit Anlage 5.

V. Anlagen zur Stellungnahme

Die Einzelheiten zu den Ziff. II und III können den beigefügten **Anlagen 1** und **2** entnommen werden. Diese Anlagen sind mit ihrem gesamten Inhalt Gegenstand dieser Stellungnahme der Stadt Rheinfelden. Auf ihren Inhalt wird vollumfänglich Bezug genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Dirk Schöneweiß
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht