

Dokumentation der Exkursion im Zuge des Beteiligungsverfahrens „A 98 im Dialog“

Exkursion, 26. September 2020

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
1. Exkursionspunkt Landratsamt „Ochsenbuckel“	4
2. Exkursionspunkt Liederbachtal (Reblandstraße).....	5
3. Exkursionspunkt Bahnhof Albbruck (Fußgängerbrücke).....	8
4. Exkursionspunkt Albtal (Metteberberg).....	11
5. Exkursionspunkt Mühlbachtal (Lindenstraße).....	15
Abschluss der Exkursion am Landratsamt.....	17

*Diese Dokumentation wurde von Zebralog in Zusammenarbeit mit der DEGES erstellt.
Ansprechpartnerinnen bei Zebralog sind Valérie Bennett und Helena Schmidt (info@a98-im-dialog.de).*

Einleitung

Am 26. September 2020 fand die Exkursion im Zuge des Beteiligungsverfahrens „A 98 im Dialog“ statt. Sie schloss inhaltlich an die Planungswerkstatt 2b an.

An der Veranstaltung haben 16 Mitglieder teilgenommen:

Bruno Hilbert	Felix Reichert
Ulrich Faigle	Franz Brüstle
Hauke Schneider	Hans-Jürgen Bannasch
Ulrich Winkler	Caren-Denise Sigg
Jonas Tröndle	Walter Reuter
Dr. Lothar Schlageter	Sabina Bippus
Katja Streit	Lydia Lederer
Claudia Hecht	Reinhold Lederer

Neben den genannten Teilnehmenden begleiteten die DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers und fachliche Partnerin mit beauftragten Fachplanern sowie die Moderation von ZebraLog die Exkursion. Für das Projektteam haben folgende Personen teilgenommen:

Stephan Siegert	DEGES
Jörg Nicklas	DEGES
Susanne Koss	DEGES
Patrick Gottschling	DEGES
Jürgen Trautner	Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung GmbH
Achim Kiebel	FÖA Landschaftsplanung GmbH
Markus Kühn	KREBS+KIEFER
Friedhelm Wolff	Gruppe für ökologische Gutachten
Jürgen Schittenhelm	Baader Konzept GmbH
Helena Schmidt	Moderationsbüro ZebraLog

Ziel der Veranstaltung

Ziel der Veranstaltung war, dass die Mitglieder die Herausforderungen der Umweltplanung an den Konfliktpunkten praktisch kennenlernen.

Die Exkursion ist inhaltlich mit der Planungswerkstatt 2b verknüpft und schließt die Phase der fachlichen Qualifizierung des Gremiums zur Vorbereitung der Diskussion der Trassenvarianten für die Abschnitte 8 und 9 im Beteiligungsverfahren „A 98 im Dialog“ ab.

Während der Exkursion erhielten die Mitglieder praktisch „am Objekt“ weitere Einblicke in die Planungsarbeiten und den derzeitig laufenden iterativen Prozess zwischen technischer Planung und Umweltplanung. Dafür wurden zentrale Konfliktschwerpunkte zwischen technischer und umweltfachlicher Planung angefahren, die teilweise bereits in der Planungswerkstatt 2b vorgestellt worden waren. Bei der Auswahl der Exkursionspunkte wurden Standorte gewählt, die möglichst das gesamte Spektrum der zurzeit zu bewältigenden Planungsaufgabe wiedergaben. Weiter war es wichtig, dass man die Standorte gut mit dem Bus erreichen und sich die Gruppe für einen kurzen Aufenthalt vor Ort im Freien aufhalten konnten.

Für die Rückfahrt wurde die Route auf Anregung aus der Planungswerkstatt 2b über die Höhe geführt.

Dieser Bericht dokumentiert den Ablauf der Exkursion und die Diskussionen, die währenddessen stattgefunden haben. Die fachlichen Informationen, die den Gesprächen zugrunde liegen, sind im [Handout](#) zur Exkursion enthalten.



Abbildung: Standorte der Exkursion (die Rückfahrt erfolgte über die Höhenlagen)

1. Exkursionspunkt Landratsamt „Ochsenbuckel“



Die Exkursion startete am Landratsamt in Waldshut. Vor Ort wurden die Teilnehmer von Frau Schmidt von Zebralog, Frau Dr. Koss von der DEGES und vom Landrat Herr Dr. Kistler begrüßt, der das Landratsamt als Startpunkt für die Exkursion angeregt hatte.

Frau Schmidt erläuterte zunächst den Ablauf der Exkursion und gab Hinweise bzgl. der einzuhaltenden Hygienemaßnahmen während der gesamten Exkursion. Weiter wurde die technische Ausstattung in Form von Kopfhörern und Mikrofonen an die Teilnehmenden übergeben und getestet.

Vom Landratsamt konnten die Teilnehmer den sogenannten „Ochsenbuckel“ mit Verlauf der B 34 überblicken. Hier zeigten sich sehr deutlich die Planungsaufgaben, die mit dem Neubau der A98 in den Abschnitten 8/9 zu bewältigen sind. Auf der einen Seite der Planungsraum im Tal, der durch Siedlungsbereiche und Infrastruktur bereits eng bebaut und durch den Rhein begrenzt ist; auf der anderen Seite der topographisch schwierige und umweltfachlich sehr bedeutsame Planungsraum am Berg.

Herr Schneider merkte an, dass das Landratsamt einen guten Stopp darstellte, weil Auswirkungen langjähriger Baumaßnahme hier gut sicht- und einschätzbar werden können.

2. Exkursionspunkt Liederbachtal (Reblandstraße)



A) Fakten zur technischen Planung

Im Sichtbereich dieses Standpunktes verlaufen die derzeit untersuchten Trassenvarianten C1, C2, C1T und C2T.

Während die Trassenvariante C1 etwas südlicher des Standpunktes verläuft und im weiteren Verlauf in östlicher Richtung ein Wasserschutzgebiet durchquert, wurde die Trassenvarianten C2 für eine Umfahrung des Wasserschutzgebietes optimiert. Diese Trassenführung quert das Liederbachtal infolge dieser Optimierung genau im Bereich des Exkursionsstandortes in einer Höhe von ca. 5 m bis 10 m.

Zur Querung des Liederbachtals ist in beiden Varianten (C1 und C2) eine Talbrücke vorgesehen. Die Brückenlänge beträgt ca. 625 m bei einer Höhe von rund 80 m über dem Liederbach.

Für beide in Offenlage geführten Varianten wurde ebenfalls eine Führung in Tunnellage geplant (Varianten C1T und C2T), die dem jeweiligen Trassenverlauf folgt. Bei diesen Varianten verläuft die Trasse ab Höhe Kiesenbach bis zum östlich gelegenen Teil des Aarbergs im Tunnel. Die Tunnellänge bei diesen Varianten beträgt ca. 8,5 km und liegt bezogen auf den Standpunkt der Exkursion ca. 100 m tiefer.

Eine [Visualisierung der Talbrücke Liederbach im Verlauf der Varianten C1 kann dem Handout auf Seite 12 zur Exkursion](#) entnommen werden.

B) Infos zum Schutzgut Mensch

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist im derzeitigen Planungsstand erkennbar, dass die Trasse durch den 200-Meter-Puffer um das nördlich gelegene Wohngebiet verläuft. Dieser siedlungsnahe Freiraum, in dem sich auch ein Einzelgebäude im Außenbereich befindet, ist der hohen Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Eine direkte Betroffenheit findet nicht statt. Diese hätte einen Verlust von Wohn- oder Wirtschaftsgebäuden zur Folge. Es gibt jedoch Auswirkungen durch Schall-

und Schadstoffemissionen auf die benachbarten Wohnsiedlungsbereiche und das siedlungsnahe Umfeld während des Baus und späteren Betriebs in der Planung zu berücksichtigen.

C) Infos zu den FFH-Gebieten

Das FFH-Gebiet „Wiesen bei Waldshut“ wird nach aktuellem technischen Planungsstand bei zwei Varianten mit einer Brücke überspannt. Bei diesen Varianten werden sich voraussichtlich Stützpfiler der Brücke im FFH-Gebiet befinden. Hier ist es wichtig, mögliche Beeinträchtigungen der „Mageren Flachland-Mähwiesen“ (LRT 6510) und der „Kalktrockenrasen“ (LRT 6212) zu prüfen.

Bei den Tunnelvarianten ist insbesondere eine mögliche Beeinträchtigung des Fledermausquartiers durch den Tunnelbau zu prüfen.

Für beide Varianten müssen geprüft werden, ob die „Kalktuffquellen“ (LRT 7220*) womöglich beeinträchtigt werden.

D) Infos zum Artenschutz

Im Umfeld des Trassenabschnittes sind mehrere Arten nachgewiesen worden, die unter den artenschutzrechtlichen Regelungen betroffen sind. An Vögeln wurden Goldammer, Girlitz, Grauschnäpper, Grünspecht, Hohltaube, Waldkauz, Kleinspecht, Sperber, Rotmilan und Baumfalke nachgewiesen. An Reptilien wurden Vorkommen der Zauneidechse nachgewiesen und an Schmetterlingen der Westliche Scheckenfalter sowie der Große Fuchs. Weiterhin gibt es Vorkommen des Steinkrebse im Liederbach. Außerdem befinden sich mehrere Fledermausflugstraßen sowie ein Fledermausquartier in der näheren Umgebung.

F) Diskussion / Hinweise

Teilnehmer wiesen darauf hin, dass im Liederbach Bachforellen und Steinkrebse vorkommen. Der Steinkrebs ist ebenfalls Erhaltungsziel des FFH Gebietes „Wiesen bei Waldshut“. Aufgrund des Vorkommens stellt sich die Frage, was mit dem auf der Brücke anfallenden Wasser passiert bzw. ob dieses in den Bach eingeleitet wird.

Die DEGES erläuterte, dass das Wasser entlang des Gefälles der Brücke geleitet und in eine Regenrückhalte- bzw. Regenreinigungsanlage geführt wird. In dieser wird das Wasser zurückgehalten und gereinigt, um anschließend versickert oder in die Vorflut, Gewässer eingeleitet zu werden. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist dabei zu beachten, dass Schmutz und Schadstoffe soweit wie möglich zurückgehalten werden, bevor das Wasser eingeleitet wird, um Schäden an Gewässerorganismen zu vermeiden. Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen ist auch zu prüfen, ob wertgebende Arten durch eine Einleitung beeinträchtigt werden können. Dabei ist auch die Salzfracht von Bedeutung, da diese mit gängigen Anlagen kaum zurückgehalten werden.

Eine weitere Frage der Teilnehmer beschäftigte sich mit der angrenzenden B 500 und wie diese an die Autobahnvarianten angeschlossen werden soll.

Von Seiten der DEGES wurde darauf hingewiesen, dass ein Anschluss der B 500 an die Autobahn von der gebauten Variante abhängig ist. Bei einer offenen Variante wird die B 500 überführt. Eine Anschlussstelle ist ggfs. oberhalb des Hanges direkt am Tunnelmund über Rampen möglich. Bei einer Tunnelvariante ist eine Anbindung der B 500 hingegen nicht möglich.

Herr Schneider hielt einen Anschluss der B 500 an dieser Stelle ohnehin nicht für sinnvoll, da dieser zu aufwendig und damit auch zu teuer sei.

Herr Schlageter erinnerte daran, dass ein Anschluss der B 500 gewünscht sei, sah aber die Komplexität und Kosten, die daraus folgen würden. Weiterhin sah er dieselbe Problematik im Schmitzinger Tal auf die Planung zukommen.

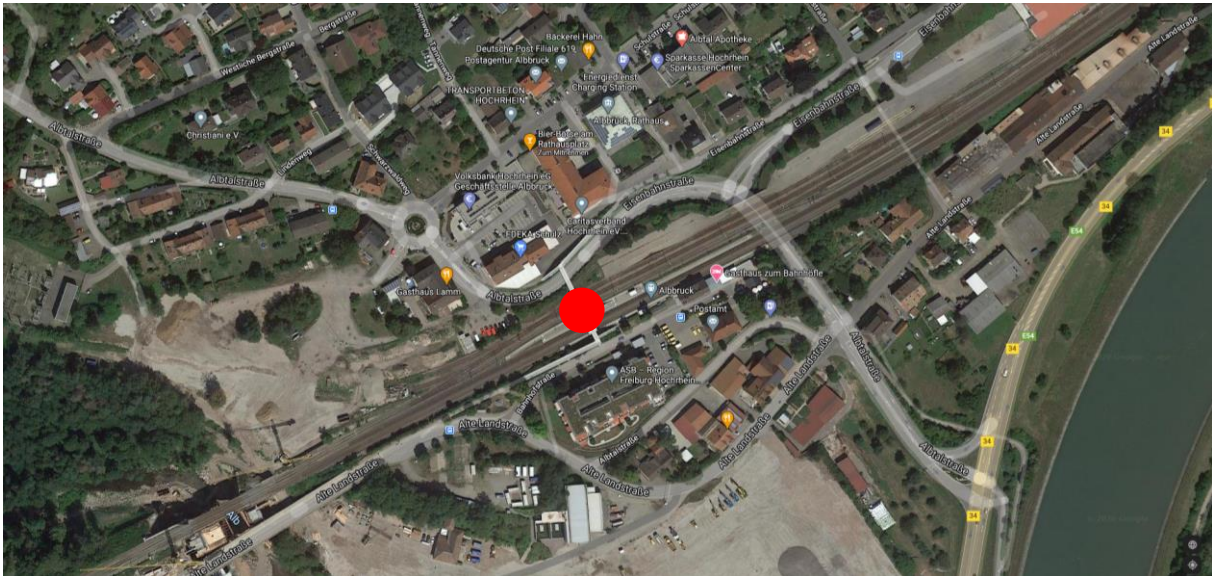
Die Teilnehmer wollten wissen, ob die Konflikte durch Kreuzung mit Wohngebiet und FFH-Gebiet verringert bzw. vermieden werden können, indem die Trasse weiter südlich geführt wird.

Die DEGES erläuterte, dass es eine Variante gibt, in der das FFH-Gebiet an der schmalen Stelle und die Wohngebiete nicht gekreuzt werden. Dadurch werden jedoch größere Eingriffe in Waldflächen notwendig. Wenn das FFH-Gebiet dagegen vermieden werden soll, werden größere Eingriffe sowohl in Waldflächen als auch in Wohngebiete notwendig. Weiterhin ist eine Anbindung der B 500 bei der aktuellen Lage noch möglich. Je weiter die Trasse Richtung Süden verlegt wird, desto schwieriger wird es die B 500 anzubinden.

Der Teilnehmerkreis weist auf den Erholungsbereich um die Ziegelhütte hin, der stark frequentiert wird und durch die Trasse wegfallen bzw. stark beeinträchtigt werden würde.

Die DEGES erläuterte, dass die Ziegelhütte und der Erholungsbereich nicht durch alle Varianten gleichermaßen betroffen sind. Durch die Höhenlage und vorhandene Topografie würde sich eine Tunnelvariante aufgrund des geringen Eingriffs nicht so stark auswirken wie eine offene Variante.

3. Exkursionspunkt Bahnhof Albruck (Fußgängerbrücke)



A) Fakten zur technischen Planung

Im Bereich des Standpunktes verlaufen die derzeit untersuchten Trassenvarianten B1 und B2 in einer Brückenlage. Die beiden Varianten werden bereits vor der Querung des Albtales um ca. 7 Meter angehoben und mit einem Brückenbauwerk von ca. 800 Meter bis zum Standort des heutigen Norma-Marktes geführt. Weiter werden die Varianten in Damm- bzw. Einschnittslage bis auf Höhe der Badstraße geführt und schwenken dann nach Süden ab. Die Bahnlinie und die B 34 werden in Tunnellage gequert.

B) Infos zum Schutzgut Mensch

Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch sind im direkten Umfeld des Exkursionspunktes Wohn- und Mischgebiete vorhanden, die beide aufgrund ihrer Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion der sehr hohen Raumwiderstandsklasse zuzuordnen sind. Bei einer Trassenführung in offener Bauweise im Verlauf der Varianten B1 oder B2 müsste die vorhandene Bebauung angepasst werden bzw. einzelne Gebäude müssten zurückgebaut werden. Des Weiteren sind die Auswirkungen von Schall- und Schadstoffemissionen auf die benachbarten Siedlungsbereiche und das siedlungsnahen Umfeld während des Baus und späteren Fahrzeugbetriebs auf der Autobahn zu berücksichtigen.

C) Infos zu den FFH-Gebieten

Nach dem derzeitigen technischen Planungsstand wird das FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet „Alb zum Hochrhein“ am Gebietsrand mit einer Brücke überspannt. Die dafür erforderlichen Dammbereiche und Widerlagerstandorte befinden sich noch außerhalb der Gebietsabgrenzung. Es ist daher zu prüfen, mit welchen Beeinträchtigungen ggfs. auch durch baubedingte Eingriffe zu rechnen ist. Insbesondere ist hier frühzeitig auf der vorgelagerten Planungsebene die Beeinträchtigung von Lebensraumtypen zu prüfen. Des Weiteren sind hier die Auswirkungen durch evtl. Stickstoffeintrag zu betrachten.

D) Infos zum Artenschutz

Im näheren Umfeld wurden keine Arten nachgewiesen, die unter die artenschutzrechtlichen Regelungen fallen.

F) Diskussion / Hinweise

Herr Brüstle kritisierte, dass es aus seiner Sicht und unter Berücksichtigung der Wetterlage milde gesagt an Hohn grenze diesen Standort auszuwählen und diese Planungen vorzustellen. Es sei schade um die Zeit und das Geld die in die Prüfung investiert wurden, wenn doch bereits klar sei, dass eine Brückenlösung in diesem Bereich nicht funktionieren könne. Eine Führung sei aus seiner Sicht in diesem Bereich nur in Tunnellage denkbar.

Die DEGES merkte an, dass die Überprüfung einer derartigen Variantenführung im Bereich des Bahnhofes Albbuck als Prüfauftrag aus der Planungswerkstatt 1 eingereicht wurde und nun die ersten Ergebnisse diesbezüglich vorliegen. Weiter werden Führungen in Tunnellage untersucht. Diesbezüglich lagen zum Zeitpunkt der Exkursion noch keine belastbaren Planungsergebnisse vor.

Die derzeitigen Planungsergebnisse zeigten sehr deutlich, dass die Querung über die Alb und die Bahn zu erheblichen Konflikten mit der vorhandenen Bebauung führt. Aufgrund des nahe gelegenen Albtales und der angrenzenden unterschiedlichen Höhenlagen der Verkehrswege im Bereich Bahnhof Albbuck ist ebenfalls mit erheblichen Schwierigkeiten bezüglich einer kombinierten Führung in Offenlage und Tunnellage zu rechnen. Eine Führung in geschlossener Bauweise ist nur möglich, wenn der Tunnel so tief ausgeführt werden kann, dass sich keine weiteren Betroffenheiten ergeben. Der Bau eines Tunnels in offener Bauweise ist nur möglich mit erheblichen Einschränkungen, für Bahn und Wohnen während der Bauzeit.

Herr Schneider merkte an, dass aus seiner Sicht ein guter Standort gewählt wurde, da alles gut einsehbar ist und die zu lösenden Konflikte erkennbar sind. Er stellte die Frage, ob ein Tunnel nördlicher im Tal möglich sei, da dort die Alb höher liegt. Aufgrund der Komplexität an dieser Stelle sollte ein Bau in „Baustufen“ in Betracht gezogen werden. Auch eine Verkehrsführung über Einbahnstraßen sollte in diese Überlegungen mit einbezogen werden.

Die DEGES erläuterte, dass in diesem Bereich die Planungen noch nicht abschließend bearbeitet sind und auch die Anmerkungen und vorgetragenen Stellungnahmen in die weiteren Planungsüberlegungen mit einbezogen werden. In einem weiteren Schritt wird angeregt über die vorgestellte Brückenlösung im Bereich des Bahnhofes abzustimmen, um diese Lösungsmöglichkeit ggfs. abschichten zu können.

Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden lehnte eine derartige Abstimmung zum jetzigen Zeitpunkt ab.

Frau Sigg führte aus, dass es sich nicht um eine Abstimmung, sondern lediglich um die Erfassung eines Meinungsbildes handeln könne. Weiter sei aus Ihrer Sicht eine Freilandtrasse in diesem Bereich nicht möglich, jedoch sollte eine Tunnellösung möglich sein und überprüft werden.

Herr Reichert schlug vor, zunächst Hinweise zu möglichen Alternativen zu erarbeiten, um dann eine mögliche Abschichtung vorzunehmen.

Weiter wurde die Frage gestellt, ob trotz einer möglichen Abschichtung der vorgestellten Trassenvariante eine Talvariante weiterhin möglich sei.

Die DEGES führte weiter aus, dass eine mit einer Abstimmung lediglich ein Meinungsbild zur vorgestellten Variante im Bereich des Bahnhofs Albrück übermittelt werden soll. Zum jetzigen Zeitpunkt der Planungen geht es nicht darum gesamthafte Trassenvarianten abzuschichten/ wegfallen zu lassen. Vielmehr geht es um die Überprüfung von Trassen in dem vorgestellten Teilbereich. Pro- und Kontra-Argumente sollen erfasst, aufbereitet und bei den nächsten Planungsschritten beachtet werden. Im abschließenden Variantenvergleich ist dann transparent und systematisch aufzuzeigen, warum etwas nicht funktioniert und welche Alternativen dazu überprüft wurden.

Es sind nach wie vor neun Varianten (nicht abschließend) die derzeit untersucht und entwickelt werden. Diese werden im laufenden Beteiligungs- und Planungsprozess diskutiert und durch Anregungen/Anmerkungen sowie den Ergebnissen der weiteren Fachplanungen und Gutachten optimiert und weiterentwickelt.

4. Exkursionspunkt Albtal (Metteberberg)



A) Fakten zur technischen Planung

Genau im Bereich dieses Standpunktes queren die derzeit untersuchten Trassenvarianten C1, C2, C1T und C2T in Offenlage das Albtal. Hierfür wird das Tal mit einem Brückenbauwerk von ca. 240 Meter Länge und einer Höhe von ca. 70 Metern überspannt. Die Varianten verlaufen am Exkursionsstandort in Dammlage etwa 4 m über der Geländeoberkante. Westlich der Schachener Straße wurde im Verlauf der Trassen die Verortung einer Anschlussstelle geprüft.

Ca. 150 Meter südlich verläuft die Variante D, die zunächst dem Trassenverlauf der Varianten C folgt, jedoch nach einer möglichen Anschlussstelle im Bereich der Schachener Straße wieder ins Tal geführt wird.

Bei allen Varianten müssen in diesem Bereich die vorhandenen Hochspannungsleitungen in den weiteren Planungen berücksichtigt bzw. verlegt werden.

B) Infos zum Schutzgut Mensch

Im Trassenverlauf der Varianten C1, C2, C1T und C2T sind im direkten Umfeld des Standorts keine bereits bestehenden oder geplanten Wohn- oder Mischgebiete vorhanden, die wegen ihrer Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion der höchsten Raumwiderstandsklasse zuzuordnen wären. Eine direkte Betroffenheit durch eine Inanspruchnahme von Bausubstanz (Wohngebäude) kann deswegen an dieser Stelle ebenso ausgeschlossen werden wie durch Schall- und Schadstoffemissionen ausgelöste Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion während des Baus und des späteren Fahrzeugbetriebs auf der Autobahn.

Im weiter südlich erfolgenden Trassenverlauf der Variante D (sog. „Kiesenbachtrasse“) befinden sich allerdings teilweise bereits vorhandene bzw. teilweise geplante Wohngebiete, die gegenüber einer geplanten Trassenführung über einen sehr hohen Raumwiderstand verfügen. Den genannten Bereichen ist zudem ein siedlungsnaher Freiraum zugeordnet, der der hohen Raumwiderstandsklasse zuzuordnen ist. Auch wenn der Verlust von Bausubstanz in diesen Wohngebieten ausgeschlossen ist,

so ist während der Bauzeit oder durch den Fahrzeugbetrieb auf einer zukünftigen Autobahn A 98 mit negativen Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion zu rechnen, die durch Schall- und Schadstoffemissionen verursacht werden.

Des Weiteren würden die im Talbereich Alb gelegenen Freiraumstrukturen, die der Erholungsnutzung dienen und der zweithöchsten Raumwiderstandsklasse zugeordnet sind, sowohl durch die Trassenvarianten C1, C2, C1T und C2T als auch durch die „Kiesbachtrasse“ (Variante D) beeinträchtigt. Hierbei ist herauszustellen, dass im Albatal überregional bedeutsame, viel frequentierte Wanderwege verlaufen, die infolge der Talbrücke überspannt werden müssten.

C) Infos zu den FFH-Gebieten

Nach dem derzeitigen technischen Planungsstand wird das FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet „Alb zum Hochrhein“ mit einer Brücke überspannt. Die angesprochenen Dämme befinden sich noch außerhalb der Gebietsabgrenzung. In diesem Bereich ist zusammen mit der technischen Planung zu prüfen, wie die Beeinträchtigungen ggfs. auch durch baubedingte Eingriffe möglichst vermieden bzw. geringgehalten werden können. Insbesondere ist hier frühzeitig auf der vorgelagerten Planungsebene die Beeinträchtigung von den Lebensraumtypen „Magere Flachland-Mähwiesen“ (LRT 6510) zu prüfen. Dieser Lebensraumtyp ist direkt am Standort zu sehen. Des Weiteren sind hier die stickstoffempfindlichen „Silikatfelsen mit Felsspaltvegetation“ (LRT 8220) und „Schlucht- und Hangmischwälder“ (LRT 9180*) zu prüfen. Letzterer ist hinsichtlich seines strikten Schutzstaus als prioritärer Lebensraumtyp aus genehmigungsrechtlicher Sicht von besonderer Relevanz. Bezüglich des Vogelschutzgebietes sind mögliche Beeinträchtigungen der Vogelarten Uhu, Wanderfalke und Berglaubsänger zu prüfen.

D) Infos zum Artenschutz

Im Rahmen der tierökologischen Untersuchungen wurden folgende Arten nachgewiesen, die unter die artenschutzrechtlichen Regelungen fallen: Brutvorkommen des Sperber, Kolkraben, Goldammer und Schwarzspecht. In weiterer Entfernung zur geplanten Überbrückung gibt es Nachweise des Waldlaubsängers und des Uhus.

E) Diskussion / Hinweise

Herr Schneider erkundigte sich, wie die Flächen vor dem Hintergrund der Streuobstwiesen und anderer Gegebenheiten vor Ort bewertet werden. Hierzu wird erläutert, dass in der Übersichtskarte des Raumwiderstands der angesprochene Bereich der mittleren Raumwiderstandsklasse zugeordnet worden ist. Diese Kategorie wird in der Karte für diesen Bereich mit der Farbe Orange gekennzeichnet. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit für die Exkursion und zur Fokussierung auf die eigentlichen Zulassungshemmnisse wurden Bereiche, die über einen mittleren Raumwiderstand gegenüber der geplanten Autobahn verfügen, in der vorgelegten Karte des Handouts für die Exkursion nicht dargestellt.

Von Seiten der DEGES wurde hierzu ergänzt, dass die Einordnung der verschiedenen Flächen in die jeweiligen Raumwiderstandsklassen im Informationsdossier zur Planungswerkstatt 2b beschrieben ist. Hohe bis sehr hohe Raumwiderstände stellen ein Zulassungshemmnis im späteren Planfeststellungsverfahren dar.

Ergänzender Hinweis zu den Statements während der Exkursion:

Anzumerken ist mit Bezug auf die Frage wie die Streuobstwiesen bewertet werden, dass diese nicht als eigenständiges Kriterium in den Raumwiderstand einfließen. Sie werden wegen ihrer Bedeutung für die qualitative Ausprägung des Landschaftsbildes aber als Bestandteil von Bereichen mit hoher Landschaftsbildqualität mitberücksichtigt. Diese verfügen über einen mittleren Raumwiderstand (vgl. hierzu Tabelle 2 des Informationsdossiers zur Planungswerkstatt 2b).

Bezogen auf die Frage wie das Schutzgut Boden in den Raumwiderstand einfließt – insbesondere im Hinblick auf dessen Inwertsetzung durch die Landwirtschaft – wurde Folgendes erläutert: Landwirtschaftlich genutzte Flächen werden in der Regel mit einem geringen bis mittleren Raumwiderstand bewertet und erweisen sich daher unter umweltfachlichen Gesichtspunkten im Planfeststellungsverfahren eher als unproblematisch.

Ergänzende Hinweise zu den Statements während der Exkursion:

Landwirtschaftlich genutzte Böden, die über eine sehr hohe Bodenfruchtbarkeit verfügen, werden gemäß Tabelle 2 des Informationsdossiers zur Planwerkstatt 2b der hohen Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Dies gilt laut Tabelle 2 ganz generell für alle Flächen, die über eine sehr hohe Bedeutung für den Bodenschutz verfügen. Hierzu zählen neben den Böden mit sehr hoher Bodenfruchtbarkeit unter anderem auch solche Böden, die wegen ihrer spezifischen Standorteigenschaften als Sonderstandort für das Vorkommen einer naturnahen Vegetation verfügen. Solche Bereiche befinden sich in Gestalt von skelettreichen Humusböden entlang der Hang- und Talzonen des Albtals. Da das Albtal als FFH- und Vogelschutzgebiet gleichzeitig aber auch über einen sehr hohen Raumwiderstand verfügt, wird die hohe Raumwiderstandskategorie den Prinzipien der Raumwiderstandsanalyse folgend, vom sehr hohen Raumwiderstand überlagert und in der Karte des Handouts zur Exkursion durch diese Flächen überdeckt.

Im Hinblick auf die landwirtschaftlich genutzten Böden ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass sich im erweiterten Untersuchungsraum der A 98 laut Bodenkarte **keine** Böden mit einer sehr hohen Bodenfruchtbarkeit befinden.

Herr Brüstle wies auf die Problematik der Zerschneidung hin, da die Erholungsfunktion dieses Gebiets eine wichtige Rolle spiele. Das Schutzgut Mensch sei zwar nicht direkt betroffen, im Falle einer Anschlussstelle werde aber der Verkehr auf der Zubringerstraße steigen. Er erkundigte sich nach den CO₂-Emissionen, die seines Erachtens aufgrund der Steigungen bei den Bergvarianten höher sein müssten als bei der Talvariante.

Die DEGES antwortete, dass CO₂ kein toxisches Gas ist und daher beim Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit nicht relevant ist. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass der zusätzliche Mehrverkehr zur Anschlussstelle eine höhere CO₂-Belastung für den Raum mit sich bringen wird. Die möglichen Auswirkungen einer Zerschneidung werden später bewertet, wenn die technische Planung konkreter und damit auch die Lage der Anschlussstelle bekannt ist. Auf jeden Fall wird im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen auch eine luftschadstofftechnische Untersuchung angefertigt. Der erhöhte Schadstoffausstoß bei der Überwindung von Steigungen wird dabei Berücksichtigung finden.

Die DEGES erläutert, dass beim SG Klima/Luft klimarelevante Projektwirkungen berücksichtigt werden. Dabei ist die direkte Freisetzung von Kohlendioxid durch den Verkehr ein Faktor, der bei Abwägungen erfahrungsgemäß nur gering durchschlägt.

Herr Brüstle wollte wissen, ob das deutsch-schweizerische Abkommen mehr Rheinbrücken zur Folge haben wird und die dadurch veränderten Verkehrszahlen bei der Planung der A 98 berücksichtigt werden.

Die DEGES bestätigt, dass diese Zahlen berücksichtigt werden.

Herr Schlageter merkte an, dass die Anbindung Albbruck – Laufenberg an die Autobahn vom RP aus städtebaulichen Gründen aufgegeben wurde, da sie mehr Verkehr durch die Ortschaften verursachen würde. Ferner führte er aus, dass der gewählte Exkursionsstandort für die Einsicht in das Albatal falsch gewählt wurde. Es gebe bessere Standorte, von denen aus mehr zu sehen sei. Außerdem sei das Albatal nicht nur aus rein planerischer Sicht zu betrachten und zu bewerten. Vielmehr müsse das Albatal ganzheitlich gesehen werden, inklusive des Erholungs- und Freizeitwertes. Er führte hier insbesondere die Premiumwanderwege an.

Die DEGES entgegnete, dass das Albatal aus Erholungssicht zweifelsfrei wertvoll sei. Der Flächenverbrauch und andere Aspekte werden im Variantenvergleich bewertet, gegenübergestellt und fachlich eingeordnet sowie gewichtet. Dazu sind jedoch weitere Daten notwendig, die im weiteren Planungsverlauf erhoben werden.

Zur geäußerten Kritik am Exkursionsstandort erläuterte die DEGES, dass bei der Standortwahl auch Sicherheitsaspekte wichtig gewesen waren. Der von Herrn Schlageter bevorzugte Standort ist mit einer großen Gruppe aufgrund der engen, steilen und ungesicherten Wege nicht ohne Risiko begehbar. Bei einer Vorexkursion sind verschiedene Standorte angesehen worden, um die bestmöglichen für diese Exkursion zu finden.

Aus dem Teilnehmerkreis wurde darauf hingewiesen, dass die Anschlussstelle Schachen aus Sicht der Gemeinde Albbruck nicht weiterverfolgt wird. Eine solche Anschlussstelle würde zu einer höheren Belastung der Dörfer führen.

Ferner wurde moniert, dass nur über Bergtrassen gesprochen wird. Diese seien sehr problembehaftet, so dass nur eine Talvariante möglich sei.

Die DEGES widerspricht, dass keine Variante obsolet sei. Vielmehr gelte es, planerische Konflikte zu lösen. Die Exkursionsroute wurde nach Anfahrbarkeit ausgesucht. In der Planungswerkstatt wurde darüber hinaus von einigen Teilnehmern gesagt, dass sie die Situation im Tal kennen und es recht wäre, bei der Exkursion mehr Punkte am Berg zu besuchen.

Aus dem Teilnehmerkreis wurde die Zufahrt zum geplanten Krankenhaus in Albbruck vermisst. Die Lage des künftigen Krankenhauses wurde wegen der guten Erreichbarkeit gewählt. Weiterhin wurde gefragt, wie das Krankenhaus aus östlicher Richtung erreicht werden könne.

Die DEGES erläuterte, dass eine Absichtserklärung mit der Gemeinde Albbruck über die Entwicklung des Areals der ehemaligen Papierfabrik und des Klinikums besteht. Beide Projekte werden bei der weiteren Planung der Autobahn gebührend berücksichtigt.

Herr Reutter wies auf eine Aussage von Herrn Kuhn hin, wonach er eine Talvariante als sehr unwahrscheinlich eingestuft hat. Nur bei erheblichen Bedenken gegen die Bergtrasse wäre eine Taltrasse denkbar.

Die DEGES entgegnete, dass eine solche Aussage von Herrn Kuhn nicht gemacht wurde. Vielmehr wurden bisher keine Trassen ausgeschlossen oder abgeschichtet. Alle Trassenvarianten werden planerisch weiter optimiert.

5. Exkursionspunkt Mühlbachtal (Lindenstraße)



A) Fakten zur technischen Planung

Im Bereich des Mühlbachtals beschreiben die untersuchten Varianten (C1, C1T; C2; C2T und D) den gleichen Trassenverlauf. Vom Anschlusspunkt an den vorhandenen Abschnitt 7 sind die Trassen in Einschnittslage trassiert und werden mit einem Brückenbauwerk von rund 125 Meter Länge und ca. 25 Meter Höhe über das Mühlbachtal geführt. Der Standort ist u. a. ausgewählt worden, um auch die Dimensionierung einer Talbrücke zu veranschaulichen.

Da sich nach derzeitigen Planungen die Brückenwiderlager im Bereich des FFH-Gebietes befinden, sind hier im weiteren Verlauf der Planungen frühzeitig Überlegungen bzgl. des Bauablaufs und möglicher Baustelleinrichtungsflächen in die Planung mit einzubeziehen.

B) Infos zum Schutzgut Mensch

Im Trassenverlauf der Varianten sind im direkten Umfeld des angefahrenen Standorts keine bereits bestehenden oder geplanten Wohn- oder Mischgebiete vorhanden, die wegen ihrer Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion der höchsten Raumwiderstandsklasse zuzuordnen wären. Eine direkte Betroffenheit durch eine Inanspruchnahme von Bausubstanz (Wohngebäude) kann deswegen an dieser Stelle ausgeschlossen werden. Das gilt auch für Auswirkungen durch Schall- und Schadstoffemissionen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion während des Baus und des späteren Fahrzeugbetriebs auf der Autobahn.

Die im Talbereich des Mühlbachs gelegenen Freiraumstrukturen, die der Erholungsnutzung dienen und der zweithöchsten Raumwiderstandsklasse zugeordnet sind, erfahren durch die Querung im Zuge der Trassenvarianten C1, C2, C1T, C2T und D eine Beeinträchtigung.

C) Infos zu den FFH-Gebieten

Nach dem derzeitigen technischen Planungsstand wird das FFH-Gebiet „Alb zum Hochrhein“ mit einer Brücke überspannt, die Brückenwiderlager befinden sich im ausgewiesenen FFH-Gebiet. Insbesondere ist hier frühzeitig auf der vorgelagerten Planungsebene die Beeinträchtigung von den

Lebensraumtypen „Waldmeister-Buchenwäldern (LRT 9130)“, „Fließgewässer mit flutender Wasservegetation (LRT 3260)“, „Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation (LRT 8220) und Erlen-Eschen-Weichholzaunenwälder (LRT 91E0*) zu prüfen. Darüber hinaus gehören stickstoffempfindliche Moosarten zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes.

D) Infos zum Artenschutz

Im Rahmen der tierökologischen Untersuchung wurden im Umfeld der Brücke folgende Arten festgestellt, die unter die artenschutzrechtlichen Regelungen fallen: Brutvorkommen des Grün- und Schwarzspechtes, Star und Goldammer. Des Weiteren ist im Mühlbachtal eine Fledermaus-Flugroute vorhanden.

E) Diskussion / Hinweise

Herr Schneider merkte zu diesem Standort an, dass man hier besonders die Zerschneidungswirkungen im Talbereich durch die Brücke in Blick nehmen muss. Besonders stellt er das Konfliktpotential mit dem Vogelzug heraus. Auch gibt er den Hinweis zu Fernwanderwegen von Säugetieren und zur Aufrechterhaltung der Durchlässigkeit des Talraumes insbesondere im bekannten international bedeutsamen Hochrhein-Wildtierkorridor.

Seitens der DEGES wurde erwidert, dass im Talraum selbst die Zerschneidungswirkung für bodengebundene Tiere sicher ein Thema sei. Für Fledermäuse und Vögel seien dagegen Zerschneidungswirkungen voraussichtlich durch technische Möglichkeiten gut in den Griff zu bekommen sind. Es wurde auch ausgeführt, dass Wildtierkorridore im Rahmen der Raumwiderstandsanalyse erfasst sind. Allerdings ist hier an diesem Standort kein Wildtierkorridor mit internationaler Bedeutung in den ermittelten Konfliktbereichen zum Tragen gekommen.

Mit Blick auf die voraussichtlich betroffenen FFH-Lebensraumtypen führte die DEGES aus, dass im Vergleich zum Standort im Albtal hier die hier flächenhafte Inanspruchnahme kleinflächiger ist und mit technischen Maßnahmen relativ einfach in Griff zu bekommen ist. Die Fichtenbestände am südlichen Rand des FFH-Gebietes sind ebenfalls handhabbar.

Abschluss der Exkursion am Landratsamt

Nach der Ankunft am Landratsamt konnten die Teilnehmer noch einmal die Eindrücke des Tages mit dem Planungsteam besprechen und ggfs. weitere Hinweise und Anregungen in das Beteiligungsverfahren einbringen.

Eine Anmerkung war, dass durch Bergtrassen viele wertvolle Erholungsflächen verloren gingen; zusätzlich sehr viele Brücken und Tunnel notwendig seien und dadurch das Ganze zu einer teuren Angelegenheit werde.

Herr Schneider merkte an, dass die Planungsabschnitte 8 und 9 nun zusammengelegt wurden. Dies habe zunächst positive Auswirkungen, um die Zusammenhänge besser beurteilen zu können. Eine Trennung bei der Realisierung nacheinander ist aus seiner Sicht ggfs. sinnvoll. Weiter fand Herr Schneider die Exkursion an sich gut, anschaulich und die Konfliktpunkte gut gewählt. Die DEGES nimmt die Hinweise von Herrn Schneider zur Kenntnis und wird diese in den weiteren Planungsphasen berücksichtigen.

Nach dieser abschließenden Diskussionsrunde wurden die Teilnehmer durch Zebralog und die DEGES verabschiedet.