

Bürger und Kommunen  
gegen die Westumgehung  
Würzburg/B26n e.V.  
Matthias Zorn  
Blumenstr. 8  
97265 Hettstadt  
E-Mail: matthias-zorn@gmx.de

An  
Herrn  
Martin Burkert, MdB  
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und  
digitale Infrastruktur



04.04.2016

## **Stellungnahme zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 - keine B 26n (Projekt-Nr. B026-G044-BY) im neuen Bundesverkehrswegeplan!**

Sehr geehrter Herr Burkert,

im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wende ich mich als Vorsitzender des Vereins Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung/B 26n e.V. persönlich mit der Bitte um Unterstützung an Sie.

Der Verein Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg/B 26n e.V. vertritt etwa 74.000 Bürgerinnen und Bürger in der Region Mainfranken. Wir haben 20 Mitgliedsgemeinden in den Landkreisen Würzburg und Main-Spessart, sowie über 2400 Einzelmitglieder und rund 30 Mitgliedskörperschaften - und sind somit eine der **größten Bürgerinitiativen in Nordbayern**.

**Die B 26n ist eines der umstrittensten Verkehrsprojekte in Bayern.** Der Bundestagsabgeordnete Paul Lehrieder (CSU) und die Landtagsabgeordneten Manfred Ländner (CSU), Volkmar Halbleib (SPD), Kerstin Celina (GRÜNE) sprechen sich gegen den Bau der B 26n aus. Der Landkreis Würzburg hat mehrfach, mit sehr großer Mehrheit des Kreistages, ablehnende Stellungnahmen zur B 26n abgegeben.

Schon am 22.08.2010 hat in der Kreisstadt Karlstadt (Lkr. Main-Spessart) ein von uns initiiertes **Bürgerentscheid** zur B 26n stattgefunden. Die Wählerinnen und Wähler haben sich in der Stichfrage mit **58% gegen die B 26n ausgesprochen**.

Der in der landesplanerischen Beurteilung (Dez. 2011) festgelegte Mittelkorridor ist, aus der Geschichte dieses Projektes ableitbar, ein Hybrid zwischen einem Autobahnring um Würzburg (mit Ziel Entlastung der Stadt Würzburg) und einer Verbesserung der Erschließung des Landkreises Main-Spessart. Tauglich ist das Hybrid B 26n weder für die eine noch für die andere ihr ursprünglich zugedachte Funktion!

Durch die B 26n wird lediglich eine geringe Entlastungswirkung für die Stadt Würzburg und im Werntal erreicht, stattdessen erfolgt eine **Verlagerung der Verkehrsbelastung in derzeit gering oder nicht belastete Gebiete**. Die B 26n würde viele Kommunen sehr stark belasten: u.a. die Stadt Karlstadt mit den Ortsteilen Heßlar, Laudenbach, Karlburg, die Gemeinden Zellingen (hier insbesondere der Ortsteil Duttenbrunn), die Gemeinde Himmelstadt, die Gemeinden Birkenfeld und Billingshausen werden mit Verkehr belastet der bisher nicht da war und dort auch nicht hin will. Im Landkreis Würzburg würden die Gemeinden Greußenheim, Hettstadt, Leinach, Waldbrunn, Eisingen, Helmstadt, Uettingen und Waldbüttelbrunn zusätzlich sehr stark belastet.

Entscheidend für die **Stadt Würzburg** ist, dass die gewünschte **Entlastung** der städtischen Straßen durch den Bau der B 26n laut Zahlen des Staatlichen Bauamtes Würzburg, **nur marginal** ausfällt. Wie den Untersuchungen und Prognosen zu entnehmen ist, kann mit einer tatsächlichen nur punktuellen Entlastung des Kernstadtbereiches zwischen 0 und etwa 8 Prozent gerechnet werden. In einigen Stadtteilen, zum Beispiel in der Zellerau wird sogar mit einer Mehrbelastung gerechnet.

Durch eine bemaute B 26n würde im Landkreis Main-Spessart ein starker Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung entstehen, der als Abkürzungsverkehr über untergeordnete Straßen viele Gemeinden belasten würde. Davon betroffen wären insbesondere Kommunen an den Bundesstraßen B 26 und B 276, sowie u.a. den Staatsstraßen 2315, 2435 und 2303, z.B. auch: Steinfeld-Hausen, Rechtenbach, aber auch die Städte Gemünden und Lohr!

Die B 26n ist **kein** Teil des Bundesfernstraßenkernnetzes, sondern schließt, wie die bereits bestehende B 26, den Landkreis Main-Spessart als östliche Anbindung an das Autobahnnetz an. Die gegenüber der bestehenden Bundesstraße zusätzliche Aufnahme wäre relativ gering. Der induzierte Anteil des auf 10 000 Kfz/24h prognostizierten Verkehrs würde deutlich größer sein als der verlagerte. Allein diese Tatsache rechtfertigt es nach den Kriterien für die Einstufung von Projekten in den BVWP schon nicht, dass das Projekt mit dem TO1 in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde!

Der prognostizierte Anteil des PKW-Verkehrs auf der B 26n läge bei 8500 PKW/ 24h. Auffällig ist der hohe Anteil des PKW-Verkehrs (0,78 Mio. PKW-km/a verlagert, 15,66 Mio. PKW-km induziert), der durch den Bau der B 26n im Netz induziert wird. **Dies kann nicht Ziel des Ausbaus der Straßeninfrastruktur sein!**

Die prognostizierte Entlastung der B 26 im Werntal vom PKW-Verkehr ist kaum zu erwarten, da dieser zu hohem Anteil Ziel-Quellverkehr in den Beziehungen zu Zentren Arnstein bzw. Karlstadt ist.

Die verkehrliche Wirkung für den LKW-Verkehr wird ab Karlstadt eine negative sein, da der Abschnitt Karlstadt - A3 für den LKW-Verkehr weder auf der Nord-Süd- als auch der Ost-West-Achse attraktiv sein wird. Vielmehr ist auf der Achse Nord/Ost – West mit einem Abkürzungsverkehr durch den Landkreis Main-Spessart, über den Spessart hinweg zu rechnen.

Eine Entlastung der beiden Autobahnen A 3 und A 7 findet nicht statt (siehe Karte Verkehrssimulation zu BVWP 2030, Planfall-Bezugsfall).

**Die B 26n erfüllt somit keine wesentliche Aufgabe im Gesamtnetz der Bundesfernstraßen.**

Die weit zurück liegende Alternativenprüfung im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2001 ist nicht anzuerkennen, da damals von Alternativen für eine Autobahn ausgegangen wurde. Alternativen für wesentlich geringere Verkehrslasten, wie beim neu vorgesehenen 2/3-streifigen Bau, können völlig anders aussehen.

Nicht geprüft wurden als Alternative:

- eine wie auch immer verlaufende, ertüchtigte B 26, die auch die Abschnitte bei Gemünden und bei Lohr umfasst (also ein völlig neue Linienführung).
- Verkehrsverlagerung des Personenverkehrs auf den ÖPNV (Bus und Bahn), da ein hoher Anteil des PKW-Verkehrs nur auf dem Abschnitt Karlstadt-A7 – Schweinfurt erwartet wird. Nur eine geringe Verkehrsaufnahme wird für den Abschnitt Karlstadt A3 prognostiziert!
- Der Ausbau der A 7 als Alternative (wurde ausgeblendet und nicht diskutiert)
- Es wurden keine Untersuchungen durchgeführt die aufzeigen, ob die gewünschten städtebaulichen Veränderungen für die Stadt Arnstein bei ca. 8500 prognostizierten Fz/24h durch kleinräumiger angelegte (innerstädtische) Bauwerke ermöglicht werden könnten.

Im Vergleich zu anderen Projekten gleicher Ausbaustufe (N2/3) sind die Kosten von 4,1 Mio. €/km äußerst niedrig angesetzt, obwohl teure Brückenbauwerke unvermeidlich sind (u. a. Querung von Main- und Werntal). Auch in Bezug auf die Kostenkalkulation für die B 26n im BVWP 2003 mit 4-streifigem Bau, ist die Halbierung der Kosten sehr

zweifelhaft. Der Nutzen-Kosten-Wert bildet, bedingt durch die sehr niedrig angesetzten Kosten (4,1 Mio. € pro km), die Nichtberücksichtigung der erheblichen Umweltauswirkungen in den Kosten, den hoch angesetzten Nutzwert insgesamt den Wert dieses Projektes keinesfalls realistisch ab!

Die B 26n ist auf Grund von Alternativen nicht erforderlich. Mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 und der A 7 stehen zukünftig genügend Kapazitäten zur Verfügung, um den Fernverkehr im Regierungsbezirk Unterfranken auf diesen bestehenden Autobahnen zu bündeln. Eine zusätzliche B 26n wäre eine Verschwendung von Steuermitteln. Die B 26n ist angesichts der demographischen Entwicklung in der Region nicht erforderlich.

Mit der Anbindung des Raumes Lohr über die St 2315 an die A3 (Aufstieg bei Marktheidenfeld), werden die Forderungen der ortsansässigen Wirtschaft weitgehend erfüllt. Hier müssen jetzt nur noch die Ortsumfahrungen Neustadt und Hafenlohr schnellstmöglich umgesetzt werden. Dies ist Aufgabe des Freistaates Bayern.

### **Diese Projekte befürworten wir nachdrücklich:**

- OU Gemünden (B026-GO30-BY)
- OU Rechtenbach (B026-GO20-BY-TO1-BY).

### **Begründung:**

Die Ortsdurchfahren Gemünden und Rechtenbach im Zuge der B 26 sind überdurchschnittlich hoch mit Verkehr belastet. In Gemünden handelt es sich nach Angaben des staatlichen Bauamtes Würzburg um täglich bis zu 16.000 Fahrzeuge. Diese sehr hohen Belastungen sind den Anwohnern nicht länger zumutbar.

- A 3 - w AS Wertheim (LGr. BW / BY) bis AK Fürth / Erlangen
- A 7 - AD Schweinfurt / Werneck (A 70) bis AK Biebelried (A 3)

### **Begründung:**

Der sechsstreifige Ausbau der A 3 und der A 7 im Regierungsbezirk Unterfranken ist dringend erforderlich, um den Verkehr auf vorhandenen Autobahnen zu bündeln. Hiermit wird die B 26n überflüssig.

Wir sind keineswegs gegen neue, gut ausgebaute und sichere Straßen, die dem Regionalverkehr und der tatsächlichen Entlastung der Bevölkerung dienen. Wir wenden uns allerdings gegen das Projekt B 26n, bei dem Aufwand und Ertrag, die Vor- und Nachteile in einem krassen Missverhältnis zueinander stehen. Wir sind für die Entlastung der Stadt Würzburg durch den Ausbau der A3 und der A7 und für bedarfsgerechte, kleine Lösungen entlang der B 26 im Werntal.

**Bitte unterstützen Sie unsere Bemühungen, eine völlig unnötige Geldverschwendung und Zerstörung unserer Heimat zu verhindern und teilen Sie uns in einer Stellungnahme Ihre Haltung zur B 26n mit.  
Vielen Dank.**

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Zorn, 1. Vorsitzender