Bürgerverein Heuchelhof 13.9.2011

Stellungnahme Nr. 8 Würzburg-Tunnel

an den Würzburger Stadtrat

Die Urteilsbegründung wurde am 29.6.2011 veröffentlicht und ist im Internet kostenfrei zugänglich unter bverwg.de – Entscheidungen - Entscheidungssuche – Suchbegriff 9A 8.10 vom 3.3.2011.

Die Klage von 4 Grundstückseigentümern gegen den Planfeststellungsbeschluss der Trogtrasse wurde abgewiesen. Die Tendenz des Urteils geht dahin, den Planern größere Freiheiten zu gewähren (z.B.: Ausführungsplanungen müssen nicht zur Genehmigung vorgelegt werden oder können nach der Genehmigung nachgereicht werden – Randnummer 21), und den Widerstand von Bürgern einzudämmen.

Das ist gut in Situationen, in denen eine Blockade durch Einzelinteressen droht. Aber es ist bedauerlich für Fälle wie den A 3-Ausbau in Würzburg, wo Bürger sich für das Gemeinwohl engagieren und mit den Behörden um bessere Lösungen ringen.

Etwas zynisch erscheint den Bürgern da die Gerichtsbegründung "Die von den Klägern formulierten weitergehenden Entwicklungsinteressen beruhen nicht auf einer eigenverantwortlichen Konkretisierung der Stadt Würzburg und können von ihnen daher nicht als gegen das Ausbauvorhaben sprechender Belang geltend gemacht werden (Randnummer 106)." Denn sie wissen, dass die Stadtverwaltung im Jahr 2005 für den Tunnel gekämpft hat, dass sie nicht entscheidungsberechtigt ist, und dass sie dem Kompromiss im Jahr 2007 nur als dem kleineren Übel zugestimmt hat, wohl wissend um die vielen Nachteile für Würzburg, die unten aufgelistet sind.

Das Urteil ändert nichts an der Tatsache, dass der Tunnel für Würzburg die bessere Lösung ist. Und diese Lösung ist erreichbar, wenn Bürger **und** Stadtrat sich mit Ausdauer, Sachverstand und Nachdruck auf der politischen Ebene dafür einsetzen.

Im Planfeststellungsbeschluss sind als die wichtigen Entscheidungsgründe gegen den Tunnel (damals Variante Süd 1) genannt: Wesentlich höhere Kosten, Trinkwasserschutz, die Tank- und Rastanlagen, neue Betroffenheiten. Diese Beurteilung gilt für den Würzburg-Tunnel inzwischen **nicht** mehr, denn neue Gründe für eine andere Bewertung durch den Stadtrat haben sich gezeigt:

> Sowohl die absoluten Kosten als auch der Nutzen - Kosten-Vergleich haben sich wesentlich verändert zugunsten des Würzburg-Tunnels (siehe Stellungnahme Nr. 7 des Bürgervereins Heuchelhof).
>
> Für den Tunnelbau im Wasserschutzgebiet gibt es geeignete technische und organisatorische Lösungen. Die Mehrkosten liegen im Bereich von 1% der Gesamtkosten von über 200 Mio €.
>
> Für die Zukunft der Tank- und Rastanlagen nach Inbetriebnahme des Tunnels gibt es verschie -dene Lösungen. Eine gegenüber der Amtsplanung kostenneutrale Lösung ist möglich. Das Problem Tank- und Rastanlagen wurde bisher nur unter dem Gesichtspunkt bearbeitet, wie man es am schnellsten los wird.
>
> Zum Tunnel gehört die Einhausung der Brücken über Reichenberger und Rottenbaurer Grund. Die Lärmbelastung wird dadurch für kein Wohngebiet ungünstiger als bei Verwirklichung der Amtstrasse. Bezüglich der neuen Betroffenheiten ist weiterhin zu bedenken, dass es auch genügend Altbetroffene gibt: auch für den Bau der Amtstrasse müssen noch Grundstücke

erworben werden und es werden Enteignungsverfahren nötig sein.

Die CO_2 -Ersparnis hat, vor allem seit Fukushima, einen anderen Stellenwert als 2007: Inzwischen hat die Stadt Würzburg beschlossen, ein Klimaschutzkonzept ausarbeiten zu lassen. Was soll das Konzept wert sein, wenn die A 3 unser grösster CO_2 – Emittent ist, aber die Einsparpotentiale dort nicht angerührt werden dürfen?

Tunnelfilteranlagen wurden inzwischen in Norwegen, Spanien, Frankreich und Italien errich -tet und haben sich bewährt. In Deutschland haben wir z. Zt. die unglückliche Situation, dass der Nutzen wohl bekannt ist und die Anlagen ein sehr gutes Nutzen – Kosten – Verhältnis haben. Aber wir haben noch keine Vorschrift, die die Autobahnbauer zur Eindämmung der mit der Mobilität wachsenden Schadstoffimmissionen verpflichtet. Nichtsdestoweniger hat die Filterung für Würzburg wegen der Kessellage der Stadt und der exponierten Lage der Bestandsautobahn besondere Bedeutung.

Die Bauzeit für den Autobahnausbau wird sich aufgrund notwendiger Nachbesserungen an der Planung und wegen knapper Finanzmittel in die Zeit der großen Landesgartenschau 2018 er-strecken und darüber hinaus mit dem Bau der Straßenbahnlinie 6 kollidieren. Der Würzburg -Tunnel auf neuer Trasse kann diese Belastungen weitgehend vermeiden.

Listen mit über 10 000 Unterschriften von Bürgern für den Tunnel wurden Anfang 2011 der Regierung von Unterfranken und dem Oberbürgermeister übergeben. (Im Jahr 2005 waren es nur 3000 Unterschriften). Die Bürgervereine von Lengfeld , Steinbachtal und Heuchelhof haben beschlossen, die Initiative zum Bau des Tunnels zu unterstützen.

Schon lange klar ist:

Der Tunnel verkürzt die Fahrstrecke um ca. 750 m und vermeidet den Gegenanstieg am Katzenberg

Der Tunnel reduziert drastisch die Lärm- und Feinstaubimmissionen im Stadtgebiet Würzburg

Es werden weniger Regenrückhaltebecken benötigt.

Der Ausbau der A 3 auf der Hangkante des Katzenbergs mit mehreren Kilometern Lärm-schutzmauern wäre ein barbarischer Eingriff in das Würzburger Stadt- und Landschaftsbild. Er wäre sehr viel größer als beispielsweise der Bau des viel diskutierte Protonen-Zentrums an der Hangkante des Lindleinsberges.

Die A 3 dient überwiegend dem Fernverkehr. Im Jahr 2020 werden sie pro Tag durchschnitt lich ca. 100 000 Fahrzeuge benutzen mit hohem LKW-Anteil. Diese Autobahn wird an einem Tag durchschnittlich von so vielen Menschen befahren, wie die ganze Stadt Würzburg Einwohner hat.

Die Amtstrasse muss im Gegensatz zum Tunnel unter laufendem Verkehr gebaut werden.

Unfallbedingte Staus sind vom städtischen Verkehrsnetz nicht zu bewältigen. Sie werden Besucher und Kunden von Stadtbesuchen abschrecken. Die Erfahrungen vom 8.6.2010 und vom 11.7.2011 haben die These leider ohne Einschränkung bestätigt. Die Entwicklungen bei der Stauwarnung haben bedauerlicherweise dazu geführt, dass immer weitere Bereiche von Stadt und Region unter den Folgen der Autobahnbaustellen leiden werden. Tourismus und Handel müssen mit Umsatzeinbußen rechnen.

Der Tunnel erspart in 10 Jahren 40,06 Millionen Liter Treibstoff (Nutzen-Kosten-Vergleich Aviso von 2006)

Der Bürgerverein Heuchelhof will:

Eine Erklärung des Stadtrats für den Würzburg-Tunnel mit einer Aufforderung an den Bund, die Ausbauplanung zu überprüfen und zu ändern.

Einen neuen Nutzen - Kosten – Vergleich durch eine unabhängige Schlichtungsgruppe. (Von der Stadt werden auch Fortschreibungen des Nutzen – Kosten – Verhältnisses der Straßenbahn verlangt)

Keine Bauaufträge für die Amtstrasse bis zur Vorlage des neuen Nutzen – Kosten – Vergleichs und 6 Monate darüber hinaus.

Vorsorglich die Veröffentlichung einer konkreten, prüfbare Liste derjenigen Ausführungs-planungen der Amtstrasse, die neu zur Genehmigung vorzulegen sind, und ebenso der Aus-führungsplanungen, die die Planfeststellung ergänzen oder ändern (Randnummer 50)

Die früheren Stellungnahmen 1 bis 7 (z. B. Nr 6 mit dem Vorschlag für die Bildung der Schlichtungsgruppe) finden Sie auf der Homepage des Bürgervereins (www.buergerverein-heuchelhof.de).