

Dipl.-Geograph Robert Ulzhöfer
Verkehrsplaner
Schmiedberg 1
85656 Buch a. B.
Tel. 08124 – 444173
22. Juli 2009

Stellungnahme zur Verkehrswirksamkeit der geplanten B26neu auf das Würzburger Straßennetz

Anlass

Die Planung der Westumgehung (B26neu) im Nordwesten von Würzburg sorgt seit vielen Jahren für eine lebhafte Diskussion über das Für und Wider. Mehrere Gutachten über die Verkehrswirksamkeit dieser autobahnähnlichen Bundesstraße wurden vom Staatlichen Bauamt Würzburg beziehungsweise der Regierung von Unterfranken in Auftrag gegeben.

Die hier vorliegende Stellungnahme soll eine Reihe von aufgeworfenen Fragen zur realen Entlastung des Würzburger Straßennetzes beantworten helfen. Darüber hinaus werden Besonderheiten der Trassenführung der B26neu, die sich auf das Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet von Würzburg auswirken können, angesprochen.

Vorliegende Verkehrsgutachten

Die Großräumige Verkehrsuntersuchung zur Planung der Bundesstraße 26 neu wurde im Juli 2007 von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft vorgelegt. Diese Verkehrsuntersuchung dient dem Staatlichen Bauamt als Beleg für die Notwendigkeit der B26 neu. Als Grundlage für diese Verkehrsuntersuchung wurden unter anderem der Verkehrsentwicklungsplan für den Großraum Würzburg aus dem Jahr 1995, die Verkehrsuntersuchung für die Autobahn A3 Aschaffenburg - Würzburg aus dem Jahr 2003, die Untersuchung zum Übereckverkehr der Autobahnen A7 Nord und A3 West aus dem Jahr 2005, die Pilotstudie LKW-Transitverkehr Würzburg aus dem Jahr 2006 sowie diverse Daten der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herangezogen.

Zur Methodik des Gutachters Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft kann festgestellt werden, dass neben eigenen Erhebungen (Zählungen und Befragungen) auch Daten aus vergangenen Erhebungen verwendet und für den aktuellen Bezugszeitpunkt hochgerechnet wurden. Datenmaterial zur Bevölkerungsentwicklung wie auch zur städtebaulichen Entwicklung – hierunter fällt vor allem die Ausweisung weiterer Gewerbegebiete – dienten als Anhaltspunkte für die Hochrechnung. Es wurden Fahrtenmatrizen getrennt für den PKW- und den LKW-Verkehr errechnet.

Für den Prognosefall 2020 wurde die raumstrukturelle und demographische Entwicklung sehr detailliert auf Kreisbasis dargestellt. Auch allgemeine Faktoren zur Verkehrsentwicklung wurden berücksichtigt.

Im Gutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft aus dem Jahre 2007 wird darauf verwiesen, dass die Befragungsdaten aus dem Jahre 1992 bereits rund 15 Jahre alt sind. Auf S. 15 des Erläuterungsberichts wird jedoch festgestellt, dass es in den relevanten Räumen weder strukturelle Änderungen noch

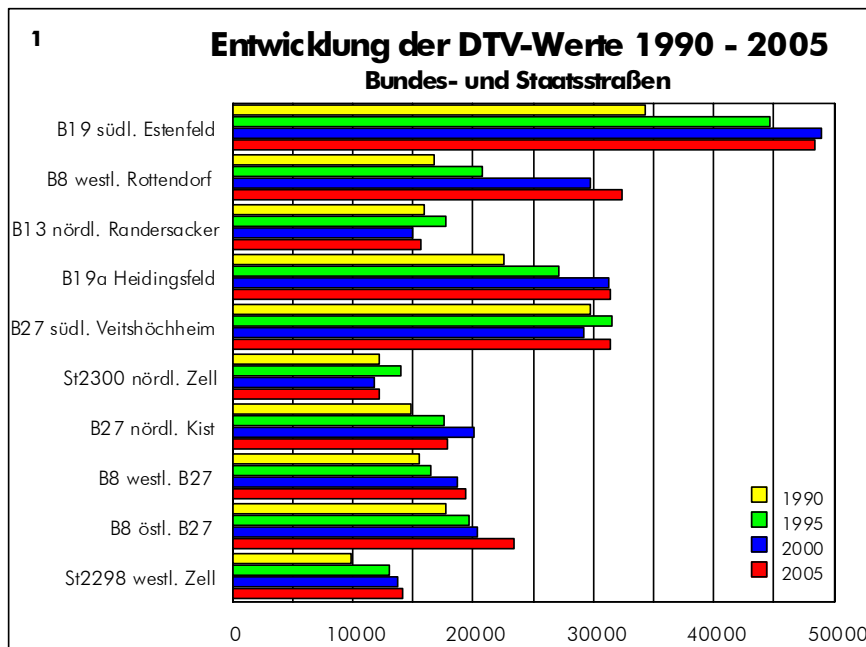
Ergänzungen im Straßennetz gegeben habe und somit die Grundstruktur der Verkehrsströme im betreffenden Zeitraum als konstant geblieben angesehen werden könne.

Grafische oder tabellarische Darstellungen von Verkehrsverflechtungen im Ziel-/Quellverkehr sowie im Durchgangsverkehr sind nicht enthalten. Damit fällt es dem Leser sehr schwer, die verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Planfälle nachzuvollziehen.

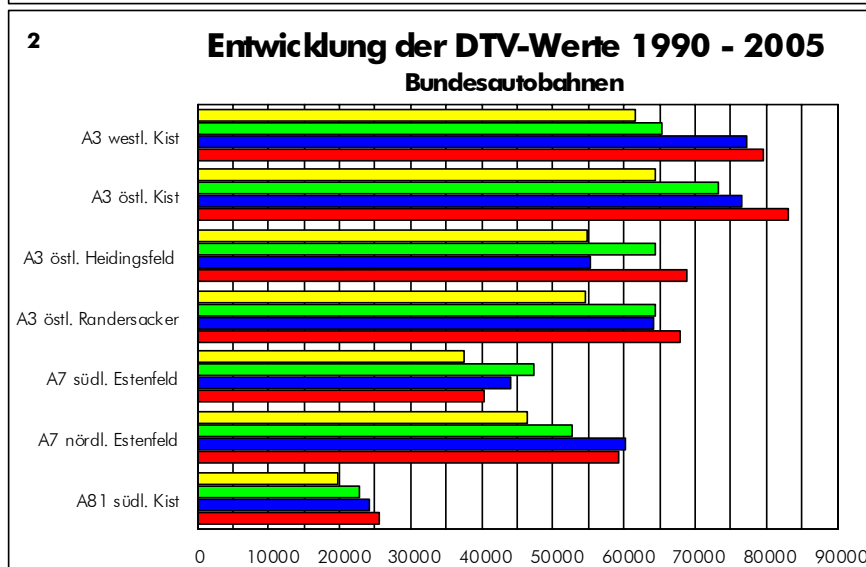
In Kapitel 7 „Zusammenfassung“ wird auf S. 69 sehr präzise festgestellt, dass im Falle des Südkorridors die Entlastung der Stadt Würzburg und des angrenzenden Umlandes zwar höher sei, während der Mittelkorridor für die Erschließung des Raumes Karlstadt/Lohr/Gemünden einen höheren Stellenwert habe. Daher sei der Mittelkorridor zu bevorzugen. Hierbei sei der Planfall 2 am besten geeignet. Daher wird die Stellungnahme in den folgenden Abschnitten auf diesen Planfall 2 abgestellt.

Verkehrsentwicklung auf den Bundes- und Staatsstraßen sowie Autobahnen rund um Würzburg 1990 bis 2005

Die Verkehrsmengenkarten des Freistaats Bayern aus den Jahren 1990, 1995, 2000 und 2005 wurden für die nachstehenden Grafiken als Grundlage herangezogen.

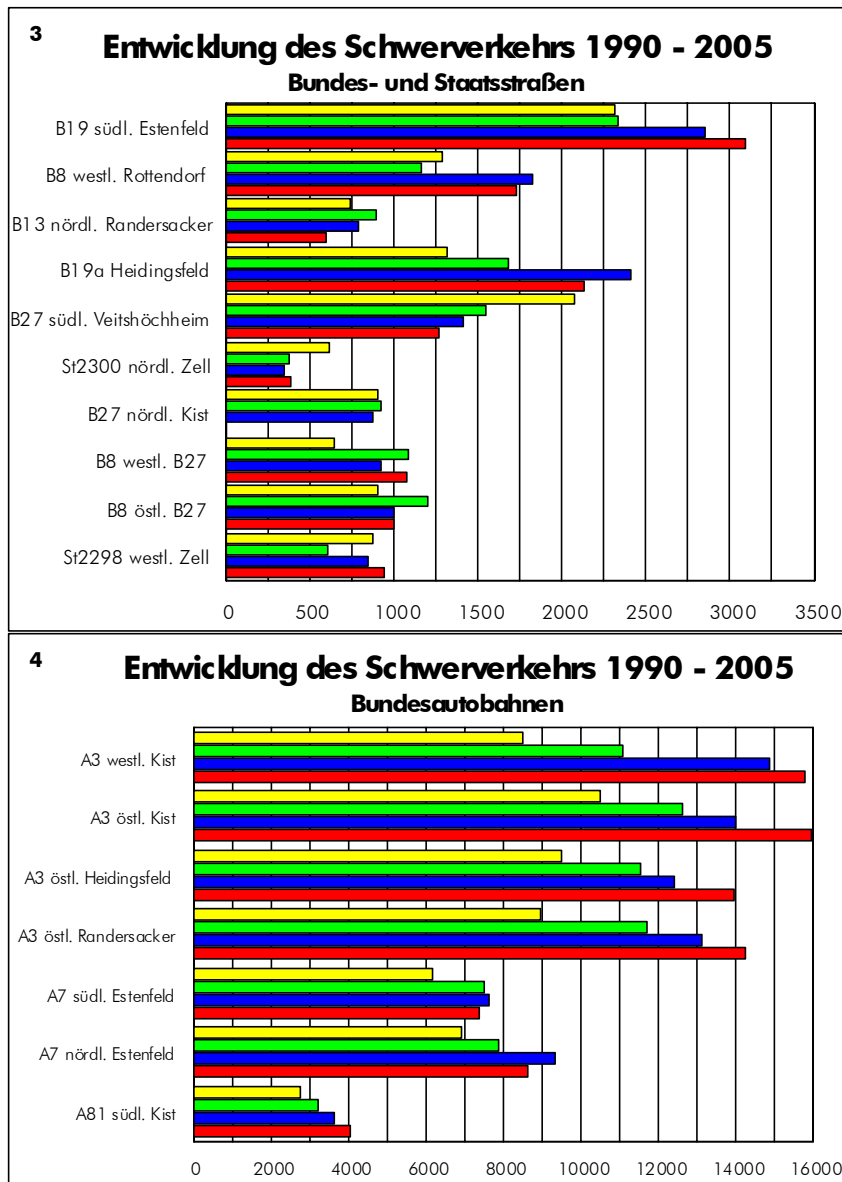


Die Steigerungen im dargestellten Zeitraum von 15 Jahren sind unübersehbar, allerdings sind nicht alle nach Würzburg führenden Staats- und Bundesstraßen gleichmäßig von diesen Steigerungen betroffen. Während es auf der B19 von Estenfeld, der B8 von Rottendorf, der B19a (Heidingsfeld) und der B8 im Bereich Höchberg zu einem deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens seit 1990 gekommen ist, liegt auf anderen Straßen wie zum Beispiel der B13 (Randersacker) oder der St2300 (nördlich Zell) seit 1991 weit gehende Stagnation vor. Auf nahezu allen Straßen kam es von 2000 bis 2005 zu nur noch geringfügigen Steigerungen oder sogar leichten Rückgängen.



Auf den Autobahnen rund um Würzburg kann eine ähnliche Entwicklung beobachtet werden, wenn-

gleich diese in größeren absoluten Sprüngen erfolgte. Nachstehend sind die Entwicklungen für die hier aufgeführten Straßen im Bereich des Schwerververkehrs abgebildet.



Für die B27 nördlich von Kist lag 2005 kein Schwerverkehrswert vor. Hier liegt insgesamt ein sehr uneinheitliches Bild vor. Während im Nordosten von Würzburg auf der B19 genauso wie im Südosten auf der B8 und im Süden auf der B19a sehr starke Steigerungen des Schwerverkehrs notiert wurden, müssen für andere Straßen wie zum Beispiel die B27 südlich von Veitshöchheim oder auch die B13 bei Randersacker spürbare Rückgänge im Schwerverkehr festgestellt werden. Dagegen stieg der Schwerverkehr auf nahezu allen Autobahnabschnitten rund um Würzburg kräftig an. Lediglich zwischen den Anschlussstellen Biebelried und Estenfeld auf der A7 liegt eine gewisse Stagnation vor.

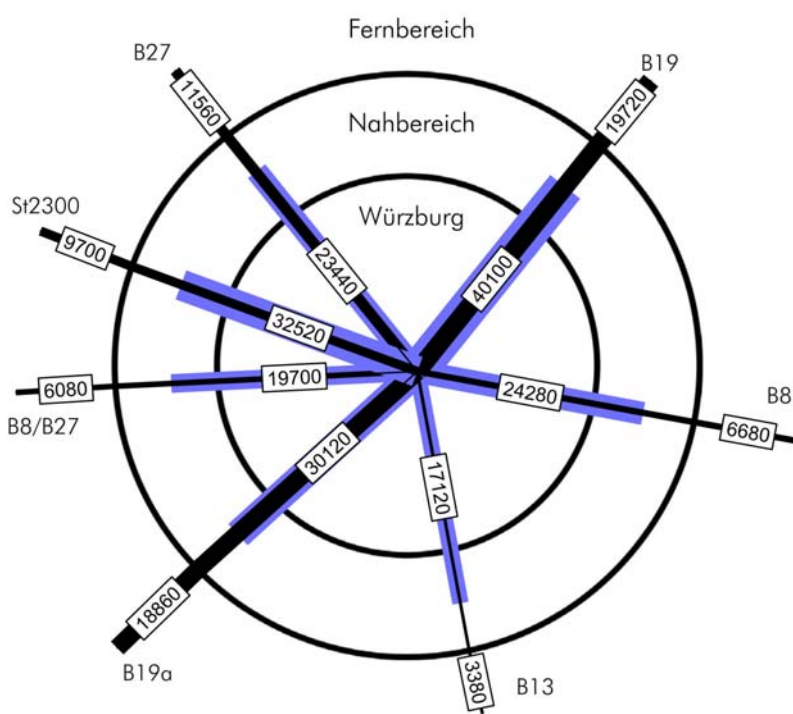
Zusammenfassende Darstellung der Verkehrsstruktur anhand der Daten aus dem VEP Würzburg von 1992

Die Ergebnisse der Verkehrsbefragungen aus dem Jahr 1992, die auch Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans Würzburg waren, werden im folgenden übersichtlich dargestellt. Für die sieben wichtigsten Einfallstraßen wurden die Herkunfts- beziehungsweise Zielorte in drei Kategorien eingeteilt: Stadt Würzburg, engeres Umfeld und weiteres Umfeld. Die sieben wichtigsten Zufahrtsstraßen sind:

- B19 südlich der Anschlussstelle Estenfeld,
- B8 Nürnberger Straße,
- B13 Randersackerer Straße,
- B19a nördlich der Anschlussstelle Heidingsfeld,
- B8/B27 Höchberger Straße,
- St2300 Frankfurter Straße und
- B27 Veitshöchheimer Straße.

An diesen sieben Zufahrtsstraßen wurde 1992 im Querschnitt ein Verkehrsaufkommen von 187.260 Kfz innerhalb von 24 Stunden ermittelt. Die folgende Tabelle zeigt die Differenzierung für den jeweils nach Würzburg einstrahlenden Verkehr bezüglich der Herkunftsorte in das engere und weitere Umfeld.

	Herkünfte		Ziele		
	Nahbereich	Fernbereich	WÜ	Nahbereich	Fernbereich
B19 Estenfeld	10.190	9.860	16.930	2.290	830
B8 Nürnberger Straße	8.800	3.340	10.200	1.180	760
B13 Randersackerer Straße	6.870	1.690	7.330	910	420
B19a Heidingsfeld	5.630	9.430	12.520	1.560	980
B8/B27 Höchberger Straße	6.810	3.040	8.140	890	820
St2300 Frankfurter Straße	6.870	4.850	10.340	1.200	150
B27 Veitshöchheimer Straße	10.480	5.780	12.910	2.300	1050
Summe	55.650	37.990	78.370	8.040	5.010



Die Zahlen zeigen die Herkunftsbereiche an den 7 wichtigsten Zufahrtsstraßen nach Würzburg, differenziert nach Fernbereich und Nahbereich. Die schwarzen Belastungsbalken stellen den aus dem Fernbereich nach Würzburg einströmenden Verkehr dar. Sie überlagern die blauen Balken, die die Gesamtsumme des einströmenden Verkehrs aus Fern- und Nahbereich repräsentieren. Durchgangsverkehrsbeziehungen sind nicht dargestellt, da sie aus den vorliegenden Gutachten nicht exakt zu ermitteln sind.

Die Differenzierung nach Nah- und Fernbereichen erfolgte weniger durch das Kriterium Entfernung, sondern viel

mehr danach, ob die Westumgehung für Verkehrsbeziehungen aus den jeweiligen Gemeinden in Frage kommt. Zum Nahbereich wurden Gemeinden wie Estenfeld, Kürnach, Unterpleichfeld, Rimpar, Güntersleben, Thüngersheim, Kist, Gerbrunn, Rottendorf, Randersacker, Reichenberg, Höchberg, Zell am Main, Veitshöchheim, Sommerhausen, Winterhausen usw. gezählt. Zum Fernbereich wurden der gesamte Landkreis Main-Spessart, Stadt und Landkreis Schweinfurt, der Main-Tauberkreis sowie alle entfernter liegenden Bereiche wie die Großräume Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg, die neuen Bundesländer, Hessen, Oberfranken, Südbayern und andere Gebiete gezählt. Große Teile des Landkreises Kitzingen wurden aufgrund der topografischen Lage zur Stadt Würzburg und zur geplanten Westumgehung dem Nahbereich zugeordnet.

Anhand des Beispiels der B19 bei Estenfeld fällt auf, dass rund die Hälfte des Quellverkehrs dem Kernbereich, also den Gebieten rund um Schweinfurt, Bad Kissingen, dem Landkreis Hassberge und dem Landkreis Rhön-Grabfeld zugeordnet werden kann. Die andere Hälfte dieses Quellverkehrs kann den unmittelbaren und daran angrenzenden Nachbargemeinden Würzburgs, wie zum Beispiel Bergtheim, Unter- und Oberpleichfeld, Estenfeld, Rimpar, Volkach, Kürnach und anderen zugeordnet werden. Auch wenn rund 16% des gesamten Verkehrs, der von Estenfeld kommend über die B19 nach Würzburg einfließt, dem Durchgangsverkehr zugerechnet werden kann, so bezieht sich doch ein erheblicher Anteil dieses Durchgangsverkehr auf Gemeinden, die unmittelbar südöstlich bis westlich von Würzburg liegen. In diesen Fällen sind Orte wie Rottendorf, Reichenberg, Höchberg, Gerbrunn, Zell und andere die Ziele. Somit kann festgestellt werden, dass ein nicht unbeträchtlicher Anteil des Durchgangsverkehrs in Würzburg auf Verkehrsbeziehungen wie von Estenfeld nach Höchberg, von Zell nach Rottendorf, von Veitshöchheim nach Gerbrunn, von Hettstadt nach Rimpar oder von Güntersleben nach Randersacker entfällt. Diese Verkehrsströme können von einer Westumgehung, vor allem von dem bislang favorisierten Mittelkorridor, nicht profitieren. Lediglich mit einem Südkorridor könnten Verkehrsbeziehungen zum Beispiel von Estenfeld nach Zell verlagert werden.

Großräumiger Durchgangsverkehr, wie z. B. von Schweinfurt, Bad Kissingen, Coburg, Bamberg oder auch aus den neuen Bundesländern in Richtung Stuttgart oder Frankfurt zur Umgehung des Autobahnkreuzes Biebelried, versucht, über die B19 durch das Stadtgebiet von Würzburg eventuellen Staus auszuweichen oder Fahrzeit einzusparen. Dies ist aus den Daten der Verkehrsbefragungen von 1992 nur in sehr geringen Mengen ablesbar.

Die Annahme, dass die Fernziele des über die B19 in Höhe Estenfeld nach Würzburg einströmenden Verkehrs wie zum Beispiel der Main-Tauberkreis, Baden-Württemberg, Frankfurt und darüber hinaus vollständig auf Herkünfte im fernen Bereich wie Hessen, Schweinfurt, Oberfranken und die neuen Bundesländer bezogen sind, ist äußerst unwahrscheinlich. Selbst in diesem Falle führt der größte Anteil der Herkünfte im Fernbereich zu der Feststellung, dass es sich dabei um Verkehrsströme handelt, die mit der Stadt Würzburg und ihrem engeren Umland verflochten sind.

Siedlungsstrukturelle Veränderungen in Verdichtungsräumen haben in den letzten 10 bis 20 Jahren häufig dazu geführt, dass innerhalb dieser Verdichtungsräume tangentielle Beziehungen zugenommen haben. Während früher Pendlerströme in sehr starkem Maße radial aus dem Umland auf die Zentren ausgerichtet waren, liegt heute oft eine sehr vielschichtige Struktur an Verkehrsbeziehungen innerhalb eines Verdichtungsraums vor.

B26neu unter landesplanerischen Gesichtspunkten

Bemerkenswert ist, dass die Planung einer autobahnähnlichen Bundesstraße abseits einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung gemäß dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern durchgeführt wird. Andernorts wie z.B. bei der Planung der A94 durch das Isental wurde der Verlauf einer Entwicklungsachse als wichtiges Argument für die Trassenwahl und gegen den Ausbau der B12 genannt.

Entlastungswirkung der B26neu auf das Würzburger Hauptverkehrsstraßennetz

Der Prognosefall für das Jahr 2020 bei unverändert bleibendem Straßennetz rund um Würzburg weist Belastungen für den Mittleren Ring in den nördlichen und östlichen Abschnitten von rund 50.000 Kfz/24 Std. aus. Plan Nr. 10 aus dem Gutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft gibt für die B19 nordöstlich des Greinbergknotens einen Rückgang gegenüber dem Bezugsfall von 68.000 Kfz um 5.300 auf rund 63.000 Kfz an. Dies entspricht einem Rückgang um knapp 8%. Allein diese Zahl zeigt, dass unter der Voraussetzung von auch künftig rund 16% Durchgangsverkehr auf der B19 maximal die Hälfte die-

ser Verkehrsströme durch die Westumgehung verlagerungsfähig ist. Für den Bereich des Stadtrings Süd bzw. Waltherstraße wird ein Rückgang von 45.000 auf rund 40.000 Kfz/24 Std. prognostiziert, damit ergäbe sich eine Minderung um rund 11%. Für den Stadtring Nord (Rimparer Straße, Grombühlstraße) wird ein Rückgang um deutlich weniger als 2.000 Kfz/24 Std. angegeben, was einer Entlastung von weniger als 3% entspricht. Für die südöstlichen Stadteinfahrten von Würzburg (B8 Nürnberger Straße, B13 Randersackerer Straße) werden Entlastungen im höheren dreistelligen absoluten Wertebereich ausgewiesen, damit verbleibt der allergrößte Teil des heutigen Durchgangsverkehrs auf diesen beiden Straßen weiterhin im Stadtgebiet. Für die Zufahrt der B19a von der Anschlussstelle Heidingsfeld in Richtung Konrad-Adenauer-Brücke wurde ein Rückgang um rund 1.100 Kfz berechnet, was gegenüber den immer noch verbleibenden 36.000 Kfz einem Rückgang von gerade einmal 3% entspricht. Sollten im Prognosefall 2020 auf dieser Straße auch weiterhin rund 17% auf den Durchgangsverkehr entfallen, so kann daraus geschlossen werden, dass von diesem Durchgangsverkehr allenfalls ein Sechstel verlagert werden kann.

Eine Entlastung des Mittleren Rings um bis zu ca. 10%, wie sie im Gutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft prognostiziert wird, ist vor Ort allenfalls messbar, nicht jedoch wahrnehmbar. Dauerzählungen an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen über einen Zeitraum von mehreren Wochen ergeben in der Regel eine Bandbreite allein für die Werktage Montag bis Freitag, die in etwa bis zu 10% entsprechen können. So sind zum Beispiel die verkehrlichen Auswirkungen von Wochenendpendlern in einer Stadt wie Würzburg am Montagmorgen und am Freitagnachmittag häufig deutlich messbar. Aber selbst der Vergleich von zum Beispiel mehreren Dienstagen oder Donnerstagen über einen längeren Zeitraum kann Abweichungen von $\pm 5\%$ ergeben. Somit kann auch schon heute ein Dienstag mit besonders starker Verkehrsbelastung rund 10% mehr Verkehr aufweisen als ein anderer Dienstag mit einem unterdurchschnittlichen Verkehrsaufkommen.

Nachdem der Mittlere Ring in Würzburg schon heute Belastungen von bis zu 40.000 Fahrzeugen am Tag aufweist, erlaubt eine Entlastung um 10% keineswegs eine Verbesserung des Wohnumfeldes entlang dieser betroffenen Hauptverkehrsstraßen. Unter der Annahme, dass der Schwerverkehr in etwa demselben Maße zurückgeht wie der PKW-Verkehr, ist bei einer zehnpromtigen Abnahme des Verkehrsaufkommens eine Reduzierung des Lärmpegels um circa 0,5 dBA wahrscheinlich. Eine Halbierung des Lärms tritt erst bei einer Minderung von rund 3 dBA ein. Um dieses Ziel zu erreichen ist eine wesentlich stärkere Verkehrsentslastung erforderlich, die in einer Größenordnung zwischen wenigstens 30 und 40% liegt. Selbst wenn es gelingen sollte, innerhalb der 10% Entlastung durch die B26neu vor allem den Schwerverkehr massiv zu reduzieren, so kann der Lärmpegel zwar deutlicher gesenkt werden (ca. 1,0 bis 1,2 dBA). Für die betroffenen Anwohner der entsprechenden Hauptverkehrsstraßen ist aber auch diese Veränderung praktisch nicht spürbar. Aus den Plänen Nr. 3 und 9 (Nullfall 2020 bzw. Planfall 2 im Jahr 2020) des Verkehrsgutachtens der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft ist eine überproportionale Abnahme des Schwerverkehrs im Vergleich zum Gesamtverkehr auf den wesentlichen Hauptverkehrsstraßen Würzburg jedoch nicht ablesbar.

Eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen um 10% würde zudem bedeuten, dass die Belastungen in den meisten Teilabschnitten des Mittleren Rings immer noch deutlich über 40.000 Kfz liegen. Eine Reduzierung auf zwei Fahrstreifen anstatt vier wie heute z.B. zu Gunsten von Busspuren, Parkbuchten, Grünstreifen oder dgl. könnte damit nicht realisiert werden. Die städtebauliche Trennwirkung des Mittleren Rings bleibt bei Belastungen von weit über 40.000 Kfz/24 Std. auch weiterhin bestehen. Die Querung von so hoch belasteten Straßen durch Fußgänger abseits von Lichtsignalanlagen, Unter- bzw. Überführungen und dgl. wird auch künftig nicht möglich sein. Positiv an einer Entlastung um 10% kann allenfalls gesehen werden, dass die Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte am Mittleren Ring wieder erhöht werden kann, sofern die entsprechenden Kapazitätsgrenzen heute erreicht sind. In diesem Fall entstünden wieder Leistungsreserven an den Knotenpunkten, die erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre jedoch

meist wieder aufgezehrt werden. Dies kann durch die allgemeine Verkehrszunahme, z.B. infolge eines weiteren Bevölkerungswachstums der Stadt Würzburg, aber auch durch einzelne punktuelle Maßnahmen wie z.B. die Ansiedlung eines Einkaufszentrums oder dergleichen geschehen.

Es ist zwar plausibel, dass durch die Westumgehung der B26neu auch eine großräumige Verlagerung von Fernverkehr stattfinden kann. So lassen sich beispielsweise Verkehrsströme von Thüringen und Sachsen in Richtung Frankfurt (und jeweils darüber hinaus), die heute noch über die A5 verlaufen, künftig auch über die A70 oder die A71 und anschließend die B26neu abwickeln. Diese Umorientierung von Fernverkehrsströmen kann zwar für die Akzeptanz der B26neu eine weitere Steigerung bedeuten, eine Entlastung des Würzburger Hauptverkehrsstraßennetzes wird dadurch jedoch nicht erzielt, da diese Verkehre schon heute Würzburg nicht berühren.

Der mittlerweile aus der Diskussion ausgeschiedene Planfall 4 (Südkorridor) könnte für einzelne Teilabschnitte des Mittleren Rings im Norden der Stadt sowie den Nordzufahrten der B19 und der B27 zu Entlastungen von etwas über 10% führen. Wie oben bereits ausgeführt liegt der Gesamtentlastungseffekt damit immer noch einem Bereich, der nur messbar, nicht jedoch spürbar ist. Die Differenzen zum Planfall 2 fallen noch geringer aus und liegen deutlich unter der allgemeinen täglichen Schwankungsbreite.

Weitere verkehrliche Probleme im Zusammenhang mit der Realisierung und Verkehrsfreigabe der geplanten Trasse der B26neu

Auf S. 57 des Erläuterungsberichts der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft heißt es, dass Fahrten mit Ziel Karlstadt, die heute über das Autobahnkreuz Biebelried, die B8 bei Rottendorf, den Stadtring und die B27 über Veitshöchheim führen, künftig über die A7 und die B26neu verlaufen werden. Wie eine Berechnung mit verschiedenen Routenwahlprogrammen ergeben hat, ist die künftige Strecke jedoch um rund 23 km länger. Gerade angesichts der Streckensensibilität im Schwerverkehr (Stichwort Lkw-Maut) ist die Frage berechtigt, ob für eine Fahrt zum Beispiel von Nürnberg nach Karlstadt die längere Strecke über die B26neu tatsächlich in optimalem Umfang angenommen wird.

Nach dem die Westumgehung in Höhe der Anschlussstelle Helmstadt auf die A3 treffen soll, wird es zwischen dieser Anschlussstelle und dem Autobahndreieck Würzburg-West (Kist) zu einer Überlagerung von Nord-Süd- und Ost-Westverkehrsströmen kommen. Die Prognosen der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft weisen für diesen Abschnitt eine Belastung von knapp 100.000 Kfz/24 Std. aus. Zum Vergleich: der Münchner Autobahnring der A99 war im Jahr 2005 zwischen den Autobahnkreuzen München-Ost und München-Nord mit circa 113.000 Kfz/24 Std. belastet. Er besitzt deshalb mittlerweile acht Fahrstreifen, da ansonsten die Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben wäre. Ein vergleichbarer Ausbau wird für die A3 zwischen den Anschlussstellen Heidingsfeld und Helmstadt ebenfalls in Erwägung gezogen werden müssen. Geschieht dies nicht, so muss mit einer niedrigeren Akzeptanz der B26neu und damit auch einer noch niedrigeren Entlastung des Mittleren Rings in Würzburg gerechnet werden. Für die A3 im Bereich zwischen dem Kreuz Biebelried und der Anschlussstelle Heidingsfeld wird der sechsstreifige Ausbau angesichts von Belastungen zwischen 45.000 und knapp 80.000 Kfz/24 Std. noch ausreichend sein. Diese Ausbauerfordernisse sind relativ unabhängig davon zu sehen, ob der Mittelkorridor oder der Südkorridor gewählt wird. Je länger dieser erforderliche Ausbau der A3 hinausgezögert wird umso geringer wird die Entlastungswahrscheinlichkeit im Würzburger Stadtgebiet.

Verkehrliche Engpässe und Leistungsprobleme wie zum Beispiel auf dem Münchner Autobahnring A99 wurden nicht behoben, indem eine neue Straße in bislang verkehrlich relativ unberührtem Gebiet geplant und realisiert wurde, sondern indem der Autobahnring auf mittlerweile acht Streifen ausgebaut wurde. Der sechsstreifige Ausbau der Autobahn A3 südlich von Würzburg wurde bereits begonnen und wird voraussichtlich in einigen Jahren abgeschlossen sein.

Zur Realisierung der Bundesstraße B26neu ist folgendes festzustellen: die rund 49 km lange Strecke würde abseits bestehender Straßen gebaut, die vor allem im südwestlichen Bereich als Staats- und Kreisstraßen zurzeit einen wenig leistungsfähigen und komfortablen Standard aufweisen. Neben der Frage, ob auf diesen Straßen der Baustellenverkehr abgewickelt werden kann, muss deutlich darauf hingewiesen werden, dass mit der Fertigstellung einzelner Teilabschnitte die jeweilige Verkehrsfreigabe nicht ohne Probleme ist. Sollte beispielsweise mit dem Bau an der A7 begonnen werden und ein erster Abschnitt bei Karlstadt enden, so würde die Verkehrsfreigabe dazu führen, dass entsprechende Verkehrsmengen ihren weiteren Weg entweder über die B27 über Veitshöchheim in Richtung Würzburg oder über die St2300 über Zellingen und Margetshöchheim ebenfalls in Richtung Würzburg oder über die Staatsstraße 2299 in Richtung Marktheidenfeld suchen. Aus Sicht dieser betroffenen Gemeinden, deren Ortsdurchfahrten für sprunghafte Steigerungen des Verkehrsaufkommens keinesfalls geeignet sind, müsste daher auf eine Verkehrsfreigabe eines solchen Teilabschnitts der B26neu verzichtet werden. Erst mit Fertigstellung der gesamten B26neu könnte dann die Verkehrsfreigabe erfolgen. Damit wird deutlich, dass eine potentielle Verkehrsentslastung im Stadtgebiet von Würzburg auch erst nach der vollständigen Verkehrsfreigabe der B26neu greifen kann.

Aus verkehrlichen Gründen wird z. B. der letzte noch fehlende Abschnitt der A7 im Ostallgäu zwischen Nesselwang und Füssen (15 km) voraussichtlich erst im Sommer 2009 als Ganzes dem Verkehr übergeben. Der dort im Jahre 1992 bislang als letzter dem Verkehr freigegebene Abschnitt zwischen Oy-Mittelberg und Nesselwang ist seit der Verkehrsfreigabe nur äußerst schwach befahren, der Autoverkehr verläuft nach wie vor über die Bundesstraße 309.

Des Weiteren ist von Bedeutung, wie viele Anschlussstellen und wo die B26neu erhalten wird. Die relativ hohen Brücken im Zuge der Main- und Wernquerung erschweren bzw. verhindern sogar eine direkte Verknüpfung zum Beispiel südöstlich von Karlstadt mit der B27. Besonders deutlich wird dies bei Betrachtung des sogenannten Südkorridors, bei dem die Querung des Mains unmittelbar nördlich von Veitshöchheim beziehungsweise Margetshöchheim erfolgen würde. Hier ist eine Verknüpfung mit der B27 völlig ausgeschlossen. Der Verzicht auf solche Verknüpfungen reduziert den potentiellen Entlastungseffekt im Stadtgebiet von Würzburg spürbar. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass sich das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen in Würzburg in hohem Maße aus Verkehrsströmen mit den unmittelbar benachbarten Gemeinden zusammensetzt.

Dass selbst Planfeststellungsbeschlüsse nicht unbedingt eine daran anschließende schnelle Realisierung bedeuten, sei anhand zweier Beispiele erläutert. Für den letzten fehlenden Abschnitt der A6 zwischen dem Oberpfälzer Kreuz und Amberg-Ost lag bereits 2000 der erste Planfeststellungsbeschluss vor, aber erst 2004 konnte mit dem Bau des rund 20 km langen Abschnitts begonnen werden. Die Fertigstellung erfolgte im Sommer 2008. Der 12,3 km lange Abschnitt Erkheim-Memmingen-Ost der A96 München-Lindau wies schon im August 2001 einen rechtsbeständigen Planfeststellungsbeschluss vor. Aufgrund von Finanzierungsproblemen konnte jedoch erst im Oktober 2004 mit dem Bau begonnen werden, die endgültige Verkehrsfreigabe erfolgte im Juli 2008. Da aus Kostengründen die vorhandene Bundesstraße B18 in den Bau der A96 integriert wurde, konnte ein erster 2,4 km langer Teilabschnitt sogar schon im November 2006, ein weiterer 5,6 km langer Teilabschnitt im November 2007 dem Verkehr übergeben werden (*Quelle: Internetauftritt der Autobahndirektion Südbayern*).

Ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt ist die Bauzeit der gesamten B26neu. Hier sei nochmals auf die oben genannten Beispiele der A96 und der A7 verwiesen. Während an der A96 zwischen Erkheim und Memmingen-Ost für die rund 12,3 km lange Strecke in einer weitgehend ebenen Landschaft ohne nennenswerten geologischen oder topographischen Schwierigkeiten die Bauzeit – obwohl unter Verkehr – rund vier Jahre betrug, wird am 15 km langen Abschnitt der A7 zwischen Nesselwang und Füssen seit September 2002 gebaut. Die Fertigstellung im Sommer 2009 wird eine Bauzeit von rund sieben Jahren

ergeben, obwohl kein störender Verkehr neben der Baustelle verläuft wie dies bei der A96 der Fall war. Allein der Bau einer rund 560 m langen Talbrücke dauerte rund vier Jahre (Quelle: Internetauftritt der Autobahndirektion Südbayern). Eine ähnliche Bauzeit für die über 1.500 m lange Mainbrücke südöstlich von Karlstadt kann somit nicht ausgeschlossen werden.

Für die 12 km der A73 im thüringischen Abschnitt zwischen Schleusingen und Eisfeld-Nord wurde eine Bauzeit von vier Jahren benötigt (Quelle: Tageszeitung „Freies Wort“, Suhl, 28.7.2008).

Eine mittlere Bauzeit von einem Jahr für drei Autobahnkilometer ist angesichts der genannten Beispiele realistisch. Erschwerend kommt hinzu, dass auf der gesamten Trasse der B26neu aufgrund der äußerst stark bewegten Topographie eine Vielzahl von Verkehrsbauwerken (Tunnel, Brücken, Einschnitte, Dämme und dergleichen) errichtet werden müssen, wodurch die Bauzeit tendenziell verlängert wird. Auch für die entsprechenden Schutzmaßnahmen im Bereich der Wasserschutzgebiete zwischen Zell und Zellingen muss mit einem erhöhten zeitlichen und finanziellen Bauaufwand gerechnet werden. Eine Bauleistung von 2,5 km pro Jahr erscheint daher realistisch, bedeutet aber für die Gesamtlänge von 49 km eine Bauzeit von rund 20 Jahren. Weitere Verzögerungen, z. B. infolge von Finanzierungsproblemen, juristischen Auseinandersetzungen während der Planfeststellung oder auch im Zusammenhang mit eventuellen Besitzeinweisungen müssen mit einbezogen werden, so dass eine Fertigstellung der gesamten Strecke vor dem Jahr 2035 aus heutiger Sicht wenig wahrscheinlich ist. Damit muss auch entsprechend lange auf die erhofften Entlastungen im Würzburger Stadtgebiet gewartet werden, wengleich diese kaum 10% erreichen werden.

Konflikt B26neu und Wasserschutzgebiete

Inwieweit der Bau der B26neu die Wasserschutzgebiete gefährdet, die die Trinkwasserversorgung für die Großstadt Würzburg sicherstellen, muss von geeigneten Fachleuten beurteilt werden. Dies gilt auch für die Frage, mit welchen Schutzmaßnahmen eine Gefährdung ausgeschlossen werden kann. Aus verkehrsplanerischer Sicht muss jedoch darauf verwiesen werden, dass die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Wasserschutzes denkbar ist. Eventuelle Reisezeitvorteile werden dadurch jedoch deutlich verringert. Die Akzeptanz der B26neu müsste in einem solchen Fall niedriger angesetzt werden.

Neuverkehr durch den Bau der B26neu

Eine Straße wie die B26neu erzeugt nicht per se zusätzlichen Neuverkehr, aber sie kann dazu führen, dass die Verkehrsmittelwahl vieler Bewohner im Untersuchungsraum sich wieder mehr in Richtung Individualverkehr orientiert. Fahrten z. B. von Karlstadt oder Zellingen nach Würzburg oder Schweinfurt, die heute mit Bus oder Bahn zurückgelegt werden, könnten künftig wieder verstärkt mit dem Pkw auf der Straße stattfinden. Angesichts der starken Verflechtungen im Ziel-/Quellverkehr zwischen der Stadt Würzburg und ihrem Umland wirken sich Steigerungen im einstelligen Prozentbereich auf den Hauptverkehrsstraßen wie z. B. dem Stadtring merklich aus. Da durch den Bau der B26neu bei gleich bleibenden Reisezeiten längere Distanzen zurückgelegt werden können, liegt eine Ausdehnung des Verdichtungsraums Würzburg daher auf der Hand. Eine ähnliche Entwicklung nahm zum Beispiel der Main-Tauberkreis bereits in den siebziger Jahren mit der Fertigstellung der A81, wo die verstärkte Sogwirkung des Großraums Stuttgart bis hin nach Tauberbischofsheim erkennbar ist.

Fazit

Aus der vorstehenden verkehrsgutachterlichen Stellungnahme lassen sich folgende zentrale Aussagen zusammenfassen:

- 1) Die maximale Entlastung für Würzburg liegt punktuell bei 10 - 11%, in einzelnen Abschnitten des Stadtrings sogar noch deutlich darunter. Diese Größenordnung entspricht den üblichen Schwankungen zwischen verschiedenen Werktagen. Nur Durchgangsverkehr, bei dem sowohl Herkunft als auch Ziel relativ weit entfernt von Würzburg liegen, kann letztlich verlagert werden. Verkehrsströme zwischen verschiedenen Umlandgemeinden durch das Stadtgebiet von Würzburg lassen sich praktisch gar nicht verlagern.
- 2) Eine spürbare Entlastung für Würzburg ergibt sich aus den Zahlen nicht. Die damit verbundene Lärmreduzierung ist allenfalls messbar, vor Ort jedoch physisch nicht wahrnehmbar. Eine Reduzierung des Lärmpegels um 0,5 dBA, unter der Annahme eines stärkeren Rückgangs des Schwerverkehrs ggf. bis 1,2 dBA, ist von einer Halbierung (entspricht ca. 3 dBA) der Lärmbelastung weit entfernt. Auch die Belastungen durch Feinstaub und Abgase werden nur minimal verringert.
- 3) Eine Verbesserung der Situation am Mittleren Ring ist nicht zu erwarten, da weder die städtebauliche Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen aufgehoben noch die erforderliche Anzahl an Fahrstreifen verringert werden kann.
- 4) Mögliche Verringerungen der Verkehrsbelastungen werden i. d. R. durch Prognosezuwächse oder die Ansiedlung verkehrintensiver Einrichtungen schnell aufgezehrt. Es kann sich lediglich die Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte im Hauptverkehrsstraßennetz verbessern.
- 5) Der Transit durch Würzburg bleibt aus vielen Richtungen attraktiv, da sich längst nicht für alle Wege, die heute durch Würzburg verlaufen, die Fahrtlängen entscheidend verkürzen. Mit Mautausweichverkehr muss auch weiterhin gerechnet werden, wobei hiervon sowieso nur der Schwerverkehr über 12 t betroffen ist. Eine eventuelle Ausdehnung der Autobahnmaut auch auf leichtere LKW sowie auf PKW ist aus Würzburger Sicht zusätzlich kontraproduktiv.
- 6) Eine Bauzeit von mindestens 20 Jahren erscheint angesichts der relativ schwierigen topographischen Verhältnisse sowie des damit verbundenen hohen finanziellen Investitionsvolumens sehr realistisch. Bei Berücksichtigung weiterer Verzögerungen im Zuge der Planfeststellung sowie des Grunderwerbs und der Finanzierungssicherstellung ist mit einer Fertigstellung vor dem Jahr 2035 mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu rechnen.
- 7) Während der gesamten Bauzeit bleiben die Belastungen für Würzburg weit gehend unverändert, da eine Verkehrsfreigabe einzelner Teilabschnitte sowohl aus Sicht der direkt betroffenen Umlandgemeinden als auch im Interesse der Stadt Würzburg nicht empfohlen werden kann. Dies liegt unter anderem daran, dass das nachgeordnete Straßennetz für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen am Ende eines fertig gestellten Teilabschnitts der B26neu überhaupt nicht geeignet ist. Eine Entlastung für Würzburg kann somit erst mit Fertigstellung der gesamten B26neu erfolgen.
- 8) Weitere, bislang zu wenig berücksichtigte Konsequenzen sind die Überlagerungsverkehre auf der A3 zwischen den Anschlussstellen Helmstadt und Kist durch die Schaffung einer Übereckverbindung in Form von zwei Autobahndreiecken innerhalb weniger Kilometer. Ein 8-streifiger Ausbau wird mittel- bis langfristig die Folge sein.
- 9) Die Beeinträchtigung wichtiger Wasserschutzgebiete durch die B26neu kann von dafür zuständigen Fachleuten besser beurteilt werden. Aus verkehrlicher Sicht muss jedoch darauf verwiesen werden, dass eventuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen aus wasserschutzrechtlichen Gründen nicht ausgeschlossen werden können, in deren Folge die Akzeptanz der B26neu zurückgehen kann.

- 10) Der Bau einer Schnellstraße zwischen dem Landkreis Main-Spessart und den Oberzentren Schweinfurt und Würzburg kann einerseits Hoffnungen auf eine positive wirtschaftliche Entwicklung wecken, kann andererseits aber auch zu einer Zunahme von Pendeldistanzen über mittlere und längere Entfernungen und damit zu mehr Verkehr zwischen dem Raum Main-Spessart und den Städten Würzburg und Schweinfurt führen.

Buch a. B., 22. Juli 2009



Robert Ulzhöfer, Diplom-Geograph und Verkehrsplaner