Bürgerverein Heuchelhof e.V.
www.buergerverein-heuchelhof.de

Bürgerstimme Nr. 4 vom 13.1012

bvh-heuchelhof@gmx.de

Offener Brief an den Oberbürgermeister und Rat der Stadt Würzburg

Warum der Bürgerverein 2010 die Seite gewechselt hat

In der Bürgerstimme Nr. 1 hat der Bürgerverein behauptet, dass seit dem Jahr 2010 Schritt für Schritt alle Argumente für den Katzenberghangtunnel (= Trogtrasse) der Autobahn A3 ins Wanken gerieten, die ihm als Ergebnis des Lenkungsausschusses präsentiert worden waren. Diese Behauptung müssen wir beweisen:

Im Jahr 2006 hatte der Bürgerverein dieses Ergebnis akzeptiert, weil uns die Chance auf Realisierung eines großen Tunnels zu gering erschien:

- wir glaubten damals noch, die Kosten der Tunnelvariante Süd 1 wären wesentlich höher,
- wir bezweifelten noch nicht, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Kompromisses kaum schlechter sei als das des richtigen Tunnels
- wir konnten noch nicht einschätzen, wie groß das Hindernis Wasserschutzgebiet ist,
- wir wollten nicht nach dem St.-Floriansprinzip die Belastungen der Autobahn den Siedlern im Reichenberger Grund zuschaufeln,
- wir hatten keine Lösung für die Raststätten,
- wir hatten wenig Ahnung von Wirkung und Herkunft der Luftschadstoffe.

Im Sommer 2010 begannen unsere Recherchen. Anlass waren die Aufforderungen verschiedener Mitglieder, die nach den Informationsveranstaltungen der Gesundheits- und Umweltinitiative Heuchelhoftunnel den bisherigen Standpunkt des Bürgervereins in Frage stellten. Der Vorstand des Bürgervereins reagierte darauf mit der Ankündigung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 17.11.2010, auf der letztendlich mit großer Mehrheit der Seitenwechsel beschlossen wurde.
Zuvor, im Oktober informierten sich zwei Mitglieder über den geologischen Aufbau des Heuchelhofberges, sie befragten Mitarbeiter der Würzburger Trinkwasserversorgung und zwei Vertreter des staatlichen Wasserwirtschaftsamtes. Die wesentlichen Antworten waren:

Die Winterhäuser Quelle erschließt ein großes Wasserreservoir mit guter hygienischer Qualität, allerdings mit technischen Nachteilen aufgrund des hohen Kalk- und Magnesiumgehalts. Sie deckt ca. 15% des Würzburger Wasserverbrauchs.
Die Verordnung zum Wasserschutzgebiet verbietet den Bau eines Tunnels, aber die Stadt kann eine Ausnahmegenehmigung mit Auflagen zum Schutz des Trinkwassers erteilen. Es wurden in Deutschland schon Tunnels durch Wasserschutzgebiete gebaut.
Die Filterung des Regenwassers über den belebten Oberboden ist eine wichtige Voraussetzung für die Qualität des Trinkwassers. Auch das Berginnere filtert das Wasser weiter, und zwar um so wirksamer, je länger die Fließdauer bis zur Quelle ist. Gefahren für das Wasser entstehen nicht nur beim Tunnelbau, sondern auch beim Tagebau oberhalb der Randersackerer Brücke in unmittelbarer Nähe der Quelle (hier sind Tunneltrasse und Amtstrasse identisch).

Im Betrieb ist der Tunnel eher weniger gefährlich als der Trog, weil im Tunnel nach Fertigstellung kaum noch Oberflächenwasser anfällt.

Zu der Gefahr für die privaten Brunnen, beispielsweise bei den Pfeilern der Talbrücke Heidingsfeld nimmt das Wasserwirtschaftsamt nicht Stellung, weil es für deren Schutz nicht zuständig ist.
Zusammenfassend lässt sich nicht feststellen, dass das Wasserschutzgebiet den Tunnelbau verhindert, sondern nur, dass höhere Kosten zu kalkulieren sind als beim Tunnelbau außerhalb eines Wasserschutzgebiets.
Die Mehrkosten schätzt der Bürgerverein auf 2 Mio. €, dazu kommt ein etwas höheres Kosten- und Terminrisiko. Das sind abgezinst ca. 0,1 Mio. € pro Jahr,
also vernachlässigbar wenig im Vergleich zum Nutzen des Würzburg-Tunnels. Der Nutzen des Würzburg-Tunnels gegenüber der Trogtrasse beträgt für:

Kfz-Betrieb	3,5 Mio. € pro Jahr
Kraftstoffkosten	2,6 Mio. € pro Jahr
Zeitkosten	1,9 Mio. € pro Jahr
Luftschadstoff/Klimabelastung ca.	3,0 Mio. € pro Jahr
Lärmbelastung	1,1 Mio. € pro Jahr

(errechnet aus den Werten des Nutzen-Kosten-Vergleichs, Stellungnahme Nr.7a des Bürgervereins)

So schmolz das erste vom Bürgerverein unter die Lupe genommene Argument gegen den Würzburg -Tunnel drastisch zusammen.
Ein anderes Hauptargument gegen den Würzburg-Tunnel bewertet der Lenkungsausschuss zweifach, aber so verpackt, dass man es nicht sofort bemerkt: Die Tank- und Rastanlagen.

In der Kostenermittlung der Autobahndirektion von 2006 ist die Variante Süd 1 mit 197,5 Mio. € und die Trogtrasse mit 151, 6 Mio. € ausgewiesen. In der Kostenermittlung von 2009 wurden diese Zahlen erhöht auf 170,0 bzw.215,0 €. Eine solche Kostendifferenz ist tatsächlich erheblich. Nicht sofort erkennbar ist aber, dass in den 215,0 Mio. € auch 22 Mio. € für Verlegung der Tank- und Rastanlagen eingerechnet sind. Ohne diesen Posten könnte die Variante Süd 1 nicht mehr als erheblich teuerer bezeichnet werden. Bezieht man schließlich den Wert der durch den Tunnelbau frei werdenden Grundstücke in den Vergleich ein, ist die Variante Süd 1 gar nicht teuerer als die Trogtrasse.

Damit fielen nach dem Wasserschutzgebiet die erheblichen Mehrkosten als zweites Argument aus der Waagschale.
Die weiteren Nachforschungen des Bürgervereins ließen dann auch den Posten Tank- und Rastanlagen selbst mächtig schrumpfen. In der Stellungnahme Nr. 9 (Kostenvergleich) des Bürgervereins ist dargelegt, dass eine kostenneutrale Lösung für die Tank- und Rastanlagen möglich sein müsste.
Beim ausführlichen Gedankenaustausch mit den Verantwortlichen der Autobahndirektion Nürnberg im August 2011 machte den Vertretern des Bürgervereins am meisten zu schaffen das Argument, die Autobahnplaner dürften keine bessere Lösung planen, die teuerer sei als die billigste, den Vorschriften gerade noch genügende Lösung. Das sei Verschwendung von Steuergeldern.

Unsere Entdeckung des Aubinger Tunnels entzauberte wenig später auch dieses Argument, nachzulesen in der Stellungnahme Nr. 10 (www.buergerverein-heuchelhof.de).

Langsam, leider viel zu langsam nimmt unser Wissen um die Schwächen der Planung und die Erfahrung im Umgang mit den beteiligten Behörden und Politikern zu. Der Bürgerverein und ebenso die Initiative freuen sich über jeden neuen Mitstreiter. Zeit und Ideen einer Vielzahl von Bürgern lassen den Würzburg-Tunnel immer realistischer werden.

Christiane Kerner und Hermann Wördehoff