

# Dokumentation der Planungswerkstatt PW 3a im Beteiligungsverfahren „A 98 im Dialog“

Digitale Videokonferenz, 03. Dezember 2020

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung .....	2
2. Orientierung im Planungs- und Beteiligungsprozess .....	5
Fachlicher Planungsprozess .....	5
Beteiligungsprozess .....	5
3. Verfahrensreflexion .....	7
4. Austausch und Diskussion zum Zwischenstand der Trassenvarianten .....	12
5. Abschluss und Feedback zur Veranstaltung .....	20
Anhang .....	23

*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](mailto:info@a98-im-dialog.de)).*

## 1. Einleitung

Am 03.12.2020 fand die neu in den Beteiligungsprozess integrierte Sitzung 3a der Planungswerkstätten im Beteiligungsverfahren „A 98 im Dialog“ statt.

31 Mitglieder haben an der Veranstaltung teilgenommen:

Tobias Bartelmess	Sabina Bippus
Johannes Brandsch	Franz Brüstle
Roman Buck	Josef Burghardt-Berger
Hanspeter Ebener	Yvonne Feißt
Claudia Hecht	Bruno Hilbert
Karl-Heinz Hoffmann	Stefan Kaiser
Dr. Martin Kistler	Ulrich Krieger
Lydia Lederer	Reinhold Lederer
Martina Maier	Dr. Gert Meisel
Theo Merz	Fabian Prause
Dr. Frank Philipp	Felix Reichert
Dr. Jörg Roth	Dr. Lothar Schlageter
Hauke Schneider	Matthias Schupp
Caren-Denise Sigg	Katja Streit
Jonas Tröndle	Oswald Tröndle
Ulrich Winkler	

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

Für das Projektteam haben folgende Personen teilgenommen (inkl. der von der DEGES beauftragten Planungsbüros und ZebraLog):

Johannes Kuhn	DEGES
Stephan Siegert	DEGES
Jörg Nicklas	DEGES

Dr. Susanne Koss	DEGES
Patrick Gottschling	DEGES
Friedhelm Wolff	Umweltplanung, UVS, LBP – Gruppe für ökologische Gutachten
Markus Kühn	Technische Planung – KREBS+KIEFER
Dr. Oliver Märker	Moderationsbüro Zebralog
Helena Schmidt	Moderationsbüro Zebralog

Ziel der Veranstaltung war es, den Teilnehmenden nochmals eine genaue Orientierung über den Stand im fachlichen Arbeits- sowie Beteiligungsprozess zu geben, eine Übersicht zu den aktuell vorliegenden Trassenvarianten mit deren Entstehung, Merkmalen und Arbeitsständen vorzustellen und Rückmeldungen zu den derzeitigen Zwischenständen der Trassenvarianten einzuholen.

Dem inhaltlichen Austausch wurde eine Phase der Verfahrensreflektion vorangestellt. Das Feedback aus der vergangenen PW 2b und die von einzelnen Teilnehmenden an das Projektteam herangetragene Verfahrenskritik waren der Anlass zu diskutieren, ob und wie der gemeinsame Prozess weiterhin gestaltet werden kann.

<b>Ablauf der Planungswerkstatt PW3a</b>	
<b>17:00 Uhr</b>	Begrüßung und Einstieg
	Orientierung im Planungs- und Beteiligungsprozess
	Verfahrensreflektion
<b>18:00 Uhr</b>	- Pause -
	Einleitung und Überblick zum Zwischenstand der Trassenvarianten
	Vorstellung der Varianten Typ A und B
	Vorstellung der Varianten Typ C und D
	Abschluss und Ausblick
<b>20:00 Uhr</b>	Ende

Dieser Bericht dokumentiert die Diskussionen, die während der Planungswerkstatt stattgefunden haben. Die Fragen und Hinweise der Teilnehmende und die Rückmeldungen des Planungsteams wurden während der Veranstaltung an einer digitalen Pinnwand festgehalten. Die fachlichen Informationen, die den Gesprächen zugrunde liegen, sind im [Informationsdossier](#) und in der [Präsentation der Veranstaltung](#) enthalten.

## 2. Orientierung im Planungs- und Beteiligungsprozess

### Fachlicher Planungsprozess

Die fachliche Planung befindet sich derzeit noch in der Phase der Prüfung und Erarbeitung von möglichen Trassenvarianten. Die Sachstände zu den einzelnen Aufgaben und Planungsthemen wurden vorgestellt und sind im Informationsdossier (S. 4) aufgeführt.

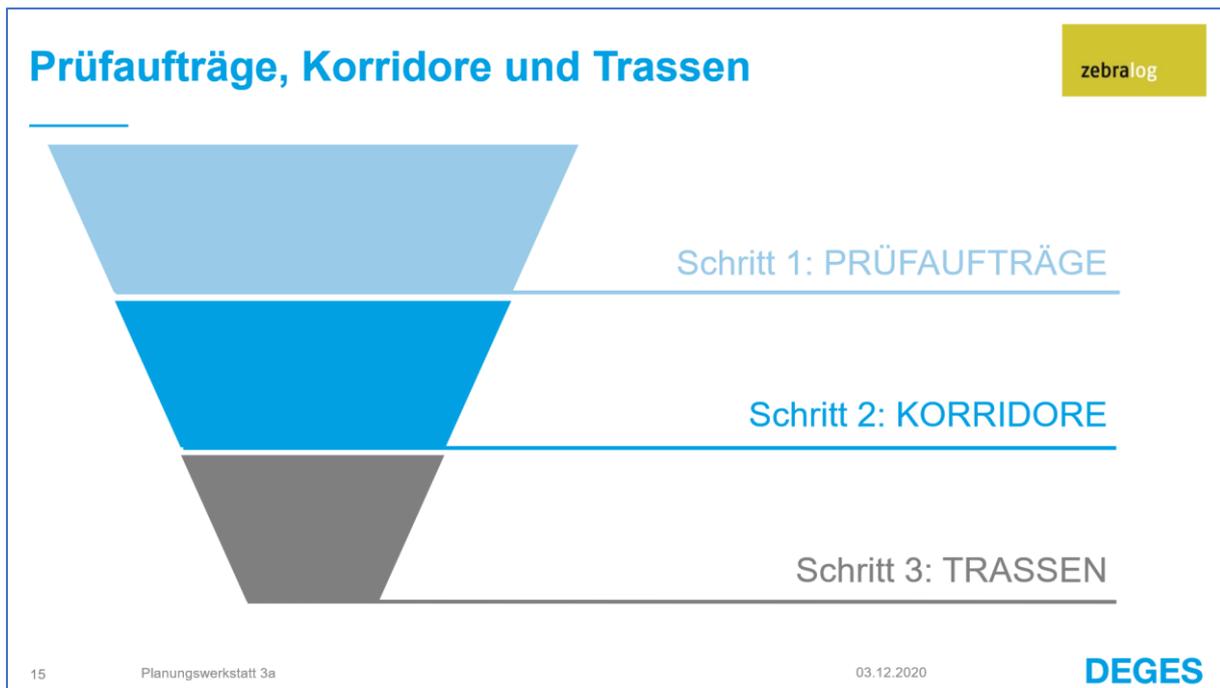


Abbildung 1: Stufen im fachplanerischen Prozess

### Beteiligungsprozess

Nach dem Feedback der Teilnehmenden aus der letzten Planungswerkstatt 2b wurde das Beteiligungsverfahren durch das Projektteam erneut reflektiert und gemeinsam mit dem Begleitgremium eine Verfahrensanpassung im Beteiligungsprozess „A 98 im Dialog“ vereinbart: Um den Bedürfnissen und Nachfragen der Teilnehmenden der Planungswerkstatt Rechnung zu tragen, sind zwei zusätzliche Planungswerkstätten im Beteiligungsprozess hinzugefügt worden.

- Die **PW3a** ist die erste Planungswerkstatt in der Phase 3 des Beteiligungsprozesses „Ausarbeitung und Bewertung möglicher Varianten“. Schwerpunkt ist neben der Reflektion des Gesamtverfahrens die Vorstellung und Diskussion des Zwischenstandes zu den Trassenvarianten.
- Auf die PW 3a folgen die **PW 3b und 4**, bevor der **Online-Dialog** für die breite Öffentlichkeit beginnt. Ursprünglich war vor dem Dialog nur eine Planungswerkstatt, die PW 3, geplant. Aufgrund der Prozessdynamik wurden die zwei zusätzlichen Planungswerkstätten dem Ablauf des Beteiligungsverfahrens hinzugefügt.

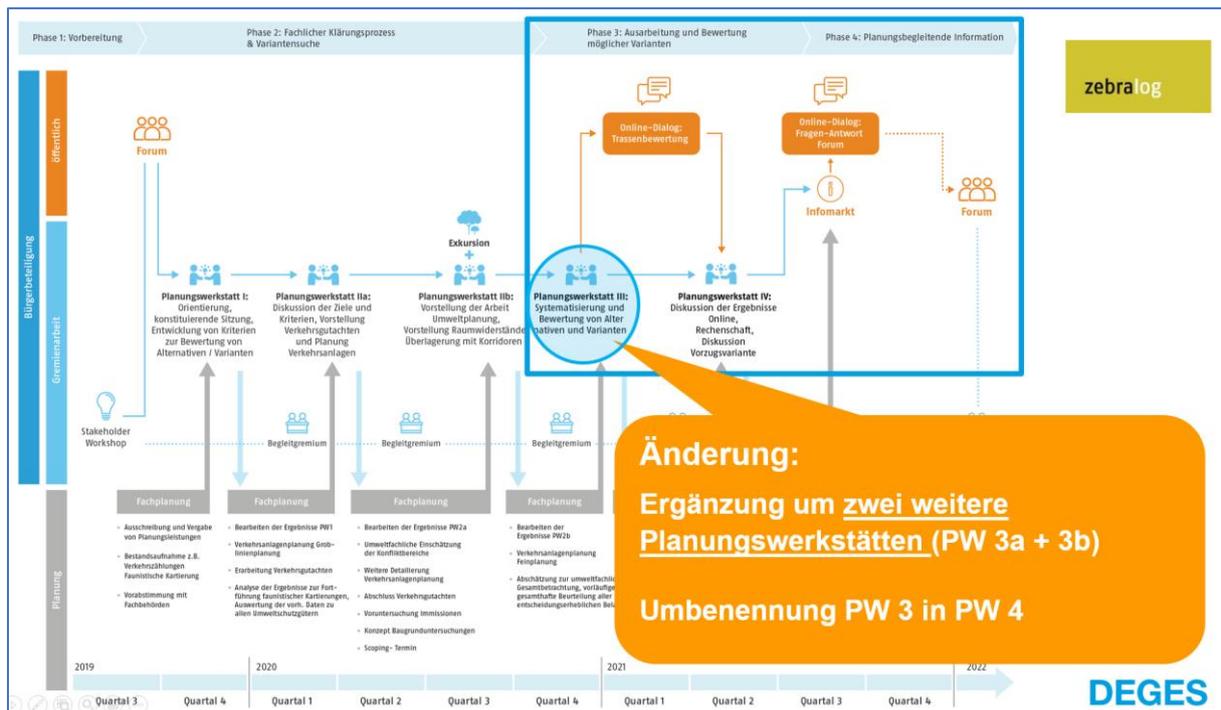


Abbildung 2: Neue Planungswerkstätten im Beteiligungsprozess

- Nach der PW 3a folgt eine **Arbeitsphase der DEGES**, in der die Trassenvarianten weiter optimiert, ergänzt oder abgeschichtet werden. Die Ergebnisse der Diskussionen in der PW 3a finden im weiteren Arbeitsprozess Berücksichtigung. Zusätzlich erfolgt während dieser Arbeitsphase die Vorbereitung des Kriteriengerüsts zur Bewertung der Varianten. Hier findet eine Verschneidung mit den Zielen der Region und den in der PW 1 gesammelten Zielen statt.
- **In der PW 3b** (voraussichtlich im Sommer 2021) werden den Teilnehmenden die weiter bearbeiteten Trassenvarianten und deren Entwicklungsprozess seit der PW 3a präsentiert. Zudem wird das zwischenzeitlich erarbeitete Kriteriengerüst mit der Einordnung der Ziele (PW 1 und Ziele der Region) vorgestellt und diskutiert.
- Ziel der folgenden **PW 4 ist**, die Varianten vor dem Hintergrund der Kriterien und Ziele gemeinsam zu erörtern und miteinander zu vergleichen. Die Ergebnisse und Hinweise aus der PW 4 bilden dann den Input für den anschließenden Online-Dialog mit der breiten Öffentlichkeit.

### 3. Verfahrensreflexion

Das Feedback aus der vergangenen PW 2b und die von einzelnen Teilnehmenden an das Projektteam herangetragene Verfahrenskritik waren der Anlass zu einer gemeinsamen Diskussion, wie die Zusammenarbeit zur Zufriedenheit aller künftig gestaltet werden soll.

Folgende Fragen lagen der Diskussion zugrunde:

**Wie bewerten Sie die aktuelle Zusammenarbeit? Was bewerten sie positiv? Wo sehen Sie Stärken im Verfahren, wo eher Schwächen?**

**Wie kann die Zusammenarbeit zwischen Planer\*innen und Planungswerkstatt gestärkt werden?**

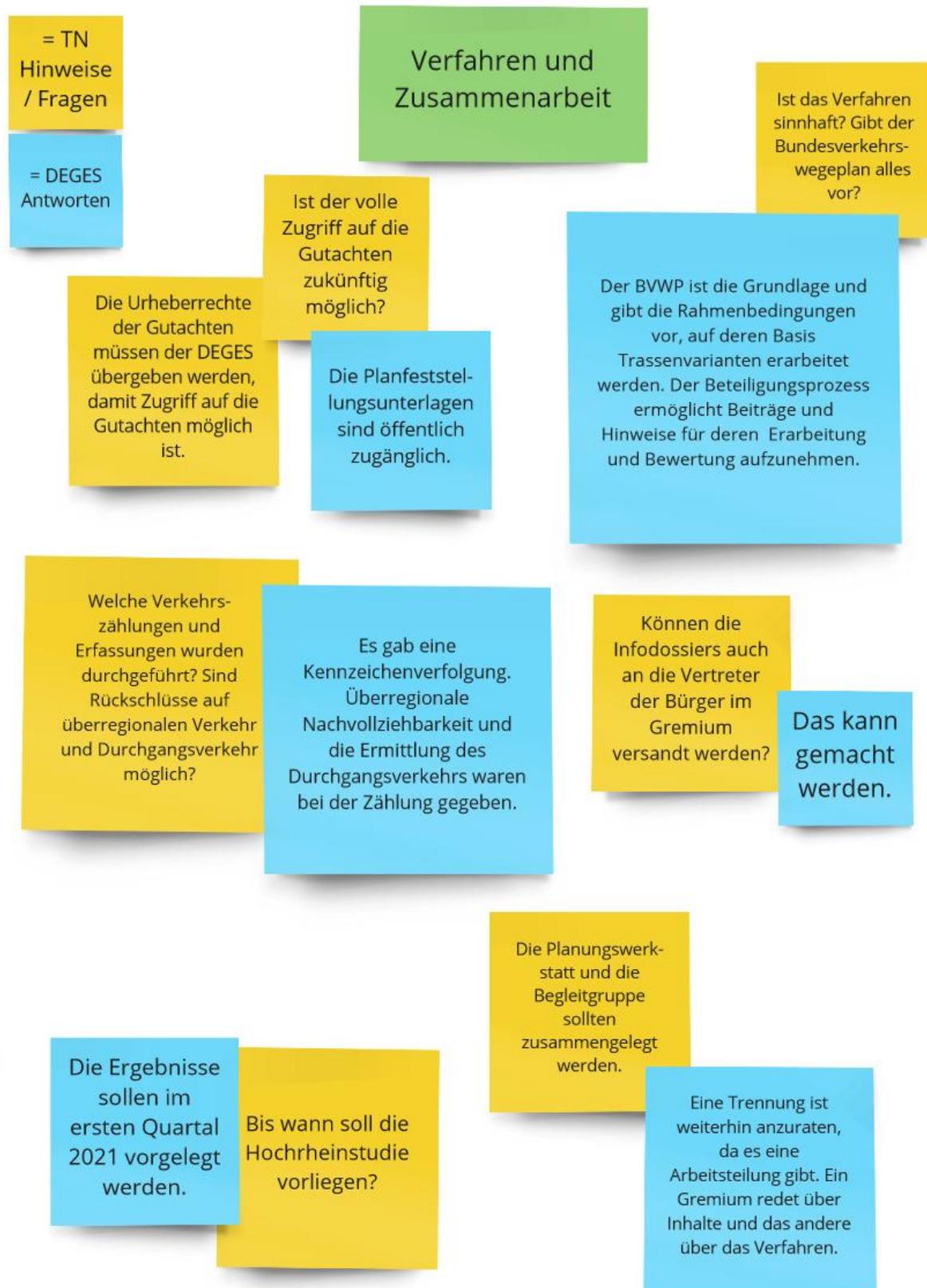
#### Diskussionsbeiträge

Die Diskussion war von folgenden Inhalten geprägt (siehe dazu auch die untenstehende digitale Pinnwanddokumentation):

- Rückmeldungen zum Beteiligungsverfahren
  - Zusammenarbeit von Planungswerkstatt und Projektteam der DEGES
  - Vorbereitendes Informationsdossier
  - Dokumentationen der Planungswerkstätten
  - Informationsmanagement für die Stellvertretungen der Bürger\*innen
  - Rolle von Begleitgremium und Planungswerkstatt
  - Ziele der Region und Ziele aus der PW 1
  - Exkursion zur PW 2b
  - Verzicht auf Bewertungen der Trassenvarianten durch die Planungswerkstatt
  
- Weitere Themen
  - Veröffentlichung und Urheberrechte von Plänen und Gutachten
  - Verbindlichkeit des Bundesverkehrswegeplans
  - Verkehrsgutachten



miro



miro



miro

= TN  
Hinweise  
/ Fragen

= DEGES  
Antworten

Verfahren und  
Zusammenarbeit:  
Trassenbewertung durch  
die Planungswerkstatt

Es sollte keine  
Trassenpriori-  
sierung geben,  
wenn die  
rechtlichen  
Voraussetzungen  
nicht klar sind.

Das Verkehrsgutachten  
fehlt und die Unterlagen  
kamen am 30.11., deshalb  
sollte es keine  
Trassenpriorisierung als  
Hausaufgabe geben.

Eine Straße für die  
Region sollte an  
Stelle einer  
Autobahnplanung  
umgesetzt  
werden.

Die A 98 ist als  
Autobahn vom  
Gesetzgeber im  
Bundes-  
verkehrswegeplan  
vorgesehen.

Die gestellten Fragen sollten die  
Verknüpfung des aktuellen  
Planungsstands mit den bisher  
geäußerten Zielen fördern. Es ist  
eine Möglichkeit für Feedback im  
noch offenen weiteren Prozess.  
Die Umsetzung kann diskutiert  
werden.

Die heutige  
Hausaufgabe ist keine  
gute Idee. Keine  
Trassendiskussio-nen,  
weil die Ziele auf dem  
Tisch liegen.

Laien kennen die  
rechtlichen  
Rahmenbedingungen nicht.  
Deshalb soll über die  
Zielerfüllung gesprochen  
werden (Was ist wichtig,  
was weniger?).

Die Präferenzierung  
der Varianten  
sollte nicht als  
Hausaufgabe  
durchgeführt  
werden.

Wie der Landrat  
bereits sagte, ist  
der heutige  
Zeitpunkt noch  
zu früh.

Wir benötigen eine  
Positivliste in  
welchem Bereich wir  
uns mit unseren  
Zielen überhaupt  
rechtssicher  
bewegen können.

## 4. Austausch und Diskussion zum Zwischenstand der Trassenvarianten

*Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Variantensteckbriefe im [Informationsdossier auf S.11](#) und die Folien 23-45 der [Präsentation](#).*

Zum Einstieg in die Diskussion wurde die Herleitung der derzeit vorliegenden Trassenvarianten erläutert. Die Ausführungen bauten auf die im Vorlauf zu dieser Planungswerkstatt digital und postalisch übersendeten Informationsunterlagen auf. Es wurde ein umfassender Überblick über den derzeitigen Planungsstand gegeben. Für eine zielgerichtete Diskussion erfolgte die Vorstellung der Zwischenstände der Varianten in Gruppen, gegliedert und gebündelt nach den Trassenvarianten A bis D.

Folgende Fragen lagen der Diskussion zugrunde:

**Sind die Trassenvarianten, deren Herleitung und deren Arbeitsstände für Sie nachvollziehbar?**

**Welche Rückmeldung haben Sie der Umsetzung Ihrer Prüfaufträge?  
Haben Sie Ergänzungen?**

### Diskussionsbeiträge

Während der Diskussion wurden folgende Inhalte thematisiert (siehe dazu auch die untenstehende digitale Pinnwanddokumentation):

- Varianten Typ A
  - Überdeckung Rheinkanal
  - Anschlussstellen
  - Tunnelausführung
  - Örtliche Fixpunkte zur Vergleichbarkeit
  
- Varianten Typ B
  - Entwurfsklassen
  - Kombinationsmöglichkeiten von Trassen
  
- Varianten Typ C
  - Basistunnel
  - Vergleichbarkeit von Varianten unterschiedlicher Entwurfsklassen

- Flächenverbrauch
  - Schallschutz
  - Abstände zwischen Wohnbebauung und Brückenbauwerken
  - Konfliktpunkte
  - Anschluss B 500
  - Tunnelausführung und -ausbau
- Varianten Typ D
    - Berücksichtigung Großfahrzeuge / landwirtschaftliche Fahrzeuge
    - Verbindung Varianten B und D

Einige Teilnehmende kündigten darüber hinaus an, im Nachgang zur Planungswerkstatt noch schriftliche Anmerkungen zu einzelnen Prüfaufträgen an das Projektpostfach zu senden.

## Varianten Typ A

Rheinkanal überdeckeln auf 650 m Länge für die Trasse, beim Krankenhaus enger Radius

Ein größerer Radius an der Papierfabrik wird überprüft. Bitte, eine Skizze mit der Idee an die Planer zu übersenden.

In bereitgestellter Karte ist für die Trassenvarianten A1-A4 im Bereich des Gewerbegebiet Dogern keine Anschlussstelle eingetragen. Dies war jedoch als Prüfauftrag in der Präsentation enthalten.

Eine Überprüfung für die Anschlussstellen erfolgt in jedem Fall. Welche AS am Ende sinnvoll sind, hängt in Teilen vom Verkehrsgutachten ab.

Frage zum östlichen Anschluss: Warum taucht man nicht an der Bahnlinie bzw. nach der L164 auf? Der Vorteil wäre, dass es keine Talzerschneidung durch den längeren Tunnel geben würde.

Für den Tunnel wird ein durchgängiges Gefälle angestrebt. Der Vorschlag wird dennoch geprüft und hängt noch von der Geologie ab.

Anmerkungen zu Prüfaufträgen von Hr. Roth werden schriftlich nachgereicht.

miro

## Varianten Typ A

Anregung:  
Fixpunkt Höhe  
Autohaus Ebner  
zur besseren  
Vergleichbarkeit

Prüfauftrag 40 ist  
abgeschichtet.  
Kann der Kanal  
überdeckelt  
werden?

Der Hinweis  
wird  
aufgenommen  
und geprüft.

Das wird  
gerade  
untersucht.

Die Lage der Anschlussstellen ist  
zentral für die  
Verkehrsumlegung und  
Bewertung der  
Verkehrswirksamkeit. Daher  
müssen die möglichen  
Anschlussstellen bekannt sein,  
um in das Gutachten Eingang zu  
finden.

Eine Frage zur  
Tunnelausführung:  
Sind zwei Röhren  
zwingend und geht  
es in Bauphasen?

Solche Details müssen  
geprüft werden. Hier  
spielen Tunnellänge und  
die Bauweise  
(bergmännisch oder offen)  
eine große Rolle, um die  
Fragestellung beantworten  
zu können.

## Varianten Typ B

Die Varianten wurden bereits im EKA 1a trassiert. Somit sind größere Radien möglich (Optimierung Ergebnis der Exkursion).

Bei der Variante B1 wäre die Entwurfsklasse 1B möglich.

Kombinationslösungen einzelner Trassenvarianten sind möglich.

miro

## Varianten Typ C

Das Höhenprofil auf der Folie mit C2T zeigt eine Basistunnelvariante. Ist das so?

In den Varianten C2T und C1AT von ca. Höhe Kiesenbach bis nahe dem Anschlusspunkt zum Abschnitt 10 ist ein Basistunnel vorgesehen.

Beim Variantenvergleich werden die Kriterien bewertet. Ein sog. Minuspunkt kann an anderer Stelle durch einen Pluspunkt ausgeglichen werden.

Die Entwurfsklassen Berg und Tal sind unterschiedlich trassiert. Führt das zu Ungleichbehandlungen oder einer höheren Ausschlusswahrscheinlichkeit?

Wir werden in der PW 3b darauf eingehen. Es werden Kriterien sein, die auch betrachtet werden.

In Prüfauftrag Nr. 9 steht, dass eine Reduzierung der Entwurfsklasse (EKA 1a auf EKA 2) mit den Zielen des Vorhabenträgers einhergeht. Lässt sich davon ableiten dass die Vorhabenträger mit der Reduzierung der Entwurfsklasse einverstanden sind?

Der Vorhabenträger hat der Reduzierung der Entwurfsklasse in Einzelfällen zugestimmt. Jedoch geht eine Reduzierung von Entwurfsparametern immer mit einer Reduzierung der Ziele des Vorhabenträgers einher.

Für die weiteren Vergleiche wären auch noch die Angaben zum Thema gebaute Kilometer und Flächenverlust bei den einzelnen Trassen mit einzubeziehen und dort auch der Flächenverbrauch für Schallschutz. Ist aus umwelttechnischer Sicht auch relevant.

Wir rücken vereinzelt von der EK 1A bei der Taltrasse ab, sodass EKA 1B vertretbar wäre. Das ist jedoch auch ein Minuspunkt für eine Autobahn.

## Varianten Typ C

Solche sind nicht bekannt. Schall- und Schadstoff-emissionswerte müssen betrachtet werden.

Da bei einer Tunnelführung der Varianten C keine Möglichkeit der Anbindung B500 besteht, muss der Verkehr zur Autobahn weiter über die B34 fahren.

In der Ortschaft Eschbach gibt es Bedenken hinsichtlich der Liederbachbrücke. Gibt es Mindestabstände für eine Brücke, wenn diese über bebaute Gebiete führt?  
Anmerkung: In Laufenburg stehen Häuser direkt unter der Autobahnbrücke.

Zum Übersichtsplan zu den Varianten C und D: Warum gibt es einen Konfliktpunkt in technischer Sicht weit südlich der Trasse?

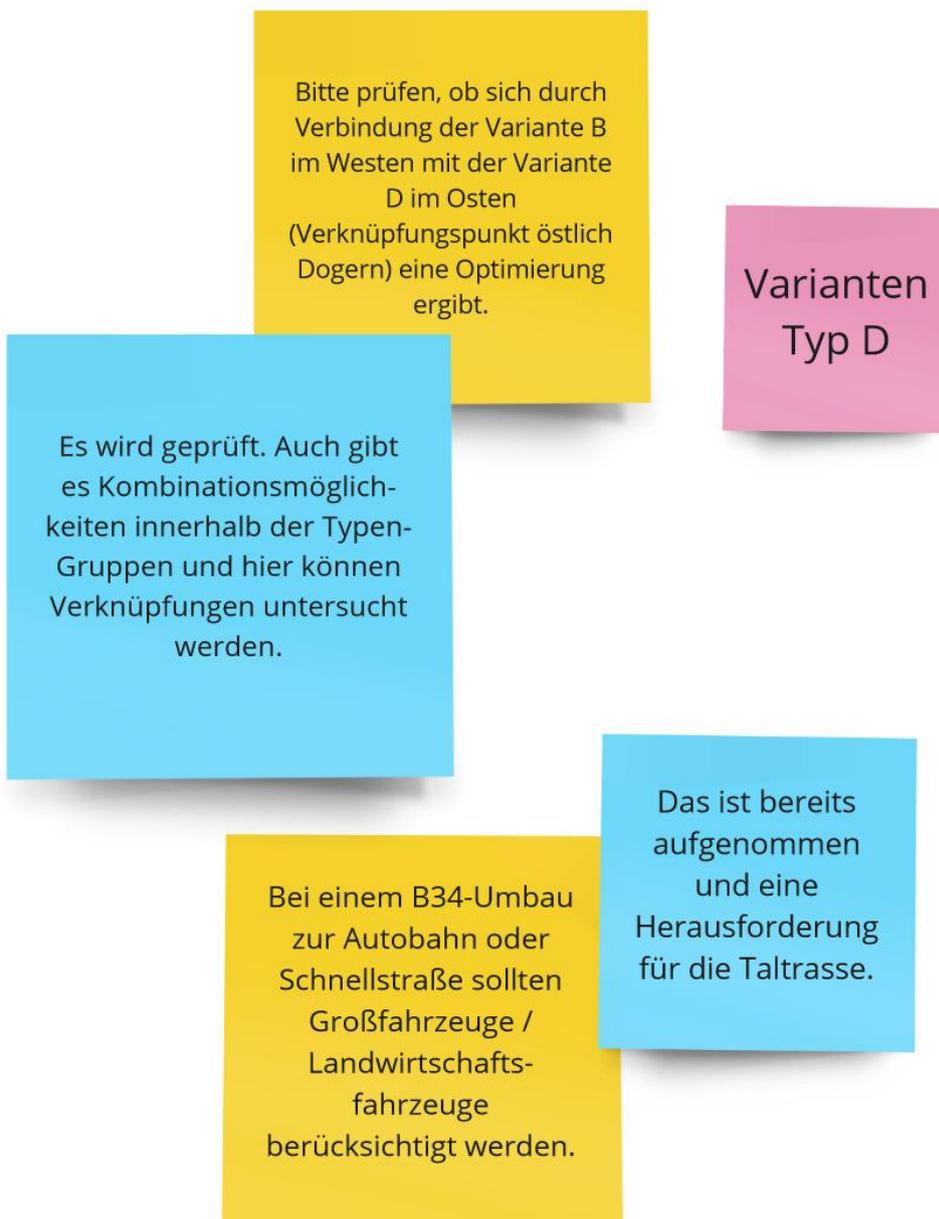
Wie relevant ist mit den aktuell bekannten Verkehrszahlen der Anschluss der B500? In früheren Diskussionen war er nicht relevant.

Diese Frage wird das Verkehrsgutachten beantworten, welches viele Planfälle enthält. Aktuell kann jedoch keine Aussage dazu getroffen werden.

Das wird im Zuge der weiteren Planungsschritte untersucht. Weiter sind die Themen Fluchttunnel und deren Ausführung final in einem Sicherheitskonzept zu beleuchten und werden dort sehr ernst genommen.

Nach Sichtung der Steckbriefe sind bisher Tunnel mit einer Länge von 5 - 9,5 km vorgesehen und viele Brücken. Bei einer Zweibahnigkeit bedeutet dies max. 18 km Röhren, die gebaut werden müssten. Es ist bitte zu prüfen, ob es möglich ist in zwei Phasen zu bauen und die Möglichkeit in Bauphase 1 eine Röhre im Berg zu betrachten sowie in Bauphase 2 die B 34 zu späterem Zeitpunkt auszubauen. Dieser Ansatz ist bisher in den Varianten untergegangen. Es besteht der Wunsch nach mehr Untersuchungen diesbezüglich.

miro



miro

## 5. Abschluss und Feedback zur Veranstaltung

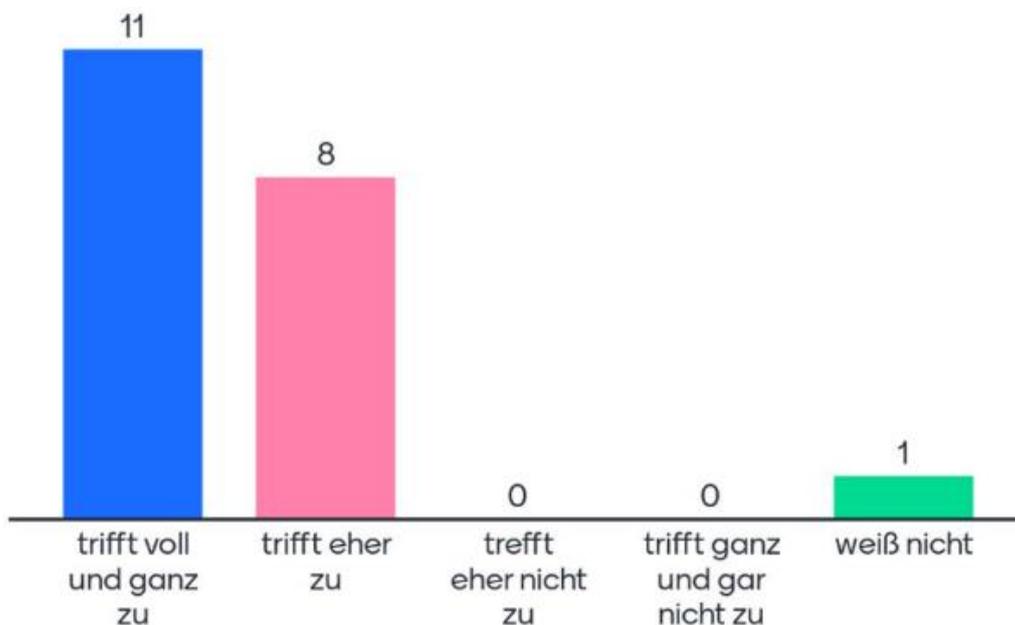
Zum Abschluss der Veranstaltung wurde eine Echtzeit-Umfrage mit Mentimeter durchgeführt, um Feedback der Teilnehmende zu den folgenden Aussagen zu erhalten:

1. „Ich bin über die Entstehung und Entwicklung der Varianten und den aktuellen Planungsprozess heute gut informiert worden.“
2. „Die Funktion der Planungswerkstatt im bisherigen und im kommenden Planungsprozess haben wir heute gemeinsam geklärt.“
3. „Das möchte ich dem Projektteam mit auf den Weg geben.“

Die Teilnehmenden konnten per Internetbrowser auf dem Computer oder Smartphone ihre Rückmeldungen mitteilen.

### Ergebnisse der Mentimeter-Umfrage

1. „Ich bin über die Entstehung und Entwicklung der Varianten und den aktuellen Planungsprozess heute gut informiert worden.“



2. „Die Funktion der Planungswerkstatt im bisherigen und im kommenden Planungsprozess haben wir heute gemeinsam geklärt.“



3. „Das möchte ich dem Projektteam mit auf den Weg geben.“

Weiter so 👍

Sie sind auf dem richtigen Weg

Matrix für Zielerreichung für jede Variante erstellen. Danach optimieren.

Eine Bewertung der Trassen muss durch Sie erfolgen! Es müssen die Varianten reduziert werden! Es muss klar werden, dass es nicht um das OB geht sondern nur um das WIE!

Weiter so

Die erste Phase der Projektklärung dauerte mir zu lange.

Es gibt noch viel Abwägung zu tun

Bitte jetzt Ziele abarbeiten! Das ist die Aufgabe der Planer!

Online ist mega praktisch!

War heute eine gute Veranstaltung, haben uns ernst genommen gefühlt.

Wurde heute positiv überrascht!

Weniger Erläuterungen zum Verfahren und mehr technische Informationen

Der Weg ist richtig soweit

Besseres Mikro für Herrn Kuhn!

## Anhang

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stufen im fachplanerischen Prozess .....	5
Abbildung 2: Neue Planungswerkstätten im Beteiligungsprozess .....	6