

Dokumentation der zweiten Planungswerkstatt PW2a zum Beteiligungsverfahren A 98 im Dialog

Videokonferenz, 26. Mai 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
2. Diskussion zu den fachlichen Grundlagen: Straßenkategorien und Entwurfsklassen	5
3. Diskussion zu den Zielen und Kriterien für die Planung und den späteren Variantenvergleich	6
4. Diskussion zu den Prüfaufträgen	7
5. Diskussion zu den Verkehrsuntersuchungen	8
6. Abschluss und Feedback.....	9

*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).*

1. Einleitung

Am 26.05.2020 fand die zweite Sitzung der Planungswerkstätten im Beteiligungsverfahren „A 98 im Dialog“ statt.

26 Mitglieder haben an der Veranstaltung teilgenommen:

Dr. Martin Kistler	Ulrich Winkler
Karl-Heinz Hoffmann	Matthias Schupp
Dr. Philipp Frank	Hanspeter Ebner
Ulrich Krieger	Dr. Jörg Roth
Ralf Kuhlmei, Vertreter von Stefan Kaiser	Dr. Lothar Schlageter
Fabian Prause	Sabina Bippus
Johannes Brandsch	Martina Maier
Ulrich Faigle	Katja Streit
Franz Brüstle	Claudia Hecht
Hauke Schneider	Lydia Lederer
Hans-Jürgen Bannasch	Jonas Tröndle
Mechthild Studinger	Tobias Bartelmess
Roman Buck	Reinhold Lederer

Neben den genannten Akteuren begleitete die DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers und fachliche Partnerin die Planungswerkstatt.

Für das Projektteam haben folgende Personen teilgenommen:

Johannes Kuhn	DEGES
Stephan Siegert	DEGES
Jörg Nicklas	DEGES
Dr. Susanne Koss	DEGES
Patrick Gottschling	DEGES
Madeline Bard	DEGES
Manuel Hitscherich	PTV, Verkehrsgutachten
Valérie Bennett	Moderationsbüro Zebralog

Helena Schmidt	Moderationsbüro ZebraLog
----------------	--------------------------

Ziel der Veranstaltung war es, die Mitglieder über den aktuellen Planungsstand und die Verwertung der Beiträge aus der ersten Sitzung der Planungswerkstatt zu informieren sowie eine Verständigung zu den Bewertungskriterien von Trassenvarianten zu erzielen. Außerdem wurden die in der ersten Zusammenkunft der Planungswerkstatt am 26. November 2019 gesammelten Ziele den Bewertungskriterien zugeordnet. Hierfür hatte die DEGES vorab eine Zusammenführung und Zuordnung vorbereitet, die als Diskussionsvorschlag diente. Die vorgenommene Zuordnung bildet einen ersten Zwischenschritt: Einige Ziele müssen in Zusammenarbeit mit der Planungswerkstatt weiter geschärft und ausformuliert werden.

Ablauf der zweiten Planungswerkstatt PW2a	
17:00 Uhr	Begrüßung, Technik-Erläuterung, Kontextualisierung der PW2a im Gesamtverfahren
	Vertiefung und Diskussion der fachlichen Grundlagen zu Straßenkategorien und Entwurfsklassen
	Ziele und Kriterien für die Planung und den späteren Variantenvergleich
18:15 Uhr	Pause
	Information und Diskussion: Bearbeitungsstand der Prüfaufträge
	Information und Diskussion: Erste Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen
	Ausblick: Umweltplanung
	Zusammenfassung, Feedback und Ausblick
19:45 Uhr	Ende

Dieser Bericht dokumentiert die Diskussionen, die während der Planungswerkstatt stattgefunden haben, in Form eines Fragen-Antwort-Katalogs. Die fachlichen Informationen, die den Gesprächen zugrunde liegen, sind im [Informationsdossier](#) enthalten.

2. Diskussion zu den fachlichen Grundlagen: Straßenkategorien und Entwurfsklassen

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Inhalte des [Informationsdossiers auf S.6 bis 10](#).

Frage: Hat die Straßenkategorie eine finanzielle Relevanz?

Antwort: Ja. Die A 98 ist als Autobahn vorgesehen. Eine Finanzierung für die Entwurfsklassen EKA 1 A + B ist daher vorgesehen.

Frage: Welche Ziele des Vorhabenträgers werden nicht vollumfänglich erfüllt, wenn es eine Abstufung auf EKA2 geben sollte?

Antwort: Die Einstufung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist mit einem gesetzlichen Auftrag gleichzusetzen. Es soll eine Straße als Autobahn am Hochrhein entlangführen und eine durchgehende überregionale Verbindung ermöglichen. Das ist das Ziel. Mit den EKA 1 A + B sind bestimmte Niveaus an Fahrkomfort und Reisegeschwindigkeit verbunden, die eingehalten werden sollen. Diese würden mit einer Abstufung abnehmen.

Frage/Anmerkung: Es wird eine leistungsfähige, dem Bedarf entsprechende Verkehrsverbindung gewünscht. Daher sollte der Bedarf genau geprüft werden, damit Verkehrsströme richtig gelenkt werden können. Sonst würden Ressourcen verschwendet, wenn die Strecke den „Zweck“ nicht erfüllt.

Antwort/Rückmeldung: Derzeit wird die Strecke von weniger als 30.000 Fahrzeuge befahren. Ziel ist es unter anderem, Verkehr aus den Ortschaften auf eine leistungsfähige Straße zu lenken. Auch soll geprüft werden, ob zusätzlich weitere Verkehrsströme auf die Autobahn verlagert werden können. Es ist Aufgabe des Verkehrsgutachtens, im nächsten Schritt entsprechende Aussagen zu liefern.

Frage: Wenn ein Teil einer Straße herabgestuft wird, bezieht sich die Abstufung dann auf den gesamten Verkehrsweg? Bzw. kann ausschließlich ein Teil der Straße herabgestuft werden?

Antwort: In der Regel ist für eine Straße eine Kategorie festgelegt. Abschnitte können unterschiedlichen Entwurfsklassen angehören. Wichtig aber ist, dass Übergangsbereiche von großzügig trassierten Straßen zu schmaleren Trassierungen entsprechend gestaltet werden, um Probleme der Verkehrssicherheit zu vermeiden (u.a. Unfälle).

Frage: Die Autobahn endet in Lauchringen; warum ist dann die Straße überregional, wenn keine Oberzentren verbunden werden? Es gibt auf den bereits fertiggestellten Abschnitten gelbe Schilder (statt blaue Autobahn-Schilder). Dies sollte die Forderung unterstützen ganz auf die regionale Schiene zu gehen. Warum wird dies vom Land und vom BMVI nicht anerkannt?

Antwort: Die EKA 1B verbindet auch Mittelzentren mit Oberzentren (Lörrach und Weil am Rhein) und ist auch eine Verbindung mit der Schweiz. Die Politik hat diese Entscheidung getroffen: Es soll eine überregionale Autobahn werden, bei der zunächst die eine Richtungsfahrbahn ausgebaut werden soll und die Planungen jedoch die Erweiterung auf eine zweite Richtungsfahrbahn ermöglichen soll. Die Rückstufung von der EKA 1A auf die EKA 1B hat bereits Spielräume eröffnet, die es nun zu akzeptieren und nutzen gilt.

Frage: Die Abschnitte 8 und 9 bilden einen Lückenschluss zwischen den bereits fertiggestellten Abschnitten 7 und 10. In den bereits fertiggestellten Abschnitten wurde z.T. mit einem RQ26 gebaut. Wäre hier ein Antrag beim BMVI für ein RQ26/28 nicht ebenfalls sinnvoll? Dies würde u.a. Flächen sparen.

Antwort: Der RQ 26 ist sehr schmal und hat einen sehr schmalen Mittelstreifen. Dort muss alles Raum finden, von der Entwässerung bis hin zum Bau der Brückenpfeiler. Dies ist nach heutigen Maßstäben problematisch, daher gibt es keinen RQ26. Für die EK 1A und 1B gilt der RQ31. Ggf. kann über ein RQ28 nachgedacht werden. Die Anregung wird vom Planungsteam mitgenommen und geprüft.

Frage: Der Geldgeber, d.h. der Bund, gibt die Rahmenbedingungen vor?

Antwort: Der Bund ist Geldgeber für Bundesfernstraßen und wird die Autobahnen zukünftig selbst planen, bauen und finanzieren. Hierfür wird die Autobahn GmbH des Bundes gegründet. Auch Bundesstraßen werden vom Bund finanziert.

3. Diskussion zu den Zielen und Kriterien für die Planung und den späteren Variantenvergleich

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Inhalte des [Informationsdossiers auf S.11 bis 21](#).

Frage: Wie wird die Nachhaltigkeit bewertet? Diese wäre z.B. anhand des Flächenverbrauchs messbar, der Einsparung von Treibstoff durch kürzere Reisewege...

Antwort: Es gibt Bewertungskriterien, die sich auf die Nachhaltigkeit beziehen, z.B. Siedlungsentwicklung oder Land- und Forstwirtschaft, Flächeninanspruchnahme. Das Kriterium „Einsparungen“ ist z.B. in den Bewertungskriterien der Kategorie Wirtschaftlichkeit verortet.

Frage / Anmerkung: Es soll eine Diskussion zu konfliktbehafteten und entgegengesetzten Zielen im Rahmen der Planungswerkstatt geführt werden.

Antwort/Rückmeldung: Die Darstellung im Informationsdossier ist ein erster Aufschlag. Es ist beabsichtigt, zu zeigen, dass die DEGES sich mit allen Zielen befasst. In einem zweiten Schritt sollen konfliktbehaftete und entgegengesetzte Ziele in der Planungswerkstatt näher betrachtet werden.

Frage: Wird die Corona-Pandemie, u.a. durch die derzeitigen immensen Ausgaben des Bundes, einen Einfluss auf das Vorhaben haben (u.a. Verzögerungen)?

Antwort: Eine Einschätzung ist derzeit nicht möglich.

Frage: Sind alle grünen Boxen Ziele, die schwer zuzuordnen sind?

Antwort: Nein, in der Darstellung auf [S. 16-21 des Informationsdossiers](#) sind alle Ziele aufgeführt und den übergeordneten Kriterien zugeordnet. Es sind auch Ziele mehrmals aufgeführt, wenn diese mehreren Kriterien zugeordnet werden können.

Frage: Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit - In Zeiten von Klimawandel und Klimaschutz müsste auch der Flächenverbrauch ein großes Thema sein bei den verschiedenen Varianten.

Antwort: Mit der Novellierung des UVPG (Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung) sind die bisherigen Schutzgüter um das Schutzgut „Fläche“ erweitert werden. Daher werden Flächeninanspruchnahmen bei der Autobahnplanung sorgfältig betrachtet und geprüft. Nach den umweltrechtlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes ist immer zu prüfen, ob Beeinträchtigungen/Eingriffe vermieden oder minimiert werden können. Wenn Vermeidung und Minimierung ausgeschöpft sind, ist ein Ausgleich verpflichtend. Das Bundesbodenschutzgesetz verpflichtet außerdem zum sparsamen Umgang mit dem Schutzgut Boden.

4. Diskussion zu den Prüfaufträgen

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Inhalte des [Informationsdossiers auf S.22 bis 31](#).

Frage: Wurde der Kanal beim Prüfauftrag „Klinikum/Papierfabrik“ einbezogen?

Antwort: Nein, diese Information wird mitgenommen und näher betrachtet.

Frage: Bei den Korridoren im Bereich Waldshut ist der blaue Bereich sehr weit nördlich. Ist es möglich diesen Korridor südlich zu erweitern, um Entfernungen zu verkürzen?

Antwort: Der Punkt wird als weiterer Prüfauftrag aufgenommen. Es soll geprüft werden, ob der Korridor mehr nach Süden erweitert werden kann.

Frage: Die in der ersten Planungswerkstatt vorgeschlagene Tunnellösung über die gesamte Länge ist in den gezeigten Korridoren nicht sichtbar abgebildet. Dies lässt den Beteiligungsprozess als weniger Ergebnisoffen erscheinen. Das Beispiel Neuhausen-Schaffhausen zeigt, dass eine Tunnellösung möglich wäre.

Antwort: Es ist zu früh, um konkrete Varianten aufzuzeigen und zu prüfen. Zu diesem Zeitpunkt werden ausschließlich Korridore dargestellt. Varianten werden in der Planungswerkstatt 3 diskutiert und bewertet. Der Vorschlag ist aufgenommen und wird Betrachtung finden. Nach Einschätzung des Planungsteams hat die Variante jedoch erhebliche wirtschaftliche Nachteile: Der Bau, die Lüftung und Bewirtschaftung eines 15 km langen Tunnels sind sehr teuer.

Frage: Sind die farblich abgebildeten Korridore ausschließlich Ergebnis der Prüfaufträge oder ist die Fachplanung bereits berücksichtigt?

Antwort: Die abgebildeten Korridore ergeben sich aus den Prüfaufträgen und dem aktuellen fachplanerischen Stand.

5. Diskussion zu den Verkehrsuntersuchungen

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Inhalte des [Informationsdossiers auf S.32 bis 39](#).

Frage: In welchem Zeitraum wurden die Erhebungen gemacht (Uhrzeiten)?

Antwort: Für Verkehrsuntersuchungen gibt es Vorgaben. Die Erhebungen werden grundsätzlich an Dienstagen und Donnerstagen als repräsentative Wochentagedurchgeführt. Es fanden an zwei Donnerstagen Messungen statt, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Die Messungen wurden über 24-Stunden durch Zählungen und automatisierte Dauerzählstellendurchgeführt. Anschließend finden Hochrechnungen statt.

Frage: Wo fließt der Ausweichverkehr in Waldshut? Hier wäre eine höhere Detaillierung hilfreich, um die Dringlichkeit einer Verkehrslösung sichtbar zu machen.

Antwort: Das Verkehrsmodell konzentriert sich auf das Hauptstraßennetz und nicht auf kleinere Ausweichrouten. Ggf. kann aber eine gesonderte Prüfung im Nachgang erfolgen. Dies wird ermittelt.

Frage: Zu Beginn der Veranstaltung wurde gesagt, dass eine Autobahn Mittelzentren verbinden soll. Hier werden Messpunkte vermisst, z.B. Laufenburg und Grenzverkehr. Welcher Verkehr fließt in die Schweiz ab und welche Entlastungen/Auswirkungen hätte ein weiterer Übergang? Was kommt in Bad Säckingen an?

Antwort: Autobahnen verbinden nicht nur Mittelzentren. Der grenzüberschreitende Verkehr ist wichtig und wird erfasst, sowie berücksichtigt (z.B. auch über Dauerzählstellen in Richtung Koblenz, Laufenburg und Bad Säckingen). Auch wenn dies in der Kartendarstellung des Informationsdossiers nur in Ausschnitten abgebildet ist.

Frage: Kann man aus den Zählstellen auch ermitteln in welche Richtung der Verkehr fließt?

Antwort: Ja, das kann mit dem Modell ausgewertet werden. Auch Aspekte wie Durchgangsverkehrsanteile können ermittelt werden. Das Modell zeigt Ströme und Verkehrsbeziehungen sowie übergreifend Verkehrsmengen im Verkehrsnetz. Quell- und Zielverkehre werden erfasst. Mit dem bestehenden Modell werden die Zählungen überprüft. Änderungen im Verkehrsnetz können anschließend simuliert werden, neue Verkehrsflüsse und Wege überprüft werden.

Frage: Wie wird die Prognose 2040 ermittelt? Wurden hier die Flächennutzungspläne und Pläne der Region berücksichtigt? Es sollte eine Abstimmung mit dem Regionalverband geben.

Antwort: Es wurden verschiedene Quellen gewählt. Die übergeordnete Prognose basiert auf Entwicklungspläne der Schweiz, auf den Bundesverkehrswegeplan und Entwicklungspläne der Gemeinden. Hierzu wurde zusätzlich geprüft ob Bebauungspläne zusätzliche Schwerpunkte zeigen, die in den übergeordneten Quellen nicht abgebildet sind. In der nächsten Planungswerkstatt sollen die kommunalen und regionalen Entwicklungen, die im Prognose-Nullfall berücksichtigt wurden, näher präsentiert werden.

6. Abschluss und Feedback

Die Planungswerkstatt 2a fand wegen der COVID-19-Auswirkungen erstmalig in einem digitalen Rahmen statt. Aus diesem Grunde ist in der Videokonferenz eine Umfrage durchgeführt worden, um ein Feedback zu diesem Format zu erhalten. Da einige Teilnehmende zu zweit von einem Endgerät aus teilgenommen haben, konnten nicht alle an der Umfrage teilnehmen. Der hohe Anteil der Nicht-Antworten liegt in der Nichtteilnahme der zum A 98-Projektteam zugehörigen Teilnehmenden begründet.

1. *Dürfen wir Ihren Namen sowie Ihren Wohnort (nur Gemeindename) veröffentlichen?*

Ja	28/38 (74%)
Nein	0/38 (0%)
Keine Antwort	10/38 (26%)

2. *Ich bin mit der digitalen Veranstaltung zufrieden.*

stimme voll zu	6/37 (16%)
stimme eher zu	14/37 (38%)
unentschlossen	3/37 (8%)
stimme eher nicht zu	3/37 (8%)
stimme nicht zu	0/37 (0%)
Keine Antwort	11/37 (30%)

3. *Der zeitliche Rahmen war angemessen (Dauer).*

stimme voll zu	7/37 (19%)
stimme eher zu	15/37 (41%)
unentschlossen	1/37 (3%)
stimme eher nicht zu	1/37 (3%)
stimme nicht zu	1/37 (3%)
Keine Antwort	12/37 (32%)

4. *Die in der Veranstaltung vermittelten Inhalte entsprachen meinen Vorstellungen und Wünschen.*

stimme voll zu	2/37 (5%)
stimme eher zu	15/37 (41%)

unentschlossen	5/37 (14%)
stimme eher nicht zu	4/37 (11%)
stimme nicht zu	0/37 (0%)
Keine Antwort	11/37 (30%)

5. *Ich konnte mich während der Veranstaltung gut einbringen, meine Fragen stellen und meine Meinung kundtun.*

stimme voll zu	6/37 (16%)
stimme eher zu	10/37 (27%)
unentschlossen	7/37 (19%)
stimme eher nicht zu	2/37 (5%)
stimme nicht zu	0/37 (0%)
Keine Antwort	12/37 (32%)

6. *Das Informationsdossier war hilfreich für die Vorbereitung der Veranstaltung.*

stimme zu	16/38 (42%)
stimme eher zu	9/38 (24%)
unentschlossen	0/38 (0%)
stimme eher nicht zu	0/38 (0%)
stimme nicht zu	0/38 (0%)
Keine Antwort	13/38 (34%)

7. *Ich habe das Bedürfnis nach weiteren Informationen im Vorfeld der Planungswerkstatt 2b*

Ja	21/38 (55%)
nein	5/38 (13%)
Keine Antwort	12/38 (32%)

Trotz des überwiegenden positiven Feedbacks zur digitalen Planungswerkstatt haben die Teilnehmenden sowohl auf Seiten der Werkstatt-Mitglieder als auch auf Seiten des Projektteams zum Ausdruck gebracht, dass eine Präsenzveranstaltung vor Ort bevorzugt wird, wenn diese Form der Zusammenkunft wieder möglich ist.