

25. 01. 88

**Sachgebiet 912**

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Teubner und der Fraktion  
DIE GRÜNEN  
— Drucksache 11/1599 —**

**Autobahn A 98 — Teilstrecke Murg–Laufenburg —**

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/40.25.71.0098/1 B 88 –  
hat mit Schreiben vom 22. Januar 1988 die Kleine Anfrage  
namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Laut Straßenbaubericht 1986 (Drucksache 11/922) wurde bei der Fortschreibung der Bedarfsplanung für den Bundesfernstraßenbau im Jahr 1985 erstmals das für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans eigens entwickelte Verfahren zur ökologischen Risikoanalyse eingesetzt.

Ist dieses Verfahren auch für die A 98 bzw. zumindest für deren bisher geplante Teilstrecken durchgeführt worden?

Wie sieht das Ergebnis der Risikoanalyse für die Strecke Murg–Laufenburg aus?

Die Teilstrecke Murg–Laufenburg der A 98 liegt im Bewertungsabschnitt Rheinfelden/Karsau bis Lottstetten der Bedarfsplanfortschreibung 1985. Dieser Abschnitt wurde nach der Methode der ökologischen Risikoanalyse untersucht mit dem Ergebnis, daß in großräumiger Betrachtung viele Probleme von erheblichem Gewicht erkennbar sind. Im Rahmen der detaillierten Entwurfsbearbeitung sind demnach Maßnahmen mit risikoausgleichenden Wirkungen zu untersuchen.

2. Bei der Bestimmung der Linienführung von Bundesfernstraßen werden – ebenfalls lt. Drucksache 11/922 S. 12 – „eine Empfindlichkeitsuntersuchung zur Ermittlung geeigneter Korridore und ein Variantenvergleich durchgeführt“, mit dem Ziel der „Ermittlung

einer Variante mit möglichst geringen Beeinträchtigungen der Umwelt“.

Welche Varianten für die Streckenführung der A 98 zwischen Murg und Laufenburg sind verglichen worden, und warum gilt die jetzt ermittelte Streckenführung als diejenige mit der geringsten Umweltbelastung?

Die Linie für die A 98 zwischen Lörrach und Waldshut wurde bereits im Jahr 1970 gemäß § 16 FStrG durch den Bundesminister für Verkehr bestimmt. Nach dem damaligen Erkenntnisstand wurde eine weitere Trassenvariante untersucht.

Im Rahmen der nachfolgenden Entwurfsaufstellung wurden für den Abschnitt Murg–Laufenburg erneut drei Trassenvarianten (zwei Berg- und eine Taltrasse) geprüft. Dabei wurde gemäß dem Kriterienkatalog der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg die modifizierte Bergtrasse, wie sie der vorliegenden Planung zugrunde liegt, insgesamt am besten bewertet.

3. Die A 98 soll im genannten Bereich u. a. die Funktion einer Ortsumgehung für die durch die B 34 stark belasteten Gemeinden Murg und Laufenburg übernehmen.

Sind Untersuchungen durchgeführt worden, ob anstelle einer Autobahn eine „Kleine Lösung“ für diese Ortsumfahrungen möglich ist?

Wenn ja, wann, von wem und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Hochrheinautobahn (A 98) stellt im deutschen Fernstraßen- netz eine verkehrswichtige überregionale West-Ost-Verbindung dar. Maßgebende Aufgabe der A 98 ist hierbei die regionale Erschließung und der Anschluß des Hochrheins an das bestehende Autobahnnetz. Kleinräumige Ortsumgehungen müssen daher außer Betracht bleiben. Die A 98 dient jedoch der Entlastung der B 34 und der an ihr liegenden Städte und Gemeinden.

4. Gibt es eine allgemein geltende Norm für den Mindestabstand zwischen zwei BAB-Anschlußstellen, und wie lautet diese?

Der Abstand aufeinanderfolgender Anschlußstellen ist in den „Entwurfsrichtlinien für planfreie Knotenpunkte (RAL-K-2)“ in Verbindung mit den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Bundesautobahnen (RWBA)“ geregelt. Der zulässige Mindestabstand, der jedoch nur in besonderen Ausnahmefällen zur Anwendung kommt, beträgt 1 100 m. Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit und der Verkehrsmengen führen in der Regel zu größeren Abständen.

5. Wie viele Anschlußstellen sind nach dem gegenwärtigen Planungsstand für die o. g. Teilstrecke der A 98 vorgesehen, und wo sollen diese angelegt werden?

Nach dem gegenwärtigen Planungsstand sind im Abschnitt Murg-Laufenburg vier Anschlußstellen (AS) vorgesehen:

- AS an der B 34 westlich von Murg bei Rothaus,
- AS an der K 6543 nordwestlich von Laufenburg,
- AS an der L 151 a östlich von Laufenburg,
- AS an der L 6542 nördlich von Hauenstein.

6. Wie hoch wird die durch den Autobahnbau zu erwartende Entlastung der Ortsdurchfahrten sein?

Durch den Bau der A 98 wird der Durchgangsverkehr auf der B 34 erheblich zurückgehen. Für die B 34 zwischen Bad Säckingen und Laufenburg wird deshalb mit einer Entlastung von 40 bis 47 % in Abhängigkeit vom Grad der Fertigstellung der A 98 gerechnet.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage von Behördenvertretern, daß der Binnenverkehr nach dem Autobahnbau zunehmen werde und daher z. B. der Bau einer Fußgängerunterführung unter der B 34 in Laufenburg gerechtfertigt sei (Erläuterungsbericht Fußgängerunterführung B 34 Stadt Laufenburg/Baden 10. August 1987)?

Der Bau der angesprochenen Fußgängerunterführung in Laufenburg ist der Bundesregierung nicht bekannt. Es dürfte sich hierbei um eine städtische Maßnahme handeln.

Bei der Antwort zu Frage 6 wurde ausgeführt, daß die B 34 durch die A 98 ganz wesentlich entlastet wird. Bei dem zu erwartenden Rückgang des Durchgangsverkehrs wird damit der prozentuale Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtverkehr auf der B 34 zunehmen. Unterlagen hierüber liegen jedoch nicht vor.

8. Ist nach Fertigstellung des genannten Teils der A 98 die Rückstufung der B 34 zu einer Landesstraße geplant, und würden evtl. Rückbaumaßnahmen vom Bund unterstützt?

Nach Fertigstellung der A 98 im Abschnitt Murg-Laufenburg ist die B 34 in diesem Bereich zu einer nach Landesrecht festzulegenden Straße abzustufen. Ein möglicher Rückbau der B 34 ist nicht Aufgabe des Bundes.

9. Warum liegen bisher für die Umfahrung der Gemeinde Laufenburg keine Planungen für eine – von den Geländeverhältnissen her mögliche – Tunnellösung vor? Können Aussagen über die Kosten einer solchen Lösung gemacht werden?

Hinsichtlich der Trassenführung der A 98 im Abschnitt Murg-Laufenburg wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Tunnellösungen kommen nur dort in Betracht, wo andere Lösungen ausscheiden. Im Bereich der Umfahrung Laufenburg ist aufgrund der topographischen Verhältnisse eine Tunnellösung nicht erforderlich; Kostenangaben können daher nicht gemacht werden.

10. Wie viele ausländische Schwertransporte (darunter auch Gefahrguttransporte) mit LKW insbesondere über 28 t bis 42 t nutzen die B 34 zur nördlichen Umfahrung der Schweiz zwischen Basel und dem Grenzübergang Laufenburg?

Bei der heutigen Verkehrsbelastung auf der B 34 in Murg beträgt der Lkw-Anteil etwa 10 %, auf der A 98 wird künftig ein Lkw-Anteil von etwa 15 % erwartet. Aussagen über den darin enthaltenen ausländischen Schwerverkehrsanteil liegen nicht vor.