

Diplomarbeiten zur A 98-Taltrasse

Dogern (lid) Mit der Machbarkeit der A 98-Taltrasse im Bereich zwischen Hauenstein und Waldshut befassten sich sieben Studenten der schweizerischen Fachhochschule Muttenz in ihren Diplomarbeiten. Die Ergebnisse liegen seit einigen Tagen vor.

Nach der Untertunnelung des Albrucker Ortsteils Albert führt die A 98 den Plänen der Studenten zufolge südlich an der Papierfabrik vorbei wird mit einem auf Stelzen gestellten, 1,75 Kilometer langem Brückenbauwerk über dem Werkskanal und über dem nördlichen Teil der als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Auinsel fortgesetzt. Der weitere Verlauf folgt der Trasse der B 34. Im Bereich der Waldshuter Stadtteile Liedermatten/Bleiche sehen die Pläne eine Teiluntertunnelung für die Autobahn und eine nach Süden offene Gallerie für die B 34 vor. Der Einstich für den Basistunnel unter Waldshut hindurch wird beim "Ochsenbuckel" vorgenommen. Einen Anschluss "Waldshut-City" sehen die Pläne im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs als machbar an. Weitere Anschlussstellen sind zwischen Dogern und Albruck und bei der "Schnötampel" vorgesehen.

Der Dogerner Hans-Peter Tillig, Planer und Praktiker mit langjähriger Berufserfahrung, hat die Pläne vor Ort kritisch unter die Lupe genommen. Er warnt davor, diese allzu ernst zu nehmen. "Es handelt sich um rein theoretische Modelle", so seine Beurteilung, "deren Umsetzung in die Praxis kaum vorstellbar ist. Die örtlichen Gegebenheiten, wie etwa im Bereich des Schluchseewerks, wurden fast gänzlich außer Betracht gelassen.

Was Tillig völlig vermisst, sind Massen-, und damit verbunden, Kostenermittlungen. Als unverständlich bezeichnet er daher Anmerkungen des die Arbeiten begleitenden Professors Peter Gonsowski. Ohne einen Kostenvergleich zwischen Berg- und Taltrasse vorgenommen

zu haben, stellt dieser fest, dass die Kosten für die Taltrasse vergleichbar oder sogar niedriger sind. Er beruft sich dabei auf die bei längeren Tunnels übliche "Bohrvortriebstechnik", mit der eine deutlich kürzere Führung des Basistunnels möglich sein soll. "Eine Maschine, die bei gegebenen topografischen Verhältnissen die Durchstichlänge eines Tunnels verkürzt, ist bis heute nicht bekannt und wäre sicher patentwürdig", so Tillig.