




Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG
ABTEILUNG STRASSENWESEN UND VERKEHR

Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 · 79083 Freiburg i. Br.

RL 44

Freiburg i. Br. 03.05.2016
Name Schmidle / Vassallo
Durchwahl 0761/208 - 4450 / - 4504
Aktenzeichen 44-PFV PSW Atdorf /
Anhörung TöB
(Bitte bei Antwort angeben)

 Planfeststellungsverfahren PSW Atdorf; Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren

Stellungnahme Referat 44

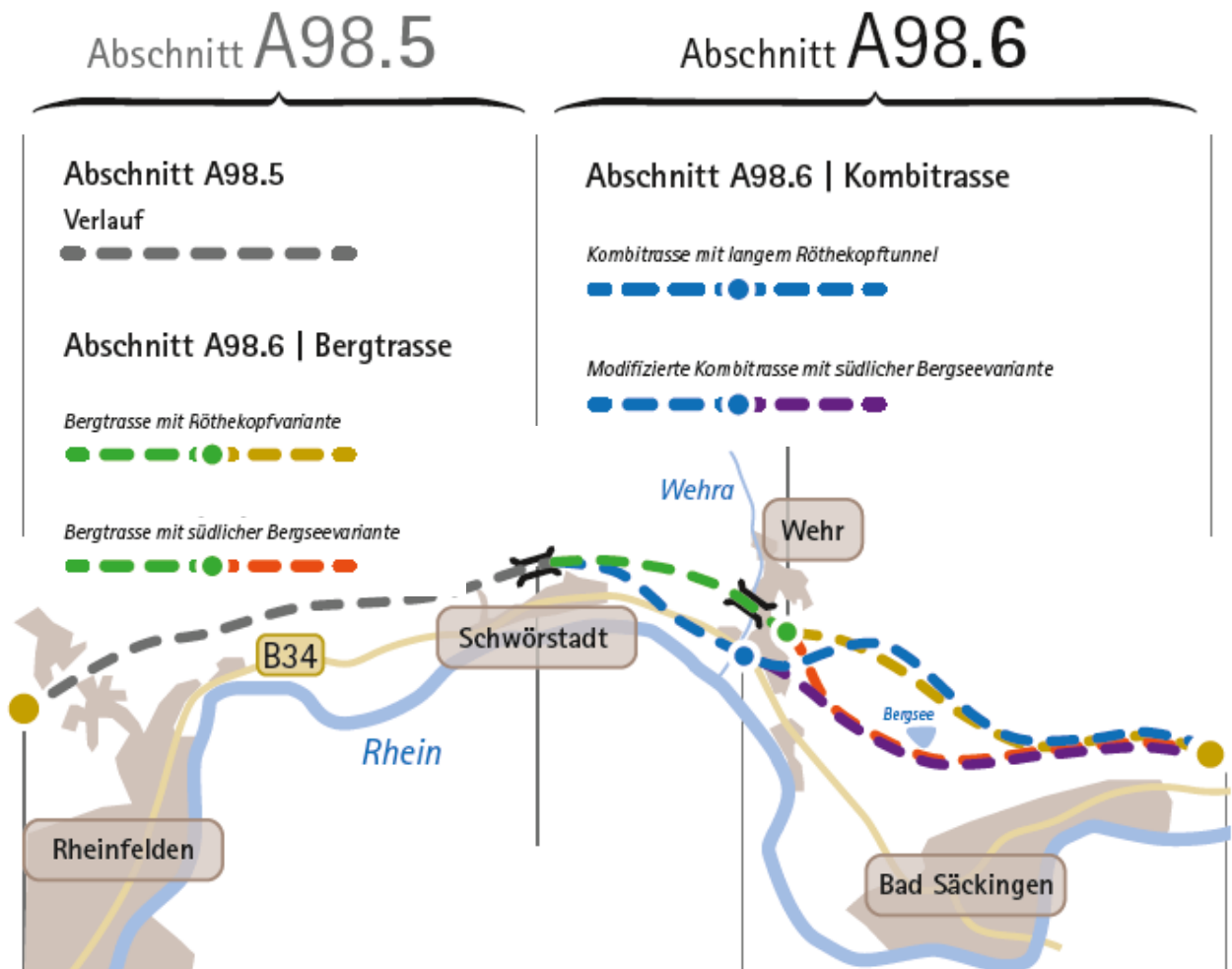
Der Autobahnneubau der A 98.6 Schwörstadt – Murg ist betroffen. Dem Vorhaben kann in dieser Form nur unter Vorbehalt zugestimmt werden.

Begründung

Die Planungsaktivitäten im Abschnitt A 98.5 und die damit verbundene Verkürzung des Abschnitts A 98.5 in 2012/2013 von Karsau bis Schwörstadt verursachten eine Verlängerung des Abschnitts A 98.6 auf rund 9 km Länge, der nun von Schwörstadt bis Bad Säckingen/Murg verläuft.

Die Planungen der letzten Jahre ergaben für der Abschnitt A 98.6 vier Vorzugsvarianten, nämlich die Bergtrasse mit südlicher Bergseevariante (Variante 1a), die Bergtrasse mit Röthekopfvariante (Variante 2a), die Kombitrasse mit langem Röthekopftunnel (Variante 3a) und die modifizierten Kombitrasse mit südlicher Bergseevariante (Variante 4a). Dabei handelt es sich jeweils um Kombinationen aus den Berg- und Talvarianten aus dem A 98-Abschnitt zwischen Schwörstadt und Wehr mit den südlichen oder nördlichen Varianten um den Bergsee bei Bad Säckingen.

Auf Grundlage dieser 4 Varianten wurde im Jahr 2013 das Bürgerforum am Hochrhein durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass keine Variante eindeutig besser oder schlechter als eine andere ist. Ein abschließender Variantenvergleich wurde nicht durchgeführt. D.h. seitens des RP Freiburg sind alle 4 Varianten im Rahmen der Prüfung der Betroffenheit gleichwertig zu behandeln.



Verlauf der A 98.5 und der 4 Varianten der A 98.6

Zunächst soll das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt A 98.5 vorangetrieben werden. In einem gestuften Planfeststellungsverfahren soll dann auch für den Abschnitt A 98.6 Baurecht gesichert werden. Ein Baubeginn in den Abschnitten A 98.5 und A 98.6 wird nach momentaner Abschätzung frühestens im nächsten Jahrzehnt in Betracht kommen, soweit bis dahin alle notwendigen Verfahren beendet sind.

Für die Abschnitte 5 und 6 liegt ein Linienbestimmungsverfahren vor, welches im Anschluss an die linienbestimmte Bergtrasse die Weiterführung als südliche Bergseevariante (Variante 1a) vorsieht.

Zwischen der Planung der PSW Atdorf und den 4 Varianten der A 98.6 gibt es bei der technischen sowie der landschaftspflegerischen Planung Konflikte, die nachfolgend dargestellt werden. Art und Umfang dieser Beeinträchtigungen wurden für die 4 Trassenvarianten überschlägig ermittelt. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine erste grobe Abschätzung handelt und nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Die Ergebnisse sind in den Anlagen 1 bis 3 dargestellt.

Sachgebiet Verkehrs- und Straßenplanungen (Herr Vassallo)

Im Rahmen der Anhörung der TöB ist das Ausmaß des Konfliktpotentials auf Grundlage der vorliegenden Planungen abzuschätzen. Grundsätzlich kommt es bei Betrachtung der Lage zu Überschneidungen zwischen den 4 Varianten der A 98.6 und dem PSW Atdorf (siehe Anlage 2). Bei Betrachtung der Längsschnitte zeigt sich, dass zwischen den betroffenen Straßen- bzw. Tunnelanlagen der A 98.6 und den Anlageteilen der PSW Atdorf ein vertikaler Abstand von rd. 5 m bis 68 m vorhanden ist (siehe Anlage 3).

Augenscheinlich treten Konflikte u.a. auf zwischen

- den Varianten 2a/3a und dem Haselbecken
- der Variante 2a und der Zufahrtsstraße des Auslaufbauwerks
- der Variante 3a und der Zufahrtsstraße zum Fensterstollen

Konflikt Varianten 2a/3a - Haselbecken

Die Variante 2a kreuzt in der Lage das Haselbecken am nördlichen Ende und befindet sich in diesem Bereich in Tunnellage. Sie liegt mit der südlichen Tunnelröhre rd. 5 m und mit der nördlichen Tunnelröhre rd. 9 m unterhalb des dargestellten Dichtungsschleiers. Da der Dichtungsschleier lediglich „nach Erfordernis“ dargestellt ist, ist nicht auszuschließen, dass nach konkreter Ermittlung des Dichtungsschleiers die Variante 2a im Dichtungsschleier selbst oder sogar im Drainageschleier zum Liegen käme. Ein nachgeschalteter Tunnelbau wäre voraussichtlich nicht möglich, ein Tunnelvortrieb unter einem gefüllten Staubecken bei minimaler Überdeckung kategorisch auszuschließen. Eine genauere Einschätzung der Situation ist erst auf

Grundlage einer konkreteren Planung zum Haselbecken nach Bemessung des Drainage- bzw. Dichtungsschleiers möglich. Weiterhin befindet sich die Variante 2a nordöstlich in unmittelbarer Nähe zu der Zufahrtsstraße des Auslaufbauwerks.

Die Tunnel der Variante 3a befinden sich in der Lage unmittelbar nördlich des Haselbeckens rd. 68 m unterhalb der Geländeoberkante. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Haselbecken ist eine Betroffenheit der Variante 3a in der Bauphase bzw. dauerhaft ebenfalls nicht auszuschließen.

Konflikt Variante 3a - Zufahrtsstraße Fensterstollen

Der Anschluss der Zufahrtsstraße zum Fensterstollen an das vorhandene Wegenetz liegt unmittelbar im Trassenbereich der Variante 3a. Hier wäre gegebenenfalls eine Verschiebung des Anschlusses in Richtung Süden als vertretbare Maßnahme in Erwägung zu ziehen.

Planfeststellungsverfahren A 98 (Variante 1a)

Für den Planungsabschnitt A 98 von Karsau bis Wehr (ehemalige A 98.5) wurde 2007 bereits ein Planfeststellungsverfahren auf Grundlage der Variante 1a eingeleitet, so dass hier eine Veränderungssperre gemäß § 9a FStrG vorliegt. Auf die räumliche Nähe der Variante 4a zur Variante 1a wird hingewiesen. Wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast nicht vorgenommen werden. Dies betrifft insbesondere die vorgesehene Restentleerungs- /Befüllstollen zwischen Haselbecken und Rhein, die den Trassenbereich der A 98 quert. Hier wird bei der weiterführende Ausführungsplanung darauf zu achten sein, dass durch entsprechende Vorkehrungen die Wahrung der Veränderungssperre in diesem Bereich sichergestellt wird.

Sachgebiet Landschaftsplanung (Herr Schmidle)

Bei der Planung der Schluchseewerk AG kommt es zu Überschneidungen mit der Planung für den Autobahnabschnitt 6 der A 98. Betroffen sind aus unserer Sicht vor allem die Flächen zur Eingriffskompensation für das geplante PSW.

Belegung von Flächen für Kompensation

Im Rahmen der Planung des PSW Atdorf sind 6105 Einzelflächen für die Kompensation des Eingriffs vorgesehen. Die Größe dieser Flächen beträgt insgesamt 1183 ha. Die Flächen befinden sich vor allem auf den Gemarkungen Bad Säckingen, Rickenbach und Wehr.

In Bezug auf die Ausweisung von Kompensationsflächen konkurrieren die beiden Planungen miteinander. Wird das PSW Atdorf vor der Autobahn gebaut, wird die Verfügbarkeit von Flächen und Maßnahmen zur Kompensation für die A 98.6 deutlich vermindert. Kompensationsmaßnahmen die aus gesetzlichen Gründen (FFH- und Artenschutzrecht) in räumlichem und funktionalem Zusammenhang stehen müssen, sind davon besonders betroffen.

Für alle 4 Trassenvarianten der A 98.6 gibt es außerdem direkte Überschneidungen. Beim Bau der A 98.6 werden je nach Trasse zwischen 9,1 und 28,7 ha Kompensationsflächen der Schluchseewerk AG durch die Autobahn direkt überbaut bzw. indirekt beeinträchtigt (vgl. Anlage 1: Tabelle, Spalte 5, überschlägige Ermittlung).

Folgende anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von PSW-Kompensationsflächen sind zu erwarten:

- Flächeninanspruchnahme durch Überbauung und Abgrabung,
- Zerschneidung
- Immissionen in einem Abstand bis zu mehreren Hundert Metern zur Trasse

Art und Umfang dieser Beeinträchtigungen wurden für die 4 Trassenvarianten überschlägig ermittelt. Die Ergebnisse sind in Tabelle Anlage 1 und Karte Anlage 2 dargestellt.

Für diese Beeinträchtigung muss ein Ausgleich erfolgen. Zusätzlich muss ein Ausgleich für die wegfallende Kompensation erbracht werden. D.h. jede Inanspruchnahme einer PSW-Kompensationsfläche erfordert einen zweifachen Ausgleich durch die Straßenbauverwaltung.

Einer Inanspruchnahme von Flächen der Straßenbauverwaltung für Kompensationsmaßnahmen für das PSW Atdorf kann nicht zugestimmt werden, da Betrieb, Unterhalt und Erhalt sonst eingeschränkt werden. Auch im Hinblick auf die anstehende

Weiterführung der Autobahn A 98 Richtung Osten und die im großem Umfang erforderlichen Kompensationsflächen ist eine Inanspruchnahme landes- und bundeseigener Flächen der Straßenbauverwaltung ausgeschlossen.

Fazit

Es handelt sich bei der PSW Atdorf und der A 98 um konkurrierende Projekte. Es ist nicht auszuschließen, dass mit Erlangung einer rechtskräftigen Veränderungssperre im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eines der Projekte, die Interessen beider Projekte kollidieren.

Aus unserer Sicht bestehen Konfliktpotentiale zwischen den Planungen des PSW Atdorf und der BAB A 98.6. Es ist im Rahmen der Planfeststellung zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen der vorgesehenen A 98.6 -Trassenvarianten im aktuellen Umfang erfolgen müssen oder ggf. vermindert werden können.

gez. Schmidle / Vassallo

Bearbeiter (Datum, Namenszeichen).	06.06.2016, Schmidle, Vassallo
------------------------------------	--------------------------------

Aktenlauf:

Lfd.Nr	Verfügung	Erledigungsvermerk Datum, Namenszeichen
1.	RL 44 vorab z.K. und m.d.B. um Freigabe	
2.	WV Vas	
3.		