Bürgerstimme Nr. 17 zum A3-Würzburg-Tunnel

Wird Würzburg bestraft mit einem Trog ohne Deckel?

Bei Informationsveranstaltungen zum Bürgerbegehren tauchte immer wieder die ängstliche Frage auf: "Wenn die Bürger gegen den Trog stimmen, müssen wir dann nicht fürchten, dass eine für die Bürger noch schlechtere Lösung gebaut wird, zum Beispiel kein Deckel auf dem Trog und noch mehr hässliche Lärmschutzwände?" Dieses Argument, woher auch immer es kommt, ist falsch und zielt offensichtlich nur darauf ab, das einmal geplante Werk durchzubringen, und abzulenken von einem nüchternen Vergleich zwischen Trog- und Tunnel-Trasse :

Der Trog ist mit seinem Deckel planfestgestellt. Die Planer wissen sehr gut, dass diese Planfeststellung auf wackeligen Füßen steht. Sie hält einer Umweltverträglichkeitsprüfung, zum Beispiel im Bezug auf die Luftreinhaltung in der Stadt Würzburg, nicht stand. Und nur, weil diese Tatsache nicht rechtzeitig erkannt und in der Anhörung zur Planfeststellung nicht rechtzeitig von Betroffenen vorgetragen worden war, hat das Bundesverwaltungsgericht diesen Gesichtspunkt präkludiert, also von der Beurteilung ausgeschlossen. Das heißt: Entweder wird der Trog genau so gebaut, wie er genehmigt ist, also mit Deckel. Oder die Planung wird geändert, aber dann sind höhere Umweltanforderungen zu erfüllen und damit hätte ein Trog ohne Deckel keine Chance auf Genehmigung. Wenn die Trogtrasse noch einmal neu planfestgestellt werden muss, hat keine Lösung, die unter Umweltgesichtspunkten schlechter oder genauso schlecht ist wie die 2009 genehmigte, eine Chance. Wenn die Trogtrasse aber **nicht** neu planfestgestellt wird, muss sie genau so gebaut werden, wie sie genehmigt ist, also sicher nicht ohne Deckel.

Unbegründet ist auch das Argument "Es könnte sein, dass der Bund sich zurückzieht, und an der A3 dann 20 Jahre lang nichts mehr passiert ..." (So unkte ein Oberbürgermeister-Kandidat in der Diskussion mit den Heidingsfeldern laut dem Bericht der Mainpost vom 10.3.2014): Die europäische Hauptverkehrsachse A3 zwischen Frankfurt und Nürnberg wurde und wird mit Kosten im zehnstelligen €-Bereich sechsspurig ausgebaut. Wer könnte verantworten, mitten drinnen eine 5 km lange Engstelle zu lassen, obwohl es die Alternative Würzburg-Tunnel gibt, die umweltverträglicher ist und ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis hat als die bisherige Planung?

Christiane Kerner und Hermann Wördehoff