

Verein Bürger und Kommunen gegen die
Westumgehung Würzburg (B26n) e.V.
1. Vorstand Günter Krönert, Duttenbrunn

Newsletter 2018/07
12.07.2018

Westumgehung
B26n



Nein Danke!

Sehr geehrte Vereinsmitglieder,
Liebe Leserin, lieber Leser,

seit dem letzten Newsletter im Mai 2018 hat sich einiges getan.
Wir vom Verein haben eine Petition zur sofortigen Entlastung von Ortsdurchfahrten gestartet. Das staatliche Bauamt hat Vorschläge für eine Verkehrsentslastung von Lohr vorgelegt, da der Raum Lohr nach Bau des 1. Abschnitts der B26n wesentlich stärker belastet würde. Grund genug Sie/Euch über den Stand der Dinge zu informieren.

Widerstand gegen den durchgängigen Bau der B26n bleibt geschlossen

In unserem letzten Newsletter haben wir den Planungsstand der B26n laut Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgestellt. Den darin enthaltenen durchgängigen Bau der B26n in 3-streifiger Ausführung als überregionale Verbindung zwischen der A7 und der A3 lehnt unser Verein weiterhin strikt ab. Dafür gibt es keinerlei Bedarf!
Als überregionale Verbindung fordern wir, übrigens genauso wie viele Anliegergemeinden an der A7, den sechsspurigen Ausbau der A7 zwischen dem Dreieck Werneck und dem Kreuz Biebelried. Beim Ausbau muss ein wirksamer Lärmschutz eingebaut werden, um die Anwohner an der A7 vom Verkehrslärm zu entlasten. Der sechsspurige Ausbau der A7 würde auch die Verkehrszahlen im Werntal verringern. Eine Sperrung der parallel zur A7 verlaufenden B19 für den überregionalen Schwerlastverkehr befürworten wir ebenfalls.

Unsere gemeinsame Protestveranstaltung mit dem BN Bayern am 09.05.2018 in Waldbrunn war in dieser Hinsicht sehr erfolgreich. Alle Politiker aus dem Landkreis Würzburg haben parteiübergreifend ihre Ablehnung der B26n erneuert. Richard Mergner, Vorsitzender des BN Bayern, sprach am 09.05.2018 von einer überholten „Dinosaurierplanung B26n“. Einen Bericht zu den Veranstaltungen am 09.05.2018 mit dem BN Bayern findet ihr auf unserer Homepage unter <https://b26n.org/pressemitteilungen-52/bn-bayern-lehnt-%C3%Bcberholte-planung-der-b26n-ab.html>

Salamitaktik zum Bau der B26n führt zu immer neuen Problemen

Die politischen Befürworter der B26n sitzen im Raum Main-Spessart. Sie argumentieren mit der Entlastung des Werntals und fordern den schnellen Bau des nördlichen Abschnitts zwischen der A7 und Karlstadt. Dabei ignorieren sie, dass der Bau große Probleme für das nachgelagerte Straßennetz zwischen Karlstadt und der A3 nach sich zieht, weil die B26n Verkehr von der Autobahn in diesen Bereich ziehen würde.

Alexander Hoffmann hat in einem Zeitungsartikel am 12.04.2018 in der Mainpost Mehrverkehr durch die B26n in der Region in Frage gestellt. Wörtlich schreibt er: „Durch die B 26 n ergeiße sich aber nicht grundsätzlich mehr Verkehr in die Region“.

Die Karten vom staatl. Bauamt Würzburg bestätigen hingegen die Verkehrszunahme in der Region durch eine B26n. Herr Dr Fuchs vom staatl. Bauamt hat deshalb am 27.06.2018 auf einer Bürgerversammlung in Lohr vorgestellt, wie der zusätzliche

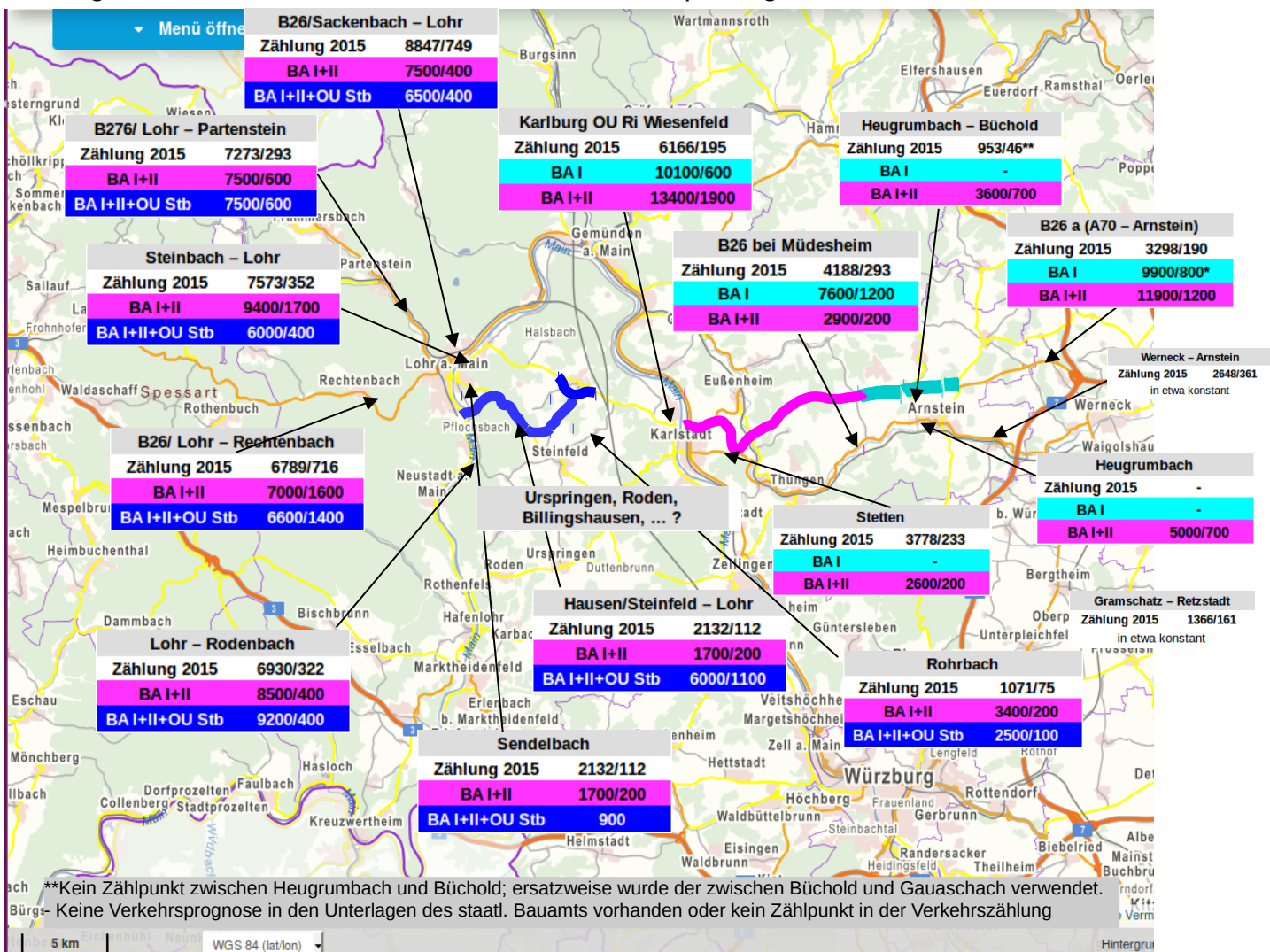
Transitverkehr durch eine B26n über eine Umfahrung von Sendelbach und Steinbach um Lohr herum abgeleitet werden soll.

Die Umfahrung würde ab Wiesenfeld der bestehenden Kreisstraße nach Hausen bis etwa zur Hälfte folgen. Dann das Waldgebiet und das Buchental auf Steinfelder Gemarkung mit einer neuen Straße durchschneiden. Etwa bei der Buchenmühle auf die bestehende Staatsstraße von Hausen nach Lohr treffen und dieser bis oberhalb des Sendelbacher Sportplatzes folgen. Ab dort würde dann eine neue Straße durch das Waldgebiet um Sendelbach herum zu einer 3. Mainbrücke zwischen Sendelbach und Pflochsbach führen.

Auf der Grafik haben wir diese Umfahrung eingezeichnet und die Verkehrszahlen vom staatl. Bauamt aus Mai 2017 und aus der Veranstaltung in Lohr (Juni 2018) mit den offiziellen Zahlen der letzten Verkehrszählung aus 2015 verglichen.

- Auf weißem Hintergrund sind die Verkehrszahlen der Verkehrszählung 2015 zu sehen
- Auf hellblauen Hintergrund die Verkehrszahlen nach Bau des 1. Bauabschnitts der B26n zwischen der A7 und Müdesheim. Die zugehörige Straße ist in gleicher Farbe dargestellt.
- In Magenta ist der 2. Bauabschnitt zwischen Müdesheim und Karlstadt zu sehen. In den magentafarbenen Kästen die Verkehrszahlen nach Bau dieses Abschnitts.
- In Dunkelblau ist die Ortsumfahrung von Wiesenfeld und die Umfahrung von Steinbach eingezeichnet. In den dunkelblauen Kästen sind die Verkehrszahlen nach Bau der B26n bis Karlstadt mit Umfahrung von Steinbach eingetragen.

Die Zahlen bedeuten immer die Anzahl der Kfz pro Tag, gefolgt von einem „/“ und dann die anteiligen Verkehrszahlen für den Schwerlastverkehr pro Tag.



Der Vergleich zeigt, dass die Ortsumfahrung Steinbach durch das Buchental nur einen Teil des zusätzlichen Verkehrs ableitet, der durch eine B26n in die Region geführt würde. Wesentliche Bereiche, die den verbleibenden Mehrverkehr aufnehmen müssen hat Dr. Fuchs auf seinen Karten nicht gezeigt. Dies betrifft Urspringen, Ansbach und Roden, genauso wie die Gemeinden Birkenfeld und Billingshausen. Inwieweit auch Mühlbach, Laudenbach, Stadelhofen oder Himmelstadt vom Mehrverkehr durch den 1. Abschnitt der B26n betroffen wären, lässt sich nicht erkennen. Da der zusätzliche Transitverkehr aber irgendwo westlich von Karlstadt abfließen muss, werden trotz der neuen Bundesstraße bei Sendelbach die Ortsdurchfahrten in der Region in Summe mehr be- als entlastet.

Anhand der Verkehrszahlen in Rohrbach ist erkennbar, dass zusätzlicher Verkehr durch eine B26n die Ortsdurchfahrten in Rohrbach, Steinfeld und Waldzell in Richtung Marktheidenfeld zur A3 benutzen würde.

In Steinbach würde trotz der Ortsumfahrung über das Buchental der Schwerlastverkehr gleich (400/Tag) bleiben; die Kfz-Gesamtanzahl verringert sich um ca -1.600 Kfz.

Die B26 bei Sackenbach würde um -2.400/-350 auf dann 6.500/400 Kfz pro Tag entlastet.

Die B276 in Richtung Partenstein würde durch mehr LKWs (+300/Tag) belastet.

Auf der B26 über Rechtenbach, Hain und Laufach würde sich der Schwerlastverkehr etwa verdoppeln (+700 LKW/Tag).

In Lohr selbst kann anhand des ein- und ausfahrenden Verkehr nur vermutet werden, dass trotz Ortsumfahrung Steinbach die Belastung annähernd konstant bleibt. Die Verkehrsströme in Lohr sollen in einem Verkehrskonzept Lohr bis 2020 geklärt werden. In diesem Konzept werden sicher genauere Verkehrsprognosen für Lohr selbst erstellt.

Wir beurteilen die Umfahrung Steinbach in Verbindung mit dem Bau des 1. Abschnitts der B26n als „Salamitaktik“ mit der man den zusätzlichen Verkehr einer B26n nur in der Region verlagert. Folgt man der „Salamitaktik“ der Straßenplaner wäre die Fortführung der Bundesstraße um Steinfeld als Zubringer Lohr bis Duttonbrunn und der zweite Abschnitt der B26n von Karlstadt zur A3 die logische Konsequenz.

Verlagerter Verkehr würde so mit immer neuen Straßen bekämpft. Wir halten dies für keine sinnvolle Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert. Es hat den Anschein als würden die Befürworter der B26n und das staatliche Bauamt durch die Straßenbaulobby gesteuert, anstatt den Straßenverkehr im Sinne der Bürger zu steuern.

Petition des Vereins zur sofortigen Entlastung von Ortsdurchfahrten

Anstelle von immer neuen Straßen zur Entlastung von Ortsdurchfahrten hat der Verein „Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung Würzburg (B26n) e.V.“ eine Petition beim Landkreis Main-Spessart eingereicht.

Wir möchten die Maut auf Bundesstraßen nutzen, um den überregionalen Schwerlastverkehr sofort und ohne Straßenneubau auf den vorhandenen Autobahnen zu bündeln.

Mit der Petition fordern wir u.a. Abschnitte der Staatsstraßen Thüngen-Retzbach-Billingshausen und Karlstadt-Wiesenfeld-Lohr für den überregionalen Schwerlastverkehr über 7,5 to zu sperren oder Nachtfahrverbote einzurichten.

Alle Details der Petition, die wir am 28.06.2018 dem Landrat von Main-Spessart übergeben haben, sind auf der Homepage des Vereins eingestellt.

<https://b26n.org/pressemitteilungen-52/entlastung-vom-schwerlastverkehr-jetzt.html>

Sollte die Petition erfolgreich sein, müsste der LKW-Transitverkehr zwischen der A7 und der A3 entweder die mautpflichtige Autobahn nutzen (wo er hingehört) oder die ebenfalls

mautpflichtige Strecke auf der Bundesstraße B26 über Gemünden in Kauf nehmen. Wenig Mautersparnis, wenig Kilometerersparnis und längere Fahrzeit über die B26 würde den Schwerlastverkehr auf die Autobahn zwingen. Dies würde nicht nur Rechtenbach und Steinbach entlasten, sondern auch das Werntal.

Mit Unterstützung oder Ablehnung der Petition wird sich zeigen, was die politisch Verantwortlichen aus dem Landkreis Main-Spessart wirklich wollen: einseitige Förderung der Straßenbaulobby oder wirkliche Entlastung für die verkehrsgeplagten Anwohner!?

Darüber hinaus appellieren wir an alle betroffenen Gemeinden sich nicht gegeneinander ausspielen zu lassen, sondern gemeinsam ein Verkehrskonzept für die Region zu erstellen und einen vorherigen Baubeginn der B26n bei Arnstein abzulehnen, weil dadurch vollendete Tatsachen geschaffen werden.

Alle Bürger und BürgerInnen fordern wir auf, die Entlastung durch eine B26n und die „Salamitaktik“ der Straßenbauer kritisch zu hinterfragen, da dieser am Ende mehr als 220 Hektar im Landkreis Main-Spessart und Würzburg zum Opfer fallen könnten. 220 Hektar wertvoller Natur-, Erholungs- und Freizeitflächen, die dann für immer unter Asphalt begraben wären. Gelegenheit für kritische Fragen zur B26n gibt es bei den Wahlveranstaltungen zur anstehenden Landtagswahl im Oktober sicher genug.

Ansonsten: genießt /genießen Sie den Sommer in unserer wunderbaren Region!

Herzliche Grüße aus der Vorstandschaft

die Vorstandschaft des Vereins Bürger und Kommunen gegen die Westumgehung/B26n e.V.

1. Vorsitzender Günter Krönert

Stellv. Vorsitzende: Waldemar Brohm, Hans Fiederling, Armin Beck

Vorstandsmitglieder: Barbara Mayer, Dr. Sonja Stahl, Wolfgang Rupp, Kassier Wolfgang Krönert, Erwin Scheiner, Schriftführer Reinhard Rauch

Verantwortliche für Öffentlichkeitsarbeit und Presseberichte: Katharina Vautrin-Hofmann

<https://b26n.org>