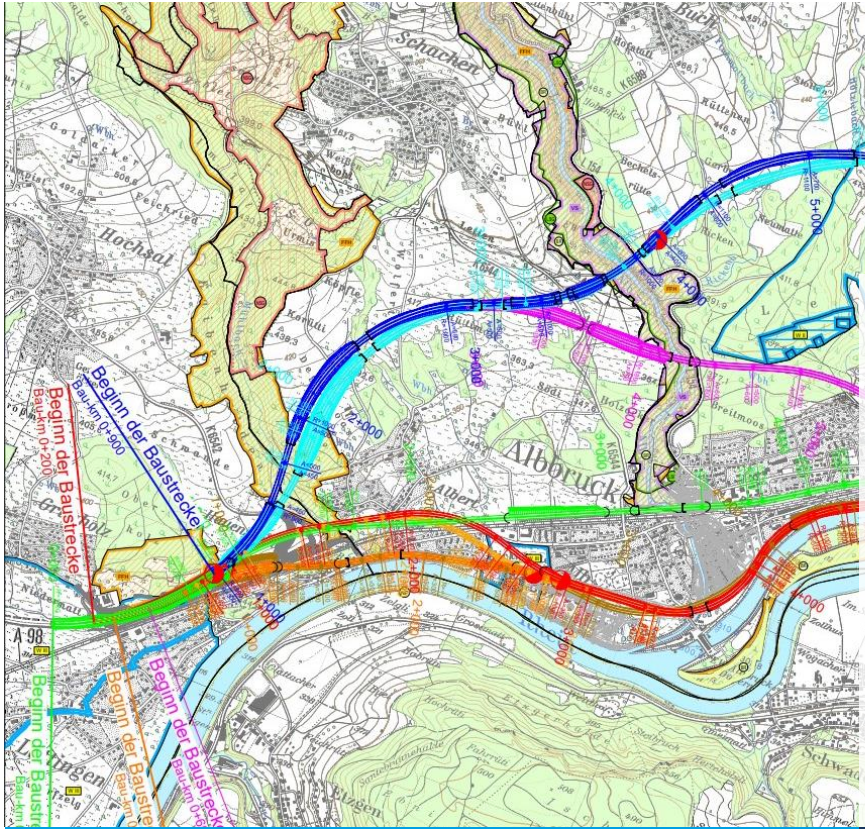
Herzlich willkommen
Zum Begleitgremium 3



Begleitgremium 3
„A 98 im Dialog“

Digitale Videokonferenz

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

zebralog

DEGES

16. Mai 2022 | 14:00-16:00 Uhr

www.a98-im-dialog.de

I.

Begrüßung und Einstieg

Ziele der heutigen Veranstaltung

- Information und Prozessklarheit zu Planung und Beteiligung
  - Stand der Variantendiskussion
  - Stand der Beteiligung
  - Nächsten Schritte
- Feedback und Bewerbung aus dem Gremium einholen

Was erwartet Sie heute?

14:00 Uhr	**I. Begrüßung und Einstieg**
14:05 Uhr	**II. Informationsblock zum Planungsprozess**
15:05 Uhr	**III. Ausblick weiterer Prozess: Abstimmungstermine für die Planung und nächste Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung**
15:15 Uhr	**IV. Diskussion: Zeit für Rückfragen und Feedback**
15:55 Uhr	**V. Abschluss und Verabschiedung**
16:00 Uhr	**Ende**

Was erwartet Sie heute?

14:00 Uhr	**I. Begrüßung und Einstieg**
14:05 Uhr	**II. Informationsblock zum Planungsprozess**
15:05 Uhr	**III. Ausblick weiterer Prozess: Abstimmungstermine für die Planung und nächste Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung**
15:15 Uhr	**IV. Diskussion: Zeit für Rückfragen und Feedback**
15:55 Uhr	**V. Abschluss und Verabschiedung**
16:00 Uhr	**Ende**

II.

Informationsblock zum Planungsprozess

- Planungsprozess und Historie
- Überblick zum bisherigen Arbeitsprozess und zu den Ergebnissen
- Erläuterung zur Methodik (Gewichtung, Herleitung)
- Ziele der Region

BAB 98 Abschnitte 8/9
Hauenstein – AS Tiengen West

Begleitgremium
Ergebnis der Variantenbewertungen

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Die Autobahn

DEGES

16.05.2022

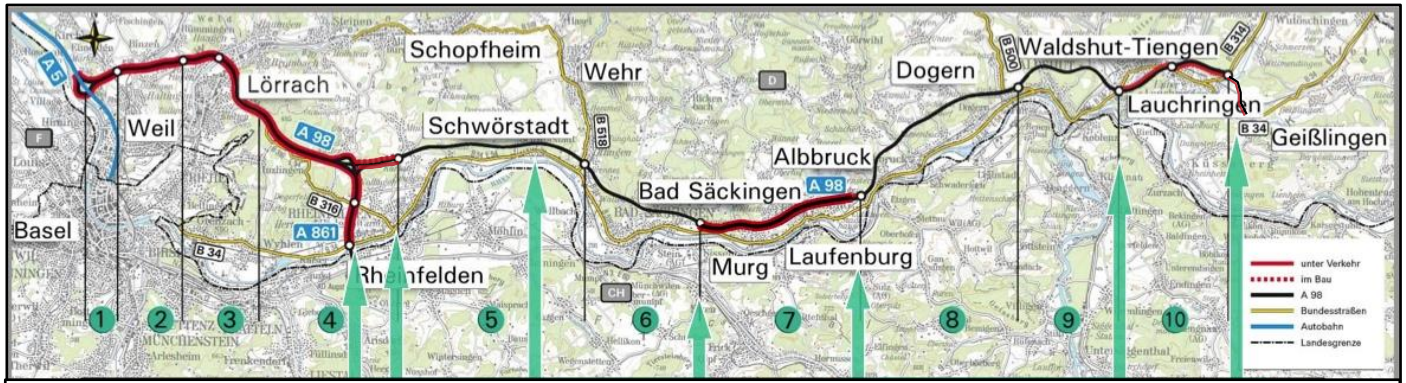
Inhalt

- Projektüberblick, Planungsauftrag und Zielsetzung
- Vorstellung der vorteilhaftesten Variante
- Variantenvergleich
  - Methodik
  - Ergebnis formalisiertes Bewertungsverfahren
  - Ergebnis Umweltbelange
    - Gebietsschutz
    - Artenschutz
- Gesamtergebnis Variantenvergleich
- Weiterer Projektablauf / Öffentlichkeitsinformation

DEGES

Projektüberblick

Gesamtübersicht der einzelnen Abschnitte der A 98



A98.1-3	A98.4	A98.5	A98.6	A98.7	A98.8/9	A98.10	B 34
Weil a. Rhein Lörrach-Ost	Lörrach-Ost Rheinfelden	Rheinfelden Schwörstadt	Schwörstadt Murg	Murg Hauenstein	Hauenstein Tiengen-West	Tiengen-West Lauchringen	OU Ober- lauchringen
unter Verkehr	unter Verkehr	im PF-Verfahren (Autobahn GmbH)	Vorplanung (DEGES)	unter Verkehr	Vorplanung (DEGES)	unter Verkehr	unter Verkehr
2-bahnig 4-streifig	2-bahnig 4-streifig			1-bahnig 3-streifig		1-bahnig 2-streifig	1-bahnig 2-streifig

DEGES

Projektüberblick

Projekthistorie

Abschnitt 8/9

1960	Erste Planungen der Hochrheinautobahn bzw. Hochrheinschnellstraße
1970	Linienbestimmung § 16 FStrG (Bergtrasse)
1986 – 1993	Erste Gegenüberstellungen und Vergleiche von unterschiedlichen „Berg-“ und „Taltrassen“
1995	Ergänzende Variantenuntersuchungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie
2004	Unterschiedliche Variantenuntersuchungen „Bergtrassen“, „Taltrassen“, „Trassen auf Schweizer Hoheitsgebiet“
2007	Variantenvergleich von bereits vorliegenden Trassen (2 Berg- und 3 Taltrassen), sowie neu entwickelter Trassen (3 Tal- und 5 Bergtrassen) keine vertieften Umweltuntersuchungen, Vorzugsvariante: „Riedtrasse“

Abfahrt Hauenstein

2008	Planungen zur Optimierung der Gefällestrecke
2015	Machbarkeitsstudie: Abstieg ins Rheintal als 1. Ausbaustufe, mögliche Verknüpfung mit Bergtrasse oder Taltrasse (2. Ausbaustufe) wird berücksichtigt

Fazit: keine abgeschlossene Voruntersuchung (auf Basis aktueller Datengrundlagen)

DEGES

Projektüberblick
Planungsauftrag und Zielsetzung

- Planungsauftrag gemäß Bedarfsplan für Bundesfernstraßen:
  längsgeteilte Dringlichkeit: 1. Fahrbahn: Vordringlicher Bedarf
  2. Fahrbahn: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

- Erneute Voruntersuchungen unter Berücksichtigung von bereits vorhandenen Trassenvarianten aus früheren Planungsphasen, Aktualisierung von Datengrundlagen für eine ergebnisoffene, systematische Untersuchung und Bewertung aller in Betracht kommenden Trassenvarianten.
- Umweltfachliche Aspekte sind im Planungsablauf zu berücksichtigen. Eine Vorzugsvariante sollte möglichst keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten oder artenschutzrechtlichen Belangen hervorrufen.
- Durchführung und Integration eines Beteiligungsverfahrens in die laufenden Fachplanungs-arbeiten mit dem Ziel, Bürger und Interessensvertreter der Region aktiv an der Entwicklung und Bewertung von neuen Trassenvarianten zu beteiligen („Ziele der Region“).

→ **Rechtssichere Variante**

DEGES

Bürgerbeteiligungsverfahren

Planungswerkstätten

Planungswerkstatt

1 (26.11.2019)

Fachliche/rechtliche Grundlagen der Variantenplanung, Variantenvorschläge und Prüfaufträge

2a (26.05.2020, digital)

Ziele + Kriterien, Vorstellung des Bearbeitungsstandes zu den Prüfaufträgen; erste Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen

2b (15.09.2020 + Exkursion)

Grundlagenermittlung der Umweltplanung, Raumwiderstandsanalyse, Konfliktschwerpunkte, Variantenoptimierung

3a (03.12.2020, digital)

Vorstellung des Planungsstands der Trassenvarianten/ Prüfaufträge

3b (14.10.2021, digital)

Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und Bewertungsmethodik für den Variantenvergleich

4 (17.05.2022)

Vorstellung der Ergebnisse des Variantenvergleichs – Herleitung der Vorzugslösung

DEGES

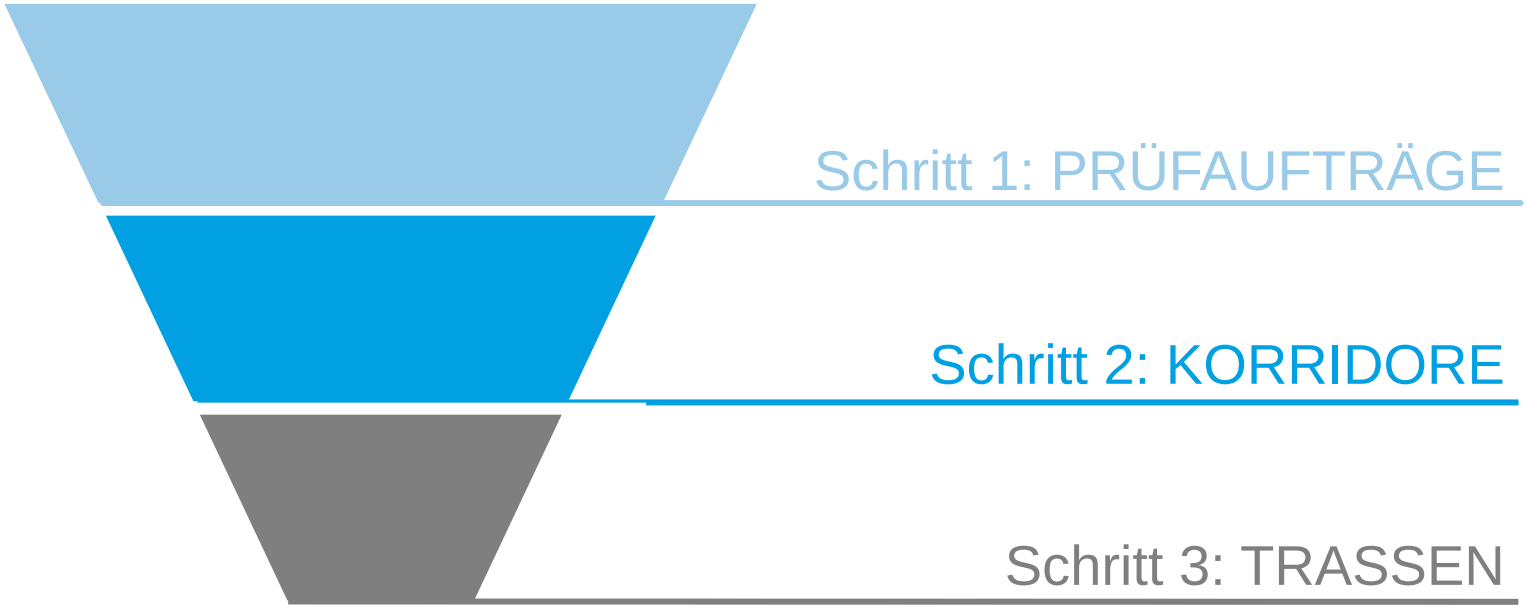
Variantenvergleich

Entwicklung der Varianten für den gesamthaften Variantenvergleich

DEGES

Variantenvergleich

Erarbeitung und Übersicht der Varianten



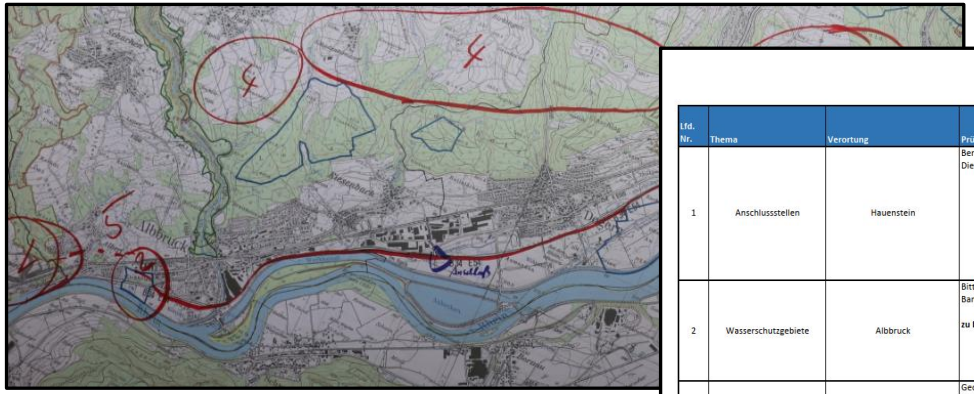
DEGES

Variantenvergleich

Erarbeitung und Übersicht der Varianten

(Stand November 2019 / PW 1)

Schritt 1: PRÜFAUFTRÄGE



Übersicht Prüfaufträge A98 Hauenstein- AS Tiengen West

Lfd. Nr.	Thema	Verortung	Prüfauftrag	Bearbeitungsstand/ Information Stand Nov. 2020
1	Anschlussstellen	Hauenstein	Bereich Abfahrt Hauenstein: Die Anbindung der K6542 nach Hochsal soll bestehen bleiben.	Das Verkehrsgutachten gibt erste Aufschlüsse, inwieweit eine Anbindung der K6542 direkt an eine Anschlussstelle der A98 erfolgen kann bzw. muss. Eine Anbindung der K6542 an das nachgeordnete Netz (innerstädtische Erschließung) muss generell sichergestellt werden. Weiter muss zur Verortung der Anschlussstellen der grundsätzliche Trassenverlauf der A98 ebenfalls in die Überlegungen mit einbezogen werden.
2	Wasserschutzgebiete	Albbruck	Bitte den Schutzgebietsstatus des Wasserschutzgebietes Bannhaag überprüfen **zu beachten**: Anschluss Krankenhaus	Der Schutzgebietsstatus des Wasserschutzgebietes Bannhaag wurde beim Landesamt für Umwelt BW nochmals abgefragt und mit den vorliegenden Daten verglichen.
3	Geologie	Waldshut	Geologische Oberflächenuntersuchung (Hangrutschung) **zu beachten**: Hangrutschung	Die Hinweise in Bezug auf Hangrutschungen und brüchige Gesteinsschichten haben wir zur Kenntnis genommen. Im Zuge der beauftragten geologischen Beurteilung zur Variantenfindung werden diese Themen näher betrachtet, untersucht und bewertet.
			Bodenqualität hinsichtlich landwirtschaftlicher Aspekte	Die Bodenqualität hinsichtlich landwirtschaftlicher Aspekte wird im Zuge der Bearbeitung des Schutzgutes Boden in der Umweltverträglichkeitsstudie und des Landschaftspflegerischen Begleitplans berücksichtigt und bewertet.

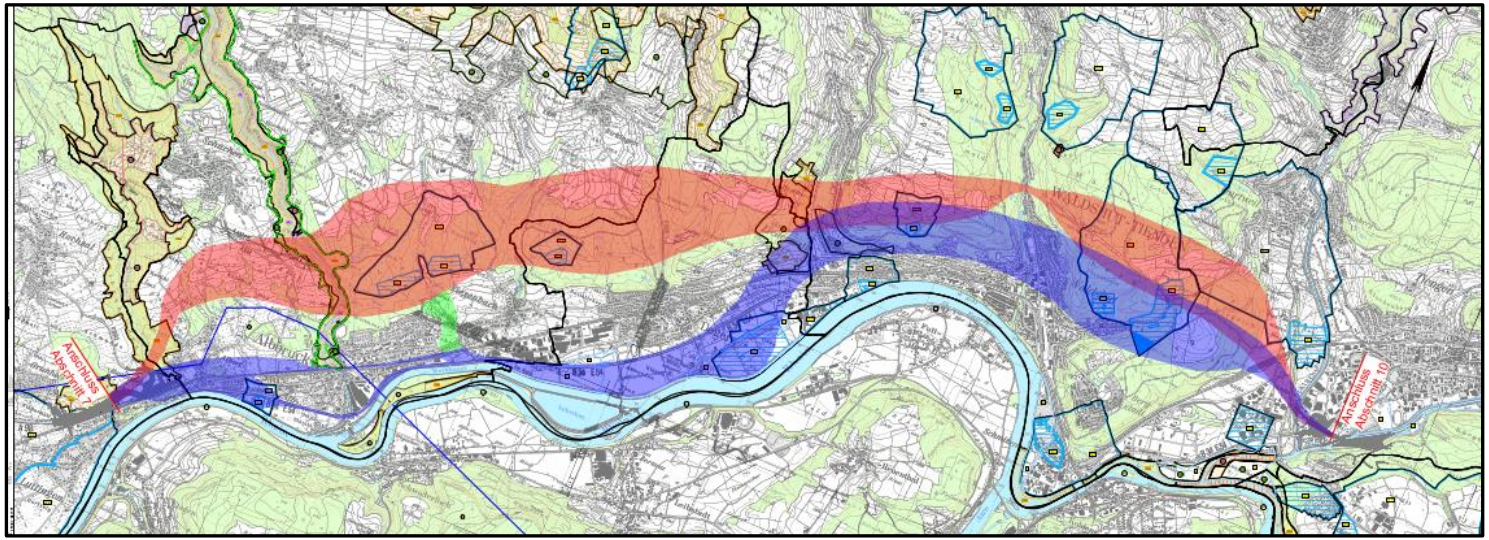
DEGES

Variantenvergleich

Erarbeitung und Übersicht der Varianten

(Stand Mai 2020 / PW 2a)

Schritt 2: KORRIDORE



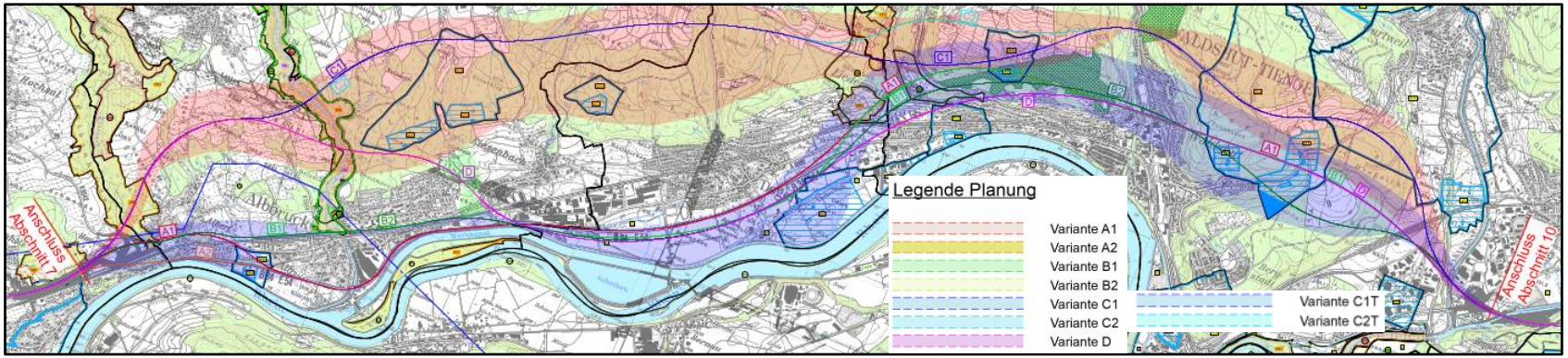
DEGES

Variantenvergleich

Erarbeitung und Übersicht der Varianten

(Stand September 2020 / PW 2b)

Schritt 3: TRASSEN

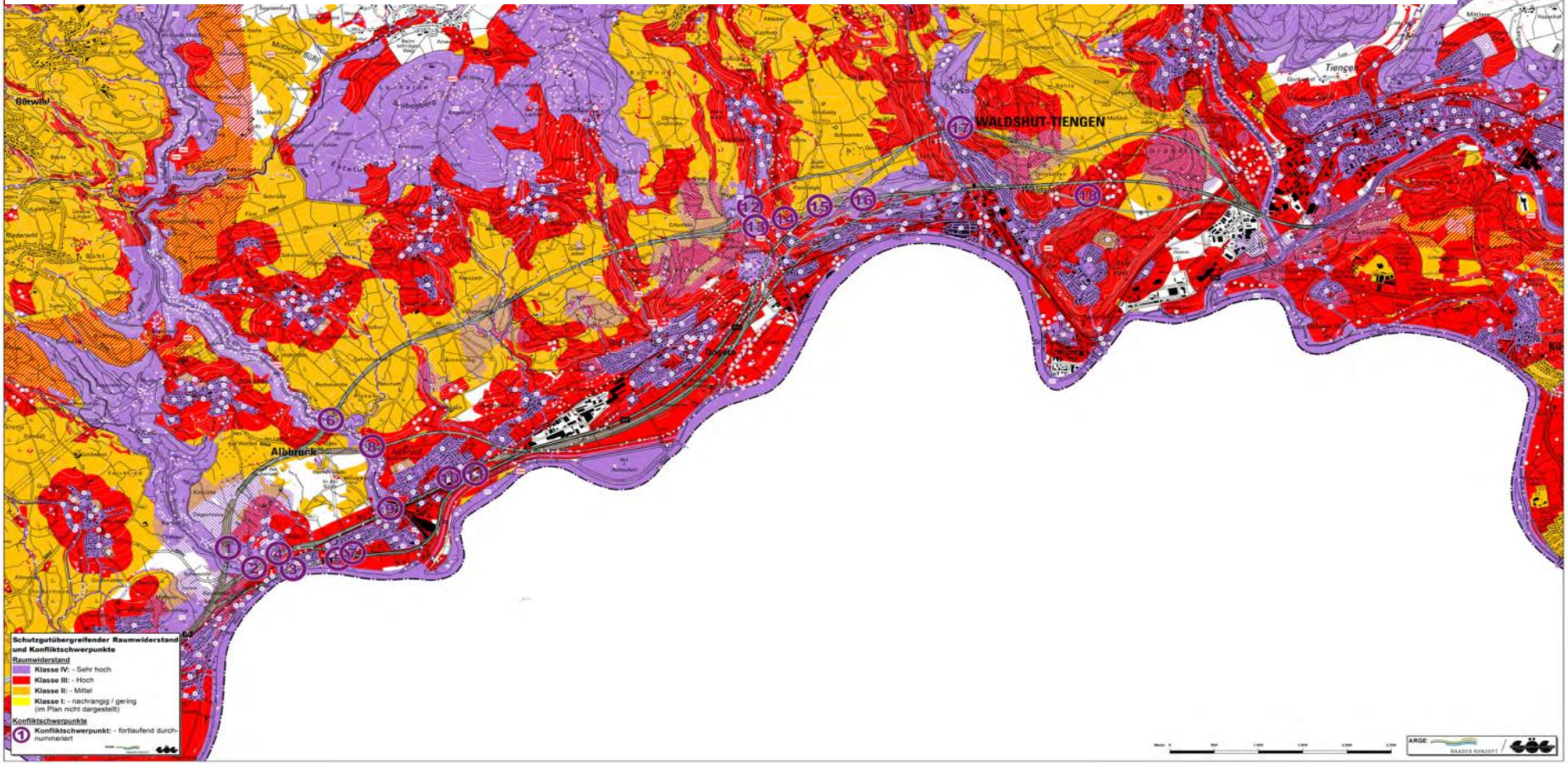


- Berücksichtigung von Trassenvorschlägen aus den Planungswerkstätten
- Berücksichtigung von Trassenvarianten aus vorangegangenen Untersuchungen (2007)

DEGES

Variantenvergleich

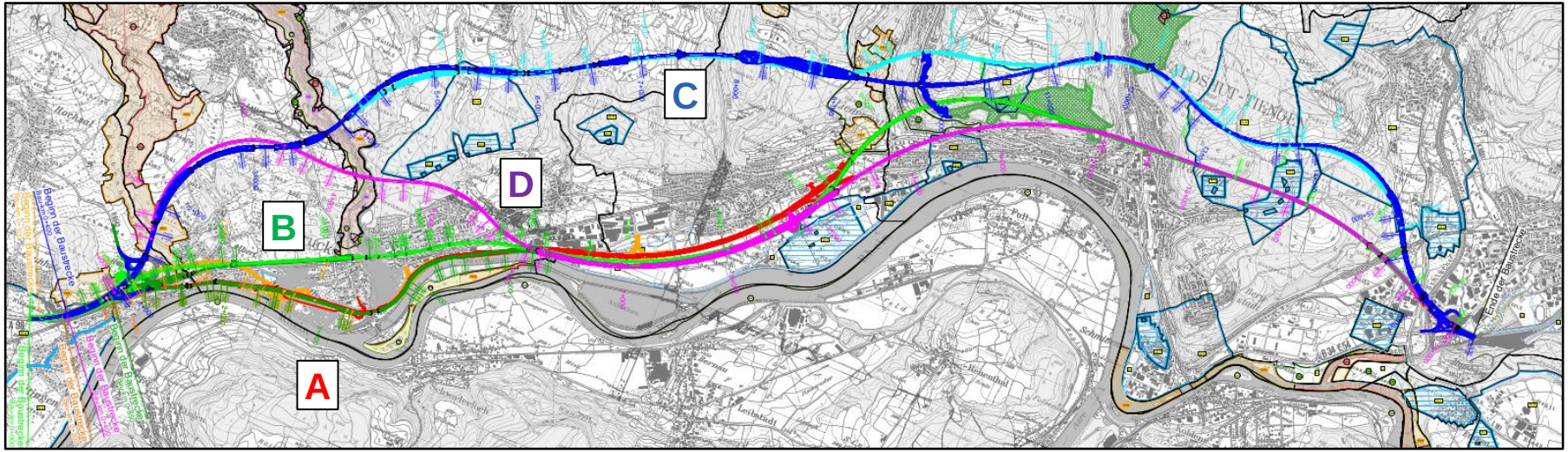
Schutzgutübergreifender Raumwiderstand und Konfliktschwerpunkte



Variantenvergleich

Übersicht der Varianten

(Stand Oktober 2021 / PW3b)



- Taltrasse: A1, A2, A3, A4 „bestandsnah B 34“ Unterschiede im Bereich Albert / Abfahrt Hauenstein
- Taltrasse: B1a, B2a, B3 „bahnparallel“ Unterschiede in der Gradiente (Querung Albtal)
- Bergtrasse: C1a, C1aT, C2, C2aT „mod. Riedtrasse“ Unterschiede im Bereich Liedermatte / Eschbach
- Kombination: D, Da „Kiesenbach“

DEGES

Vorstellung vorteilhafteste Variante

Ergebnis

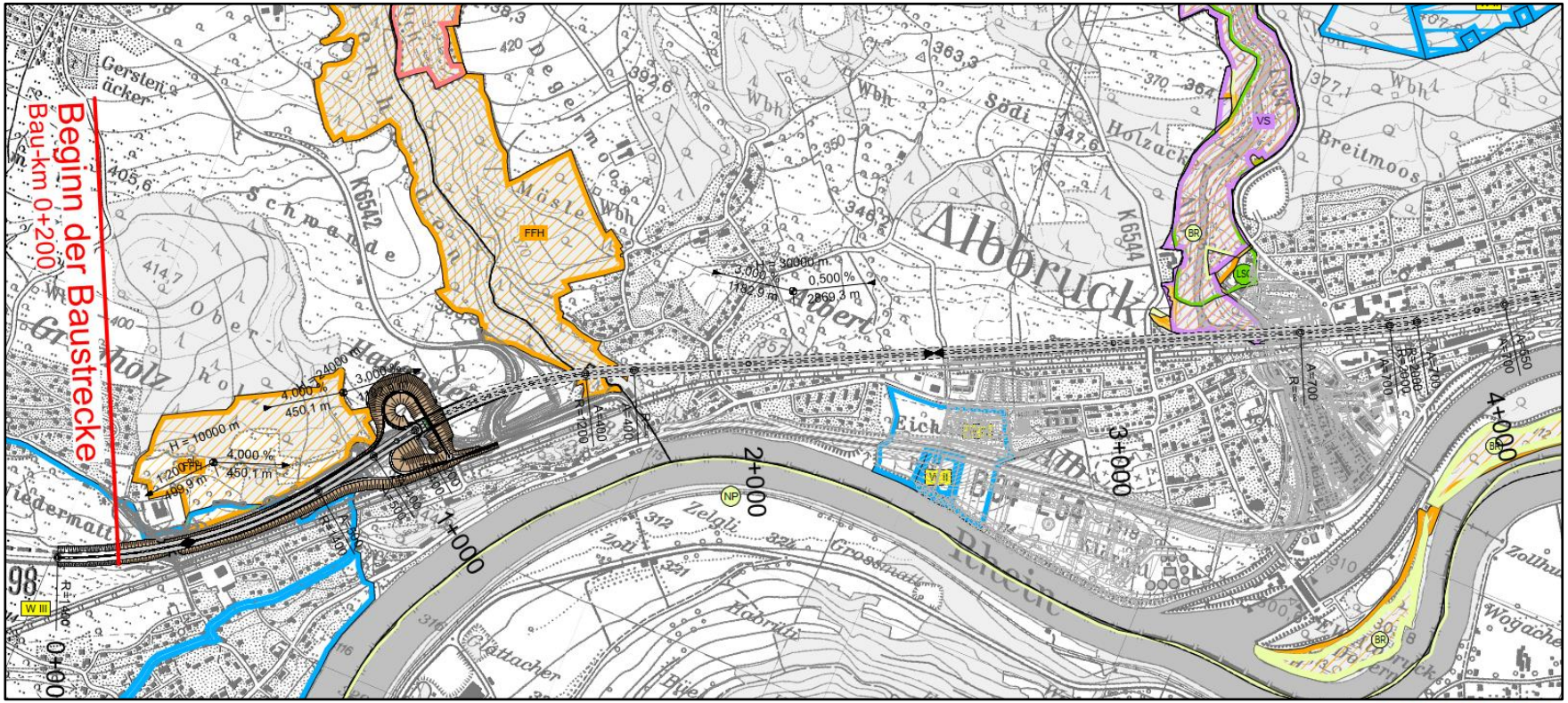
DEGES

Beschreibung vorteilhaftesten Variante

Variante B2a

Beschreibung vorteilhaftesten Variante

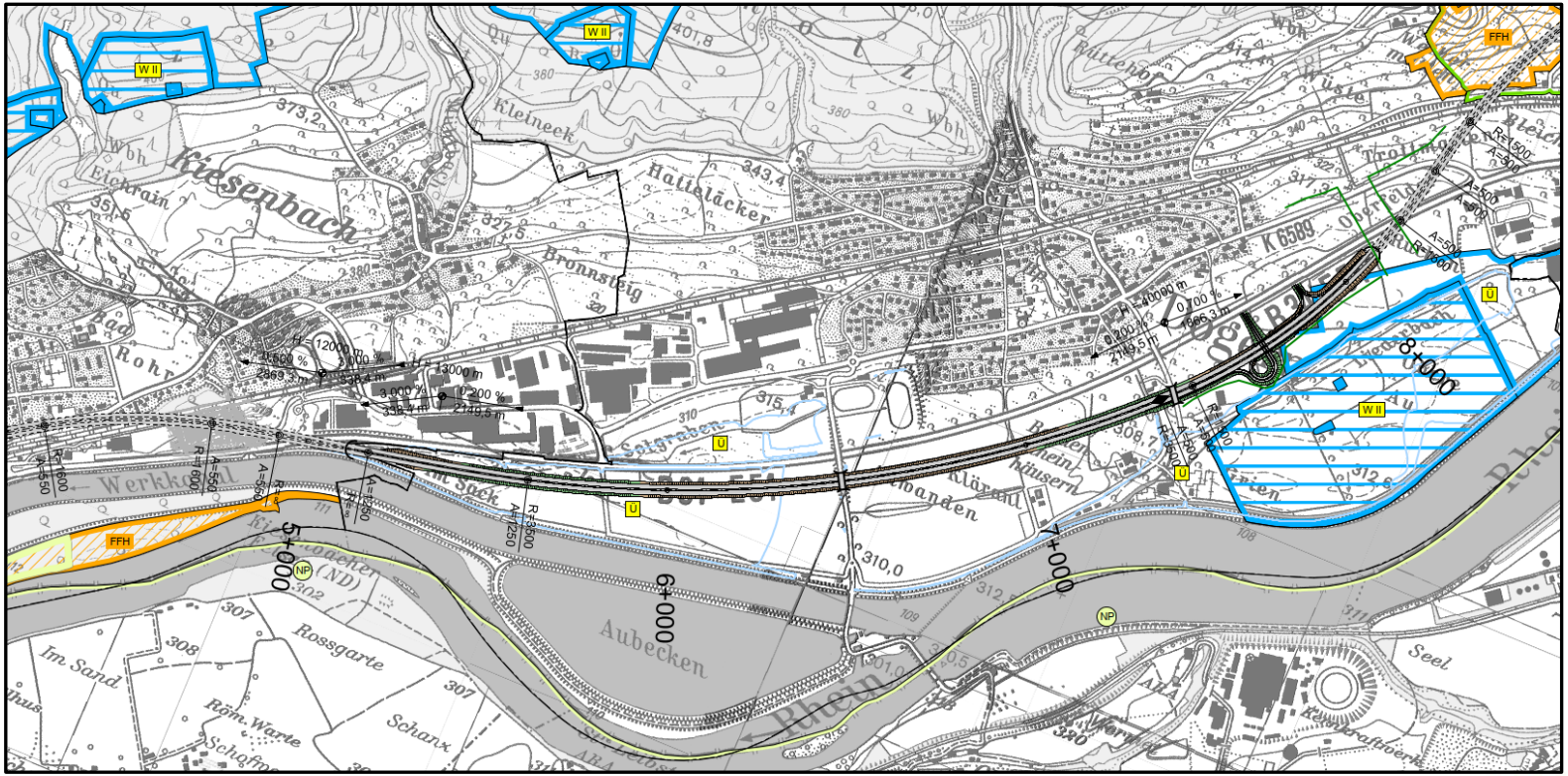
Lageplan - Auszüge Variante B2a



DEGES

Beschreibung vorteilhaftesten Variante

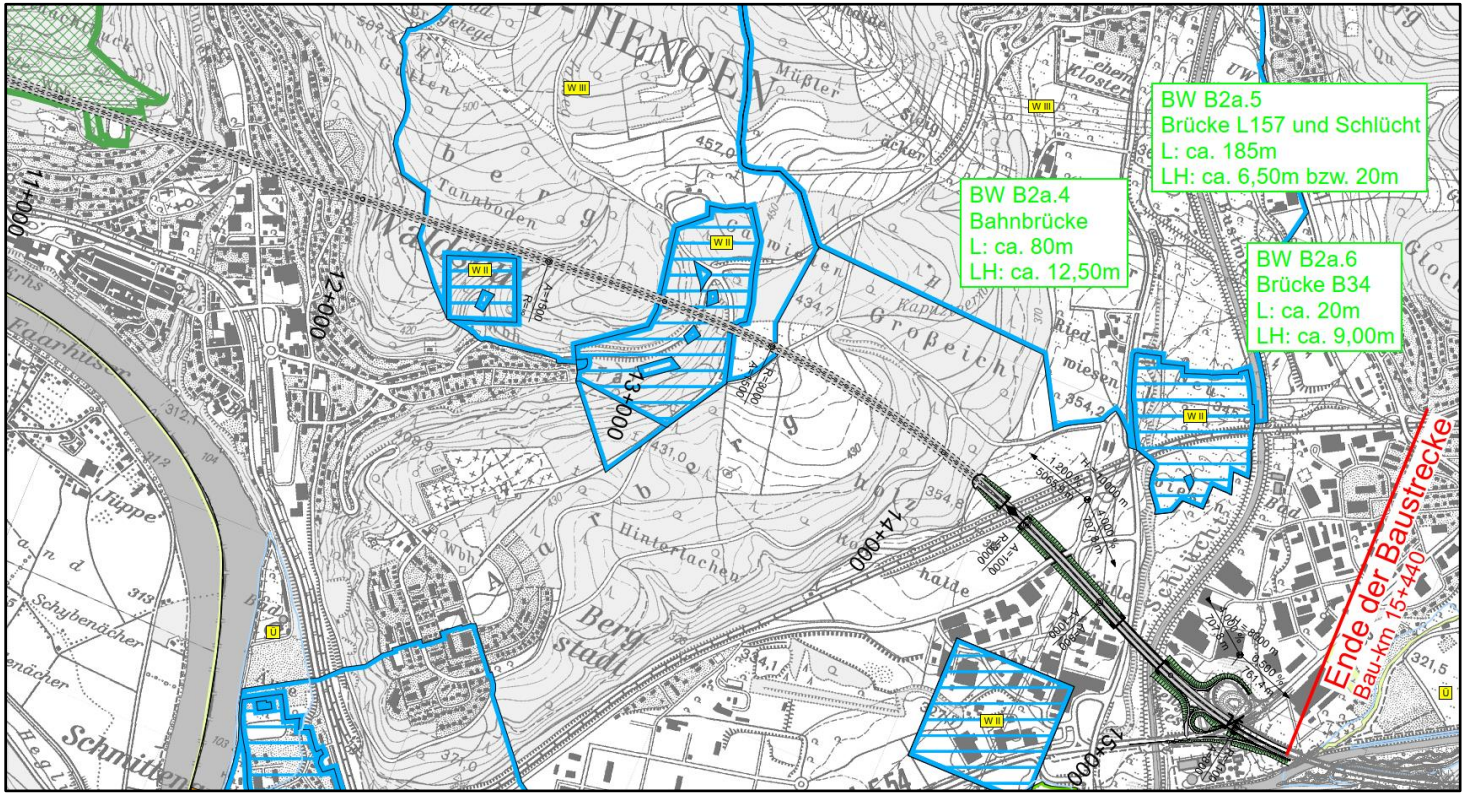
Lageplan - Auszüge Variante B2a



DEGES

Beschreibung vorteilhaftesten Variante

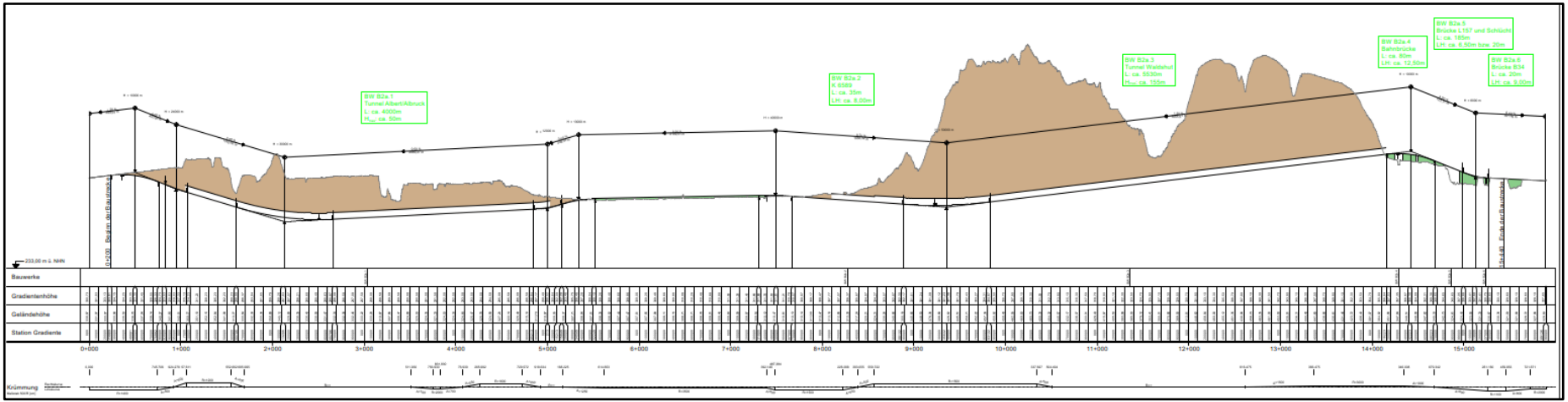
Lageplan - Auszüge Variante B2a



DEGES

Beschreibung vorteilhaftesten Variante

Höhenplan - Variante B2a



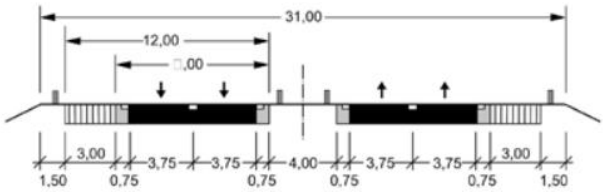
DEGES

Beschreibung der vorteilhaftesten Variante

Variante B2a / Querschnittskonzept

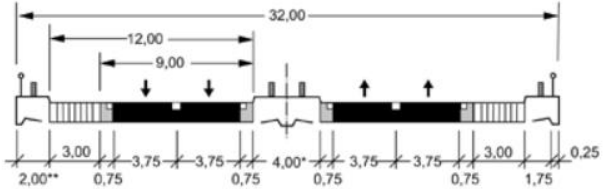
Bereich freie Strecke

RQ 31



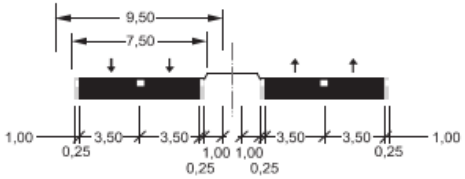
Bereich Brücke

RQ 31 B



Bereich Tunnel

31 t



DEGES

Beschreibung der vorteilhaftesten Variante

Varianten B2a

Erläuterungen zum Knotenpunktkonzept

- Die in Betracht kommende Vorzugsvariante wird mit der Anschlussstelle Hauenstein, der Anschlussstelle Waldshut und der Anschlussstelle Tiengen- West mit dem untergeordneten Verkehrsnetz verknüpft.

- Alle Anschlussstellen sind als teilplanfreie Knotenpunkte nach den Vorgaben der RAA konzipiert.

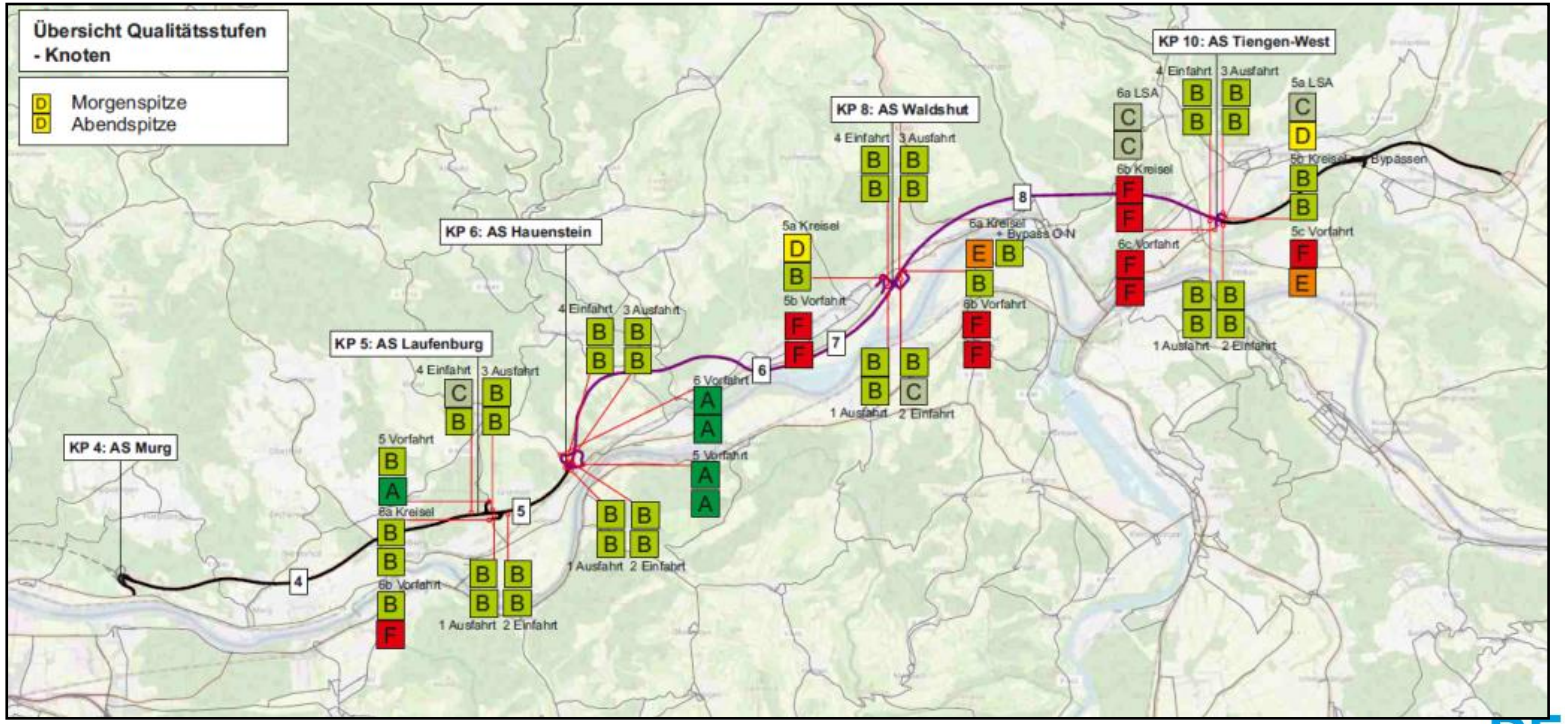
- Im Zuge des Verkehrsgutachtens wurde die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte nach HBS 2015 untersucht. Vorfahrtsknoten sind hier zum Teil überlastet. Abhilfe kann jedoch durch die Anordnung einer LSA Anlage bzw. eines Kreisverkehrs geschaffen werden. Für die Anschlussstellen Tiengen- West wurde im Nachgang des durchgeführten Verkehrsgutachten eine ergänzende Betrachtung durchgeführt. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Szenarien (LSA, Turbokreisel, Bypässe) kann auch hier eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden.

DEGES

Beschreibung der vorteilhaftesten Variante

Variante B2a

Erreichung der Verkehrsqualität



DEGES

Beschreibung der vorteilhaftesten Variante

Variante B2a

Übersicht der wesentlichen Ingenieurbauwerke

Bauwerksbezeichnung	Bauwerkslänge (m)	Max. dH zum Gelände (m)
Tunnel Albert/ Albbruck	ca. 4.000 m	max. H: ca. 50 m
Brücke K6589	ca. 35 m	LH: ca. 8 m
Tunnel Waldshut	ca. 5.530 m	Max. H: ca. 155 m
Bahnbrücke	ca. 80 m	LH: ca. 7,40 m
Brücke L 157 / Schlücht	ca. 185 m	LH: ca. 6,50 m bzw. 20 m
Brücke B34	ca. 20 m	LH: ca. 8,0 m

Gesamt Streckenlänge: ca. 15.440 m

Gesamtlänge Tunnel: ca. 9.530 m
Gesamtlänge Brücke: ca. 320 m

FAZIT: rund 64 % des Streckenverlaufs werden in bzw. über Ingenieurbauten geführt

DEGES

Beschreibung der vorteilhaftesten Variante

Variante B2a

		Baukosten (netto)	Baukosten inkl. Grunderwerb	Baukosten (brutto)
Kosten gem. Variantenvergleich 21.11.2006	→ Kiesenbachtrasse	395 Mio. €	-	470 Mio. €
	→ Riedtrasse	285 Mio. €	-	340 Mio. €
Kosten gem. Anmeldung BVWP (RP Freiburg) 26.07.2013	→ Riedtrasse	321 Mio. €	327 Mio. €	388 Mio.€
Kosten gem. Kostenschätzung DEGES März 2022	→ Variante A2	747 Mio. €	774 Mio. €	889 Mio. €
	→ Variante A3	820 Mio. €	845 Mio. €	976 Mio. €
	→ **Variante B2a**	**985 Mio. €**	**996 Mio. €**	**1.172 Mio. €**
	→ Variante B3	926 Mio. €	945 Mio. €	1.102 Mio. €
Riedtrasse →	→ Variante C1a	1.032 Mio. €	1.044 Mio. €	1.228 Mio. €
	→ Variante C2aT	1.043 Mio. €	1.053 Mio. €	1.241 Mio. €
Kiesenbachtrasse →	→ Variante Da	1.137 Mio. €	1.143 Mio. €	1.353 Mio. €

DEGES

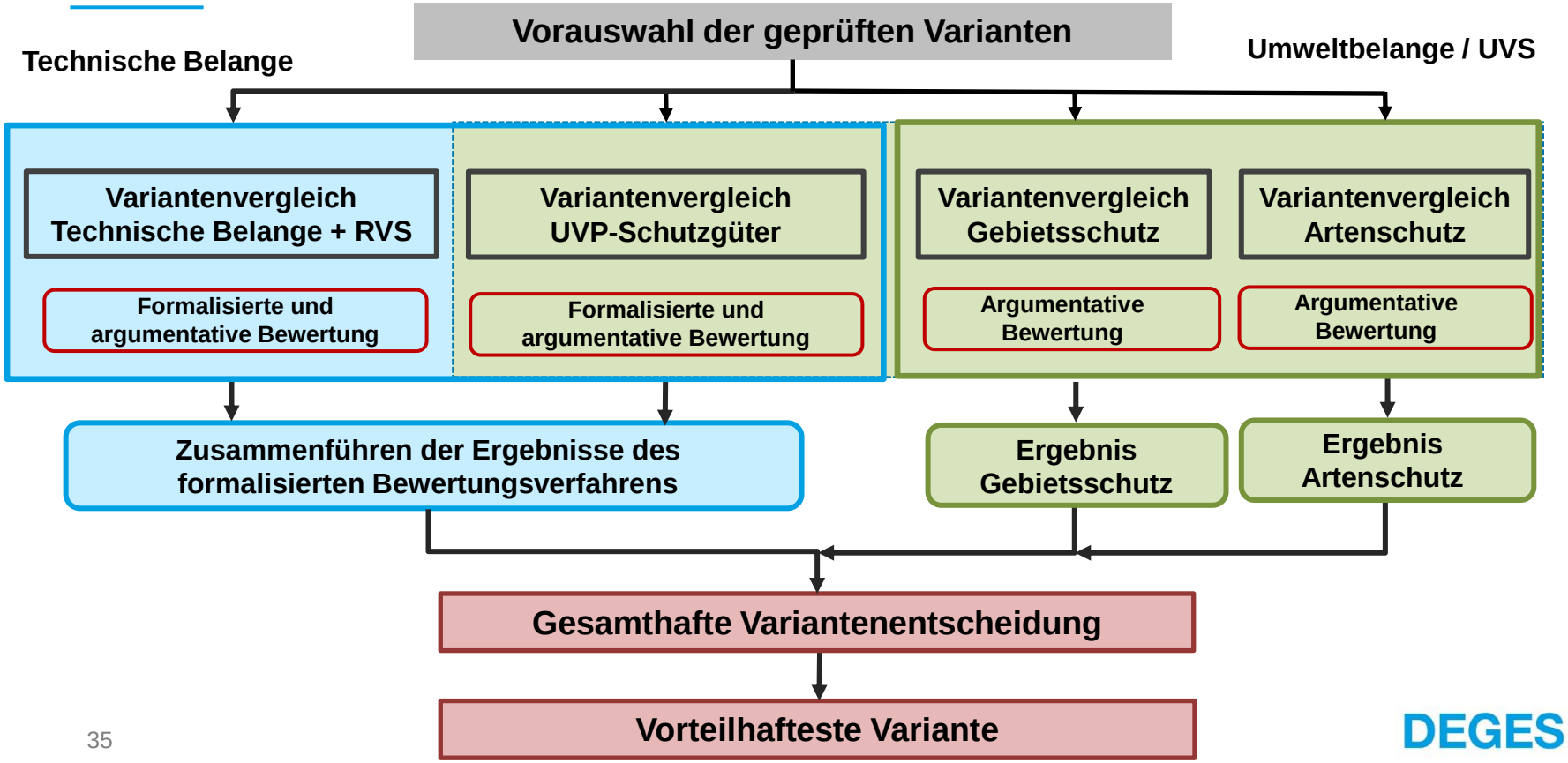
Variantenvergleich

Methodik

DEGES

Variantenvergleich

Methodik / Übersicht Gesamtprozess



DEGES

Variantenvergleich

Formalisiertes Bewertungsverfahren

DEGES

Variantenvergleich

Gesamtergebnis des formalisierten Bewertungsverfahren (RE 2012)

	Gesamtbewertung	Gewichtung PW3b	Variante A2		Variante A3		Variante B2a		Variante B3		Varianten C1a		Variante C2aT		Variante Da	
1	Raumstrukturelle Wirkung und Städtebau	14%	3,04	0,4256	3,38	0,4732	3,82	0,5348	2,83	0,3962	1,58	0,2212	3,22	0,4508	3,51	0,4914
2	Verkehrliche Beurteilung	22%	3,20	0,704	3,59	0,7898	3,96	0,8712	3,95	0,869	3,56	0,7832	3,24	0,7128	3,93	0,8646
3	Entwurfs- und Sicherheits-technische Beurteilung, bautechnische Realisierbarkeit	9%	1,35	0,1215	1,47	0,1323	3,30	0,297	2,37	0,2133	3,74	0,3366	3,17	0,2853	3,13	0,2817
4	Umwelt	46%	1,98	0,91264	2,37	1,0879	3,61	1,66198	2,48	1,14172	2,58	1,18542	4,04	1,85932	3,68	1,69464
5	Kosten des Vorhabenträgers	9%	4,36	0,3924	3,74	0,3366	2,48	0,2232	3,18	0,2862	2,98	0,2682	2,34	0,2106	1,50	0,135
		100%		2,56		2,82		3,59		2,91		2,79		3,52		3,47

- **Gewichtungen der einzelnen Kriterien aus dem Gremium der Planungswerkstatt 3b**

DEGES

Variantenvergleich

Gesamtergebnis / Sensitivitätsbetrachtung formalisiertes Bewertungsverfahren

Gewichtungsszenarien zur belangübergreifenden Gesamtabwägung

	Gesamtabwägung Planungswerkstatt 3b	Szenario 1 Fachplanerische Gesamtabwägung	Szenario 2 Umwelt/ Mensch	Szenario 3 Kosten	Szenario 4 Verkehr	Szenario 5 Gleich-gewichtung	Szenario 6 Extrem Kosten	Szenario 7 Extrem Verkehr
Raumstrukturelle/ städtebauliche Belange	14%	10%	10%	10%	5%	20%	10%	10%
Verkehrliche Beurteilung	22%	15%	10%	10%	40%	20%	10%	60%
Entwurfs-/Sicher-heitstechnik /Bautechnik	9%	15%	10%	20%	25%	20%	10%	10%
Umwelt (UVS)	46%	40%	60%	10%	20%	20%	10%	10%
Kosten (Wirtschaftlichkeit)	9%	20%	10%	50%	10%	20%	60%	10%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- Mit der Sensitivitätsanalyse wird geprüft, ob das Ergebnis sicher, stabil und verlässlich ist oder bereits bei kleineren Änderungen in der Gewichtung reagiert.
- Hierfür werden die Ergebnisse mit unterschiedlichen Szenarien zur Gewichtung überprüft.

DEGES

Variantenvergleich

Sensitivitätsbetrachtung formalisiertes Bewertungsverfahren

Gesamtübersicht Variantenvergleich/ Szenarien

			Variante A2	Variante A3	Variante B2a	Variante B3	Varianten C1a	Variante C2aT	Variante Da
1	Übersicht Gesamtabwägung	Wert	2,56	2,82	3,59	2,91	2,79	3,52	3,47
	Planungswerkstatt 3b	Rang	7	5	1	4	6	2	3
2	Szenario 1	Wert	2,65	2,79	3,41	2,86	2,88	3,37	3,18
	Fachplanerische Gesamtabwägung	Rang	7	6	1	5	4	2	3
3	Szenario 2	Wert	2,39	2,64	3,52	2,72	2,73	3,62	3,42
	Umwelt/ Mensch	Rang	7	6	2	5	4	1	3
4	Szenario 3	Wert	3,27	3,10	3,04	2,99	3,01	2,85	2,49
	Kosten	Rang	1	2	3	5	4	6	7
5	Szenario 4	Wert	2,60	2,82	3,57	3,13	3,25	3,29	3,42
	Verkehr	Rang	7	6	1	5	4	3	2
6	Szenario 5	Wert	2,79	2,91	3,43	2,96	2,89	3,20	3,15
	Gleichgewichtung	Rang	7	5	1	4	6	2	3
8	Szenario 7	Wert	3,57	3,32	2,96	3,07	2,93	2,77	2,33
	Extrem Kosten	Rang	1	2	4	3	5	6	7
9	Szenario 8	Wert	2,99	3,25	3,70	3,46	3,22	3,22	3,54
	Extrem Verkehr	Rang	7	4	1	3	5	6	2

DEGES

Variantenvergleich

- Verkehrliche Beurteilung
- Entwurfs- Sicherheitstechnische Beurteilung, bautech. Realisierbarkeit
- Kosten

DEGES

Variantenvergleich

Verkehrliche Beurteilung / Ergebnis

2.	Verkehrliche Beurteilung (Bewertung Team Technik)	Gewichtung	Variante A2		Variante A3		Variante B2a		Variante B3		Varianten C1a		Variante C2aT		Variante Da	
2.1	Be- und Entlastungswirkungen	40%	1,5	0,6	2,5	1	4,5	1,8	4,5	1,8	3,5	1,4	2,5	1	4,5	1,8
2.2	Qualität des Verkehrsablaufs	30%	4,5	1,35	4,5	1,35	3,5	1,05	3,5	1,05	3,5	1,05	4,5	1,35	3,5	1,05
2.3	Verknüpfung mit Netz und Erreichbarkeiten	20%	4,5	0,9	4,5	0,9	3,5	0,7	3,5	0,7	3,5	0,7	2,5	0,5	3,5	0,7
2.4	Reisezeit	10%	3,5	0,35	3,4	0,34	4,1	0,41	4,0	0,4	4,1	0,41	3,9	0,39	3,8	0,38
		100%		**3,20**		**3,59**		**3,96**		**3,95**		**3,56**		**3,24**		**3,93**

- **Varianten B2a, B3 und Da:** liegen im Gesamtergebnis dicht beieinander und unterscheiden sich in den Unterkriterien Be- und Entlastung, Qualität des Verkehrsablaufs und Verknüpfung mit Netz und Erreichbarkeiten nicht. Lediglich im Unterkriterium Reisezeit gibt es marginale Unterschiede die sich jedoch über alle Varianten hinweg als nicht variantenentscheidend darstellen.

DEGES

Variantenvergleich

Entwurfs- Sicherheitstechnische Beurteilung, bautech. Realisierbarkeit / Ergebnis

3.	Entwurfs- und Sicherheits-technische Beurteilung, bautechnische Realisierbarkeit (Bewertung Team Technik)	Gewichtung	Variante A2		Variante A3		Variante B2a		Variante B3		Varianten C1a		Variante C2aT		Variante Da	
3.1	Lage-, Höhentrassierung, Form der Knotenpkte	30%	1,0	0,3	1,5	0,45	4,5	1,35	2,7	0,81	4,3	1,29	3,8	1,14	4,0	1,2
3.2	Verkehrssicherheit	20%	1,7	0,34	1,8	0,36	3,3	0,66	2,9	0,58	3,8	0,76	3,0	0,6	2,9	0,58
3.3	Baudurchführung, technische Realisierbarkeit	30%	1,1	0,33	1,3	0,39	3,8	1,14	2,4	0,72	4,0	1,2	3,7	1,11	3,5	1,05
3.4	Erdmengenbilanz	10%	1,3	0,13	0,7	0,07	0,5	0,05	1,1	0,11	0,9	0,09	0,7	0,07	1,0	0,1
3.5	Baugrund	10%	2,5	0,25	2,0	0,2	1,0	0,1	1,5	0,15	4,0	0,4	2,5	0,25	2,0	0,2
		100%		**1,35**		**1,47**		**3,30**		**2,37**		**3,74**		**3,17**		**3,13**

- **Variante C1a:** Ausgewogenen Lage- und Höhentrassierung, Einhaltung der geforderten Entwurfsklasse, richtlinienkonforme Knotenpunkttrassierung ohne beengte Verhältnisse jedoch mit schwierigem Anschluss B 500. Geringe Tunnelstrecken dadurch Vorteile in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Trotz hohem Anteil an Ingenieurbauwerken positiv im Unterkriterium Baudurchführung und techn. Realisierbarkeit. Beste Voraussetzungen bzgl. Baugrund und eine mittlere Bewertung in der Erdmengenbilanz**.**
- **Variante B2a:** Am vorteilhaftesten in Bezug auf die Lage- und Höhentrassierung und Form der Knotenpunkte, Nachteile infolge eines hohen Tunnelanteils bzgl. Verkehrssicherheit. Nachteile in Kriterien Erdmengenbilanz und beim Baugrund (Tunnelführung unterhalb Grundwasser, hier schlechteste Variante). Ähnliche Bewertung bzgl. Baudurchführung und techn. Realisierbarkeit wie Varianten C1a.

DEGES

Variantenvergleich

Entwurfs- Sicherheitstechnische Beurteilung, bautech. Realisierbarkeit / Ergebnis

3. Entwurfs- und Sicherheits-technische Beurteilung, bautechnische Realisierbarkeit (Bewertung Team Technik)		Gewichtung	Variante A2		Variante A3		Variante B2a		Variante B3		Varianten C1a		Variante C2aT		Variante Da	
3.1	Lage-, Höhentrassierung, Form der Knotenpkte	30%	1,0	0,3	1,5	0,45	4,5	1,35	2,7	0,81	4,3	1,29	3,8	1,14	4,0	1,2
3.2	Verkehrssicherheit	20%	1,7	0,34	1,8	0,36	3,3	0,66	2,9	0,58	3,8	0,76	3,0	0,6	2,9	0,58
3.3	Baudurchführung, technische Realisierbarkeit	30%	1,1	0,33	1,3	0,39	3,8	1,14	2,4	0,72	4,0	1,2	3,7	1,11	3,5	1,05
3.4	Erdmengenbilanz	10%	1,3	0,13	0,7	0,07	0,5	0,05	1,1	0,11	0,9	0,09	0,7	0,07	1,0	0,1
3.5	Baugrund	10%	2,5	0,25	2,0	0,2	1,0	0,1	1,5	0,15	4,0	0,4	2,5	0,25	2,0	0,2
		100%		**1,35**		**1,47**		**3,30**		**2,37**		**3,74**		**3,17**		**3,13**

- **Variante C2aT:** Gute Bewertungen in der Lage- und Höhentrassierung sowie der Form der Knotenpunkte. Aufgrund langer Tunnelstrecke und der Abstände von Anschlussstellen Nachteile in der Verkehrssicherheit. Marginale Bewertungsunterschiede zu den Varianten C1a und B2a im Unterkriterium Baudurchführung und techn. Realisierbarkeit. Negative Bewertung in der Erdmengenbilanz infolge langer Tunnelführung. Mittlere Bewertung im Unterkriterium Baugrund.

DEGES

Variantenvergleich

Kosten

5. Kosten des Vorhabenträgers (Bewertung Team Technik)		Gewichtung	Variante A2		Variante A3		Variante B2a		Variante B3		Varianten C1a		Variante C2aT		Variante Da	
5.1	Investitionskosten in Mio €		774 Mio. €		845 Mio €		995 Mio. €		945 Mio. €		1.045 Mio. €		1.053 Mio. €		1.144Mio. €	
	Bewertung	80%	4,4	3,52	3,9	3,12	2,8	2,24	3,2	2,56	2,5	2	2,4	1,92	1,8	1,44
5.2	Folgekosten in Mio. €															
	Bewertung	20%	4,2	0,84	3,1	0,62	1,2	0,24	3,1	0,62	4,9	0,98	2,1	0,42	0,3	0,06
		100%		**4,36**		**3,74**		**2,48**		**3,18**		**2,98**		**2,34**		**1,50**

- Ausschlaggebend für die Beurteilung der Kosten sind die im Trassenverlauf erforderlichen Ingenieurbauwerke. Oberflächennah geführte Varianten schneiden besser ab als Varianten, die im Tunnel geführt werden. Aufgrund der Topographie und den tief eingeschnitten Kerbtälern schneiden Bergvarianten schlechter ab als Talvarianten.
- Somit belegen in diesem Kriterium die **Varianten A2, A3 und B3** die ersten Plätze.

DEGES

Variantenvergleich

- Raumstrukturelle Wirkungen

DEGES

Raumstrukturelle Wirkungen und Städtebau

Gesamtergebnis

1. Raumstrukturelle Wirkungen und Städtebau (Bewertung Team Umwelt)		Gewichtung	Variante A2		Variante A3		Variante B2a		Variante B3		Varianten C1a		Variante C2aT		Variante Da	
1.1	Vorrangfläche, Regionalplanung	70%	3,7	2,59	3,9	2,73	4,1	2,87	3,4	2,38	0,9	0,63	3,1	2,17	3,8	2,66
1.2	Entwicklungsachse, Zentrale Orte	10%	2,5	0,25	3,5	0,35	4,5	0,45	3,5	0,35	2,5	0,25	1,5	0,15	3,5	0,35
1.3	Einschränkung d. Kommunalplanung, Förderung	10%	1,5	0,15	1,5	0,15	2,5	0,25	0,5	0,05	4,5	0,45	4,5	0,45	3,5	0,35
1.4	Veränderung städtebaulicher Strukturen	10%	0,5	0,05	1,5	0,15	2,5	0,25	0,5	0,05	2,5	0,25	4,5	0,45	1,5	0,15
		100%		3,04		3,38		3,82		2,83		1,58		3,22		3,51

- **B2a:** geringste Beeinträchtigungen der Vorranggebiete der LW und FW; sehr gute Förderung der Entwicklungsachse in Bündelung; bei den Einschränkungen der kommunalen Planung und bei der Veränderung städtebaulicher Strukturen und Funktionen im Mittelfeld.
- **Da**: geringe Beeinträchtigungen der Vorranggebiete der LW und FW; gute Förderung der Entwicklungs-achse in teilweiser Bündelung; geringe Beeinträchtigung kommunaler Planungen; hohe Risiken in Bezug auf bestehendes Gewerbegebiet im Westen von Dogern (Untertunnelung von Gebäuden)
- **A3:** geringe Beeinträchtigungen der Vorranggebiete bzw. der LW und FW; gute Förderung der Entwicklungsachse bei durchgängiger Bündelung; hohe Beeinträchtigungen der kommunalen Planung (Krh. Albbruck sowie gewerbliche Entwicklungsflächen südl. von Albbruck und bei Dogern) und bestehender Siedlungsflächen im Südosten von Albbruck und bei Tiengen

DEGES

Variantenvergleich

- Umweltverträglichkeit

DEGES

Variantenvergleich

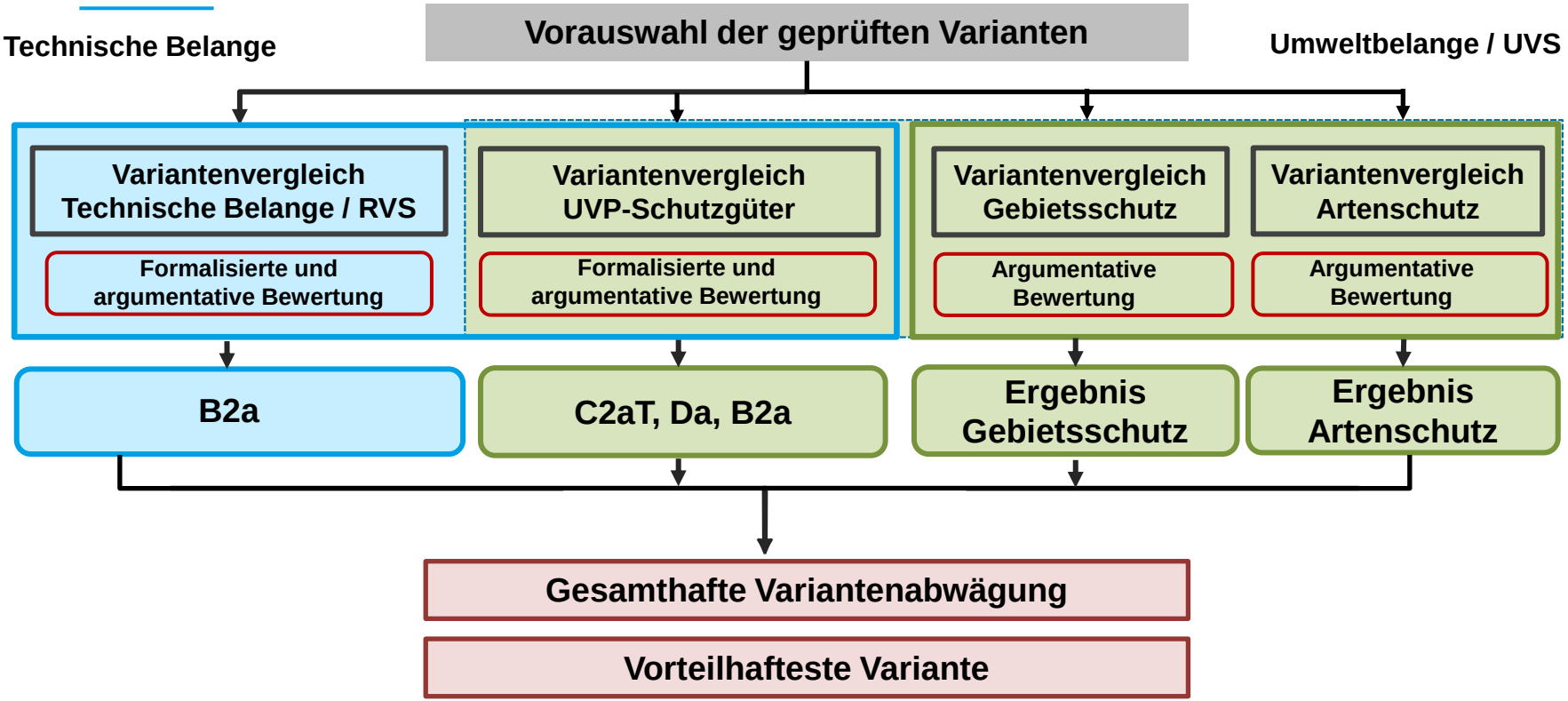
Umweltverträglichkeitsstudie/ Ergebnis Schutzgutübergreifender Variantenvergleich

4. Umwelt (UVS) (Bewertung Team Umwelt)		Gewichtung	Variante A2		Variante A3		Variante B2a		Variante B3		Varianten C1a		Variante C2aT		Variante Da	
4.1	Mensch	30%	0,3	0,09	1,4	0,42	3,8	1,14	2,6	0,78	4,7	1,41	4,9	1,47	4,2	1,26
4.2	Tiere	5%	2,7	0,14	3,2	0,16	4,4	0,22	2,6	0,13	0,5	0,03	2,0	0,10	4,3	0,22
4.3	Biotopverbund	10%	1,7	0,17	1,7	0,17	1,7	0,17	0,5	0,05	2,8	0,28	5,0	0,50	0,0	0,00
4.4	Pflanzen	15%	2,8	0,42	3,6	0,54	4,8	0,72	3,2	0,48	0,0	0,00	4,3	0,65	4,9	0,74
4.5	Landschaft	10%	4,8	0,48	4,7	0,47	5,0	0,50	4,6	0,46	0,0	0,00	2,8	0,28	4,7	0,47
4.6	Boden	2%	1,2	0,02	0,2	0,00	1,8	0,04	0,0	0,00	5,0	0,10	5,0	0,10	1,7	0,03
4.7	Fläche	2%	2,8	0,06	2,9	0,06	4,7	0,09	1,6	0,03	0,0	0,00	2,4	0,05	5,0	0,10
4.8	Grundwasser	10%	2,2	0,22	0,6	0,06	1,0	0,10	2,7	0,27	4,8	0,48	3,4	0,34	2,3	0,23
4.9	Oberflächenwasser	3%	1,7	0,05	1,8	0,05	2,6	0,08	0,0	0,00	4,4	0,13	4,3	0,13	2,2	0,07
4.10	Klima/Luft	10%	3,2	0,32	3,6	0,36	4,5	0,45	2,8	0,28	0,0	0,00	2,8	0,28	4,9	0,49
4.11	Kultur/ Sachgüter	3%	0,6	0,02	2,3	0,07	3,5	0,11	0,0	0,00	5,0	0,15	5,0	0,15	2,8	0,08
		100%		**1,98**		**2,37**		**3,61**		**2,48**		**2,58**		**4,04**		**3,68**

- Gleichgewichtung der SG ‚Menschen, menschliche Gesundheit' und ‚Tiere, Pflanzen und biol. Vielfalt'
- vorteilhafteste Variante **C2aT** infolge der langen Tunnelabschnitte, dicht gefolgt von der ebenfalls vorteilhaften Variante **Da,** auf die nur mit sehr geringfügigen Abstand Variante B2a folgt und nahezu gleichermaßen vorteilhaft bewertet ist
- Variante A2 und A3 hingegen schneiden aufgrund ihres Trassenverlauf durch die Siedungsstrukturen im Talraum sehr eindeutig am schlechtesten ab

DEGES

Variantenvergleich – Gesamtabwägung



DEGES

Variantenvergleich

Gebietsschutz (Natura 2000)

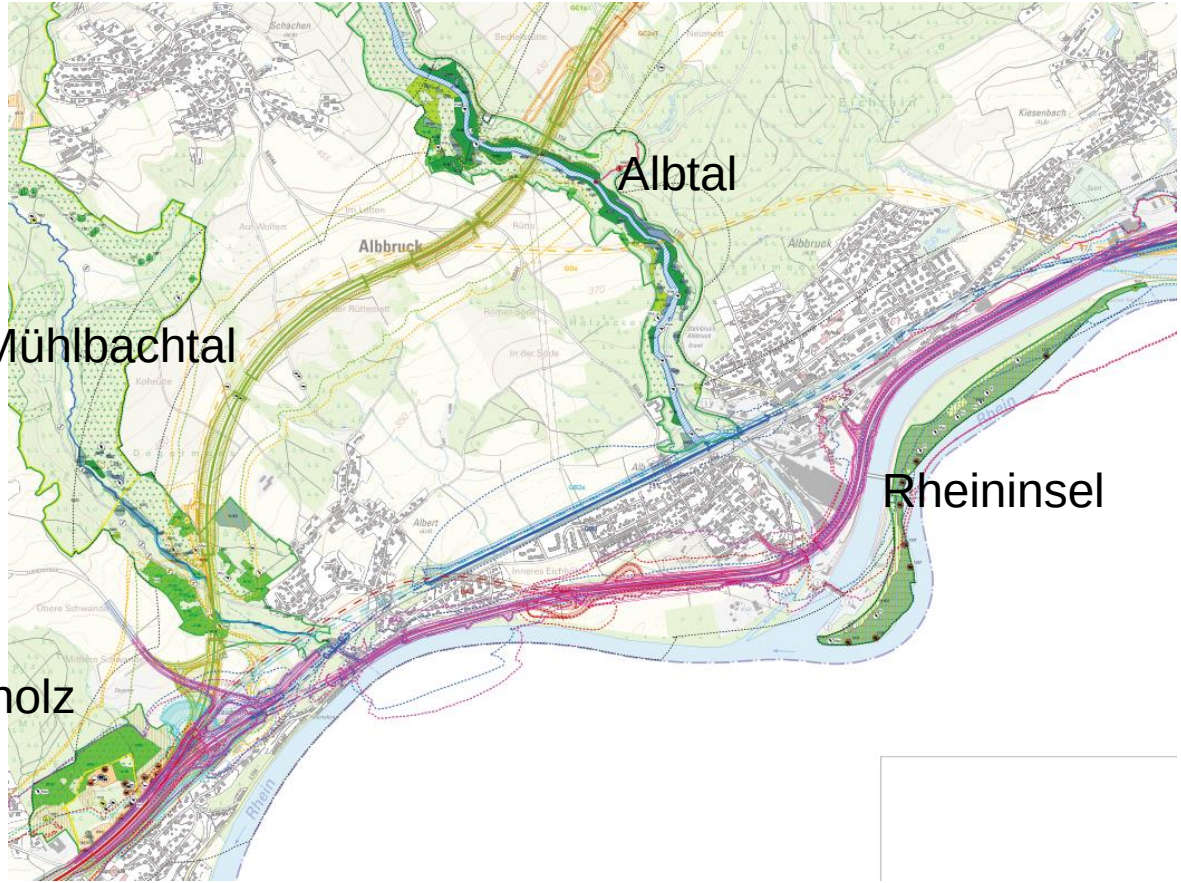
- FFH- Gebiet Alb zum Hochrhein
- Vogelschutzgebiet Südschwarzwald (im FFH-Gebiet Alb zum Hochrhein Teilgebiet Albtal)
- FFH-Gebiet Wiesen bei Waldshut
- FFH-Gebiet Hochrhein östlich Waldshut

DEGES

Gebietsschutz - FFH Gebiet Alb zum Hochrhein

Übersicht

- A2
- A3
- B2a
- B3
- C1a
- C2aT
- Da



DEGES

Gebietsschutz - FFH Gebiet Alb zum Hochrhein

Zusammenfassung der Bewertung

Erhaltungsziele		Varianten						
		Variante A2	Variante A3	Variante B2a	Variante B3	Variante C1a	Variante C2aT	Variante Da
LRT 3150 Natürliche eutrophe Seen		Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz
LRT 3260 Fließgewässer						Mühlbachtal	Mühlbachtal	Mühlbachtal
LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen						Albtal (Entwickl.)	Albtal (Entwickl.)	0
LRT 8150 Silikatschutthalden						Mühlbachtal	Mühlbachtal	Mühlbachtal
LRT 8220 Silikatfelsen						Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal, (Albtal)
LRT 9110 Hainsimsen-Buchenwälder						Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal, (Albtal)
LRT 9130 Waldmeister-Buchenwald		Grunholz	Grunholz	Grunholz[1]	Grunholz	Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal
LRT 9180* Schlucht- u. Hangmischwälder		0	0	0	Albtal	Albtal	Albtal	(Albtal)
LRT 91E0* Auenwälder		Grunholz (Albtal)	Grunholz CA Rheininsel	Grunholz	(Grunholz), Albtal	(Grunholz), Mühlbachtal	(Grunholz), Mühlbachtal	(Grunholz), Mühlbachtal
1037 Grüne Flussjungfer		Rheininsel	Rheininsel	Rheininsel	Rheininsel			Rheininsel
1093* Steinkrebs						Albtal	Albtal	
1096 Bachneunauge								
1163 Groppe								
1166 Kammmolch		Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz
1193 Gelbbauchunke		Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz	Grunholz
1308 Mopsfledermaus								
1324 Großes Mausohr								
1337 Biber		Rheininsel	Rheininsel					
(1361 Luchs)								
1381 Grünes Besenmoos						Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal, Albtal	Mühlbachtal
1386 Grünes Koboldmoos	nicht betroffen							
1387 Rogers Goldhaarmoos				(Grunholz)				(Grunholz)
Gesamtbewertung		5	4	4	3	1	1	2

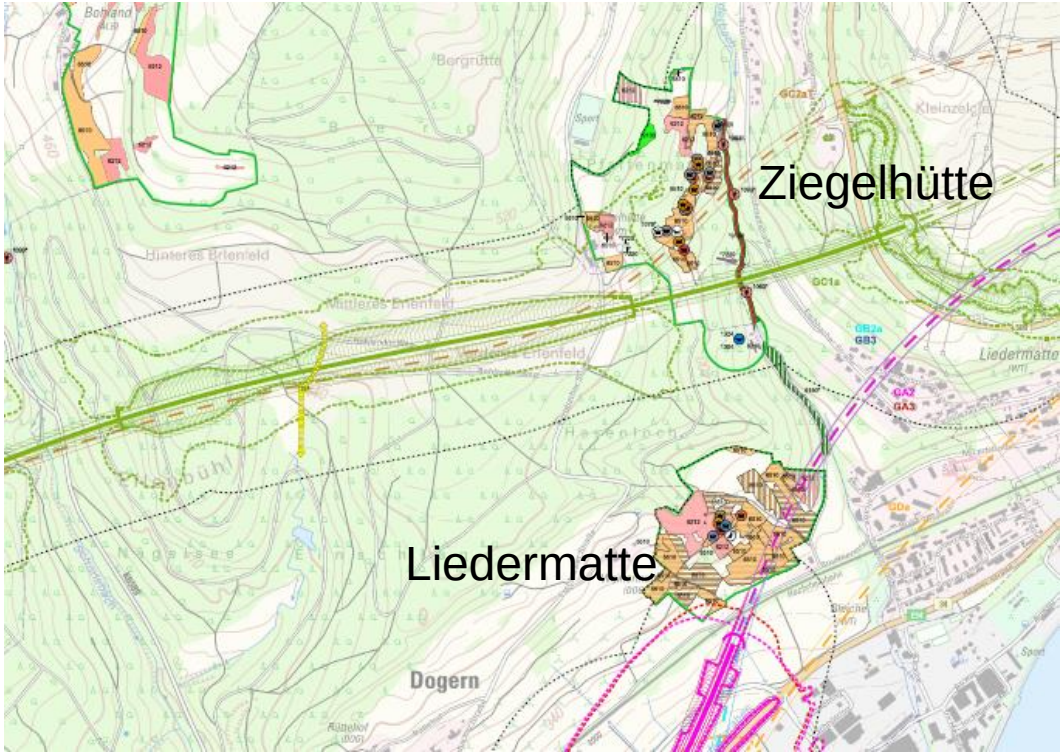
[1] Anmerkung:
LRT 9130 ist durch Var. B2a Grunholz stark betroffen, erhebliche Beeinträchtigungen sollten aber grundsätzlich vermeidbar sein, daher im Ergebnis Einstufung als orange; betrifft ähnlich auch Lebensstätte von Rogers Goldhaarmoos (knappe Überschreitung Abschneidekriterium)

DEGES

Gebietsschutz - FFH Gebiet Wiesen bei Waldshut

Übersicht

- A2
- A3
- B2a
- B3
- C1a
- C2aT
- Da



DEGES

Gebietsschutz - FFH Gebiet Wiesen bei Waldshut

Zusammenfassung der Bewertung

Erhaltungsziele		Varianten						
		Variante A2	Variante A3	Variante B2a	Variante B3	Variante C1a	Variante C2aT	Variante Da
LRT 3260 Fließgewässer	nicht betroffen	0	0	0	0	0	0	0
LRT 6210 Kalk-Magerrasen		0	0	0	0	Ziegelhütte (?)	0	0
LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen		Liedermatte	Liedermatte	0	0	Ziegelhütte (?)	0	0
LRT 7220* Kalktuffquellen		0	0	0	0	Ziegelhütte	0	0
LRT 7230 Kalkreiche Niedermoore	nicht betroffen	0	0	0	0	0	0	0
LRT 8210 Kalkfelsen		0	0	0	0	Ziegelhütte	0	0
LRT 9130 Waldmeister-Buchenwald		0	0	0	0	Ziegelhütte	0	0
LRT 9150 Orchideen-Buchenwald	nicht betroffen	0	0	0	0	0	0	0
LRT 9180* Schlucht- u. Hangmischwälder		0	0	0	0	Ziegelhütte	0	0
LRT 91E0* Auenwälder		0	0	0	0	Ziegelhütte	0	0
1093* Steinkrebs		0	0	0	0	0	0	0
1163 Groppe		0	0	0	0	0	0	0
1304 Große Hufeisennase		0	0	0	0	WQ Ziegelhütte	0	0
1324 Großes Mausohr		0	0	0	0	WQ Ziegelhütte	0	0
1078* Spanische Flagge		0	0	0	0	0	0	0
1387 Rogers Goldhaarmoos		0	0	0	0	0	0	0
Gesamtbewertung		4	4	5	5	1	5	5

DEGES

Gebietsschutz Konfliktschwerpunkte

Zusammenfassung

Entscheidungsrelevant sind erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele:

FFH-Gebiet Alb zum Hochrhein:

- Bergvarianten C1a und C2a: LRT 8220, 9180* im Albtal und LRT 9130 und 91E0* im Mühlbachtal sowie möglicherweise des Grünen Besenmooses
- Kiesenbachvariante Da: LRT 8150, 8220, 9130, 9180* und 91E0* im Mühlbachtal sowie möglicherweise des Grünen Besenmooses
- Talvariante B3: möglicherweise LRT 91E0* und 9180* im Albtal. Vermeidung durch SBM ist unsicher.

FFH-Gebiet Wiesen bei Waldshut:

- Bergvariante C1a: LRT 7220*, 8210, 9180*

Fazit:

- Beeinträchtigungen durch Talvarianten am Rheinufer A2, A3 und bahnparallele Talvariante B2a im Teilgebiet Grunholz und auf der Rheininsel sind durch SBM voraussichtlich vermeidbar.

DEGES

Variantenvergleich

Artenschutz

DEGES

Artenschutz
Ergebnisse – Entscheidungserhebliche Arten

- **Insgesamt 46 Arten**
- **Brutvögel**: Baumfalke, Baumpieper, Feldlerche, Feldschwirl, Fitis, Flussregenpfeifer, Gelbspötter, Grauspecht, Kleinspecht, Kolbenente, Pirol, Raufußkauz, Schellente, Trauerschnäpper, Uferschwalbe, Uhu, Waldlaubsänger, Wiedehopf, Zaunammer
- **Zug- und Rastvögel**: Flussuferläufer, Gänsesäger, Kormoran, Lachmöwe – Arten mit landesweit bedeutsamen Vorkommen (zudem weitere Arten mit regionaler Bedeutung vorhanden)
- **Amphibien**: Geburtshelferkröte, Gelbbauchunke, Laub-, Spring-, Kleiner Wasserfrosch, Kammmolch
- **Reptilien**: Schlingnatter
- **Fledermäuse**: Mops-, Wasser-, Kleine Bart-, Fransen-, Weißrand-, Zwergfledermaus, Großes Mausohr, Großer Abendsegler, Braunes und Graues Langohr
- **Fischotter**
- **Falter**: Wundklee-Bläuling, Westlicher Scheckenfalter, Flockenblumen-Grünwidderchen

DEGES

Artenschutz - Ergebnisse - Gesamtbewertung

Bewertungsansatz	Talvarianten					Bergvarianten	
	A2	A3	B2a	B3	Da	C1a	C2aT
Rangfolge (Mittelwert)	3,52	3,09	1,98	3,37	2,39	3,80	3,11
Punktwert (Mittelwert)	3,24	3,26	4,11	3,33	3,85	3,07	3,43
Punktwert Rangfolge	2	3	5	2	4	1	3
Punktwert Punktwert	2	2	5	2	4	1	3
Mittel	2	2,5	5	2	4	1	3
Punktwert	**2**	**3**	**5**	**2**	**4**	**1**	**3**

- B2a als Vorzugslösung: verhältnismäßig geringere Waldinanspruchnahme, damit entsprechend geringe Betroffenheiten von besonders entscheidungserheblichen Artengruppen (Vögel + Fledermäuse)
- B2a und Da sind jeweils Varianten mit sehr langen Tunnelstrecken und einem oberflächennahen Verlauf im intensiv landwirtschaftlich genutzten Talraum; gutes Konfliktminderungspotential bei Rastvögeln;
- Variante C2aT verursacht hingegen vor allem im Westen Betroffenheiten von Arten der Wälder
- Bei der oberflächennah geführten Talvariante A2 und A3 führen u.a. die Anschlussstellen zu flächenhaften Betroffenheiten, dazu kommen Betroffenheiten auf der Rheininsel, die durch die Tunnelführung der B2a vermieden wird
- Bei der oberflächennah doppelt geführten Talvariante B3 schlagen zudem flächenhafte Lärmbeeinträchtigungen durch

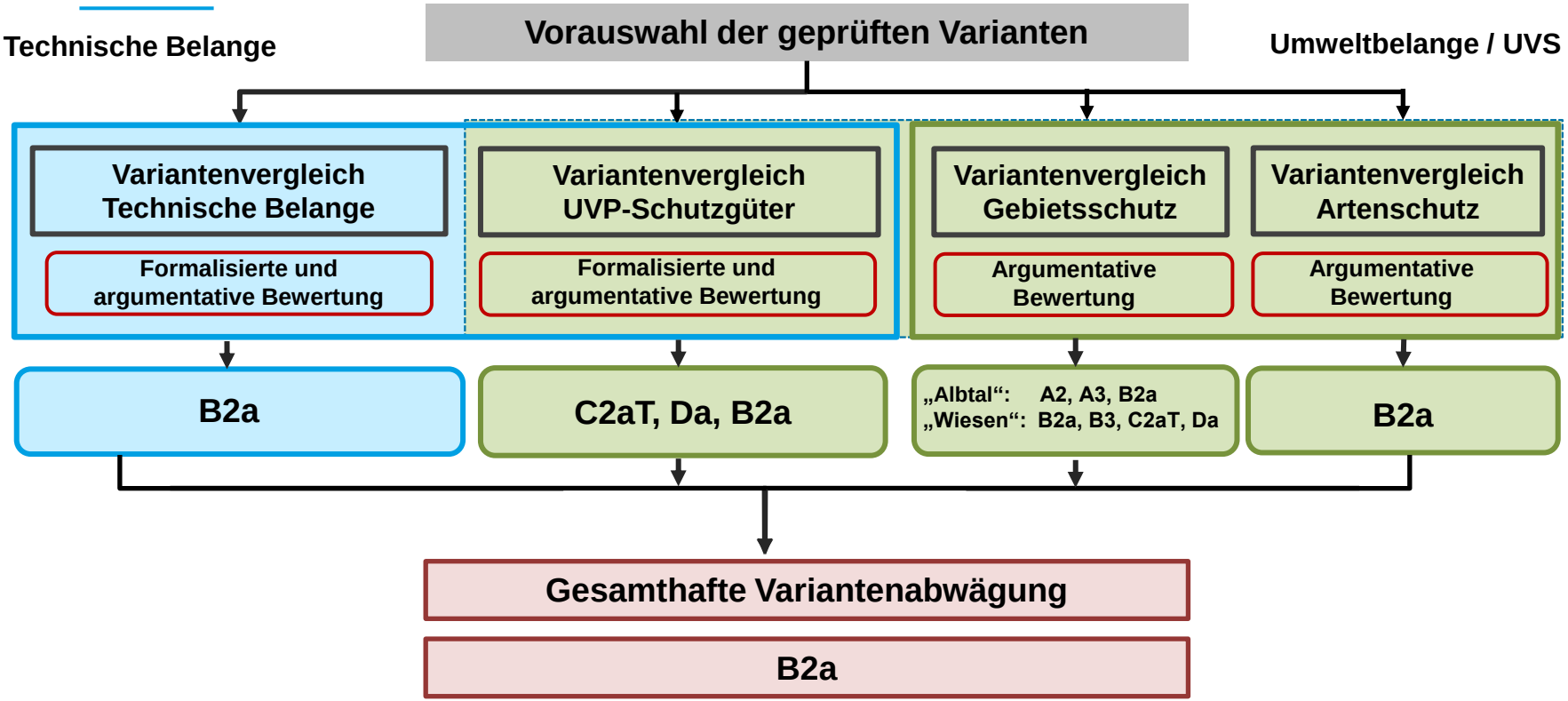
DEGES

Ergebnis der Gesamtabwägung

Fazit zur Herleitung der vorteilhaftesten Variante

DEGES

Variantenvergleich – Gesamtabwägung



DEGES

Variantenvergleich – Bürgerbeteiligungsverfahren

Fazit

- Im gesamthaften, relativen Vergleich aller Varianten ergibt sich die Variante B2a als vorteilhafteste Variante.
- Variante B2a ist ein Vorschlag, der von Teilnehmenden der Planungswerkstatt gemacht und vom Deges-Team technisch/planerisch weiterentwickelt wurde.
- Mit dem Gewichtungsszenario der PW 3b ergibt sich die Variante B2a als gesamthaft vorteilhafteste Variante (ohne Gebiets- und Artenschutz).
- Mit dem Gewichtungsszenario des Deges-Teams ergibt sich ebenfalls die Variante B2a als gesamthaft vorteilhafteste Variante (ohne Gebiets- und Artenschutz).
- Variante B2a erfüllt die meisten „Ziele der Region“

DEGES

Was ist eigentlich mit
den Zielen der Region ?

Frage aus dem 2. Begleitgremium vom 19.10.2020

DEGES

Ziele der Region

fachliche
Ziele

prozessorientierte
Ziele

Kriterienkatalog

Planungswerkstatt

Monitoring

Begleitgremium

DEGES

Prozessorientierte Ziele

1. Anschlussstelle Hauenstein als vorgezogene Maßnahme außerhalb des BVWP ✘
3. Möglichst schnelle Realisierung der A98 wird angestrebt ★
4. Planung an den Abschnitten 8 und 9 sofort beginnen (parallel zum Abschnitt 6) ✓
5. Abschnitte 8 und 9 gemeinsam planen (Verkehrswirksamkeit) ✓
6. Region ist aktiv und gestaltend am Planungsprozess und an den notwendigen Entscheidungen zu beteiligen (Beteiligungsverfahren) ✓

✘ Ziel nicht erfüllt

★ Nicht im Einflussbereich der DEGES und der Region

✓ Ziel erfüllt

DEGES

Fachplanerische Ziele

2. Abfahrt Hauenstein sowohl kompatibel mit Berg- als auch mit Taltrasse ✓
7. Variantenuntersuchung mit offenen Ausgang ✓
8. Direkte Anbindung Gewerbegebiete und Klinikum ★
9. Signifikante Entlastung der OD Waldshut, rechnerischer Nachweis ★
10. Grenzübergang WT-Koblenz möglichst direkt anbinden ★
11. Berücksichtigung längsgeteilte Dringlichkeit ★

✘ Ziel nicht erfüllt ★ Prüfung im Variantenvergleich ✓ Ziel erfüllt

DEGES

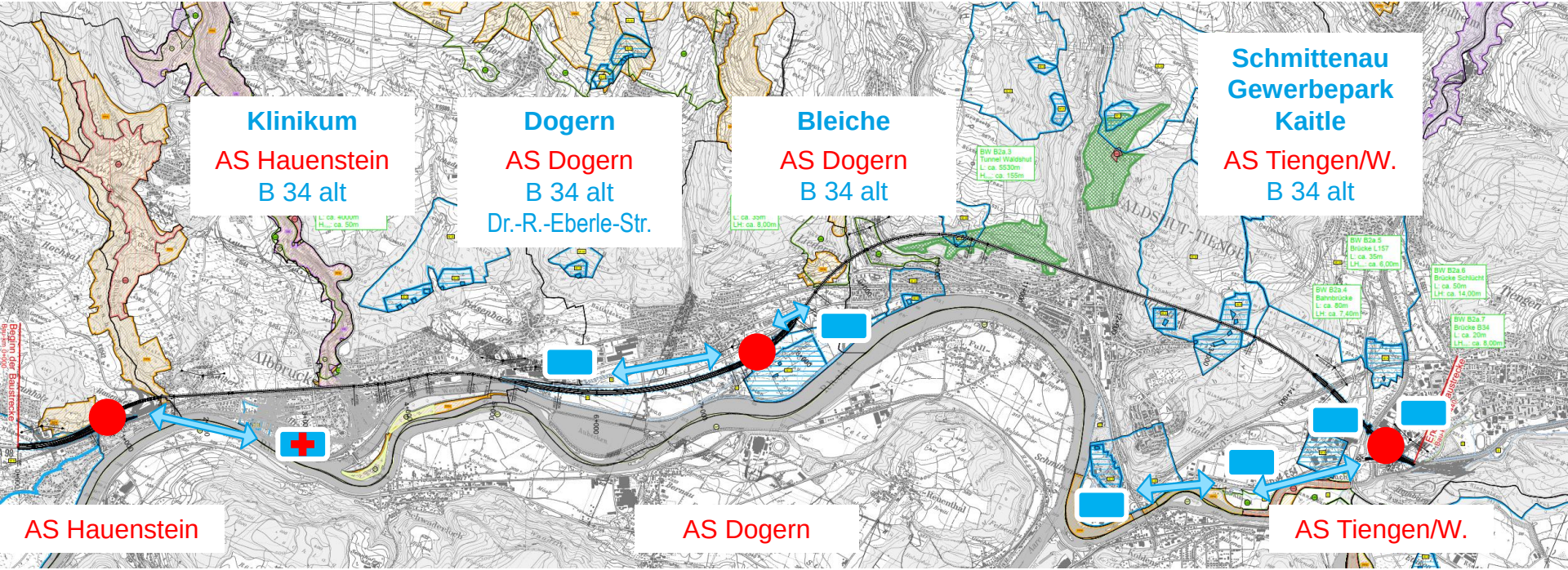
Fachplanerische Ziele

12. Begründbare und vertretbare Abweichung von den Richtlinien ✓
13. Eingriffe in Schutzgebiete (Natura2000) möglichst vermeiden ★
14. Zerschneidung von Ortsteilen einer Gemeinde möglichst vermeiden ★
15. Keine Mehrbelastung hinsichtlich Verkehr und Lärm in Albbruck und Dogern ★
16. Berücksichtigung gemeindlicher Entwicklungsabsichten ★

✘ Ziel nicht erfüllt ★ Prüfung im Variantenvergleich ✓ Ziel erfüllt

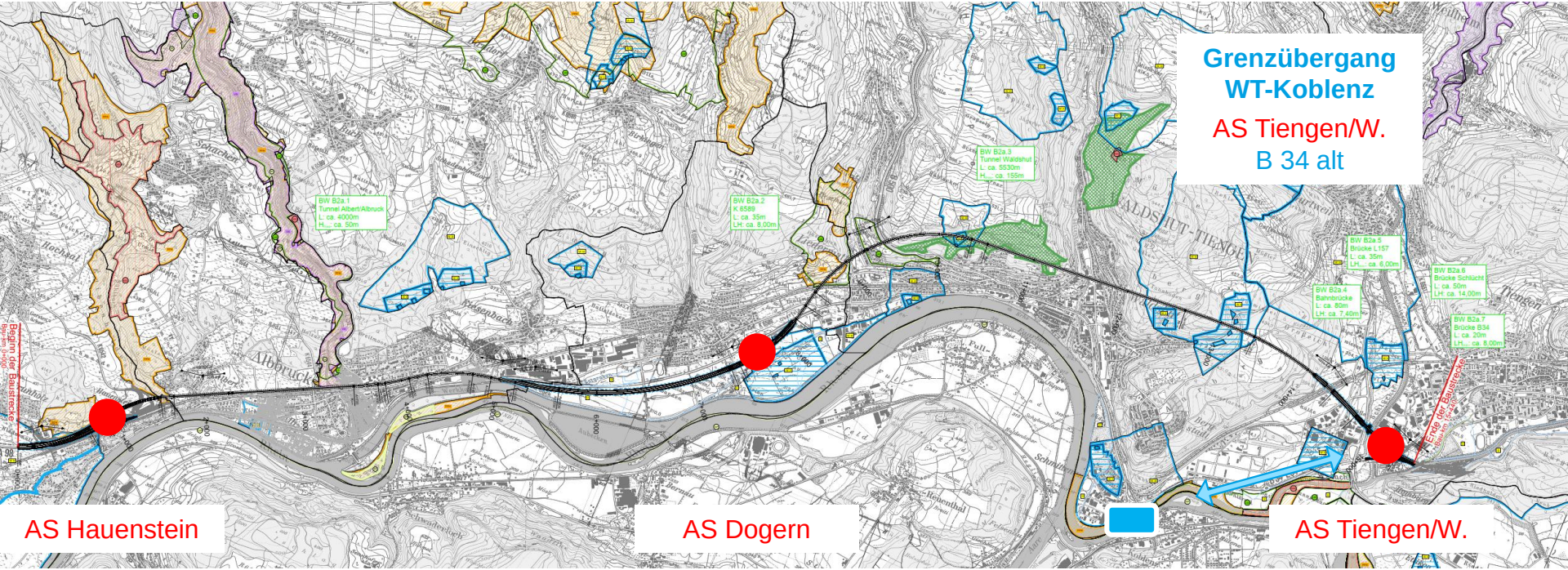
DEGES

8. Direkte Anbindung Gewerbegebiete / Klinikum



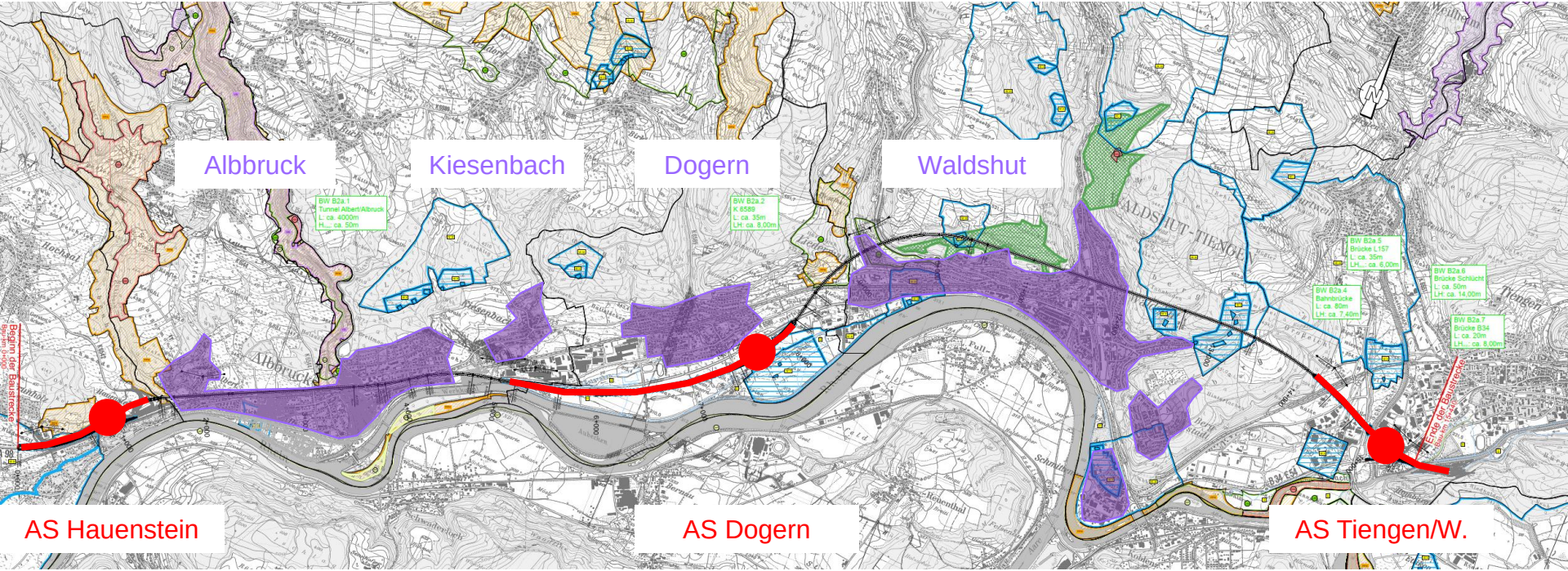
DEGES

10. Grenzübergang WT-Koblenz direkt anbinden



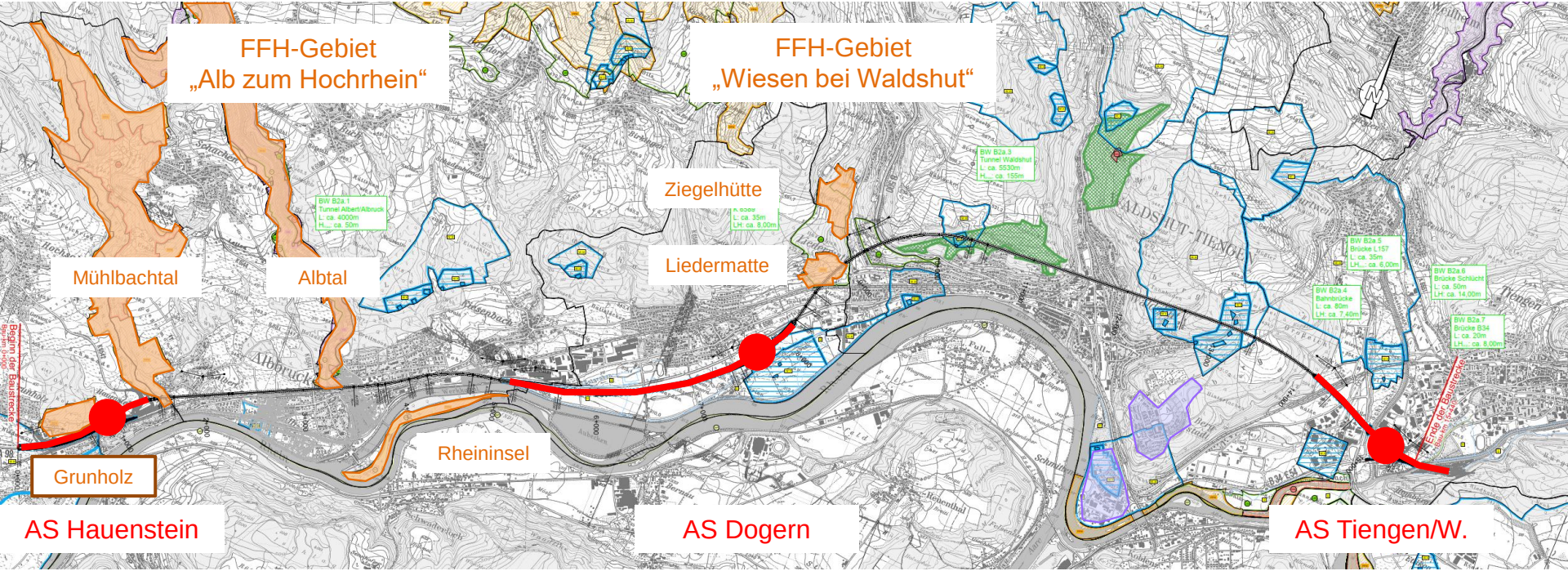
DEGES

14. Zerschneidung von Gemeindeteilen vermeiden
16. Gemeindliche Entwicklungsmöglichkeiten



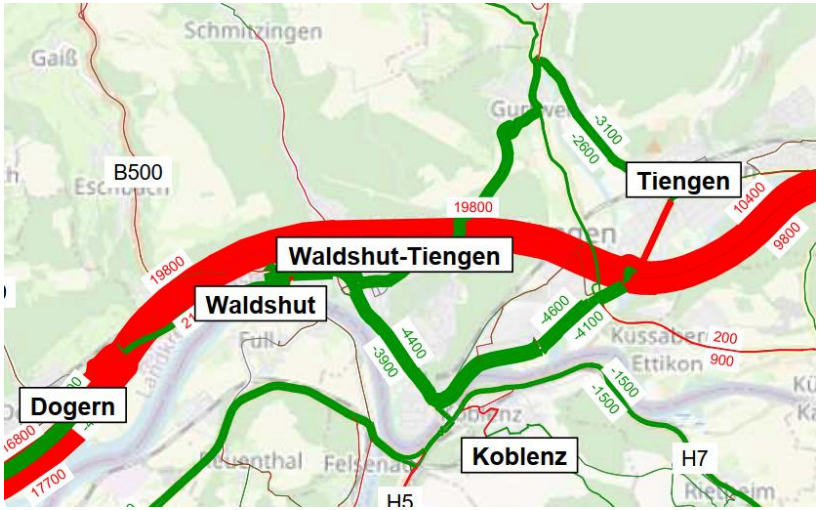
DEGES

13. Eingriffe in Schutzgebiete (Natura 2000) vermeiden



DEGES

9. Entlastung der OD Waldshut



Q 1: B 34 westlich Einmündung B 500
Q 2: B 34 zwischen B 500 und Brückenstraße
Q 3: B 34 zwischen Brückenstraße und Rheinbrücke

Alle Angaben in [Kfz/24h]

Analyse 2020	DTV	Pkw	Lkw	
Q 1:	22.300	20.000	2.300	
Q 2:	27.000	24.800	2.200	
Q 3:	27.000	24.900	2.100	
Nullfall 2040 - P0N0				
Q 1:	30.200	27.300	2.900	
Q 2:	32.600	30.200	2.400	
Q 3:	30.200	27.500	2.700	
Planfall 2040 - P1T.2				
Q 1:	17.200	15.800	1.400	
Q 2:	23.400	22.000	1.400	
Q 3:	21.900	20.400	1.500	
Diff P1T.2 – P0N0				
Q 1:	-13.000 (-43%)	-11.500	-1.500	(-52%)
Q 2:	-9.200 (-28%)	-8.200	-1.000	(-42%)
Q 3:	-8.300 (-27%)	-7.100	-1.200	(-44%)

DEGES

15. Keine Mehrbelastung von Albbruck und Dogern

Albbruck:

- Neue Trasse der A 98 im Tunnel
- Keine Mehrbelastung der Ortslage

Dogern:

- Neue Trasse der A 98 wird südlich an Dogern vorbeigeführt
- Lärmschutzmaßnahmen werden gem. gesetzlichen Anforderungen geprüft
- Keine Mehrbelastung der Ortslage

B 34

- Bleibt erhalten und übernimmt Verteilungsfunktion im nachgeordneten Netz
- Rückstufung z.B. als Landesstraße denkbar
- Keine Rückverlagerung in ehemalige Ortsdurchfahrten

DEGES

Fachplanerische Ziele

2. Abfahrt Hauenstein sowohl kompatibel mit Berg- als auch mit Taltrasse ✓
7. Variantenuntersuchung mit offenen Ausgang ✓
8. Direkte Anbindung Gewerbegebiete und Klinikum ✓
9. Signifikante Entlastung der OD Waldshut, rechnerischer Nachweis ✓
10. Grenzübergang WT-Koblenz möglichst direkt anbinden ✓
11. Berücksichtigung längsgeteilte Dringlichkeit ★

★ Abstimmung mit Auftraggeber ✓ Ziel erfüllt

DEGES

Fachplanerische Ziele

12. Begründbare und vertretbare Abweichung von den Richtlinien ✓
13. Eingriffe in Schutzgebiete (Natura2000) möglichst vermeiden ✓
14. Zerschneidung von Ortsteilen einer Gemeinde möglichst vermeiden ✓
15. Keine Mehrbelastung hinsichtlich Verkehr und Lärm in Albbruck und Dogern ✓
16. Berücksichtigung gemeindlicher Entwicklungsabsichten ✓

✓ Ziel erfüllt

DEGES

Ansprechpartner

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Johannes Kuhn
Projektleiter
Baden-Württemberg

Königstraße 1A
70173 Stuttgart

Telefon 0711 982931-0
kuhn@deges.de

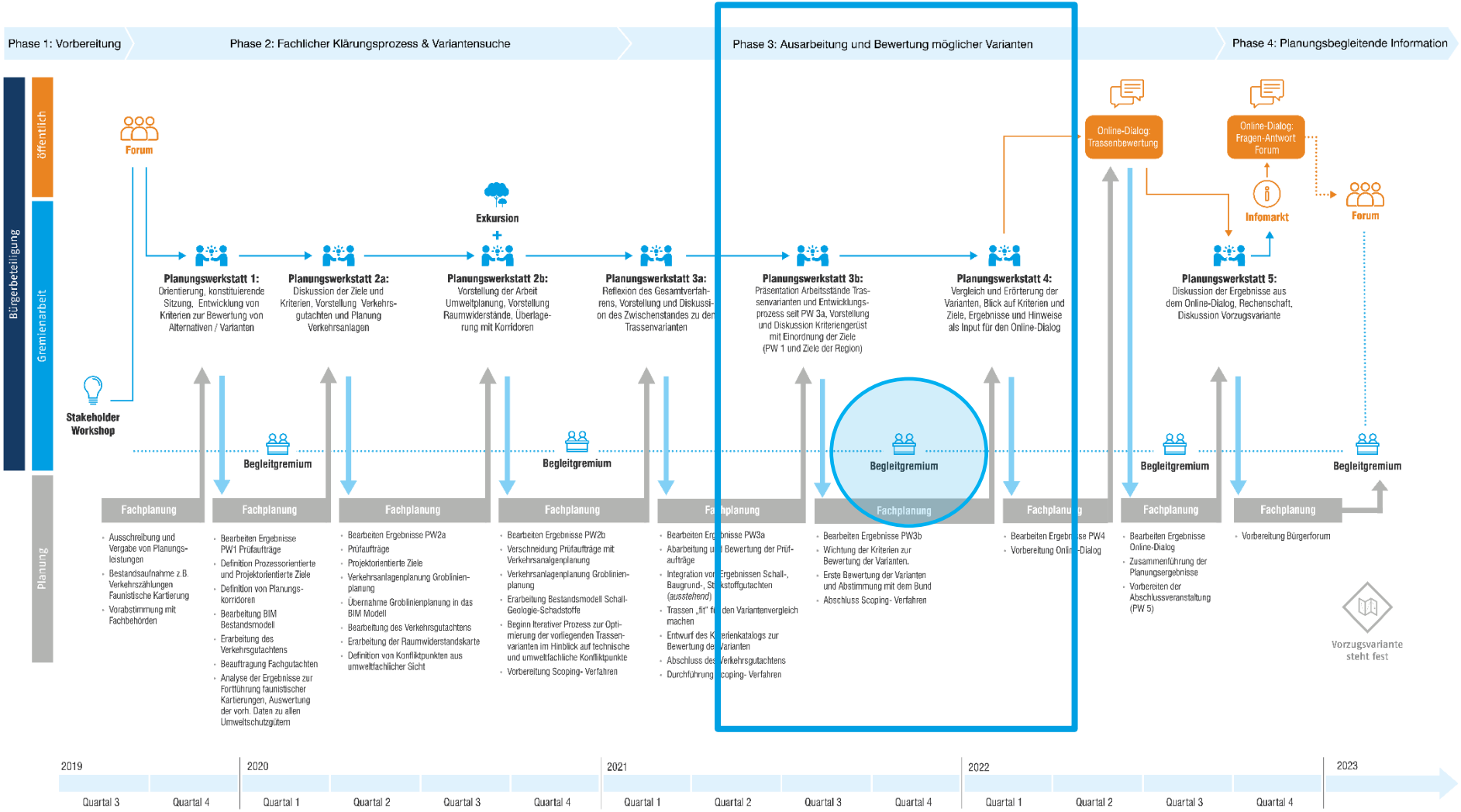
Was erwartet Sie heute?

14:00 Uhr	**I. Begrüßung und Einstieg**
14:05 Uhr	**II. Informationsblock zum Planungsprozess**
15:05 Uhr	**III. Ausblick weiterer Prozess: Abstimmungstermine für die Planung und nächste Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung**
15:15 Uhr	**IV. Diskussion: Zeit für Rückfragen und Feedback**
15:55 Uhr	**V. Abschluss und Verabschiedung**
16:00 Uhr	**Ende**

III.

Ausblick weiterer Prozess

– Abstimmungstermine für die Planung und nächste Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung

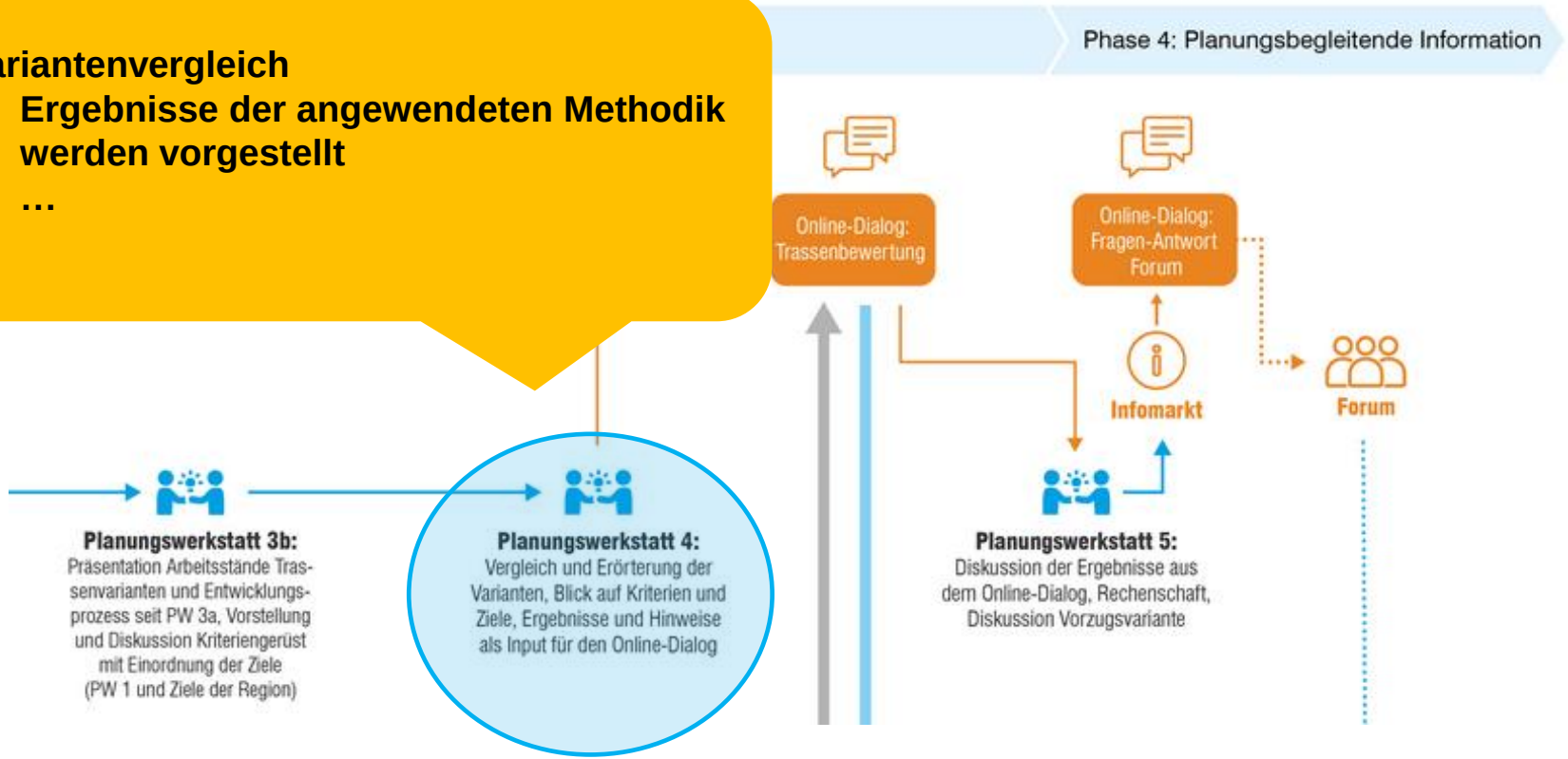

Phase 1: Vorbereitung
Phase 2: Fachlicher Klärungsprozess & Variantensuche
Phase 3: Ausarbeitung und Bewertung möglicher Varianten
Phase 4: Planungsbegleitende Information
Bürgerbeteiligung
öffentlich
Gremienarbeit
Planung
Forum
Stakeholder Workshop
Exkursion
Planungswerkstatt 1: Orientierung, konstituierende Sitzung, Entwicklung von Kriterien zur Bewertung von Alternativen / Varianten
Planungswerkstatt 2a: Diskussion der Ziele und Kriterien, Vorstellung Verkehrsgutachten und Planung Verkehrsanlagen
Planungswerkstatt 2b: Vorstellung der Arbeit Umweltplanung, Vorstellung Raumwiderstände, Überlagerung mit Korridoren
Planungswerkstatt 3a: Reflexion des Gesamtverfahrens, Vorstellung und Diskussion des Zwischenstandes zu den Trassenvarianten
Planungswerkstatt 3b: Präsentation Arbeitsstände Trassenvarianten und Entwicklungsprozess seit PW 3a, Vorstellung und Diskussion Kriteriengerüst mit Einordnung der Ziele (PW 1 und Ziele der Region)
Planungswerkstatt 4: Vergleich und Erörterung der Varianten, Blick auf Kriterien und Ziele, Ergebnisse und Hinweise als Input für den Online-Dialog
Online-Dialog: Trassenbewertung
Online-Dialog: Fragen-Antwort Forum
Infomarkt
Forum
Planungswerkstatt 5: Diskussion der Ergebnisse aus dem Online-Dialog, Rechenschaft, Diskussion Vorzugsvariante
Begleitgremium
Begleitgremium
Begleitgremium
Begleitgremium
Begleitgremium
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
- Ausschreibung und Vergabe von Planungsleistungen
- Bestandsaufnahme z.B. Verkehrszählungen Faunistische Kartierung
- Vorabstimmung mit Fachbehörden
- Bearbeiten Ergebnisse PW1 Prüfaufträge
- Definition Prozessorientierte und Projektorientierte Ziele
- Definition von Planungskorridoren
- Bearbeitung BIM Bestandsmodell
- Erarbeitung des Verkehrsgutachtens
- Beauftragung Fachgutachten
- Analyse der Ergebnisse zur Fortführung faunistischer Kartierungen, Auswertung der vorh. Daten zu allen Umweltschutzgütern
- Bearbeiten Ergebnisse PW2a
- Prüfaufträge
- Projektorientierte Ziele
- Verkehrsanlagenplanung Groblinienplanung
- Übernahme Groblinienplanung in das BIM Modell
- Bearbeitung des Verkehrsgutachtens
- Erarbeitung der Raumwiderstandskarte
- Definition von Konfliktpunkten aus umweltfachlicher Sicht
- Bearbeiten Ergebnisse PW2b
- Verschneidung Prüfaufträge mit Verkehrsanlagenplanung
- Verkehrsanlagenplanung Groblinienplanung
- Erarbeitung Bestandsmodell Schall-Geologie-Schadstoffe
- Beginn Iterativer Prozess zur Optimierung der vorliegenden Trassenvarianten im Hinblick auf technische und umweltfachliche Konfliktpunkte
- Vorbereitung Scoping- Verfahren
- Bearbeiten Ergebnisse PW3a
- Abarbeitung und Bewertung der Prüfaufträge
- Integration von Ergebnissen Schall-, Baugrund-, Schadstoffgutachten (*ausstehend*)
- Trassen „fit" für den Variantenvergleich machen
- Entwurf des Kriterienkatalogs zur Bewertung der Varianten
- Abschluss des Verkehrsgutachtens
- Durchführung Scoping- Verfahren
- Bearbeiten Ergebnisse PW3b
- Wichtung der Kriterien zur Bewertung der Varianten.
- Erste Bewertung der Varianten und Abstimmung mit dem Bund
- Abschluss Scoping- Verfahren
- Bearbeiten Ergebnisse PW4
- Vorbereitung Online-Dialog
- Bearbeiten Ergebnisse Online-Dialog
- Zusammenführung der Planungsergebnisse
- Vorbereiten der Abschlussveranstaltung (PW 5)
- Vorbereitung Bürgerforum
Vorzugsvariante steht fest
2019
2020
2021
2022
2023
Quartal 3
Quartal 4
Quartal 1
Quartal 2
Quartal 3
Quartal 4
Quartal 1
Quartal 2
Quartal 3
Quartal 4
Quartal 1
Quartal 2
Quartal 3
Quartal 4

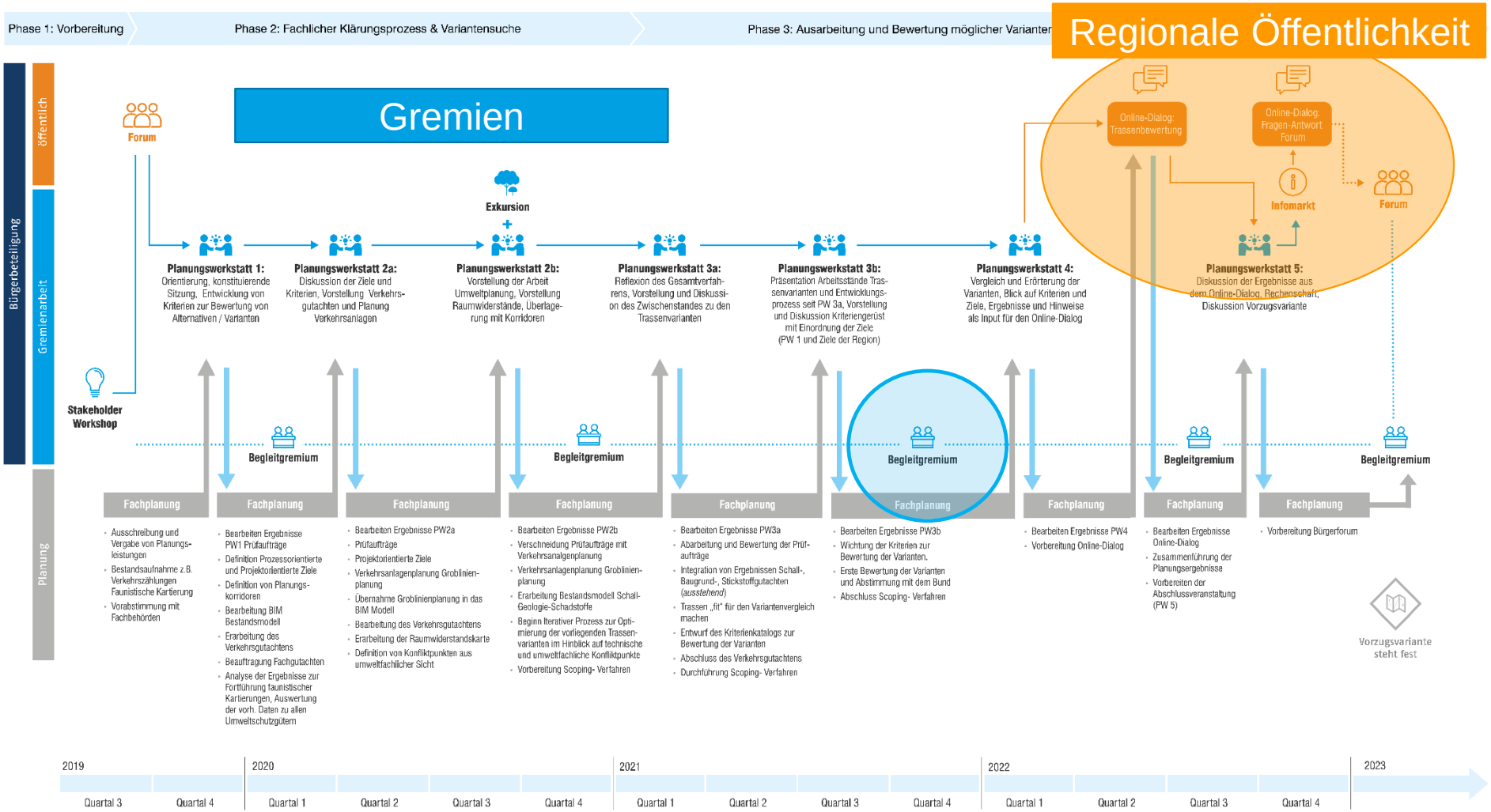
- **Klärung von offenen Fragen zum Verkehrsgutachten**
- **Erläuterung der Methodik zur Bewertung der Trassenvarianten für den Variantenvergleich und der Verortung der Ziele der Region in der Bewertung**
- **Überblick zum Sachstand und Entwicklungsprozess der Trassenvarianten**

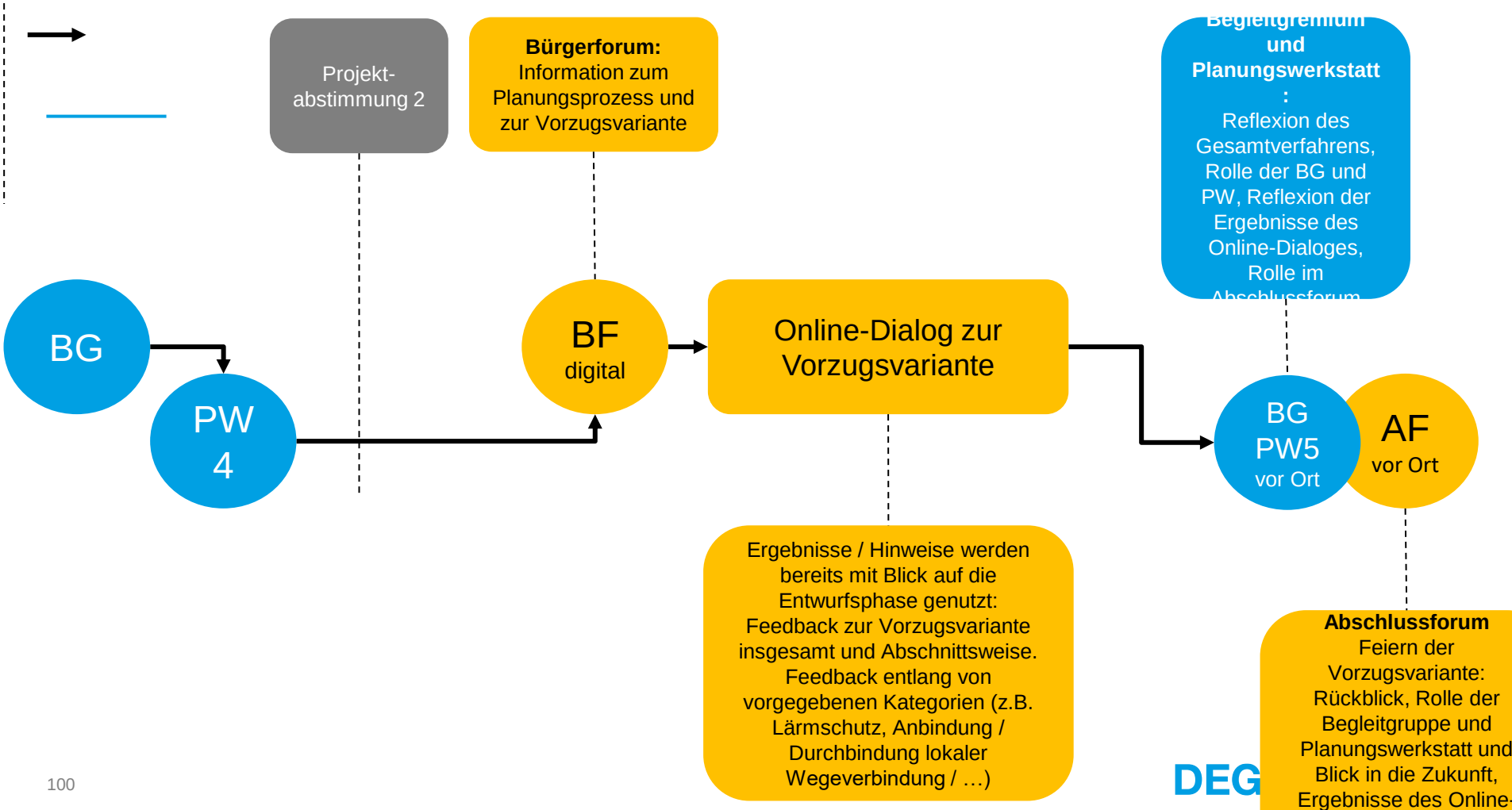
Variantenvergleich

→ **Ergebnisse der angewendeten Methodik werden vorgestellt**

→ **…**




Phase 1: Vorbereitung
Phase 2: Fachlicher Klärungsprozess & Variantensuche
Phase 3: Ausarbeitung und Bewertung möglicher Varianten
Regionale Öffentlichkeit
Bürgerbeteiligung
öffentlich
Gremienarbeit
Planung
Gremien
Forum
Stakeholder Workshop
Exkursion
Planungswerkstatt 1: Orientierung, konstituierende Sitzung, Entwicklung von Kriterien zur Bewertung von Alternativen / Varianten
Planungswerkstatt 2a: Diskussion der Ziele und Kriterien, Vorstellung Verkehrsgutachten und Planung Verkehrsanlagen
Planungswerkstatt 2b: Vorstellung der Arbeit Umweltplanung, Vorstellung Raumwiderstände, Überlagerung mit Korridoren
Planungswerkstatt 3a: Reflexion des Gesamtverfahrens, Vorstellung und Diskussion des Zwischenstandes zu den Trassenvarianten
Planungswerkstatt 3b: Präsentation Arbeitsstände Trassenvarianten und Entwicklungsprozess seit PW 3a, Vorstellung und Diskussion Kriteriengerüst mit Einordnung der Ziele (PW 1 und Ziele der Region)
Planungswerkstatt 4: Vergleich und Erörterung der Varianten, Blick auf Kriterien und Ziele, Ergebnisse und Hinweise als Input für den Online-Dialog
Online-Dialog: Trassenbewertung
Online-Dialog: Fragen-Antwort Forum
Infomarkt
Forum
Planungswerkstatt 5: Diskussion der Ergebnisse aus dem Online-Dialog, Rechenschaft, Diskussion Vorzugsvariante
Begleitgremium
Begleitgremium
Begleitgremium
Begleitgremium
Begleitgremium
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Fachplanung
Ausschreibung und Vergabe von Planungsleistungen
Bestandsaufnahme z.B. Verkehrszählungen Faunistische Kartierung
Vorabstimmung mit Fachbehörden
Bearbeiten Ergebnisse PW1 Prüfaufträge
Definition Prozessorientierte und Projektorientierte Ziele
Definition von Planungskorridoren
Bearbeitung BIM Bestandsmodell
Erarbeitung des Verkehrsgutachtens
Beauftragung Fachgutachten
Analyse der Ergebnisse zur Fortführung faunistischer Kartierungen, Auswertung der vorh. Daten zu allen Umweltschutzgütern
Bearbeiten Ergebnisse PW2a
Prüfaufträge
Projektorientierte Ziele
Verkehrsanlagenplanung Groblinienplanung
Übernahme Groblinienplanung in das BIM Modell
Bearbeitung des Verkehrsgutachtens
Erarbeitung der Raumwiderstandskarte
Definition von Konfliktpunkten aus umweltfachlicher Sicht
Bearbeiten Ergebnisse PW2b
Verschneidung Prüfaufträge mit Verkehrsanlagenplanung
Verkehrsanlagenplanung Groblinienplanung
Erarbeitung Bestandsmodell Schall-Geologie-Schadstoffe
Beginn Iterativer Prozess zur Optimierung der vorliegenden Trassenvarianten im Hinblick auf technische und umweltfachliche Konfliktpunkte
Vorbereitung Scoping- Verfahren
Bearbeiten Ergebnisse PW3a
Abarbeitung und Bewertung der Prüfaufträge
Integration von Ergebnissen Schall-, Baugrund-, Stickstoffgutachten (ausstehend)
Trassen „fit" für den Variantenvergleich machen
Entwurf des Kriterienkatalogs zur Bewertung der Varianten
Abschluss des Verkehrsgutachtens
Durchführung Scoping- Verfahren
Bearbeiten Ergebnisse PW3b
Wichtung der Kriterien zur Bewertung der Varianten.
Erste Bewertung der Varianten und Abstimmung mit dem Bund
Abschluss Scoping- Verfahren
Bearbeiten Ergebnisse PW4
Vorbereitung Online-Dialog
Bearbeiten Ergebnisse Online-Dialog
Zusammenführung der Planungsergebnisse
Vorbereiten der Abschlussveranstaltung (PW 5)
Vorbereitung Bürgerforum
Vorzugsvariante steht fest
2019
2020
2021
2022
2023
Quartal 3
Quartal 4
Quartal 1
Quartal 2
Quartal 3
Quartal 4
Quartal 1
Quartal 2
Quartal 3
Quartal 4
Quartal 1
Quartal 2
Quartal 3
Quartal 4


Projekt-abstimmung 2
Bürgerforum: Information zum Planungsprozess und zur Vorzugsvariante
und Planungswerkstatt :
Reflexion des Gesamtverfahrens, Rolle der BG und PW, Reflexion der Ergebnisse des Online-Dialoges, Rolle im
BG
PW 4
BF digital
Online-Dialog zur Vorzugsvariante
BG PW5 vor Ort
AF vor Ort
Ergebnisse / Hinweise werden bereits mit Blick auf die Entwurfsphase genutzt: Feedback zur Vorzugsvariante insgesamt und Abschnittsweise. Feedback entlang von vorgegebenen Kategorien (z.B. Lärmschutz, Anbindung / Durchbindung lokaler Wegeverbindung / …)
Abschlussforum
Feiern der Vorzugsvariante: Rückblick, Rolle der Begleitgruppe und Planungswerkstatt und Blick in die Zukunft, Ergebnisse des Online-
DEG

Begleitgremium:
Vorstellung der Varianten-Abschichtung und Vorzugsvariante

Beteiligungsziele / Prozessuale Ziele und Umsetzung in der Beteiligung durch Zebralog.
(Beteiligungshistorie und bevorstehender Prozess bis zum Abschlussforum.)

Projekt-abstimmung 2

Bürgerforum:
Information zum Planungsprozess und zur Vorzugsvariante

Begleitgremium und Planungswerkstatt:
Reflexion des Gesamtverfahrens, Rolle der BG und PW, Reflexion der Ergebnisse des Online-Dialoges, Rolle im Abschlussforum

Planungswerkstatt:
Ursprünglichen fachlichen Ziele und die Umsetzung der Ziele im Prozess und in den jeweiligen Varianten werden durch die DEGES vorgestellt.

BF
digital

Online-Dialog zur Vorzugsvariante

BG
PW5
vor Ort

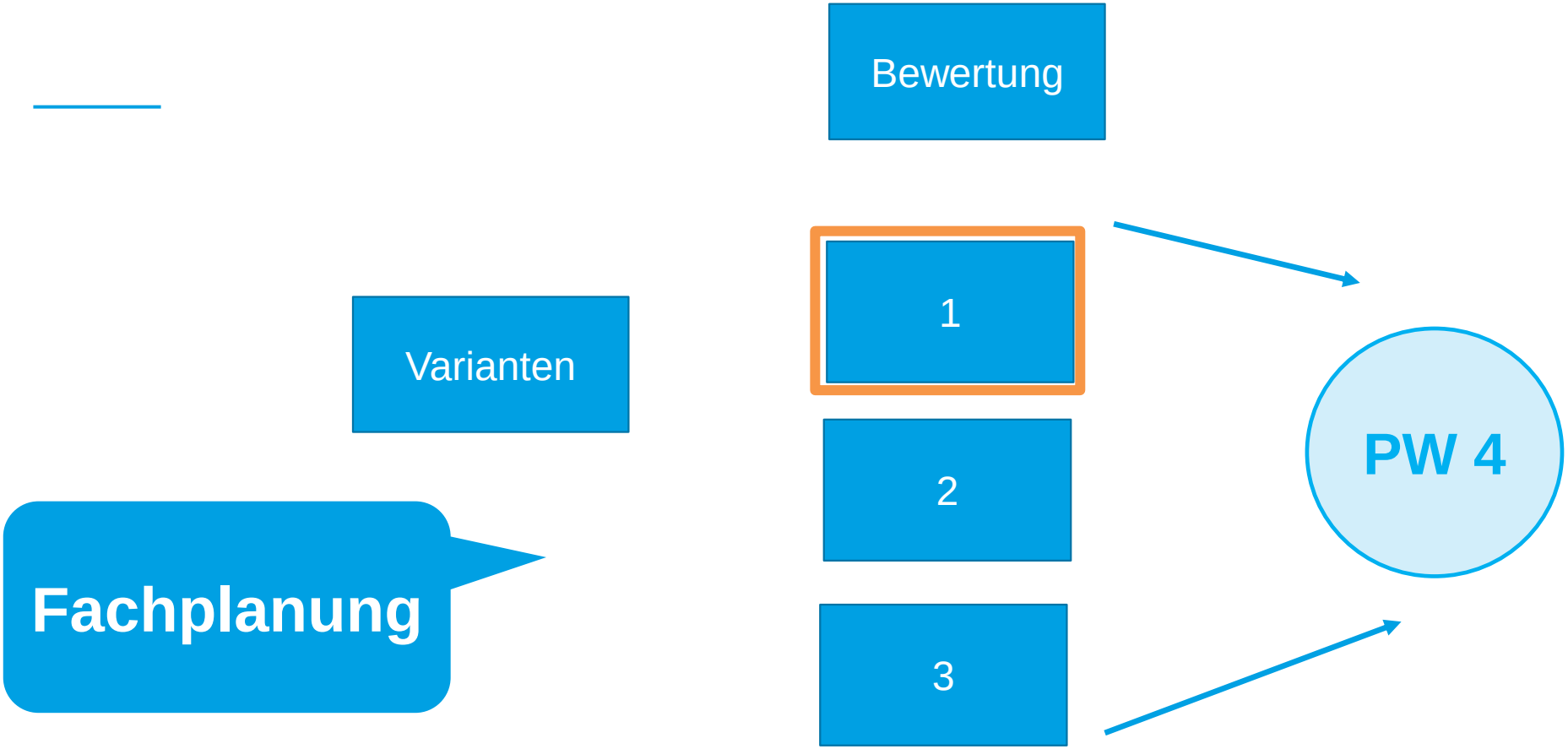
AF
vor Ort

Begleitgremium / Planungswerkstatt:
Vorstellung und Diskussion der Planungsergebnisse: vier verbliebenen Varianten und Ableitung / Begründung der Vorzugsvariante(n) B2A (B3)
Vorstellung des weiteren Prozess auch mit Blick auf das Abschlussforum

Ergebnisse / Hinweise werden bereits mit Blick auf die Entwurfsphase genutzt: Feedback zur Vorzugsvariante insgesamt und Abschnittsweise. Feedback entlang von vorgegebenen Kategorien (z.B. Lärmschutz, Anbindung / Durchbindung lokaler Wegeverbindung / …)

Abschlussforum
Feiern der Vorzugsvariante: Rückblick, Rolle der Begleitgruppe und Planungswerkstatt und Blick in die Zukunft, Ergebnisse des Online-Dialoges – (Beteiligung der PW-Teilnehmenden bei der Umsetzung)

DEGES zebralog


Bewertung
Varianten
1
2
3
PW 4
Fachplanung

Was erwartet Sie heute?

14:00 Uhr	**I. Begrüßung und Einstieg**
14:05 Uhr	**II. Informationsblock zum Planungsprozess**
15:05 Uhr	**III. Ausblick weiterer Prozess: Abstimmungstermine für die Planung und nächste Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung**
15:15 Uhr	**IV. Diskussion: Zeit für Rückfragen und Feedback**
15:55 Uhr	**V. Abschluss und Verabschiedung**
16:00 Uhr	**Ende**

IV.

Diskussion

– Zeit für Rückfragen und Feedback

Was erwartet Sie heute?

14:00 Uhr	**I. Begrüßung und Einstieg**
14:05 Uhr	**II. Informationsblock zum Planungsprozess**
15:05 Uhr	**III. Ausblick weiterer Prozess: Abstimmungstermine für die Planung und nächste Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung**
15:15 Uhr	**IV. Diskussion: Zeit für Rückfragen und Feedback**
15:55 Uhr	**V. Abschluss und Verabschiedung**
16:00 Uhr	**Ende**

V.

Abschluss und Verabschiedung

Vielen Dank!

Bleiben Sie gesund!

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin

www.a98-im-dialog.de
www.deges.de