

## GEMEINDERATSVORLAGE

Amt: Bauamt  
Datum: 14. März 2007

|   |
|---|
| Zu TOP *7 der<br>öffentlichen Sitzung am 06.03.2007 |
|---|

### **Planungsstudie N4-A81 - Anhörung der Bürgerschaft**

#### **I. Sachverhalt:**

Am 20. Februar hat das Baudepartement des Kantons Schaffhausen den Gemeinden und Verbänden und am 21. Februar 2007 den Medien die Planungsstudie zur Verbindung der N4 und A81 mit einem „Blick in die Werkstatt“ vorgestellt.

Der Kanton Schaffhausen geht davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der jetzigen Stadtdurchfahrt durch Schaffhausen in den nächsten Jahren ihre Grenzen erreicht hat. Aus einem breiten Fächer an Vorschlägen haben sich mehrere mögliche Varianten zur langfristigen Entlastung der Verkehrsachse zwischen Uhwiesen und Bietingen herauskristallisiert. Darunter finden sich auch zwei Varianten, die einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs beinhalten.

Die jetzt aufgezeigten Vorschläge sollen bis zum Sommer detaillierter ausgearbeitet, auf ihre technische Machbarkeit hin überprüft und dann soll bis Februar 2008 die Bestvariante an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) übergeben werden. Die deutsche Seite wird durch das Land Baden-Württemberg vom Regierungspräsidium Freiburg bei dieser Planung vertreten. Das Regierungspräsidium Freiburg erstellt parallel zur Planungsstudie der Schweizer eine Machbarkeitsstudie und untersucht die vorgeschlagenen Linienführungen vor allem im Bereich Umwelt (Umweltstudie).

Das Ziel der Koordination zwischen Deutschland und der Schweiz ist die gemeinsame Festlegung einer Linienführung im Bereich der Staatsgrenze und die Bestätigung eines solchen Entscheides durch einen Staatsvertrag.

Nachdem vom Baudepartement Schaffhausen eine Vielzahl von Varianten untersucht wurden, zeigt sich, dass sich die näher untersuchten Varianten in 2 Teilbereiche gliedern.

1. südliche Varianten:

Diese umfassen die Trassenführung von Herblingen durch Schaffhausen bis zum Anschluss an die N4 südlich von Schaffhausen bei Uhwiesen.

2. nördliche Varianten:

Diese umfassen die Trassenführung vom jetzigen Autobahnende der A 81 bei Bietingen bis nach Herblingen.

Das deutsche Gebiet und hierbei die Gemarkung Bietingen ist von den nördlichen Trassenführungen betroffen und es ist deshalb notwendig, dass die Gemeinde Gottmadingen, obwohl noch kein formelles Anhörungsverfahren eingeleitet wurde, rechtzeitig ihre Stellungnahme zu diesen nördlichen Trassenvarianten formuliert und abgibt. Formell wird die Gemeinde von den Schweizer Behörden im Rahmen der Vernehmlassung und von deutscher Seite bei der Durchführung der Machbarkeitsstudie beteiligt.

Diese nördlichen Trassenführungen umfassen 3 Varianten.

#### Variante 1: Zweiter Tunnel zur B 34

Bei dieser Variante wird die A 81 mit der jetzigen überdeckelten B 34 verbunden und die Zollanlage Bietingen/Thayngen verbleibt an der heutigen Stelle. Vom Zollamt wird die jetzige Trasse der B 34 bis zum Ende des überdeckelten Bereichs als Fahrspur in Richtung Stuttgart genutzt.

Dazu wird in nördlicher Richtung parallel eine weitere zweispurige Fahrbahn mit zweitem überdeckeltem Bereich gebaut und beide Richtungsfahrbahnen mit einem Radius vom Deckelende bis zur Eisenbahnüberführung über die Bahnlinie Singen-Schaffhausen mit der jetzigen A 81 verbunden. Die notwendige Anschlussstelle A 81 – B 34 – Ortsstraße Bietingen ist neu anzulegen.

#### Variante 2: „Nördlich: tief“ – enge Südliche Umfahrung von Bietingen

Hier überquert die A 81 mit einer neuen Brücke die B 34 an der Stelle des jetzigen Kreisverkehrs, verläuft als zweibahnige Straße in südlicher Richtung bis zur Biber und umfährt dann den Ortsteil Bietingen südlich mit einem Radius in Richtung jetzige Zollanlage. Vom jetzigen Autobahnende und nach dem Überqueren der B 34 mit einer Brücke wird die A 81 auf ca. 700 m als Tunnel geführt. Die Überquerung des Bibertales erfolgt auf ca. 600 m Länge in Hochlage mit einer Brücke über die Biber. Im weiteren Verlauf umfährt die A 81 Bietingen südlich in Tieflage mit einem ca. 600 m langen Tunnel. Die restlichen ca. 700 m bis zu Grenze und zur bestehenden Zollanlage erfolgen wiederum als oberirdische Trasse.

#### Variante 3: „Nördlich: direkt“ – weite Südliche Umfahrung von Bietingen

Bei der Variante 3 überquert die A 81 die B 34 mit einer Brücke. Sie verläuft in südlicher Richtung auf ca. 1.000 m Länge als oberirdische Trasse. Die Biber wird dabei mit einer Brücke überquert. Nach dem Überqueren der Biber verläuft die A 81 auf ca. 4.800 m durch einen Tunnel bis vor Herblingen. Die Tunnellänge auf deutschem Gebiet beträgt dabei ca. 2.000 m. Mit den Annahmen, dass bei der Inbetriebnahme dieses Straßenabschnittes noch Zollämter notwendig sind, ist das schweizerische Zollamt auf der deutschen Seite zwischen dem jetzigen Autobahnende und der Brücke über die Biber und das deutsche Zollamt auf der Schweizer Seite bei Herblingen vorgesehen. Die beiden Zollämter sind so zu legen, dass jeweils kein Rückstau in den Tunnel erfolgen kann.

### Stellungnahme der Verwaltung zu den Trassenvarianten:

#### Variante 1: Zweiter Tunnel zu B 34

Diese Variante scheidet nach Ansicht der Verwaltung aus folgenden Gründen aus:

1. Der zweite Tunnel zur B 34 verläuft durch die Wasserschutzzone II des Brunnen Hegau-Randen (Versorgung für die Gemeinde Hilzingen). Diese Trassenführung würde die Aufgabe des Hilzinger Brunnens bedeuten.
2. Massive Eingriffe in das Gebiet Riedgraben durch die erforderliche neue Anschlussstelle B 34 / A 81.
3. Westlich des Tunnels bis zur Zollanlage Erhöhung der jetzigen Lärmschutzwand und Bau einer weiteren Lärmschutzwand auf der Nordseite der Trasse.

Ohne noch weitere Überlegungen bezüglich weiterer beträchtlicher Nachteile diese Trasse anzustellen, wird diese Variante abgelehnt.

#### Variante 2: „Nördlich: tief“ – enge Südliche Umfahrung von Bietingen

Die aufgezeigte Variante sieht auf ca. 600 m Länge die Überquerung der Biber mittels einer Brücke in oberirdischer Bauweise vor. Das Bibertal stellt für Bietingen und Gottmadingen einen wichtigen Naherholungsraum dar. Durch die oberirdische Bauweise wird dieser Talabschnitt nicht nur in seinem Landschaftsbild in hohem Maße beeinträchtigt, sondern auch entsprechend verlärmert.

Die jetzige B 34 behält weiterhin ihre regionale Verbindungsfunktion in der Ortslage von Bietingen. Durch den neuen Lärmteppich im Bibertal wird die Lebensqualität in Bietingen in hohem Maße verschlechtert. Die Verwaltung kann einer solchen Trassenführung nur unter folgender Maßgabe zustimmen:

1. Diese Baumaßnahme wird zu einem Zeitpunkt erforderlich zu dem noch Zollanlagen notwendig sind.
2. Die Trasse ist vom jetzigen Autobahnende bei der B 34 auch im Bereich des Bibertales in Tieflage d.h. im Tunnel zu führen. Es ergibt sich somit eine Tunnellänge von insgesamt ca. 2.000 m Länge.

#### Variante 3: „Nördlich: direkt“ – weite Südliche Umfahrung von Bietingen

Die Trasse stellt langfristig die beste Lösung unter folgenden Voraussetzungen dar.

1. Bei der Inbetriebnahme sind keine Zollanlagen mehr erforderlich.
2. Die Tieflage dieser Trasse erfolgt ebenfalls nach dem Überqueren der B 34 beim jetzigen Autobahnende und umfasst auch die Tieflage, d.h. die Untertunnelung der Biber. Der Tunnel verlängert sich damit um ca. 1.000 m auf ca. 5.800 m.

## **II. Beschlussvorschlag:**

**Die Gemeinde stimmt der von der Verwaltung vorgelegten Stellungnahme zu und erteilt der Verwaltung den Auftrag diese Haltung im weiteren Verfahren gegenüber den deutschen und schweizer Planungsträgern zu vertreten. Er verlangt, dass die Gemeinde und der Gemeinderat durch die Planer, insbesondere durch das Regierungspräsidium Freiburg, welches die Projektorganisation auf deutscher Seite hat, eng in die weiteren Planungsprozesse eingebunden wird.**

.....  
Bürgermeister

.....  
Amtsleiter

.....  
Sachbearbeiter