

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/8265 –**

Hochrheinautobahn A 98, Bauabschnitt A 98.5 Abschnitt Karsau–Wehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bau der Bundesautobahn 98, Abschnitt 98.5 Karsau–Wehr ist ein Vorhaben aus der Bundesverkehrswegeplanung der 1980er-Jahre. Laut Bundesverkehrswegeplan (2003) ist die Bundesautobahn 98.5 im Abschnitt Karsau–Wehr eingestuft als Projekt des Vordringlichen Bedarfs. Da beim Bau der A 98.5 naturschutzfachliche Konflikte erwartet werden, ist sie zudem eingestuft als „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“. Ferner wird die A 98.5 im aktuellen Investitionsrahmenplan der Bundesregierung als zweistreifiges planfestgestelltes Neubauprojekt ausgewiesen.

Das Regierungspräsidium Freiburg plant die Weiterführung der A 98 von Rheinfeldern–Karsau–Wehr auf der so genannten Bergtrasse. Konkrete Planungsalternativen wie die „Kleine Talvariante“ (Stefanslochvariante) oder der dreispurige Ausbau der B 34 mit Umfahrungen der Städte und Ortschaften im Rheintal als naturschutzverträgliche Alternativen zur Autobahnplanung werden ausgeschlossen. Seit Offenlegung des Planfeststellungsverfahrens liegen nach Angaben des Regierungspräsidiums Freiburg bereits rund 900 private Einwendungen vor.

Der geplante Bau der Bergtrasse hätte die Durchschneidung und Zerstörung von FFH-Gebieten (Flora-Fauna-Habitat) sowie die Zerstörung von amtlich geschützten Biotopen und den Verlust landwirtschaftlichen Flächen zur Folge. Es ist nicht erkennbar, dass die geplante Trassenführung dem gesetzlichen Auftrag des Bundesverkehrswegeplans 2003 für „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ gerecht wird.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Autobahn A 98 im fraglichen Bereich mit der Bezeichnung Rheinfeldern/Karsau–Bad Säckingen (Bundesstraße B 518) enthalten. Die Nennung des Bauabschnittes Autobahn A 98.5 ist lediglich eine interne Ordnungsbezeichnung der baden-württembergischen

Straßenbauverwaltung. Bei der Beantwortung wird daher im Weiteren die Bedarfsplanbezeichnung Verwendung finden. Die Kostenangaben beziehen sich auf die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthaltene erste Fahrbahn.

Entgegen den Ausführungen im Vortext der Kleinen Anfrage ist die Autobahn A 98 im bezeichneten Bereich nicht im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) enthalten.

1. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Bau des Autobahnabschnittes A 98.5 Karsau–Wehr?

Für die Autobahn A 98 zwischen Rheinfeldern/Karsau und Bad Säckingen (Bundesstraße B 518) läuft seit Herbst 2007 das Planfeststellungsverfahren.

2. Wann wurde die geplante Variante der Bergtrasse vom Bund genehmigt?

Die erste Genehmigung erfolgte im Februar 1983. Im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens werden die entsprechenden Planunterlagen derzeit von der zuständigen baden-württembergischen Straßenbauverwaltung überarbeitet.

3. Wurde eine Trassenvariante auf Grundlage des vorhandenen Straßennetzes untersucht, wie es der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag erfordert?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Unabhängig vom besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag erfordert jede Planung die Prüfung von Trassenvarianten im vorhandenen Straßennetz. Vom Land wurden daher mehrere Trassenvarianten im Nahbereich der bestehenden Bundesstraße B 34 – zuletzt im Jahre 2007 – untersucht. Nach erfolgter Abwägung wurde zugunsten der Bergtrasse entschieden.

4. Hat seitdem eine Kostenanpassung stattgefunden?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Ja, siehe Antwort zu Frage 6.

5. Wie hoch sind die Kosten für die ursprünglich vom Bund genehmigte Trassenführung?

Rund 88,9 Mio. Euro.

6. Wie hoch sind die Kosten für die derzeit vom Regierungspräsidium Freiburg geplante Trassenführung?

Rund 139 Mio. Euro.

7. Wann wurden die Kostendaten erstellt, die die Grundlage für das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A 98.5 im Abschnitt Karsau–Wehr sind?

Im Jahr 2002.

8. Entspricht das im Bundesverkehrswegeplan errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A 98.5 im Abschnitt Karsau–Wehr noch dem aktuellen Stand?

Nein

9. Inwieweit wurden bei der Nutzen-Kosten-Analyse der A 98.5 Umwelteffekte und induzierte Verkehre berücksichtigt?

Umwelteffekte und induzierter Verkehr wurden gemäß der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt.

10. Ist eine überarbeitete Trassenvariante bekannt?

Wenn ja, wann ist die Trassenvariante überarbeitet worden?

Ja. Die Überarbeitungen fanden aktuell in den Jahren 2000 und 2007 statt.

11. Wurden die FFH-Gebiete in der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt?

Wenn ja, in welcher Art und Weise, und mit welchem Ergebnis?

Von der zuständigen Auftragsverwaltung Baden-Württemberg wurden neben einer Umweltverträglichkeitsstudie auch FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Danach ist mit erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten zu rechnen. Das Projekt kann daher nur im Wege einer Abweichungsprüfung zugelassen werden.

12. Wie wurde der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag abgearbeitet?

Der naturschutzfachliche Planungsauftrag gilt erst als abgearbeitet, wenn mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend und mit besonderer Sorgfalt abgearbeitet sind. Das erfordert neben der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auch die aktuelle und umfassende Darstellung der FFH-Thematik und des Artenschutzes und der sich daraus ableitenden Maßnahmen.

13. Gibt es einen landschaftspflegerischen Begleitplan?

Wenn ja, wann wurde dieser erstellt?

Ja. Die Aufstellung erfolgte im Zuge der Fortschreibung der Planunterlagen im Jahre 2007. Die Unterlagen werden derzeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überarbeitet (siehe Antwort zu Frage 2).

14. Wurden die Kosten, die sich aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan ergeben, bestätigt und in die Nutzen-Kosten-Analyse eingerechnet?

Ja

15. Übernimmt der Bund die zusätzlichen entstehenden Kosten oberhalb des genehmigten Kostenrahmens?

Wenn nein, wer kommt für die Kosten auf?

Die Kosten des Projektes trägt der Bund als Baulastträger der Autobahn A 98. Dies gilt auch für die im Planungsprozess erforderlich werdenden Kostenanpassungen, sofern diese aus Sicht des Bundes begründet sind.