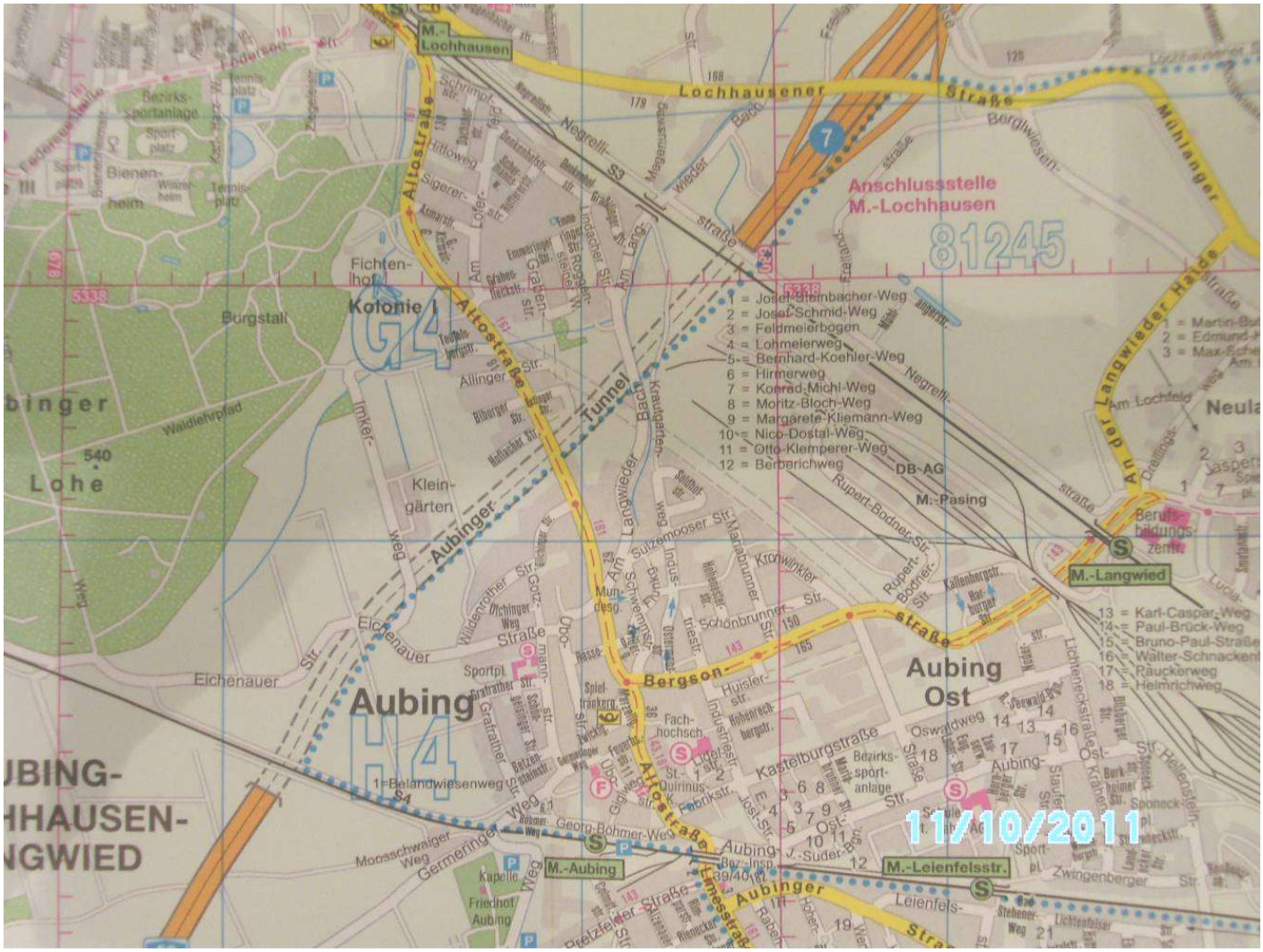
Bürgerverein Heuchelhof 12.11.2011

Stellungnahme Nr. 10 Würzburg-Tunnel

Vorbild Aubinger Tunnel

Der Aubinger Tunnel befindet sich im Verlauf der Autobahn A 99 im westlichen Stadtgebiet Münchens. Er hat 2+2 Spuren und ist 1965 m lang, zuzüglich 200 m nördliche und 300 m südliche Rampe im Grundwasser. Bei der Einweihung im Jahr 2005 sagte der bayrische Finanzminister in seiner Festansprache: "Wäre vor 20 Jahren gebaut worden, hätte es keinen Tunnel gegeben", ein Hinweis darauf, dass das Wohl der dort wohnenden Menschen und der Mobilitätsfortschritt nach langem Ringen gleichen Rang erhielten trotz ungleicher gesetzlicher Voraussetzungen.



Bereits vor dem zweiten Weltkrieg entstand der Plan für den Autobahnring München, natürlich noch ohne Tunnel, und seither wurde die Trasse für den Verkehr freigehalten. Www.wuermtal.net schreibt dazu: "Ursprünglich sollte die Autobahntrasse mit unwirtlichen Lärmschutzwänden oberirdisch verlaufen. Dann sah die Planung 1996 nur einen 1000 m langen Tunnel vor. Nach langjährigen Bürgerprotesten wurde aus dem Aubinger Tunnel der längste Autobahntunnel Bayerns..."

Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern kostete der Aubinger Tunnel 97 Mio € einschließlich eines Kostenbeitrags der Stadt München in Höhe von 6,5 Mio €. Wuermtal.net gibt dazu den Kommentar, dass die Stadt später 4 Mio € vom Freistaat Bayern zurückbekommen habe für die Sanierung der Kammerspiele.

Der Würzburg-Tunnel soll nach den Vorstellungen des Bürgervereins einschließlich der eingehausten Brücken ca. 2850 m lang werden und vergleichbare 181,8 Mio € mit Filterung bei 3+3 Spuren

kosten. Der ganze Bauabschnitt mit der Anschlusstelle Würzburg-Heidingsfeld und mit 600 m freier Strecke bis zur Mainbrücke Randersacker kostet mit Rückbaumaßnahmen 212,0 Mio € gemäß der Stellungnahme Nr. 9 des Bürgervereins.

Eine Kostenbeteiligung der Stadt müsste, wenn überhaupt, niedriger sein, weil der Würzburg-Tunnel nach seiner Fertigstellung etwa doppelt so viel Verkehr bewältigen muss und weitaus mehr dem Fernverkehr dient als der Aubinger Tunnel. Die Stadt muss sich dagegen wehren, dass ihr die Lasten und dazu noch Kosten dieses Verkehrs aufgebürdet werden.

Die Lärmschutzmaßnahmen am nördlichen Portal des Aubinger Tunnels erweisen sich als sehr wirksam.

Einige km nördlich des Aubinger Tunnels kommt man auf der A 99 seit 1998 durch den Allacher Tunnel, der 1030 m, mit Rampen 1400 m lang und 3+3 Spuren breit ist. Das lichte Maß jeder Tunnelseite beträgt 16,10 x 4,80 m. Dieser Tunnel wurde 2010 ertüchtigt durch Verbesserung der sicherheitstechnischen Ausrüstung und der Entwässerung. Wegen seiner hohen Baukosten von 138 Mio € ist er eher kein Vorbild für den Würzburg Tunnel. Sicher aber wurden durch diese beiden Tunnel Erfahrungen gesammelt, die genutzt und erweitert werden können, wo hochbelastete Hauptverkehrsadern durch Städte geführt werden müssen, insbesondere auch für den Würzburg-Tunnel.

Der Aubinger Tunnel dient dem Lärmschutz und er reduziert die Luftschadstoff und Klimabelastung. Der Würzburg-Tunnel tut dies auch. Aber darüber hinaus verkürzt er die Fahrstrecke. Und daraus resultiert ein zusätzlicher Nutzen, der pro Jahr für Kfz-Betrieb bei 3,5 Mio €, für Treibstoffersparnis (ohne Steueranteil) bei 3,5 Mio € und an Zeitkosten bei 2,9 Mio € liegt. In dem nach EWS betrachteten Zeitraum von 20 Jahren summieren sich allein diese Anteile des volkswirtschaftlichen Nutzens auf 184 Mio €.

Der Würzburg-Tunnel wird deshalb sicher kein Präzedenzfall für Forderungen nach Lärmschutzeinhausungen an anderer Stelle.