

25 Argumente gegen die B 26n – 25 Argumente für maßvollere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im westlichen Mainfranken

1. Verkehrsinfrastruktur im westlichen Mainfranken

Der durch die Machbarkeitsstudie und die Umweltverträglichkeitsstudie (Feb.2010) in die engere Wahl genommene sog. Mittelkorridor ist, aus der Geschichte dieses Vorhabens ableitbar, ein Hybrid zwischen einem Autobahnring um Würzburg und einer Verbesserung der Erschließungsachse B26 im Landkreis Main-Spessart. Tauglich ist das Hybrid B26n weder für die eine noch für die andere ihr zugeordnete Funktion!

Die nachfolgenden Argumente stützen sich auf die Erweiterungsplanung der A3 und der „Großräumigen Verkehrsuntersuchung zu Planung der B26 neu westliche zwischen AD Würzburg West – Karlstadt – AD Schweinfurt / Werneck“, sowie die Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2010.

Argument 1

Das Projekt B26n ist für den Fernverkehr nicht notwendig, der Ausbau von A3 und ggf. der A7 im Bereich zwischen Werneck und Biebelried reichen für den Prognosezeitraum bis 2025 aus. Für den Ausbau der A3 wurde eine B26n nicht zu Grunde gelegt.

Argument 2

Mit dem Ausbau der A7 zwischen AD Schweinfurt /Werneck und dem Biebelrieder Kreuz könnten eine Entlastung der B19 und ein verbesserter Lärmschutz entlang der Autobahn erreicht werden.

Argument 3

Die Stadt Würzburg würde durch die B26n verkehrlich nicht entlastet (max./teilweise bis lediglich 8%)! Eine Entlastung ist ordnungspolitisch mit dem Durchfahrverbot bereits weitgehend bewirkt. Eine weitere spürbare Minderung des Verkehrs kann dadurch erreicht werden, dass die Region Würzburg endlich ein effektiveres ÖPNV-System entwickelt. In diesem Zuge sollten Fahrspuren der vierspurigen Ein- und Ausfallstraßen dem schnelleren ÖPNV-Verkehr vorbehalten werden.

Argument 4

Durch eine effektivere ÖPNV-Struktur könnten auch viele Gemeinden des Landkreises Würzburg entlastet und in ihrer Wohnattraktivität verbessert werden.

Argument 5

Durch eine B26n 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 v.a. Gemeinden an den Bundesstraßen B26 und B276, sowie den Staatsstraßen 2315, 2435 und 2303, aber auch die Städte Karlstadt, Gemünden und Lohr!

Argument 6

Die B26n ist untauglich den Landkreis MSP verkehrlich besser zu erschließen. Auch teure Zusatzstraßen wie die gewünschte Verbindung zwischen Lohr und der B26n bei Duttenbrunn ändern an dieser Tatsache nichts (dieser Zubringer ist in weder in der Finanzierung des Bundes noch des Freistaates Bayern enthalten). Die Stadt Gemünden läge im Abseits.

Die B26n widerspricht dem Konzept von Entwicklungsachsen. (vgl. Regionalplan und Landesentwicklungsplan)

Argument 7

Die B26n, würde sie gebaut, käme ab 2020 in einer Zeit, in der stagnierende oder gar rückläufige Prognosewerte zu erwarten sind. Bis dahin wären im untergeordneten Straßenbereich des Landkreises, in dem schwerwiegende Ausbaudefizite vorzufinden sind, mit keinen wesentlichen Verbesserungen zu rechnen.

Argument 8

Unsere Region ist grundsätzlich ausreichend mit Verkehrswegen versorgt. Der Straßenzustand und in Teilbereichen die Linienführung müssen dringend verbessert werden.

Argument 9

Die Anbindung bei Hettstadt mit Verlagerung der B8 in diesem Bereich würde den Verkehr auch stärker auf die Staatsstraße 2298 und damit auf die Hettstadter Steige fokussieren. Dies ist wegen der Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg und der Belastung der Gemeinde Hettstadt zu vermeiden (vgl. Argumente bei Abschnitt 3 „Raumwiderstände“)

2. Wirtschaftsstruktur des Landkreises Main-Spessart - Entwicklungsachsen

„ Andererseits wird durch die Bündelung und Auslastung der Bandinfrastruktur sowie die Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten einem präventiven Umweltschutz dadurch Rechnung getragen, dass wichtige Ausgleichs- und Naherholungsflächen in den Achsen und Achsenzwischenräumen erhalten sowie willkürliche und ungeordnete Flächenzerschneidungen und unnötiger Bodenverbrauch in der freien Landschaft vermieden werden.“ (Zitat aus dem Landesentwicklungsprogramm des Freistaates Bayern)

Argument 10

Die B26n wird als Entwicklungsachse für die wirtschaftliche Zukunft des Landkreises Main-Spessart dargestellt. Sie kann diese Funktion nicht annähernd erfüllen (vgl. Argument 6)

Argument 11

Mit der Anbindung des Raumes Lohr an die A3, die Ende 2011 fertig gestellt sein wird, werden die Forderungen der dortigen Wirtschaftsunternehmen weitgehend erfüllt. Für andere Anbindungen an das Fernstraßennetz gilt, dass der Zustand des Bundes- und Staatsstraßennetz im Landkreis verbessert werden muss. (Beispiele sind u.a.: B26 Arnstein – Lohr, St 2299, St 2435, St 2303).

Argument 12

Das Wirtschaftsgutachten das Prof. Marquardt im Auftrag des Kreistages Main-Spessart im Jahre 2000 (?) erarbeitet hat, ist leider ignoriert worden. In diesem Gutachten kommt sehr deutlich zum Ausdruck, dass die wirtschaftliche Zukunft des Landkreises überwiegend nicht im produktiven Großgewerbe liegen wird, sondern mehr im Dienstleistungsbereich und der Datenverarbeitung. Eine Autobahn ist hierfür nicht erforderlich, wohl aber zahlreiche sog. weiche Standortfaktoren, die es zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt.

Argument 13

In allen wirtschaftlichen Krisenphasen hat sich die von Mittelstandsbetrieben getragene Wirtschaftsstruktur bewährt. Dies zeigen die stets unterdurchschnittlichen Arbeitslosenzahlen des Landkreises. Diese Struktur wird durch eine Autobahn eher geschwächt als gestärkt

3. Raumwiderstände

Argument 14

Dem Flächenverbrauch Einhalt zu gebieten ist eine der grundlegenden Ziele des bayerischen Landesentwicklungsprogramms.

Argument 15

Der gesamte Raumwiderstand ist erheblich größer, als er bislang durch die Planungsbehörde dargestellt worden ist. Die Planung des fragwürdigen Projekts B26n sollte deshalb nach Beenden der Umweltverträglichkeitsstudie nicht weiter verfolgt werden. Verbesserungen der bestehenden Bundes- und Staatsstraßen sind maßvollere Alternativen.

Argument 16

In vielen Gemeinden, die von der B26n und ihren Zubringerstraßen tangiert würden, nähme die Wohnqualität erheblich ab. (vgl. Argument 17) In besonders hohem Maß davon betroffen sind die Gemeinden: Hettstadt, Waldbüttelbrunn, Zellingen-Duttenbrunn, Stadt und Stadtteile von Karlstadt, Steinfeld-Hausen, Rechtenbach.

Argument 17

Es gilt mit unserer mainfränkischen Landschaft eine vielgliedrige, abwechslungsreiche, Natur- und Kulturlandschaft zu erhalten. Dabei geht es um die Existenz einer Vielfalt von Pflanzen und Tieren, um die Sicherung der Biodiversität. Die Artenvielfalt ist eine der Grundlage der Existenz des Menschen. „Erhalten was uns erhält“: Unseren Lebensraum, unsere Heimat.

Die B26n und ihren Anbindungen (auch Flurwege), die weit über 800 ha Land verschlingen würden, stehen im krassen Widerspruch hierzu.

Argument 18

Das die Gesundheit gefährdende Potential von Lärm, insbesondere auch des Verkehrslärms ist anerkannt. Es ist heute schon kaum möglich, dem Verkehrslärm zu entinnen. Die Verlärmung der Landschaft, unserer Lebensräume gilt es Einhalt zu gebieten. Deshalb darf es nicht sein, dass man prognostizierte bis zu 37000 Fahrzeuge (Stand 2010) in das noch ruhige westliche Mainfranken hineinlenkt und es durch Verlärmung abwertet! Große Verkehrsströme müssen gebündelt bleiben und mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen erträglicher gestaltet werden (Beispiel Ausbau der A3)

Argument 19

Die Anbauflächen, vor allem die fruchtbaren Böden der mainfränkischen Ebenen und die ertragreichen Weinberge, gilt es zu erhalten. Sie stellen ein langfristiges produktives Kapital dar. Es wird für die regionale Nahrungsmittelproduktion ebenso benötigt wie für die Rohstoff- und Energiegewinnung der Zukunft.

Argument 20

Mit dem Ringschluss der Autobahnen im Westen der Stadt Würzburg wird der Stadt mit ihrer ausgeprägten Tallage ein wichtiger Korridor für die Zufuhr von Frischluft verbaut und die Luft durch Emissionen belastet.

Argument 21

Der Schutz des Trinkwassers hat absoluten Vorrang! Eine Sicherung der Quellen, wie sie beispielgebend von der Regierung von Unterfranken im Bereich des Werntals gefördert wird, kann als zukunftsweisenden Schritt gesehen werden. Unfassbar aber ist, wie man gleichzeitig die Planung der B26n durch dieses Gebiet vorantreibt. Es ist nicht hinzunehmen, dass man den Konflikt Straße -Trinkwasser technisch löst. Technische Lösungen sind eine Hypothek für die nachkommenden Generationen. Ein weiteres hohes Konfliktpotential der B26n liegt in der Anbindung der Stadt Würzburg an die B26n bei Hettstadt. Damit rückt die Hettstadter Steige als Verbindung zwischen dem Hafen sowie dem angrenzenden Gewerbegebiet und der Autobahn in den Mittelpunkt. Eine Anbindung der B26n an die Stadt Würzburg bringt die Zeller Quellen in höchste Gefahr.

Argument 22

Die Jagdverbände klagen bereits jetzt über eine zunehmende Zerschneidung der Lebensräume für das Wild. Wildunfälle häufen sich. Eine B26n würde als völlig neue Verkehrslinie diesen Effekt verstärken.

4. Finanzierung:

Argument 23

Die derzeit auf ca. 491 Millionen Euro veranschlagten Kosten werden bei weitem nicht eingehalten werden können, da mit einer Fertigstellung nicht vor dem Jahr 2030 und entsprechenden Kostensteigerungen (z.B.: durch Inflation) zu rechnen ist.

Argument 24

Da die Problemlösung bereits durch den Ausbau der A3 bereits geschaffen wird, stellt die B26n eine unnötige Doppelfinanzierung dar, die nicht haltbar ist.

Argument 25

Die B26n erfordert aufwendige Brückenbauten, die langfristig sich in teuren Unterhaltskosten niederschlagen werden. Auch der aufwendige, technische Wasserschutz ist auf Dauer wesentlich teurer als die in der Region bereits eingeführten ökologischen Maßnahmen. Maßvolle, aber in der Region sehr wirksame Ausbaumaßnahmen können auf lange Sicht nicht finanziert werden.

Bei der Zusammenstellung der Argumente wurde auf eine knappe Formulierung Wert gelegt und der Übersicht wegen bei der Angabe von Beispielen auf Vollständigkeit verzichtet.

gez. Wolfgang Rupp
überarbeitet
Gerhard Kraft, 2010