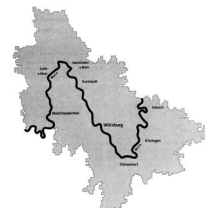


Regionaler Planungsverband Würzburg

Regionaler Planungsverband
c/o Landratsamt Main-Spessart, Marktplatz 8, 97753 Karlstadt

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"



Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Bitte bei Antwort angeben Unser Zeichen	Tel. 09353 / 793-1302 Fax 09353 / 793-851302 E-Mail andrea.fueller@Lramsp.de www.region-wuerzburg.de	Zimmer- Nr. 302	Marktplatz 8 97753 Karlstadt 26.04.2016
------------------------------------	--	---	--------------------	---

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands Würzburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, veröffentlicht am 16. März 2016, enthält Projekte, die die Region Würzburg und ihre zukünftige Entwicklung betreffen. Der Regionale Planungsverband Würzburg (RPV) äußert sich hierzu wie folgt:

Verkehrsträger Straße

B19 (Ortsumgehung Giebelstadt-Euerhausen)

Die Ortsumgehung Giebelstadt-Euerhausen (B19) wurde bedauerlicherweise in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (vormals Vordringlicher Bedarf) zurückgestuft. Aus Sicht des Regionalen Planungsverbands Würzburg wird der Ausbau jedoch als dringend notwendig erachtet:

Um das Oberzentrum Würzburg besser an das Bundesfernstraßennetz anzubinden, den Verkehrsaustausch innerhalb der Region mit dem Oberzentrum Würzburg zu erleichtern sowie um den Verkehr innerhalb des Verdichtungsraums Würzburg weiter zu ordnen und Ortsdurchfahrten zu entlasten, sind am Straßennetz im Verdichtungsraum Würzburg und im angrenzenden ländlichen Raum Ausbauten und Verlegungen anzustreben, vor allem im Verlauf der Hauptverkehrsachsen, die auf das Oberzentrum Würzburg zulaufen. Dies betrifft insbesondere die Bundesstraße 19 (Grundsatz B IX 3.3 Regionalplan der Region Würzburg (RP2)). Erforderlich ist insbesondere die Ortsumgehung Giebelstadt-Euerhausen (Begründung zum Grundsatz B IX 3.3 RP2).

Wir bitten Sie daher, von der vorgesehenen Rückstufung der dringend notwendigen Umgehung an der B19 im Bereich der stark frequentierten Gemeinden Giebelstadt, Herchsheim und Euerhausen abzusehen. Die genannten Gemeinden sind auf Grund des hohen Durchgangsverkehrs mit über 13.000 Fahrzeugen pro Tag sehr stark belastet und bedürfen im Sinne der Verkehrssicherheit einer dringenden Entlastung. **Das Vorhaben sollte deshalb wie bislang im vordringlichen Bedarf eingestuft werden.**

Vorsitzender des Verbandes
Thomas Schiebel, Landrat

Bankverbindung:
IBAN: DE 06 79050000 0190006155
SWIFT-BIC: BYLADEM1SWU

A7 (AD Schweinfurt/ Werneck – AK Biebelried)

Der 6-streifige Ausbau der BAB A7 zwischen AD Schweinfurt/ Werneck und AK Biebelried ist im Entwurf zum neuen BVWP 2030 nicht mehr enthalten. Dieser wird aus Sicht des RPV jedoch als unbedingt erforderlich für die Region Würzburg bewertet, um den Landkreis in diesem Bereich verkehrstechnisch zu entlasten.

Der RPV verfolgt das Ziel, durch den Ausbau der Bundesautobahn A 7 auf sechs Fahrstreifen zwischen dem Autobahndreieck Schweinfurt/Werneck und dem Autobahnkreuz Biebelried die Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz zu verbessern (B IX Ziel 3.2 RP2).

Zwischen der AS Estenfeld und dem AD Schweinfurt/Werneck beträgt die Verkehrsbelastung über 60.000 Kfz/24h. Dadurch treten enorme Verkehrsprobleme wie z.B. Staus und Unfälle auf. Der 4-streifige Querschnitt der BAB A7 ist damit so stark wie die BAB A3 zwischen Würzburg und Nürnberg belastet.

Im Einzelnen führt der starke Verkehr zu häufigen Staus und Verkehrsproblemen auf der gesamten BAB A7 zwischen der AS Estenfeld und dem AD Schweinfurt/Werneck. Besonders häufig sind Störungen im Bereich nördlich Würzburgs. Abgesehen von den Belästigungen und Behinderungen für den Durchgangsverkehr auf der BAB A7 selbst, kommt es auch zu zusätzlichen staubedingten Luft- und Lärmbelastungen im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Autobahn sowie außerdem zu Ausweich- und Umleitungsverkehren, die ihrerseits nicht nur Umweltbeeinträchtigungen auslösen, sondern auch Verkehrsgefährdungen und Behinderungen im regionalen Verkehr zur Folge haben.

Angemerkt wird außerdem, dass die vor Ort mit Nachdruck geforderten Umgehungen im Zuge der parallel zur BAB A7 verlaufenden B 19 (Unterpleichfeld, Bergtheim, Opferbaum und Eßleben) von Bayern nicht angemeldet wurden, da der 6-streifige Ausbau der BAB A7 eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrten in den 4 genannten Orten bewirken sollte. Ohne den Ausbau der BAB A7 bleiben die Verkehrsprobleme auf der B 19, die auch als Umleitungsstrecke für die Autobahn dient, weiterhin ungelöst.

Die Dringlichkeit des 6-streifigen Ausbaus wird zudem verstärkt, da die B26n nicht mehr zweibahnig, sondern in einem reduzierten Ausbaustandard (einbahnig mit Überholfahrstreifen) enthalten ist.

Zur Abwicklung der Verkehrsmengen sollte daher aus Sicht des Regionalen Planungsverbands dringend eine Aufstufung der A7 in den vordringlichen Bedarf angestrebt werden.

B26n

Es wird begrüßt, dass die B26n in ihrer 2-3 streifigen Ausführung aufgeführt wird. Mit dem Neubau wird dem Ziel B IX 3.2 des Regionalplans der Region Würzburg Rechnung getragen, die Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz zu verbessern.

Insgesamt wird mit dem Projekt eine leistungsstarke Verbindung im Raum nördlich von Würzburg und im Landkreis Main-Spessart geschaffen, die die dortigen Zentren Karlstadt, Lohr am Main und Gemünden bedarfsgerecht an das Fernstraßennetz anbindet. In diesem Rahmen sollen vor allem die Wertalgemeinden Stadt Arnstein, einschließlich der Ortsteile Heugrumbach, Müdesheim, Halsheim und Binsfeld, Markt Thüngen und der Stadt Karlstadt mit den Ortsteilen Stetten und Mühlbach entlang der B 26 entlastet werden. Die neue B26 soll als leistungsfähige, ortsdurchfahrtsfreie Bundesstraße, die auch als Bypass für das im Großraum Würzburg störanfällige Autobahnnetz fungieren soll, auch als Lückenschluss im Fernstraßennetz dienen. Dadurch soll das AK Biebelried vom „Über-eckverkehr“ entlastet und durch die Erschließung des autobahnfern liegenden Landkreises MSP mit Anbindung des Raumes an das Autobahnnetz verbessert werden.

Bezüglich des zusätzlichen Verkehrs, der dann von der A7 insbesondere in den Raum Main Spessart westlich von Karlstadt fließen wird, wird auf die notwendigen erforderlichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz hingewiesen, die sowohl in der Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands Würzburg vom 05.05.2011 im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur B26n als auch in

der landesplanerischen Beurteilung der B26n vom 15.12.2011 (Az: 24-8554.000-1/06; Maßgabe 2.4) gefordert wurden:

Da die B26n in ihrer Dringlichkeit geteilt ist (Abschnitt „AK Schweinfurt/Werneck (A7) bis Karlstadt“ im Vordringlichen Bedarf und Abschnitt „Karlstadt bis A3“ im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht), muss mit nicht unerheblichen Mehrbelastungen im Gesamttraum zwischen Karlstadt, Lohr, Markttheidenfeld und Autobahndreieck Würzburg-West, also in großen Teilen der Landkreise Main-Spessart und Würzburg, gerechnet werden. Diesen Belastungen ist wirkungsvoll vorzubeugen bzw. entgegenzuwirken. Insbesondere bei längerer zeitlicher Unterbrechung des Weiterbaus der B26n sind bauliche Verbesserungsmaßnahmen vorzunehmen. Bei einem unverzüglich durchgehenden Bau der Gesamtstrecke könnten diese Folgen vermieden werden, weshalb der RPV anregt, **auch den Streckenabschnitt „Karlstadt - A3“ in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen.**

Sollte der Abschnitt „Karlstadt - A3“ nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, so sollen rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Abschnitts zwischen Karlstadt und der Anschlussstelle bei Arnstein die Möglichkeiten zur Verminderung negativer Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz genutzt werden. Dazu gehören Maßnahmen zur Vermeidung von Mehrbelastungen in den Ortsdurchfahrten der Gemeinde Steinfeld sowie in Stetten, Birkenfeld und Billingshausen, Maßnahmen zur Vermeidung von Mehrbelastung insbesondere des Lkw-Verkehrs auf der B26 westlich von Lohr a. Main sowie innerhalb der Stadt Lohr a. Main, Maßnahmen zur Verminderung der zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Maintal zwischen Karlstadt und Würzburg (B27 und St 2300) sowie die Umsetzung der im 7. Staatsstraßenausbauplan vorgesehenen Ortsumgehung Wiesenfeld vor Inbetriebnahme der B26n.

Da die B26n im Entwurf des BVWP 2030 nicht mehr 2-bahnig, sondern in einem reduzierten Ausbaustandard (einbahnig mit Überholfahrstreifen) enthalten ist, gewinnt außerdem auf Grund der geringeren Leistungsfähigkeit der 6-streifige Ausbau der BAB A7 im Abschnitt Schweinfurt-Werneck wieder stark an Bedeutung und müsste konsequenterweise in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden (s.o.).

Verkehrsträger Schiene

ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt;

ABS/NBS Hanau-Fulda-Erfurt/Aschaffenburg-Nantenbach

Die Variante „Mottgers“ des Projekts ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt wird abgelehnt.

Sollte die Variante „Mottgers“ präferiert werden, würden die umfassenden Investitionen der letzten Jahre in die Bestandsstrecke, etwa am Schwarzkopftunnel oder der Nantenbacher Kurve, bei einer neuen Spessartquerung entwertet. Der RPV tritt deshalb nachdrücklich für den bestandsnahen Neu- und Ausbau ein.

Auch gemäß Regionalplan der Region Würzburg sind die dauerhafte Sicherung und möglichst eine weitere Verbesserung der Anbindung des Oberzentrums Würzburg an den Schienenverkehr anzustreben. Dabei ist darauf hinzuwirken, dass die Strecke Aschaffenburg-Würzburg in der Region so ausgebaut wird, dass sie als Teil des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn für den schnellen Fernverkehr attraktiv bleibt (Grundsatz B IX 2.1).

Aus Sicht des RPV besteht Überarbeitungsbedarf, um beide Varianten objektiv gegenüberstellen zu können: Der Neubauvariante „Mottgers“ wird im vorliegenden Entwurf ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis zugesprochen. Dies kommt insbesondere dadurch zu Stande, dass eine Verbesserung der Anbindung großer Teile Unterfrankens an den Großraum und Flughafen FFM einberechnet wird. Bei einem möglichen Ausbau des Bestandsnetzes und der Strecke Aschaffenburg - Nantenbach geschieht dies hingegen nicht.

Die angesetzten 18 Minuten Zeitersparnis der Variante Mottgers erscheinen sehr hoch, wie auch Vertreter der DB Netz AG anlässlich des Dialogforums „Südkorridor“ am 11.4. in Karlstein a. Main deutlich machten. Zudem wäre diese Zeitersparnis auf Grund des integrierten halbstündigen Takt-

fahrplans in Würzburg und der bestehenden Überlastung des Knotens Frankfurt nur schwerlich nutzbar.

Der RPV sieht es deshalb als notwendig an, die ermittelte Fahrzeiterparnis und die weiträumig angesetzten raumordnerischen Auswirkungen der Neubauvariante kritisch zu überprüfen. Ebenso könnten in die Nutzen-Kosten-Berechnung der Variante „Ausbaustrecke“ auch weitere mögliche Verbesserungen der Strecke Aschaffenburg - Nantenbach einbezogen werden, die ebenfalls zu einer Fahrzeit von unter 60 Minuten von Würzburg nach FFM führen können. Zu nennen ist die ebenfalls angemeldete Nordumfahrung Lohr und die Beseitigung anderer Geschwindigkeitseinbrüche auf diesem Abschnitt.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Schiebel, Landrat
Verbandsvorsitzender