



Planungsprozess für den sechsstreifigen Ausbau der A3 im Stadtgebiet Würzburg

Bedeutung der A3
Ausbau im Stadtgebiet Würzburg
Planfeststellungsverfahren
Lenkungsverfahren
Trassenfindung
Katzenbergtunnel-Trasse
Planfeststellungsbeschluss
Verfahren am Bundesverwaltungsgericht
Baurecht für die Gesamtstrecke

Bedeutung der A3

Die Bundesautobahn A3 ist als Europastraße Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und zählt damit zu den bedeutendsten Strecken im Netz der Bundesautobahnen. Sie verbindet die Beneluxstaaten mit Südeuropa und innerhalb Deutschlands Bayern mit den Zentren am Rhein. Die A3 wurde Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre als vierstreifige Autobahn durch Spessart und Steigerwald gebaut und hat heute ihre Kapazitätsgrenzen überschritten. Die Verkehrsbelastungen liegen bei durchschnittlich bis zu 90.000 Fahrzeugen pro Tag. Vermehrte Unfälle und zahlreiche Staus sind die Folge.

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der sechsstreifige Ausbau von der Anschlussstelle (AS) Aschaffenburg bis zum Autobahnkreuz (AK) Biebelried als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Mit dem sechsstreifigen Ausbau wird eine leistungsfähige und den heutigen Anforderungen gerechte Verkehrsverbindung geschaffen.

Ausbau im Stadtgebiet Würzburg

Die A3 hat im Bereich Würzburg, anders als in den benachbarten Abschnitten mit den dort sehr gestreckten Linienführungen, einen der Bebauung und der Topographie angepassten Charakter. Sie schmiegt sich dem hügeligen Gelände zwischen den Stadtteilen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg-Heuchelhof an, umfährt den Katzenberg in einem lang gezogenen fast rechtwinkligen Bogen und fällt nach Osten in das Maintal bei Randersacker ab. Die Steigungs- bzw. Gefällestrecken weisen Längsneigungen bis zu vier Prozent auf. Die AS Würzburg-Heidingsfeld ist derzeit als symmetrisches halbes Kleeblatt, mit Lichtsignalanlagen an den Einmündungen zur vierstreifig verlaufenden Bundesstraße 19, ausgebildet. Der Talraum des Rottenbauerer Grundes (östlich der AS Würzburg-Heidingsfeld) wird mit einer Großbrücke, der Talbrücke Heidingsfeld, überquert.

Der geplante sechsstreifige Ausbau der A3 orientiert sich im Bereich des Stadtgebietes von Würzburg am Bestand. Die derzeitige Streckencharakteristik kann nicht wesentlich verändert werden. Es verbleibt die topographisch und städtebaulich begründete Unstetigkeit an der Tank- und Rastanlage Würzburg Nord und am Mainabstieg. Sie wird, soweit möglich, in Lage und Höhe verbessert. Die Fahrtrichtung Frankfurt erhält, wie bisher, ab der AS Würzburg / Randersacker einen Zusatzfahrstreifen, der im westlich angrenzenden Abschnitt in Richtung Frankfurt weitergeführt wird. Weiterhin sind die notwendige Anpassung und der verkehrsgerechte Umbau der AS Würzburg - Heidingsfeld mit dem Ausbau der B 19 im Anschlussstellenbereich vorgesehen. Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen und Wänden sind notwendig, um den gesetzlichen Anforderungen (16. BImSchV) gerecht zu werden.

Planfeststellungsverfahren

Die Planfeststellung für den 5,4 Kilometer langen sechsstreifigen Ausbau der A3 im Abschnitt AS Würzburg - Heidingsfeld bis westlich Mainbrücke Randersacker hatte die Autobahndirektion Nordbayern am 25. April 2005 bei der Regierung von Unterfranken beantragt. Es war eine bestandsorientierte „Ausbauvariante“ mit umfangreichen Lärmschutzanlagen (Wälle, Wände) bis zu 12 Metern über der Fahrbahn und damit auch weit über Gelände. Damit konnten die vorhandenen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte an über 1.000 Gebäuden auf künftig 20 Gebäude mit geringfügigen Nachwertüberschreitungen reduziert werden.

Im Planfeststellungsverfahren erhoben rund 3.500 Würzburger Bürger Einwendungen, die allesamt eine Tunnelvariante anstelle der Ausbaulösung forderten. Auch der Stadtrat der Stadt Würzburg sprach sich gegen die vorgelegte Planung aus. Schnell hatte sich ein Bündnis „Ja zum Tunnel – Für den Ausbau der A3“ gebildet. Neben der Stadt Würzburg mit den Vorsitzenden der im Stadtrat vertretenen Fraktionen waren die Würzburger Bürgervereinigung, der Landrat des Landkreises Würzburg sowie die IHK Würzburg, die Handwerkskammer und der Einzelhandelsverband im Bündnis vertreten. Natürlich wurde dieses Bündnis auch von den örtlichen Mandatsträgern unterstützt. Eine gemeinsame Pressekonferenz der Bündnispartner und eine Kundgebung auf dem Würzburger Marktplatz im September 2005 haben die Stimmung in der Öffentlichkeit gegen unsere Ausbaulösung und für den Tunnel verstärkt.

Lenkungsverfahren

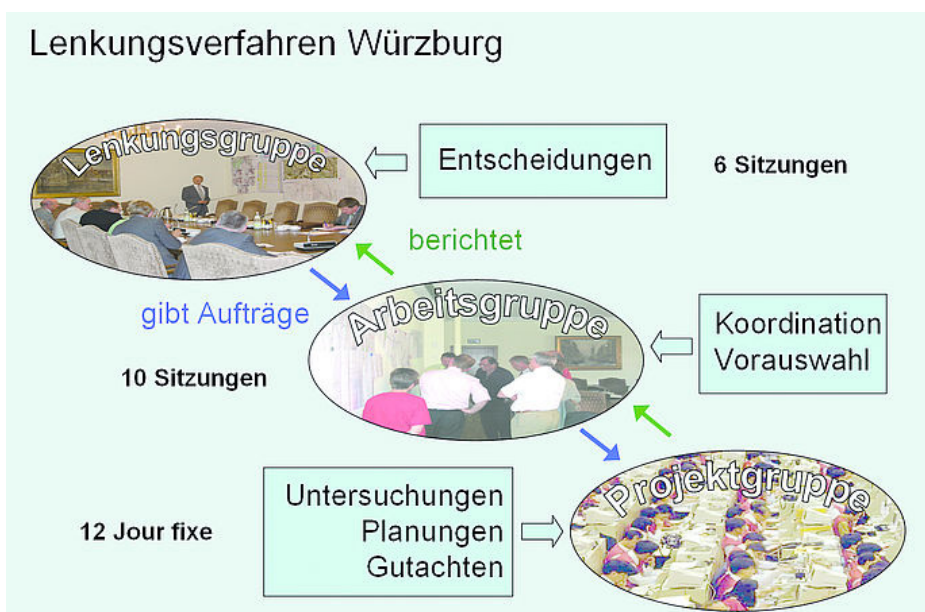
In einem Gespräch mit den Spitzen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (OBB) und der Oberbürgermeisterin der Stadt Würzburg war, unterstützt durch die örtlichen Mandatsträger, die Idee geboren, mit einem geeigneten Planungsdialog auch die Stadt Würzburg in die Trassenfindung mit einzubeziehen und den Planungsprozess neu aufzurollen.

Zwischen der OBB und der Stadt Würzburg wurde daraufhin vereinbart, eine sogenannte „Lenkungsgruppe“ mit dem Ziel einzusetzen, eine allseits anerkannte Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten. Die Lenkungsgruppe bestand aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und der Stadt Würzburg.

Dieser Lenkungsgruppe arbeitete eine „Arbeitsgruppe“ zu, die in insgesamt elf Sitzungen die Planungen entscheidungsreif für die Lenkungsgruppe aufbereitete. Ihre Mitglieder setzten sich aus den Leitern der Fachabteilungen der Autobahndirektion Nordbayern sowie derer der Stadt Würzburg zusammen. Mit einer „Projektgruppe“ bestehend aus Kolleginnen und Kollegen der unterschiedlichen Fachsparten aus der Autobahndirektion Nordbayern sowie einer nicht unerheblichen Anzahl von Planungs- und Gutachterbüros wurden die Aufträge der Lenkungsgruppe und der Arbeitsgruppe in jeweils sehr kurzen Zeiträumen erledigt.

Mit dem Lenkungsverfahren, sollte das festgefahrene Projekt wieder flott gemacht und vermieden werden, dass es, wie in der Vergangenheit andernorts wiederholt erlebt, in einer endlos langen Phase von Diskussionen, politischen Aktivitäten usw. versinkt, ehe nach Jahren zermürbender Debatten eine Kompromisslösung gefunden wird.

Dieses Ziel wurde ohne Abstriche erreicht. Die hochkarätig zusammengesetzte Lenkungsgruppe hat in ihrer sechsten und letzten Sitzung am 15. Februar 2007 einen einvernehmlichen Empfehlungsbeschluss verabschiedet. Exakt 15 Monate hat dieser Planungsdialog zur Lösungsfindung gedauert.



Trassenfindung

Die Lenkungsgruppe machte sich zur Aufgabe, alle denkbaren Trassenvarianten in den Prozess der Entscheidungsfindung einzubeziehen. Daraus sind fünf Korridore für mögliche Trassen entstanden. Innerhalb dieser Korridore hat man 17 Varianten ausgearbeitet, diese nach einheitlichen Kriterien bewertet und einander gegenübergestellt. Einige Varianten mussten zum Beispiel wegen extrem setzungsempfindlicher Hochhausbebauung, einer Wendelinie

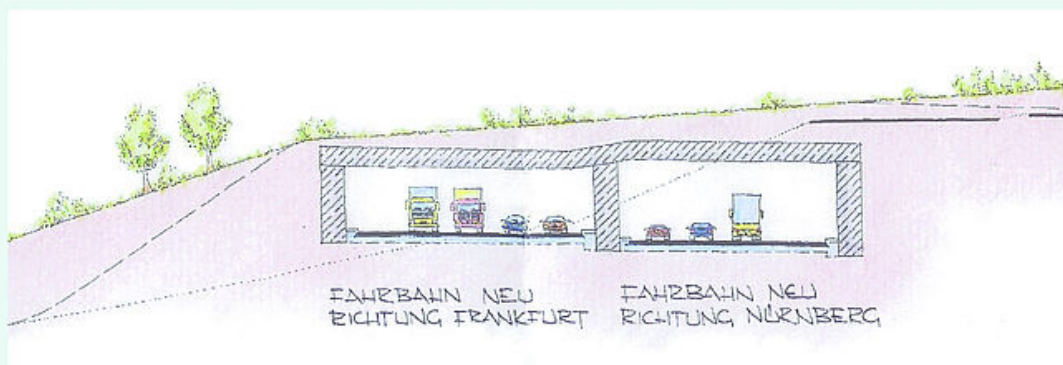
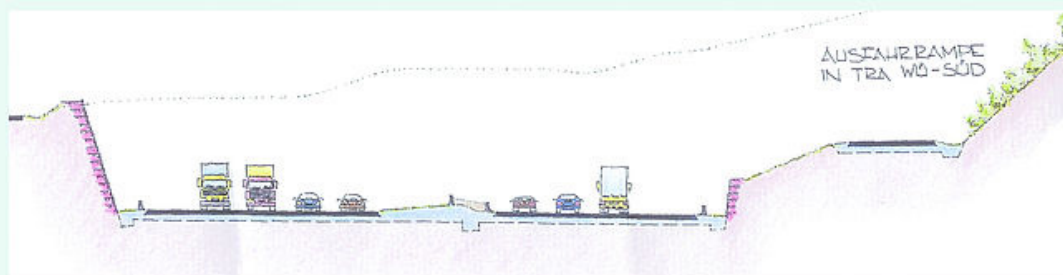
auf der Talbrücke Heidingsfeld, einem Verlauf entlang geologischer Störzonen, sehr langen Durchschneidungen von Gebieten nach der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Gebiete) bzw. Naturschutzgebieten aufgegeben werden. Inhaltlich wurden zwölf Hauptkriterien gebildet: Verkehrstechnik, Planung/Bautechnik, Naturschutz/Landschaftspflege, Immissionsschutz, Gewässerschutz, Städtebau, Landwirtschaft/Forsten, Tank- und Rastanlagen, Baustellenausweichverkehr, Baustellenverkehr, Kosten und Wirtschaftlichkeit. Darunter wurden 32 Unterkriterien analysiert. Aus diesem Variantenspektrum haben sich neben der bisherigen Ausbauvariante drei weitere Varianten als in die engere Wahl kommende Trassen herauskristallisiert. Nämlich eine Variante „Tunnel Nord“ mit einem

Verlauf im Bereich der bestehenden Trasse, eine Variante „Tunnel Süd“, die den Heuchelhof im Süden umfährt und einem „modifizierten Ausbau“ in einem bis zu neun Meter tiefen Trog verlaufend. Für diese wurden nahezu vorentwurfsscharfe Planungen einschließlich aller wesentlichen Fachbeiträge erstellt.

Ein interessantes Detail waren die, aufgrund von Forderungen der Stadt Würzburg, durchgeführten Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Zusammen mit einem auf derartige Untersuchungen spezialisierten Ingenieurbüro wurden die vier Varianten im abschließenden Vergleich mit allen Einflussfaktoren auf ihre jeweilige Wirtschaftlichkeit hin durchleuchtet, was selbst unser Büro in dieser Tiefe noch nie ausgeführt hatte und nach dessen Aussage, deutschlandweit bislang einmalig gewesen sein dürfte. Die Voraussetzungen waren auch besonders spannend, weil die Variante „Tunnel Süd“ eine erhebliche Streckenverkürzung beinhaltete und somit den Mehrkosten der rund 1,7 Kilometer langen Tunnelabschnitte Betriebskostensparnisse (Treibstoff, Arbeitszeit, Schadstoffgesamtausstoß) in nicht unerheblichem Umfang gegenüber standen.

In der Tat hatte diese Variante „Tunnel Süd“ trotz Mehrkosten von etwa 80 Millionen Euro gegenüber der ursprünglichen Planfeststellungsvariante, die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,1 aufwies, am Ende das günstigere NKV von 3,5 vorzuweisen gegenüber 3,2 für den Katzenbergtunnel. Dieser volkswirtschaftliche Aspekt war aber nicht allein entscheidend. Die wesentlich höheren Investitionskosten, der Trinkwasserschutz, der Erhalt der beiden Rastanlagen Würzburg Nord und Süd und neue Betroffenheiten waren genauso in die Abwägung mit einzubeziehen.

1/3 Vorentwurf - Prinzipschnitte Katzenbergtunnel-Trasse





Planfeststellungsbeschluss

Die Reaktion auf die öffentliche Auslegung der Pläne im Frühjahr 2008 blieb nun im üblichen Rahmen für ein derartiges Projekt. Am viertägigen Erörterungstermin in einem mit über 400 Sitzplätzen bestuhlten Saal haben sich maximal 35 Personen verloren. Eine weitere Tunnel-Süd Variante wurde von einem Bürger vorgetragen und durch die inzwischen gegründete „Heuchelhoftunnel-Initiative“ unterstützt. Sie wurde ausführlich erörtert und in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einbezogen. Die Regierung von Unterfranken hat den Planfeststellungsbeschluss, nachdem noch einige Tekturen zur Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenplanung und zu verschiedenen geänderten Wegführungen behandelt werden mussten, dann am 17. Dezember 2009 erlassen. Die Einspruchsfrist gegen den Planfeststellungsbeschluss endete am 1. März 2010. Am letztmöglichen Tag ging eine Klage beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein.

Verfahren am Bundesverwaltungsgericht

Vier betroffene Grundeigentümer haben Klage erhoben. Zunächst in einem Eilverfahren gegen den Sofortvollzug und dann in der Hauptsache mit dem Ziel, den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht erklärt hatte, im ersten Quartal 2011 über die Hauptsache entscheiden zu wollen, hat die Autobahndirektion Nordbayern in Abstimmung mit der Landesadvokatur Bayern gegenüber dem Bundesverwaltungsgericht erklärt, den Sofortvollzug nicht weiter zu verfolgen und bis zur Hauptverhandlung keine Baumaßnahmen durchzuführen. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 3. März 2011 die Klage als unbegründet abgewiesen. Es wurde bestätigt, dass die Planfeststellungsbehörde rechtmäßig entschieden hat.

Auch gegen die im Nachgang von der Regierung von Unterfranken erlassenen ergänzenden Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsbeschlüsse wurden Klagen zum Bundesverwaltungsgericht erhoben. Alle verhandelten Klagen wurden abgewiesen bzw. zurückgezogen oder für erledigt erklärt. Somit ist die Ausbautrasse der A 3 im Bereich Würzburg höchststrichterlich bestätigt.

Baurecht für die Gesamtstrecke

Bereits seit Dezember 2009 liegen für die gesamte Strecke der A3 von Aschaffenburg bis Biebelried die Planfeststellungsbeschlüsse vor. Seit März 2011 hat auch der beklagte Abschnitt westlich der AS Würzburg-Heidingsfeld bis westlich der AS Würzburg/Randersacker Bestandskraft erlangt. Im Februar 2016 wurden die letzten anhängigen Klagen zurückgenommen. Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 2. März 2016 wurde das Verfahren eingestellt.