



Monitoring A3/A98 Rheinfelden Monitoring NK495 Möhlin Präsentation der Schlussergebnisse

- Mittwoch, 17. November 2010
- Rathauskeller Rheinfelden

Traktanden:

- Begrüssung und Einleitung (Peter G. Schütz)
- Präsentation Schlussbericht (Rapp Trans AG)
- Diskussion und Fragen (Hansruedi Müller)
- Diverses

Teilnehmende Kanton Aargau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

- Abteilung Verkehr:
 - Peter G. Schütz, Leiter Abteilung Verkehr
 - Stephanie von Samson, Leiterin Team Mobilität
 - Hansruedi Müller, Abteilung Verkehr, Projektleiter Verkehrsdaten
- Abteilung Tiefbau:
 - Kurt Grauwiler, Abteilung Tiefbau

Chronologie A3/A98

- **22.08.1984** **Genehmigung GP Zubringer N3-Landesgrenze CH/D**
- 1991 12-Punkte-Forderungskatalog
- 22.05.1996 Vorläufige Projektgenehmigung (RRB)
- 22.04.1999 Vereinbarung über den Betrieb des Autobahnnetzes
- 24.06.1999 Vereinbarung über die Schliessung der alten Rheinbrücke
- 13.10.1999 Gutheissung des Ausführungsprojektes durch RR AG
- 21.06.2000 Genehmigung Ausführungsprojekt durch UVEK
- 29.01.2003 Abkommen CH - D (Staatsvertrag)
- 06.10.2003 Spatenstich A3/A98
- 25.11.2004 Teileröffnung Autobahnanschluss Rheinfelden
- **07.03.2006** **Volleröffnung Autobahnzubringer A3/A98**
Alte Rheinbrücke: Nachtfahrverbot MIV
- 08.03.2007 Alte Rheinbrücke: Fahrverbot Spitzenstunden
- **24.09.2007** **Eröffnung NK495**
- **08.03.2008** **Alte Rheinbrücke: Sperrung für MIV**

Chronologie NK495

- 1980 Regierungsrat erteilt den Antrag zur Projektierung
- 1987 - 1989 Erste Projektentwürfe
- 1991 Auszonung „Industriegebiet Rheinfelden OST“
- 1992 Erstes Projekt liegt vor,
- 1994 Neue Planaufgabe, es gibt 50 Einsprachen
- 1999 Öffentliche Auflage des überarbeiteten Projektes
- 2001 Demonstration für baldige Realisierung der NK495
- 24.9.2007 Eröffnung NK 495

12-Punkte-Forderungskatalog

Mit einem Forderungskatalog formulierten 1991 die Gemeinden Rheinfelden, Kaiserstuhl und Möhlin sowie die Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal ihre Anliegen zum Projekt. Wo möglich sind diese direkt in das Projekt eingeflossen und mit dem Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober 1999 rechtsverbindlich geworden.

Forderung Nr. 1

Die Verbindung hat eindeutig als Zubringer zu den beiden Autobahnen N3 und A98 sowie als regionale Brücke im Sinne des Ersten für die überlastete bestehende Rheinbrücke bei der Altstadt zu dienen. Die Grenzweite der Luftraumabstimmung (LRA) sind einzuhalten.

Massnahmen

Zuleitung im Rahmen der deutsch-schweizerischen technischen Kommission für die Rheinübergänge: Der Verkehr der A5 muss in Weil am Rhein abgeleitet werden, an Bedarf hat sich die dortigen Infrastruktur ausbauen. Ungenügende Kapazität darf nicht dazu führen, dass die neue Verbindung N3-A98 zu einem Überlauf führt für den Zoll bei Weil wird.

Dazu wurde 1999 eine Vereinbarung über den Betrieb des Autobahnnetzes und der Zollanlagen im Raum Basel, Augst, Rheinfelden (CH + D), Lörrach, Weil am Rhein (Autobahnen A5, A98 [D], A2, A3 [CH]) zwischen dem Kanton Aargau, Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Oberfinanzdirektion Karlsruhe, Zollfeldinspektion Basel abgeschlossen.

Forderung Nr. 2

Der Ausbau der Hochrhein-Autobahn A98 soll gefördert werden. Die Freibahn des Zusammenflusses der Autobahnen im Raum Sisseln ist in den kantonalen Richtlinien darzustellen.

Massnahmen

Deutschland ist gewillt, die Hochrheinautobahn A98 bis in den Raum Sisselene voranzutreiben. Dementsprechend ist die ganze Strecke bis Waldshut im vorliegenden Bedarf eingestellt. Der Abschnitt Lauchringen ist gelöst.

Die Option eines neuen Rheinüberganges bei Sisseln ist in aktuellen sąrgauischen Richtlinien enthalten.

Forderung Nr. 3

Die alte Brücke in Rheinfelden soll nur noch für den öffentlichen Verkehr, für Fussgänger, Fahrrad- und Mofaverkehr sowie für den Landverkehrverkehr genutzt werden. Die Vollzug von Beschränkungen soll Sache der beiden Siedler Rheinländer sein. Die neue Rheinbrücke ist mit der guten Autostrassenrealisation (ohne Landwirtschaftsverkehr) zu verfahren. Damit enthält die Vignettspflicht zwischen den beiden Rheinländern.

Massnahmen

Aufgrund des aufgegeben Projektes mit UVB und der Vereinbarung vom 26. Juni 1999 beschloss die Regierungsrat, die alte Rheinbrücke für den mobilisierten Individualverkehr mit einer Übergangsfrist von 2 Jahren gesperrt zu lassen. Die beiden Städte Rheinländer verpflichten sich zusammen mit dem Gewerbe finanzielle Massnahmen zu ergreifen.

Der Bund hat auf die Vignettspflicht bis zum Anschluss an die K252 verzichtet.

Forderung Nr. 4

Für Hochleistungs- und Fremdeigentümer sollte ein Weg parallel zur Brücke angeschlossen werden, der eine zeitlich-räumlich gleiche Regelung aufweist wie der Rheinübergang bei der «Birnbaum».

Massnahmen

Den Städten Rheinländer wurde zugesichert, dass später ein Rad-Gehweg bei der neuen Rheinbrücke realisiert werden kann.

Stand Februar 2002: Verbindliche Absichtserklärungen in der Sachverhaltungsphase vor, die entsprechenden Gelder sind jedoch noch nicht bewilligt. Der eigentliche Rad-Gehweg geht voll zu Lasten der Gemeinden.

Forderung Nr. 5

Vor der Eröffnung der neuen Verbindung sollte auf der A5 genügend Stauraum geschaffen werden, um die Verkehrsprobleme beim Übergang Weil (Platzdruck der Fahrspuren durch abgestellte Fahrzeuge) zu lösen.

Massnahmen

Seit 1993 sind beim Zöllnübergang in Weil am Rhein für rund 8.2 Mio. DM diverse Massnahmen realisiert worden, um die Aktualität des wichtigsten Autobahnübergangs der Schweiz für den Verkehr zu verbessern und Engpässe nach Möglichkeit zu beseitigen.

Die Zollverwaltung betreibt keine Verkehrsprojekte. Sie hat das Auftrag, den anfallenden Verkehr abzufertigen. Langfristig kann nur der Ausbau des alpenquerenden Grenzverkehrs auf der Schiene (NEA) den Erfolg bringen.

Forderung Nr. 6

Die Zollabfertigung hat unmittelbar beim Übergang zu erfolgen. Rückwärtige Zöllnanlagen und Umkleestationen (40 / 28 to) sind nicht zu bewilligen.

Massnahmen

Rückwärtige Zoll- und Umkleestationen bilden die Ausnahme. Hauptproblem ist nicht die Belastung bei der Zollabfertigung, sondern die Sonderregelungen der Schweiz (Sonntags- und Nachtverkehr, Raketen).

Es werden nur die im genehmigten Ausführungsprojekt ausgewiesenen 43 LKW-Parkplätze erstellt.

Forderung Nr. 7

In der Zöllnanlage Rheinfelden sollen keine transfranzösischen Öffnungszeiten wie in Weil zur Anwendung kommen.

Massnahmen

Heute kann nicht im Detail festgelegt werden, wie die Abfertigung bei der Eröffnung der N3-A98 im Jahre 2002/05 sein wird.

Die Zollverwaltung ist aber an die vertraglichen und gesetzlichen Vorgaben gebunden.

Forderung Nr. 8

Die Zöllnabfertigung darf nicht mit einer attraktiven Infrastruktur (Restaurant, Durchsichtskontrolle usw.) ausgestattet werden, die für Lawastenchauffeure zum Verweilen und zum Übermühen einlädt.

Massnahmen

Das Problem wird weitgehend durch die schwierigen Sonderregelungen (Sonntags- und Nachtverkehr) verursacht. Den Chauffeuren muss die Gelegenheit gegeben werden, die menschlichen Grundbedürfnisse zu befriedigen. Duschen und Restaurants werden keine erstellt.

Forderung Nr. 9

Es sind Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen erreicht wird, dass der Schwerverkehr, der nicht mit Rheinbrücke oder Kaiserstuhl zu tun hat, über die A3 geleitet werden kann.

Massnahmen

Das genehmigte Projekt berücksichtigt diese Forderung mittels Rechtsabbiegepunkt von Kaiserstuhl her. Die Wegweisung «Rheinfelden Ost» wird über die A3 signalisiert.

Nach Bedarf können nach Inbetriebnahme der N3-A98 beim Augarten und Kohlpfad Einfahrten eingerichtet werden.

Forderung Nr. 10

Der Lärmschutz bezüglich den naheliegenden Wohnanlagen ist zu gewährleisten. Vorgelagten wird eine möglichst naturnahe Gestaltung.

Massnahmen

Genäss genehmigtem Projekt mit UVB wird die Lärmschutzordnung eingehalten.

Die Abschirmung gegenüber der Wohnsiedlung Augst erfolgt durch einen 4.00 m hohen (bei Fahrbahnhöhe) erdgesetzten Einwall.

Forderung Nr. 11

Die Gestaltung der Verkehrs- und Zöllnanlagen soll möglichst in Größe und Charakter der Talsuche angepasst werden, dies es sich nicht um eine Autobahn handelt. Jedwarte Geschwindigkeit, der schweizerischen Gestaltung entsprechende Mindest-Anzahl an benötigten Parkplätzen.

Massnahmen

Die Geschwindigkeit im Bereich des Zubringers/Zöllnabfertigung wird auf 60 km/h festgelegt.

Die Größe der Anlage basieren auf den Verkehrsprognosen (aktualisiert Dez. 1998) mit einem durchschnittlichen Verkehr von 12'250 PKW/Tag und 750 LKW/Tag.

Die Zöllnabfertigung ist in der 1. Etappe 43 LKW-Abfertigungsplätze.

Die Anlage wird zollfrei so ausgestaltet, dass im Normalbetrieb keine Verkehrsstaus entstehen.

Forderung Nr. 12

Zur Einleitung der Kantonalstrasse zwischen Rheinfelden-West, Kaiserstuhl und Augst ist der Bau des Autobahnzubringers auf Schweizer Seite mit absoluter Verbindlichkeit zu behandeln (z.B. als erste Bauabschnitte). Das Genehmigungsverfahren muss für das gesamte Projekt, mit Deutschland abgestimmt, durchgeführt werden.

Massnahmen

Mit dem Baubeginn des Zubringers erledigt.

Reis bei der Realisierung der Zöllnabfertigung oder der deutschen A98 Verordnungen einleiten. Kante der Autobahnverlauf vorgängig in Betrieb genommen werden (ohne Waidhofbrücke).

Siehe dazu auch Teil 3 Lernprogramm.

Hauptforderungen:

- Nur regionale Brücke
- Keine Umfahrung von Basel

22. April 1999

Vereinbarung

über

den Betrieb des Autobahnnetzes und der Zöllnanlagen im Raum Basel, Augst, Rheinfelden (CH + D), Lörrach, Weil am Rhein (Autobahnen A5, A98 [D], A2, A3 [CH])

zwischen

Land Baden-Württemberg
Kanton Aargau
Kanton Basel-Stadt
Kanton Basel-Landschaft
Oberfinanzdirektion Karlsruhe
Zollkreisdirektion Basel

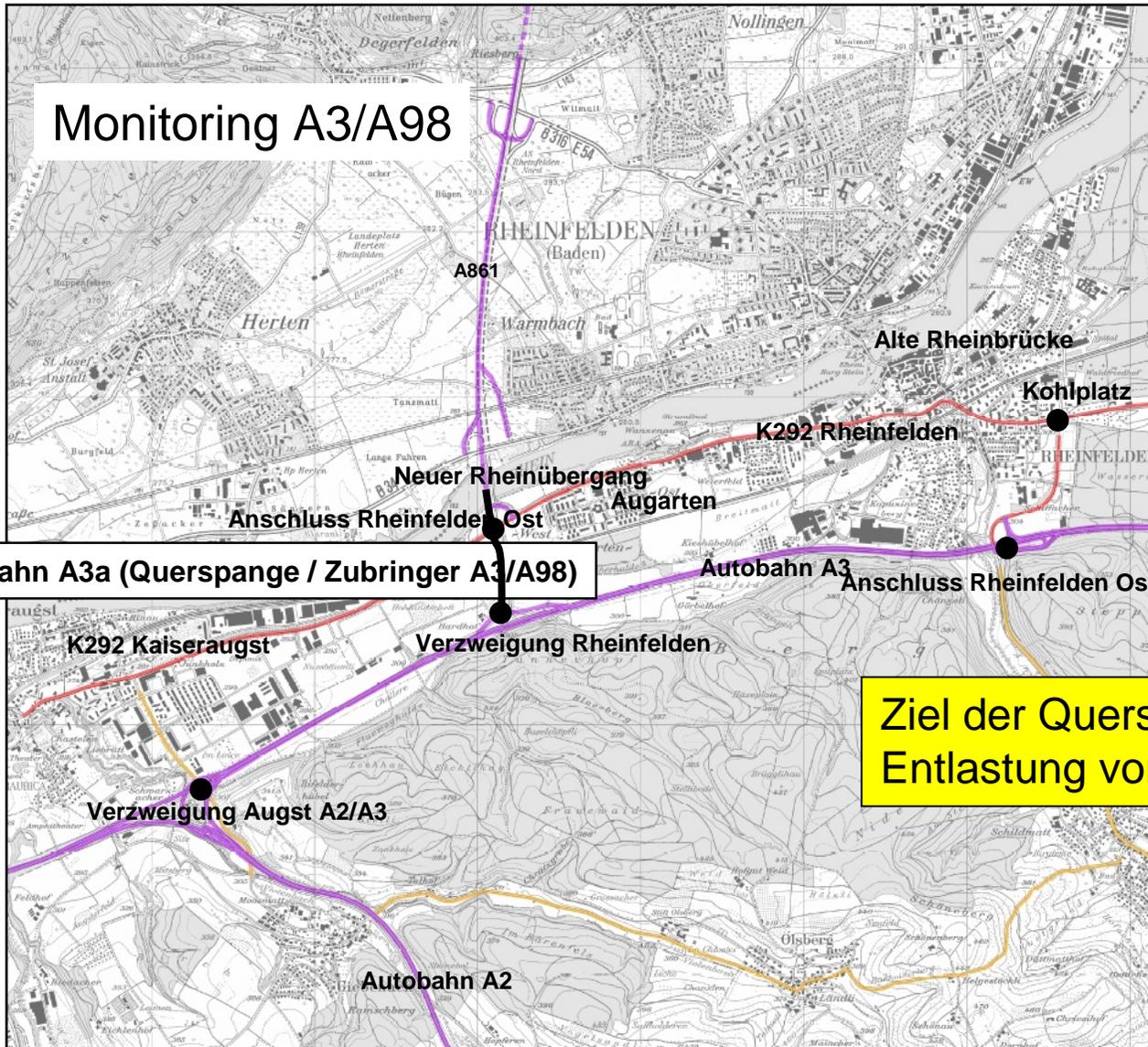
Die Querspanne A3 (CH) – A98 (D) mit neuem Rheinübergang westlich von Rheinfelden stellt die Verbindung zwischen der deutschen Hochrheinautobahn und dem schweizerischen Autobahnnetz her. Die Modalitäten für den Bau der Grenzbrücke über den Rhein und die Grenzabfertigung (Gemeinschaftszöllnabfertigung) werden in einer zwischenstaatlichen Übereinkunft geregelt.

Die Hochrheinautobahn A98 ist von Weil am Rhein bis Lörrach (Waidhof) in Betrieb. Beim Abschnitt bis Karsau, inkl. Spange zur Schweiz, wurde 1995 mit den Bauarbeiten begonnen. Die A98 wird in Etappen realisiert bis Lauchringen und soll später bis in den Raum Singen fortgesetzt werden.

Das generelle Projekt der neuen Querspanne (Abschnitt Rheinmitte bis A3) wurde durch den Bundesrat am 22. August 1984 genehmigt. Darin berücksichtigt war die Reduktion der Rheinbrücke von 6 auf 4 Spuren und der Verzicht auf den sechsspurnigen Ausbau der A3 zwischen der Verzweigung A2/A3 Augst und der projektierten Verzweigung Rheinfelden.

Dem allgemeinen Bauprojekt, das 1987 öffentlich aufgelegt wurde, erwuchs in Rheinfelden starke Opposition. Die Stadt Rheinfelden forderte sogar den völligen Verzicht der Autobahn-

Monitoring A3/A98



Zubringer A3/A98 Übersicht

Legende

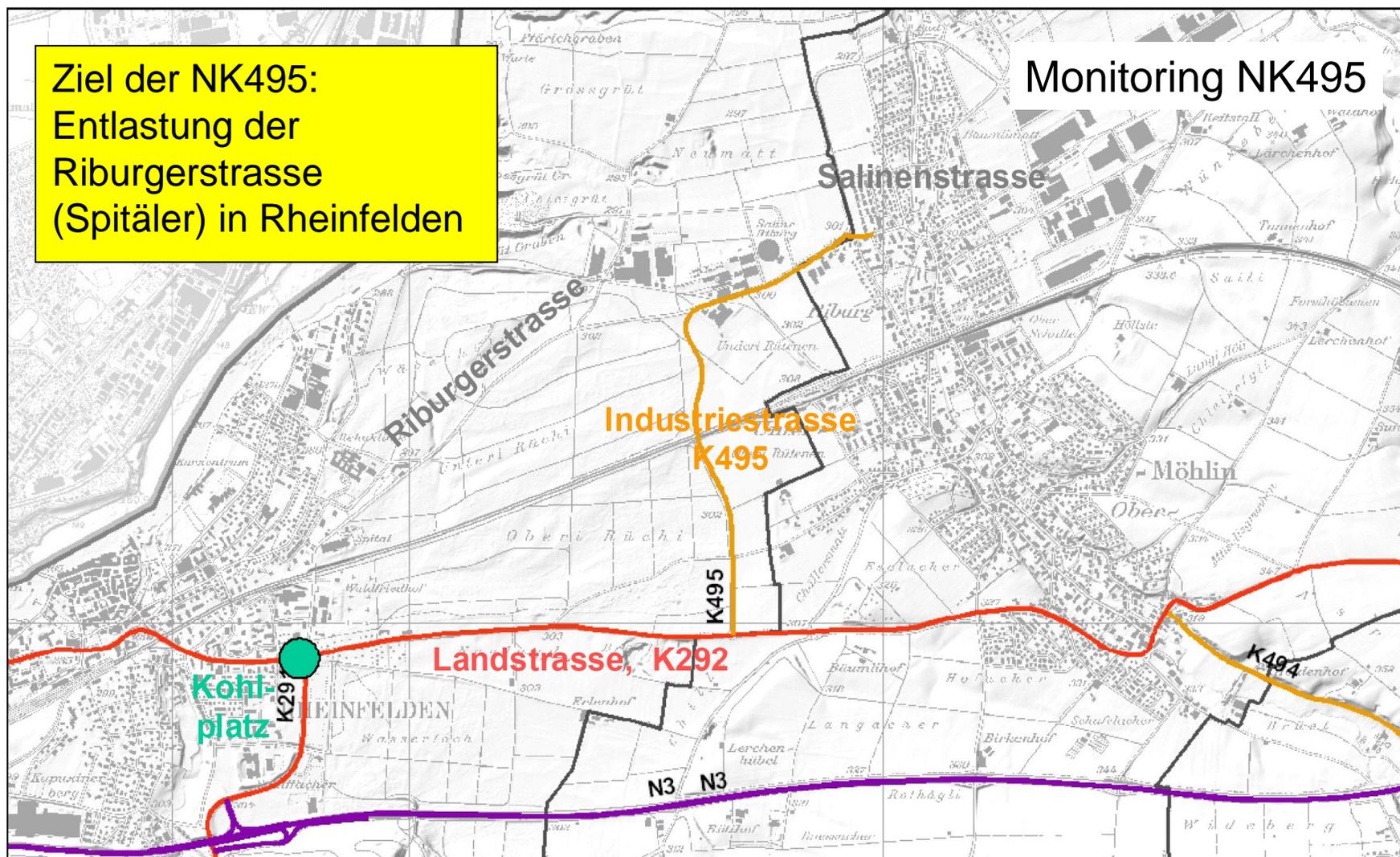
Strassentypisierung gemäss VSS-Norm

- HLS
- - - HLS Tunnel
- HVS
- - - HVS Tunnel
- VS

Autobahn A3a (Querspange / Zubringer A3/A98)

**Ziel der Querspange A3/A98:
Entlastung von Rheinfelden**





Monitoring A3/A98 Rheinfelden

Monitoring NK495 Möhlin

Präsentation der Schlussergebnisse

- Mittwoch, 17. November 2010
- Rathauskeller Rheinfelden
- Traktanden:
- Begrüssung und Einleitung (Peter G. Schütz)
- **Präsentation Schlussbericht (Rapp Trans AG)**
- Diskussion und Fragen (Hansruedi Müller)
- Diverses