Beraten.
Planen.
Steuern.



Stadt Rheinfelden (Baden)

A 98.5 Karsau - Schwörstadt

Beitrag zur Stellungnahme im Zuge der Offenlage

Bedarfsplanung
Version
25. Januar 2018
Bericht Nr. 1 / JB

Rapp Regioplan GmbH | Ein Unternehmen der Rapp Gruppe
Kanderner Straße 14 | D-79539 Lörrach | T +49 7621 85 18 0 | www.rapp-regioplan.de

Geschäftsführer: Dipl. Ing. (FH) Kurt Sänger | Amts- und Registergericht: Freiburg HRB 411885

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage 3

2. Aufgabenstellung 3

3. Der Feststellungsentwurf 4

3.1 Technische Ausgestaltung 4
3.2 Geologie 5
3.3 Begründung der Grünbrücke 6
3.4 Kosten 8
3.5 Längsgeteilte Dringlichkeit 10
3.6 Querschnittsgestaltung 12
3.6.1 Umweltbetroffenheit 14
3.6.2 Kosten 14

4. Forderungen 15

5. Diskussionsvorschlag 16

1. Ausgangslage

Das Regierungspräsidium Freiburg hat am 14. November 2017 die Offenlage im Planfeststellungsverfahren „A 98.5 Karsau – Schwörstadt“ begonnen, am 15. November in Schwörstadt Unterlagen öffentlich vorgestellt und anschließend ins Internet gestellt.

Die Trasse der geplante Autobahn führt über den Dinkelberg zwischen zwei Ortsteilen der Stadt Rheinfelden, Karsau und Minseln, und trennt diese durch einen ca. 10 m tiefen Graben. Zur Überwindung dieses Grabens sind im Bereich der beiden Ortsteile zwei neue Brücken vorgesehen. Eine für die Minselner Straße (K 6336) und eine für die Nordschwabenstraße.

In den ersten Planunterlagen, die im Zuge der Voranhörung der Träger öffentlicher Belange gezeigt wurden, waren beide Brücke als Standardbrücken dargestellt. Aufgrund von erheblichen Bedenken und Widerständen gegen die vorgelegte Planung, insbesondere aufgrund der massiven Trennungswirkung des ca. 10 m tiefen und ca. 70 m breiten Grabens, haben die Stadt Rheinfelden und eine örtliche Bürgerinitiative eine Überdeckelung der Autobahn im Bereich zwischen Karsau und Minseln gefordert.

Im Jahr 2014 hat der Vorhabenträger zwei Varianten vorgestellt, die eine 80 m lange Überdeckelung im Bereich der K 6336 vorsieht, in der ersten Variante mit einer Grünbrücke, in der zweiten Variante mit einem Tunnel.

Daraufhin hat die Stadt eine eigene Studie für eine 275 m lange Überdeckelung vorgelegt, bei der im Gegenzug beide vorgesehen Brücken entfallen können. Dadurch würden deutliche Verbesserungen hinsichtlich der Trennungswirkung erreicht. Die Stadt hat zudem eigene Kostenschätzungen vorgelegt und Fragen aufgeworfen, die in den Varianten des Vorhabenträgers unbeantwortet bleiben. Zudem werden in der Studie noch zwei Alternativen für eine 550 m lange und eine 390 m lange Überdeckelung genannt, allerdings ohne diese tiefer zu untersuchen.

Die Studie „A 98.5 Tunnel Karsau-Minseln, Machbarkeitsstudie Stadtentwurf“, aufgestellt von Rapp Regioplan GmbH am 11. Februar 2014, ist als Anlage zum vorliegenden Bericht beigefügt.

Im nun vorgelegten Feststellungsentwurf hat der Vorhabenträger die Variante mit der 80 m breiten Grünbrücke aufgegriffen und entwurfsreif geplant. Die Stadt Rheinfelden ist aufgefordert, bis zum 9. Februar 2018 eine Stellungnahme zu den offengelegten Unterlagen einzureichen.

2. Aufgabenstellung

Als Beitrag zur Stellungnahme der Stadt soll herausgearbeitet werden, welches die Auswirkungen der nun konkretisierten Planung sind und ob die Fragen und Vorschläge der Stadt aus der Studie von 2014 beantwortet beziehungsweise aufgegriffen wurden. Gegebenenfalls sollen verbleibende Unklarheiten aufgezeigt werden.

3. Der Feststellungsentwurf

3.1 Technische Ausgestaltung

Der Feststellungsentwurf zeigt im betroffenen Bereich einen ca. 10 m tiefen und ca. 70 m breiten Graben, der die Ortsteile Karsau und Minseln durchtrennt. Die Minselner Straße (K 6336) wird mit einer 80 m breiten Grünbrücke verbunden, die Nordschwabenstraße mit einer Brücke mit seitlichen Heckenstreifen. Zwischen den Brücken ist die Autobahn offen geführt, es gibt keine Überdeckelung.

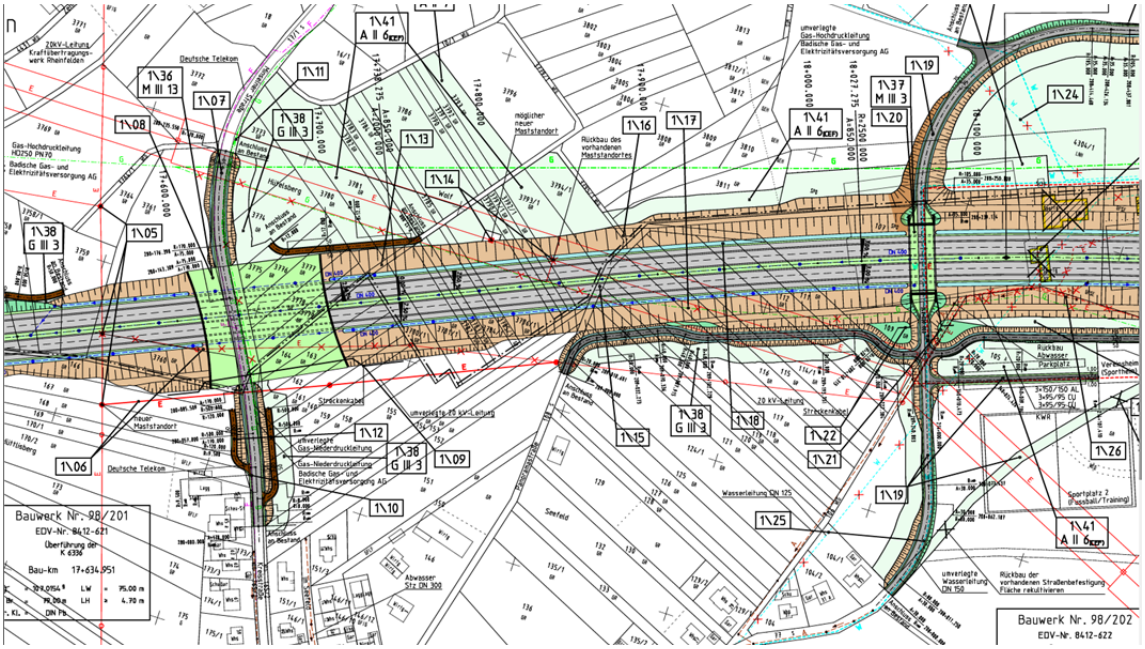


Abbildung 1: Ausschnitt als Lageplan Unterlage 5 Blatt 1

Pläne zu den Brückenbauwerken, insbesondere zur Grünbrücke, wurden keine vorgelegt.

Die Informationen, die der Vorhabenträger zur Grünbrücke gibt, sind nur sehr rudimentär. Im Lageplan ist folgendes Schriftfeld enthalten

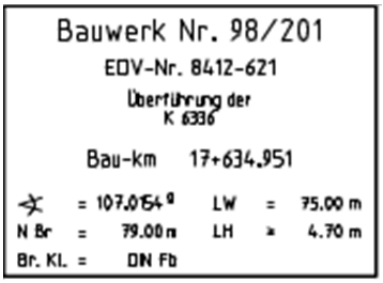


Abbildung 2: Ausschnitt aus Höhenplan Unterlage 6 Blatt 1

aus dem abgelesen werden kann, dass die Grünbrücke 79,00 m breit, 75,00 m lang und 4,70 m hoch sein soll. Wie sich die Grünbrücke in der Ansicht ins Gelände einfügt, ob die Grünbrü-

cke in der Mitte auf Stützen steht oder frei über die gesamte Autobahn führt, ist nicht erkennbar.

Die Grünbrücke ist auch im Höhenplan dargestellt und ebenfalls beschriftet. Sie zeigt im Schnitt einen unregelmäßigen Verlauf mit zwei Knicken.

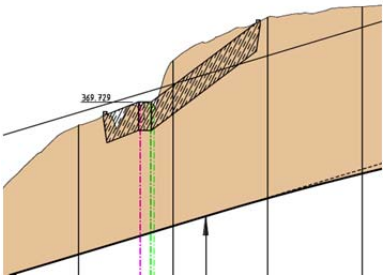


Abbildung 3: Ausschnitt aus Höhenplan Unterlage 6 Blatt 1

Höhen sind nicht angegeben, können aber aus dem Plan abgegriffen werden. An der tiefsten Stelle sind es 5,30 m, an der höchsten 7,90 m. Die Angaben im Schriftfeld, wo eine lichte Höhe von 4,70 m angegeben sind, beziehen sich somit nicht auf die gesamte Grünbrücke. Wie diese tatsächlich aussehen wird, kann allenfalls erahnt, aber auf keinen Fall qualifiziert beurteilt werden.

Im Erläuterungsbericht sind im Kapitel „4.7 Ingenieurbauwerke“ auch die Brückenbauwerke beschrieben (siehe dort, Seite 21ff). Es wird pauschal ausgeführt: „Die Überführungsbauwerke der querenden Straßen und Wege sind als Zweifeldkonstruktionen geplant.“ Wenn dies auch auf die Grünbrücke zutrifft, dann würde es bedeuten, dass sie auf Mittelstützen steht. Im Lageplan sind jedoch weder Stützen noch Widerlager eingezeichnet.

Ferner wird ausgeführt: „Aufgrund umwelttechnischer Gesichtspunkte wurde die Lage der Trasse der A 98.5 zwischenzeitlich verschoben, weshalb die vollständige Übereinstimmung der damals [1980er Jahre] bodentechnisch begutachteten Trasse und der heutigen Planungstrasse nicht mehr gewährleistet ist.“ Inwieweit dies auch die Grünbrücke betrifft und welche Auswirken dies auf Gründung und Gestaltung der Stützen und Widerlager hat, beantwortet der Vorhabenträger nicht.

Der Vorhabenträger bleibt hinsichtlich der Grünbrücke sehr vage und lässt offen, wie er sich deren Ausgestaltung vorstellt. Hier hätte er einen Brückenwurf (abgeschlossene Leistungsphase 3 nach HOAI) vorlegen müssen, damit die Stadt abschätzen kann, welche Auswirkungen und Betroffenheiten sich ergeben. Insbesondere ist nicht ersichtlich, wie die Grünbrücke im Gelände wirken wird und ob sie damit dem Hauptanliegen der Stadt – dies ist die Verminderung der Trennwirkung, insbesondere in Bezug auf das Landschaftsbild – entgegenkommt.

3.2 Geologie

Die geplante Grünbrücke soll bei Bau-km 17+634.951 liegen. Für diesen Bereich gibt der Vorhabenträger im Erläuterungsbericht Kapitel „4.11.3 Bautechnische Angaben“ unter dem Abschnitt „Einschnitte“ auf Seite 30 an: „In den von Schichtwasserhorizonten beeinflussten Einschnittsbereichen zwischen Bau-km 17+550 und Bau-km 17+650 … sollte ein dichtes

Netz von Grundwasserbeobachtungspegeln erstellt werden. Hiermit könnten Tiefe, Länge und Mächtigkeit des Schichtwasserhorizontes sowie dessen Ruhewasserspiegelverlauf genauer erkundet und der Umfang der erforderlichen Entwässerungs- und Sicherungsmaßnahmen im Einzelnen festgelegt werden."

Übersetzt heißt dies: Der Vorhabenträger weiß nicht, was ihn im Bereich des Einschnittes zwischen Karsau und Minseln erwartet, plant dort aber einen ca. 10 m tiefen und ca. 70 m breiten Einschnitt mit einer Grünbrücke. Er kennt nicht die „Tiefe, Länge und Mächtigkeit des Schichtwasserhorizontes sowie dessen Ruhewasserspiegelverlaufs" und ist sich unklar über „den Umfang der erforderlichen Entwässerungs- und Sicherungsmaßnahmen", die er „im Einzelnen" nicht festlegen kann.

Hier genügt der Feststellungsentwurf nicht den Anforderungen, weil er sich über die Auswirkungen seiner der Planung nicht im Klaren ist. Mögliche Risiken werden mit einem lapidaren „sollte" auf spätere Planungsphasen verschoben und damit der Abwägung im Planfeststellungsverfahren entzogen. Damit kann auch die Stadt keine qualifizierte Stellungnahme abgeben.

3.3 Begründung der Grünbrücke

Der Vorhabenträger begründet im Erläuterungsbericht, warum er eine Grünbrücke vorgesehen hat. Dazu schreibt er auf Seite 3 eine länger Passage, die hier vollständig zitiert werden soll:

„Weiterhin ist die rd. 80 m lange Überdeckelung der A 98.5 (Bauwerk-Nr. 98/201) im Zuge der Überführung der Kreisstraße K 6336 bei Bau-km 17+635 gesondert zu nennen. Grundsätzlich ist nach gesamtplanerischen Gesichtspunkten zwischen Karsau und Minseln eine rd. 20 m breite Heckenbrücke vorzusehen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass diese rd. 80 m lange Überdeckelung gesamtplanerisch nicht erforderlich ist, sondern lediglich das Ergebnis von Verhandlungen zwischen dem Bund, dem RP Freiburg und der Stadt Rheinfelden und somit planerische Grundlage für das anstehende Planfeststellungverfahren ist. Die Stadt Rheinfelden hat sich auf Grundlage eines Gemeinderatsbeschlusses vom 26.02.2015 auf die 80 m lange Überdeckelung geeinigt und zu einer Kostenbeteiligung von bis zu 1 Mio. € für diese Überdeckelung des Zwischenausbaus der A 98 bereit erklärt. Das BMVI hat mit Schreiben vom 02.07.2015 dieser längeren Überdeckelung unter Hinweis der vorausgegangenen Vereinbarungen zwischen Land und Bund zugestimmt. Insbesondere unter der Bedingung, dass sich die Stadt Rheinfelden mit 1 Mio. € an den Herstellungskosten der Überdeckelung beteiligt."

Zuerst fällt auf, dass insgesamt fünfmal der Begriff „Überdeckelung" verwendet wird, im Feststellungsentwurf aber keine Überdeckelung dargestellt ist, sondern nur eine Brücke oder Grünbrücke (für eine genaue Abgrenzung sind die vorgelegten Unterlagen zu ungenau). Zur Verdeutlichung der Begriffe soll folgende Klarstellung dienen.

Unter „Überdeckelung" versteht man in der Regel, dass eine Straße mit einem Tunnel in offener Bauweise „überdeckelt" wird. Das heißt: Zuerst wird ein Einschnitt hergestellt, dann werden seitliche Wände gebaut, dann kommt ein Deckel drauf und anschließend wird alles wieder mit Boden aufgefüllt. Die Straße „verschwindet" somit im Tunnel, das Landschaftsbild wird (fast) nicht beeinträchtigt, die Fläche oberhalb der Überdeckelung ist landwirtschaftlich

wieder nutzbar. Das untenstehende Bild zeigt eine Überdeckelung an der A 98.7, Tunnel Groß-Ehrstädt bei Murg.



Abbildung 4: Tunnel Groß-Ehrstädt. Bild aus Google Maps

Etwas in dieser Art legt der Text nahe, wenn er vom „Ergebnis einer Verhandlung zwischen dem Bund, dem RP Freiburg und der Stadt Rheinfelden“ und vor allem vom „Gemeinderats-beschluss vom 26.02.2015“ mit Bezug auf „Überdeckelung“ spricht.

Im Gegensatz dazu erfüllt eine Grünbrücke nicht den Anspruch, das Landschaftsbild so zu schonen, dass die Autobahn „überdeckelt“ wird. Ein typisches Beispiel hierfür kann ebenfalls an der A 98 im Abschnitt 4 zwischen Lörrach und Rheinfelden in Augenschein genommen werden. Die beiden unten aufgeführten Bilder zeigen, dass die Trennungswirkung der Auto-bahn eben nicht, oder nur unzureichend kaschiert wird. Der tiefe Graben ist nach wie vor deutlich wahrnehmbar und wirkt störend.





Abbildung 5 Fotos Grünbrücke A 98.4

Noch eingeschränkter ist die Wirkung einer Brücke. Unten aufgeführt ist eine Situation von der A 98.7.



Abbildung 6: Foto Brücke A 98.7

Da der Vorhabenträger im Feststellungsentwurf nicht genau zeigt, wie die Grünbrücke aussehen wird und da bei der Beschreibung der Ingenieurbauwerke im Erläuterungsbericht auch nicht mehr von einer „Überdeckelung“ die Rede ist, bleibt anzuzweifeln, ob die vorgelegt Lösung tatsächlich dem entspricht, was die Stadt Rheinfelden als „Ergebnis der Verhandlung“ verstanden hat und für die sie bereit war, eine Kostenbeteiligung zu übernehmen.

Zweitens fällt auf, dass sich der Vorhabenträger in keiner Weise mit dem Stadtentwurf vom 11. Februar 2014 beschäftigt. Der Alternativvorschlag der Stadt mit einer „richtigen“ Überdeckelung von 275 m Länge wird nicht aufgegriffen. Die dort aufgezeigten Vorteile (Erhalt des Landschaftsbildes, Vermeidung sichtbarer Kunstbauten, besserer Lärmschutz, geringerer Eingriff, Schonung der Streuobstwiesen) werden nicht bewertet. Hier unterläuft dem Vorhabenträger zumindest ein Abwägungsdefizit, weil er naheliegende Varianten in der Abwägung nicht berücksichtigt.

3.4 Kosten

Das wesentliche Argument des Vorhabenträgers, eine längere Überdeckelung abzulehnen, besteht in erwarteten Mehrkosten. Deswegen ist es für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren entscheidend, mit welchen Kosten gerechnet wird. Dies insbesondere, weil eine Kostenbeteiligung der Stadt in Höhe von bis zu 1 Mio. Euro zugesagt wurde. Hier ergeben sich aus den Feststellungsunterlagen einige Widersprüche.

Der Vorhabenträger führt im Erläuterungsbericht unter dem Kapitel „7. Kosten“ auf Seite 42 aus: „Für die gesamte Baumaßnahme im Planfeststellungsabschnitt der BAB A 98.5 Karsau – Schwörstadt wurde im Rahmen eines RE-Vorentwurfs (Zwischenausbau) eine Kostenberechnung nach AKVS 2014 (Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahme) aufgestellt, die jedoch nicht Bestandteil der Feststellungsunterlagen ist.“ Der Vorhabenträger kennt also genauere Kosten, weiß, was die Grünbrücke an Mehrbelastung ausmacht, gibt dies aber nicht bekannt. Somit bleibt der Stadt Rheinfelden bei Ihrer Stellungnahme nicht anderes übrig, als in den Raum der Spekulation zu gehen – ein unbefriedigender Zustand für eine sachliche Argumentation.

In den Feststellungsunterlagen findet sich eine Kostenschätzung (Unterlage 1.2) mit dazugehörigem Lageplan für die Vorzugsvariante 2 (deckungsgleich mit Variante 3).

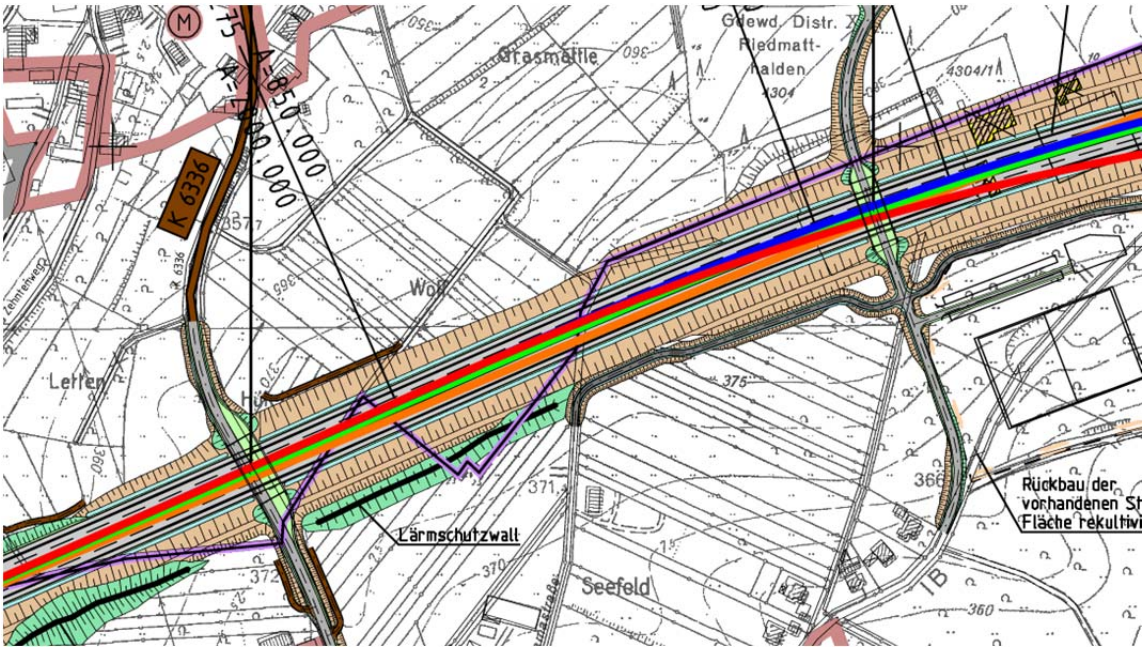


Abbildung 7: Ausschnitt aus Lageplan Variante 2 Unterlage 1.2 Blatt 2.1

Es ist gut zu erkennen, dass in der Variante 2 bei der K 6336 eine Grünbrücke eingezeichnet ist, die allerdings wesentlich schmäler ist als die im Feststellungsentwurf. In der Kostenschätzung werden die Gesamtkosten für die Variante 2 für den Abschnitt Karsau - Schwörstadt mit 99.214.500,00 Euro (brutto) angegeben. Die gezeigte Brücke ist mit einem Einheitspreis von 2.000 Euro/m² angesetzt. Weitere relevante Einheitspreise: Freie Strecke 6.000 Euro/m; Tunnel offene Bauweise 60.000 Euro/m.

In den Vorbemerkungen zum Erläuterungsbericht auf Seite III schreibt der Vorhabenträger: „Die Brutto-Gesamtkosten für den Zwischenausbau des Bauabschnittes A 98.5 Karsau-Schwörstadt belaufen sich auf 76,425 Mio. EUR.“ Sie liegen somit deutlich (ca. 23 Mio. Euro) unterhalb der Kostenschätzung, was ein Indiz dafür ist, dass in der Kostenschätzung mit zu hohen Einheitspreisen gerechnet wurde.

In der Studie „Stadtentwurf“ vom 11. Februar 2014 wird erwähnt, dass das Regierungspräsidium Freiburg die Baukosten für eine 80 m breite Grünbrücke mit 5,04 Mio. Euro und für einen 80 m langen Tunnel mit 6,34 Mio. Euro angibt. Es wäre als zu erwarten gewesen, dass sich die Kosten gegenüber der Kostenschätzung um ca. 5 Mio. Euro erhöhen, weil in der Kostenschätzung die Grünbrücke noch nicht berücksichtigt war. So wurde auch die Kostenbeteiligung der Stadt begründet. Nun zeigt sich, dass die Kosten trotz Grünbrücke deutlich sinken.

Ein weiteres Indiz dafür, dass vor der Planfeststellung mit falschen Einheitspreisen operiert wurde, wird bereits in der Studie „Stadtentwurf“ aufgeführt. Im Zuge des Bürgerforums am Hochrhein hat der dort bestellte Tunnelgutachter für einen Tunnel in offener Bauweise (eine „Überdeckelung“) Einheitspreise von 44.000 Euro/m genannt. Dies liegt deutlich unterhalb der vom RP Freiburg genannten Einheitspreise von 60.000 Euro/m.

Dieses Indiz lässt sich erhärten mit Zahlen aus einer vergleichbaren Situation (Überdeckelung) an der A 99 beim Autobahntunnel Aubing.
(Quelle: http://www.stadtgrenze.de/b/ver/tunnel/tunnel-aubing.htm)



Abbildung 8: Aubinger Tunnel. Bild aus Google Maps

Die Gesamtkosten für den 1.956 m langen im Jahr 2007 fertiggestellten Tunnel, „den man wohl besser als landschaftlich gestaltet Einhausung bezeichnen sollte“ (Überdeckelung), werden mit „rund 73 Mio Euro (nach Lit: Brücken und Tunnel, S. 145; andere Angaben: 66,5 Mio Euro)“ angegeben. Nimmt man den höheren Wert (der niedrige könnte der Netto-Preis sein), so ergibt sich ein Einheitspreis von 37.321 Euro/m, der noch deutlicher unter den vom RP Freiburg angegebenen 60.000 Euro/m liegt. Wenn man zudem berücksichtigt, dass der Aubinger Tunnel im Grundwasser liegt und als wasserdichte Wanne ausgeführt werden musste, könnten die Kosten für die Überdeckelung in Karsau – Minseln sogar noch tiefer liegen.

Rechnet man mit 30.000 Euro/m, so würde ein 80 m langer Tunnel nur noch 2,4 Mio. Euro kosten und nicht 6,34 Mio. Euro, wie vom RP Freiburg im Jahr 2014 angegeben.

Dies ist alles spekulativ und wenig belastbar – aber wenn die Stadt sich mit 1 Mio. Euro an den Mehrkosten beteiligen soll, dann muss transparent vorliegen, wie sich die Kosten ergeben. Es müssen die möglichen Varianten (80 m Grünbrücke, 80 m Tunnel, 275 Tunnel mit Entfall der Brücke für die Nordschwabenstraße) realistisch mit Vor- und Nachteilen verglichen und einer nachvollziehbaren Abwägung zugeführt werden. Dies alles tut der Vorhabenträger nicht. Es unterläuft ihm hier möglicherweise ein zweites Abwägungsdefizit.

3.5 Längsgeteilte Dringlichkeit

Der Vorhabenträger geht nicht ein auf die Sondersituation der „längsgeteilten Dringlichkeit“. Zumindest berücksichtigt er sie nicht bei der Abwägung bei der Auswahl der Grünbrücke. Damit unterläuft ihm möglicherweise ein Abwägungsfehler.

Die „A 098 Rheinfelden – Tiengen“ ist Teil des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030 und hier als Gesamtmaßnahme ohne Abschnittbildung aufgeführt. Der zur Feststellung anstehende Abschnitt Karsau – Schwörstadt ist ein Teil davon. Im vordringlichen Bedarf mit gesicherter Finanzierung ist allerdings nur die „1. Fahrbahn“ mit dem Bauziel „N2“ (das heißt: zwei Fahrstreifen) enthalten. Die „2. Fahrbahn“ mit dem Bauziel „N4“ (das heißt; vier Fahrstreifen) ist nur im weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgeführt. Das heißt: Aktuell darf zwar eine ganze Autobahn geplant werden (wie im Feststellungsentwurf), aber gebaut wird vorerst nur eine halbe Autobahn (längsgeteilte Dringlichkeit).

Ob und wann die zweite Fahrbahn kommt, ist zurzeit unklar. Der Vorhabenträger erwähnt in den Vorbemerkungen zum Erläuterungsbericht, Seite III: „Aufgrund neuer verkehrspolitischer Erkenntnisse nach einem Gutachten von PTV (Karlsruhe, 25.10.2013) war eine erneute Aktualisierung der Planung erforderlich.“ Nun benennt genau dieses zitierte Gutachten, dass am Hochrhein möglicherweise eine dreistreifige Straße ausreichen würde, um die prognostizierten Verkehrsmengen aufzunehmen. Dies ist auch der Grund, weshalb der Vorhabenträger das an keiner anderen Autobahn praktizierte Konzept der „längsgeteilten Dringlichkeit“ einsetzt. Zuerst wird eine Fahrbahn gebaut (so bereits im Abschnitt 7 geschehen, wobei auf der Fahrbahn drei Fahrstreifen markiert werden), dann schaut man, ob es reicht.

Der Vorhabenträger muss folglich das Szenario betrachten, das eintritt, wenn er die zweite Fahrbahn nicht baut. Er hat seine Planung hierauf auszurichten und darf die eindeutigen Vorgaben des BVWP 2030 und des PTV-Gutachtens nicht missachten. Idealerweise gelingt ihm eine modular aufgebaute Planung, bei der nur so viel Eingriff erzeugt wird, wie in der ersten Stufe notwendig, mit der Option, in einer zweiten Stufe erneut einzugreifen.

Genau dieses tut der Vorhabenträger nicht. Der Bau einer Grünbrücke oder Brücke bedeutet, gleich im ersten Schritt den gesamten Eingriff zu machen, der für den Endausbau erforderlich ist (siehe hierzu die oben unter Abschnitt 3.3 gezeigten Bilder zu Grünbrücke und Brücke). Soweit es um die Schonung des Landschaftsbildes zwischen Karsau und Minseln geht, so „nimmt“ sich der Vorhabenträger mehr, als er eigentlich braucht. Die Lösung mit einer Überdeckelung ist im Bild zum Tunnel Groß-Ehrstädt ebenfalls unter Abschnitt 3.3 gezeigt und deutlich schonender. Hier ist der Eingriff nur so groß, wie er gebraucht wird (eine Fahrbahn, eine Tunnelröhre). Der Platz für die zweite Fahrbahn (die zweite Tunnelröhre) ist zwar vorgesehen und planrechtlich gesichert, aber in der Natur noch nicht vollzogen. Zur Verdeutlichung ist dieses Bild hier nochmals dargestellt.



Abbildung 9: Tunnel Groß-Ehrstädt. Bild aus Google Maps

Wie groß im Gegenzug der Landschaftsverbrauch (und damit der Eingriff ins Landschaftsbild) ist, zeigen die beiden nachfolgenden Bilder aus dem nach dem Konzept der „längsgeteilten Dringlichkeit“ bereits gebauten Abschnitt A 98.7. Diese Situation liegt seit 10 Jahren vor, es ist sicher, dass sie im Laufe des BVWP 2030 nicht verändert wird, und es ist fraglich, ob die zweite Fahrbahn jemals kommt. Dem für die zweite Fahrbahn getätigten Eingriff steht über Jahrzehnte kein Nutzen gegenüber.





Abbildung 10: Fotos zu längsgeteilte Dringlichkeit (1. Fahrbahn) im Abschnitt A 98.7

Es ist fraglich, ob ein solcher Eingriff ohne Nutzen auf dem Dinkelberg, der immerhin Bestandteil des Naturparks Südschwarzwald ist und als profilierte Naherholungsregion mit einer erhaltenswerten Kulturlandschaft gilt, zulässig ist. Zumindest fehlt die Betrachtung des Sachverhalts „längsgeteilte Dringlichkeit“ und dessen Auswirkungen in den zur Feststellung eingereichten Unterlagen und Abwägungen. Dies gilt insbesondere, weil mit dem „Stadtentwurf“ vom 11. Februar 2014 eine Variante vorliegt, die diesen Aspekt ausdrücklich behandelt.

Bezogen auf die Kosten kann gefragt werden, ob es gerechtfertigt ist, Kosten für Eingriffe auszugeben, die bis auf Weiteres (Jahrzehnte) keinen Nutzen haben (zu breite Einschnitte, zu lange Brücken), wenn mit denselben Kosten ein Eingriff getätigt werden könnte (Überdeckelung bei Entfall beider Brücken), der aktuell denselben Nutzen bringt (eine Fahrbahn) aber deutlich geringere Eingriffe in Natur und Landschaftsbild nach sich zieht und eine deutlich höhere Akzeptanz bei den betroffenen Einwohner erhält.

3.6 Querschnittsgestaltung

Der Vorhabenträger teilt im Erläuterungsbericht im Kapitel „4.4 Querschnittsgestaltung“ mit, dass er die A 98.5 im Abschnitt Karsau – Schwörstadt nach dem Regelquerschnitt RQ 31 geplant hat. Dieses sei nach RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, 2008) der kleinstmögliche Querschnitt für Autobahnen der Entwurfsklasse EK1. Im Detail:

„Der RQ 31 setzt sich aus je zwei 3,75 m breiten Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zusammen. Hinzu kommen noch befestigte Randstreifen mit einer Breite von jeweils 0,75 m und je einem Seitenstreifen mit einer Breite von 3,00 m. Der Mittelstreifen hat eine Breite von 4,00 m. Die Bankettbreite liegt im Dammbereich bei 1,50 m und im Einschnittsbereich bei 1,0 m. Somit ergibt sich die Kronenbreite der A 98,5 im Bereich der Dämme von 31,00 m und im

Bereich der Einschnitte von eine Sohlenbreite von 30,00 m. Die Breite der befestigten Fahrbahn beträgt pro Richtungsfahrbahn 12,00 m.“

Das nachstehende Bild zeigt den genannten RQ 31.

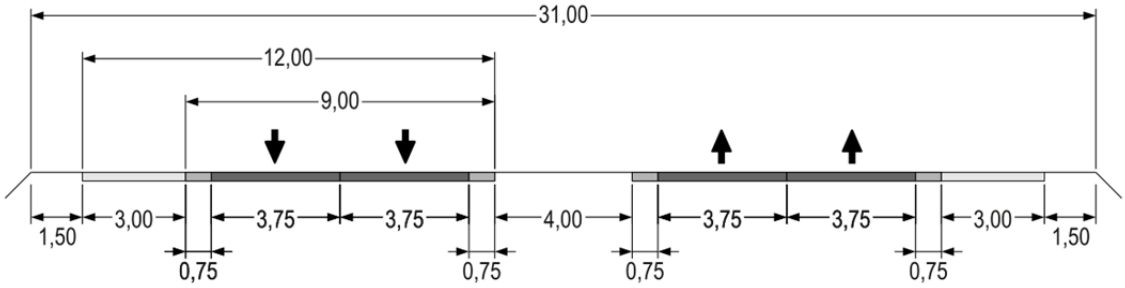


Abbildung 11: RQ 31 gemäß RAA 2008

Nun ist es aber so, dass die A 98.5 zwischen zwei bereits gebauten Abschnitten des Gesamtprojektes A 98 liegt. Gemeint sind die Abschnitte A 98.4 und A 98.7, die beide mit dem Regelquerschnitt der Richtlinien trassiert und gebaut wurden, die vor der Einführung der RAA im Jahre 2008 gültig waren. Dieses waren die Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitt (RAS-Q, 1996), die mittlerweile außer Kraft gesetzt wurden.

Nach der RAS-Q war ein um 5,00 m schmalerer Regelquerschnitt empfohlen, der RQ 26. Dieser ist im folgenden Bild dargestellt.

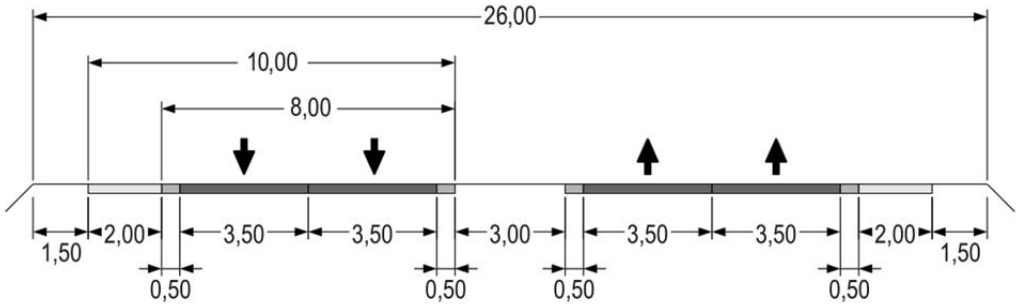


Abbildung 12: RQ 26 gemäß RAS-Q 1996

Es ist zu erkennen, dass mit der Einführung der RAA insbesondere die befestigten Fahrbahnen von je 10 m Breite auf je 12 m Breite erhöht wurden, was einer Zunahme der dauerhaft versiegelten Flächen um 20 % entspricht. Ferner wurde der Abstand der Fahrbahnen um 1 m von 3,00 m auf 4,00 m vergrößert.

Es stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, innerhalb einer durchgehenden Straße (eines Gesamtprojektes A 98) den Querschnitt in einem Teilabschnitt zu vergrößern, wenn vor und nach diesem Teilabschnitt ein geringerer Querschnitt bereits gebaut wurde. Weder nimmt der Verkehr auf diesem Teilabschnitt zu, noch gibt es zusätzliche Sicherheitsbelange zu berücksichtigen.

Ganz im Gegenteil. Es gibt zwei Belange, die Umweltbetroffenheit und die Kosten, in deren Lichte die Wahl des Querschnittes betrachtet und abgewogen werden muss. Dies tut der Vorhabenträger nicht, und hier unterläuft ihm möglicherweise ein weiterer Abwägungsfehler.

3.6.1 Umweltbetroffenheit

Das Projekt „A 098 Rheinfelden – Tiengen“ ist im BVWP 2030 im Kriterium „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung“ mit „hoch“ eingestuft. Die Einstufung kann im Projektinformationssystem (RRINS) zum BVWP 2030 nachvollzogen werden (im Internet einsehbar unter www.bvwp-projekte.de). Mit der Einstufung „hoch“ gibt der Bund vor, mit Umwelt und Natur im Projekt besonders schonend umzugehen.

Eine Vergrößerung der befestigten Flächen um 20 %, ohne dass sich daraus ein direkter Nutzen ergibt, stellt aber gerade keinen schonenden Umgang mit Natur und Umwelt dar. Der Vorhabenträger hätte prüfen und abwägen müssen, ob er eine begründete Abweichung von den Richtlinien vornehmen und den alten RQ 26 hätte anwenden können. Die Begründung hätte sich darauf berufen müssen, dass die bereits gebauten Abschnitte nach dem RQ 26 trassiert wurden, dass eine Verbreiterung des innenliegenden Teilabschnittes keinen direkten Nutzen bringt, dass aber erhebliche Verbesserungen beim Kriterium Umwelt und Natur erreicht werden können – und somit der Forderung mit der Einstufung „hoch“ Rechnung tragen. All dieses unterlässt der Vorhabenträger.

Dies wirkt sich auch direkt auf den Einschnitt zwischen Karsau und Minseln aus, der um 5,00 m schmaler ausfallen könnte und somit das Landschaftsbild etwas weniger beeinträchtigen würden.

3.6.2 Kosten

Eine um 20 % breitere Fahrbahn ist auch um 20 % teurer. Dies wirkt sich auch auf die Ingenieurbauwerke aus, seien es Brücken oder Tunnel, weil diese den breiteren Querschnitt berücksichtigen müssen.

Es stellt sich die Frage, ob diese Mehrkosten ohne direkten Nutzen nicht sinnvoller eingesetzt werden können, beispielsweise um eine „richtige“ Überdeckelung im Bereich Karsau – Minseln zu bauen. Eine etwas vereinfachende Rechnung zeigt die Größenordnung auf: Die Gesamtkosten des Abschnittes A 98.5 Karsau – Schwörstadt werden mit 76,425 Mio. Euro beziffert (siehe Erläuterungsbericht, Vorbemerkungen, Seite III), wobei der um 20 % vergrößerte Querschnitt RQ 31 angesetzt wurde. Wählt man den RQ 26, der in den vor- und nachgelagerten Abschnitten A 98.4 und A 98.7 bereits gebaut wurde, verringern sich die Kosten. Wenn sich diese in derselben Größenordnung von 20 % reduzieren, dann sprechen wir von ca. 15 Mio. Euro, die nur ausgegeben werden, um einen breiteren Querschnitt ohne direkten Nutzen zu bauen. Dieses ist insbesondere in Verbindung mit der Aussage des PTV-Gutachtens zu sehen, wonach eine dreistreifige Straße ausreichen würde, um den Verkehr auf der A 98 aufzunehmen. Den um 20 % verbreiterten Querschnitt braucht es aufgrund der erwarteten Verkehrsstärke nicht.

All diese Überlegungen stellt der Vorhabenträger nicht an und führt sie keiner Abwägung zu. Mit 15 Mio. Euro ließen sich die Eingriffe in das Landschaftsbild auch ohne Kostenbeteiligung der Stadt Rheinfelden vollständig „überdeckeln“.

3.7 Sichtschutz

Schließlich soll noch auf einen Aspekt des Sichtschutzes hingewiesen werden. Im Bereich von ca. Bau-km 17+500 verläuft die Tasse auf heutigem Geländeniveau, liegt somit nicht in einem Einschnitt und ist dadurch einsehbar. Insbesondere 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.

Wie eine solche Lösung in Verbindung mit einem 390 m langen Tunnelbauwerk aussehen könnte, zeigt das nachfolgende Bild.



Abbildung 13: Lösungsvorschlag mit 390 m langer Überdeckelung und Schutzwall

4. Forderungen

In der Stellungnahme der Stadt Rheinfelden sollte der Vorhabenträger zur Nachbesserung seiner Unterlagen aufgefordert werden:

- Als Grundlage für die Planung im Bereich Karsau/Minseln sind die vom Vorhabenträger als „sollte“ empfohlenen Grundwasserbeobachtungen durchzuführen und alle erforderlichen Entwässerungs- und Sicherungsnahmen im Einzelnen festzulegen.
- Von den Empfehlungen der Richtlinien RAA 2008 hinsichtlich der Wahl des Querschnittes RQ 31 ist abzuweichen, und dafür ist der bisher geltende Querschnitt RQ 26 für die gesamte A 98 von Rheinfelden bis Tiengen beizubehalten. Die erreichten Kosteneinsparungen sind für eine Reduktion der Trennungswirkung im Bereich Karsau - Minseln einzusetzen.
- In einem Variantenvergleich sind alle bisher diskutierten Varianten (Brücke, Grünbrücke, Überdeckelung mit verschiedenen Längen) darzustellen und im Lichte der Vor- und Nachteile, insbesondere auch hinsichtlich der „längsgeteilten Dringlichkeit“ zu vergleichen und abzuwägen. Ferner ist aufzuzeigen, welches Einsparpotential be-

züglich Erdbewegungen im Bereich der Fahrbahn, aber auch im Bereich der entfallenden Böschungen bei einer Überdeckelung besteht.
- Die Kosten für die Varianten sind realistisch zu berechnen und die verwendeten Einheitspreise sind nachvollziehbar vorzulegen. Die Berechnungswege und die für die Berechnung verwendeten Unterlagen sind transparent darzustellen, weil nur so die Stadt erkennen kann, in welchem Umfang sie sich an welchen Mehrkosten beteiligt.
- Die in den Feststellungsentwurf übernommene Variante ist auf der Stufe Entwurf (abgeschlossene Leistungsphase 3) zu planen, dies gilt insbesondere auch für das gewählte Ingenieurbauwerk bei Karsau/Minseln. Nur so lässt sich erkennen, welche Auswirkungen der geplante Eingriff hat und nur so ist eine qualifizierte Stellungnahme erst möglich.
- Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass eine Autobahn ein Eingriff ist, der die betroffene Region dauerhaft beeinflusst und verändert. Aus ethischen Gesichtspunkten sollte ein solches Vorhaben nur realisiert werden, wenn es auf Akzeptanz der betroffenen Region stößt. Dies hat der Vorhabenträger zu berücksichtigen, wenn er über die Zumutbarkeit oder Nichtzumutbarkeit von Mehrkosten entscheidet. Zumindest hat er seine Entscheidung transparent vorzulegen, und nicht – wie im Feststellungsentwurf – mit Hinweisen auf „Ergebnisse von Verhandlungen“ und Kostenermittlungen, die „nicht Bestandteil der Feststellungsunterlagen“ sind, zu verdecken.

5. Diskussionsvorschlag

Aus der Studie „Stadtentwurf“ vom 11. Februar 2014 geht hervor, dass das RP Freiburg eine Lösung vorgeschlagen hat, die 5,04 Mio. Euro (Grünbrücke) bis 6,34 Mio. Euro (Tunnel) mehr kostet. Der Bund ist also bereit, für eine schonende Lösung der Situation bei Karsau/Minseln und zur Steigerung der Akzeptanz bei der betroffenen Bevölkerung eine Summe von ca. 6 Mio. Euro auszugeben.

Ein einröhriger Tunnel mit 390 m Länge, könnte ohne zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen im Gegenverkehr durchfahren werden. Mit ihm wäre das im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf angegebene Ziel „1. Fahrbahn“ realisierbar. Nur dieses Ziel ist finanziert, alles weitere ist – insbesondere mit Bezug auf das PTV-Gutachten – ungewiss.

Bei Ansatz von Einheitspreisen auf Basis Bürgerforum und Aubinger Tunnel (siehe Abschnitt 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. Euro kosten. Setzt man entgegen, dass zwei Brücken entfallen und dass sich die Stadt mit 1 Mio. Euro beteiligt, dann ist der Tunnel finanziert.

Es wäre ein 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 Planrecht für morgen sichert und – nicht zuletzt – die den Bedürfnissen der betroffenen Menschen entgegenkommt und die Akzeptanz der Maßnahme deutlich erhöht.

Rapp Regioplan

gez. ppa. J. Brandsch
Lörrach, 25. Januar 2018