

Am 18. Juni 2012 hat die Stadt Würzburg eine Informationsveranstaltung zur **Feinstaubsituation** in Würzburg im jüdischen Gemeindezentrum in der Valentin-Becker-Straße 11 organisiert. Die Vorträge hielten der städtische Umweltreferent, Herr Kleiner, Frau Dr. Wyrwich von der Regierung von Unterfranken und Herr Dr. Ott vom Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz.

Die Bürger fanden viel Information in den Vorträgen von Frau Dr. Wyrwich und Herrn Dr. Ott und in den Antworten auf ihre Fragen. **Meinungsverschiedenheiten** zeichneten sich dagegen ab zwischen Herrn Kleiner und den anwesenden Bürgern. Herr Kleiner interpretierte die vorliegenden Untersuchungen so, dass der geplante Ausbau der A3 über den Katzenberg hinreichend umweltverträglich sei. Die meisten anwesenden Bürger waren jedoch überzeugt, dass der Luftreinhalteplan für Würzburg an der A3 scheitern werde. Die Bürgerstimme Nr. 3 will dazu beitragen, Meinungen und Fakten sauber zu trennen und belastbare Entscheidungsgrundlagen herauszuarbeiten.

Eigentlich ist es ganz einfach: Die Autobahn A3 ist eine europäische Hauptverkehrsader. Da sie diesen Anforderungen nicht gewachsen ist, wird sie zwischen Frankfurt und Nürnberg von 4 auf 6 Spuren erweitert. Ihre Leistungsfähigkeit wird dadurch fast verdoppelt. Dies wird zu Verkehrsverlagerungen und starkem **Anstieg** insbesondere des Schwerlastverkehrs führen. Das ist erwünscht, denn die Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen entlastet andere Bereiche.

Die 39. Bundesimmissionschutzverordnung von 2010 setzt als Grenze einen Tagesmittelwert von 50 Mkg/m<sup>3</sup> Feinstaub PM10 fest. Dieser darf höchstens 35 mal pro Kalenderjahr überschritten werden. Im Jahr 2011 wurden am Stadtring Süd 36 mal **Grenzwertüberschreitungen** gemessen. Die Stadt Würzburg hat also ein Problem. Sie muss vorsorgen, damit ihre Bürger besser vor hohen Feinstaubkonzentrationen geschützt werden. Und der Bund muss die A3 **so** ausbauen, dass sie nicht zu Schadstoff – Grenzwertüberschreitungen in Würzburg führt.

Dafür bietet sich die Verlegung der A3 weg vom Katzenberg in den Würzburg-Tunnel an.

Herr Kleiner argumentiert dagegen, die großräumige Hintergrundbelastung sei viel höher als der vor Ort produzierte Anteil der gemessenen Feinstaubmenge. Die Hauptursachen des Problems seien weit entfernt und könnten in Würzburg nicht beseitigt werden (Die Hintergrundbelastung wird ermittelt durch Vergleichsmessungen an Orten, in deren näherer Umgebung kaum Schadstoffe ausgestoßen werden).

Um die Sachlage besser zu verstehen, schlagen wir auf der Landkarte einen Kreis mit Radius 12 km um das Würzburger Rathaus und nennen diese 450 km<sup>2</sup> große Fläche "Untersuchungsgebiet". Da ist zunächst festzustellen, dass Würzburg ein Nettoexporteur von Feinstaub und Stickstoffdioxid ist. Im Untersuchungsgebiet werden pro km<sup>2</sup> **mehr Schadstoffe produziert** als im Durchschnitt Unterfrankens oder Deutschlands oder Europas.

Das ist nur scheinbar ein Widerspruch zu der Feststellung, dass die **Hintergrundbelastung** höher ist als der vor Ort produzierte Anteil der gemessenen Feinstaubmenge. Die Luft mit den in ihr mitgeführten Feinstaubpartikeln ist nämlich sehr beweglich. Wir spüren sie als Wind. Sie bewegt sich aber auch von unten nach oben (zum Beispiel, wenn sie sich erwärmt) und umgekehrt. Weht der Wind und scheint die Sonne, werden die Schadstoffe rasch verteilt, und die Konzentration der Schadstoffe ist in der Nähe der Quellen nur wenig höher als draußen vor der Stadt. Richtig ist also die Überlegung, dass bei solchem Wetter durch örtliche Maßnahmen nur wenig verbessert werden kann, und richtig ist auch, dass der Jahresmittelwert örtlich nur wenig gesenkt werden kann. Ganz anders sieht es aber bei den **Tagesgrenzwertüberschreitungen** aus: Die entstehen bei

austauscharmen Wetterlagen. Da findet durch die Inversionsschicht fast kein Austausch mehr nach oben statt, und horizontal verbreiten sich die Schadstoffe langsamer. Das führt zu einem drastischen Anstieg der Schadstoffkonzentration, zunächst um die Quellen, am Boden, besonders in Senken (wie dem Würzburger Talkessel). Wenn die Wetterlage anhält, ufer diese Konzentration aus, bis nach ein paar Tagen zum Beispiel ganz Süddeutschland Grenzwertüberschreitungen meldet. Ändert sich das Wetter, dauert es meistens wieder ein paar Tage länger, bis die Senken freigeblasen sind.

Angesichts der topografischen Situation ist klar, dass **Würzburgs Problem** die Zahl der Tagesgrenzwertüberschreitungen ist. Und es ist gut zu wissen, dass bei den kritischen austauscharmen Wetterlagen die Konzentration umso langsamer ansteigt, je weniger Schadstoffe produziert werden, gut für die Gesundheit der Bürger und gut für Entscheidungen über geeignete Vorsorgemaßnahmen. Eine Verlegung der A3 weg vom Katzenberg, in den Würzburg-Tunnel, dürfte den verkehrsbedingten Anstieg der Feinstaubemissionen auf die Stadt kompensieren, und ergänzend wären dann auch Fahrverbote in der Stadt wirksam.

Aus den Tabellen der Anlage ersieht man, welches Gewicht die Autobahnen im Untersuchungsgebiet haben: Sie produzieren 70,5 % des Feinstaubausstoßes PM 10 des Kraftfahrzeugverkehrs und 46,4% allen Feinstaubausstoßes PM 10 (Der Anhang mit den Tabellen ist veröffentlicht in [www.buergerverein.heuchelhof.de](http://www.buergerverein.heuchelhof.de) )

Warum ist das Feinstaubproblem im Planfeststellungsverfahren nicht abgearbeitet worden?

Die Planfeststellung wurde **vor** dem Erlass der 39.BImSchV genehmigt. Die Planfeststellung enthält ein Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer aus Karlsruhe, das das **Problem der Grenzwertüberschreitungstage** im Talkessel Würzburg nicht berücksichtigt, sondern den Einfluss der A3 nur auf die Jahresdurchschnittswerte untersucht hat. Ausgeklammert hat das Gutachten übrigens auch die sicher problematischen Auswirkungen der Bauzeit auf die Feinstaubsituation.

Wie in der Bürgerstimme Nr.2 erwähnt, hat die Stadt Würzburg ein weiteres Problem mit den Jahresdurchschnittswerten **Stickstoffdioxid** .Auch unter diesem Gesichtspunkt gilt, der Bund muss, wenn er die A3 ausbaut, dafür sorgen, dass die Stickstoffdioxidimmissionen im Stadtgebiet dadurch nicht ansteigen.

Aus den Äußerungen von Verkehrsministerium, Oberster Bayerischer Baubehörde und Oberbürgermeister müssen die Bürger jedoch schließen, dass hier nach Gesetzen und Erkenntnissen von vor-gestern ein Bauwerk errichtet und viele Jahrzehnte benutzt werden soll, obwohl absehbar ist, dass an ihm der Luftreinhalteplan scheitern wird. Viele Bürger halten das für unverantwortlich und wollen es nicht hinnehmen.

Die Herausgabe des Luftschadstoffgutachtens war von der Autobahndirektion zunächst verweigert worden. MdB Lehrieder hat geholfen und am 29.6.2012 dem Bürgerverein das Gutachten zugesandt Soll Bürgerbeteiligung so mühsam sein?

Anhang zur Bürgerstimme Nr.3

**Tab. 1 Autobahnen im Untersuchungsgebiet (Radius 12 km um das Rathaus Würzburg)**

	Streckenlänge	Schwerlastverkehr		Übrige	
		Fahrzeuge/Tag	Fahrzeugkm/Tag	Fahrzeuge/Tag	Fahrzeugkm/Tag
A3	28,5	21 500	613 000	71 500	2 038 000
A81	5,0	2 000	10 000	20 000	100 000
A7	16,5	10 000	165 000	50 000	825 000
gesamt			788 000		2 963 000

Die Zahl der Fahrzeuge ist gemittelt. Quelle ist das Gutachten Kurzak mit der Prognose für 2015

**Tab. 2 Feinstaubemissionen**

		Schwerlastverkehr		Übrige	
		Fahrzeugkm/Tag	to PM10/Jahr	Fahrzeugkm/Tag	to PM10/Jahr
auf Autobahnen	Fremde	680 000	60,0	2 400 000	31,5
im Untersuchungsgeb.	Einheimische	10 000	9,7	600 000	7,9
auf allen übrigen Straßen incl. B19	Fremde	30 000	2,7	500 000	5,5
im Untersuchungsgeb.	Einheimische	100 000	9,0	600 000	28,5
Außerhalb des Untersuchungsgeb.	Fremde	keine Berechnung		keine Berechnung	
.	Einheimische	300 000		1 600 000	

Die Fahrzeugkm auf den übrigen Straßen sind vom Bürgerverein folgendermaßen geschätzt:

	Schwerlast	Übrige
Gemeldete Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet:	2 500	120 000
Durchschnittliche Fahrleistung/Jahr	75 000 km	14 000 km

Der Feinstaubausstoß ist gemittelt nach Lohmeyer (Luftschadstoffgutachten 2007) für 2015 mit folgenden Einzelwerten:

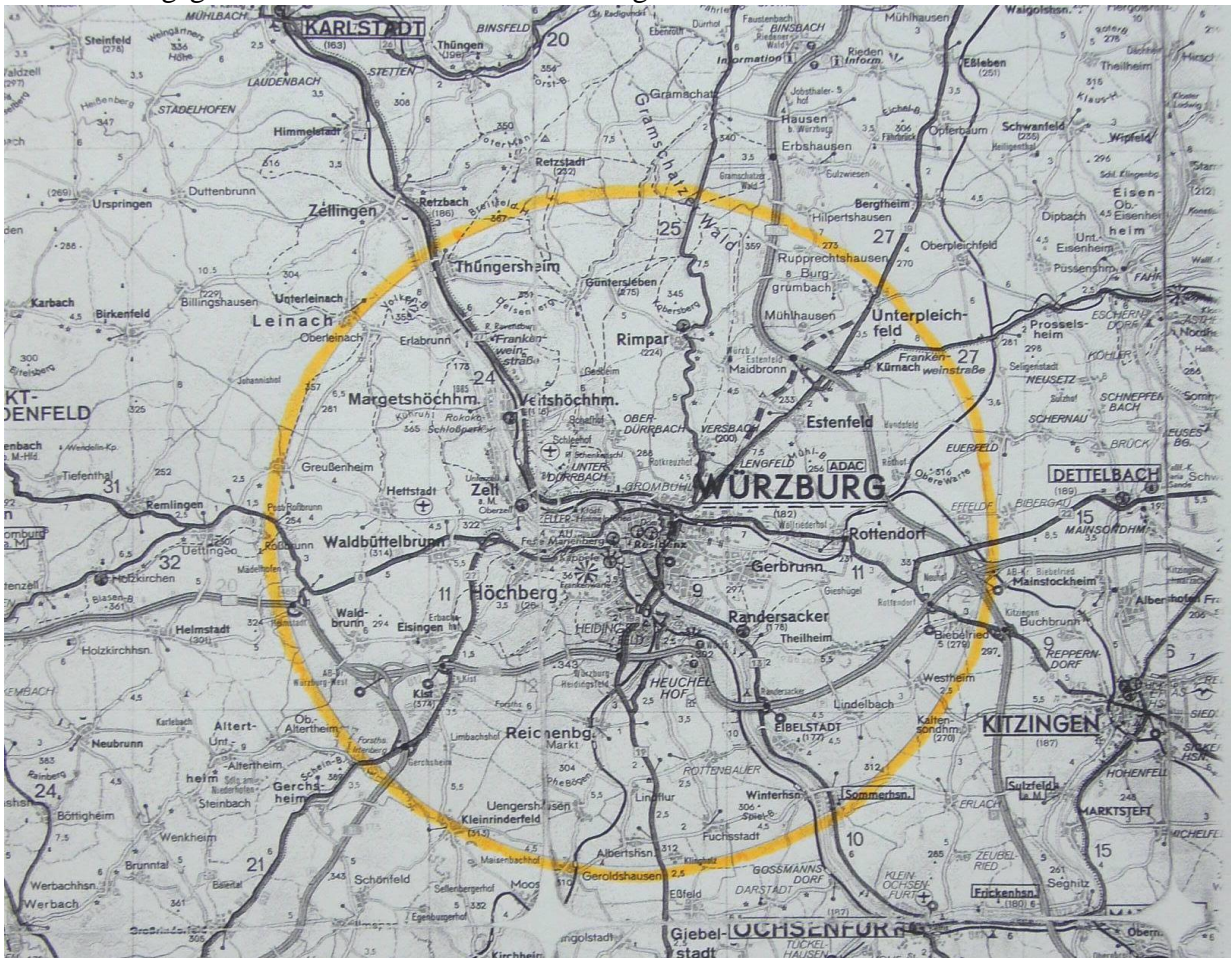
Schwerlastverkehr auf Autobahnen	242 mg/km
Schwerlastverkehr auf übrigen Straßen	247 mg/km
Übrige Fahrzeuge auf Autobahnen	36 mg/km
Fahrzeuge auf übrigen Straßen	30 mg/km

**Tab. 3 Zusammenstellung der Feinstaub PM10 Emissionen im Untersuchungsgebiet pro Jahr**

	absolut	Anteil an Fahrzeugemissionen	an Gesamtemissionen
von den Autobahnen	109,2 t	70,5 %	46,4 %
von übrigen Straßen	45,7 t	29,5 %	19,5 %
von einheimischen Fahrz.	55,1 t	35,6 %	23,5 %
von fremden Fahrzeugen	99,7 t	64,4 %	42,4 %
aus sonstige Quellen	80,0 t	0	34,1 %

Die sonstigen Quellen sind hochgerechnet aus dem Luftreinhalteplan 2010 (Tab.07): 49,11t/Jahr in der Stadt, das ist die Summe aus sonstigem Verkehr, genehmigungsbedürftigen, nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und Sonstigem

Untersuchungsgebiet: Radius 12 km um Würzburger Rathaus



Tab. 4 NO2 – Emissionen im Untersuchungsgebiet

		Schwerlastverkehr		Übrige	
		Fahrzeugkm/Tag	to NO2/Jahr	Fahrzeugkm/Tag	to NO2/Jahr
auf Autobahnen	Fremde	680 000	869	2 400 000	280
im Untersuchungs-g.	Einheimische	110 000	140	600 000	70
auf allen übrigen	Fremde	30 000	36	500 000	44
Straßen incl. B19 im Untersuchungs-g	Einheimische	100 000	120	2 600 000	228

Der NO2 – Ausstoß ist gemittelt nach Lohmeyer (Luftschadstoffgutachten 2007) für 2015 mit folgenden Einzelwerten:

Schwerlastverkehr auf Autobahnen	3500mg/km
Schwerlastverkehr auf übrigen Straßen	3300 mg/km
Übrige Fahrzeuge auf Autobahnen	320 mg/km
Fahrzeuge auf übrigen Straßen	240 mg/km

Aus der Tabelle 2 wird deutlich, dass die Autobahnen wesentlichen Einfluss auf die Stickstoffdioxidkonzentration im Untersuchungsgebiet haben, bei windigem Wetter weniger, bei austausch-armen Wetterlagen mehr (ähnlich wie bei der Feinstaubkonzentration). Auffällig ist auch das hohe Gewicht des Schwerlastverkehrs.