

Zeitschrift:	Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber:	Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band:	44 (1988)
Artikel:	Die projektierte Rheinbrücke westlich von Rheinfelden : chronologische Darstellung der bisherigen Planungsschritte
Autor:	Enézian, Garabed
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-894489

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die projektierte Rheinbrücke westlich von Rheinfelden

Chronologische Darstellung der bisherigen Planungsschritte

von Dr. Garabed Enézian

28. November 1961

Der Bundesrat genehmigt das generelle Projekt für die Teilstrecke Kaiser-augst-Hornussen der Nationalstrasse N3 und für den Zubringer N3-A98.

Die N3 ist die Nationalstrasse nach Kaiseraugst-Frick, deren erster Abschnitt N3.01 von Kaiseraugst nach Rheinfelden führt und an der Verzweigung Kaiseraugst mit der Nationalstrasse N2 verbunden ist. Die A98 ist die deutsche Hochrheinautobahn.

Ab 1962

Planung der Hochrheinschnellstrasse mit Trassenführung ungefähr dem Linienzug der Bundesstrassen 316 und 34 folgend, einschliesslich Anschluss an das schweizerische Strassennetz mit neuer Rheinbrücke westlich von Rheinfelden (Warmbach).

1962

Veröffentlichung des Bundesratsbeschlusses durch Bundesrat Tschudi. Die N3 muss aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden.

1965

Bereits zum Zeitpunkt der Projektauflage für die Autobahn N2 Basel-Egerkingen bzw. N3 Basel-Rheinfelden erhebt der Rheinfelder Gemeinderat, in Kenntnis, dass Deutschland eine Autobahnverbindung von Lörrach in

Die kursiv gedruckten Angaben sind uns von Herrn Oberbürgermeister H. King, Rheinfelden (Baden) in einem Schreiben vom 15. Juni 1987 (Sachbearbeiter Herr Wunderle, Stadtbauamt) gegeben worden.

Richtung Rheinfelden schaffen will, gegen die Verzweigung N2 / N3 in Augst Einsprache. Stadtammann Dr. Beetschen interpelliert im Grossen Rat, die obengenannte Verzweigung abzuändern und sie in die geplante Verbindung mit Deutschland zu integrieren.

Immerhin wird zugesichert, dass man auf Bundesebene Verbindung mit den deutschen Stellen aufnehmen werde.

19. November 1965

Der erste Standort des Zubringers N3-A98 bei der Verzweigung N2-N3 wird in Richtung Rheinfelden geschoben. Dieser wird vom Comité Européen des Ministres de Transport (CEMT) genehmigt.

20. Juni 1966

Eröffnung der Autobahn Rheinfelden-Kaiseraugst. Auf Begehrungen der Gemeinde Rheinfelden wird diese Strecke ab 1963 vorzeitig ausgeführt.

Die Lage der Zubringerverbindung N3-A98 auf der Gemeindegrenze Rheinfelden-Kaiseraugst (siehe Neujahrsblatt 1973, Seite 99) wird aufgrund genauer Untersuchungen dreier Varianten in den Jahren 1966-1968 durch die deutsch/schweizerische Arbeitsgruppe unter Vorsitz des ASF (heute ASB) festgelegt.

Das generelle Projekt wird durch das Ingenieurbüro W. und J. Rapp AG, Basel, im Auftrag des Baudepartementes und in Zusammenarbeit mit der Abteilung Tiefbau ausgearbeitet.

1968

Erste Orientierungsversammlung über den Anschluss «Augarten» an die Autobahn.

Die Aargauische Baudirektion legt dem Gemeinderat drei Variantenstudien des Büros Rapp für eine Verbindung vor. In Zusammenarbeit mit der Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal, den Rheinfelder Verkehrsplanern und den deutschen Behörden wird eine Verständigungsvariante gefunden.

22. September 1969

Bei einer ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung wird die Einzonung des Weiherfelds mit 607 Ja gegen 359 Nein gutgeheissen. Damit wird den Bauarbeiten für das R-1000 (Augarten) grünes Licht gegeben (siehe Neujahrsblatt 1973, Seite 71).

1969

Ende Jahr ist die bereinigte Projektstudie ausgearbeitet.

März 1970

Vom Kanton werden gewisse Bedenken in bezug auf die Höhenlage der projektierten Verbindung wegen des Grundwassers angemeldet. Es wird verlangt, dass ein Direktanschluss der Siedlung R-1000 (Augarten) an diese Verbindung geprüft wird. All dies geschieht im Wissen und im Einverständnis mit der Bauherrschaft und den Projektverfassern des R-1000.

März 1970

Hochrheinschnellstrasse wird zur Autobahn aufgestuft.

1970

Die CEMT-Konferenz sanktioniert den jetzigen Standort für den Zubringer N3-A98 und die Vollanschlüsse an die K292.

Die K292 ist die Kantonsstrasse von Rheinfelden nach Kaiseraugst. Die Verbindung auf der deutschen Seite ist die Bundesstrasse B34 westlich von Rheinfelden/Baden.

Oktober 1970

Das Baudepartement entscheidet, dass der Anschluss des R-1000 nicht direkt an die neue Strasse erfolgen kann, wie dies angeregt worden ist, sondern über die Kantonsstrasse K292.

In allen Erschliessungsentwürfen des Büros Gelpke + Düby ist dieser Anschluss bereits enthalten. Ursprünglich ist sogar vorgesehen, den Knoten Augsterstrasse / K292 / Anschluss an den Autobahnzubringer sofort voll auszubauen. Dies scheitert schliesslich nur, weil der Bund die finanziellen Mittel nicht aufbringen will, solange über das ganze Bauwerk keine definitive Vereinbarung mit Deutschland abgeschlossen ist.

Bereits im ersten farbigen Prospekt über die geplante Siedlung wird geschrieben: «... in 1,5 km Entfernung ist ein Autobahnanschluss vorgesehen zwischen der Nationalstrasse N2 und dem Zubringer zur deutschen Autobahn E4. Am Schweizer Brückenkopf der neu zu erstellenden Strassenbrücke wird die heutige Kantonsstrasse an diesen Autobahnzubringer angeschlossen werden ...»

Die Brücke ist bereits in diesen ersten Entwürfen für die geplante Siedlung am jetzigen Standort eingezeichnet. Auch im Modell (siehe Modellfoto, Neujahrsblatt 1973, Seite 108) ist der Anschluss vorgesehen.

Okttober 1970

Vorgesehene Trasse wird als Autobahn linienbestimmt nach § 16 Fernstrassengesetz.

1971

Frequenzen. Durchschnittlicher täglicher Verkehr: N3: 8 000, K292: 6 000, Rheinbrücke Rheinfelden: 3 500 Fahrzeuge.

Ab 1972

Untersuchung einer neuen Linienführung der Autobahn abseits der B34 am Rande des Dinkelberges für das Gebiet östlich von Rheinfelden, bei Beibehaltung der Tallage im Bereich Rheinfelden/Baden und der Querspange zur Schweiz.

März 1972

Marti + Kast, Architekten, und das Ingenieur- und Planungsbüro Barbe, Zürich, erstellen die Verkehrsplanung von Rheinfelden. Zwei neue Brückenübergänge sind geplant:

- Der eine verbindet die deutsche Autobahn mit der N3 auf der Gemeindegrenze Rheinfelden-Kaiseraugst für den Transitverkehr.
- Der zweite Übergang verbindet die Ringstrasse auf der Höhe der Kläranlage mit der Ringstrasse um Rheinfelden/Baden für den Ortsverkehr (siehe Neujahrsblatt 1973, Seite 98).

2. Oktober 1972

Der Regierungsrat beauftragt das Baudepartement gemäss Baugesetz vom 2. Februar 1971 mit der Erarbeitung von Gesamtplänen für Verkehrsanlagen von kantonaler Bedeutung. Diese sollen den Gesamtplan von 1970, der nie Rechtskraft erlangt hat, ablösen.

10. März 1973

Das Ingenieurbüro Suiselectra schlägt vor, die geplante Regionalbrücke zurückzustellen. Der Autobahnzubringer N3/A98 soll zusätzlich als Regionalumfahrung erstellt werden.

29. November 1974

Eröffnung der Autobahn von Rheinfelden nach Frick N3.02. Baubeginn 1970.

23. Juni 1976

Der Grosse Rat legt die Klassierung des Grobstrassennetzes der Region Unte-

res Fricktal fest. Dieses Grobnetz ist nach erster Vernehmlassung bei Nachbarkantonen, den Regionalplanungsgruppen und bei gleichzeitiger Bearbeitung der Regionalpläne entstanden.

August 1976

Abschluss der Wohnbautätigkeiten im Augarten mit der Fertigstellung des letzten Hochhauses.

8. Dezember 1977

Der bereinigte Plan Nr. 44b13 mit den Neuanlagen Autobahnverbindung N3-A98 und der neuen Kantonsstrasse zwischen Rheinfelden und Möhlin liegt beim Regierungsrat vor.

1978

Trassenvergleich im Bereich Rheinfelden/Baden zwischen Südstrasse und Nordstrasse mit jeweils gleicher Lage der Querspange zur Schweiz. Entscheidung zugunsten der Nordstrasse.

18. August 1979

Das Bundesamt für Strassenbau, Bern, hat das generelle Projekt für den Zubringer N3-A98 geprüft und zur Projektauflage freigegeben.

31. August 1979

Bericht des Aargauischen Baudepartements, Abteilung Tiefbau Nationalstrassen, Sachbearbeiter B. Wurzel:

«Der neue Rheinübergang kann neben dem Autobahnverkehr auch vom Lokalverkehr benutzt werden, da die Zollämter je in Einreiserichtung für ihr Land errichtet werden.»

Das Projekt des Ingenieurbüros W. & J. Rapp AG, Basel, mit ausführlichem technischem Bericht, enthält die gemeinsamen Projektelemente, die mit dem Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau, den beiden Zollverwaltungen und den Wasserbauämtern in Deutschland und in der Schweiz laufend abgesprochen worden sind.

Die im Projekt enthaltene, kostenmässig aber nicht einbezogene Verbreiterung der N3 westlich der Zu- und Wegfahrt bis zur Verzweigung Augst von je zwei auf drei Spuren soll je nach Verkehrsbelastung in einer späteren Ausbauetappe realisiert werden.

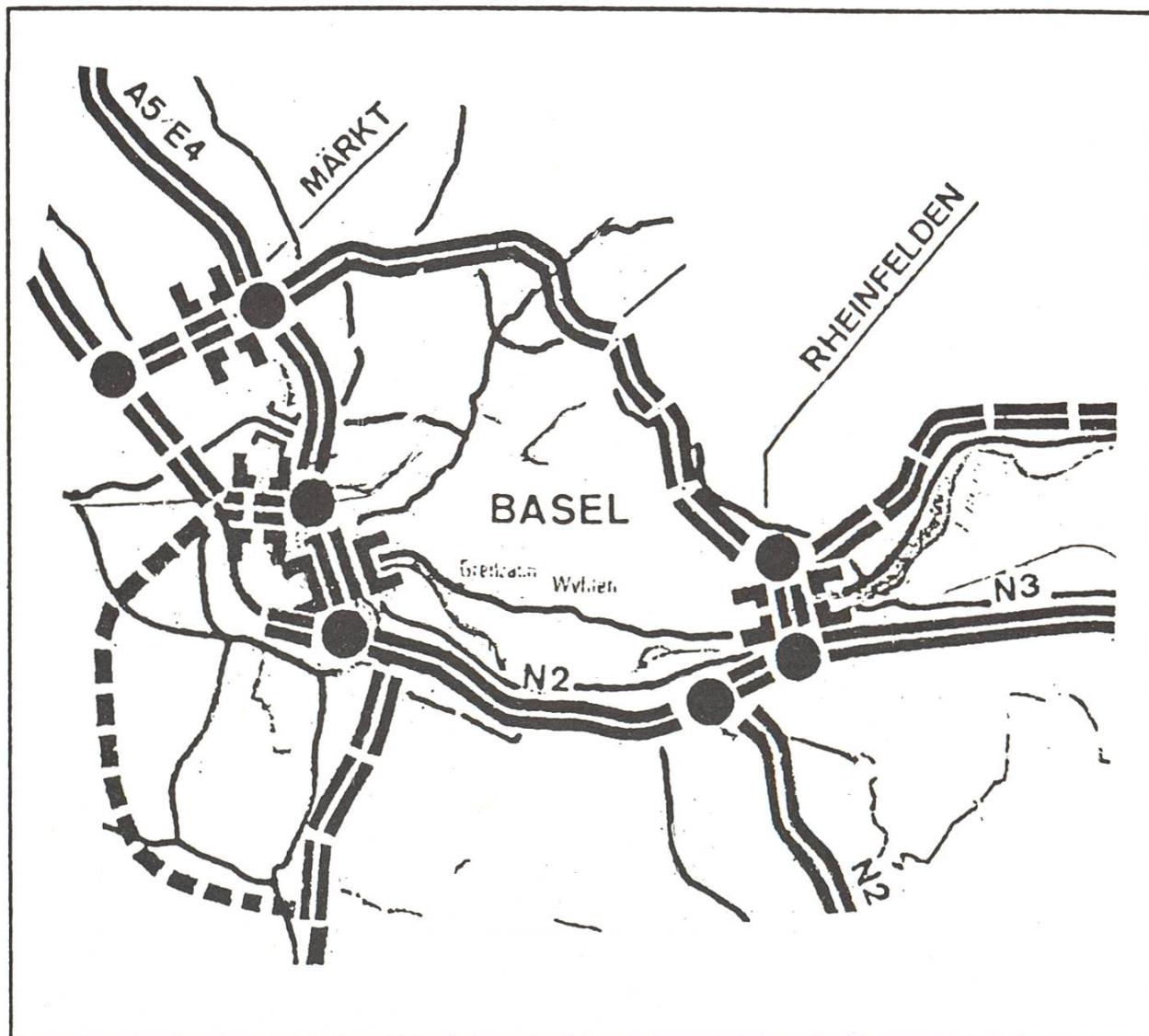
Das Grundkonzept für die an diesem Grenzübergang vorzusehende Zollanlage wird mit der Direktion des 1. Zollkreises der Schweizerischen Zollverwal-

tung soweit bereinigt, dass der entlang des Zubringers hierfür erforderliche Raum ins Projekt einbezogen werden kann. Die Zollanlage selber ist nicht Gegenstand des generellen Zubringerprojektes.

Da der Autobahnzubringer ein Grundwassergebiet durchquert, sind gemäss den «Richtlinien über Gewässerschutzmassnahmen beim Strassenbau» (vom 27. Mai 1968) entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Die veranschlagten Gesamtkosten (nur Schweizer Anteil) für die Zubringeranlage belaufen sich auf 40 Millionen Franken.

Entsprechend den erst kürzlich geführten gemeinsamen Koordinationsgesprächen ist der Baubeginn auf 1981/82 vorgesehen.



Grossräumiges Strassenverkehrskonzept im Raum Basel — wie es die «Deutsch-Schweizerische Raumplanungskommission» 1978 in ihrer Bestandesaufnahme veröffentlicht hat. Die Standortgunst von Rheinfelden und Umgebung fällt auf dieser Karte besonders deutlich auf.

10. September 1979

Der Regierungsrat des Kantons Aargau beschliesst:

1. Das Baudepartement wird ermächtigt, das generelle Projekt der N3 Kaiseraugst-Rheinfelden, Zubringer N3-A98, in den Gemeinden Kaiseraugst und Rheinfelden öffentlich aufzulegen und die Stellungnahmen aller interessierten Instanzen einzuholen.
2. Es wird davon Kenntnis genommen, dass das Bundesamt für Strassenbau das generelle Projekt des Zubringers N3-A98 am 16. August 1979 zur öffentlichen Auflage freigegeben hat.

Sechs Kopien gehen an das Baudepartement, je eine Kopie an das Finanzdepartement, die Finanzverwaltung, die Gemeinden Rheinfelden und Kaiseraugst und das Bundesamt für Strassenbau, Bern.

28. September 1979

H.P. Thoma, die Verkehrskommission und die Bauverwaltung erhalten vom Gemeinderat Rheinfelden den Bericht des Tiefbauamts.

12. November 1979

Der Landammann Lareida und der Staatsschreiber schicken im Namen des Regierungsrates den Gesamtplan Verkehr/Strassenanlagen 1:50 000 vom 8. Dezember 1977 zur Genehmigung an den Grossen Rat.

Dieser Gesamtplan Verkehr/Strassenanlagen ist nach gegenseitiger Abstimmung der Sachbereiche der Raumplanung entstanden. Dies sind:

- Landschafts- und Kulturlandplan
- Siedlungsplan
- Verkehrsplan
- Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen und
- Ver- und Entsorgungsplan,

Gemäss § 119 BauG gilt der Gesamtplan als Vorstufe der Ortsplanung.

Für kantonale und kommunale Behörden ist dieser Plan verbindlich und sorgt für die Koordination der Planungen auf allen Planungsebenen. Die Bedeutung dieser Eigenschaften wird verstärkt durch die grossräumliche Genehmigung und durch die Tatsache, dass der Staat selbst an den von ihm erlassenen Plan gebunden bleibt. Änderungen und Ergänzungen müssen wiederum vom Grossen Rat genehmigt werden.

Der Gesamtplan ist die Voraussetzung für eine praktische Anwendung der Projektierungszone nach § 27 BauG, welche die vorsorgliche Freihaltung des Strassenraumes dort ermöglicht, wo die Planung noch nicht die Stufe des Überbauungsplanes erreicht hat. Im Baugesuchswesen verpflichtet der Plan

die Gemeinden, dem Kanton rechtzeitig Bauvorhaben im Bereich geplanter Strassen vorzulegen, so dass er gegebenenfalls nach § 152 Absatz 2 BauG eine Projektierungszone anordnen kann.

Durch die Definition des Strassenrichtplanes als Freihalteplan erfolgt eine klare Abgrenzung gegenüber der Realisierungsplanung, die sich in den ebenfalls vom Grossen Rat zu beschliessenden Mehrjahresprogrammen niederschlägt. Der Gesamtplan Verkehr/Strassenanlagen gibt also keine Auskunft über den Zeitpunkt der Realisierung einzelner Objekte.

Das Kantonsstrassennetz ist gemäss § 14 BauG in drei Klassen eingeteilt:

- Kantonsstrassen I. Klasse: Strassen mit überregionalem Charakter
- Kantonsstrassen II. Klasse: Strassen mit regionalem Charakter
- Kantonsstrassen III. Klasse: Ortsverbindungsstrassen.

Das übergeordnete Strassennetz der Region Unteres Fricktal wird geprägt durch die Nationalstrasse N3 mit einem Anschluss in Rheinfelden, die parallel zur Hochleistungsstrasse verlaufende «Rheintalstrasse» sowie die Verbindungen nach Deutschland und in den Kanton Basel-Landschaft.

Neben Verbesserungen am bestehenden Strassennetz, die im Massstab 1:50 000 nicht zur Geltung kommen, beinhaltet der Strassenrichtplan die folgenden freizuhaltenden Neuanlagen:

Hochleistungsstrassenverbindung von der N3 zwischen Rheinfelden und Kaiseraugst zur geplanten deutschen A98 mit Vollanschlüssen an das Hauptverkehrsstrassennetz beidseits des Rheins (K292 und B34). Diese Verbindung wird Bestandteil einer grossräumigen Umfahrung des Raumes Basel bilden, sie wird aber auch den heute ungenügenden Rheinübergang Rheinfelden/CH–Rheinfelden D weitgehend entlasten.

Die geplante Kantonsstrasse zwischen Rheinfelden und Möhlin als Verbindung zwischen der K495 und der K292 kann die Funktion der heutigen Kantonsstrasse von Möhlin (ab Saline Riburg) nach Rheinfelden übernehmen. Auf der Kantonsstrasse nach Rheinfelden muss heute der Schwerverkehr aus den Industriegebieten Rheinfelden/Möhlin am Regionalspital und dem Kurgebiet vorbei Richtung N3-Anschluss geführt werden. Die neue Strasse bildet aber auch die Voraussetzung für eine wirksame Entlastung der heutigen Innerortsdurchfahrt von Möhlin.

Im Rahmen der zweiten Vernehmlassung erhalten die Bundesrepublik Deutschland (Baden-Württemberg), der Kanton Basel-Landschaft und sämtliche Gemeinden der Region Gelegenheit zur Stellungnahme zum Richtplan 1:50 000. Die Region Mittleres Rheintal wird lediglich orientiert, da eine Vernehmlassung in der umgekehrten Richtung bereits stattgefunden hat. Die

folgende Auswertung der Vernehmlassung behandelt die einzelnen Bemerkungen und Anträge:

Bundesrepublik Deutschland

Das Regierungspräsidium Freiburg teilt mit, dass die für den grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehenen Strassenführungen den deutschen Planungen entsprechen.

Kanton Basel-Landschaft

Die Baudirektion Basel-Landschaft stellt fest, dass die früher vorgesehene Umfahrung Augst fallen gelassen worden und dass sämtliche Kantonsstrassen mit praktisch gleicher Klassierung übernommen würden.

Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal

Die Regionalplanungsgruppe ist mit dem Plan, der dem regionalen Verkehrsplan entspricht, einverstanden.

Magden

In Übereinstimmung mit dem Gemeinderat ist die früher geplante Umfahrung aus folgenden Gründen aufgegeben worden:

- Durchfahrung von Siedlungsgebiet
- Entlastungswirkung ungenügend
- topografische Schwierigkeiten.

Olsberg

Die projektierte Kernumfahrung fehlt im Plan. Der vorliegende Plan ist bereits in diesem Sinne ergänzt worden.

Rheinfelden

Ist der Kanton bereit, die neue Verbindung von der K495 (Riburg) zur K292 zu fördern und nach deren Erstellung die bestehende K495 auf Rheinfelder Gebiet zur Gemeindestrasse abzuklassieren?

19. November 1979

Gestützt auf Artikel 19 des Bundesgesetzes über den Nationalstrassenbau sowie § 7 des aargauischen Nationalstrassendekretes, wird das generelle Projekt vom 19. November bis 18. Dezember 1979 in den betreffenden Gemeindekanzleien bzw. Bauverwaltungen öffentlich aufgelegt. Während der Zeit der Planauflage ist das Projekt im Gelände abgesteckt.

Für die Behördemitglieder, Grundeigentümer und Interessenten findet Montag, 19. November 1979, eine Orientierung im Gelände nach folgendem Programm statt:

Für Kaiseraugst: 14.30 Uhr, Querung N3, Challernwegbrücke. Für Rheinfelden: 16.00 Uhr, Kantonsstrasse K292, Zufahrt Kieswerk Hard.

Die Sachbearbeiter des aargauischen Baudepartementes beantworten im Verlauf der Begehung Fragen zum Projekt und zum Auflageverfahren.

Die durch den Strassenbau betroffenen Grundeigentümer werden eingeladen, zum Projekt Stellung zu nehmen. In diesem Vernehmlassungsverfahren werden die einzelnen Eingaben der Grundeigentümer, der Gemeinden und der direkt interessierten Organisationen durch das Baudepartement geprüft und, sofern technisch möglich, zweckmässig sowie kostenmässig verantwortbar zu einem Projektvorschlag verarbeitet, der dem Regierungsrat zur Prüfung und Weiterleitung an die Bundesbehörden unterbreitet wird.

Es soll damit den betroffenen Grundeigentümern die Möglichkeit gegeben werden, Abänderungsvorschläge anzubringen, bevor das Ausführungsprojekt ausgearbeitet wird. Fragen der Entschädigung und der erst aus dem Ausführungsprojekt ersichtlichen einzelnen Eingriffe in Privateigentum sowie Wünsche nach Anpassungen bestehender Anlagen sind in diesem Verfahren noch nicht anzubringen; Begehren solcher Art können anlässlich der gesetzlich vorgeschriebenen Auflage des Ausführungsprojektes gestellt werden. Zudem wird ein separates Entschädigungsverfahren durchgeführt.

Im derzeitigen Verfahren können also vornehmlich Einwendungen gegen die spezielle Linienführung, die Anschlussstelle und die Kreuzungsbauwerke (Brücken und Unterführungen) erhoben werden. Einwendungen können während der Auflagefrist schriftlich beim zuständigen Gemeinderat eingereicht werden.

Dezember 1979

Die Nordstrasse der A98 im Bereich Rheinfelden wird gemäss § 16 Fernstrassen-gesetz linienbestimmt.

12. Dezember 1979

Die 2. öffentliche Orientierung über das generelle Projekt des Autobahn-zubringers N3-A98 findet statt. Referenten sind: R. Molinari, Stadtammann; A. Erne, Kantonsingenieur; B. Wurzel, Chef Nationalstrassenbau

A. Deuber, Präsident des Bewohnervereins Augarten, stellt folgende Fragen:
– Aus welchem Grunde erfolgt der Autobahnanschluss westlich der Siedlung «Augarten» und nicht im Gebiet «Augsterstich»?

- Weshalb ist ein weiterer Übergang notwendig, nachdem bereits in Bad Säckingen und Basel Rheinbrücken erstellt worden sind bzw. noch erstellt werden?
- Kann die Autobahnverbindung nicht tiefer gelegt werden, um damit die Lärmimmissionen geringer zu halten?

A. Erne beantwortet diese Fragen wie folgt:

Bereits in den sechziger Jahren, d.h. vor dem Bau der Siedlung Augarten, ist diese Linienführung projektiert worden. In deren Baubewilligung sei auch auf diese Straßenbauten hingewiesen worden. Die AG für Wohnungsbau der Industrie habe in voller Kenntnis dieses Bauwerkes ihre Siedlung am heutigen Ort erstellt.

Ein weiterer Rheinübergang sei deshalb unbedingt notwendig, weil die Autobahn aus dem Raume Lörrach im Gebiet Rheinfelden abgenommen werden müsse. Auch müsse der alte Rheinübergang in der «Fröschweid» ent- und nicht noch mehr belastet werden. Ein Anschluss der deutschen Autobahn an die Brücke Stein–Bad Säckingen sei von Anfang an nicht vorgesehen gewesen. Es handle sich bei diesem Rheinübergang um einen Ersatz für die alte historische Holzbrücke. Die Gemeinde Stein hätte einem Rheinübergang am jetzigen Ort niemals zugestimmt, da der ganze Verkehr durch die Gemeinde Stein rolle.

Eine Tieferlegung der Strasse sei deshalb nicht möglich, weil dann der Grundwasserspiegel angeschnitten würde. Bei der heutigen Lösung könne dies vermieden werden, und es sei trotzdem möglich, mit vernünftigen Mitteln einen guten Lärmschutz für die Siedlung «Augarten» zu erreichen.

A. Deuber erwähnt weiter die Notwendigkeit der Erstellung einer Fuss- und Radwegunterführung beim Knoten Augarten West.

A. Erne ersucht den Gemeinderat, diese Frage noch näher zu studieren und in der Eingabe der Gemeinde entsprechend darzulegen.

Für den Fall des Autobahnzubringers sichert *A. Erne* zu, dem Lärmschutzproblem in bezug auf die Wohnsiedlung «Augarten» ein ganz spezielles Augenmerk zu schenken.

Die Steigung der anzuhebenden Kantonsstrasse beträgt 1,12 %, die Steigung am «Augsterstich» macht dagegen 4,5 % aus. Bei der Kantonsstrasse sind keine besonderen Lärmschutzmassnahmen vorgesehen, da der Verkehr auf dieser Strasse eher abnehmen als zunehmen werde.

A. Deuber weist ferner darauf hin, dass östlich des Autobahnzubringers Land für eine eventuelle Erweiterung der Zollanlagen reserviert werde. Er stellt die ganz konkrete Frage, was auf diesem Land zu erstellt werden solle. Werden nur

Bauten errichtet oder wird dieses Land auch für das Abstellen von Motorfahrzeugen benutzt?

A. Erne ist überzeugt, dass das für die Zollanlagen vorgesehene Areal *westlich* der Autobahn vollauf genügen werde, um den Landbedarf des Zolles abzudecken. Bei den Verhandlungen sei nie über Land östlich der Autobahn gesprochen worden. Der Kanton werde sich auf keinen Fall dafür verwenden, dass dieses Land östlich der Autobahn für den Zoll reserviert werde.

30. September 1980

Besprechung zwischen dem kantonalen Baudirektor Dr. J. Ursprung und Stadtammann R. Molinari im Beisein von Stadtrat P. Furler und Bauverwalter F. Zubler.

Dr. J. Ursprung teilt mit, dass der Regierungsrat gewisse Änderungen am Projekt für die Autobahnverbindung N3-A98 mit der neuen Rheinbrücke «Hard» angeordnet habe . . . Er sehe deshalb keine Verzögerung im weiteren Ablauf dieses Projektes.

2. Oktober 1980

Der Stadtammann schreibt dem Vorsteher des kantonalen Baudepartementes folgenden Brief:

«Mit der Inbetriebnahme der neuen Rheinbrücke in Stein – Bad Säckingen ist eine Entlastung des Schwererverkehrs bei unserem Rheinübergang eingetreten.

Leider müssen wir aber feststellen, dass der ordentliche Motorfahrzeugverkehr ständig zunimmt und der 'Flaschenhals' in der Fröschweid so stark belastet wird, dass der Verkehr vor allem bei Stosszeiten zusammenbricht.

Wir erlauben uns deshalb, Sie zu bitten, alles zu unternehmen, damit in der Ausführung der Autobahnverbindung N3–A98 keine Verzögerung eintritt.»

3. Oktober 1980

Der Stadtammann berichtet dem Gemeinderat von der Besprechung vom 30. September 1980 und vom oben erwähnten Brief. Eine Kopie dieses Briefes ist auch der Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal zugestellt worden.

8. Oktober 1980

Der Vorsteher des Baudepartementes, Regierungsrat Dr. J. Ursprung, sendet den vom Grossen Rat genehmigten kantonalen Strassenrichtplan 1980 der Region Unteres Fricktal und die entsprechende Botschaft des Regierungsrates

an die Gemeinderäte von Hellikon, Kaiseraugst, Magden, Möhlin, Olsberg, Rheinfelden, Wallbach, Wegenstetten, Zeiningen und Zuzgen sowie an das Sekretariat der Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal in Wegenstetten, an den Regierungspräsidenten in Freiburg i. Br., an die Baudirektion Baselland in Liestal, an die Regionalplanungsgruppe Mittleres Fricktal, Stein und an die SBB, Kreisdirektion III, Zürich.

Bei dieser Gelegenheit wird speziell auf die rechtliche Wirkung, die dieser Plan auslöst, hingewiesen. Gemäss § 119 BauG gelten die Gesamtpläne als Vorstufe der Ortsplanung. Der genehmigte kantonale Strassenrichtplan hat eine wegleitende Funktion für die Planung der Gemeinden innerhalb der betreffenden Region.

Gemäss § 27 BauG ist der Gesamtplan zudem die rechtliche Grundlage für die Festlegung von Projektierungszonen. Alle Gesuche für Bauten an bestehenden oder projektierten Kantonsstrassen gemäss dem vorliegenden Gesamtplan Verkehr/Strassenanlagen dürfen vom Gemeinderat nur mit der Zustimmung des Baudepartementes bewilligt werden.

15. Oktober 1980

Die Regionalplanungsgruppe Unteres Fricktal, Sekretariat Wegenstetten, gelangt ebenfalls an das Baudepartement und unterstützt die Stadt Rheinfelden in ihrem Begehr. Mit diesem Schreiben wird das kantonale Baudepartement gleichzeitig darauf aufmerksam gemacht, dass sich im Entwurf zum Mehrjahresprogramm für den Ausbau der Kantonalstrassen 1980/85 bezüglich der Autobahnverbindung N3-A98 offensichtlich ein Fehler eingeschlichen hat, da dieses Projekt lediglich mit Priorität 2 eingetragen ist.

Dieses Strassenbauvorhaben ist aber sowohl von der Repla als auch vom Gemeinderat Rheinfelden in seiner Stellungnahme zum kantonalen Mehrjahresprogramm vom 15. Juli 1977 und 10. Juni 1977 mit erster Priorität eingestuft worden.

24. Oktober 1980

Der Gemeinderat ist nach wie vor der Auffassung, dass der Realisierung dieser neuen Autobahnverbindung mit der Rheinbrücke «Hard» unbedingt erste Priorität eingeräumt werden muss.

19. Januar 1981

Im Einvernehmen mit dem Amt für Strassenbau arbeitet die Abteilung Tiefbau des Baudepartements des Kantons Aargau das generelle Projekt des Zubringers Nationalstrasse N3 — Schweizergrenze aus. Der Regierungsrat heisst das

Projekt am 19. Januar 1981 gut und unterbreitet es der Fachinstanz zur Prüfung und zur bundesrätlichen Genehmigung im Sinne von Artikel 20 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen.

Ein Anschlusswerk nach Kleeblattmuster soll die Querverbindung mit der N3 verknüpfen. Die Brücke selbst ist sechsspurig geplant.

1983

Die Teilstrecke der A98 zwischen der A5 Karlsruhe–Basel und der Bundesstrasse B316 östlich von Lörrach (Waidhof) wird dem Verkehr übergeben.

Ergänzende Studien führen im Einvernehmen mit der deutschen Seite zu einer Reduktion des Querschnittes der Zubringerbrücke N3-A98. Die redimensionierte Brücke hat vier Fahrspuren, und die Verbindungsäste zur N3 haben wesentlich engere Kurvenradien.

14. Juni 1983

Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Bau der A98, Bauabschnitt Waidhof–Rheinfelden/Minseln/Karsau und für den Bau der A861, Querspange zur Schweiz, einschliesslich Rheinbrücke westlich von Rheinfelden.

31. Juli 1984

Bundesrat L. Schlumpf, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, beantragt beim Bundesrat folgenden Beschluss:

1. Das vorliegende generelle Projekt 1:5000 für die Ergänzung der Nationalstrasse N3 durch den Zubringer N3–Landesgrenze CH/D bei Rheinfelden wird genehmigt.
2. Die in den Vernehmlassungen der Bundesstellen, der kantonalen Instanzen und der Gemeinden angebrachten Wünsche und Begehren sind bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts im Sinne der Erwägungen zum vorliegenden Beschluss sowie der Stellungnahme des aargauischen Regierungsrats im Rahmen des Vertretbaren zu berücksichtigen.
3. Die zu Lasten des Nationalstrassenbaus gehenden Anpassungsarbeiten sind im Rahmen des Ausführungsprojektes festzulegen.

Bundesrat L. Schlumpf schreibt in seinen Ausführungen:

Das generelle Projekt des Zubringers Nationalstrasse N3–Landesgrenze CH/D bei Rheinfelden ist als Ergänzung des am 28. November 1961 durch den Bundesrat genehmigten generellen Projekts der Teilstrecke Kaiseraugst–Hornussen der Nationalstrasse N3 zu betrachten, die bereits seit 1966 in Betrieb steht.

Der Zubringer, der die Verbindung zwischen der Nationalstrasse N3 und der deutschen Bundesautobahn A98, Lörrach–Waldshut–Singen, sichern soll, ermöglicht gleichzeitig, den bestehenden Grenzübergang in Rheinfelden — und damit auch diese Ortschaft — vom Verkehr zu entlasten sowie auch den Raum Basel grossräumig zu umfahren.

Für den Abschnitt Waidhof–Rheinfelden/Karsau der A98 und die Verbindung von der A98 zur Schweizergrenze (A861) ist deutscherseits das Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden.

Die grundsätzlichen technischen Fragen der Querverbindung N3–A98 sind an Besprechungen betreffend grenzüberschreitende Strassenverbindungen Deutschland–Schweiz im Rahmen der CEMT behandelt worden. Die Kosten für diesen rund 1 km langen Zubringer werden auf 40 Mio. Franken veranschlagt (Preisbasis 1978), die sich wie folgt zusammensetzen:

Projekt und Bauleitung	Fr. 4,5 Mio.
Landerwerb	Fr. 7,4 Mio.
Bau	Fr. 28,1 Mio.
Total	Fr. 40,0 Mio.

Diese Kosten beinhalten auch die Aufwendungen für Immissionsschutz, Einfügung in die Landschaft, strassenbedingte Landumlegung, Anpassungen und Unvorhergesehenes, dem Stadium des generellen Projektes entsprechend. Nicht berücksichtigt sind die Kosten für die Zollanlagen sowie den deutschen Teil der Brücke.

Die betroffenen Gemeinden und die interessierten kantonalen Instanzen haben in ihren Vernehmlassungen zum Projekt Stellung genommen. Die dabei geäusserten Wünsche und Begehren sollen nach Möglichkeit bei der Detailprojektierung im Rahmen der Erwägungen des Regierungsrates zum Beschluss vom 19. Januar 1981 berücksichtigt werden.

In Vorbereitung des Genehmigungsentscheides des Bundesrates hat das Bundesamt für Strassenbau das vorliegende Projekt den interessierten Bundesstellen, nämlich dem Bundesamt für Forstwesen, der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommision, dem Bundesamt für Umweltschutz, dem Stab der Gruppe für Generalstabsdienste, der Eidgenössischen Finanzverwaltung, der Eidgenössischen Zollverwaltung, dem Eidgenössischen Meliorationsamt, dem Bundesamt für Wasserwirtschaft, dem Bundesamt für Raumplanung sowie der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, zur Stellungnahme unterbreitet.

Das Bundesamt für Landwirtschaft bedauert die erneute Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch den Strassenbau, und die Schwei-

zerischen Bundesbahnen melden verkehrspolitische Bedenken an (Schaffung zusätzlicher Strassenverkehrskapazität). Dem ist entgegenzuhalten, dass die Querverbindung N3–A98 Bestandteil der Empfehlungen der deutsch-schweizerischen Raumordnungs-/Raumplanungskommission im gemeinsamen Grenzraum bildet. Sodann ist das Ortsbild von Rheinfelden im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) enthalten. Mit der Realisierung des vorliegenden Projektes wird somit den Zielsetzungen der Raumplanung sowie des Natur- und Heimatschutzes entsprochen. Auch die Frage von Fuss- und Radwegverbindungen, insbesondere der Benützung der neuen Brücke für diesen Zweck, kam im Zuge des Vernehmlassungsverfahrens zur Sprache. Aus Verkehrssicherheitsgründen einerseits und zolltechnischen Überlegungen anderseits ist die Koppelung von Rad-/Gehwegen und Nationalstrassenanlagen unerwünscht. Da ähnliche Begehren auch auf deutscher Seite hängig sind, sollen jedoch das Bedürfnis und die Finanzierung bei der Bearbeitung des Ausführungsprojektes nochmals eingehend überprüft werden.

Weitere Wünsche und Begehren, auch zur Gestaltung des Verzweigungsbauwerkes an der N3, sind bei der Bearbeitung des Ausführungsprojektes zu prüfen und im Rahmen des Vertretbaren zu berücksichtigen.

Gesamthaft betrachtet kann indessen festgestellt werden, dass die angefragten Stellen mit der projektierten Ergänzung der Nationalstrasse N3 durch den Zubringer Rheinfelden–A98 einverstanden sind.

Demzufolge steht der Genehmigung des vorliegenden Ergänzungsprojektes der Nationalstrasse N3, Zubringer N3–A98, nichts im Wege.

22. August 1984

Der Schweizerische Bundesrat beschliesst aufgrund des Antrages des Eidgenössischen Verkehrs und Energie Departements EVED vom 31. Juli 1984:

1. Das vorgelegte generelle Projekt 1:5000 für die Ergänzung der Nationalstrasse N3 durch den Zubringer N3–Landesgrenze CH/D bei Rheinfelden wird gutgeheissen.
2. Die in den Vernehmlassungen der Bundesstellen, der kantonalen Instanzen und der Gemeinden angebrachten Wünsche und Begehren sind bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts im Sinne der Erwägungen zum vorliegenden Beschluss sowie der Stellungnahme des aargauischen Regierungsrats im Rahmen des Vertretbaren zu berücksichtigen.
3. Die zu Lasten des Nationalstrassenbaus gehenden Anpassungsarbeiten sind im Rahmen des Ausführungsprojektes festzulegen.

Gemäss Mitteilung der Bundeskanzlei an den Regierungsrat des Kantons Aargau würde das Projekt folgendermassen aussehen:

Der Automobilist fährt, von Deutschland her kommend, über eine 109 Meter lange, schlanke Zwillingsbogenbrücke, die von zwei Pfeilern abgestützt wird. Als erstes erblickt er auf Schweizer Boden das an Kabeln aufgehängte Dach der Zollabfertigung Reiseverkehr. Dann unterquert er die eigens angehobene Kantonsstrasse K292. Wiederum rechts fällt halbkreisartig angeordnet die Lastwagen-Abfertigung des Zolles auf. Davor: grosse Parkplatz-Areale, «Stauräume». Die Autobahn unterquert anschliessend die SBB-Linie und steigt dann mit rund 4 % an — Richtung Zürich oder Richtung Basel bzw. Bern. Wer nicht auf der Nationalstrasse bleiben will, hat nach dem Zoll die Möglichkeit, auf das kantonale Strassennetz zu gelangen. Mit anderen Worten: Rheinfelden erhält rund 300 Meter westlich des Augartens einen neuen Autobahn-Vollanschluss.

Der Zoll an der Landesgrenze selbst ist zweigeteilt. Jedes Land widmet sich dem jeweiligen Einreiseverkehr, getrennt nach Reise- und Güterverkehr. Viel Land beanspruchen die Stauräume, namentlich für Lastwagen. Der Schweizer Zoll soll auf Preisbasis 1986 rund 12,2 Mio. Franken kosten.

August 1985 bis Februar 1986

Das Bauprojekt wird im Auflageverfahren der Gemeinde Rheinfelden wesentlich redimensioniert: von 6 auf 4 Spuren, kleinere und kürzere Zubringer K292 und N3, tiefer gelegte Autobahnfahrspur und vorschriftsmässige Schallschutzmassnahmen.

November 1986

An der CEMT-Konferenz in Konstanz wird die bauliche Terminierung grundsätzlich festgelegt: Zubringer N3–A98 zirka 1989 bis 1992/93, die A98 bis Karsau zirka 1994, Zusammenschluss N3 mit N1 zirka 1994/95.

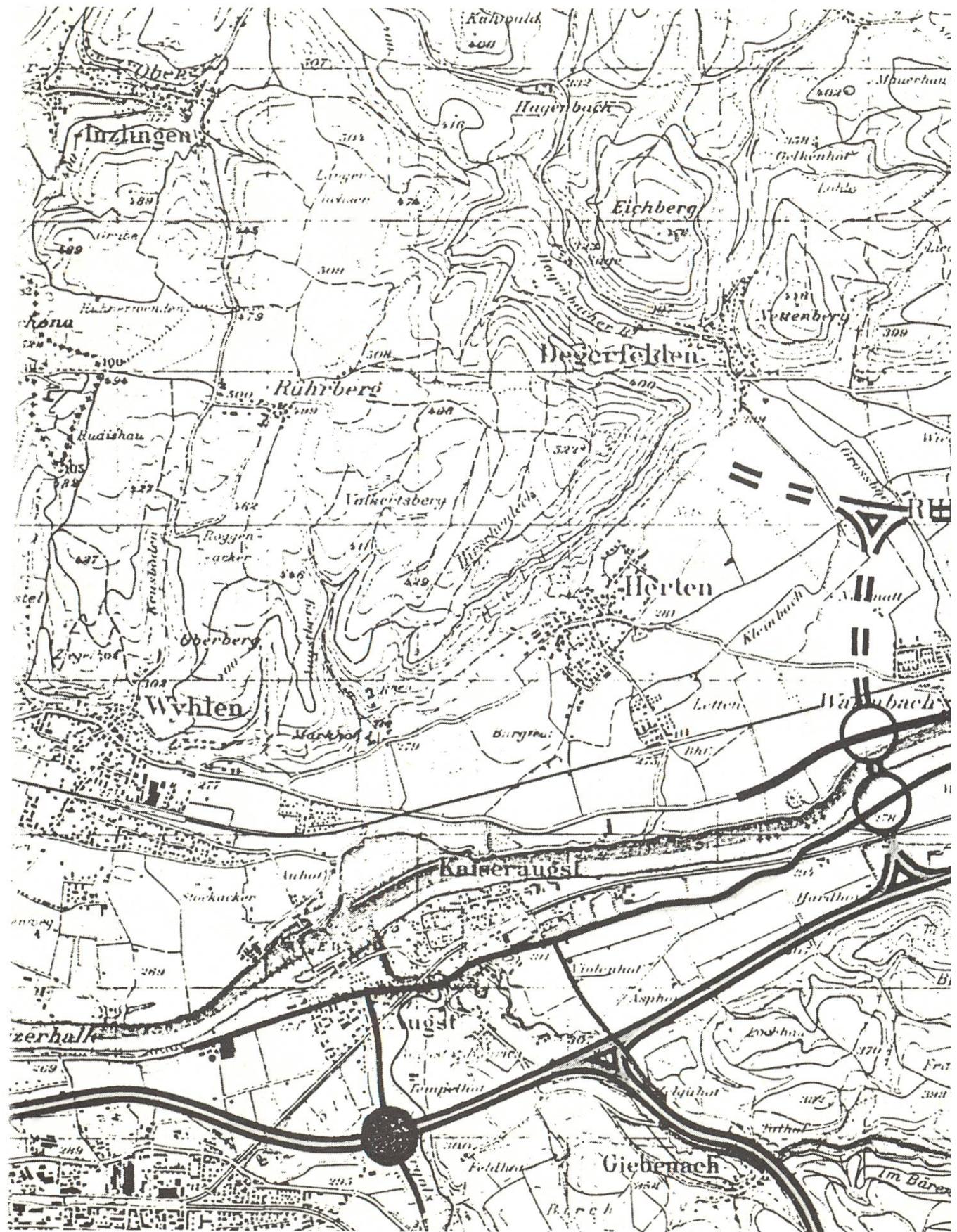
PW-Bestand laut eidgenössischer Statistik:

1962: 632 000 PW

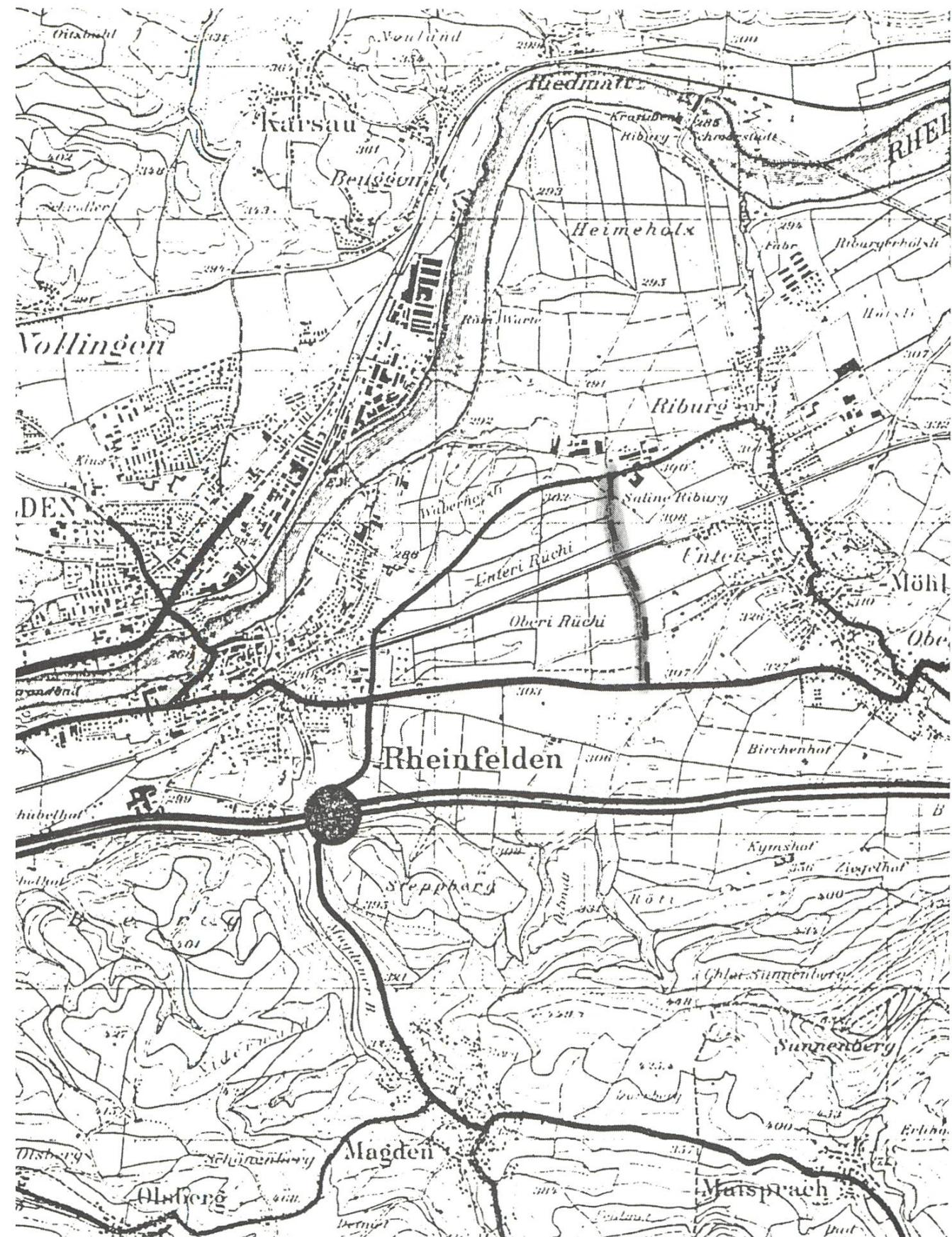
1986: 2 679 000 PW (plus Lastwagen etc. 400 000, plus Motorräder 230 000)
Total 3 300 000 Fahrzeuge

5. Februar 1987

Planfeststellungsbeschluss für den Bau der A98, Bauabschnitt Waidhof–Rheinfelden/Minseln/Karsau und der A861, Querspange zur Schweiz (noch nicht rechtskräftig aufgrund von Klagen, die vor dem Verwaltungsgerichtshof in Mannheim anhängig sind).



Trasse der Schweizer Autobahnen N2–N3 und ihrer Verbindung zur deutschen Autobahn A98 Lörrach–Waldshut (Gemeindearchiv Rheinfelden 1728/1980)



23. Februar 1987

Vom 23. Februar bis 24. März 1987 liegen auf den Gemeindekanzleien von Rheinfelden und Kaiseraugst die detaillierten Plangrundlagen für die Autobahnspange N3/A98 auf. Bei zügiger Erledigung der Einsprachen sollen die Kredite für die 67,5 Mio. Franken teure Anlage 1988 genehmigt werden, so dass dann oder spätestens 1989 die Baumaschinen auffahren könnten. Die gesamte Bauzeit soll drei Jahre in Anspruch nehmen.

Auf deutscher Seite sind die Vorbereitungsarbeiten bereits weiter vorangeschritten. Das Planfeststellungsverfahren — es entspricht der Auflage — ist vollzogen und Sondierbohrungen im Raume des Nollinger Berges sind bereits in Angriff genommen worden. Nach den bereits abgestimmten Finanzierungsplänen rechnen die bundesdeutschen Behörden mit einer Bauzeit von vier Jahren ab 1988.

25. Februar 1987

Das Baudepartement orientiert im Gelände über das Projekt:

- *für Rheinfelden*: Treffpunkt Kantonsstrasse K292, vor dem Augsterstich, Zufahrt zum Bahnwärterhaus (ehemals Bahnübergang Kieswerk Hard), Zeit: 14.00 Uhr.
- *für Kaiseraugst und Olsberg*: Treffpunkt Querung Challernweg unter N3, südlich Hof Bröchin, um 9.00 Uhr, ebenfalls am Mittwoch, 25. Februar.

Knappe 14,5 Hektaren Land fallen der Nationalstrasse und den Zollanlagen auf Schweizer Seite zum Opfer. Davon beansprucht der Reisezoll mit Parkplätzen etwa 1,7 Hektaren, der Güterzoll mit Stauräumen rund zwei Hektaren. Diese Zahlen lassen sich den Landerwerbsplänen entnehmen, welche zusammen mit den übrigen Projektunterlagen in den Gemeinden Rheinfelden und Kaiseraugst aufliegen. Am meisten Land hat die Rheinfelder Ortsbürgergemeinde abzutreten, nämlich 6,4 Hektaren. Die Kostenberechnung zum Querspangen-Projekt nennt für Landkäufe sowie die notwendigen Begleitmassnahmen wie Vermarkung, Landumlegung und dergleichen eine Summe von 4,6 Millionen Franken. Das ergibt einen durchschnittlichen Quadratmeterpreis von 32 Franken. Arno Meyer, zuständig für den Landerwerb in der Abteilung Liegenschaften im aargauischen Baudepartement, erklärt: «Wir können jenen Bauern, welche Boden abtreten müssen, Realersatz bieten — fast zu hundert Prozent.» Zu diesem Zweck hat der Kanton bereits den 'Göbelhof' erworben.

Kantonsingenieur Erne hebt die Doppelfunktion des Bauwerkes hervor: Einerseits schliesse es die Lücke im grossräumig geplanten Autobahnnetz zwischen der N3 und der A98. Andererseits aber entlaste die Querspange den Zoll

und die alte Rheinbrücke in Alt-Rheinfelden. Künftig soll nicht nur der internationale Langstreckenverkehr, sondern auch der grenzüberschreitende Regionalverkehr — Arbeitsspendler — die neue Rheinbrücke benützen. Der alte Übergang bleibt Fussgängern, Radfahrern und den rein nachbarlichen Ortsbeziehungen zwischen den beiden Rheinfelden vorbehalten. Dass die heute mit über 10 000 Fahrzeugen pro Tag schwer belastete Kantonsstrasse K292 von der Querspange profitieren wird, steht mindestens für den Grenzverkehr/Zoll — Richtung Kaiseraugst/Pratteln, vorbei am Augarten, heute schon fest. Vollständig wegfallen werden in der «Fröschweid» die schweren Brummer, denn der alte Zoll fertigt dannzumal keine Lastwagen mehr ab. Ungewiss sei indessen, welche Verkehrsbewegungen vom neuen Autobahnanschluss Rheinfelden-West namentlich durch Lastwagen vom Zollamt her zu erwarten sind. Auf die Fragen von René Regennass von der Betriebsorganisation Augarten verweisen die kantonalen Beamten auf gezielte Signalisationen sowie Empfehlungen, welche man bei der Zollabfertigung den Lastwagenfahrern aushändigen wolle. «Doch nachspringen können wir den Lastwagen natürlich nicht, wenn sie direkt die Kantonsstrasse ansteuern.» Im Sinne eines Anhaltspunktes rechnet man 1994 pro Tag mit rund 10 000 Fahrzeugen. In der Zielsetzung seien sich alle Beteiligten von Bund, Kanton Aargau und den betroffenen Gemeinden einig: «Wir wollen möglichst viel Verkehr auf die Autobahnen verlagern.» Wenn die Gemeinden schliesslich ihre bauliche Entwicklung bewusst steuerten, indem sie ihre Infrastruktur nur gezielt einsetzen, dann liesse sich auch die Ansiedlung von Betrieben mit hohem Verkehrsaufkommen begrenzen. Der Schutz vor dem Strassenlärm entspreche im Projekt voll und ganz der neuen Lärmschutzverordnung. Neben umfangreichen Wällen arbeiten die Fachleute vor allem mit Objektschutz, das heisst, mit Schutzmassnahmen direkt an den betroffenen Gebäuden. Ob solche Massnahmen dereinst nötig würden, sei momentan nicht in allen Teilen absehbar. Das müssten dann genaue Zählungen und Messungen zeigen.

Laut Ingenieur Hansjörg Byland von der Unterabteilung Strassenbau ist die Fertigstellung der Querspange auf 1994 angesetzt und somit auf die durchgehende Eröffnung der N3 abgestimmt. Noch fehlt in der Verbindung Basel-Zürich ja der Abschnitt Frick-Birrfeld mit dem Bözbergtunnel. Auch auf deutscher Seite rechne der Terminplan mit dem Jahr 1994, obwohl bereits heute am Probestollen am Nollinger Berg gearbeitet werde.

6. März 1987

Im «Pelikan» im Augarten findet ein Orientierungsabend statt. Nach der Projekterläuterung durch Kantonsingenieur Alfred Erne und seine Mitarbei-

ter ergreift Stadtammann Richard Molinari das Wort. Man habe am Morgen des gleichen Tages im Stadtrat das Projekt erörtert, in seiner Beurteilung dann aber keine Mehrheit gefunden. Er als Vertreter der befürwortenden Minderheit wolle den gefassten Beschluss deshalb nicht vortragen. Kollege und Grossrat Kurt Theiler: «Wir halten es nicht mehr für zeitgemäß und zumutbar, einen internationalen Zusammenschluss der Autobahnnetze auf unserem Boden zu unterstützen.» Das Projekt sei zu überarbeiten mit dem Ziel, eine neue, einfachere Brücke zu bauen, welche nur die Hauptstrassen K292 und B34 miteinander verbinden, also ausschliesslich regionalen Zwecken dienen soll.

Einig sei sich der Stadtrat, so Theiler weiter, in zwei Punkten gewesen, erstens in der Anerkennung der geleisteten Überarbeitung des Projektes und zweitens im Willen, dass eine neue Brücke nötig sei. «Ein Ersatz für die mit rund 7000 Fahrzeugen täglich belastete alte Rheinbrücke ist dringend.» Darüberhinaus jedoch habe keine Einstimmigkeit mehr erzielt werden können. Ein bürgerlicher Stadtrat unterstützte seine SP-Kollegen Theiler und Scholer. Ausserdem müsse das einfache Brückenprojekt, wie es der Rheinfelder Stadtrat jetzt im Gegensatz zu seiner früheren Haltung erstmals mehrheitlich vorschlage, gemäss Stadtratsmehrheit eine Umweltverträglichkeitsprüfung über sich ergehen lassen.

Vor dem eigentlichen Orientierungsabend haben BUR (Bürgerinitiative Umwelt Rheinfelden), POCH (Progressive Organisation der Schweiz) und Grüne in einer Pressekonferenz Widerstand gegen den Autobahnbau anmeldet. Unterstützt werden sie von der IG Fricktal (Interessengemeinschaft Fricktal), der deutschen Bürgerinitiative für vernünftige Verkehrsplanung, dem VCS (Verkehrsclub der Schweiz), dem ABN (Aargauischer Bund für Naturschutz), dem SP-Vorstand Rheinfelden sowie dem Bewohnerverein Augarten. In kaum einer Woche haben 454 Personen eine Petition unterzeichnet, in welcher der Stadtrat aufgefordert wird, «seinen Einfluss geltend zu machen und als Behörde gegen das verfehlte Autobahnprojekt Einsprache zu erheben». Auf deutscher Seite setzen die Autobahngegner grosse Hoffnungen in den Verwaltungsrechtsweg, nachdem Grundeigentümer Klage gegen die Planfeststellung erhoben hatten. «Es sind schon ganz andere Projekte so zu Fall gebracht worden», meint Peter Schrader, der namentlich auf falsche Verkehrsprognosen verweist, welche man der Planung zugrunde gelegt habe. «Eine schlechte Sache» sei die Querspange grundsätzlich, meint auch Manfred Lüthy, als Vertreter des Aargauischen Bundes für Naturschutz.

Achim Roloff vom Bewohnerverein Augarten zeigt sich zwar befriedigt über die Korrekturen am Projekt, fürchtet aber zusätzliche Belastungen durch das Anschlusswerk, dann durch die angehobene Kantonsstrasse sowie durch die

Immissionen während der Bauphase. «Der Vorstand des Bewohnervereins empfiehlt seinen Mitgliedern, anlässlich der Jahresversammlung vom kommenden 13. März die Petition zu unterschreiben und Einsprache zu erheben.»

10. März 1987

Der Vorstand der FDP-Stadtpartei Rheinfelden muss anlässlich der Sitzung vom 10. März zur Kenntnis nehmen, dass Stadtammann Richard Molinari im Laufe dieses Jahres aus dem Rheinfelder Stadtrat ausscheiden möchte.

Die Ereignisse der letzten Zeit (Auszonung Theodorshof und neue Rheinbrücke mit Anschluss an die N3) haben ihn im Eindruck bestärkt, nicht mehr von der Mehrheit der politisch aktiven Bevölkerung Rheinfeldens getragen zu werden. Der Auslöser für seinen Rücktritt war die unvermittelte Schwenkung des Gemeinderates zur Ablehnung der «Spange» N3–A98 und die Ereignisse anlässlich der öffentlichen Orientierung vom 6. März 1987.

14. März 1987

Nach Meinung von Professor Dr. Alfred Kölz, Professor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Zürich, habe die Verbindung den eidgenössischen Räten vorgelegt werden müssen, die für die Festlegung des Netzes zuständig sind. Das sei indessen gar nicht erforderlich, erklärte Dr. Felix Endtner auf Anfrage der Fricktaler Zeitung. «Der Bundesrat kann solche Anschlüsse auch ohne Beschluss des Parlamentes genehmigen.»

Um abzuklären, ob der Bundesrat im vorliegenden Falle — immerhin handelt es sich um eine internationale Netzverknüpfung — tatsächlich rechtmäßig gehandelt habe, müssten die Einsprachen als Beschwerden an das Bundesgericht weitergezogen werden.

Der Aargauer Regierungsrat als erste Instanz dürfte sich, so ein Verwaltungsjurist, wohl kaum anmassen, den Genehmigungsbeschluss des Bundesrates zu überprüfen. Dies sei Sache des Bundesgerichtes. Einem solchen Verfahren räumt nicht nur Professor Kölz erhebliche Chancen ein. Die Autobahnnetze zweier Länder miteinander zu verknüpfen, sei eine Angelegenheit, die von ihrer Tragweite her weit über die Detailprojektierung einer Nationalstrasse hinausgehe. Deshalb sei ein Parlamentsbeschluss, das heisst eine formelle Ergänzung des sogenannten «Netzbeschlusses» (Beschluss der Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassenetzes vom 21. Juni 1960/SR 725.113.11), unbedingt erforderlich.

17. März 1987

Die Fraktion der Grünen Aargau unterstützt die lokale Opposition und setzt sich für eine kleinere Entlastungsbrücke ein.

Diese Lösung wäre auch für den Schwerverkehr nicht mehr attraktiv und kommt den Bemühungen der SBB entgegen, den Transit-Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern!

18. März 1987

Der Aargauer Nationalrat Silvio Bircher (SP/Aarau) reicht in der Frühjahrssession des eidgenössischen Parlaments eine Interpellation zum Projekt der Autobahnverbindung N3/A98 bei Rheinfelden ein. Bircher fragt den Bundesrat, ob ein Projekt solchen Ausmasses heute überhaupt noch vertretbar sei?

Seiner Ansicht nach handelt es sich nicht um einen Zubringer kantonaler Strassen zur N3, sondern um eine neue internationale Autobahn, die zudem den Transitschwerverkehr auf der Strasse begünstigen würde.

Silvio Bircher stellt folgende Fragen an den Bundesrat:

1. Hält er den Bau dieser Teilstrecke heute noch für vertretbar, insbesondere auch nach den vielen Beteuerungen, den internationalen Transitschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen?
2. Warum ist, trotz den gravierenden Auswirkungen dieses Baus auf Menschen und Umwelt in der Region Rheinfelden, auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet worden?
3. Auch im neuen Luftreinhaltekonzept beteuert der Bundesrat, dass das Autobahnnetz nicht mehr erweitert werden soll (vgl. Ziff. A des Massnahmenkatalogs), vor allem infolge der notwendigen Schadstoffreduktion. Nun aber handelt es sich bei diesem Projekt zweifellos um eine Erweiterung der N3 mit entsprechenden Folgewirkungen. Warum ist dieses Autobahnstück nie dem Parlament vorgelegt worden, obwohl dies gemäss Nationalstrassengesetz erforderlich sei?
4. Ein Verzicht auf den Bau der Autobahnspange wäre geboten. Wie stellt sich der Bundesrat zur bereits vorliegenden «regionalen Lösung», wonach eine kleinere Entlastungsbrücke lediglich die beiden Hauptstrassen beidseits des Rheins verbinden würde?

27. März 1987

Unter den total 55 Einsprachen, welche gegen das Projekt eingegangen sind, befindet sich auch eine gemeinsame der Gemeinderäte Augst und Kaiseraugst, welche sich vehement gegen die «regionale Variante» wenden. Von einer reinen Verknüpfung des Kantons- und Bundesstrassennetzes befürchten die Nachbarn im Westen ein Anwachsen des Strassenverkehrs «ins Unzumutbare». Bereits heute zirkulieren rund 14 000 Motorfahrzeuge pro Tag auf der K292.

Die grosse Mehrheit der Einsprachen jedoch befürwortet ein redimensioniertes Projekt. Der Aargauische Bund für Naturschutz deutet in seiner Einsprache an, dass man auch die Frage des fehlenden Parlamentsbeschlusses gerichtlich überprüfen lassen wolle.

Ferner ist der ABN der Meinung, dass das projektierte Vorhaben planungsrechtlich mangels formellen Bundesparlamentsbeschlusses und infolge nicht gewährter Mitwirkungsmöglichkeit (gemäss Artikel 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung RPG) kein hinreichendes Fundament besitze und deshalb nicht gebaut werden könne.

Nachdem bereits beim Bau der N3 heute unbestrittene Forderungen des Natur- und Landschaftsschutzes rigoros vom Tisch gewischt worden und damit Lebensräume voneinander abgeschnitten worden sind, würde die Querspange die Landschaft westlich von Rheinfelden weiter zerstückeln und verschiedene schützenswerte Naturobjekte zerstören.

Der ABN hält fest, dass der Bau einer Autobahnquerspange zwischen N3 und bundesdeutscher A98 anerkannten Zielsetzungen der heutigen Verkehrs- und Umweltpolitik total zuwiderläuft.

Beim Gemeinderat Kaiseraugst sind insgesamt 13 Einsprachen gegen das öffentlich aufgelegte Bauprojekt für den Autobahnzubringer N3/A98 eingegangen. Daneben haben die beiden Gemeinderäte von Augst und Kaiseraugst eine gemeinsam unterzeichnete Einsprache gegen das Projekt beim Regierungsrat eingereicht. Die Einsprache enthält folgende Begehren:

1. Redimensionierung des Stauraumes für Lastwagen

Das Vorprojekt für das Autobahnzollamt sieht einen Stauraum mit insgesamt 63 Lastwagen-Parkplätzen vor. Diese Grösse — man spricht von 1/3 Kapazität der Zollanlage Weil — wird den Grenzübergang Rheinfelden attraktiv machen. Der Übergang soll aber nach Meinung der beiden Gemeinden in erster Linie dem lokalen Wirtschaftsraum dienen und nicht eine neue Verbindung für internationalen Schwerverkehr bilden.

2. Lärmschutzmassnahmen gegenüber dem Siedlungsgebiet im Bereich der Verzweigung N2/N3

Durch den zu erwartenden Mehrverkehr auf dem Teilstück der N3 und im Bereich der Verzweigung N2/N3 werden unweigerlich die Lärmimmissionen gegenüber dem angrenzenden Siedlungsgebiet steigen. Es sind daher geeignete Lärmschutzmassnahmen zu treffen.

3. Einwendung gegen ein reduziertes Brückenprojekt

Für die beiden durch die Pendlerströme von und nach Basel stark tangierten Gemeinden Augst und Kaiseraugst ist die Ausgangslage gegenüber der Gemeinde Rheinfelden in bezug auf ein reduziertes Brückenprojekt völlig

anders. Ein lediglich regionaler Übergang mit Anschluss an die K292 würde zusätzlichen Verkehr aus dem benachbarten badischen Gebiet auf die Strassen in Richtung Basel bringen. Die tägliche Belastung durch den Fahrzeugverkehr der Wohngebiete in Augst und Kaiseraugst entlang der Kantonsstrasse — im Durchschnitt sind es rund 14 000 Motorfahrzeuge pro Tag — würde ins Unzumutbare wachsen. Die erhoffte Entlastung dieser durch den Pendlerverkehr stark betroffenen Wohngebiete wäre nur gegeben, wenn der gesamte Verkehr auf die Autobahn geleitet werden könnte. Zwar wird die Problematik beim alten Zollübergang in Rheinfelden erkannt, doch darf diese mit einem reduzierten Projekt nicht auf andere Gemeinden umgelagert werden.

11. Mai 1987

Im Rathaussaal Rheinfelden findet unter Beteiligung von Hansjörg Huber, Landammann Arthur Schmid, Kurt Lareida, Ulrich Siegrist und den Gemeindeammännern des Bezirks Rheinfelden eine Aussprache mit der Aargauer Regierung statt.

Baudirektor Ulrich Siegrist teilt mit: «Die umstrittene Autobahn-Querspanne N3/A98 muss im Rahmen der Einspracheverhandlungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung über sich ergehen lassen.» Damit rückt er deutlich von der bisherigen Auffassung der Regierung ab, welche keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hat durchführen wollen.

Ein Meinungsumschwung ist auch festzustellen bei der Frage der Rechtmässigkeit des Bauwerkes. Bisher haben Bundesrat und Aargauer Regierung die Querspanne stets als untergeordneten Zubringer betrachtet, welcher keine formelle Aufnahme ins Nationalstrassennetz — und damit einen Beschluss der Bundesversammlung — benötigte. Siegrist will hier endlich Klarheit. Zugleich meinte er: «Der Aargau hat diese Verbindung so nie gesucht, sondern ihr nur aus übergeordneten Überlegungen zugestimmt, denn es geht ja um eine grossräumige Umfahrung von Basel.» Der definitive Entscheid über das mit den Zollanlagen 67 Millionen Franken teure Bauwerk falle aber nicht in Aarau, sondern in enger Zusammenarbeit mit Bund, Nachbarkantonen und Deutschland.

12. Juni 1987

Der Bundesrat antwortet auf die Interpellation des Aargauer Nationalrats Silvio Bircher (SP) wie folgt:

1. Der auf Schweizergebiet liegende knapp ein Kilometer lange Autobahnzubringer soll die projektierte deutsche Autobahn A98 mit der schweizerischen Nationalstrasse N3 zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden verbinden. Diese Strassenverbindung ist vor Jahren von der besonderen Gruppe



Die Querverbindung zwischen der (bestehenden) Autobahn N3 und der (geplanten) Schnellstrasse A98 auf deutscher Seite.

Deutschland/Schweiz der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) konzipiert worden. Sie entspricht überdies einer Empfehlung der deutsch/schweizerischen Raumordnungs-/Raumplanungskommission im gemeinsamen Grenzraum. Durch die Strassenverbindung soll das Städtchen Rheinfelden vom störenden grossen Durchgangsverkehr befreit werden.

An diesem Planungskonzept hat sich nichts geändert. Nach wie vor ist die geplante Autobahnverbindung vertretbar, wird sie es doch gestatten, den

wichtigen Autobahngrenzübergang Basel/Weil in gewissem Umfang zu entlasten. Die Bestrebungen, den internationalen Transitschwererverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen, bleiben dadurch unberührt.

2. Vor der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojektes für den Autobahnzubringer sind, dem damaligen Stand der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend, die erforderlichen Untersuchungen vorgenommen worden. Gestützt darauf ist das Projekt noch in mancher Hinsicht verbessert worden. Im Projektbereinigungsverfahren, das an die Projektauflage anschliesst, wird die Umweltverträglichkeit noch besonders zu prüfen sein.

3. Bei dem kurzen Autobahnzubringer Rheinfelden handelt es sich nicht um eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes im Sinne des Massnahmenkataloges zum Luftreinhaltkonzept. Auch trifft es nicht zu, dass der Autobahnzubringer vom Parlament hätte beschlossen werden müssen. Die am 22. August 1984 erfolgte Genehmigung des entsprechenden generellen Projektes durch den Bundesrat stellt nach Entscheiden des Bundesgerichtes in vergleichbaren Fällen eine dem Bundesrat zugewiesene Kompetenzausübung im Gesetzesvollzug nach Nationalstrassenrecht dar.

4. Die Alternative einer «kleineren Entlastungsbrücke», die lediglich die beiden Hauptstrassen beidseits des Rheins miteinander verbinden würde, wäre von bloss lokaler oder regionaler Bedeutung. Es handelte sich, abgesehen von den erforderlichen Zollanlagen, um ein kantonales Projekt. Verkehrsmässig wäre aber mit einer solchen Lösung wenig gewonnen. Kann der von Deutschland herführende Durchgangsverkehr nicht direkt auf die Nationalstrasse N3 geleitet werden, belastete er auf der alten Kantonsstrasse die Ortsdurchfahrten von Kaiseraugst, Augst und Rheinfelden; erst nach Durchfahren dieser Ortschaften könnte er über die Anschlüsse Augst und Rheinfelden auf die N3 gelangen.

Da sich der Interpellant Silvio Bircher mit der Antwort des Bundesrates nicht zufrieden erklärt, wird die Interpellation automatisch auf die Traktandenliste des Nationalrates gesetzt. Bircher beanstandet vor allem, dass «die Meinung der Rheinfelder Bevölkerung mit keiner Silbe gewürdigt wird». Weiter sei in der Zwischenzeit auch von seiten der Aargauer Regierung verlautbar gemacht worden, dass dieser Autobahnverbindung keine erste Priorität mehr zukomme und dass sie vor allem gar nicht unbedingt im Interesse des Aargaus liege.

23. Juni 1987

Auf Einladung der SP Bezirk Rheinfelden findet ein öffentlicher kontradiktiorischer Diskussionsabend in der Liebrüti Kaiseraugst mit zirka 50 Teilnehmern statt.

Grossrat Hans Schneider (SP), Zeiningen, hält das Projekt für überholt und sieht in einem grenzüberschreitenden Tarifverbund in der Region eine teilweise Lösung des Pendlerverkehrs.

Nationalrat Karl Flubacher (FDP), Läufelfingen, hält die Autobahnquerspange für notwendig, da Basel sonst im Verkehr erstickt.

Nationalrat Silvio Bircher (SP), Aarau, befürchtet, dass das neue Projekt den Schwerverkehr anziehe und dem Transport auf der Schiene schade.

Stadtrat Peter Scholer (SP), Rheinfelden, basiert seine gegnerische Argumentation auf generellen ökologischen Standpunkten.

Hans Zimmermann, Verkehrskommission Rheinfelden, belegt die Notwendigkeit der geplanten Autobahnquerspange mit folgenden Zahlen aus der Verkehrsstatistik:

Frequenzen (Zahl der Fahrzeuge pro Tag im Jahresdurchschnitt)

	1971 ¹	1985 ²	1987 ³	1994 ⁴	1994 ⁵
N2	–	30 300	ca. 40 000	ca. 50 000	ca. 49 000
N3	8 000	13 000	ca. 16 000	ca. 23 000	ca. 41 000
K292 ⁶	6 500	ca. 8 400	ca. 11 000	ca. 15 700	ca. 8 000
K292 ⁷	10 000	ca. 8 000	9 000	–	–
Rheinbrücke					
Rheinfelden	3 500	6 900	ca. 8 000	11 300	2 000

¹ laut Zählung vom 5. November 1971

² laut kantonaler Zählung von 1985

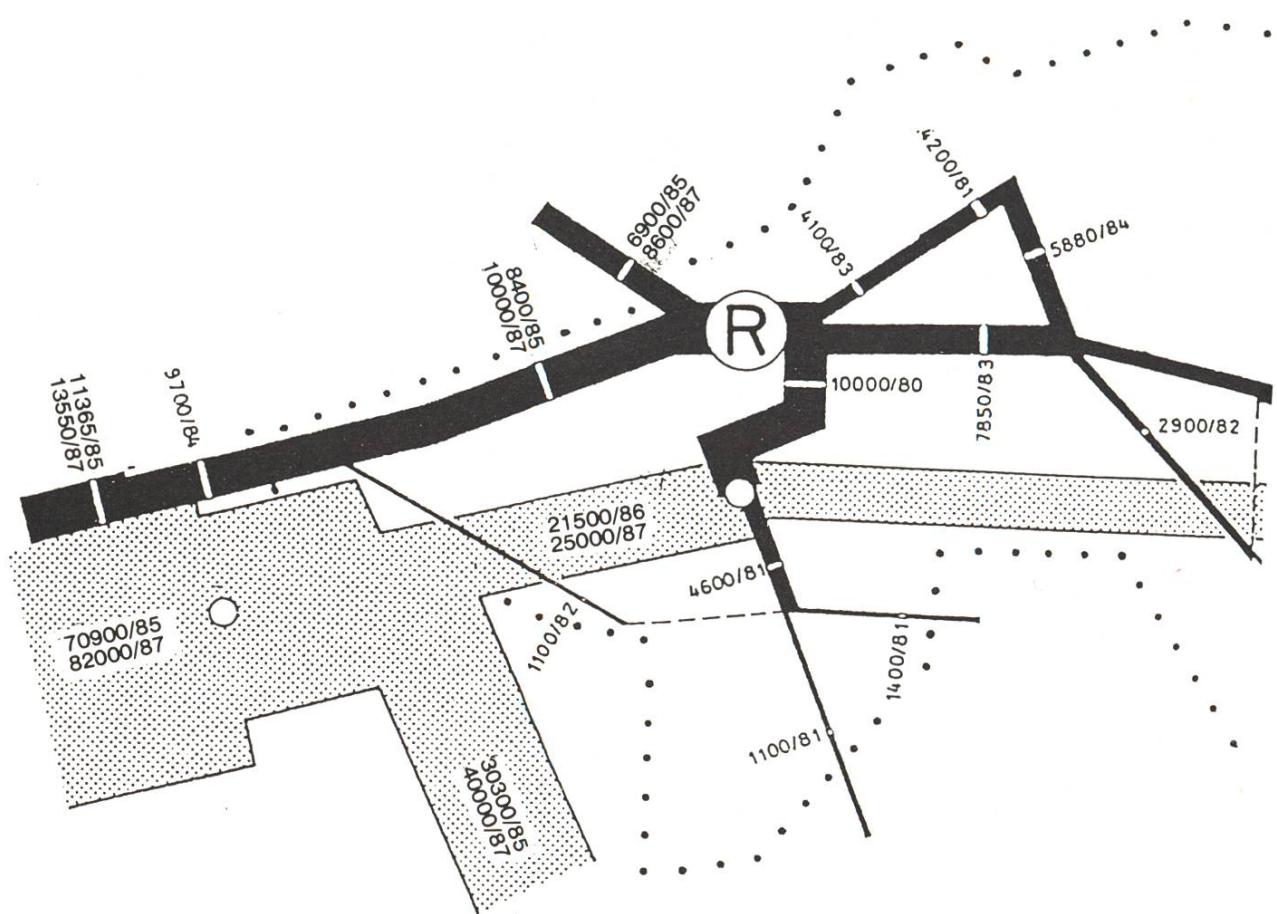
³ laut Schätzung

⁴ Prognose vor dem Zusammenschluss N3 mit N1

⁵ Prognose nach dem Zusammenschluss N3 mit N1

⁶ Zählung bei Salmen/Cardinal

⁷ Zählung bei Kreuzung N3-Möhlin, Richtung Möhlin



Legende :

	15000 Fz/Tag
	10000 Fz/Tag
	5000 Fz/Tag
	1000 Fz/Tag
	< 1000 Fz/Tag
	Nationalstrassen
14500/82	DTV/Erhebungsjahr

Belastungsplan Abschnitt Rheinfelden

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Fahrzeugen pro Tag (in Klammern ist das Jahr der Zählung genannt).

Leistungsvergleich Autobahn und Regionalstrasse (Zahl der Fahrzeuge pro Tag)

	gute Leistung	Grenzleistung	Stau
<i>Autobahn</i>			
2-spurig	20 000	35 000	40 000
4-spurig	40 000	60 000	70 000
4-spurig mit Zoll	20 000	30 000	31 000
6-spurig	60 000	90 000	100 000
<i>Regionalstrasse</i>			
2-spurig	11 500	14 000	17 000
2-spurig mit Zoll	6 000	7 000	8 500

Der 23 Stunden andauernde Rekordstau (bis 15 km lang) ist während der dritten Ferienreisewelle vor Ostern, am 18. Juli 1987, auf der N2 bei Amsteg (UR) vor dem Gotthardtunnel registriert worden. Seinen Höhepunkt erreichte der Stau am Samstagmorgen zwischen 7.00 und 8.00 Uhr. Im Gotthardtunnel wurden an diesem Tag 27 145 Fahrzeuge registriert, davon 14 042 in Richtung Süden und 13 903 in Richtung Norden.

Kosten für die geplante 4spurige Autobahn auf Schweizer Seite (800 m)

	Kosten
Zubringer Land	4,6 Mio.
Zubringer N3/A98	31,8 Mio.
(Brücke Rhein 6 und 6 Mio. = Total 12 Mio.)	
Kantonsstrasse	6,4 Mio.
Rad- und Flurweg	0,8 Mio.
Allgemeines, Umgebung etc.	<u>11,8 Mio.</u>
Total (Strassen, Plätze und Brücken, Umgebung etc.)	55,4 Mio.
Zollamt	<u>12,1 Mio.</u>
Total	67,5 Mio.

Die 67,5 Mio. Franken werden als Nationalstrasse von Kanton und Bund finanziert. Nur Kosten für Spezialwünsche müssen von den Gemeinden übernommen werden.

Kosten für eine 2spurige Regionalbrücke mit Verbindung

Zirka 10 bis 12 Mio. Franken

Davon entfielen 60 % auf die Gemeinde und 40 % auf den Kanton.

Frequenzen der 6spurigen Autobahn bei Abzweigung N2/N3

Fahrzeuge pro Tag	1985	1987
N2 Pratteln–Basel	71 000	ca. 82 000
N2 Bern–Luzern	30 300	ca. 40 000
N3 Rheinfelden–Zürich	21 500	ca. 25 000

Spitzenbelastung der heutigen Rheinbrücke Rheinfelden

Zahl der Fahrzeuge pro Stunde	1971	1987
Morgens 06.30–07.30 Uhr	400	650 (900)
Abends 17.00–18.00 Uhr	900	1 200 (1 400)

Es handelt sich um durchschnittliche Angaben für normale Wochentage. In Klammern sind die Spitzenwerte während der Ferienreisewelle genannt.