

# B 26n Würzburg – Unnötiger geht's nicht: Verkappte neue Autobahn in Salamitaktik

Nord-westlich von Würzburg soll eine neue, autobahnähnliche Bundesstraße gebaut werden, um über Karlstadt die beiden Autobahnen A 7 und A 3 zu verbinden. Das Ziel der B 26n ist, Würzburg vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Erreichbarkeit von Orten wie Karlstadt zu verbessern. Gutachten belegen aber, dass Ersteres kaum erreicht und Karlstadt durch den Bau zusätzlich mit Lärm belastet wird. Großräumige Verkehre um Würzburg wickeln bereits die Autobahnen A 3 und A 7 ab, die zurzeit auch noch ausgebaut werden. Die zwei-bis dreispurige Bundesstraße würde zudem in der Region Würzburg große, zusammenhängende Lebensräume für Wildtiere sowie wertvolle Naturschutzgebiete zerschneiden und enorme Flächen verbrauchen. Doch die Landesregierung in Bayern hält an dem mehr als 170 Millionen Euro teuren Projekt fest.



## Kurzsteckbrief

Die B 26n in Bayern soll von der A 7 bei Werneck bis zur A 3 bei Kist westlich von Würzburg auf 41 Kilometer mit zwei bis drei Fahrstreifen neu gebaut werden. Das Teilstück zwischen der A 7 und Karlstadt wurde von der Landesregierung in den Vordringlichen Bedarf gehoben und soll bis 2030 gebaut werden. Das zweite Teilstück von Karlstadt zur A 3 befindet sich im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und soll nach 2030 gebaut werden.

Länge: 41,5 km	Kosten (2014): 172 Mio. €	Vordringl. Bedarf / Weiterer Bedarf mit Planungsrecht NKV: 5,6
Neubau 2 bzw. 3 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 10.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“	Städtebaul. Bedeutung: „mittel“

\*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Umweltfolgen: Erhebliche zusätzliche Landschaftszerschneidung. „Hohe Umweltbetroffenheit“

Gegenargument: Nur 7 Prozent Verkehrsentslastung von Würzburg erwartet; zusätzliche Verlärmung von Karlstadt

Alternative: Vorhandene A 7 und A 3 sind ausreichend.

### **Herabstufung zur Bundesstraße löst Probleme nicht**

Gegen die B 26n gab es bereits 2010 in Karlstadt ein erfolgreiches Bürgerbegehren. Als taktisches Zugeständnis stufte die Landesregierung die Westtangente von einem vierspurigen Autobahneubau auf eine dreispurige Bundesstraße herab. Im Endergebnis macht das jedoch keinen signifikanten Unterschied. Die negativen Folgen sind dieselben, die Möglichkeit eines nachträglichen Ausbaus auf vier oder mehr Spuren zu einer neuen Autobahn besteht weiter.

Auch die Einstufung der Strecke südlich Karlstadt in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ stellt keine wesentliche Änderung dar. Das Projekt wird weiter geplant und kann jederzeit in den vordringlichen Bedarf gehoben werden.

### **B 26n bringt mehr statt weniger Belastung**

Das Projekt B 26n ist für den Fernverkehr nicht notwendig, da die A 3 und die A 7 bereits ausreichende Fernstrecken darstellen. Der Ausbau der A 3 zwischen Aschaffenburg und Nürnberg auf sechs Spuren ist im BVWP 2030 als laufend und fest disponiert geplant. Zudem ist ein Ausbau der A7 auf sechs Spuren im Bereich zwischen Werneck und Biebelried vorgesehen. Vor diesem Hintergrund gibt es keinen Bedarf für die B 26n. Im Gegenteil: Sie konterkariert die verkehrspolitisch sinnvolle Bündelung der Verkehre auf leistungsstarke Hauptachsen. Die B 26n würde zudem den Verkehr in Würzburg nur um sieben Prozent entlasten, an anderer Stelle aber Zusatzbelastungen auslösen: Im Landkreis Main-Spessart bewirkt sie starken Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung, der über untergeordnete Straßen viele Gemeinden belasten würde.

### **Flächenverbrauch und Eingriffe in den Naturschutz**

Das bayrische Landesentwicklungsprogramm will angeblich dem Flächenverbrauch Einhalt gebieten. Die Planung des Projekts B 26n sollte deshalb nach Beenden der Umweltverträglichkeitsstudie eingestellt werden. Dies geschah jedoch nicht. Der Bau der 42 Kilometer langen Trasse für die B 26n und der B 276-Zubringer würden insgesamt 216 Hektar direkt beanspruchen, was 300 Fußballfeldern entspricht.

Eine Konsequenz des Neubaus wäre die massive Schädigung des Naturschutzgebietes Grainberg-Kalbenstein. Das etwa 302 Hektar große Areal ist ein komplexer Trockengebietverbund. Grainberg-Kalbenstein ist eines der ersten Naturschutzgebiete Unterfrankens, in dem schützenswerte Muschelkalkbastionen, Buntsandsteinterrassen, Weinbergsmauern, Säume, Hecken, Flugsande,

Wärmeliebende Wälder, verschiedene Trockenrasen und Ackerwildkraut-Standorte zu finden sind. Die Jagdverbände klagen bereits jetzt über eine zunehmende Zerschneidung der Lebensräume für das Wild. Wildunfälle häufen sich schon jetzt – die B 26n würde als völlig neue Verkehrslinie diesen Effekt weiter verstärken.

Auch gibt es in den mainfränkischen Ebenen wertvolle Anbauflächen mit fruchtbaren Böden und ertragreiche Weinberge. Diese haben unschätzbaren Wert für die regionale Nahrungsmittelproduktion und für die Rohstoff- und Energiegewinnung der Zukunft.

### **Keine Verbesserung der Wirtschaftsstruktur**

Ein vom Kreistag Main-Spessart in Auftrag gegebenes Wirtschaftsgutachten kommt zu dem Schluss, dass die wirtschaftliche Zukunft des Landkreises überwiegend nicht im produktiven Großgewerbe liegen wird, sondern mehr im Dienstleistungsbereich und der Datenverarbeitung. Die Verkehrsprognosen gehen in der Region von einem stagnierenden bis abnehmenden Verkehrsaufkommen aus. Eine autobahnähnliche Bundesstraße ist nicht erforderlich, wohl aber zahlreiche sogenannte weiche Standortfaktoren, die es zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt.

Die Baukosten und die künftigen Unterhaltungskosten werden wegen aufwendiger Brückenbauten viel höher ausfallen als kalkuliert. Diese Mittel sollten in die Instandsetzung und Erneuerung bestehender Brücken gesteckt werden.

### **Alternativen**

Der BUND hält die vorhandenen Autobahnen in der Region für ausreichend für den Fernverkehr. Eine stärkere Verkehrszunahme ist weder zu erwarten noch wäre sie klimaverträglich. Als lokale Maßnahme zur Verkehrsreduzierung sollte die Bahnstrecke Waigolshausen-Gemünden ausgebaut werden. Auch das regionale Straßennetz sollte instandgehalten und gegebenenfalls ertüchtigt werden.

### **Fazit**

Die Bundesstraße B 26n darf nicht gebaut werden. Die Schäden an Natur und auch an betroffenen Städten sind zu hoch, ein Bedarf ist hingegen nicht gegeben.

### **Kontaktperson**

Erwin Scheiner, Landes-AK Verkehr BUND Naturschutz in Bayern, Mail: [erwin.scheiner@t-online.de](mailto:erwin.scheiner@t-online.de)