



**Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg (B26n) e.V.**

Vorsitzender Günter Koser, Buchenstr. 33, 97854 Steinfeld

stellv. Vorsitzender Hans Fiederling, Grabenstr. 7, 97295 Waldbrunn

stellv. Vorsitzender Armin Beck, Grobenstr. 4, 97753 Karlstadt

Schriftführerin Katharina Vautrin-Hofmann, Beethovenstr. 6a, 97753 Karlstadt

An die

Regierung von Unterfranken

Peterplatz 9

97070 Würzburg

Steinfeld, 11. 11.2021

**B26n, Bauabschnitt 1, Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Arnstein-Ost bis zur Anschlussstelle Arnstein-West/Müdesheim (MSP 6) einschließlich der erforderlichen Kreuzungen, Einmündungen und sonstigen Anlagen.**

Im Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.V. m. Art. 72 ff des Bay. Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG)

Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der B 26n zwischen Karlstadt und dem Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt/Werneck (Bauabschnitt 1), MSP 6, Abschnitt 100, Station 4,367 bis B 26a, Abschnitt 100, Station 1,631 (Bau-km 8+330 bis Bau-km 16+120)

Sehr geehrte Damen und Herren,

dem Verein „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg/B26n“ e.V. gehören neben 23 Mitgliedsgemeinden, 26 Verbände und über 2.250 Einzelmitglieder an. Aktive des Vereins begleitet die Planungen des Straßenneubauprojektes B26n seit Jahrzehnten kritisch.

Gem. Leitspruch des Vereins „Für eine Verkehrspolitik ohne Verlierer“ erheben wir im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bauabschnitt 1 der B26n

**Einwendungen**

gegen den 1.Bauabschnitt und das Gesamtprojekt.

Für den Fall, dass der Verein nicht berechtigt sein sollte, diese Einwendung zu erheben, erheben wir diese sowohl im Namen des Vereins als auch jeweils in eigenem Namen.

Als Vertreter\*in benennen wir Frau Katharina Vautrin-Hofmann und Herrn Armin Beck.

Die Idee und die ersten Planungen zur Westumgehung Würzburg sind mehr als 40 Jahre alt, kommen somit aus einer anderen Zeit mit komplett anderen verkehrlichen aber auch umwelt- und klimarelevanten Grundlagen und Bedürfnissen.

Die vorgelegte Planung und die im Jahr 2019 bestimmte Linienführung gehen auf verschiedene, seit 2003 laufenden Untersuchungen zurück, sowie auf das Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung, das mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 15.12.2011 beendet wurde.

Die Landesplanerische Beurteilung kam 2011 zu dem Gesamtergebnis, dass die damals 4-spurig geplante B26n **nur unter Maßgaben** den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Belange des Umweltschutzes entspricht. Die Straßenbauer erhielten mit der Beurteilung einen Prüfauftrag bezüglich einer einbahnig-zwei-/dreistreifigen Ausführung.

Vgl. LPB S. 213:

## D Hinweise

### I Hinweise aus der Sicht der Raumordnung

- 1 Zur weiteren Reduzierung der Umweltauswirkungen ist zu prüfen, ob die wesentlichen verkehrlichen und raumstrukturellen Ziele der B 26n auch in einbahnig-zwei-/dreistreifiger Ausführung und eine vordringliche Einstufung des Vorhabens in dieser Ausführung im nächsten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erreicht werden können. Wenn diese Bedingungen erfüllt werden, soll der Variante mit einbahnig-zwei-/dreistreifiger Ausführung der Vorzug gegeben werden. Unabhängig von der gewählten Variante sind die Zubringer gemeinsam mit der B 26n zu realisieren.
- 2 Um im Falle von Störungen auf der B 26n Belastungen durch Ausweichverkehre so gering wie möglich zu halten, sollen vor Inbetriebnahme der B 26n ein Konzept für Umleitungsstrecken bei Störungen erstellt und entsprechende Beschilderungen angebracht werden.

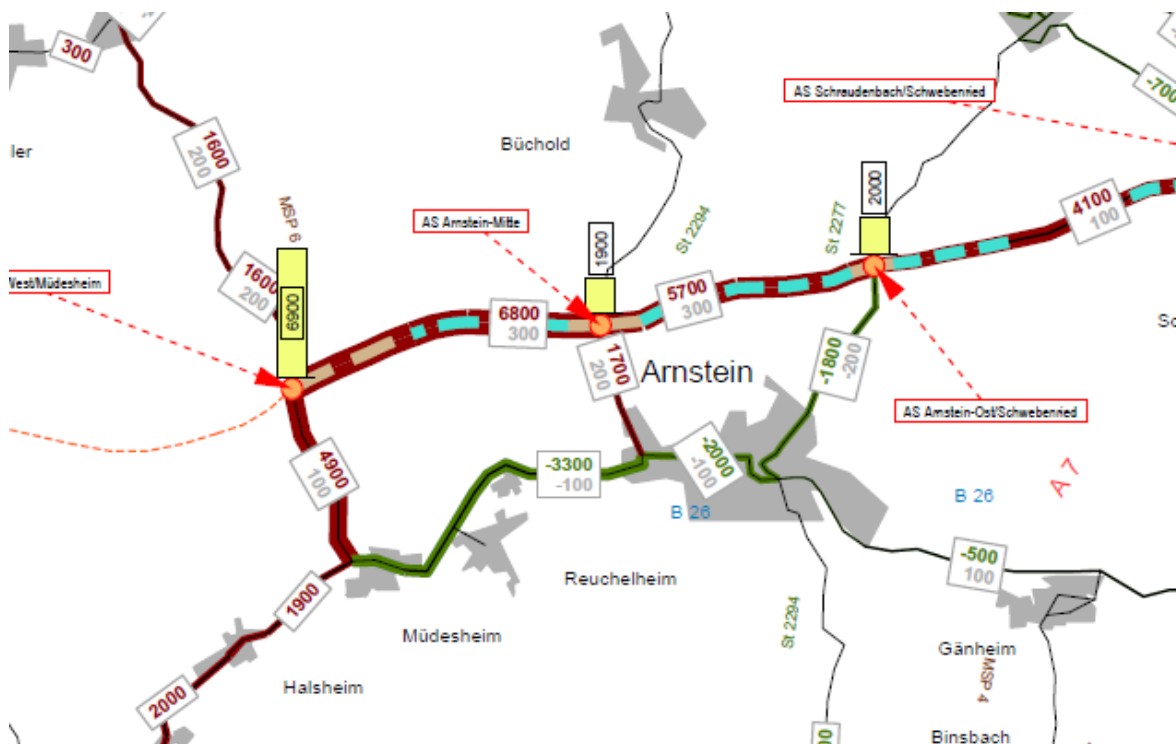
In den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde die B26n gem. Prüfauftrag als einbahnig-zwei-/dreistreifiges Straßenprojekt aufgenommen. Für die Straßenplaner gilt der Prüfauftrag aus der LPB durch die Aufnahme der B26n als 2/3-Streifige Straße in den BVWP als erfüllt.

Außer einigen wenigen naturschutzfachlichen Nachkartierungen und der im Mai 2019 veröffentlichten Verkehrsuntersuchung fanden keine weiteren Überprüfungen statt, bzw. finden sich in den Unterlagen und Veröffentlichungen (Projektseite [www.b26neu.de](http://www.b26neu.de) oder bei Informationsveranstaltungen und Vorträgen z.B. in Gemeinderatssitzungen) der Straßenbaubehörde keine Hinweise darauf, dass weitere Überprüfungen stattgefunden hätten.

**Somit wurde auch nicht überprüft, dass die Reduzierung des Straßenquerschnittes von 2x2-streifig auf 2/3-streifig auch tatsächlich zu einer Reduzierung der Umweltauswirkungen führen würde.**

- ⇒ **Wir fordern daher im Zusammenhang mit den nun vorgelegten Planfeststellungsunterlagen, eine Überprüfung, ob durch die Reduzierung des Straßenquerschnittes von 2x2-streifig auf 2/3-streifig überhaupt eine signifikante Reduzierung der Umweltauswirkungen erreicht werden konnte.**

**Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass gerade in Unterfranken im Zeitraum seit der LPB die Auswirkungen des Klimawandels mehr als deutlich geworden sind (mehrere Hitzerekord- und Dürrejahre in Folge).**





Zudem erfahren die Menschen, die in Heugrumbach an der ST 2294 und in Müdesheim an der MSP 6 wohnen, durch die Anschlussstellen bei Arnstein eine deutliche verkehrliche Mehrbelastung.

Zu den Verlierern durch den 1. BA der BB26n gehören wohl unbestritten die Kinder, die den Waldkindergarten in Arnstein besuchen, an dem in weniger als 150 m Entfernung die neue Straße vorbei führen soll.

Zu den Verlierern gehören weiterhin all die Menschen, für die das Krebsbachtal, der Marbacher Grund, der Hühberg, der Hannsberg... zu ihren Naherholungsgebieten zählen, und die dort ihre Erholung suchen.

Wir bestreiten zudem, dass die Bebauung in der Karlstadter Straße in Arnstein, der Julius-Echter-Str. in Heugrumbach und der Werntalstr. in Müdesheim einem Lärm ausgesetzt ist, die das zumutbare Maß übersteigt.

Auf eine Petition der Bürgerinitiative hin (am 28.06.2018 vor der Kreistagssitzung an Landrat Schiebel übergeben) war eine verkehrlich Entlastung von verschiedenen Verkehrsachsen in Main-Spessart unter anderem auch der B26 beantragt worden.

Die daraufhin von der Regierung von Unterfranken durchgeführten verschiedenen Berechnungen hatten lediglich zu einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen 22:00 und 6:00 Uhr auf 30 km/h für Stetten und Teile von Halsheim geführt, da nur dort Werte überschritten würden.

Für Arnstein und Heugrumbach sah das Amt keine Veranlassung, aufgrund der Verkehrsbelastung aktiv zu werden.

Durch den Mehrverkehr, der durch den 1. BA B26n induziert würde, würden auch die als „entlastungswürdig“ eingestufte Strecken in Stetten und Halsheim noch mehr belastet.

**Fazit: Durch eine Verwirklichung des 1. Bauabschnittes würden wesentlich mehr Menschen durch Mehrverkehr stärker belastet, als Anwohner der o.g. Ortsdurchfahrten Entlastung erfahren würden.**

## 1.2

### Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ als Verlierer

Vgl. LPB s. 113

**Auswirkungen durch das Vorhaben auf das hier erörterte Schutzgut „Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt“ ergeben sich vor allem durch den Verlust und die Beeinträchtigung wertvoller Biotop- und Nutzungstypen sowie bedeutsamer Lebensräume planungsrelevanter Pflanzen- und Tierarten und durch die Zerschneidung von Austauschbeziehungen, z.B. durch Trassierung in Bereichen ausgewiesener Lebensraumverbundkorridore.**

Der Korridor der für den 1. BA der B26n überplant wird, besteht aus kleinteiligen, strukturreichen Landschaft, in der sich landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen, mit Weidenflächen, kleinen Wäldchen, Heckenstrukturen, Magerflächen und Täler mit Bachläufen abwechseln. Damit sind die Voraussetzungen für vielfältige, vernetzte Lebensräume gegeben.

Im Landkreis Main-Spessart werden z.Zt. mit dem Projekt „Das Ziel ist am Weg – insektenreiche Wegränder“ u.a. Fördermittel eingesetzt um Biotopverbunde neu zu schaffen. Hier auf der Trasse des 1. BA der B26n sind solche Verbunde bereits vorhanden. Diese werden durch das Straßenbauprojekt B26n gefährdet. Die geplante Straße würde Lebensräume durch Überbauung zerstören und zerschneiden.

Wir zweifeln zudem die vom Vorhabenträger vorgelegten naturschutzfachlichen Kartierungen im Bereich des 1. BA an.

Als Bürgerinitiative haben wir in der Vegetationsperiode 2021 eigene Kartierungsarbeiten auf der Trasse durchführen lassen.

Die Ergebnisse dieser Kartierungen fügen wir dieser Einwendung als Anlage 1 und 2 bei. Wir werden diese Kartierungen im weiteren Verfahren auch den Naturschutzverbänden zur Verfügung stellen.

**Anlage 1** Torsten Ruf, Büro für Naturschutz, Kartierbericht 2021 Tagfalter, Widderchen, Heuschrecken, 1. Bauabschnitt B26n Arnstein-Müdesheim, vom 9.11.2021

**Anlage 2** Torsten Ruf, Büro für Naturschutz, Kartierbericht Reptilien 2021 1. Bauabschnitt B26n Arnstein-Müdesheim vom 9.11.2021

Für Säugetiere käme es durch den Bau der B26n zum Verlust von extensiv bewirtschafteten Äsungsflächen, zu Störungen von Jahrzehnten alten Wildwechseln, mit der Folge, dass es vermehrt zu Wildunfällen kommt, vor allem weil laut vorliegender Planung eine Wildlenkung oder Wildschutzzäune nicht vorgesehen sind. Durch den Flächenverlust würde der Konkurrenzdruck zwischen Landwirtschaft und Wildtieren weiter ansteigen.

Außerdem käme es für Vögel zu Verlust von Bruträumen und „Jagdflächen“

Insgesamt käme es zu einer Einschränkung der Biodiversität, da die neue Straße Tierwanderung und somit auch den genetischen Austausch behindert.

Im Weiteren verweisen wir auf die Ausführungen des **Sachverständigen Schreiber „Naturschutzfachliche Einwendungen zu den Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der Bundesstraße B26n“** als Anlage 3 beigefügt und machen uns diese zu eigen und zum Bestandteil unserer Einwendung.

**Fazit: Durch die Verwirklichung des 1. BA der B26n würden seit langer Zeit bestehende Biotope und ihre Verbindungen untereinander unwiederbringlich zerstört. Bei Verwirklichung des 2. BA würden darüber hinaus auch FFH- und Naturschutzgebiete in Mitleidenschaft gezogen.**

### 1.3

#### Schutzgut Boden als Verlierer

Vgl. LPB S.138

Bezüglich des Schutzguts „Boden“ sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodenfunktionen durch Flächeninanspruchnahme, Funktionsverlust und Schadstoffeintrag relevant.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut „Boden“ ergeben sich vor allem anlagebedingt durch die Flächeninanspruchnahme der Trasse. Im Rahmen der Linienplanung standen wegen der Anforderungen des BBodSchG und des BNatSchG sowie der Raumordnung die Zielsetzungen, die Flächeninanspruchnahme des Straßenbauvorhabens generell zu minimieren sowie Böden mit besonderen Funktionen (besondere Standorteigenschaften für die natürliche Vegetation, besondere natürliche Ertragsfähigkeit, Archivfunktion) möglichst zu schonen, im Vordergrund.

Laut Erläuterungsbericht beträgt die permanente Inanspruchnahme von Böden bzw. Fläche für den 1. BA der B26n insgesamt ca. 66 ha, wobei ca. 25 ha versiegelt und ca. 41 ha überbaut werden.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Flächensparoffensive Bayern:

*„Gleichzeitig darf aber auch nicht außer Acht gelassen werden, dass Bayern aufgrund seines wirtschaftlichen Erfolges und seiner Attraktivität als Wohnstandort ein wachsendes Land ist. Innerhalb der letzten fünf Jahr stieg die Zahl der Einwohner in Bayern daher um knapp 500.000, die der sozialversicherten*

Beschäftigten sogar um etwa 600.000. Die sich in der Folge dieser an sich erfreulichen Entwicklung verschärfende Wohnraumknappheit ist eine entscheidende soziale Frage unserer Zeit. Eine nachhaltige Entwicklung in Bayern erfordert daher den Ausgleich sozialer und ökologischer Herausforderungen: Der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum muss gedeckt werden, ohne die Bemühungen um eine Reduzierung des Flächenverbrauchs zu gefährden. Eine Herausforderung stellt auch die Vereinbarkeit mit dem Ziel der Schaffung und Sicherung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsverhältnisse dar. „Die Reduktion der Flächeninanspruchnahme zu Siedlungs- und Verkehrszwecken ohne Gefährdung dieser weiteren Belange ist Ziel der Flächensparoffensive“. (<https://www.landesentwicklung-bayern.de/flaechenspar-offensive/>)

**Fazit:** Unter dem Gesichtspunkt, dass die B26n die Projektziele nicht erreicht, ist das Projekt für eine „nachhaltige Entwicklung Bayerns“ entbehrlich. Im Sinne der Flächensparoffensive ist daher auf die Verwirklichung des Gesamtprojekts und damit auch auf den 1.BA zu verzichten.

## 1.4

### Schutzgut „Wasser“ als Verlierer „Trinkwasser für Unterfranken

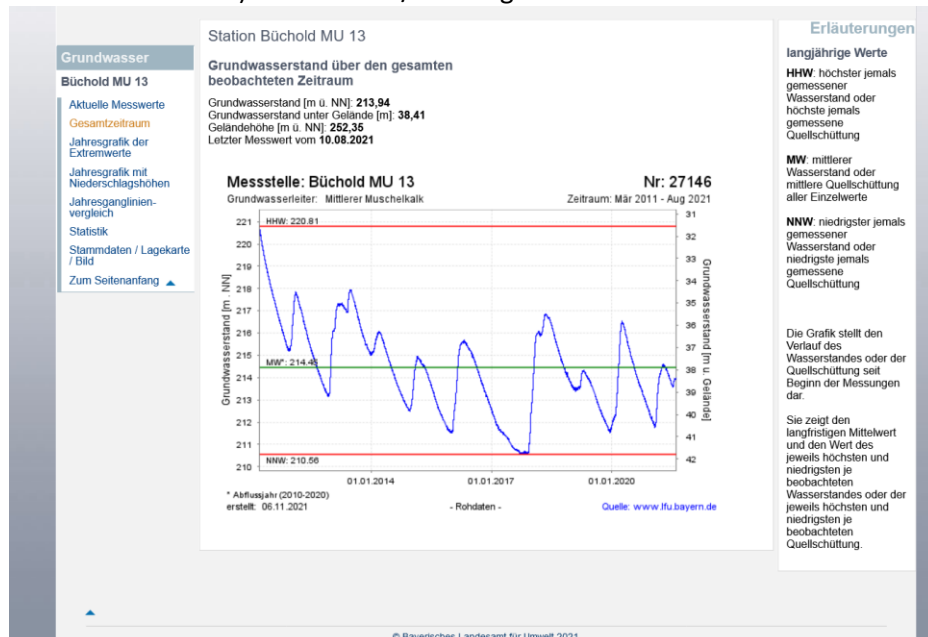
Unterfranken zählt zu den niederschlagsärmsten Regionen Bayerns. In Kombination mit den flachgründigen Böden und dem felsigen, klüftigen Gestein darunter führt dies dazu, dass sich nur wenig Grundwasser neu bildet. Auch Schadstoffe können deshalb schnell und nur ungenügend verdünnt ins Grundwasser gelangen. Das unterfränkische Grundwasser benötigt also besondere Aufmerksamkeit und Schutz.“

ES heißt weiter:

„5,5 Prozent der Fläche Unterfrankens sind von Verkehrswegen bedeckt - eine ständige Bedrohung für Oberflächengewässer und Grundwasser. Mit dem Regenwasser werden Schadstoffe, zum Beispiel Benzin und Öl, von Straßenoberflächen in die Gewässer gespült.“

Vgl.: <https://www.grundwasserschutz.bayern.de/regionales/unterfranken/index.htm>

Wegen der geringen Niederschläge (nur rund 450 bis 550 Liter pro Quadratmeter pro Jahr) gilt unserer Region als Trinkwassermangelgebiet. Die angenommene Rate der Grundwasserneubildung wurde von der Wasserwirtschaft noch einmal heruntergesetzt auf 100 bis 200 Liter pro Quadratmeter und Jahr. In der „Aktion Grundwasserschutz“ der Regierung von Unterfranken heißt es „jeder Quadratmeter zählt“. Durch den 1. BA der B26n werden 25 ha Fläche versiegelt. Diese Fläche steht der Grundwasserneubildung damit nicht mehr zur Verfügung. Es könnten dadurch somit schon durch den 1. BA die Entstehung von (25 ha x 10.000 x 100 =) 25.000.000 l/a nicht gebildet werden.



Wie aus den Aufzeichnungen des LfU hervorgeht hat der Grundwasserstand in der Region in den letzten 10 Jahren bereits gravierend abgenommen.

**Fazit: Durch Versiegelung der Fläche für den 1. BA kann im Wassermangelgebiet Unterfranken weniger Grundwasser neu gebildet werden. Dies trifft auch für das Projektgebiet zu. Zusätzlich drohen Schadstoffe von der neuen Verkehrsfläche ins Grundwasser eingetragen zu werden und dieses zu verschmutzen. Auch aus diesem Grund ist der 1.BA abzulehnen.**

## 1.5

### Schutzgut „Klima/Luft“

V

vgl. LPB S.159/160

Die Auswirkungen des Neubaus der B 26n auf das Schutzgut „Klima/Luft“ sind in erster Linie für die mesoklimatische (geländeklimatische) Ebene relevant. Von Bedeutung sind hierbei insbesondere mögliche Verluste von Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebieten mit Siedlungsbezug sowie die Zerschneidung bzw. Beeinträchtigung entsprechender Kaltluftleitbahnen. Gemäß dem Ergebnis der UVS und nach Überzeugung der Höheren Landesplanungsbehörde treten die makroklimatischen Effekte des Vorhabens (bspw. Beitrag zum „Treibhauseffekt“ durch verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstoß) auf der vorliegenden Planungsebene hinter den lokalen und regionalen Aspekten zurück, da zu ihrer Bewältigung generelle politische Lösungsansätze und Strategien heranzuziehen sind. Die Nichtberücksichtigung der Veränderungen des globalen Klimas wurde im Beteiligungsverfahren bemängelt. Hierzu ist anzuführen, dass die Auswirkungen von Verkehrsemissionen auf das globale Klima bei den z.Zt. hauptsächlich eingesetzten Treibstoffen grundsätzlich erheblich sind. Der Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht quantifizierbar, hier jedoch wegen eines annähernd gleich bleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf dem Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittiert wird, mit zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch nicht genau diesem Vorhaben zordenbar, zumal dieser Verkehr sonst andere Strecken nutzen würde. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung auf Ebene der Raumordnung zu leisten vermag, verlassen.

Die vorliegenden Planungen zeigen, dass bereits im 1.BA Frischluftentstehungsgebiete von den Siedlungsgebieten abgeschnitten werden. Dies wird auch im Erläuterungsbericht ausdrücklich formuliert. Der Bewertung der Straßenbaubehörde, dies sei von „untergeordnete Bedeutung“ und sei „ohne erhebliche Auswirkungen“ (S. 176, Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf) kann in Zeiten der Klimaerwärmung, in der die Bedeutung solcher Klimaschneisen unumstritten ist, und eine Wiederherstellung der Schneisen nach dem Bau der B26n nur schwer reversibel ist, nicht gefolgt werden.

Außerdem:

„Die Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klimageschehen und den Klimawandel sind bezogen auf einzelne Bauabschnitte der B 26n nicht bewertbar. Letztlich unterliegt die Einstufung der B 26 n in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben.“

S. 176, Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf

Den in der LPB und dem Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf formulierten Bewertungen zu den Auswirkungen des Projektes auf das globale Klima kann so nicht gefolgt werden. Die Straßenbaubehörde hätte um der Politik eine Abwägungsmöglichkeit überhaupt zu geben, zumindest die für den Bau des Abschnittes Bilanz an Treibhausgasen, vor allem von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) zu berechnen.

**Fazit: Ohne die Vorlage einer Bilanz, der durch den Bau freiwerdenden Treibhausgase (Graue Energie), vor allem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) ist der Bau des 1.BA der B26n auch im Hinblick auf den Beschluss des Ersten Senats des BVerfG vom 24. März 2021 abzulehnen.**

## 1.6

### Schutzgut „Landschaft“ als Verlierer

Vgl. S. 203 LPB

Das Schutzgut „Landschaft“ wird in diesem Kapitel insbesondere im Hinblick auf das Landschaftsbild bzw. die Eignung der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung betrachtet. Beeinträchtigungen für das Schutzgut „Landschaft“ ergeben sich v.a. durch die Veränderung erlebniswirksamer, Landschaftsbild prägender Strukturen, durch die Inanspruchnahme und die Zerschneidung von Erholungsflächen sowie durch Verlärmung.

Die vorliegende Planung des 1. BA zeigt deutlich, dass die Planer kein Augenmerk auf „landschaftsgerechte Gestaltung“ gelegt haben. Bis zu 100 m breite Einschnitte, großflächige Abgrabungen und Auffüllungen, 2 Großbrücken, 3 Auf- bzw. Abfahrten mit Rampen und Brückenbauwerken auf nur 8 km Straßenlänge, würden das Bild einer bisher kleinteiligen, gegliederten und bewegten Landschaft zerstören. Das Straßenbauwerk an sich würde eine Schneise durch die bisher unzerschnittene Landschaft schlagen.

**Fazit: Auch im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft ist die B26n wegen der massiven Eingriffe in die Landschaft abzulehnen.**

## 2

### Einwendungen gegen das Gesamtprojekt

#### 2.1

##### Grundsätzliches:

##### Ziele nach BVWP

##### „Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes“

„Der Großraum Würzburg stellt einen im deutschen Fernstraßennetz bedeutenden Verkehrsknotenpunkt dar. Insbesondere im Bereich um die Stadt Würzburg bestehen im vorhandenen Fernstraßennetz eine Reihe von Schwächen, die sich negativ auf den gesamten Raum nördlich von Würzburg bzw. den Landkreis Main-Spessart auswirken. So muss Fernverkehr aufgrund von Konzeptionsschwächen im Verkehrsnetz zum Teil umwegig geführt werden bzw. die abzuwickelnden Verkehrsmengen übersteigen die Leistungsfähigkeit der bestehenden Bundesautobahnen, so dass es zu Überlastungen des Autobahnnetzes kommt. Zudem fehlt eine leistungsstarke Verbindung im Raum nördlich von Würzburg und im Landkreis Main-Spessart, um die dortigen Zentren Karlstadt, Lohr am Main und Gemünden bedarfsgerecht an das Fernstraßennetz anzubinden. Bereits der im Juli 1995 aufgestellte „Verkehrsentwicklungsplan für den Großraum Würzburg“ kommt zu dem Ergebnis, dass die aus den überregionalen Verflechtungen – auch im Zusammenhang mit der Wiedervereinigung Deutschlands – entstehenden Verkehrsprobleme nicht allein durch einen sechsstreifigen Ausbau der BAB 3 und der BAB 7 gelöst werden können. (s. Machbarkeitsstudie Mai 2001).“

#### 2.1

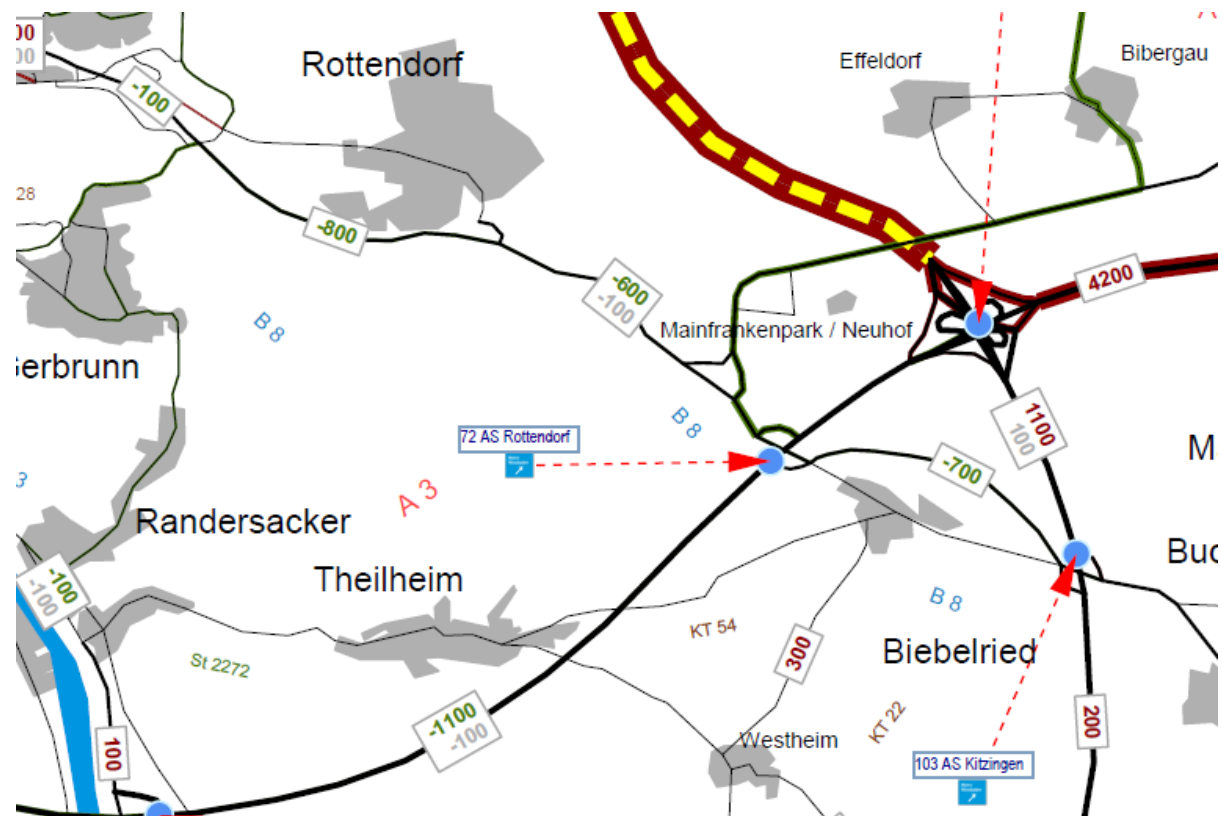
##### Autobahnnetz bei Würzburg

Die vorgelegte Planung erreicht weder als Gesamtprojekt noch in den vorgesehenen Teilprojekten eine spürbare Entlastung des Autobahnnetzes bei Würzburg.

Dies geht aus der von der Straßenbaubehörde vorgelegten Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019 hervor.

Demnach kommt es selbst bei Fertigstellung des Gesamtprojektes B26n auf der A3 nach der Anschlussstelle WÜ/West (bei Kist) nur um eine Verkehrsabnahme von 4.700 KFZ.

Dies ist bei einem Gesamtverkehrsaufkommen von 99.200 KFZ (17.000 SV) nicht spürbar und nicht relevant. (vgl. Plan 13, Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019)

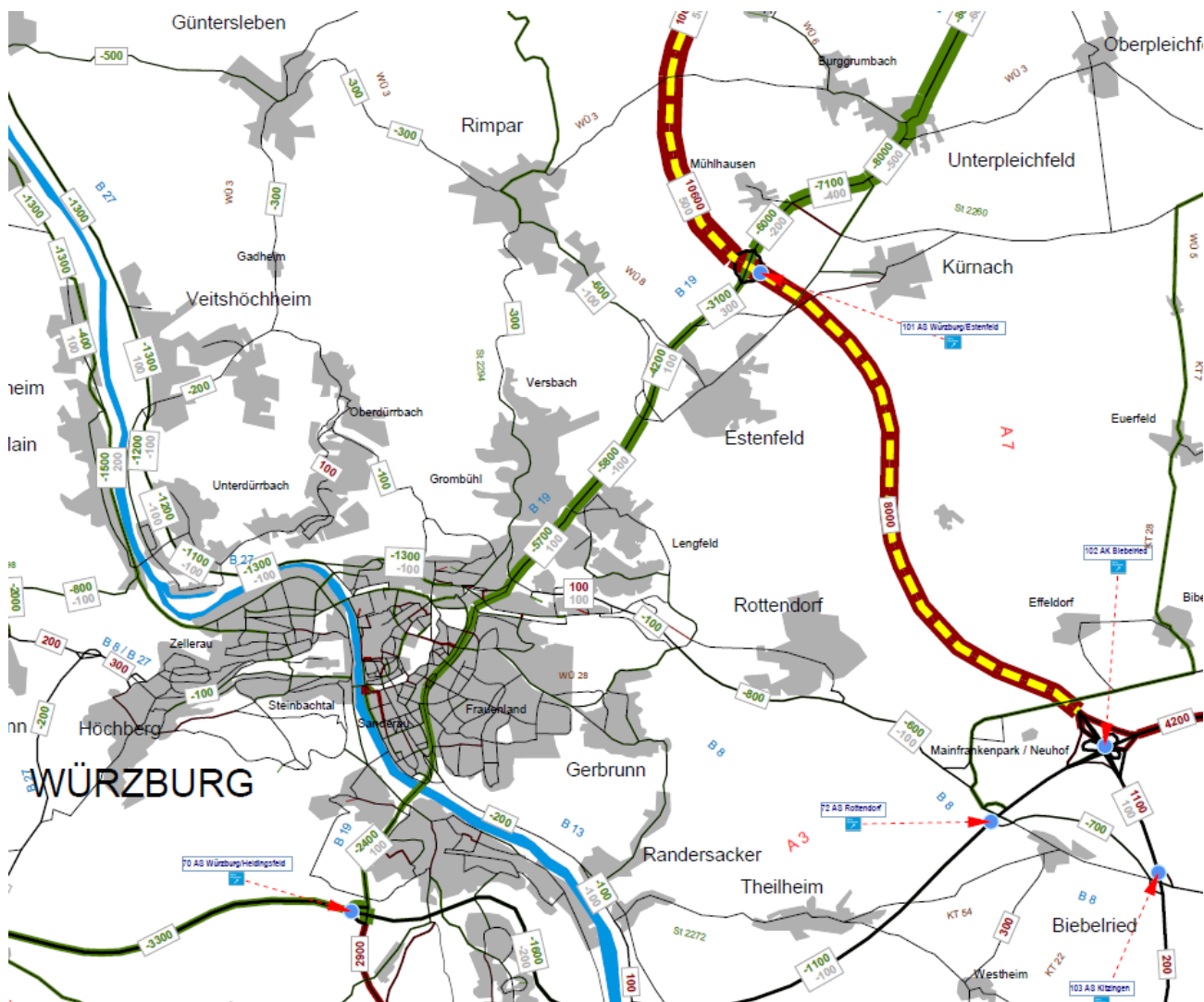


Die Verkehrsabnahme auf der B19 (auch durch die Würzburger Innenstadt) ist eine Folge des Ausbaues der A7 und nicht der B26n. Dies wird schon durch einen Blick auf die Planunterlage 10 klar. Hier ist dargestellt, dass das Projekt B26n nur bis zum 3. BA verwirklicht, die A7 jedoch schon fertig ausgebaut dargestellt wird. (vgl. Plan 10, Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019)

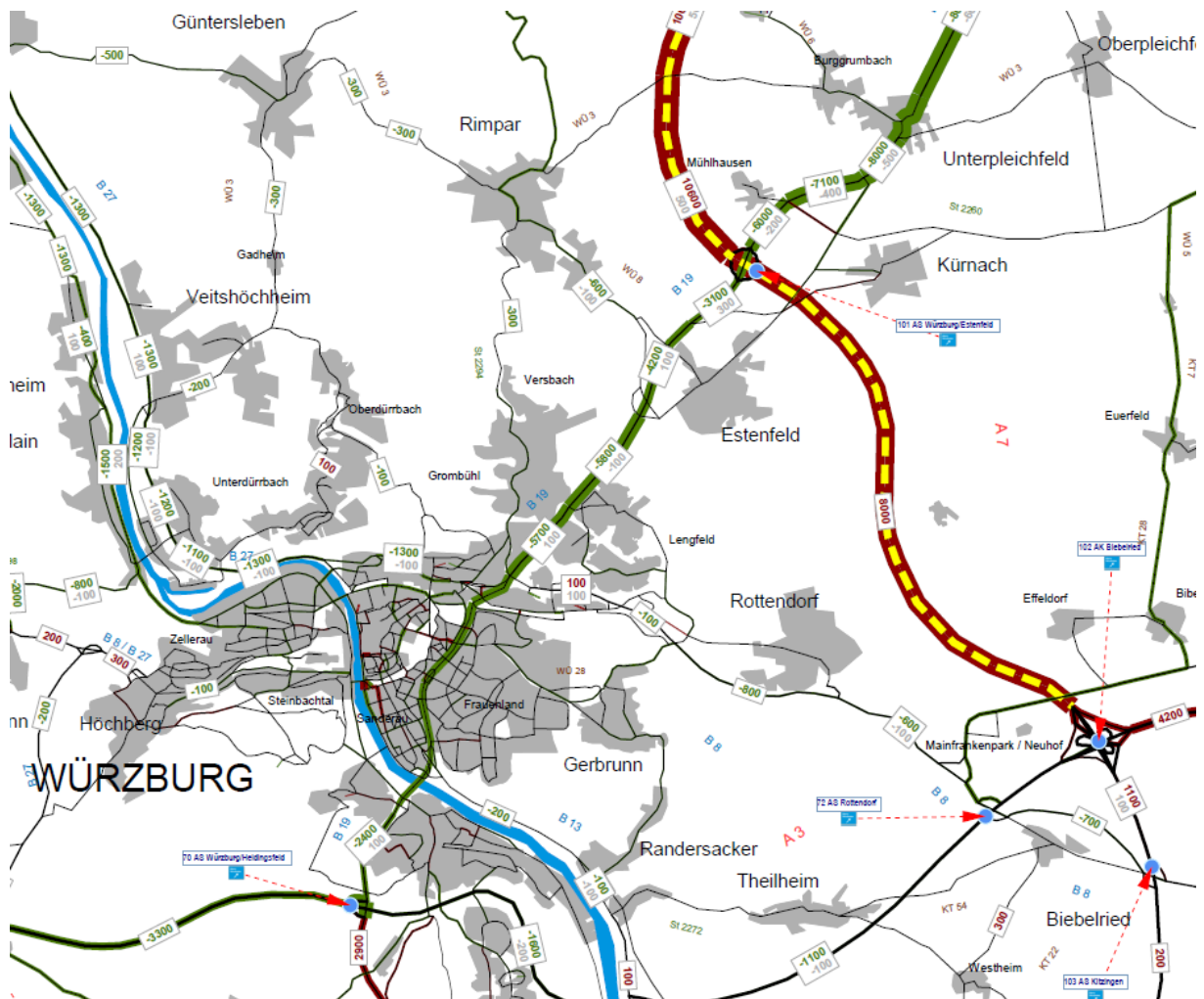
Weitere relevante Entlastungen gibt es auch im weiteren Stadtgebiet Würzburg nicht (vgl. Plan 11, Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019).

**Fazit: Das Projekt B26n hat weder für die Autobahnen um Würzburg, noch für die Verkehre in der Stadt eine entlastende Wirkung. Das Planungsziel wird durch die B26n nicht erfüllt!**

**Ausschnitt Plan 10, Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019**



## Ausschnitt Plan 11, Verkehrsuntersuchung vom Mai 2019:



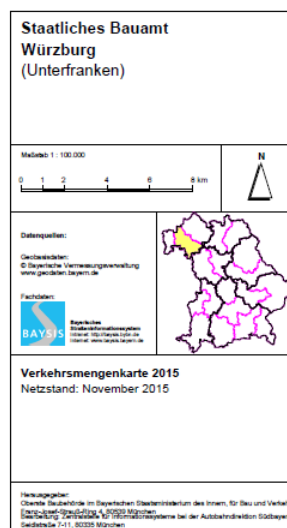
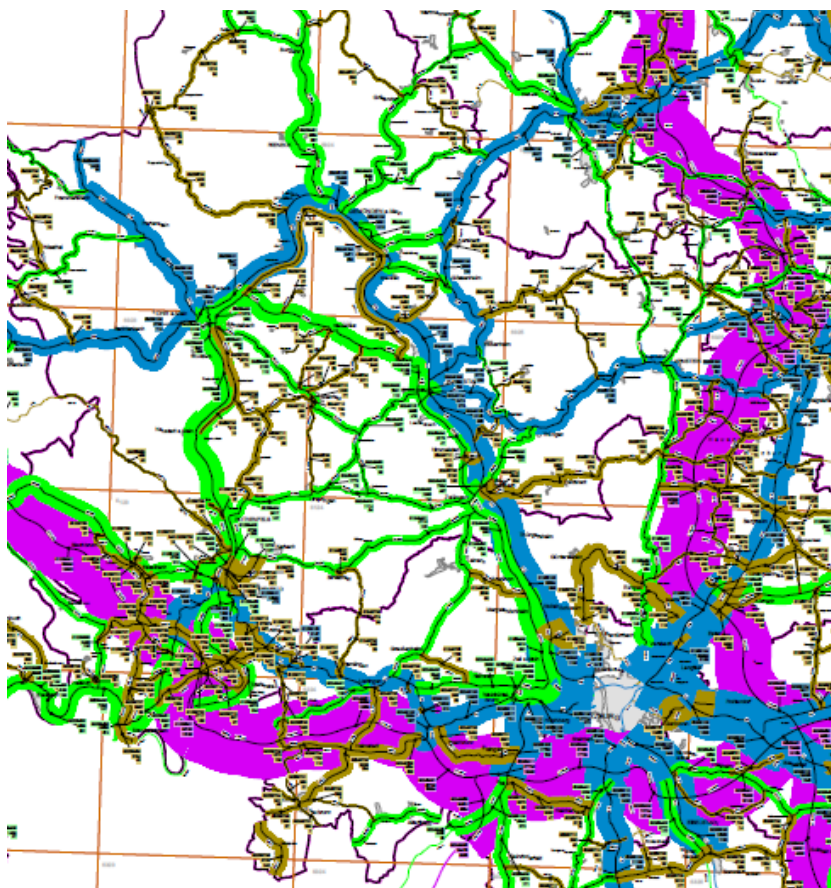
### 2.2.

#### Leistungsstarke Verbindung nördlich von Würzburg und in Main-Spessart

Aus dem BVWP:

„Zudem fehlt eine leistungsstarke Verbindung im Raum nördlich von Würzburg und im Landkreis Main-Spessart, um die dortigen Zentren Karlstadt, Lohr am Main und Gemünden bedarfsgerecht an das Fernstraßennetz anzubinden“

Ein Blick auf die Verkehrsmengenkarte von 2015 (Ausschnitt siehe unten) zeigt dass der Landkreis durch die B26, die B26, die B276 und zahlreiche Staatsstraßen gut und in alle Himmelsrichtungen erschlossen ist.



## 2.3

Der Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf führt außerdem an:

„Daneben soll die B 26n zusätzlich die Standortvoraussetzungen in weiten Teilen des Landkreises Main-Spessart verbessern. Die Einzugsbereiche vor allem der Mittelzentren Karlstadt und Lohr a. Main samt allen wesentlichen zentralen Orten liegen. Ihre verkehrliche Stärkung ist ein wichtiges Anliegen des Planungsverbands. Schließlich wird die B 26n auch zur Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten, insbesondere des Unterzentrums Arnstein und des Mittelzentrums Karlstadt, führen.“ (S. 19)

### 2.3.1

#### Mittelzentren relativ autobahnfern

Dies ist so nicht richtig:

Von Lohr auf die A3 bei Marktheidenfeld /Altfeld sind es 22 km. Dafür benötigt man laut Routenplaner 21 Minuten. Von Lohr auf die A3 bei Weibersbrunn sind es 26 km. Dafür benötigt man laut Routenplaner 22 Minuten. Auch durch die B26n rückt Lohr nicht näher an eine Autobahn heran. Für Karlstadt und Gemünden gilt ähnliches.

### 2.3.2

#### „Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten(?)“

Es ist auch nicht richtig bzw. nur ein Teilaspekt, dass durch die B26n zahlreiche Ortsdurchfahrten entlastet würden.

Im Erläuterungsbericht S. 23 heißt es dazu:

„Mit einer Teilrealisierung der B 26n in einem 1. Bauabschnitt vom Ende der heutigen B26a bis zur Kreisstraße MSP 6 westl. von Arnstein (AS Arnstein-West) erfahren insbesondere die Ortsdurchfahrten der Stadt Arnstein mit dessen Stadtteilen Heugrumbach und Müdesheim eine maßgebliche Entlastung.“

Vergleicht man die Zahlen für Arnstein aus der Verkehrsprognose mit den DTV-Mittelwerten,

fällt auf, dass die Verkehrszahlen in Arnstein, den durchschnittlichen Verkehrsbelastungen auf Bundesstraßen in Main-Spessart entsprechen.

Arnstein

Status Quo 2015 (aus Verkehrsuntersuchung Mai 2019): 6500/500 Kfz/24h

Verkehrsprognose 2035 (aus Verkehrsuntersuchung Mai 2019): 6800/500 Kfz/24h

Bayerische Staatsbauverwaltung  
Zentralstelle für Informationssysteme



## SVZ 2015 - DTV-Mittelwerte

Lkr Main - Spessart

|               | Jahr 2015<br>(Kfz/24 h) |      |     | Veränderungen zu 2010<br>(Prozent) |      |       | Jahr 2010 *<br>(Kfz/24 h) |      |     |
|---------------|-------------------------|------|-----|------------------------------------|------|-------|---------------------------|------|-----|
|               | Kfz                     | LV   | SV  | Kfz                                | LV   | SV    | Kfz                       | LV   | SV  |
| Bundesstraßen | 6626                    | 6174 | 452 | -3,7                               | -2,0 | -21,8 | 6880                      | 6302 | 578 |
| Staatsstraßen | 3506                    | 3339 | 167 | -3,9                               | -2,9 | -20,2 | 3647                      | 3438 | 209 |
| Kreisstraßen  | 1445                    | 1366 | 79  | -0,2                               | -0,2 | 0,0   | 1448                      | 1369 | 79  |

\* Mittelwert aus FS und OD

Datenquelle: Ergebnistabelle BASt SVZ 2015 vom 30.08.2017  
Stand: 08.09.2017

[www.baysis.bayern.de](http://www.baysis.bayern.de)

Tatsächlich ist erkennbar, dass die Verkehrsentlastung für Arnstein mit einer Belastung anderer Ortsdurchfahrten (in denen teilweise mehr Ahnwohner an der OD wohnen) „erkauft“ wird,

Mit Bauabschnitt 1: Karlstadt, Arnsteiner Str.: +700 Kfz/24h, Duttenbrunn +800 Kfz/24h....

Nach Bauabschnitt 2: Rohrbach +600 Kfz/24h, Waldzell +900 Kfz/24h,  
Karolingerbrücke Karlburg +5600/900 Kfz/24h,  
Lohr/Rechtenbacher Str. u. Rechtenbach +2100/600 Kfz/24 h

Nach Bauabschnitt 3: Rechtenbach +1300/500 Kfz/24h

Nach Bauabschnitt 4: Stettbach +1100 Kfz/24h,  
Arnstein Richtung Büchold +2600/300 Kfz/24h,  
Lohr Partensteiner Str. und auch Partenstein +700/200 Kfz/24h

Einige dieser Ortschaften (Rechtenbach, Partenstein) haben heute schon deutlich höher Verkehrsbelastung, als Arnstein.

**Fazit: Die Argumentation zur Verkehrssituation in Main-Spessart ist so nicht richtig. Durch die Entlastung einiger weniger Menschen im Werntal kommt es zu teilweisen massiven Mehrbelastungen in vielen**



anderen, bereits jetzt schon hochbelasteten Ortschaften, mit zum Teil langen Ortsdurchfahrten und vielen Anwohnern.

**Gesamtfazit:**

Wie unter 1. dargestellt, sind die von der Straßenbaubehörde vorgelegte Planung zum 1. BA nicht geeignet die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses zu erfüllen. Die Maßgabe „Prüfauftrag“ wurde von den Straßenplanern für dem 1. BA nicht oder nur oberflächlich erfüllt. Schutzgüter würden durch die Planungen trotz Hinweisen in der LPB weiterhin stark belastet. Gerade bei den Schutzgütern Klima und Fläche werden lediglich die Abwägungen der Straßenplaner vorgelegt. Wissenschaftlich fundierte Aussagen fehlen.

Wie unter 2. dargestellt, sind die Planungen sowohl des 1. BA als auch des Gesamtprojekts nicht geeignet die im BVWP noch die im Regionalplan benannten Ziele zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund erklären wir für unsere Mitglieder und Mitgliedsgemeinden, dass die Planfeststellung für das Projekt aus den o. g. Gründen abzulehnen ist.

Zudem sehen wir in der Planung erhebliche Mängel im Umgang mit dem gerade in Unterfranken sichtbaren Klimawandel und regen an zu überprüfen, ob die Festsetzung in der LPB Seite 217

„Die landesplanerische Beurteilung gilt nur so lange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern.“ nicht auch im Hinblick auf die Klimaerhitzung in Unterfranken anzuwenden ist.

Denn in Unterfranken haben sich die klimatischen Grundlagen seit Ergehen der LPB im Dezember 2011 wesentlich geändert. Es gab seitdem mehrere Hitzerekordjahre in Folge, mehrere Dürrejahre in Folge, mehrere Jahre ohne Grundwasserneubildung in Folge. Die Auswirkungen sind bereits an Dauerkulturen und dem Wald deutlich festzustellen. In manchen Regionen Unterfrankens, auch in Orten entlang der Trasse, ist die „magische“ Marke von 2° Temperaturerhöhung bereits erreicht.

Wir regen somit hilfsweise an, ein erneutes Raumordnungsverfahren durchzuführen, bzw. die LPB unter Berücksichtigung dieser Klimafaktoren neu zu erarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Günter Koser  
1. Vorsitzender

Armin Beck  
Stellv. Vorsitzender

Hans Fiederling  
Stellv. Vorsitzender

Katharina Vautrin-Hofmann  
Schriftführerin