

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

An  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)  
Referat G12  
Invalidenstraße 44  
D – 10115 Berlin

Stichwort BVWP 2030



25.04.2016

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

Sehr geehrter Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 nehmen wir zum Projekt **B026-G044-BY** wie folgt Stellung und bitten um die Herausnahme des Projektes aus dem BVWP.

### 1. Bedeutung für das Gesamtnetz:

Die B26n ist **kein** Teil des Kernnetzes, sondern erschließt lediglich, wie die bereits bestehende B 26, den Landkreis Main-Spessart als östliche Anbindung an das Autobahnnetz (A 7, A 70, A 71). Die gegenüber der bestehenden Bundesstraße B 26 zusätzliche Verkehrsaufnahme wäre relativ gering. Der induzierte Anteil des auf 10 000 Kfz/24h prognostizierten Verkehrs würde mit 15,66 Mio./PKW-Km/a sehr deutlich größer sein als der verlagerte mit 0,78 Mio./PKW-Km/a. Allein diese Tatsache rechtfertigt es nicht, nach den Kriterien für die Priorisierung von Projekten für den BVWP, dass das Projekt mit dem TO1 in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde! **Das Projekt B026-G044-BY hat keine Bedeutung für das Gesamtnetz der Bundesfernstraßen.**

### 2. Notwendigkeit:

Die Begründung der Notwendigkeit der B 26n mit den Argumenten des Verkehrsentwicklungsplans für den Großraum Würzburg aus dem Jahr 1996 sind völlig fehlgegriffen, da man damals von Verkehrsprognosen ausgegangen war, die heute nicht mehr haltbar sind (Verkehrszuwachs insgesamt; Verkehrserwartung auf der A 71 nur zu ca. 50% eingetroffen). Eine Überlastung der sechstreifig ausgebauten A 3 im Bereich Würzburg kann dadurch widerlegt werden, dass für die Planung des Ausbaus der A 3 die Existenz der B 26n nicht zugrunde gelegt wurde, diese BAB also die erforderliche Kapazität für die Aufnahme des Verkehrs besitzen wird. Bei einem Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelrieder Kreuz auf 6 Streifen wäre die benannte Konzeptionsschwäche im Verkehrsraum um Würzburg behoben, da auch hiermit ausreichend Kapazität geschaffen würde.

Es wird in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen, dass eine B 26n mehr Verkehr induziert als verlagert (s.o. Abs. 1 Gesamtnetz).

**Aus den Daten für die B 26n lässt sich keine Notwendigkeit des Projekts ableiten, schon gar nicht eine Einstufung von T01 in den vordringlichen Bedarf!**

### 3. Verkehrliche Wirkung

Grundsätzlich ist gegen die Darstellungen der Verkehrswirksamkeit einzuwenden, dass die Einführung der Maut auf Bundesstraßen nicht untersucht und somit auch speziell bei der B 26n nicht berücksichtigt werden konnte. 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. Eine Entlastung der beiden BAB 3 und 7 findet offensichtlich nicht statt (siehe Karte Verkehrssimulation zu BVWP 2030, Planfall-Bezugsfall). Die verkehrliche Wirkung für den LKW-Verkehr der gesamten B 26n wird ab Karlstadt eine äußerst negative sein, da der Abschnitt Karlstadt – A 3 für den LKW-Verkehr weder auf der Nord-Süd- als auch der Ost-West-Achse attraktiv sein wird (siehe auch Vergleich Planfall-Bezugsfall, Projektinfo 1.5). Vielmehr ist auf der Achse Nord/Ost – West mit einem Abkürzungsverkehr auf Staats- und Kreisstraßen durch den Landkreis Main-Spessart und über Lohr und den Spessart hinweg zu rechnen.

**Die B26n erfüllt somit keine wesentliche Aufgabe im Gesamtnetz der Bundesfernstraßen.**

### 4. Alternativen-Prüfung:

Der Rückgriff auf die Alternativen-Prüfung im Rahmen der Machbarkeitsstudie 2001 ist nicht anzuerkennen, da damals von Alternativen für eine autobahnähnliche Bundesstraße mit 40TKfz/Tag ausgegangen wurde. Alternativen für wesentlich geringere Verkehrslasten (10TKfz/Tag), wie jetzt als Grundlage für die B 26n ermittelt, können völlig anders aussehen.

Nicht geprüft wurden als Alternative:

- eine wie auch immer verlaufende, ertüchtigte B 26, die auch die problematischen Abschnitte bei Gemünden und bei Lohr umfasst.
- 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 A 3 prognostiziert!
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (Werntalbahn).
- Der 6-streifige Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelrieder Kreuz.
- Es wurden keine Untersuchungen durchgeführt die aufzeigen, ob die gewünschten städtebaulichen Veränderungen für die Stadt Arnstein durch kleinräumiger angelegte Straßenbauwerke ermöglicht werden könnten (siehe raumordnerische Bewertung/städtebauliche Bedeutung).

**Die Prüfung von Alternativen für das Projekt B 26n ist ungenügend. Die Untersuchungen der oben genannten Alternativen für die B 26n in der derzeitigen Definition als 2-3-streifige Bundesstraße zwischen A 7 und A 3 müssen vor einer endgültigen Bewertung des Projekts nachgeholt werden!**

### 5. Raumordnerische Bewertung

Die Anmerkung, die raumordnerische Bewertung sei „nicht bewertungsrelevant“ ist nicht nachvollziehbar. Das bereits 2011 für die B 26n vollzogene Raumordnungsverfahren zeigt deutlich die negativen Auswirkungen des Projekts auf das westliche Mainfranken.

#### Städtebauliche Bedeutung

Die städtebauliche Beurteilung (Modul D) ergibt eine lediglich mittlere Bedeutung! Eine positive städtebauliche Wirkung der B 26n für die Stadt Würzburg ist nur in sehr geringem Maße zu erwarten. In einigen Stadtteilen wird sogar mit einer Mehrbelastung durch den Straßenverkehr zu rechnen sein (vgl. Projektinfo 1.5).

Zur Problemlösung der Stadt Arnstein bedarf es keines Bundesstraßen-Neubaus zwischen A 3 und A 7. Die derzeitigen Konflikte ließen sich durch kleinräumigere Ertüchtigung der Straßen verbessern (Städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Arnstein). Den erreichbaren positiven Wirkungen für die Stadt Arnstein stehen die negativen v.a. für die Stadt Karlstadt, aber auch die Städte (z.B. Lohr) und Gemeinden südwestlich bis nordwestlich von Karlstadt in Richtung A 3 gegenüber!

**Bemerkenswert ist die Behandlung der Gemeinde Babenhausen im Zusammenhang mit der B 26n!**

#### Gewerbliche Wirtschaft MSP

Wie die prognostizierte Verkehrswirksamkeit zeigt, wird sehr viel neuer Verkehr induziert. Dies hängt nach Aussagen Prof. Dr. Matthias Gathers von der Fachhochschule Erfurt (Fachbereich Verkehrspolitik und Raumplanung) damit zusammen, dass durch eine solche Straßenverbindung eine „Sogwirkung“ entstände, die Nachteile für den schwächer entwickelten Raum (hier Raum Main-Spessart) gegenüber einem Zentrum (hier Schweinfurt) brächten. Die B 26n hat somit eine negative Wirkung auf die für den Landkreises Main-Spessart typische und sehr bedeutsame mittelständische Gewerbestruktur.

Zerschneidung verkehrsarmer Regionen.

Mit der B 26n würden bislang verkehrsarme Bereiche der Region zerschnitten, Landschaft und Natur durch den Verkehr belastet. Bislang unbelastete Räume gingen verloren. Durch den Ausbau der A 7 zwischen Dreieck Werneck und Biebelried wäre dieser Effekt zu vermeiden (vgl. Prüfung von Alternativen).

#### Natur und Landschaft:

Durch die starke Beeinträchtigung von FFH- Gebieten bzw. von Lebensraumnetzwerken entsteht eine sehr hohe Umweltbetroffenheit.

Diese Bewertung der Eingriffe in die Landschaft und Natur des Planungsgebietes kann mit Hinweis auf die landesplanerische Beurteilung unterstrichen werden. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass mit weiteren Untersuchungen die Umweltrelevanz noch höher zu bewerten sein wird.

Das relativ hohe Maß an induziertem Verkehr auf der B 26n ist in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz kontraproduktiv.

#### Wasserwirtschaft

Einige der wenigen wasserreichen Quellen der mainfränkischen Region müssten durch kostenintensive technische Bauwerke geschützt werden. Dieser Schutz ist jedoch keinesfalls als Ersatz für die derzeitige nachhaltige Sicherung der Quellen (u.a. „Aktion Grundwasserschutz“ der Regierung von Unterfranken im Bereich östlich des Wertals) hinnehmbar. Da mit dem Klimawandel die Trinkwasserressourcen in Mainfranken knapp werden, sollten sie nachhaltig geschützt bleiben.

#### Freizeit u. Erholung Karlstadt:

Durch die B 26n und durch die Anbindung an die Staatsstraße 2435 nach Lohr und die B 26 und B 27 verliert die Stadt Karlstadt ihren Naherholungsraum fast gänzlich. Die Wohngebiete der Stadt sind südwestlich durch Industrie und dann im südlichen, östlichen und nördlichen Bereich von überörtlichen Straßen umgeben. Nur im Westen verbleibt mit dem Hagwald eine ruhige Zone, die aber von der Stadt aus nur auf steilen Wegen des Maintalhangs erreichbar ist.

#### Land- und Forstwirtschaft:

Die B 26n weist einen hohen Landverbrauch auf, der vor allem auf den fränkischen Höhen fruchtbares Ackerland mindert und im 2. Abschnitt wertvolle Wälder (Grundwasserschutz, Luftkorridor) reduziert. Da die hohe Umweltunverträglichkeit vor allem durch unvermeidbare Eingriffe in Biotope bedingt ist, muss ein weiterer Verlust an landwirtschaftlicher Fläche für Ausgleichsflächen einkalkuliert werden.

**Die in der Projektinfo dargestellte positive Bewertung der raumordnerischen Bedeutung, insbesondere der städtebaulichen Wirkung, ist nicht zutreffend!**

## **6. Kostenfaktor:**

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

Es entspricht leider dem angewandten Grundprinzip der Kostenanalyse, die hohe Umweltproblematik nicht in das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) einzurechnen, obwohl diese gerade auch bei der B 26n zu hohen Kosten führen würden. **Die mangelhafte Kostenanalyse verzerrt die Gesamtbewertung in erheblichem Maße.**

## **7. Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV):**


Eine detaillierte, konkrete Stellungnahme zur Nutzen-Kosten-Analyse ist nicht möglich, da die Berechnungsgrundlagen mangels Bereitschaft zur Transparenz nicht offengelegt wurden.

Dennoch ist festzustellen, dass das NKV, bedingt durch die sehr niedrig angesetzten Kosten und die Nichtberücksichtigung der erheblichen Umweltauswirkungen in den Kosten (siehe 6. Kostenfaktor) einerseits, und den hoch angesetzten Nutzwert andererseits, den Wert dieses Projektes insgesamt nicht realistisch abbildet!

So sind bezüglich des Nutzens z.B. die für die B 26n ermittelten Zeitgewinne für den Fernverkehr nicht realistisch. Wenn man die Reisezeiten im bestehenden Autobahnnetz zugrunde legt, ist die Wegstrecke von der A 7 Dreieck Werneck bis zur A 81 bei Kist nahezu gleich groß wie die Wegstrecke über die geplante Bundesstraße 26 n! Für den Nahverkehr sind Reisezeitgewinne vernachlässigbar!

**Die Datengrundlage ist intransparent und somit das NKV von 5,6 nicht nachvollziehbar!**

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Zorn, 1. Vorsitzender