

Vorwurf 1: Das Ergebnis des Variantenvergleiches war durch Vorgaben des Regierungspräsidiums (RP) an das den Vergleich durchführende Ingenieurbüro vorgegeben

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Es gibt keinen Grund, weshalb das RP eine bestimmte Linienführung „von vorneherein“ favorisieren sollte.

Das RP muss anhand vorgegebener Kriterien im Auftrag des Bundes für einen bestimmten Abschnitt eine Autobahn planen. Es sucht und untersucht (oder lässt diese Tätigkeit von Ingenieurbüros ausführen) verschiedene Linienführungen und schlägt die Linienführung vor, welche am besten den vorgegebenen Kriterien entspricht.

In den siebziger Jahren kam das RP zur „alten Bergtrasse“ als bestmögliche Lösung.

Das Ingenieurbüro hat nun erneut verschiedene Varianten gesucht und untersucht, einen Vergleich durchgeführt und kam im Gesamtergebnis zum Schluss, dass die „Riedtrasse“ (eine Trasse am Berg) am besten den Vorgaben entspricht.

Hätte eine Taltrasse den Vorgaben besser entsprochen, würde das RP selbstverständlich mit dieser in die weitere Planung gehen, es gibt keine nachvollziehbaren Gründe, weshalb das nicht so sein sollte.

Nur die Variante, welche am besten den vorgegebenen Kriterien entspricht, wird auch in Berlin die Zustimmung erhalten. Dies ist die „Riedtrasse“.

Bei der Vorstellung des Ergebnisses vor dem Regionalverband am 12.01.07 wurde im übrigen vom Ingenieurbüro ausdrücklich verneint, dass Vorgaben von Seiten des RP gemacht wurden!!

Vorwurf 2: Vorliegende Unterlagen wie eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus dem Jahre 1995 und die Machbarkeitsstudie „Fuller Feld“ aus dem Jahre 2003 seien im Variantenvergleich nicht berücksichtigt worden bzw. gar nicht bekannt gewesen.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Die UVS von 1995 ist veraltet, entspricht nicht mehr den aktuellen gesetzlichen Grundlagen und hat Trassen verglichen, die beim jetzigen Vergleich „durchgefallen“ sind. Ausserdem wird im weiteren Planungsverfahren eine neue UVS erstellt!!

In der „Fuller Feld Studie“ aus dem Jahre 2003 ging es primär um die Frage, ob auch eine Trassenführung über Schweizer Gebiet möglich sei.

Berg – und Taltrassen wurden nur indirekt miteinander verglichen, ein direkter Vergleich zwischen verschiedenen Varianten am Berg und im Tal wurde nicht durchgeführt.

Deshalb wurde auch immer wieder von allen Seiten ein neuer, aktueller, direkter Variantenvergleich gefordert. Dieser wurde jetzt durchgeführt!!

Vorwurf 3: Es wurden keine Optimierung der Taltrasse durchgeführt, nur die Bergtrasse wurde optimiert.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Dieser Vorwurf ist schlichtweg falsch. Es wurden zur „alten Bergtrasse“ diverse alternative Linienführungen ausgearbeitet, eine davon, die „Riedtrasse“, hat sich jetzt als die beste Variante am Berg und als gesamthaft beste Variante herausgestellt.

Ebenso wurden diverse Varianten im Tal ausgearbeitet (Bündelungstrasse, Verbindungstrasse 1, Verbindungstrasse 2, Kiesenbachertrasse usw.), als beste Talvariante hat sich schlussendlich die „Kiesenbachertrasse“ herausgestellt.

Die immer wieder angeführten Diplomarbeiten der FH Muttenz als „nicht untersuchte Taltrassen“ sind realistisch nicht durchführbar und kostenmässig um Faktoren teurer als alle bisherigen Varianten!!

Jeder, der vor Ort die praktische Umsetzung der entsprechenden Vorschläge geprüft hat, kommt zu diesem Schluss!!

Vorwurf 4: Die Bergtrasse wurde „billig“ gerechnet, Kosten für die freie Strecke wurden beispielsweise nahezu gleich angesetzt.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Aufgrund der benötigten unterschiedlichen Länge an Tunnelbauwerken ergibt sich alleine ein Kostenvorteil von 200 Mio. Euro zugunsten der „Riedtrasse“. Dieser Unterschied ist aufgrund der geographischen Verhältnisse gegeben und hat sich durch die (sich bei der Bergtrasse ergebenden) höheren Kosten für Brücken und freie Strecke (Mehrkosten von ca. 40% auf der freien Strecke gegenüber einer Taltrasse wurden eingerechnet!!) auf schlussendlich 100 Mio. Euro reduziert.

Der Vorwurf ist also falsch und in keinster Weise nachvollziehbar!!

Auch die immer wieder angebrachte „These“, dass durch eine neuartige Tunnelbohrtechnik (TBM) der Basistunnel kürzer und somit billiger gebaut werden könnte ist falsch!!

Diese Bohrtechnik könnte aufgrund des geologischen Untergrundes nur auf kurzen Abschnitten angewandt werden (Aussage Planer RP) und verkürzt in keinem Falle die Tunnellänge!!

Ein Berg bleibt beispielsweise 5km breit.....egal mit welcher „Bohrtechnik“ ein Tunnel unter ihm gebaut wird!!!

Vorwurf 5: Die Bergtrassen verlaufen im östlichen Abschnitt siedlungsnah und deshalb in Punkto Mensch nicht besser zu bewerten als die Taltrasse.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Egal ob Berg – oder Taltrasse, im östlichen Abschnitt sind bei **beiden** Varianten Menschen betroffen!!

Bei einer Taltrasse wären die zusätzlich Auswirkungen auf den Kernort Albrück, auf Dogern und die Liederplatte aber viel grösser und es wären insgesamt erheblich mehr Menschen direkt betroffen als bei einer Bergtrasse.

Deshalb ist in der Gesamtbewertung (!) klar eine Bergtrasse in diesem Punkt besser!!

Vorwurf 6: Das RP missachte den Widerstand der „Raumschaft“, eine Taltrasse „liese sich besser verwirklichen“.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Ob die „Raumschaft“ bei einer Abstimmung wirklich die Riedtrasse ablehnen würde, ist reine Spekulation.

Wäre es beispielsweise bei der Verwirklichung der B31-Ost in Freiburg (welche ja von Gegnern einer A98 als „Musterbeispiel“ für eine gelungene Umfahrung angepriesen wird) nach dem Wunsch der „Raumschaft“ gegangen, hätten die Freiburger noch heute keine Umfahrung (75% der Bevölkerung haben die jetzt verwirklichte Lösung abgelehnt!! 30 Jahre lang wurde durch Gerichtsprozesse versucht, den Bau zu verhindern).

Heute gibt es keine kritischen Stimmen mehr, jeder lobt die gefundene Lösung, welche vom RP vorgeschlagen und umgesetzt wurde!!

Wir sind zuversichtlich, dass dies schlussendlich auch so nach Verwirklichung der Riedtrasse sein wird.

Ausserdem wurde vom RP am 12.01.07 bei der Regionalverbandssitzung eindeutig darauf hingewiesen, dass **allein das RP** im Auftrag des Bundes **für die Planung der A98 verantwortlich ist!!**

Gemeinderatsbeschlüsse, Stadtratentscheidungen und Wünsche von BI's spielen grundsätzlich keine Rolle bei den Planungsüberlegungen.

Sie **können** berücksichtigt werden, wenn durch sie an kritischen Punkten Verbesserungen möglich sind.

Wir sind ebenfalls der Meinung, dass nur eine neutrale Planungsstelle wie das RP eine kostengünstige, den gesetzlichen Vorschriften und örtlichen Gegebenheiten entsprechende „beste Lösung“ ausarbeiten kann.

Eine Autobahnplanung ist kein „Wunschkonzert“!!

Gemeinderäte, Stadträte, Bürgermeister sowie die vom Autobahnbau betroffenen Menschen sind aufgrund der Komplexität der Materie und weil sie selbst davon betroffen sind (bis auf wenige Ausnahmen) nicht in der Lage, neutral eine Lösung für eine Trassenführung zu finden!!

Vorwurf 7: Eine Taltrassenrealisierung durch den Bund ist aufgrund des Kosten-Nutzenverhältnisses realistischer.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Gerade das „Kosten-Nutzenverhältnis“ ist der grosse Pluspunkt für die Riedtrasse. Erheblich günstiger im Bau und Unterhalt, besser bei der Verkehrsbelastung und besser für die Menschen.

Vorwurf 8: Eine Bergtrasse entlaste die B34 nicht vom Verkehr und ziehe stattdessen nur zusätzlichen Verkehr an.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Der überregionale Verkehr, welcher sich jetzt über die B34 durch die Ortschaften quält, wird natürlich eine Bergtrasse, auf welcher ein schnelleres und staufreies Vorankommen gewährleistet ist, nutzen und somit die Ortschaften entlasten.

Weiter ist ja erwünscht, dass die A98 zusätzlichen Verkehr „anzieht“.
Wir sehen eine A98 als zukunftsichernde Massnahme für die hiesige Wirtschaft und erhoffen uns die Ansiedlung von noch mehr Betrieben in der Hochrheinregion.
Das dadurch der Verkehr zunehmen wird, ist eine logische Folge davon.

Über eine A98 kann dieser aber problemlos aufgenommen werden.

Neue Betriebe bringen aber auch Arbeitsplätze und Geld in die Region!!

Vorwurf 9: Eine überregionale A98 ist gar nicht notwendig, ein Ausbau der B34 mit entsprechenden Ortsumfahrungen sei besser für die Region.

BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“:

Wir haben bereits jetzt überregionalen Verkehr (vor allem Schwerlastverkehr) auf der B34. Dieser wird durch den Anschluss osteuropäischer Länder an die EU weiter zunehmen, unabhängig davon, ob nur eine „ausgebaute“ B34 oder eine entsprechende Autobahn A98 vorhanden ist.

Eine Bundesstrasse allein, egal wie diese „ausgebau“t ist, kann diesen Verkehr auf Dauer nicht bewältigen!!

Nur durch den Weiterbau der A98 zusätzlich zur B34 mit einer schlussendlich durchgängigen Verbindung Lörrach – Singen ist dies möglich.
Und dadurch werden auch regional die Ortschaften entlastet.

Fazit:

Die Vorwürfe sind unberechtigt, sachlich falsch und durch nichts zu begründen!!
Der durchgeführte Variantenvergleich entspricht den aktuellen gesetzlichen Grundlagen, ist gründlich, seriös und sorgfältig durchgeführt worden!!

Die „Riedtrasse“ ist dringend notwendig, um die Bevölkerung in der Region vom Verkehr zu entlasten und den Wirtschaftsstandort Hochrhein zu sichern.

Für die BI „JA zur A98, JA zur Bergtrasse“ die Sprecher Peter Ebner, Jürgen Haselwander, Berthold Malnati