

## **Antrag**

**der Abg. Alfred Winkler u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Berücksichtigung der Autobahn A 98/A 861 bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. was für eine Priorisierung die Landesregierung den einzelnen Bauabschnitten der A 98 bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in Relation zu den anderen angemeldeten Bundesfernstraßenprojekten in Baden-Württemberg beimisst;
2. welche Priorität sie den einzelnen Bauabschnitten der A 98 untereinander zuerkennt;
3. warum das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Karsau–Murg der A 98 bis jetzt noch nicht beendet werden konnte und bis wann die Planfeststellung zum Abschluss kommt;
4. warum die Landesregierung die meisten Bauabschnitte der A 98 sowohl mit einem Ausbau auf 2 wie auch 4 Fahrbahnen zur Fortschreibung des BVWP angemeldet hat, den Abschnitt Hauenstein–Tiengen aber ausschließlich mit 4 Fahrbahnen berücksichtigt sehen will;
5. seit wann die Gelder für die Machbarkeitsstudie „Fuller-Feld“ als Umgehungsvariante der A 98 für Waldshut vom Bund zur Verfügung stehen und aus welchen Gründen dieser Planungsauftrag noch nicht vergeben wurde;

6. welche zusätzlichen Kosten für Umplanung, Umbau, Fluchtstollen usw. des Tunnels „Nollinger Berg“ der A 98 durch die nachträgliche Änderung der Planung auf die zweite Tunnelröhre – im Vergleich zu einer gleich zum Anfang geplanten Ausführung mit zwei Tunnelröhren – entstanden sind;
7. ob bzw. wie die Finanzierung der Rheinbrücke der A 861 gesichert ist und bis wann mit einer Fertigstellung gerechnet werden kann.

10. 10. 2002

Alfred Winkler, Göschel, Dr. Caroli,  
Haller, Kaufmann, Knapp, Schmidt-Kühner,  
Staiger, Stichelberger SPD

### Begründung

Um beurteilen zu können, welche Bedeutung die Landesregierung dem Bau der A 98 am Hochrhein beimisst, muss die Regierung sich dahin gehend erklären, gegenüber welchen anderen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Projekten die A 98 vorrangig bzw. nachrangig verwirklicht werden soll. Da ebenfalls nicht mit einem zeitgleichen Bau der gesamten Hochrhein-autobahn gerechnet werden darf, ist die Wichtigkeit der einzelnen Bauabschnitte untereinander zu benennen.

Eine zügige Umsetzung von Bauabschnitten ist nur nach Abschluss der Planungsphase möglich. Deshalb ist zu klären, warum der Abschnitt Karsaumurg noch immer nicht abschließend planerisch bearbeitet ist. Auch das unterschiedliche Anmeldeverfahren der Landesregierung bezüglich eines zweispurigen Ausbaus alternativ zum vierspurigen könnte die Realisierung im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans beeinflussen, zumal dann, wenn der mit Abstand kostenträchtigste Abschnitt ausschließlich vierspurig angemeldet wird.

Die aus Gründen der Verkehrssicherheit richtige Entscheidung für die 2. Tunnelröhre „Nollinger Berg“ hatte umfassende bauliche Änderungen zur Folge. Unter anderem wurde der Probestollen nach dem Bau der 1. Tunnelröhre zuerst wieder zugeschüttet, um dann zum Fluchtstollen wieder ausgegraben und ausgebaut zu werden. Seit der Entscheidung für die 2. Tunnelröhre ist der fertiggestellte Fluchtstollen möglicherweise nutzlos. Die Mehrkosten für die erhöhte Sicherheit durch die 2. Tunnelröhre einerseits und die planerischen Korrekturen andererseits müssen benannt werden. Beim Bau der Rheinbrücke im Verlauf der A 861 ist zu klären, wie und wann der bereits begonnene Bau auf schweizerischer Seite in Deutschland Anschluss findet.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 5. November 2002 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *Was für eine Priorisierung die Landesregierung den einzelnen Bauabschnitten der A 98 bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in Relation zu den anderen angemeldeten Bundesfernstraßenprojekten in Baden-Württemberg beimisst;*

*2. welche Priorität sie den einzelnen Bauabschnitten der A 98 untereinander zuerkennt;*

Zu 1. und 2.:

Die für die Fortschreibung des Bundesverkehrsplanes gemeldeten Straßenbauprojekte werden nach einer auch öffentlich bekannt gemachten Bewertungsmethodik vom Bund bewertet. Bei der Anmeldung konnten vom Land weder für die Bauabschnitte der A 98 noch für andere Maßnahmen Prioritäten gesetzt werden. Im Rahmen der Stellungnahmen zu den vom BMVBW übermittelten Datenblätter wird sich das Land für die Aufnahme der A 98 in den „Vordringlichen Bedarf“ einsetzen. Eine darüber hinausgehende Unterteilung bzw. Priorisierung ist ggf. nur in Abhängigkeit des vom BMVBW noch zu benennenden Finanzierungsrahmen für Baden-Württemberg zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Die Einstufung der Einzelmaßnahmen in die voraussichtlichen Dringlichkeitskategorien Vordringlicher Bedarf (VB) und Weiterer Bedarf (WB) richtet sich dann primär nach dem Bewertungsergebnis und dem jeweiligen Planungsstand. Anfang 2003 soll der Entwurf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen vom BMVBW erstellt werden. Im Rahmen der anschließenden Länderbeteiligung und im Gesetzgebungsverfahren kann es zu Verschiebungen gegenüber dem Entwurf des Bundes kommen. Der Entwurf des Bedarfsplanes bleibt abzuwarten.

*3. warum das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Karsau–Murg der A 98 bis jetzt noch nicht beendet werden konnte und bis wann die Planfeststellung zum Abschluss kommt;*

Zu 3.:

Für den Bereich Karsau–Wehr wurde 1983 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Zwischen den Jahren 1988 bis 1994 musste das Verfahren unterbrochen werden, bis der Planfeststellungsbeschluss für den vorausgehenden Abschnitt Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau bestandskräftig vorlag. Erst danach konnte das Verfahren für den Abschnitt Karsau–Wehr fortgesetzt werden. Auf Grund der zwischenzeitlich geänderten Rechtslage (Immissionsschutzgesetz, UVPG, FFH-Richtlinien...) und sich ergebender Trassenmodifizierungen während der Verfahrenszeit haben sich gravierende Planänderungen ergeben. Ein neuer Entwurf musste zunächst verwaltungsintern genehmigt und mit Sichtvermerk des BMVBW versehen werden. Es ist vorgesehen, für den Abschnitt Karsau–Wehr die Planfeststellungsunterlagen bis Herbst 2003 fertig zu stellen und ein neues Verfahren einzuleiten. Aus unserer Sicht sind für das Planfeststellungsverfahren bis zur Bestandskraft des Beschlusses mindestens 4 Jahre anzusetzen.

Der Straßenentwurf für den angrenzenden Abschnitt Wehr–Murg ist bereits genehmigt und wurde dem Bund zur Erteilung des Sichtvermerks zugesandt. Ein Zeitpunkt für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens kann derzeit nicht genannt werden. Im Übrigen besteht mit den heute bereits planfestgestellten Abschnitten der A 98 für den Bund genügend Möglichkeit, Geld in den Bau der A 98 zu investieren, sofern er Fortschritte in diesem Bereich bewirken will, was das Land sehr begrüßen würde.

*4. warum die Landesregierung die meisten Bauabschnitte der A 98 sowohl mit einem Ausbau auf 2 wie auch 4 Fahrbahnen zur Fortschreibung des BVWP angemeldet hat, den Abschnitt Hauenstein–Tiengen aber ausschließlich mit 4 Fahrbahnen berücksichtigt sehen will;*

Zu 4.:

Nach neuester Aussage des BMVBW soll der neue Bedarfsplan keine längsgeteilten Dringlichkeiten mehr enthalten. Dies war bei der Anmeldung der Projekte noch nicht festgelegt, so dass das Land vorsorglich sowohl den einbahnigen als auch den zweibahnigen Ausbau zur Bewertung gemeldet hat. Das Land wird sich wie bisher für eine längsgeteilte Dringlichkeit einsetzen. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes werden nun im Zusammenhang mit der A 98 folgende Projekte zwischen der BAB A 5 und Lottstetten neu bewertet:

A 98, BAB A5 – Lauchringen (B 314) 1. Fahrbahn mit den Verkehrseinheiten:

- A 98, Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen (B 518) 1. Fahrbahn
- A 98, Bad Säckingen(B 518)–Murg 1. Fahrbahn
- A 98, Hauenstein–Tiengen/W (B 34) 1. Fahrbahn

A 98, Lauchringen(B 314)–Lottstetten (B-GR D/CH) 1. Fahrbahn mit den Verkehrseinheiten:

- A 98, Lauchringen(B 314)–Geißlingen (B 34) 1. Fahrbahn
- A 98, Geißlingen(B 34)–Lottstetten (D/CH) 1. Fahrbahn

A 98, BAB A 5 – Lauchringen (B 314) 2. Fahrbahn mit den Verkehrseinheiten:

- A 98, Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen (B 518) 2. Fahrbahn
- A 98, Bad Säckingen(B 518)–Murg 2. Fahrbahn
- A 98, Hauenstein–Tiengen/W (B 34) 2. Fahrbahn

A 98, Lauchringen(B 314)–Lottstetten (B-GR D/CH) 2. Fahrbahn mit den Verkehrseinheiten:

- A 98, Lauchringen(B 314)–Geißlingen (B 34) 2. Fahrbahn
- A 98, Geißlingen(B 34)–Lottstetten (D/CH) 2. Fahrbahn

*5. seit wann die Gelder für die Machbarkeitsstudie „Fuller-Feld“ als Umgehungsvariante der A 98 für Waldshut vom Bund zur Verfügung stehen und aus welchen Gründen dieser Planungsauftrag noch nicht vergeben wurde;*

Zu 5.:

Im Spätherbst 2000 hat eine Arbeitsgruppe aus schweizerischen und deutschen Verkehrsplanern und Straßenbauern die Grundlagen für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie erarbeitet. Der Projektvorschlag über ein stufenweises Vorgehen und den Umfang der hierzu jeweils erforderlichen Untersuchungen wurde dann im Frühjahr 2001 von Schweizer und deutscher Seite genehmigt. Anschließend wurden Planungsbüros zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert. Seit Frühjahr 2002 obliegt dem Regierungspräsidium Freiburg die Federführung bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie.

Am 30. Juli und am 10. September 2002 fanden letzte Abstimmungsgespräche zwischen dem Regierungspräsidium und dem Kanton Aargau statt. Zwischenzeitlich sind die Angebote bewertet und die Vergabeverhandlungen laufen. Es ist vorgesehen, noch bis Ende des Jahres den Vertrag über die 1. Stufe der Machbarkeitsstudie zu vergeben. Die Kosten liegen bei rund 200 000 €. Spätestens Ende 2003 soll die Machbarkeitsstudie abgeschlossen sein.

*6. welche zusätzlichen Kosten für Umplanung, Umbau, Fluchtstollen usw. des Tunnels „Nollinger Berg“ der A 98 durch die nachträgliche Änderung der Planung auf die zweite Tunnelröhre – im Vergleich zu einer gleich zum Anfang geplanten Ausführung mit zwei Tunnelröhren – entstanden sind,*

Zu 6.:

Ursprünglich war in Abstimmung zwischen Bund und Land angesichts des großen finanziellen Umfangs der Gesamtmaßnahme bei sehr begrenzt verfügbaren Finanzmitteln vorgesehen, zunächst 1 Tunnelröhre zu bauen und im Gegenverkehr zu betreiben. Die Kosten hierfür waren auf 34 Mio. € (Rohbau und Betriebseinrichtung) veranschlagt. Im Januar 2002 hat der Bund nunmehr beschlossen, die 2. Röhre sofort bauen zu lassen und die 1. Tunnelröhre nur noch im Richtungsverkehr zu betreiben. Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich nun aus heutiger Sicht auf ca. 60 Mio. € (Rohbau 1. Tunnelröhre 31 Mio. €, Rohbau 2. Tunnelröhre 24 Mio. €, Betriebseinrichtung 5 Mio. €).

Die bisher geleisteten verlorenen Mehraufwendungen für den ursprünglich vorgesehenen Betrieb des Nollinger Berg Tunnels im Gegenverkehr belaufen sich auf rd. 5 Mio. € (Fluchtstollen). Im Bereich Planung ergeben sich geschätzte Mehrkosten in einer Größenordnung von ca. 0,2 Mio. €

*7. ob bzw. wie die Finanzierung der Rheinbrücke der A 861 gesichert ist und bis wann mit einer Fertigstellung gerechnet werden kann.*

Zu 7.:

Im Jahre 2001 war Baubeginn für die A 861 im Abschnitt Anschluss Degerfelden bis zur Bundesgrenze D/CH einschließlich neuer Rheinbrücke und Grenzzollanlage. Nach dem derzeitigen Bauablaufplan ist als Fertigstellungstermin Ende 2005 vorgesehen. Dieser Termin ist mit der Schweiz – Kanton Aargau – abgestimmt. Für die Rheinbrücke wird eine Bauzeit von rund 2 Jahren zugrunde gelegt. Es ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten für die Rheinbrücke im Jahre 2003 zu beginnen.

Müller

Minister für Umwelt und Verkehr