

Zusammenfassung des Gesprächs im bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in 80539 München, Franz-Josef-Strauß-Ring 4  
am 12.09.2019 von 13:00 Uhr bis 15:00 Uhr

Teilnehmer:

Herr Ministerialdirektor Helmut Schütz (Amtschef)  
Herr Ministerialrat Peter Weywadel (Referat 47)  
Herr Baudirektor Dr. Stefan Lehner (staatl. Bauamt Würzburg)  
Herr Ministerialrat Manfred Kinberger (Referat G7)  
Herr Erwin Scheiner (BI gegen die B26n, Bund Naturschutz Bayern)  
Frau Katharina Vautrin-Hofmann (BI gegen die B26n)  
Herr Reinhard Rauch (BI gegen die B26n)

Herr Schütz spricht zu Beginn den gesellschaftlichen Wandel hin zu mehr Klimaschutz und geändertem Individualverkehr an. So bewerten inzwischen 83% der Bevölkerung ihren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck als wichtig. Eine veränderte Einstellung zum Individualverkehr ist in Städten, vor allem bei jungen Menschen, deutlich festzustellen. Der Individualverkehr verlagert sich weg vom Kfz und hin zum ÖPNV und Fahrrad. Auf dem Land hat der Prozess ebenfalls begonnen. Allerdings wird hier das eigene Kfz weiterhin eine stärkere Rolle spielen.

Zu diesen Aussagen von Herrn Schütz herrscht Konsens.

Zum Projekt B26n sagte Herr Schütz: "Der durchgängige Bau der B26n mit 2-/3-streifigem Querschnitt von der A7 bis zur A3 ist der Auftrag der Politik gemäß BVWP2030. Die ausführenden Behörden arbeiten gemäß dem Auftrag an der durchgängigen Realisierung in verschiedenen Planungs- und Bauabschnitten. Anders als in der alten Planung ist die B26n nun keine Autobahn mehr bzw. hat keinen autobahnähnlichen Aufbau."

Herr Weywadel erläutert zur B26n: „Der 2-/3-streifige Querschnitt ist das Resultat aus dem Prüfauftrag aus der landesplanerischen Beurteilung. Die B26n verfolgt in dieser Bauform nicht mehr das Ziel einer Entlastung der A7 und des Biebelrieder Kreuzes, um den 6-streifigen Ausbau von A7 und A3 zu vermeiden."

Herr Weywadel erklärte weiter, dass die B26n mit dem geänderten Querschnitt eine geringere Entlastung für Würzburg bringen werde. Dies ist in der jetzt geplanten Form auch nicht mehr eine vorrangige Zielsetzung der B26n.

Auf Nachfrage der BI, Verkehrszahlen zum Planfall mit sechsstreifigem Ausbau der A 3 und der A 7, jedoch ohne B 26n zu erhalten, stellt Herr Dr. Lehner in Aussicht, entsprechende Zahlen bei der Autobahndirektion Nordbayern anzufragen. Im Zuge der Planungen für den sechsstreifigen Ausbau der A 7 könnten dort entsprechende Prognosen vorliegen.

Auf die Aussage der BI, dass die B26n in der heutigen Zeit nicht mehr notwendig sei, weil 5 min Fahrzeiterparnis zur A70 keinen Standortvorteil bringen würden und das Geld besser in den Ausbau der digitalen Infrastruktur investiert werden müsste, antwortete Herr Schütz: "Die gegenwärtige Planung und Bauabsicht der B26n ergibt sich aus dem BVWP, u.a. in Folge der Forderung der IHK Würzburg-Schweinfurt und Politikern aus dem Landkreis Main-Spessart."

„Gewählte Mandatsträger aus dem Kreis-Main-Spessart fordern die B26n als Entlastung für die Werntalgemeinden und zur Verbesserung der Anbindung des Landkreises Main-Spessart an das Autobahnnetz".

Herr Dr. Lehner fügte auch die wahrgenommene Zustimmung im Kreistag Main-Spessart hinzu.

Die Antwort der BI-Vertreter, dass sich der ebenfalls betroffene Landkreis Würzburg mit großer Mehrheit gegen die B26n ausspricht, was auch jüngst durch Herrn Landrat Nuß bekräftigt wurde, und dass die Bürger von Karlstadt 2010 in einem Bürgerentscheid in der Stichfrage mehrheitlich die B26n abgelehnt hatten, war bekannt bzw. wird zur Kenntnis genommen.

Auf die Frage mit welchen Baukosten für die B26n gerechnet werde, antwortete Herr Weywadel, dass aufgrund der allgemeinen Kostensteigerungen im Straßenbau mit nunmehr ca. 70-80% höheren Baukosten bei der Mehrzahl der BVWP-Projekte zu rechnen sei, als im BVWP2030 beziffert. Eine aktualisierte Kostenschätzung für die B 26n liegt derzeit aber noch nicht vor.

Herr Dr. Lehner geht auf Nachfrage auch auf die neue Verbindungsstraße zwischen der Ortsumfahrung Wiesenfeld und der Staatsstraße Steinfeld-Lohr (die sog „MSP-Spange“) ein. "Hier werden mehrere mögliche Varianten durch das Staatl Bauamt geprüft", so Herr Dr Lehner.

"Die über Steinfelder Gemeindegebiet verlaufenden Varianten werden in die Suche nach der verträglichsten Lösung einbezogen. Aufgrund der Gegebenheiten in diesem Bereich wie z.B. Umwelt- und Artenschutz oder Bodendenkmäler erfolgt die Festlegung in enger Abstimmung und in Gesprächen mit den betroffenen Gemeinden und Behörden."

Auf Hinweis, dass der Bau der B26n u. a. für Rechtenbach, Hain und Laufach und weitere Gemeinden eine Verkehrszunahme bewirken würde, erklärt Herr Schütz, dass der BVWP Umfahrungen für Rechtenbach und eine Tunnelumfahrung für Laufach im weiteren Bedarf vorsieht.

Zur Finanzierung aller Teil-Projekte der B26n aus dem Bundeshaushalt oder auch der MSP-Spange aus dem bayerischen Staatshaushalt erläutert Herr Schütz, dass hier immer das Prinzip der Mittelfreigabe nach den jeweiligen haushaltspolitischen Gegebenheiten gilt.

Zum Ende des Gesprächs führte Herr Dr. Lehner das weitere Vorgehen für die Anbindungen an bestehende Straßen und die Bewertung der verschiedenen Varianten der Verkehrsführung der B26n und Zubringerstraßen rund um Karlstadt aus.

"Diese Festlegungen erfolgen wie auch in der Vergangenheit in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Karlstadt."

Das Gespräch fand in einer sachlichen Atmosphäre statt.