Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Freiburg

Begründung für die Festlegung eines Planungsgebietes zur Sicherung der Planung für den Neubau der Hochrheinautobahn A 98 – Bauabschnitt 8/9, zwischen Hauenstein und der Anschlussstelle Tiengen durch Rechtsverordnung des Regierungspräsidiums Freiburg vom 13.10.2026

Die DEGES Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH plant im Auftrag der Autobahn GmbH die noch zu verwirklichenden Abschnitte der Bundesautobahn A 98 (Hochrheinautobahn). In den Abschnitten A 98.8/9 zwischen Hauenstein und Anschlussstelle Tiengen West ist die aktuelle Variantenuntersuchung abgeschlossen. Als wesentliche Erkenntnis hat sich im Laufe der Vorplanung und Variantenbewertung gezeigt, dass aufgrund der strengen Rechtsfolgen des Gebiets- und Artenschutzes die sog. Talvarianten in Bezug auf eine spätere Genehmigungsfähigkeit deutliche Vorteile gegenüber den Bergvarianten besitzen. Im Zuge des umfangreichen Variantenvergleichs hat der Vorhabenträger die optimierte Variante B2a als vorzugswürdigsten Trassenverlauf identifiziert. Zur Sicherung dieser Trassenführung macht das Regierungspräsidium von der Ermächtigung des § 9a Abs. 3, 4 und 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 6 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz Gebrauch und legt ein Planungsgebiet fest.

Die Festlegung des Planungsgebietes wird wie folgt begründet:

1.
Zuständigkeit und Verfahren

Nach § 9a Abs. 3 FStrG können die Landesregierungen zur Sicherung und Planung von Bundesfernstraßen durch Rechtsverordnung für die Dauer von zwei Jahren Planungsgebiete festlegen. Wenn besondere Umstände dies erfordern, kann die Frist durch Rechtsverordnung auf vier Jahre verlängert werden. Die Ermächtigung hierzu kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden. Dies ist in Baden-Württemberg durch die Verordnung der Landesregierung und des Innenministeriums über Zuständigkeiten nach

dem Bundesfernstraßengesetz und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 29. August 1988 erfolgt, die in § 6 Nr. 2 die Zuständigkeit der Regierungspräsidien festlegt.
Die nach § 9a Abs. 3 Satz 2 vorgesehene Anhörung der betroffenen Städte und Kreise wurde mit Schreiben vom 29.05.2026 durchgeführt. Angehört wurde die flächenbetroffenen Städte und Gemeinden Albbruck, Dogern, Waldshut-Tiengen und Laufenburg sowie der Landkreis Waldshut.

Die genannten Kommunen haben im Verfahren zur Absicht der Festsetzung eines Planungsgebietes Stellung genommen. Die Stellungnahmen wurden in die Abwägung über den Erlass der Verordnung eingestellt.

2.
Beschreibung des Vorhabens

Die geplante Baumaßnahme umfasst den rund 15 km langen, zweibahnigen und 4-streifigen Neubau der Bundesautobahn A 98 im Streckenabschnitt Hauenstein bis Anschlussstelle Tiengen West im Landkreis Waldshut (Abschnitte A 98.8/9). Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes.

Hiervon sollen drei Teilabschnitte im Rahmen dieses Planungsgebiets gesichert werden. Diese umfassen im Wesentlichen die Bereiche, in denen die neue A 98 überirdisch verlaufen soll und sind in den anhängenden Lageplänen „Festsetzungsfläche Tunnel Albert/Albbruck Ost", „Festsetzungsfläche AS Waldshut/Dogern" und „Festsetzungsfläche Tiengen West" dargestellt.

Die geplante A 98.8/9 quert von Hauenstein kommend das Mühlbachtal und die Ortslage Albert und verläuft anschließend nördlich der Bahnlinie, die östlich der Ortslage Albbruck gequert wird. Von ca. Bau-km 5+100 bis ca. 8+100 verläuft die Trasse südlich der B 34, die zwischen den Ortslagen Dogern und Waldshut gequert wird. Östlich von Dogern schwenkt die Trasse nach Norden ab und umfährt Waldshut, um bei ca. Bau-km 15+440 an der bestehenden Anschlussstelle Waldshut-Tiengen an die vorhandene A 98 anzuschließen.
Das Mühlbachtal, die Ortslage Albert, die Alb und die Bebauung von Albbruck werden nördlich der Bahn mit einem ca. 4.030 m langen Tunnel unterquert. Der Tunnel endet östlich von Albbruck nach Querung der Bahnstrecke und der B 34. Die jetzige B 34 kann zukünftig für die untergeordnete Erschließung genutzt werden. Östlich Dogern ab ca.

Bau-km 8+800 verläuft die Trasse in einem ca. 5.580 m langen Tunnel. Die L 161 und die vorhandene Anschlussstelle Tiengen-West werden mit einer ca. 470 m langen Brücke überquert.
Anschlussstellen an das nachgeordnete Straßennetz sind bei Hauenstein und östlich von Dogern geplant.
Geprägt ist das Planungsgebiet durch die vorhandene Schutzgebietskulisse mit naturschutz- und umweltfachlich hochwertigen Flächen, die stark ausgeprägte Topographie, die dicht besiedelten und teilweise engen Tallagen des Hochrheins, die nach Norden hin ansteigenden Hanglagen des „Hotzenwaldes“ sowie die Siedlungsgebiete und Infrastrukturanlagen (B 34, DB-Strecke 4000).

Die A 98 wird im Endausbau eine überregionale Ost-West-Verbindung zwischen der A 5 bei Weil am Rhein und der A 81 bei Singen darstellen. Westlich von Rheinfelden ist eine Querspange (A 861) zur Schweizer Nationalstraße N 3 bereits realisiert. Darüber hinaus sind einige Abschnitte der A 98 fertiggestellt (A 98.1 bis A 98.4, A 98.7 und A 98.10). Westlich der hier gegenständlichen Planungsabschnitte 8 und 9 schließt der Abschnitt A 98.7 an. Dieser wurde zumindest einbahnig und dreistreifig bereits realisiert. Im Folgeabschnitt A 98.10 AS Tiengen-West – AS Lauchringen ist ebenfalls die erste Richtungsfahrbahn fertiggestellt und bereits seit 1997 unter Verkehr.

3.
Begründung des Bauvorhabens

Es bestehen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses für den Neubau der noch fehlenden Abschnitte der A 98.
Mit der Hochrheinautobahn A 98 als Gesamtprojekt soll eine leistungsfähige, großräumige West-Ost-Verbindung zwischen der A 5 und der A 81 für die südlichen Landesteile von Baden-Württemberg und Bayern geschaffen und eine Lücke des Autobahnnetzes im südwestlichen Raum geschlossen werden. Gleichzeitig wird eine Verknüpfung an das schweizerische und französische Straßennetz geschaffen. Auch die regionale Verkehrssituation soll durch die Entlastung der dortigen stark befahrenen Bundesstraßen – insbesondere in den dicht besiedelten Bereichen am Hochrhein – verbessert werden.
So soll zudem ein positiver Beitrag für die Gesundheit der Anwohner in den hier betroffenen Gemeinden geleistet werden, die durch die engen, stark befahrenen Ortsdurchfahrten aktuell teilweise großen Vorbelastungen durch den Straßenverkehr ausgesetzt sind.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Jahr 2016 mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 die Gesamtstrategie für den Erhalt und den Bau der Infrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland publiziert. Hier ist die A 98 zwischen Rheinfelden und Tiengen in einer längsgeteilten Dringlichkeit dargestellt. Die erste Fahrbahn ist im „Vordringlichen Bereich" (VB) eingestuft, so dass der Straßenverbindung eine große raumordnerische und städtebauliche Bedeutung beigemessen werden kann. Die 2. Fahrbahn ist im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB)" eingestellt.

Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg (2010) sieht die A 98 als wichtige West-Ost-Transitverbindung im Süden Baden-Württembergs zwischen Basel und Memmingen zur Verbindung der A 5 mit der A 96. Er fordert außerdem die Aufnahme der Strecke in das transeuropäische Straßennetz.

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (2002) sieht die Hochrheinautobahn zur wirtschaftlichen Unterstützung des ländlichen Raumes in der Region Hochrhein-Bodensee und zur Verknüpfung der Mittelbereiche Rheinfelden, Bad Säckingen, Waldshut-Tiengen und Singen vor.

Der Regionalplan des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee aus dem Jahr 2000 fordert durch den Neubau der A 98 die verkehrlich überlastete B 34 mit vielen engen und damit gefährlichen Ortsdurchfahrten und nur kurzen freien Strecken mit hoher Dringlichkeit zunächst von Lörrach bis Lauchringen zu entlasten.

Die hier gegenständlichen Planungsgebiete sichern einen Teil der Trasse des Abschnitts A 98.8/9 bis zur Auslegung der Planunterlagen, damit keine privaten oder öffentlichen Bauvorhaben den Neubau des Abschnittes erschweren oder unmöglich machen können.

4.
Belange der betroffenen Kommunen

Die Städte Waldshut-Tiengen, Dogern, Albbruck und Laufenburg sowie der Landkreis Waldshut haben sich im Rahmen der Anhörung der betroffenen Kommunen zur Festlegung des beantragten Planungsgebietes geäußert. Im Einzelnen:

4.1 Geplante Infrastruktur im Planungsgebiet

Die angehörten Kommunen haben (teilweise) übereinstimmend auf drei die Planungsgebiete betreffende Planungen hingewiesen:

- Die BadenovaNETZE sei in der finalen Planungsphase zum Bau einer Wasserstoff-Pipeline von Albbruck nach Waldshut. Diese Leitungsinfrastruktur sei vollumfänglich im Wasserstoff-Kernnetz des Bundes enthalten und stelle für die Energieversorgung und Dekarbonisierung der gesamten Region eine kritische und zeitkritische Infrastrukturmaßnahme von überragendem öffentlichem Interesse dar.
  Die Pipeline verlaufe auch im Bereich der Planungsgebiete. Ferner sei auf dem Flst.Nr. 3025, Gem. Dogern eine Ausgleichsfläche definiert worden. Durch die anstehende Festlegung von Planungsgebieten bzw. den Erlass von Veränderungssperren dürfe dieses strategische Energieprojekt nicht blockiert werden. Es müsse im Rahmen der Planfeststellung sichergestellt werden, dass die Planungen der DEGES eng mit denen der badenovaNETZE GmbH abgestimmt würden, sodass eine rechtzeitige und uneingeschränkte Ausführung der Wasserstoff-Pipeline gewährleistet bleibe. Es werde daher ausdrücklich darum gebeten, das Projekt der badenovaNETZE GmbH im weiteren Verfahren prioritär zu berücksichtigen und bereits jetzt die Grundlagen dafür zu schaffen, dass für die Verlegung der Pipeline eine Ausnahmegenehmigung von etwaigen Veränderungssperren bzw. Bauverboten erteilt werden könne.
  Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, das Vorhaben der badenovaNetze GmbH sei bekannt. Abstimmungen mit den Beteiligten sowie der Austausch der aktueller Planungsstände erfolge in regelmäßigen Abständen. Die Belange der BadenovaNETZE würden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt und im Rahmen der fortlaufenden Abstimmung in die Planung einbezogen.
  Das Regierungspräsidium geht mit dem Vorhabenträger davon aus, dass das Vorhaben durch die Festlegung des Planungsgebiets nicht generell vereitelt wird. Die ggf. gebotene Rücksichtnahme auf die geplante Wasserstoffleitung kann im Zuge der weiteren Genehmigungs- und Ausführungsplanung zur A 98.8/9 geprüft werden. Das grundsätzlich anzuerkennende öffentliche Interesse am Ausbau dieser Infrastruktur wurde in die Abwägung unter 5.4 aufgenommen.
- Das Regierungspräsidium Freiburg, Referat 45 plane den Neubau eines Geh- und Radweges zwischen Albbruck und Dogern und im weiteren Verlauf nach Waldshut (Hochrheinradschnellweg). Die geplante Trassenführung in Parallel-

lage zur B 34 verlaufe durch die Plangebiete. Die Gemeinde Dogern bitte um Abstimmung der Planungen und Sicherstellung, damit diese trotz Festlegung der Planungsgebiete weitergeführt und auch gebaut werden könnten.
Im Bereich der Gemeinde Albbruck solle die Trasse des Radwegs nach Wünschen der Gemeinde nördlich der B 34 und südlich des Gewerbegebiets Betten verlaufen. Man gehe davon aus, dass dies kein Tiefbauvorhaben in einer Dimension sei, welches mit einem aufsteigenden Tunnel unlösbare Konflikte bilden würde. Man wolle lediglich darauf hinweisen, dass diese Trasse die bevorzugte Variante der Gemeinde Albbruck sei, Varianten bereits überdacht und verworfen worden seien und man wegen der A 98 nicht „vorsorglich" wieder auf die anderen Varianten zurückgreifen wolle. Die Gemeinde erwarte, dass der Radschnellweg weiterhin im Planungsgebiet zulässig sei und ggfs. die nötigen Zustimmungen der Bundesfernstraßenverwaltung erteilt würden.
Der Vorhabenträger hat diese Planungen zur Kenntnis genommen und keine grundsätzlichen Konflikte mit dem aufsteigenden Tunnel angeführt.
Das Regierungspräsidium sieht daher keine Anhaltspunkte, dass die Festlegung des Planungsgebiets das Vorhaben zum Radwegbau grundlegend vereiteln würde.

- Eine Logistikfirma in Albbruck plane die Errichtung einer Wasserstoff-Tankstelle (H2) auf ihrem Betriebsgelände. Diese solle nicht nur der Spedition selbst, sondern – so die heutige Planung – auch den ÖPNV der SüdbadenBus Gesellschaft mit diesem Energieträger versorgen können.
  Dieses Vorhaben sei als wegweisender Beitrag zur Dekarbonisierung des schweren Nutzfahrzeugverkehrs und zur Umsetzung der regionalen Energiewende von hohem öffentlichem und strukturpolitischem Interesse. Auch wenn die finale Investitionsentscheidung für die H2-Tankstelle noch ausstehe, müsse diese Absicht als wichtige Vorsorgeplanung im Planfeststellungsverfahren der DEGES berücksichtigt werden. Es dürfe durch die Festlegung des Planungsgebiets oder den Erlass von Veränderungssperren nicht zu einer faktischen Verhinderung dieses zukunftsweisenden Projekts kommen. Es werde daher darum gebeten,
  - die Planungsräume für die potenzielle H2-Tankstelle (inklusive der notwendigen Sicherheits- und Abstandsflächen nach den technischen Regeln für Gase) baulich und planerisch freizuhalten,
  - sicherzustellen, dass eine spätere Realisierung der Tankstelle durch großzügige Ausnahmegenehmigungen von künftigen Veränderungssperren rechtlich ermöglicht wird und

- etwaige Synergien mit der parallel geplanten Wasserstoff-Pipeline der badenovaNETZE GmbH (z. B. bezüglich potenzieller Einspeise- oder Anschlusspunkte im Trassenraum) bereits jetzt planerisch offenzuhalten.

Mit der Realisierung der Tankstelle sei jedoch nicht vor dem Jahr 2030 zu rechnen. Möglicherweise komme der Tankstelle sogar zu Gute, dass sie erst dann in die Planung komme, wenn die A 98 in ihrer eigenen Planung weiter und damit die gegenseitige Planungsreife verbindlicher sei.
Hierzu hat der Vorhabenträger mitgeteilt, er werde im Zuge der weiteren Planungen den Austausch bzgl. der geplanten H2-Tankstelle suchen, um so frühzeitig beide Planungen aufeinander abstimmen und die Umsetzung gewährleisten zu können. Aufgrund des derzeitigen Planungsstands ergebe sich daraus aber aktuell kein Anpassungsbedarf für die Planung. Eine spätere Konkretisierung der Tankstellenplanung ermögliche vielmehr eine abgestimmte Berücksichtigung der dann weiter fortgeschrittenen Planung der A 98.
Das Regierungspräsidium schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an, dass dieses Vorhaben einer Festlegung des Planungsgebiets nicht entgegensteht. Grundsätzlich ist das öffentliche Interesse an der Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der Energiewende anzuerkennen. Das Projekt befindet sich jedoch augenscheinlich noch in einem relativ frühen Planungsstadium. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Festlegung des beantragten Planungsgebietes eine Realisierung der Wasserstoff-Tankstelle generell vereiteln würde. Die ggf. gebotene Rücksichtnahme kann daher der Prüfung in der weiteren Genehmigungs- und Ausführungsplanung zur A 98.8/9 überlassen bleiben.

4.2 Stadt Waldshut-Tiengen

Die Stadt Waldshut-Tiengen hat lediglich angeregt, wegen angrenzend betroffener Bebauung eine Trassenverschiebung zwischen BW 07 und BW 11 in Richtung Nordost zu prüfen.
Hierzu hat der Vorhabenträger erwidert, die vorhandene Bebauung werde in der Planung bereits berücksichtigt. Eine weitere Verschiebung der Trasse nach Nordost sei aufgrund der bereits vorhandenen Anschlussstelle Tiengen West und weiterer Zwangspunkte derzeit nicht vorgesehen.
Das Regierungspräsidium hat diese Argumentation des Vorhabenträgers nachvollzogen und hält sie für plausibel. Eine vertiefte Prüfung der in Betracht kommenden Varianten im Detail ist dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten und kann im jetzigen Verfahrensstadium der Vorplanung nicht abschließend entschieden werden. Es kann aber auf

Grundlage der bisherigen Vorplanung nachvollzogen werden, dass der Vorhabenträger eine eingehende Variantenprüfung durchgeführt hat und sich die nun zu sichernde Trasse als wahrscheinlichste und verträglichste Linienführung konkretisiert hat.

4.3 Gemeinde Dogern

Die Gemeinde Dogern hat mitgeteilt, dass insbesondere das Gebiet rund um die Anschlussstelle Waldshut im Rahmen der kommunalen Entwicklungsplanungen eng mit dem Vorhabenträger abgestimmt worden sei, sodass die aktuell laufenden Maßnahmen wie das Wohnquartier Breitmatten, das Sondergebiet Feuerwehr/Kindertagesstätte sowie das Gewerbegebiet Ruchen nicht beeinträchtigt würden.
In der mittelfristigen Gemeindeentwicklung sei die Erweiterung des Gewerbegebiets Ruchen II in westliche Richtung vorgesehen. Die notwendigen Flächen würden in der Gesamtfortschreibung der Regionalplanung berücksichtigt. Das Plangebiet U2.2_VE_LP2500_Festsetzung-02 mit der Anschlussstelle Waldshut umfasse diese Entwicklungsflächen und schränke die kommunale Planungshoheit insoweit ein, als dass in der Zeit von zwei Jahren, bei besonderen Umständen ggf. vier Jahren, keine gewerbliche Entwicklung auf dieser Fläche stattfinden könne.
Da die Gemeinde Dogern keinerlei alternative Entwicklungspotentiale habe, habe die Gemeinde ein besonderes Interesse, dass die Festlegung des Planungsgebiets in zeitlicher Hinsicht auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt werde. Sollte sich im weiteren Planungsprozess abzeichnen, dass die Inanspruchnahme der Flächen nicht erforderlich sei, bitte sie, die Flächen wieder vorzeitig freizugeben.
Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert, die Flächeninanspruchnahme werde im weiteren Planungsverlauf fortlaufend überprüft und auf das erforderliche Maß begrenzt. Sollten Flächen nicht mehr benötigt werden, nehme man dementsprechende Abstimmungen auf.
Das Regierungspräsidium hat dieses berechtigte gemeindliche Interesse in die Abwägungsentscheidung unter 5.4 aufgenommen.

4.4 Gemeinde Albbruck

Die Gemeinde Albbruck hat mitgeteilt, dass sie laut den der Anhörung beigefügten Planunterlagen lediglich in einem sehr kleinen Bereich im Süd-Osten ihrer Gemarkung betroffen sei – in dem Bereich, in dem der Tunnel wieder aufsteige. Das Tunnelportal und die im Osten anschließende oberirdische Trasse lägen bereits auf Gemarkung Do-

gern, der restliche Teil Albbrucks solle komplett untertunnelt werden. Ab einer gewissen Tiefe des Tunnels scheine kein Planungsgebiet erforderlich zu sein, so dass man sich mit der Stellungnahme auf diesen kleinen Ausschnitt der Gemarkung beschränke. Im Planungsgebiet habe die badenovaNETZE kürzlich eine Wasserstoffpipeline verlegt. Die Baumaßnahmen seien abgeschlossen, die dingliche Sicherung der Leitung in den jeweiligen Grundbüchern stehe unmittelbar bevor. Damit bestehe hier kein Konflikt (mehr) bzw. die Planung des Abschnitts 8/9 müsse mit den Tatsachen der dort verlaufenden Pipeline umgehen. Man stimme der Festlegung des Planungsgebiets grundsätzlich zu.
Der Vorhabenträger hat versichert, die Wasserstoffpipeline der badenovaNETZE werde in den weiteren Planungen berücksichtigt. Die Planungen des Abschnitts 8/9 würden entsprechend auf die zwischenzeitlich hergestellte Leitungsinfrastruktur abgestimmt. Insofern ergeben sich aus Sicht des Regierungspräsidiums hieraus auch keine Belange, die dem Planungsgebiet entgegenstehen würden.

4.5 Stadt Laufenburg

Die Stadt Laufenburg hat mitgeteilt, dass von Seiten der Stadt keine Einwände gegen die Veränderungssperre für den Trassenverlauf bestünden.

4.6 Landkreis Waldshut

Das Landratsamt Waldshut hat in seiner Stellungnahme lediglich aus wasserwirtschaftlicher Sicht Bedenken gegen die Trassenwahl des Vorhabenträgers und damit mittelbar gegen das Planungsgebiet vorgebracht:
Die von der DEGES gewählte Variante B 2a als Vorzugsvariante sei mit einem sehr hohen wasserwirtschaftlich Raumwiderstand aufgrund der Betroffenheit der Zone II von Wasserschutzgebieten belegt. Hierauf sei im Scopingverfahren von der unteren Wasserbehörde hingewiesen worden. In den zur Prüfung vorgelegten Dokumenten werde die Lage in Zone II erneut nur mit einem hohen Raumwiderstand bewertet, weshalb die wasserwirtschaftlichen Belange (hier Trinkwasserschutz) in der Abwägung der einzelnen Trassenvarianten unzureichend berücksichtigt und bewertet würden. Dies stehe im Widerspruch zur behördlichen Einschätzung des Landratsamtes, die deckungsgleich mit jener der Höheren Wasserbehörde (Regierungspräsidium) sei.
Die Einstufung der WSG Zone II in Raumwiderstandsklasse III (hoch) werde aufgrund der großen Bedeutung der Wasserschutzgebiete für die Stadt Waldshut-Tiengen fachlich nicht mitgetragen. Eingriffe in Zone II seien nur im Ausnahmefall zulässig und dies auch nur, wenn keine Alternativen bestünden. Die WSG-Zone II sei deshalb der RWA

Klasse IV (sehr hoch) zuzuordnen. Die Aussage in den Antragsunterlagen, wonach die Zone II „aufgrund der Möglichkeit technischer Vermeidung gemäß RiStWag nicht der Widerstandsklasse „sehr hoch“ zugeordnet werde, entspreche nicht der wasserwirtschaftlichen Einschätzung. Erst wenn bereits eine Entscheidung für eine Trasse getroffen worden sei, würden die Regelungen der RiStWag zur konkreten Planung und Ausführung dieser Klasse relevant, um damit den unter diesen Randbedingungen - noch - bestmöglichen Schutz des Wasserschutzgebietes anzustreben.
Die öffentliche Wasserversorgung sei Teil der Daseinsvorsorge, dem wichtigsten Belang des Allgemeinwohls. Ihre Bedeutung sei zusammen mit dem generellen Trinkwasserschutz verfassungsrechtlich verankert. Nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit des Grundwassers müssten ausgeschlossen werden.
Die öffentlichen Wasserversorger seien nach der Trinkwassereinzugsgebieteverordnung verpflichtet, die tatsächlichen Einzugsgebiete ihrer Versorgungsbrunnen vor Gefährdungen zu schützen. Bereits im Bestand stünden viele Wasserversorger – auch im Bereich der gewählten Vorzugstrasse – vor großen Herausforderungen, ihre Verpflichtung nicht zuletzt aufgrund der Auswirkungen des Klimawandels zukunftsfähig und sicher zu erfüllen.
Die gewählte Trassenvariante stehe im Widerspruch zur verfassungsrechtlichen Relevanz der öffentlichen Wasserversorgung. Dieser Belang sei in der Abwägung nicht hinreichend beachtet. Die Dokumente seien entsprechend zu überarbeiten und eine erneute Bewertung vorzunehmen, bei der dem Trinkwasserschutz die rechtlich gebotene Bedeutung zugeordnet werde.
In Wasserschutzgebieten sei es darüber hinaus nicht ausreichend, lediglich auf die geforderte Einhaltung der RiStWaG und der gesetzlichen Regelungen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hinzuweisen. Es müssten zwingend alle relevanten Bestimmungen aus den jeweiligen Rechtsverordnungen der Wasserschutzgebiete eingehalten werden. Der Abschnitt zum Themenbereich „Wasser“ auf S. 324 der UVS [*Anm.: Unterlage mutmaßl. bekannt aus Linienbestimmungsverfahren; hier nicht Teil der Antragsunterlagen*] sei entsprechend zu ergänzen.
Der Vorhabenträger hat hierzu entgegnet, die Einstufung der Schutzzonen von Wasserschutzgebieten zu Raumwiderstandsklassen sei entsprechend dem Entwurf der "Richtlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Straßenbau mit Musterkarten UVP (RUVP)" aus dem Jahr 2020 erfolgt, die eine anerkannte fachliche Grundlage zur Einteilung von Raumwiderstandsklassen darstelle.

Die Zuordnung der Schutzzone II zur Raumwiderstandsklasse IV und der Schutzzone III zur Raumwiderstandsklasse III hätte zu keinen anderen Ergebnissen in der Variantenauswahl geführt. Im Zuge der weiteren, vertiefenden Planung der Vorzugsvariante würden die Auswirkungen auf die Wasserversorgung betrachtet werden. Die Planung werde so erfolgen, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Wasserversorgung ausgeschlossen seien. Eine fachliche Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden erfolge im weiteren Verfahren. Insgesamt werde der Grundwasserschutz und hier speziell die Beeinträchtigung der Wasserschutzgebiete bei der Variantenbewertung ausreichend berücksichtigt. Eine Fehlgewichtung liege nicht vor. Die Forderung, eine Neubewertung vorzunehmen, werde abgelehnt.
Nachteilige Auswirkungen auf die öffentliche Wasserversorgung und die Grundwasserbeschaffenheit seien nach dem aktuellen Planungsstand nicht zu erwarten. Ziel der weiteren Planungen sei es, durch vorgesehene und geeignete Schutzmaßnahmen die Einhaltung der wasserrechtlichen Anforderungen und den Schutz der Trinkwasserressourcen sicherzustellen.
Die hohe Bedeutung der öffentlichen Trinkwasserversorgung sei im Variantenvergleich als abwägungsrelevanter Belang berücksichtigt. Im Ergebnis der gesamthaften, belangübergreifenden Bewertung sei die Vorzugsvariante hergeleitet worden. Im weiteren Planungsverlauf werde diese auch unter besonderer Berücksichtigung der Belange der öffentlichen Wasserversorgung und des Trinkwasserschutzes detailliert ausgearbeitet, optimiert und abgestimmt.
In Kapitel 8.2 der UVS gehe es auf S. 324 um Vermeidungsmaßnahmen, die voraussichtlich zu ergreifen seien, um die Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser zu minimieren. Die "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten" (RiStWaG) würden solche Maßnahmen beinhalten und seien daher in Kapitel 8.2 aufgeführt. Ungeachtet dessen seien die Bestimmungen der Rechtsverordnungen zu den Wasserschutzgebieten einzuhalten. In den Rechtsverordnungen würden jedoch keine Vermeidungsmaßnahmen aufgeführt. Daher seien die Rechtsverordnungen in Kapitel 8.2 nicht aufgenommen worden. In die (späteren) Planfeststellungsunterlagen würden Aussagen zu den Wasserschutzgebieten und den hierzu erlassenen Rechtsverordnungen aufgenommen.

Das Regierungspräsidium hat nachvollzogen, dass sich der Vorhabenträger in der vorgelegten Planungsunterlage neben anderen Aspekten auch ausführlich mit den Belangen des Wasserschutzes auseinandergesetzt hat. Zweifellos handelt es sich bei dem betrachteten Planungsraum insgesamt um ein Gebiet mit vielen Zwangspunkten und

teilweise widerstreitenden Belangen des Umwelt- und Ressourcenschutzes. Die Aussage des Vorhabenträgers ist nachvollziehbar, dass auch die Einordnung der betreffenden Wasserschutzgebiete in eine höhere Raumwiderstandsklasse keine andere Variantenauswahl zur Folge gehabt hätte. Die Bedeutung der Wasserschutzgebiete entsprechend ihrer jeweiligen Schutzgebietszone wurde in den vorgelegten Planungsunterlagen durchgehend berücksichtigt, gewichtet und einbezogen. Die Bewertung und Berücksichtigung der Raumwiderstandsklassen wurde vom Vorhabenträger hingegen lediglich im Hinblick auf die frühzeitige Abschichtung besonders problematischer Trassenvarianten genutzt, die keiner vertieften fachlichen Untersuchung mehr unterzogen werden sollten. Die Kategorisierung im Hinblick auf die Raumwiderstandsklasse war insoweit also kein Abwägungskriterium im engeren Sinne. In der vertiefteren Analyse der verbleibenden Varianten wurden wasserrechtliche Belange vertieft untersucht und auch mit einer entsprechenden Gewichtung berücksichtigt.

Es ist darüber hinaus festzuhalten, dass es sich bei der nun vorgelegten Planung noch um ein Vorstadium handelt, das nicht mit der späteren Genehmigungsplanung gleichzusetzen ist. Gegenstand des Planungsgebiets ist nicht die endgültige Bestimmung des Trassenverlaufs – der entsprechende Variantenvergleich ist im späteren Planfeststellungsverfahren abschließend zu prüfen. Gegenstand ist vielmehr die Sicherung der aktuell vorzugswürdigen Trassenvariante, damit die spätere Realisierung der günstigsten Variante nicht durch neu entstehende Hindernisse während der erforderlichen Planungszeit verhindert wird. Dementsprechend verbleibt Raum für weitere Maßnahmen zur Optimierung im Hinblick auf besonders sensible Belange wie den Wasserschutz. Auch der Vorhabenträger selbst sieht bereits einige Optimierungsmaßnahmen zugunsten des Wasserschutzes im weiteren Planungsprozess hin zur Planfeststellung vor (vgl. 4.2 des Erläuterungsberichts).
Zusammenfassend konnte das Regierungspräsidium nachvollziehen, dass es sich bei der hier zu sichernden Vorzugsvariante – unter Berücksichtigung der anderen für das Vorhaben relevanten Belange – um die wahrscheinlichste Variante handelt. Zum jetzigen Zeitpunkt der Sicherung der vertieften Planung ist die Auswahl des Vorhabenträgers daher nicht zu beanstanden.

Darüber hinaus wurden vom Landratsamt einige Hinweise vorgetragen, die sich auf die spätere Genehmigungs- und Ausführungsplanung beziehen. Sie haben keinen unmittel-

baren Bezug zu dem Planungsgebiet und daher keinen Einfluss auf das Abwägungsergebnis. Sie sind allerdings in der weiteren Planung zu berücksichtigen und wurden entsprechend vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Im Einzelnen:

- Beim geplanten Autobahnanschluss Dogern/Waldshut liege die Altablagerung „AA Kiesgrube Grundäcker" im Bereich der geplanten Straßenführung. Bei der Altablagerung handele es sich um eine ehemalige Kiesgrube die von 1940 bis 1946 als Müllkippe verfüllt wurde mit Sperrmüll, Holz, Siedlungsabfällen und Erdaushub. Auf Grund der kleinen Fläche sei die Bewertung auf „B-entsorgungsrelevant" erfolgt. Nähere Angaben seien nicht bekannt.
- Um potenziellen Risiken frühzeitig zu begegnen und einen effizienten Bauablauf zu gewährleisten, sei es unerlässlich, bereits im Zuge der geotechnischen Erkundungen die Konzentrationen von Arsen und Schwermetallen in den durch den Tunnel aufgeschlossenen geologischen Schichten zu ermitteln. Basierend auf diesen Untersuchungsergebnissen müsse anschließend ein umfassendes Abfallverwertungskonzept entwickelt werden. Dieses Konzept werde detaillierte Strategien für den sicheren Umgang mit potenziell belastetem Aushubmaterial festlegen, um sowohl die Einhaltung der strengen Umweltauflagen als auch eine ökonomisch sinnvolle und gesetzeskonforme Materialverwertung sicherzustellen. Eine frühzeitige Analyse minimiere dabei das Risiko von Bauverzögerungen und unvorhergesehenen Kosten.
- Durch Inkrafttreten des Landeskreislaufwirtschaftsgesetzes sei geregelt, dass bei der Durchführung von Bauvorhaben mit mehr als 500 m³ Erdaushub die Abfallrechtsbehörden und die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit, insbesondere im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange, darauf hinwirken sollten, dass ein Erdmassenausgleich durchgeführt werde. Das bedeute, dass alle Beteiligten auf die Rechtsgrundlagen und die wirtschaftlich erhebliche Bedeutung des Erdmassenausgleichs aufmerksam zu machen seien.
- Im Bereich Dogern, parallel zur B 34, würden Böden mit hoher Ertragsfähigkeit (> 74 Punkte, Flurstück-Steckbriefe LUBW) geschnitten. Gemäß dem LUBW-Leitfaden „Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit" seien diese Böden überwiegend in die Bewertungsklasse „sehr hohe Funktionserfüllung" einzuordnen. Angesichts der unwiederbringlichen Zerstörung von Bodenfunktionen durch Versiegelung müsse die flächenhafte Überbauung solch wertvoller Böden besonders gründlich abgewogen werden. Der Eingriff in das Schutzgut „Boden" sei im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsregelung nach

§ 15 BNatSchG und § 1a BauGB zu bewerten. Der Ausgleich solle schutzgutbezogen – hier also zum Schutz des Bodens – erfolgen und nicht zu Lasten landwirtschaftlich genutzter Flächen. Aus Sicht des Bodenschutzes und zur weitestgehenden Minimierung der landwirtschaftlichen Beeinträchtigungen werde empfohlen, sowohl den Anschluss an die B 34 als auch das Teilstück „Dogern-Albbruck" (Trassenführung B2a) in Tunnellage zu realisieren.

- Zur Gewährleistung eines nachhaltigen und schonenden Umgangs mit dem Schutzgut Boden sei gemäß § 2 Absatz 3 LBodSchAG die Erstellung eines detaillierten Bodenschutz- und Bodenmanagementkonzepts erforderlich. Dieses Konzept müsse den Vorgaben der DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) sowie der DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial) entsprechen. Die konsequente Umsetzung dieses Bodenschutzkonzepts während der Ausführungsphase des Vorhabens werde durch eine vom Vorhabenträger zu beauftragende fachkundige Bodenkundliche Baubegleitung überwacht.
- Man bitte, die Entwässerung, Niederschlagswasserbehandlung und Beseitigung im Vorfeld mit dem Fachbereich Abwasser des Gewässerschutzes im Landratsamt abzustimmen
- Im Antrag werde geschrieben, dass beim Eingriff in Überschwemmungsgebiete der entsprechende Retentionsraumausgleich geschaffen werde. Man weise darauf hin, dass für eine Befreiung vom Bauverbot in Überschwemmungsgebieten nicht nur das Retentionsvolumen geschaffen werden müsse, sondern alle Anforderungen nach § 78 Abs. 5 WHG zu erfüllen seien.
- Bei Bebauung WSG II und III seien Sicherungen und Maßnahmen gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Schutzgebiets- und Ausgleichsverordnung vorzunehmen oder Alternativen der Wasserversorgung zu kommunizieren. Bei WSG Zone I seien mit den Gemeinden und dem Landkreis Alternativen zur Wasserversorgung zu kommunizieren. In jedem Fall seien für Bau und Betrieb die zuständigen Wasserversorger zeitnah mit einzubinden.
- Sofern Wald dauerhaft in Anspruch genommen werde, müsse dies genehmigt werden. Hierzu bedürfe es eines Waldumwandlungsantrages, der bei der Unteren Forstbehörde einzureichen sei.
- Die Planung berühre die fast abgeschlossene Flurbereinigung Laufenburg-Ost (A 98). Man gehe davon aus, dass die Flurbereinigung noch in diesem Jahr 2026 durch die Schlussfeststellung abgeschlossen werde. Ggf. könne durch das Straßenbauprojekt eine begleitende Flurneuordnung sinnvoll sein bzw. erforderlich werden.

- Durch den Ausbau der A 98 würden Flächen unmittelbar durch Flächenentzug und mittelbar durch Inanspruchnahme für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Die Belange der Landwirtschaft seien im Erläuterungsbericht als gleichrangiger und eigenständiger Belang aufzunehmen und zu behandeln. Die zuständige Landwirtschaftsbehörde sei bei der Auswahl der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen zu beteiligen, wenn landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden sollten. Agrarstrukturelle Belange seien bei der Auswahl von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu berücksichtigen. Man weise darauf hin, dass nach den aktuellen Ausführungsbestimmungen zur Flurbilanz landwirtschaftliche Nutzflächen der höchsten Wertstufe „Vorrangflur" nicht für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen heranzuziehen seien.
- Der Landkreis Waldshut sei in seiner Agrarstruktur von besonders heterogenen Voraussetzungen hinsichtlich der Bodengüte und des landwirtschaftlichen Ertragspotentials geprägt. Während die Flussauen entlang des Rheins und der Wutach sowie das Klettgau zu den Standorten mit besonders hohem Ertragspotential zählten und den Anbau besonders intensiver Kulturen (u. a. Obst, Wein, intensiver Feldfutterbau) ermöglichten, lasse die Qualität der landwirtschaftlichen Nutzflächen im Landesinneren über eine Entfernung von wenigen Kilometern stark nach. Dadurch seien Ersatzflächen für entzogene landwirtschaftliche Nutzfläche in geeigneter Qualität und in notwendigem Umfang nur schwer in zumutbarer Entfernung für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe aufzutreiben. Aus dem bereitgestellten Kartenmaterial lasse sich ersehen, dass die bevorzugte Variante 2a (Trassenführung direkt südlich von Dogern) nicht nur einen Großteil der wenigen in der Gemeinde Dogern verfügbaren landwirtschaftlichen Nutzflächen der höchsten Wertstufe Vorrangflur entziehen werde, sondern die verbleibenden Nutzflächen in einer Weise zerschnitten würden, die für die Entwicklung zukunftsfähiger Landwirtschaftsbetriebe in der Gemarkung Dogern de facto keinen Raum lassen werde. Man erwarte von einer angemessenen Behandlung der agrarstrukturellen Belange im Zuge der Planungsverfahren, dass die Auswirkungen auf die betroffenen Landwirtschaftsbetriebe angesprochen werden, mit der Chance, Konfliktpotenziale entsprechend frühzeitig zu entschärfen.
- Man weise darauf hin, dass die Begriffe „Landwirtschaftliche Vorrangflur I und II" (S. 15 Erläuterungsbericht) sich auf Begriffe der 2022 außer Kraft getretenen Flächenbilanz bezögen. An die Stelle der Flächenbilanz sei die Flurbilanz getreten. Bei der Einstufung landwirtschaftlicher Flächen nach Wertigkeit seien die Begriffe der aktuell geltenden Flurbilanz zu verwenden.

Der Vorhabenträger hat diese Anmerkungen zur Kenntnis genommen und wird sie – soweit geboten – in seiner weiteren Planung berücksichtigen.
Aus Sicht des Regierungspräsidiums handelt es sich hierbei um Belange, die erst im späteren Planfeststellungsverfahren eingehender zu prüfen sind und der Festlegung des beantragten Planungsgebiets nicht entgegenstehen.

5.
Verhältnismäßigkeit der Sicherung
Die Sicherung der Planung durch Festlegung eines Planungsgebietes ist nach derzeitiger Sach- und Rechtslage auch zulässig, da das Vorhaben dem Allgemeininteresse entspricht (5.1), und erforderlich (5.2), geeignet (5.3) und angemessen (5.4) ist.

5.1
Allgemeininteresse
Fernstraßenrechtlich motivierte Feststellungen erfolgen regelmäßig im Allgemeinwohlinteresse. Im Übrigen liegt der Neubau auch, wie bereits ausgeführt, im öffentlichen Interesse (vgl. 3. Begründung des Vorhabens). Das Planungsgebiet dient der Sicherung, dass der Abschnitt A 98.8/9 realisiert werden kann und damit auch der Umsetzung des Neubaus der A 98.
Auch im Landesentwicklungsplan und im Regionalplan ist die A 98 als ein Vorhaben von öffentlichem Interesse ausgewiesen.

5.2
Erforderlichkeit
Die Sicherung der Linienführung durch ein Planungsgebiet muss auch erforderlich sein. Erforderlich ist sie dann, wenn auf Grund der konkreten Umstände eine Gefährdung der Planung zu befürchten ist. Solche Umstände sind beispielsweise bei einer weit verzweigten Bautätigkeit im betroffenen Gebiet anzunehmen. Die Festlegung ist angebracht, wenn nachteilige Veränderungen i.S.d. § 9a Abs. 1 FStrG möglich sind und der Zeitpunkt der Auslegung des Planes oder die Einsichtnahme des Planes nicht abgewartet werden kann. Das ist vorliegend der Fall:

Die Planung im Bereich des Abschnitts A 98.8/9 ist komplex, da zahlreiche Rahmenbedingungen und Zwangspunkte zu berücksichtigen sind. Das betroffene Gebiet ist durchzogen von einer Schutzgebietskulisse mit naturschutz- und umweltfachlich hoch-

wertigen Flächen. Zudem besteht eine stark ausgeprägte Topographie und die dicht besiedelten und teilweise engen Tallagen des Hochrheins, die nach Norden hin ansteigenden Hanglagen des „Hotzenwaldes“ sowie die Siedlungsgebiete und Infrastrukturanlagen (B 34, DB-Strecke 4000) schränken die Planungsmöglichkeiten weiter ein.

Für den Abschnitt A 98.8/9 zwischen Hauenstein und Tiengen wurde vom Vorhabenträger eine ausführliche Variantenprüfung durchgeführt. Sie ergab, dass die Variante B2a die vorzugswürdige Variante im Planungsgebiet ist.

Für die Vorzugswürdigkeit spricht zunächst, dass es sich um die verkehrlich günstigste Variante im Hinblick auf die Reisezeit und die Be- und Entlastungswirkungen handelt. Auch beim Kriterium der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung und bautechnischen Realisierbarkeit nimmt die Variante den guten zweiten Rang ein. Zudem ist die Variante B2a raumstrukturell sehr günstig, da Vorrangflächen der Regionalplanung und der Land-/Forstwirtschaft am wenigsten beeinträchtigt werden und die Einschränkungen für die kommunale Planung zumindest reduziert sind. Lediglich bei der Wirtschaftlichkeit und aus Perspektive des Klimaschutzes nimmt die gewählte Variante aufgrund der langen Tunnelstrecken einen hinteren Rang ein.

Unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit nimmt die Vorzugsvariante zumindest den zweiten Rang ein. Im Vergleich zu den anderen Talvarianten werden die sensiblen Siedlungsbereiche durch die langen Streckenabschnitte in Tunnellage deutlich weniger beeinträchtigt. Aus artenschutzfachlicher Sicht handelt es sich sogar um die günstigste Variante, die die geringste Anzahl artenschutzrechtlicher Ausnahmen erfordert. Da bei der Variante B2a erhebliche Beeinträchtigungen von prioritären Lebensraumtypen in den FFH-Gebieten und von den Erhaltungszielen der Vogelschutzgebiete ausgeschlossen werden können, handelt es sich auch diesbezüglich um eine günstige Variante.

In der Gesamtschau aller zugrunde zu legenden Kriterien kam der Vorhabenträger daher nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die gewählte Trasse B2a die günstigste ist und daher planerisch weiterverfolgt werden soll.

Durch den Verlauf im engen Tal und die bereits vorhandene Bebauung besteht nicht die Möglichkeit von der geplanten Trasse erheblich abzuweichen. Mit jeder potentiell hinzukommenden Bebauung erhöht sich damit das Risiko, dass die bevorzugte Trasse nicht verwirklicht werden kann. Es kommt hinzu, dass durch die beengte Situation auch für neue Bebauung ein begrenzter Raum zur Verfügung steht. Es gibt trotzdem weiterhin eine rege Bautätigkeit in diesem Gebiet, was auch aus den Stellungnahmen der Kommunen nochmals deutlich wurde. Im beschriebenen Planungsgebiet besteht daher die Gefahr, dass infolge städtebaulicher und privater Planungsabsichten die derzeitigen Planungen zur A 98.8/9 erheblich erschwert bzw. verhindert werden.

Aus diesem Grund ist eine Sicherung der bevorzugten Trasse durch die Festlegung eines Planungsgebietes nach § 9a Abs. 3 FStrG erforderlich.

Der Erforderlichkeit steht auch nicht entgegen, dass der Vorhabenträger parallel noch ein Linienbestimmungsverfahren betreibt, in dem die zu Planungsbeginn vorgesehene Linienführung an die zwischenzeitlich erfolgte Variantenauswahl angepasst werden soll.
Eine Linienbestimmung nach § 16 I FStrG ist weder eine formelle noch eine materielle Voraussetzung der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung. Sie ist nicht auf unmittelbare Rechtswirkungen nach außen gerichtet, sondern hat innerhalb des Planungsverlaufs den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bedeutung. Rechtliche Verbindlichkeit gegenüber dem Träger der Straßenbaulast und gegenüber Dritten erlangt sie erst dadurch, dass sie in den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses ihren Niederschlag findet.
Zudem ist hier auch nicht davon auszugehen, dass die Variantenprüfung und -auswahl des Vorhabenträgers im Linienbestimmungsverfahren eine grundlegende Änderung erfährt, da dort dieselben Untersuchungen zugrunde gelegt und die hier angehörten Kommunen ebenfalls beteiligt wurden.
Zweck der Festlegung eines Planungsgebietes ist es gerade, die Planbarkeit eines Vorhabens zu sichern bis die Planungsreife einen Antrag auf Planfeststellung erlaubt. Im Zusammenspiel mit der lediglich verwaltungsinternen Bedeutung der Linienbestimmung und der nachvollziehbaren Variantenauswahl ist die Sicherung des betreffenden Gebiets daher erforderlich.

5.3 Geeignetheit

Geeignet ist ein Planungsgebiet, wenn Trassenüberlegungen soweit fortgeschritten sind, dass sie prüfbare Planungsvarianten darstellen. Es kann nur in dem Umfang geeignet sein, in dem es zur Sicherung der Planung der Bundesfernstraße einschließlich der Planung von dadurch bedingten Änderungen an anderen Anlagen erforderlich ist. Liegt eine konkrete Linienführung vor, ist demnach nur ein kleines Planungsgebiet gerechtfertigt.

Die Linienführung liegt im Falle der A 98.8/9 bereits vor. Aufgrund der detailliert festgelegten vorzugswürdigen Trassenführung und der beengten Platzsituation im Vorhabengebiet ergibt sich überhaupt erst die Notwendigkeit ein Planungsgebiet festzulegen. Das Planungsgebiet umfasst deshalb im Wesentlichen die drei oberirdischen Teilstücke der geplante Trasse:

- Tunnelportal Albert/Albbruck Ost (131.700 m²)
- Anschlussstelle Waldshut/Dogern (296.660 m²)
- Gewerbegebiet Tiengen West (276.265 m²)

Die Lage im Detail kann den angehängten Lageplänen und der Koordinatentabelle entnommen werden.

5.4
Angemessenheit

Die Festlegung des Planungsgebietes ist auch angemessen. Die betroffenen Städte und der betroffene Landkreis haben keine Einwände gegen das Planungsbiet an sich. Die vorgebrachten Hinweise und inhaltlichen Kritikpunkte werden vom Vorhabenträger zwar im Verlauf der weiteren Planungen und im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sein. Die Festlegung des Planungsgebietes kann diese aber schon alleine aufgrund des frühen Planungsstadiums und der Zielrichtung dieses Verfahrens auf vorläufige Sicherung der Planung noch gar nicht angemessen berücksichtigen.

Dennoch wird nicht verkannt, dass die Festlegung eines Planungsgebiets grundsätzlich mit einer Einschränkung der kommunalen Planungshoheit für die betroffenen Gemeinden einhergeht. Dies betrifft hier insbesondere die Erweiterung des Gewerbegebiets Ruchen II in der Gemeinde Dogern.

Auch für andere Infrastrukturprojekte von öffentlichem Interesse, wie die geplante Wasserstoffleitung und die zugehörige Wasserstofftankstelle (siehe oben 4.1), ergeben sich ggf. Einschränkungen bei der Planung und Realisierung.
Insoweit ist hier das öffentliche Interesse an der Umsetzung der Verkehrs- und Energiewende in die Abwägung einzustellen. Gleichzeitig ist zu betonen, dass die Umsetzung dieser Infrastrukturprojekte nicht grundsätzlich ausgeschlossen wird, sondern lediglich mit der Planung der A 98.8/9 abzustimmen ist.

Zudem sieht die Verordnung zur Festlegung des beantragten Planungsgebiets auch die Möglichkeit zur Erteilung von Ausnahmen von der Veränderungssperre vor.

Dem gegenüber steht das große Gewicht der Interessen der Allgemeinheit am Weiterbau der A 98 in diesem Abschnitt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird diesbezüglich auf die ausführliche Darstellung unter Gliederungspunkt 3 verwiesen.
Dementsprechend besteht auch ein großes öffentliches Interesse an der Sicherung des status quo, um die Planung und Umsetzung eines so aufwändigen, großräumigen und umfangreichen Infrastrukturprojekts überhaupt möglich zu machen.
Genau dies entspricht auch dem Zweck der Gesetzesgrundlage in § 9a Abs. 3 FStrG. Diesem Gesetzeszweck ist bereits immanent, dass andere Bauvorhaben im Interesse der Planung von Bundesfernstraßen zurückstehen sollen.

Auch in diesem konkreten Fall spricht eine Vielzahl von gewichtigen Gründen und Erwägungen für die Festlegung eines Planungsgebietes. Durch mehrjährige Planung wurde eine vorzugswürde Trasse festgelegt, die am ehesten genehmigungsfähig ist, da sie das geringste Konfliktpotential birgt. Aufgrund der topographisch engen Lage und einer damit verbundenen ohnehin schon verdichteten Bebauung wurde die Trassenfindung zusätzlich erschwert. Die Trasse muss außerdem anschlussfähig an die anderen, bestehenden Abschnitte der A 98 sein. Eine Anpassung der geplanten Trasse ist daher nicht oder nur geringfügig möglich. Es besteht deshalb die Gefahr, dass infolge städtebaulicher bzw. privater Planungsabsichten die derzeitigen Planungen erheblich beschwert oder verhindert werden. Es ist aber notwendig, die A 98 als West-Ost-Verbindung zu errichten, um die bestehenden Verkehrswege zu entlasten und die Region wirtschaftlich und strukturell zu fördern.

In der Gesamtabwägung kommt das Regierungspräsidium daher zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Festlegung des Planungsgebiets zur Sicherung der weiteren Planung die entgegenstehenden Interessen überwiegt und damit auch verhältnismäßig im engeren Sinne ist.

Freiburg, den 13.10.2026

Carsten Gabbert
Regierungspräsident