

1. Frage: Gegner der Bergtrasse behaupten, dass 75% des Verkehrs in und um Waldshut herum „Ziel – und Quellverkehr“ sei, welcher mit einer Bergtrasse nicht aus der Stadt Waldshut zu bekommen sei“.....

Jürgen Haselwander: Was wir vorgängig positiv vermerken möchten ist, dass inzwischen nur noch über den Verlauf einer **A98** diskutiert wird.

Offensichtlich habe alle beteiligten BI eingesehen, dass mit einem Ausbau der B34 keine Verkehrsprobleme in der Region gelöst werden können!!

Dies war bis vor kurzem noch nicht so.

Noch im November letzten Jahres wurde von den Gegnern der Bergtrasse für eine Veranstaltung in der Stadthalle Waldshut ein „Verkehrsplaner“ engagiert, der sich gegen den Bau einer A98 ausgesprochen und einen Ausbau der B34 zur Lösung der Probleme für ausreichend gehalten hat.

Peter Ebner: Zur 1. Frage:

Mit „Ziel –und Quellverkehr“ ist der Verkehr gemeint, welcher entweder Waldshut (von auswärts kommend) als Ziel hat oder aus Waldshut kommend andere Orte ausserhalb Waldshuts ansteuert.

Dies kurz als Erläuterung des Begriffes „Ziel – und Quellverkehr“.

Woher die Zahl 75% stammt, ist unklar. Es gibt keine uns bekannte offizielle Verkehrszählung, in welcher diese Zahl genannt wird. Wäre sie reell, würde das bedeuten, dass bei einem derzeitigen Verkehrsaufkommen von ca. 20'000 Fahrzeugen täglich rund 15'000 Fahrzeuge nach Waldshut hinein- oder aus Waldshut herausfahren!!

Dies erscheint uns mehr als hoch gegriffen.

Weshalb dieser „Ziel – und Quellverkehr“ (unabhängig von der genauen Anzahl) nur mit einem Basistunnel verringert werden können soll, ist uns völlig schleierhaft.

Im Gegenteil:

Die Ein – und Ausfahrten bei einer Basistunneltrasse wäre einerseits im Osten bei Tiengen, andererseits im Westen etwa auf Höhe der Ortschaft Dogerns südlich der B34.

Alle Fahrzeuge, die Waldshut als Ziel haben oder aus Waldshut herausfahren, werden dies also über die B34 in westlicher oder östlicher Richtung oder über die B500 tun.

Ein Basistunnel wird hier somit keinerlei Entlastung bringen!!

Bei einer Bergtrasse mit einer Auf – Abfahrt oberhalb Waldshuts wäre ein viel kürzerer und schnellerer Zugang zur A98 über die B500 möglich!!

Ausserdem könnten Fahrzeuge, die vom Schwarzwald her auf der B500 Richtung Waldshut fahren, schon oberhalb Waldshuts auf die Autobahn in westliche oder östliche Richtung auffahren(wenn sie nicht Waldshut als Ziel haben) und müssten gar nicht wie bei einem Basistunnel erst durch Waldshut hindurch, um dann erst in Tiengen oder Dogern auf die A98 zu gelangen!!

Nicht zuletzt deshalb bescheinigt die sonst von den Gegnern der Bergtrasse gerne zitierte „Fuller Feld Studie“ aus dem Jahre 2003 der Taltrasse mit langem Basistunnel Waldshut eine „schwächere Verkehrsentlastung als mit einer Bergtrasse“; sprich **die Bergtrasse bringt für Waldshut eine grössere Verkehrsentlastung als der Basistunnel!!!**

Nichtsdestotrotz wird natürlich immer ein Teil des Verkehrs auf der B34 verbleiben, weil über die Bundesstrasse gewisse Ziele schlichtweg schneller und einfacher erreicht werden können als über die A98.

Dies jedoch unabhängig davon, ob die Bergtrasse oder der Basistunnel gebaut wird!!

2. Frage: Weiter wird behauptet, das „angeblich höhere Kosten beim Basistunnel ein Ammenmärchen seinen“ und auch eine „Bergtrasse vier Kilometer Tunnel brauche“ sowie „durch moderne Tunnelbautechnik die Kosten gesenkt werden könnten.“

Wie sehen Sie das??...

Berthold Malnati: Vorweg eines: Würden durch „moderne Tunnelbautechnik“ die Kosten günstiger, gälte dies auch für die Berg- und nicht nur für die Taltrasse.

Die Kosten sind jedoch in den letzten Jahren unter anderem durch erhöhte Anforderungen an die Sicherheit enorm gestiegen!!

Eine signifikante Kostensenkung ist somit auch für den Abschnitt Hauenstein – Tiengen unrealistisch und nicht zu erwarten!!

Zum Vergleich der Kosten zwischen „Basistunnel“ und „Bergtrasse“ folgendes: Der Basistunnel unterhalb Waldshut wäre ca. 5,2km lang, ausserdem käme im Bereich Albruck mindestens noch ein Tunnel (je nach Trassenführung) hinzu, welcher in der Diskussion immer gerne „vergessen“ wird!!

Es müssen also mehr als „nur“ die ca. 5,2km Basistunnel (das wäre im übrigen der zweitlängste Strassentunnel Deutschlands für einen für die nächsten Jahre und Jahrzehnte nicht voll ausgebauten Abschnitt!!) mit ca. 4 Kilometern benötigter Tunnelstrecke bei einer Bergtrasse verglichen werden.

Dazu sind aufgrund der Länge der Tunnel (für Tunnel über 3 km gelten andere Bauvorschriften als für kürzere Tunnel) die Kosten pro Kilometer für den Basistunnel nochmals höher als für die kürzeren Bergtrassentunnel.

Die Baukosten bei einer Basistunneltrasse sind somit definitiv um einiges höher als bei einer Bergtrasse!

Pro Kilometer Tunnel sind 300'000 Euro pro Jahr an Mehrkosten gegenüber einer normalen Strecke mit Einschnitten, Dämmen und Brücken zu veranschlagen (offizielle Angaben des Regierungspräsidiums Freiburg)!! Jeder Kilometer Tunnel kostet einfach mehr.

Die Basistunneltrasse ist sowohl im Bau als auch Unterhalt schlichtweg zu teuer!!

3. Frage: Es wird bemängelt, das „in der Kostenrechnung der Bergtrasse noch keine Zubringer aufgeführt seien“....

Jürgen Haselwander: Die Bergtrasse braucht im Abschnitt Hauenstein – Tiengen nach bisherigem Planungsstand nur einen neuen Zubringer!!

Dieser Zubringer liegt im Bereich Albruck-Albert.

Nur weil die Kosten für dieses kurze Strassenstück nicht separat ausgewiesen sind darauf zu schliessen, dass die Kosten nicht berücksichtigt wurden, ist reine Spekulation und würde auch gegebenenfalls die Kosten nur minimal für die Bergtrasse erhöhen.!!

Als Fazit steht für die drei Sprecher fest:

Die Bergtrasse ist aufgrund der niedrigeren Kosten sowie der besseren Verkehrsentlastung für Waldshut die einzig vernünftige und realisierbare Lösung im Abschnitt Hauenstein - Tiengen!!!