Bürgerstimme Nr. 2 des Bürgervereins Heuchelhof vom 8. Juni 2012

Diese Bürgerstimme Nr. 2 wurde dem OB Herrn Rosenthal sowie den Würzburger Stadträten zugeleitet.

Bürgerstimme Nr.2 **Würzburgs Luftreinhalteplan scheitert an der A3**
Der Luftreinhalteplan wurde im Jahr 2004 von der Regierung Unterfranken erarbeitet. Im Dezember 2010 wurde eine erste Fortschreibung herausgegeben, nachdem unzulässig hohe NO2-Werte und kritische Feinstaubwerte gemessen worden waren.
An NO2 wurden an der Messstelle Stadtring Süd im Jahr 2008 durchschnittlich 45, 2009 42, 2010 44 und 2011 ebenfalls 44 Mikrogramm/m³ gemessen. Der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert beträgt nach der 39. BimSchV vom 2.8.2010: 40 Mikrogramm/m³ (Über eine Stunde gemittelt: 200 Mikrogramm/m³).
Für PM10 gelten folgende Grenzwerte:
Über einen Tag gemittelt: 50 Mkg/m³, bei 35 zugelassenen Überschreitungen pro Kalenderjahr
über das Kalenderjahr gemittelt: 40 Mikrogramm/m³
Der Tagesgrenzwert wurde 2011 36 mal überschritten. Über das Jahr gemittelt wurden 2011 28 Mikrogramm/m³ gemessen.
An PM2,5 sind ab 1.1.2015 über ein Kalenderjahr gemittelt 25 Mikrogramm/m³ einzuhalten (2012: 28 Mikrogramm/m³ und dann jedes Jahr ein Mikrogramm weniger). In Bayern werden bisher noch keine PM2,5 – Messwerte veröffentlicht. Bekannt ist, dass im PM10 durchschnittlich 78 Gewichts-% PM2,5 enthalten sein sollen.
Der Luftreinhalteplan erwähnt so genannte Verdachtsflächen, auf denen Bewohner gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffkonzentrationen ausgesetzt sind. Solche Verdachtsflächen erstrecken sich entlang des Stadtrings über etwa 4 km vom Berufschulzentrum an dicht bebauten Wohngebieten und den Unikliniken vorbei bis zur Auverastraße in Grombühl. Als Verdachtsfläche führt der Luftreinhalteplan auch die Theaterstraße an.
Im Jahr 2006 wurde ein LKW -Durchfahrtsverbot auf dem Stadtring erlassen. Im Folgejahr redu-zierte sich die NO2 -Belastung deutlich. In den darauffolgenden Jahren stieg sie jedoch wieder auf das alte Niveau an. Die anderen Maßnahmen des Luftreinhalteplans sind zwar sinnvoll, haben aber bisher keine nachweisbaren Verbesserungen bewirkt, und die Hoffnung auf Luftverbesserung durch zukünftige Maßnahmen ist höchst ungewiss.
Die Autobahndirektion hat im Jahr 2009, also vor Inkrafttreten der 39. BimSchV, die Planfeststel-lung für den Ausbau der A3 zwischen der Anschlussstelle Heidingsfeld und der Mainbrücke Ran-dersacker erhalten. Die problematische Luftsituation in der Stadt wurde dabei nicht beachtet.
Auf Autobahnbaustellen ist das Unfallrisiko etwa dreimal so hoch wie auf freien Strecken. Der Stadtring ist als Umleitungsstrecke ausgewiesen. Auf der A3 sind jeden Tag durchschnittlich 80 000 Fahrzeuge unterwegs, etwa doppelt so viele wie auf dem Stadtring ohne Stauausweichverkehr. Davon sind etwa 15 000 Schwerlast-LKWs. Der Schwerlastanteil ist sehr hoch, weil hier das Ver-hältnis zwischen Fernverkehr und Pendlerverkehr anders ist als in den großen Ballungsgebieten.
Inzwischen hat sich herausgestellt, dass der Bau der neuen Anschlussstelle, der neuen Talbrücke und des bis zu 13m eingetieften Trogs unter laufendem Verkehr sehr aufwendig ist, und deshalb mit mehr als 5 Jahren Bauzeit und damit Höchstbelastungen auf den Ausweichrouten gerechnet werden muss . Zusätzlich wird in dieser Zeit viel Feinstaub produziert beim Abbau und Transport der Erd- und Gesteinsmassen aus dem Trog. Infolgedessen hat während der Bauzeit der Luftreinhalteplan keine Chance.
Nach Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus bis Biebelried und erst recht nach Fertigstellung bis Nürnberg wird der Schwerverkehr auf dieser Strecke überdurchschnittlich anschwellen, weil sich ein Ventil öffnet und die dann leistungsfähigere Strecke großräumig Verkehr auf sich zieht. Die derzeitige Geschwindigkeitsbeschränkung am Katzenberg wird entfallen, und diese beiden Faktoren werden die Schadstoffemissionen des Verkehrs steigern. Als lokale Hintergrundbelastung tauchen diese Emissionen dann in den Messwerten vom Stadtring wieder auf. Und wieder hat der Luftreinhalteplan

keine Chance,
Wie hoch mag der Einfluss der A3 auf das Klima der Stadt sein? Eine indirekte Antwort findet sich in den Planfeststellungsunterlagen von 2009: Die EWS-Bewertungen (Nutzen-Kostenvergleich) des Ingenieurbüros Aviso beziffern die volkswirtschaftlichen Kosten der Amtstrasse (Planfall KBHT) mit 142,508 Millionen € pro Jahr(!), davon gehen 74,721 Millionen € auf das Konto der Luftschad-stoff-/ Klimabelastung. Daraus lässt sich nur auf einen hohen Einfluss der Luftschadstoffe auf das Stadtklima schließen. Der Bürgerverein bemüht sich zur Zeit um Herausgabe der zugrundeliegen-den Untersuchungen, die bisher von der Autobahndirektion verweigert wird.
Eine Chance hat der Luftreinhalteplan nur, wenn die Emmissionen des Autobahnverkehrs im Würzburger Süden nicht weiter steigen. Das ist möglich, wenn die A3-Trasse von der Hangkante des Katzenbergs weg in den Würzburg-Tunnel verlegt wird, und zwar aus folgenden Gründen:
Die Fahrtstrecke wird verkürzt
Der Gegenanstieg am Katzenberg entfällt
Im Tunnel wird die Geschwindigkeit auf 80 km/h beschränkt
Die Abluft kann gefiltert werden
Die Emissionsquelle ist weiter entfernt vom klimatisch empfindlichen Würzburger Talkessel
Während der Bauzeit kann der Verkehr auf der Bestandstrasse weitgehend unbehindert rollen
Inzwischen sind so viele Schwierigkeiten beim Bau der Amtstrasse zu erkennen, dass sie nicht entscheidend billiger werden kann als der Würzburg-Tunnel (www.buergerverein-heuchelhof.de Stellungnahme Nr.9).
Auf dem Katzenberg stehen die Tank- und Rastanlagen Würzburg Nord und Süd. Auch die Mitarbeiter dieser Betriebe und die auf den Parkplätzen ruhenden LKW-Lenker haben ein Recht auf reine Luft. Leider lauern aber dort sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung der Amts-trasse Gesundheitsgefahren aus NO2 und Feinstaub. Mit Fertigstellung des Würzburg-Tunnels dagegen könnten schlagartig die bisher Betroffenen in guter Luft arbeiten und ruhen. Und endlich wäre auch für die vielen übrigen Gäste die Luft rein.
Das Anliegen der Bürger ist heute, dass Anstrengungen der Umweltschutzbehörden und der Verkehrsplaner einfach miteinander vernetzt werden mit dem Ziel enkelgerechter Lösungen
Das Prinzip muss dabei sein, dass der Verkehr auf Hauptachsen gebündelt wird und dadurch die Flächen entlastet werden. Dafür sind entlang der Hauptachsen die Bewohner optimal gegen Verkehrsimmissionen zu schützen. Zu berücksichtigen ist, dass jetzt auszubauende Verkehrswege voraussichtlich 50 Jahre benutzt werden und in dieser ganzen Zeit den dann gültigen Immissionsschutzvorschriften genügen sollen, gerade auch dort, wo Verschärfungen zum Schutz der Menschen in Aussicht stehen, wie z.B. bei PM2,5
Die Bürger sind nicht gegen den Ausbau der A3, sondern nur gegen eine so kurzsichtige Lösung wie die Amtstrasse.

Bürgerverein Heuchelhof e.V.
Christiane Kerner - Hermann Wördehoff