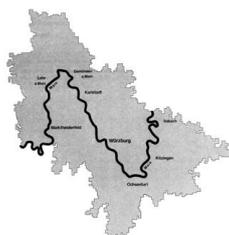


Regionaler Planungsverband Würzburg



Niederschrift über die Sitzung des Planungsausschusses im Großen Sitzungssaal des Landratsamtes Main-Spessart in Karlstadt

Sitzungsdatum: Mittwoch, den 27.04.2011
Beginn: 09:30 Uhr
Ende: 11:15 Uhr

Anwesend:

Verbandsvorsitzender

Landrat Thomas Schiebel

Planungsausschussmitglieder

Stadtbaurat Christian Baumgart
Landrätin Tamara Bischof
Bürgermeister Peter Franz
Kreisrat Heinrich Freiherr von Zobel
Bürgermeister Anton Holzapfel
Bürgermeister Karl Hügelschäffer
Bürgermeister Dr. Werner Knaier
Bürgermeister Josef Mend
Kreisrat Roland Metz
Bürgermeister Heinz Nätscher
Bürgermeisterin Linda Plappert-Metz
Bürgermeister Ernst-Heinrich Prüße
Bürgermeisterin Rosemarie Richartz
Stadtrat Wolfgang Scheller
Stadtrat Hans Schrenk
Bürgermeister Franz Schüßler
Bürgermeister Michael Weber

Planungsausschussvertreter

Stadtrat Patrick Friedl	Vertretung für Frau Karin Miethaner-Vent
Bürgermeister Rainer Friedrich	Vertretung für Herrn LR Eberhard Nuß
Bürgermeister Eberhard Götz	Vertretung für Herrn Volkmar Halbleib, MdL
Bürgermeister Erich Hegwein	Vertretung für Herrn Reinhold Kuhn
Umweltreferent Wolfgang Kleiner	Vertretung für Herrn OB Georg Rosenthal
3. Bürgermeisterin Marion Schäfer-Blake	Vertretung für Herrn Bgm. Dr. Adolf Bauer

von der Verwaltung

Andrea Füller, Verw.Angestellte
Holger Steiger, Geschäftsführer

von der Regierung von Unterfranken

LRD Johannes Wälde, Sg. 24 (Höhere Landesplanungsbehörde)

RD Rainer Kern, Regionsbeauftragter, Sg. 24

RD Oliver Weidlich, Sg. 24

BD Christoph Eberlein, Sg. 31 (Straßenbau)

BOR Bernd Aldenhoff, Sg. 31

Staatliches Bauamt, Bereich Straßenbau

BD Dr.-Ing. Michael Fuchs

BOR Ralf Elias

von der Presse

Karl-Heinz Haase, Main-Post

Heinz Scheid, Main-Echo

Klaus Rüfer, Bayerischer Rundfunk und Bayerisches Fernsehen

Zuhörer

Armin Stumpf, Landratsamt Würzburg

Bürgermeister Dr. Paul Kruck, Stadt Karlstadt

Hubert Breitenbach, Stadt Gemünden

Abwesend:

Planungsausschussmitglieder

2. Bürgermeister Dr. Adolf Bauer

Entschuldigt

Kreisrat Volkmar Halbleib, MdL

Entschuldigt

Bürgermeister Reinhold Kuhn

Entschuldigt

Stadträtin Karin Miethaner-Vent

Entschuldigt

Landrat Eberhard Nuß

Entschuldigt

Oberbürgermeister Georg Rosenthal

Entschuldigt

Bürgermeister Peter Stichler

Unentschuldigt

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Feststellung und Entlastung der Jahresrechnung 2010
2. Raumordnungsverfahren "B 26n westlich Autobahndreieck (AD) Würzburg-West - Karlstadt - Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt-Werneck";
Beratung und Beschluss einer Stellungnahme
3. 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern;
Beratung und Beschluss einer Stellungnahme
4. Sonstiges

Der **Verbandsvorsitzende, Landrat Thomas Schiebel**, begrüßt die Anwesenden, verliest die Namen der entschuldigten PA-Mitglieder und stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest. Die Einladung mit Tagesordnung wurde den Mitgliedern mit Schreiben vom 01.04.2011 rechtzeitig zugesandt. Gegen die Tagesordnung erheben sich keine Bedenken.

TOP 1 Feststellung und Entlastung der Jahresrechnung 2010
--

Wie der **Verbandsvorsitzende** mitteilt, wurden die Unterlagen hierzu mit der Einladung versandt. Die Prüfung der Jahresrechnung 2010 durch das Kreisrechnungsprüfungsamt ergab, dass

- a) die Haushaltssatzung und der Haushaltsplan 2010 den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zustande kamen;
- b) der Haushaltsplan 2010 eingehalten wurde. Haushaltsüberschreitungen, ein Sollbetrag oder ein Sollüberschuss wurden nicht festgestellt;
- c) die einzelnen Rechnungsbeträge sachlich und rechnerisch festgestellt wurden und die Buchungen belegt sind.

Die Feststellung der Jahresrechnung 2010 und die Entlastung des Verbandsvorsitzenden und der Geschäftsführung für das Haushaltsjahr 2010 durch den Planungsausschuss werden empfohlen.

Dazu gibt es keine Wortmeldungen.

Beschluss 1:

„Das Rechnungsergebnis für das Haushaltsjahr 2010

Verwaltungshaushalt	Vermögenshaushalt	Gesamthaushalt
Einnahmen und Ausgaben je	Einnahmen und Ausgaben je	Einnahmen und Ausgaben je
67.735,88 €	11.565,55 €	79.301,43 €

werden anerkannt und festgestellt.“

24 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen

Beschluss 2:

„Für den Verbandsvorsitzenden und die Geschäftsführung wird Entlastung erteilt.“

23 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen

(Der Verbandsvorsitzende ist wegen persönlicher Beteiligung nicht stimmberechtigt.)

TOP 2

**Raumordnungsverfahren „B 26n westlich Autobahndreieck (AD) Würzburg-West -
Karlstadt - Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt-Werneck“;
Beratung und Beschluss einer Stellungnahme**

Der **Verbandsvorsitzende** berichtet, dass der Regionale Planungsverband Würzburg aufgefordert wurde, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens „B 26n westlich Autobahndreieck Würzburg-West – Karlstadt – Autobahnkreuz Schweinfurt-Werneck“ Stellung zu nehmen. Nach den Raumordnungsunterlagen werden mit der B 26n und den Zubringerprojekten folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Lückenschluss im Bundesfernstraßennetz vom AD Werneck (BAB 7) bis westlich des AD Würzburg-West (BAB 3) durch eine leistungsfähige, ortsdurchfahrtsfreie Bundesstraße, die auch als Bypass für das im Großraum Würzburg störanfällige Bundesautobahnnetz dient. Entlastung des Autobahnkreuzes Biebelried vom „Übereckverkehr“
- Verbesserung der Erschließung des autobahnfern liegenden Landkreises Main-Spessart (Karlstadt, Lohr, Gemünden) und Anbindung des Raumes an das Autobahnnetz
- Bündelung von Verkehr, der heute auf dem Netz der Bundes- und Staatsstraßen quer durch die Landkreise fährt
- Entlastung hoch belasteter Ortsdurchfahrten, insbesondere im Werntal
- Verbindung des Oberzentrums Schweinfurt mit der Metropolregion Frankfurt und dem Oberzentrum Heilbronn
- Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz
- Entlastung des Stadtgebietes Würzburg von unerwünschtem Abkürzungsverkehr

Mit der Einladung zur heutigen Sitzung ging den Planungsausschuss-Mitgliedern der Entwurf einer Stellungnahme zu. Ihr zentraler Gedanke ist, das Straßenbauvorhaben anhand des Regionalplans zu bewerten. Dieser sieht nach den Vorgaben des Ziels B IX 3.2 vor, „zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz“ u. a. den „Neubau der vierspurigen Bundesstraße B 26n Westumgehung Würzburg“. Nach der Begründung unseres Regionalplanziels ist der wesentliche Zweck dieser Planung die Entlastung des Verdichtungsraums Würzburg vom Durchgangsverkehr und die Verbesserung der Standortvoraussetzungen in weiten Teilen des Landkreises Main-Spessart unter gleichzeitiger Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten. Diese Ziele des Regionalplans finden sich sinngemäß auch im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wieder.

Das LEP und der Bedarfsplan zielen allerdings stärker als der Regionalplan auf überregionale Aspekte ab, nämlich auf die verkehrliche Bewältigung der EU-Osterweiterung. In der Summe und dem Grunde nach ist der Bedarf für den Bau dieser neuen Straße durch die Einstufung im Bedarfsplan verbindlich festgelegt. Allerdings ist meiner Ansicht nach mit diesen Vorgaben zwar über das „Ob“ und letztlich auch über das „Wie“ (Ausbaustandard) dieses Straßenbaus entschieden, nicht aber über das „Wo“ und das „Wann“. Diese beiden offenen Punkte, also das „Wo“ und das „Wann“, sind somit folgerichtig auch der zentrale Ansatz der Stellungnahme, die mit der Einladung versandt wurden.

Der Entwurf liegt den Mitgliedern vor. Der Verbandsvorsitzende fasst die wesentlichen Gedanken des Entwurfs, die an den Zielsetzungen des Regionalplans der Region Würzburg ausgerichtet sind, wie folgt zusammen:

1. Die vorliegende Straßenplanung trägt nur einem Teil der regionalplanerisch angestrebten Zielsetzungen Rechnung – so wird der Verdichtungsraum Würzburg nur recht eingeschränkt entlastet.
2. Die B 26n wird eine erhebliche Menge an überregionalem Durchgangsverkehr auf sich ziehen und damit Menschen und Umwelt im betroffenen Raum erheblich belasten.
3. Die im Bedarfsplan vorgesehenen zeitlichen Zielsetzungen sind nicht akzeptabel. Eine vierstreifige Straße bis nach Karlstadt zu bauen und dann möglicherweise jahrelang dort enden zu lassen, würde die Landkreise Main-Spessart und Würzburg mit einem sich vollkommen diffus im Raum verteilenden Verkehr belasten.

4. Der Zubringer Lohr muss im zeitlichen Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt verwirklicht werden.
5. Diese Eckpunkte führen zu folgenden logischen Schlussfolgerungen:
 - Die Straße muss in einem Zug durchgängig von der A 7 bis zur A 3 und einschließlich Zubringer Lohr gebaut werden.
 - Wenn das aufgrund der finanziellen Spielräume nicht möglich sein sollte, dann zunächst einbahnig, und zwar in einem Zug - oder anders ausgedrückt: Statt zwei zeitlich möglicherweise lange auseinander liegende vierstreifige Bauabschnitte von der A 7 nach Karlstadt und dann von Karlstadt zur A 3 schlägt der Regionale Planungsverband Würzburg eine „Längsteilung“ vor, so dass die zweite Fahrbahn erst zu einem späteren Zeitpunkt neben die erste kommt.
 - Sollten aber auch für eine solche vorerst einbahnige Gesamtausführung des Projekts die Mittel nicht ausreichen, schlägt der Regionale Planungsverband Würzburg vor, die B 26n einbahnig von der A 7 bis nach Karlstadt zu bauen. Dann wäre wenigstens die Entlastung des Werntals erreicht, über deren Dringlichkeit in diesem Gremium wohl kein Zweifel bestehen dürfte.

Der Verbandsvorsitzende erinnert daran, dass der Bau einer vierstreifigen Fernstraße ein rechtsverbindliches Ziel des Regionalplans der Region Würzburg ist und deshalb nur über das „Wo“ und das „Wann“ diskutiert werden sollte.

Bgm. Friedrich, Ochsenfurt, Vertreter von LR Nuß, Landkreis Würzburg, trägt die Stellungnahme des Landkreises Würzburg und den Kreistagsbeschluss des Kreistages Würzburg vom 14.03.2011 vor, „wonach der Landkreis Würzburg den Bau der B 26n, zumindest hinsichtlich des Teilstückes zwischen Karlstadt und Würzburg, unter Bezugnahme auf die im Sachverhalt dargestellten Gründe ablehnt (Eingriffe in Natur und Landschaft, Beeinträchtigung der baulichen Entwicklung in den Landkreismunicipalitäten, der Planung zugrunde gelegten massiven Verkehrszuwächse haben sich nicht bestätigt, dafür ersatzweise Ausbau der A 7 und Neubau von Ortsumgehungen)“.

Der **Verbandsvorsitzende** erklärt, dass viele der genannten Punkte auch in den Stellungnahmen der Gemeinden aufgeführt sind, die auch angehört wurden. Auch der Landkreis Main-Spessart und die Stadt Würzburg haben ihre Beschlüsse gefasst und werden als einzelne Körperschaften auch die Forderungen, Wünsche und Anträge mit ihren Stellungnahmen in das Raumordnungsverfahren einbringen. Er bittet jedoch zu bedenken, dass der Planungsausschuss für die gesamte Region verantwortlich ist.

Bgm'in Schäfer-Blake, Vertreterin von Bgm. Dr. Bauer, Stadt Würzburg, findet im Beschluss auf Seite 2, Absatz 2, den 2. Satz „Allerdings in nur recht eingeschränktem Maß wird die jetzt geplante Trasse die regionalplanerische Zielsetzung einer Entlastung der Stadt und des Verdichtungsraumes Würzburg herbeiführen.“ nicht zielführend sondern kontraproduktiv. Auch **Umweltreferent Kleiner**, Vertreter von OB Rosenthal, Stadt Würzburg, findet, man sollte eindeutig Stellung beziehen. Er schlägt vor, diesen Satz wegzulassen oder deutlich zu ändern.

Bgm. Mend, Iphofen, sieht Vorteile in der B 26n für die Region, ist aber verwundert, dass „wir uns in der Stellungnahme durch den zweistreifigen Bau selbst einschränken durch diese Finanzierungsmöglichkeiten“. Es sei nicht Aufgabe des Planungsausschusses Geld für den Bund zu beschaffen, sondern auf die unstrittige Notwendigkeit und Dringlichkeit der B26n hinzuweisen, die eine notwendige Verbesserung für die gesamte Region herbeiführen soll.

Der **Verbandsvorsitzende** sieht das anders und betont, dass der Planungsausschuss in dieser Stellungnahme den vierstreifigen Bau der B26n fordert. Aber für den Fall, dass nicht in einem Zug durchgebaut werden kann, aus welchen Gründen auch immer, nur für diesen Fall, könne man sich die zweispurige Lösung vorstellen. Er sieht dies als Lösungsansatz. Da unterschiedliche Einstufungen in der Dringlichkeit bestehen, könne man davor nicht die Augen verschließen. Für ihn macht dieser Vorschlag Sinn.

Stadtbaurat Baumgart, Stadt Würzburg, zollt denen, die diese Vorlage erstellt haben Dank und Respekt. Es war sicher nicht einfach, bei den hart aufeinander prallenden unterschiedlichen Meinungen, diese Stellungnahme in einem flüssigen und moderaten Ton abzufassen. Er stellt aber die Frage an die anwesenden Mitarbeiter des Staatlichen Straßenbaus, ob denn eine aufgebaute Rückzugslinie kontraproduktiv ist oder eher hilfreich?

BD Eberlein informiert, dass nach seiner Erkenntnis Bedenken gegen die Querteilung des Projektes bestehen. Zunächst soll der vordringliche Bedarf des Bedarfsplans von der A 7 Werneck bis Karlstadt gebaut werden. Unter Umständen könne der andere Teil erst später realisiert werden. Insofern ist die vom Regionalen Planungsverband Würzburg angedachte Längsteilung eine Möglichkeit dem entgegenzuwirken. Eine so große Baumaßnahme müsse in Abschnitten realisiert werden. Durch die Längsteilung könnten auch Befürchtungen in der Bevölkerung reduziert oder entkräftet werden. Er sieht das ganze eher hilfreich.

Bgm. Götz, Hettstadt, stellt fest, der geplante Bau der B 26n spaltet die Region kräftig. Er habe Verständnis für das Werntal und die Stadt Würzburg, die sich eine Entlastung erhoffen. Aber im Gegenzug werden ganze Landstriche belastet. Eine Stellungnahme, die allen Belangen gerecht wird, werde es wohl nicht geben.

Der **Verbandsvorsitzende** gibt Herrn Bgm. Götz Recht. Es sind viele Belange tangiert, man sollte versuchen die Belastungen dort zu minimieren. Diese Zielsetzung gelte für alle Bereiche. Er habe Verständnis für die, die nicht zustimmen können. Jedoch müsse man einen Beschluss fassen und sich zu einer Mehrheitsentscheidung durchringen.

Wie **Landrätin Bischof**, Landkreis Kitzingen, mitteilt, ist der Landkreis Kitzingen vom Bau der B 26n wenig betroffen. Da viele Einwendungen gegen den Bau vorliegen, stellt sich für sie die Frage wie sicher eine Genehmigung überhaupt ist und wann genehmigt werden soll? Der **Verbandsvorsitzende** gibt zu bedenken, dass „wir uns noch im Raumordnungsverfahren befinden“. Diverse Planungsschritte werden sich anschließen. Aber selbst wenn es Jahre dauern wird, wovon man ausgehen könne, müsse man damit anfangen.

Landrätin Bischof teilt dann die Ansicht von Bgm. Mend, und sieht den Entwurf dieser Stellungnahme als teilweisen Rückzug.

Der **Verbandsvorsitzende** verteidigt die Stellungnahme und sieht dies nicht als Rückzug sondern als „Angriff“ auf den 2. Bauabschnitt. Man habe momentan nur den 1. Bauabschnitt im „vordringlichen Bedarf“. Er möchte den 2. Bauabschnitt aber früher haben als er in der Dringlichkeit ist. Die Stellungnahme biete die Längsteilung im Gegenzug zur Querspaltung. Er möchte mehr haben als der Bedarfsplan im Moment hergibt. Es ist also kein Rückzug sondern das Gegenteil davon.

Stadtbaurat Baumgart bedankt sich bei Herrn Eberlein für seine Erklärung. Ihn habe sie darin bestärkt, dass diese Vorlage clever aufgebaut ist. Es sei vermutlich weise, so zu verfahren.

Bgm Prüße, Stadt Lohr, plädiert dafür, eine klare Aussage zu fassen, dass der Regionale Planungsverband Würzburg diese Straße will. Es wurde viel diskutiert, er ist dafür diesen Beschluss zu fassen.

Stadtrat Friedl, Stadt Würzburg, kann dieser Stellungnahme nicht zustimmen. Er will diese Autobahn nicht. Er hält es jedoch für richtig, dass der Regionale Planungsverband Würzburg für den Gesamttraum Überlegungen anstrengt, und auch überlegt, welche Räume dringende Entlastung brauchen. Die Gesamtlogik dieser Stellungnahme ist der Versuch, Mittel dafür zu bekommen diese Entlastung zu bewerkstelligen, unabhängig davon, ob es die B 26n in der geplanten Form jemals geben wird. Auch im Rat der Stadt Würzburg gebe es eine qualifizierte Minderheit - es waren bei der letzten Abstimmung 40 Prozent - die die Entlastungswirkung für die Stadt und die Notwendigkeit der B 26 n anders beurteilen. Auch gebe es ein Gutachten, das klar belegt, dass die Entlastungswirkung deutlich geringer ist als bislang in den Gutachten stand.

Abstimmung über den mit der Einladung versandten Gesamtentwurf mit der in der Sitzung geforderten Änderung: Auf Seite 2, Absatz 2, wird der 2. Satz „Allerdings in nur recht eingeschränktem Maß wird die jetzt geplante Trasse die regionalplanerische Zielsetzung einer Entlastung der Stadt und des Verdichtungsraumes Würzburg herbeiführen“ gestrichen. (siehe Anlage 1)

Beschluss:

20 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen

(Stadtrat Friedl, Kreisrat Freiherr von Zobel, Bgm. Götz, Bgm. Friedrich)

TOP 3

Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern; Beratung und Beschluss einer Stellungnahme

Der **Verbandsvorsitzende** begrüßt noch einmal die Vertreter der Fachbehörden, die speziell zu diesem TOP eingeladen wurden und gibt Herrn BD Eberlein Gelegenheit, das Gremium über den Entwurf des Ausbauplans und die Einflussmöglichkeiten des Regionalen Planungsverbandes Würzburg zu informieren.

Vortrag Herr BD Eberlein (siehe Anlage 2)

Der **Verbandsvorsitzende** bedankt sich für die Ausführungen und stellt fest, dass die bei den betroffenen Gemeinden mit dem Ausbauplan geweckten Erwartungen - oder auch Enttäuschungen bei Nichtberücksichtigung – hoch sind. Der Bedarf ist sehr viel größer als das was verwirklicht werden könne. Die Prioritätenliste des Landkreises Main-Spessart lässt sich beliebig fortschreiben und wird regelmäßig an das Straßenbauamt weitergegeben. Alle Maßnahmen sind dringlich, ob Neubauten, Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen. Auch bei den anderen Landkreisen und Kommunen ist das wohl nicht anders. Die Betroffenheiten sind sehr individuell.

Dabei sollten zwei Fakten vorab klargestellt werden:

- Nicht jede Maßnahme, die derzeit in der 1. Dringlichkeit eingestuft ist, wird tatsächlich bis zum Jahr 2020 in Angriff genommen werden können. Das Finanzbudget des Freistaats wird nicht zur Finanzierung aller aufgeführten Projekte reichen.
- Bei Maßnahmen der 1. Dringlichkeit sind grundsätzlich keine Bestandserhaltungsmaßnahmen mehr möglich. Wer also noch recht lange auf den Ausbau warten muss, weil Planung oder Finanzierung noch ausstehen, muss auch noch lange schlechte Straßenverhältnisse in Kauf nehmen.

Die Planunterlagen der Obersten Baubehörde wurden den Verbandsmitgliedern, also allen Kommunen der Region Würzburg, zur Stellungnahme zugesandt. Leider war es durch die knappe Terminsetzung nicht möglich, die Zusammenfassung der Anhörungsergebnisse vor der Sitzung zu versenden. Sie liegt deshalb als Tischvorlage vor.

Der Verbandsvorsitzende weist auf die Punkte 11 und 16 dieser Tischvorlage hin, die zeigen, wo der Planungsverband evtl. Gestaltungsspielraum für einen Tausch hat, nämlich die Ausbaumaßnahme westlich von Karbach und ein Teilstück zwischen Karbach und Birkenfeld. Diese beiden Gemeinden haben einvernehmlich einen Beschluss gefasst, dass diese beiden Maßnahmen getauscht werden können. Das heißt, das in 1. Dringlichkeitsstufe befindliche Teilstück westlich Karbach soll abgestuft und das Teilstück zwischen Karbach und Birkenfeld soll in die 1. Dringlichkeit gehoben werden (St 2299).

Dem Antrag der Stadt Volkach, der auch in der Presse war, nämlich die St 2271 OU Volkach-Gaibach, Nr. 6 in der Aufstellung, die nicht in der 1. Dringlichkeitsstufe ist, mit der OU Schaippach, Nr. 14, zu tauschen, kann nicht entsprochen werden, da es hier an der Einvernehmlichkeit fehlt. Die Stadt Gemünden hat sich klar gegen einen Tausch ausgesprochen und begründet, weshalb die Argumente der Stadt Volkach nicht zutreffen, insbesondere was die Raumwirksamkeit der Maßnahme anbelangt (Anbindung an den Sinngrund, OU Rieneck). Man sollte von der Zielrichtung, nur bei Einvernehmlichkeit Objekte zum Tausch vorzuschlagen, nicht abweichen.

Landrätin Bischof informiert über einen weiteren Antrag des Landkreises Kitzingen, betreffend die Aufstufung des „Ausbaus der St 2270 nördlich Segnitz“ in die Dringlichkeit 1; das fordern auch die Gemeinden Segnitz und Sulzfeld a. Main. Der Ausbau Segnitz befand sich bereits früher in der 1. Dringlichkeit und wurde in Dr 1R zurückgestuft. Damit sind die Gemeinden und der Landkreis nicht einverstanden. Diese Rückstufung sei nicht nachzuvollziehen, da die Planungen bereits laufen. Es handle sich um eine sehr gefährliche Strecke ohne Radweg, über die bereits seit 30 Jahren heftig diskutiert wird. Die jetzige Rückstufung können die Gemeinden und der Landkreis Kitzingen nicht akzeptieren. Sie bittet den Regionalen Planungsverband um Unterstützung. Aus ihrer Sicht sind die Bewertungen des Staates nicht ganz korrekt durchgeführt worden. Sie erwartet eine Erklärung aus fachlicher Sicht. Aus diesem Grund könne sie einem Gesamtbeschluss so nicht zustimmen.

Was die Einstufung anbelangt, so Frau Landrätin Bischof weiter, habe der Regionale Planungsverband kaum Möglichkeiten, etwas zu verändern. „Wir dürfen darüber beraten, aber bei Änderungen sind die Bedingungen unerfüllbar oder unakzeptabel.“ Nur in ganz wenigen Fällen komme man zum Zuge. So habe sie kürzlich am Beispiel Volkach erlebt wie diese Einstufungen zustande gekommen sind und deshalb wenig Vertrauen in diese Bewertung. Der Antrag der Stadt Volkach war zwar nicht mit dem Landkreis Kitzingen abgestimmt, sie könne die vorgetragenen Argumente jedoch nachvollziehen und die große Enttäuschung vor Ort verstehen. Es sei nicht nachzuvollziehen, dass die OU Volkach-Gaibach trotz großer Anstrengungen nur in die Dringlichkeit 2 gekommen ist. Sie bittet den Planungsverband ei-

nen Appell an die Staatsregierung zu richten, dass doch einzelne Bereiche einer dringenden erneuten Überprüfung der Dringlichkeitseinstufung bedürfen.

Der **Verbandsvorsitzende, Landrat Schiebel**, erwidert, dies solle man nicht auf den Landkreis Kitzingen beschränken, denn 80 Prozent der Anträge wurden nicht berücksichtigt. Man könne die Forderung erheben, dass noch zusätzlich die in der Sitzungsunterlage aufgeführten Maßnahmen in den Straßenausbauplan mit aufgenommen werden, wohlwissend, dass diese Forderung wohl ins Leere gehen wird. Man könne das Ergebnis des Anhörverfahrens der heute gefassten Stellungnahme beigeben, mit der Begründung, dass all diese Maßnahmen aus örtlicher Sicht notwendig sind und nicht einzusehen ist, warum sie bei der Dringlichkeit nicht berücksichtigt wurden.

Wirklich begründet könne nur der bereits erwähnte Tausch St 2299 Karbach-Birkenfeld vorgeschlagen werden. Nach seiner Meinung wird dies berücksichtigt werden und wurde auch in der Vergangenheit immer berücksichtigt, weil Einvernehmen geherrscht habe. Wenn im Landkreis Kitzingen auch ein Tausch mit Einvernehmen besteht, wird man dies gerne vorschlagen.

Bgm. Nätscher, Urspringen, stellt allgemein den Sinn des Tauschens in Frage. Er ist jedoch der Meinung wenn man schon tauscht, so sollte man den Tausch innerhalb seines Bereiches vornehmen. Er ist wie Frau LR'in Bischof der Meinung, dass man in München zwecks der finanziellen Mittel vorstellig werden sollte. In der Region 2 besteht beim Ausbau der Staatsstraßen erheblicher Nachholbedarf, der nicht mehr hinnehmbar sei. Der Regionale Planungsverband Würzburg sollte darauf hinweisen, dass in der Region Würzburg mehr getan werden muss und nicht nur die Region München bevorzugt werde. Der Regionale Planungsverband Würzburg sollte in seiner Stellungnahme keine Straße hervorheben, sondern den Wortlaut allgemein halten. Jedoch sollte der Planungsverband deutlich machen, dass er Rückstufungen in der Dringlichkeit ablehnt.

Der **Verbandsvorsitzende** ist der Meinung, man sollte diese Anregung in den Beschlussvorschlag übernehmen.

Stadtrat Scheller, Stadt Würzburg, kritisiert das vorgegebene Verfahren, wo der Planungsverband zwar angehört wird, aber keine Einflussmöglichkeit habe. Der Faktor Mensch zähle nicht. Der Schwerlastverkehr, der täglich durch Volkach oder auch Schaippach fährt, ist für die dort lebenden Menschen unerträglich. Beide Ortschaften bräuchten Hilfe.

Auch **Bgm. Mend, Iphofen**, hinterfragt kritisch, welchen Wert diese Diskussion und die Stellungnahme habe, „wenn wir nichts zu sagen haben“. Dieses Gremium sollte den Mut aufbringen, dem landeseinheitlichen Verfahren zu widersprechen und die OU Volkach-Gaibach in die Dringlichkeit 1 zu fordern, denn dies sei ein außergewöhnlicher Fall.

Der **Verbandsvorsitzende** erwidert, auch Fellen, Aura, Burgsinn und Rieneck seien etwas Besonderes für den Landkreis Main-Spessart. „Wenn wir die OU Volkach-Gaibach mit aufnehmen, dann müssen wir die anderen Teilstücke auch mit aufnehmen.“

Bgm. Mend fordert mehrere Projekte aufgrund der Besonderheiten in der Region Würzburg in der Stellungnahme zu nennen. Er könne sich nicht vorstellen, dass alle Regionen die gleichen Schwierigkeiten haben. Die Staatsregierung müsse sich mehr bewegen.

Der **Verbandsvorsitzende** schlägt vor, die Liste der eingegangenen Stellungnahmen und Forderungen der Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes Würzburg beizufügen und deutlich zum Ausdruck zu bringen, dass diese Maßnahmen alle notwendig sind.

Landrätin Bischof akzeptiert nicht, dass die St 2270 Ausbau nördl. Segnitz ohne Begründung aus der 1. Dringlichkeit gestrichen wurde, obwohl die Planungsphase läuft. Sie stellt den Antrag, dass die St. 2270 Ausbau nördl. Segnitz in der Dringlichkeit 1 beibehalten werden muss, also von Dringlichkeit 1R in Dringlichkeit 1 hochgestuft wird. Dies sollte in der Stellungnahme des Planungsverbandes stehen.

Auf Nachfrage des **Verbandsvorsitzenden**, ob weitere Ausbauprojekte aus Dringlichkeit 1 zurückgestuft wurden, erklärt **BD Eberlein**, dass dies der Fall ist.

Ihm sind die bestehenden Probleme bekannt was den Ausbau der St nördlich Segnitz betrifft. Es gebe aber keinen Tauschkandidat der aus Dr 1R wechseln könnte. Für ihn ist Segnitz ein Sonderfall, die Planung weit vorangeschritten. Es herrscht mit der Obersten Baubehörde Einverständnis, dass die laufende Planung zum Abschluss gebracht werden soll. Die Planung werde also weiterbetrieben, als nächsten Schritt werde man sich „um das Baurecht kümmern“.

Nach kurzer Diskussion um die Formulierung ergeht folgender

Beschluss:

„Der Regionale Planungsverband Würzburg nimmt zum Entwurf des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern wie folgt Stellung:

Die starke Verkehrsbelastung der Region Würzburg vor allem durch den Durchgangsverkehr, der auch die Staatsstraßen in der Region in erheblichem Umfang belastet, sowie der Sonderbedarf bei den Mainbrücken erfordert insgesamt eine höhere Finanzausstattung des Ausbauplans, als dies vorgesehen ist.

Auf die anliegenden Ergebnisse des Anhörverfahrens wird ausdrücklich Bezug genommen; insbesondere lehnt der Planungsverband Rückstufungen in der Dringlichkeit kategorisch ab. Die dem Planungsverband gemachten Vorgaben, wonach Änderungsvorschläge nur dann Berücksichtigung finden, wenn sie kostenneutral sind, schränkt die Mitgestaltungsmöglichkeit erheblich ein.

Zusätzlich macht der Regionale Planungsverband Würzburg folgenden Änderungsvorschlag: Der Antrag der Gemeinde Birkenfeld und des Marktes Karbach, das Vorhaben „St 2299 Ausbau Karbach – Birkenfeld“ in die Dringlichkeit 1 einzustufen und dafür das Vorhaben „St 2299 Ausbau westlich Karbach“ in die Dringlichkeit 2 abzustufen, wird unterstützt.“

23 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme (Bgm. Mend)

TOP 4 Sonstiges

Bgm. Friedrich, Ochsenfurt, kritisiert die in Würzburg geplanten Großprojekte, z.B. IKEA, dessen Angebot an Warensortimente den ländlichen Raum massiv schwächen.

Stadtbaurat Baumgart, Würzburg, berichtet, dass für IKEA ein ordentliches Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt wurde. Da es eine Änderung gab, ist jetzt ein erneutes ROV notwendig geworden. Dazu werden Stellungnahmen eingeholt. Die Stadt Würzburg habe noch keine abschließende Meinung dazu, aber auch innerhalb der Stadt Würzburg sind die Änderungswünsche von IKEA nicht unumstritten.

Bgm. Prüße, Lohr, informiert über einen Bericht im Main-Echo vom 21.04. zum Thema Windpark der Fa. Luftstrom in Neuendorf und fragt nach dem Sachstand.

Der **Verbandsvorsitzende** teilt mit, dass ihm dazu bisher keine Anfrage vorliegt. Es vergehe jedoch keine Woche, an denen Vertreter von Windkraftanlagen auf ihn oder Herrn Kern zukommen, die weitere Windkraftstandorte erschließen wollen. Gerade angesichts der politischen Diskussion nach Fukushima würden diese glauben, jetzt größere Chancen zur Errichtung von Windkraftanlagen zu haben. Der Regionale Planungsverband habe sich bisher bemüht, objektive Kriterien zu entwickeln die gerichtsfest sind. Deshalb werde man so weiterverfahren wie bisher, man könne nicht plötzlich mehr Flächen für die Windkraft zulassen. Erst wenn sich tatsächlich an der Gesetzgebung etwas ändere, sei dies möglich. Ob dies geschieht, könne man nicht vorhersehen. Dieses Thema werde deshalb weiter bearbeitet, aber nicht forciert.

Bgm. Mend schlägt vor, zu diesem Thema ein Signal nach außen zu geben: „Eine Änderung bei der Genehmigung von Windkraftanlagen in FFH-Gebieten und Naturschutzgebieten kommt trotz Japan-Ereignisse nach der derzeitigen Gesetzeslage nicht in Frage.“ Wenn der Planungsverband dazu schweigt, werden sich diese Anfragen häufen.

Der **Verbandsvorsitzende** will dieses Thema bei der nächsten Sitzung auf die Tagesordnung nehmen.

Verabschiedung von Herrn Ltd. Regierungsdirektor Johannes Wälde

Rede des Verbandsvorsitzenden, Landrat Schiebel:

„Herr Wälde konnte vor wenigen Tagen seinen 65. Geburtstag feiern. Hierzu gratuliere ich Ihnen in unser aller Namen sehr herzlich. Da Sie mit Ablauf dieses Monats in den Ruhestand treten werden, ist das für uns heute zugleich der Anlass, uns von Ihnen als einem sehr langjährigen Weggefährten und Ratgeber zu verabschieden.

Seit 1972 ist Herr Wälde als Regionalplaner einer von „unner Leut“, wie das mein Vorgänger Armin Grein seinerzeit so treffend formuliert hatte. Auch wenn ich weiß, dass Herr Wälde kein Freund großer Abschiedsworte ist, so gestatten Sie, lieber Herr Wälde, mir doch, einige Besonderheiten aus Ihrem beruflichen Werdegang exemplarisch herauszugreifen:

Ihr regionalplanerisches Berufsleben begannen Sie 1972 in der Zeit nach dem Wiederaufbau und den Wirtschaftswunderjahren. Damals war die räumliche Planung als Disziplin und staatliche sowie kommunale Aufgabe erkannt und eben erst von der Politik umgesetzt worden. Bei den Regierungen waren in dieser Zeit gerade die „Bezirksplanungsstellen“ eingerichtet worden, diese wurden später als „Regionalplanungsstellen“ zu eigenständigen Sachgebieten der Bezirksregierungen. Schließlich war es Ihre Aufgabe, als Leiter der „höheren Landesplanungsbehörde“ die unterschiedlichen Aufgaben der Regionalplanung, der Raumordnung und der Landesplanung in einem einzigen Sachgebiet „unter einen Hut zu bringen“. Das erforderte insbesondere im personellen Bereich eine ruhige, ordnende und zugleich auch mit viel Bedacht leitende Hand.

Besonders augenfällig ist Ihr beharrliches Streben nach Ausgleich, nicht nur im personellen Bereich, sondern auch und gerade bei den sich oft konträr gegenüber stehenden Belangen der Regionalplanung. Seien es hier die Bodenschätze und dort der Naturschutz, seien es hier die Bauleitplanung und dort die Sicherung des Freiraums, seien es hier die von der Theorie geprägten Vorstellungen des Ministeriums und dort die Notwendigkeiten der Praxis. Sie verstanden es immer wieder, allen Kontrahenten das Gefühl zu vermitteln, Ernst genommen zu werden und im Ergebnis eine sachgerechte Lösung erzielt zu haben.

Und ein Letztes: Gerade Ihr Reichtum an Ideen ist es, mit dem Sie sich zu Recht als „Leiter“ der höheren Landesplanungsbehörde im Sinne eines „Gestalters“ fühlen dürfen. Ich greife nur ein Beispiel heraus: den Maintal-Radwanderweg. Jetzt werden einige die Stirn runzeln und denken, „war das nicht ...?“. Nein, meine Damen und Herren, Herr Wälde ist der „geisti-

ge Vater“ dieses Maintal-Radwanderweges, auch wenn sich heute gerne Andere mit der „Vaterschaft“ des Maintal-Radwanderweges schmücken, es war allein Herr Wälde, der dieses touristische „Highlight“ Unterfrankens auf den Weg brachte, und zwar nicht nur von der Idee her, sondern auch in der konkreten Umsetzung, z.B. durch Beschilderung und Faltblätter mit Wegebeschreibungen.

Herr Wälde, in fast 39 Jahren regionalplanerischer Tätigkeit gingen Sie Ihre Arbeit stets mit Herzblut an, bei allem Engagement blieben Sie ruhig, gelassen und ausgleichend - und Sie behielten immer den Bezug zur Praxis, so dass unsere Anliegen als Kommunalpolitiker bei Ihnen stets nicht nur ein offenes und verständnisvolles Ohr fanden, sondern dass Sie in den meisten Fällen auch eine an der Realität orientierte Lösung fanden. Gerade dafür, lieber Herr Wälde, sind wir Ihnen zu großem Dank verpflichtet. Sie hinterlassen Ihr Feld gut bestellt - wie es sich für einen Diplom-Landwirt nun mal so gehört.

Im Namen des Regionalen Planungsverbandes Würzburg drücke ich unser aller Dank mit einem kleinen Präsent aus: Wie ich in Erfahrung bringen konnte, sind Sie, obwohl wir in einer Weingegend sind, doch lieber dem Bier zugetan. In diesem Präsentkorb finden Sie eine kleine Auswahl dieses Produktes aus der Region Würzburg. Für Ihre Freizeitgestaltung haben wir ein nützliches Objekt eingepackt, ein kleines aber leistungsfähiges Fernglas, das Sie auf Ihren zahlreichen Wanderungen oft und gerne nutzen können.

Herr Wälde, für Ihren Ruhestand wünschen wir Ihnen alles erdenklich Gute, bleiben Sie vor allem gesund. Gerne würde ich Sie auch in der Zukunft als Gast in unseren Sitzungen begrüßen.“

Die Anwesenden bedanken sich ebenfalls mit einem langen und kräftigen Applaus.

Herr Wälde bedankt sich für die freundlichen Worte. Er fühlte sich richtig beschrieben, er war lieber im Hintergrund tätig und habe versucht, dort für Ruhe zu sorgen, war aber auch gleichzeitig bemüht, dass die Dinge ordentlich vorangehen.

Er ist der letzte in Unterfranken, der sich rühmen kann bei der Gründung der Planungsverbände im Frühjahr 1973 dabei gewesen zu sein. Damals gab es zwei Meinungsströmungen: eine davon war, dass sich die Geschwindigkeit der Erdumdrehung erhöht, wenn der Planungsverband eingerichtet ist, also den Planungsverband als das Wichtigste überhaupt herauszustellen, die anderen befürchteten, damit solle die Kommunalpolitik vom Freistaat Bayern „totgemacht werden“. Beides ist wohl nicht eingetreten.

Zu den aktuellen Themen der Regionalplanung sind als Beispiele die Erweiterung der Firma Schwenk und die Steuerung der Windkraft zu nennen. Es gibt eine Reihe von Punkten, bei

denen der Regionale Planungsverband Einfluss nehmen könne. Er hält die Planungsverbände für wichtig. Bei gegenteiligen Meinungen solle man „das Kind nicht mit dem Bade ausschütten“ und geruhsam weiterarbeiten und sich auf Dinge konzentrieren, bei denen man etwas bewegen kann.

Während seiner Laufbahn wurde er dreimal nach München zum Rapport bestellt, weil man dort der Meinung war, er würde sich zu kommunalfreundlich verhalten. Er ist dabei seiner Linie der Kommunalpolitik weiter zu helfen, natürlich im Rahmen der Gesetze, treu geblieben. Dies gilt auch für das ganze Sachgebiet. Am Anfang herrschte im Planungsverband Misstrauen gegenüber dem Personal, das der Staat ihm zur Verfügung stellt; dieses Misstrauen habe sich mittlerweile längst in Vertrauen gewandelt. Er bittet das Vertrauen, das man der Höheren Landesplanung unter seiner Leitung entgegengebracht hat, auch unter der Leitung seines Nachfolgers, Herrn Weidlich, zu übertragen. Auch Herr Kern wird als Regionsbeauftragter weiter für die Region Würzburg zuständig sein. Er wünscht der Region Würzburg und auch jedem Einzelnen persönlich alles Gute für die Zukunft.

Vorstellung von Herrn RD Oliver Weidlich als Nachfolger von Herrn Wälde

Der Verbandsvorsitzende begrüßt Herrn RD Oliver Weidlich, den die Regierung von Unterfranken zum 1. Mai als Nachfolger für Herrn Wälde bestellt hat. Er wünscht Herrn Weidlich viel Erfolg als Leiter des für den Regionalen Planungsverband zuständigen Regierungssachgebiets „Raumordnung, Landes- und Regionalplanung“ und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung um 11.15 Uhr.

Karlstadt, 27.04.2011

Schiebel, Landrat
Verbandsvorsitzender

Füller
Schriftführerin

Sitzung des Planungsausschusses des
Regionalen Planungsverbandes Würzburg
am 27. April 2011 in Karlstadt

TOP 2

Raumordnungsverfahren

**„B 26n westlich Autobahndreieck (AD) Würzburg-West –
Karlstadt – Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt-Werneck“;
Beratung und Beschluss einer Stellungnahme**

Beschluss zu TOP 2

Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Würzburg beauftragt den Verbandsvorsitzenden, zum Raumordnungsverfahren „B 26n westlich Autobahndreieck (AD) Würzburg-West - Karlstadt - Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt-Werneck“ die nachfolgende Stellungnahme abzugeben. Dabei sind die heutigen Beratungsergebnisse zu berücksichtigen. Die Geschäftsstelle wird ermächtigt, ggf. erforderliche redaktionelle Vervollständigungen und Ergänzungen vorzunehmen.

Der Regionale Planungsverband Würzburg begrüßt grundsätzlich, dass nunmehr das Raumordnungsverfahren für die Planung der B 26n durchgeführt und damit die Verwirklichung des Vorhabens in Angriff genommen wird. Das Projekt soll den Vorgaben des Ziels B IX 3.2 des Regionalplans der Region Würzburg Rechnung tragen, wonach „zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz“ u. a. der „Neubau der vierspurigen Bundesstraße B 26n Westumgehung Würzburg“ vorgesehen ist. Wesentlicher Zweck dieser Planung ist nach der Begründung zu dem genannten Regionalplanziel die Entlastung des Verdichtungsraums Würzburg vom Durchgangsverkehr und die Verbesserung der Standortvoraussetzungen in weiten Teilen des Landkreises Main-Spessart unter gleichzeitiger Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten. Diese Ziele des Regionalplans finden sich sinngemäß auch im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wieder. Das LEP und der Bedarfsplan zielen allerdings stärker als der Regionalplan auf überregionale Aspekte, nämlich die verkehrliche Bewältigung der EU-Osterweiterung, ab. In der Summe und dem Grunde nach ist der Bedarf für den Bau dieser neuen Straße durch die Einstufung im Bedarfsplan verbindlich festgelegt. Allerdings weist der Planungsverband nachdrücklich darauf hin, dass somit zwar über das „Ob“ und letztlich auch über das „Wie“ (Ausbaustandard) dieses Straßenbaus entschieden ist, nicht aber über das „Wo“ und das „Wann“. Hierzu gibt der Planungsverband die nachstehenden Hinweise und erhebt die folgenden Forderungen.

Zunächst ist festzuhalten, dass die B 26n in der nunmehr geplanten Konzeption eine wesentliche Verbesserung der Verkehrserschließung im Landkreis Main-Spessart einschließlich der Verkehrsentslastung einer Reihe von Gemeinden in der vom Regionalplan angestrebten Weise bewirken wird. Zu bedenken ist, dass die B 26n im jetzt geplanten Verlauf eine erhebliche Menge an überregionalem Durchgangsverkehr auf sich ziehen wird, den die Region ohne diese Planung nicht zu tragen hätte; dies entspricht zwar den Zielsetzungen des LEP und des Bedarfsplans, geht aber über die oben genannten regionalplanerischen Zielsetzungen hinaus und bewirkt erhebliche Belastungen für Mensch und Natur im betroffenen Raum. Für den Planungsverband ist deshalb von großer Bedeutung, dass die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehene Erweiterung der A 7 auf sechs Fahrstreifen von der Straßenbauverwaltung uneingeschränkt und mit Nachdruck weiterverfolgt wird.

Vor diesen Hintergründen hält der Planungsverband die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehenen zeitlichen Zielsetzungen für nicht akzeptabel. Dies gilt ganz besonders deshalb, weil die neue Straße in ihrer Dringlichkeit geteilt und im nördlichen Abschnitt zwar in den Vordringlichen Bedarf, im südlichen Abschnitt aber nur in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingereiht ist. Angesichts der unübersehbaren Entwicklung der Finanzsituation des Bundes kann deshalb keineswegs ausgeschlossen werden, dass nach dem Bau der Straße zwischen dem Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck und Karlstadt - dem Streckenabschnitt im Vordringlichen Bedarf - unverhältnismäßig viel Zeit vergeht, bis dann auch das südliche Teilstück von Karlstadt zur A 3 - der Streckenabschnitt im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht - realisiert wird. Dies hätte - möglicherweise über Jahre hinweg - zur Folge, dass der Verkehr vom Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck auf die B 26n in Richtung Karlstadt zunächst auf einer neuen Trasse geführt wird, um anschließend im vorhandenen Straßennetz keine zielgerichtete Weiterführung zur A 3 und zur A 81 vorzufinden. Die Folge

wären dann unüberschaubare problematische Situationen - ausgelöst durch Staus und durch eine diffuse Verteilung des Verkehrs auf die dafür nicht geeigneten Straßen zwischen Karlstadt und der A 3. Diese Befürchtung wird ausdrücklich auch durch die Aussagen des Gutachters in den Raumordnungsunterlagen und den beigegebenen Verkehrsuntersuchungen bestätigt. Eine solche Entwicklung hält der Planungsverband für nicht raumverträglich. Deshalb wird gefordert, die Straße nicht zunächst zweibahnig und auf der halben Strecke, sondern zunächst einbahnig und auf der Gesamtstrecke zwischen der A 70 und der A 3 zu bauen. Dies schließt insbesondere auch die Überlegung ein, dass die regionalplanerische Zielsetzung einer Verbesserung der regionalen Anbindung nur dann vollumfänglich und zeitnah erreicht werden kann, wenn auch der Zubringer Lohr in engem zeitlichem Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt verwirklicht wird. Die Verbesserung der Regionsanbindung an das Fernstraßennetz kann sich nur dann einstellen, wenn ebenfalls das Teilstück der B 26n zwischen Karlstadt und der A 3 möglichst zeitgleich mit dem Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck und Karlstadt - zumindest einbahnig - realisiert wird.

Keineswegs verschließt sich der Planungsverband den notwendigen Erkenntnissen im Hinblick auf die obwaltenden Finanzierungsengpässe. Er zieht daraus allerdings die Konsequenz, die Verwirklichung der Straße eben nicht auf zwei zeitlich schwer definierbare Bauabschnitte aufzuteilen. Stattdessen schlägt er vor, die Straße zwar insgesamt in ihrer ganzen Länge einschließlich des Zubringers nach Lohr, aber vorerst nur einbahnig - also praktisch längsgeteilt - zu bauen. Dieses Vorgehen würde zumindest zur Zielsetzung einer raschen, verbesserten innerregionalen Verkehrserschließung und Anbindung an das Autobahnnetz sowie einer spürbaren Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten beitragen. Dieses Vorgehen hätte aber vor allem und angesichts der teils heftigen und vielfach verständlichen Widerstände gegen dieses Straßenbauprojekt den unbestreitbaren Vorteil, eine zeitliche Streckung zu erzielen. Diese Streckung könnte zu gegebener Zeit auch dazu genutzt werden, die bis dahin eingetretenen Verkehrswirkungen erneut und dann zeitnah zu analysieren und auf der Basis dann aktueller Verkehrszahlen das weitere Vorgehen festzulegen.

Sollte aber auch für eine solche vorerst einbahnige Gesamtausführung des Projekts das Geld nicht reichen, bleibt keine andere Möglichkeit, als für diese Option gleichfalls eine Aufteilung in Bauabschnitte mit zeitlicher Aufsplittung zu bedenken. Die Kombination der Verbesserung der Verkehrserschließung mit der Entlastung von Ortsdurchfahrten würde in diesem Fall für den Bau der B 26n in einbahniger Ausführung - evtl. mit gelegentlichen Überholspuren - zunächst zwischen dem Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck und Karlstadt sprechen. Von Osten her gesehen sollte dieser erste Abschnitt in Höhe der jetzt vorgesehenen Anschlussstelle Karlstadt-Ost enden, weil von dort aus der Verkehr über den ohnehin geplanten Zubringer insbesondere zur bereits bestehenden neuen Mainbrücke Karlstadt im Zuge der St 2435 abfließen könnte. Auch in diesem Fall würde sich zwar immer noch ein beachtlicher Verkehr diffus in Richtung Süden und Südwesten ergeben; immerhin aber wäre der Verkehrsfluss Richtung Gemünden durch die bestehende B 26 und in Richtung Lohr durch die bereits genannte St 2435 einigermaßen kanalisiert. Im Verlauf der St 2435 wäre jedoch den Verkehrsverhältnissen in Wiesenfeld, am Steinbacher Berg und in Steinbach besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Für den diagonalen Verkehr zwischen Karlstadt und der A 3 würde demgegenüber jegliche Kanalisierung fehlen. Diese Verkehrsbeziehung würde über das vorhandene Straßennetz z.B. auf der Strecke B 26-Thüngen-St 2437-Zellingen-St 2299-Duttenbrunn-Birkenfeld-Karbach-MSP 45-Marktheidenfeld-B 8-A 3 bzw. B 26-Karlstadt-St 2438-Stadelhofen-Urspringen-Roden-St 2299-Marktheidenfeld-B 8-A 3 diffus durch den ländlichen Raum mit den entsprechenden nachteiligen Wirkungen vor allem in den hierfür nicht geeigneten Ortsdurchfahrten geführt werden. Für diese Straßenzüge wären bei längerer zeitlicher Unterbrechung des Weiterbaus der B 26n ebenfalls bauliche Verbesserungsmaßnahmen anzudenken (Ortsumgehungen Billingshausen und Birkenfeld).

Würde die B 26n jedoch über den geplanten Anschluss Karlstadt-Ost hinaus weiter Richtung Westen mit der daran anschließenden Mainquerung bis zur derzeit geplanten Anschlussstelle Karlstadt/Himmelstadt gebaut, würde von der dann hier endenden neuen Straße eine nicht vernünftig zu bewältigende Verkehrsmenge auf das dortige untergeordnete Straßennetz samt der in diesem Raum liegenden Ortsdurchfahrten zukommen. Dies gälte ganz besonders und erst recht dann, wenn die B 26n gar in zweibahniger Ausführung ohne zeitliche Befristung hier enden würde. Eine Abschnittsbildung bis zur Anschlussstelle Karlstadt/Himmelstadt wird daher entschieden abgelehnt.

Unter realistischer Einschätzung der Finanzierungsmöglichkeiten schlägt der Planungsverband insgesamt gesehen also vor, die geplante B 26n zunächst einbahnig vom Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck (der Streckenteil vom Autobahnkreuz bis nördlich Arnstein ist bereits Bestand) bis zur geplanten Anschlussstelle Karlstadt/Ost zu bauen. Wenn sich entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten abzeichnen, soll sodann die einbahnige Fortsetzung der B 26n in Richtung A 3 einschließlich des Zubringers nach Lohr erfolgen. Entsprechende Mittel vorausgesetzt, wäre danach in weiteren Bauabschnitten der zweibahnige Ausbau der Gesamtstrecke ins Auge zu fassen. Vor jedem weiteren Ausbauschnitt bliebe auf diese Weise auch Gelegenheit, die zum dann gegebenen Zeitpunkt erzielten Wirkungen und zu erwartenden Folgen eines Weiterbaus erneut zu bewerten und auf dieser Grundlage ein bedarfsgerechtes, zeitaktuelles und wirtschaftliches Vorgehen zu realisieren.

Für den Fall, dass die B 26n nicht ohne Verzug durchgehend gebaut werden kann, sind, wie dargelegt und wie schon aus den Raumordnungsunterlagen ersichtlich, erhebliche und den betroffenen Ortsdurchfahrten nicht zumutbare Verkehrsbelastungen im Gesamttraum zwischen Karlstadt, Lohr, Marktheidenfeld und Autobahndreieck Würzburg-West, also in großen Teilen der Landkreise Main-Spessart und Würzburg, zu erwarten. Diesen Belastungen ist nach Auffassung des Planungsverbandes wirkungsvoll vorzubeugen bzw. entgegenzuwirken. Eine vorerst nur auf den Abschnitt zwischen Werneck und Karlstadt beschränkte und insbesondere vierstreifige Realisierung der B 26n könnte vor allem schwerwiegende Folgen für die Ortsdurchfahrten Wiesenfeld und Steinbach nach sich ziehen. Zur Vermeidung dieser Folgen fordert der Planungsverband nachdrücklich eine Verkehrsführung, die diese beiden Ortsdurchfahrten meidet. Dies könnte wie folgt geschehen:

- Wiesenfeld wird im Zuge der von der neuen Brücke bei Karlburg kommenden St 2435 in ähnlicher Weise umfahren, wie dies durch die aktuell laufende Fortschreibung des Staatsstraßenausbauplans in der Dringlichkeit 1R ohnehin vorgesehen ist.
- Im Vorgriff auf die endgültige komplette Fertigstellung der B 26n einschließlich Zubringer Lohr wird der Aufstieg dieser Straße aus dem Maintal südlich Lohr vorgezogen und im weiteren Verlauf mit der St 2435 verbunden, so dass die für einen größeren Durchgangsverkehr, insbesondere mit Schwerlastverkehr, ungeeigneten Ortsdurchfahrten von Steinbach und Wiesenfeld umgangen werden können.

Darüber hinaus begrüßt und fordert der Planungsverband auch in diesem Zusammenhang ausdrücklich die nach dem Staatsstraßenausbauplan jetzt in 1. Dringlichkeit vorgesehenen Umgehungen von Neustadt am Main und Hafenlohr, die den Verkehrsfluss und die Verträglichkeit auf der Verbindung von Lohr zur Anschlussstelle Marktheidenfeld an der A 3 spürbar verbessern würden. Dies gilt umso mehr dann, wenn der im Rahmen der B 26n geplante Zubringer Lohr erst zu einem derzeit nicht absehbaren zukünftigen Zeitpunkt verwirklicht werden würde und wenn u. a. deshalb der Abfluss des Verkehrs von der oben genannten St 2435 erleichtert werden müsste.



Aufstellung des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen

Sitzung Regionaler Planungsverband Region 2
am 27. April 2011



Vorgaben :

- Ministerratsbeschluss vom 04.09.2007
- Aufstellung des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen
- 982 Projekte mit Gesamtvolumen von rd. 4,50 Mrd. € bewertet
- 668 Projekte in Entwurf Dringlichkeitsliste (3,19 Mrd. €)
- 100 Mio. € pro Jahr bayernweit für jeweilige Dringlichkeitsstufe
- Mittelzuordnung Regierungsbezirke auf Basis Streckenlängen u. Fahrleistungen
- Unterfranken 134,4 Mio. € oder 13,2 % für 1. Dringlichkeit
- Bayernweit einheitliches Bewertungsverfahren
- Ergebnis Entwurf Dringlichkeitsliste
 - 1.Dringlichkeit (2011-2010)
 - 1.Dringlichkeit Reserve (2021-2025)
 - 2.Dringlichkeit (nach 2025)



Bewertungsverfahren für den 7. Ausbauplan



Monetäre Bewertung

NKV

Nutzen-Kosten-Analyse



Nicht-monetäre Bewertung

URE

Umweltrisikoeinschätzung



RWA

Raumwirksamkeitsanalyse

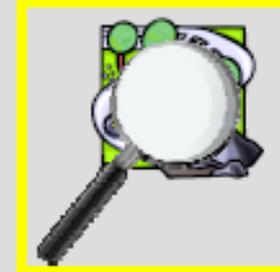


Monetäre Bewertung - NKV

Gegenüberstellung von monetarisierten Nutzen und Kosten

→ Nutzen-/Kosten-Verhältnis

$$\text{NKV} = \frac{\text{Nutzen} \left[\frac{\text{€}}{\text{a}} \right]}{\text{Kosten} \left[\frac{\text{€}}{\text{a}} \right]}$$



Kosten:

Investitionskosten (K):

- Baukosten (inkl. Kosten Dritter)
- Flächenerwerbskosten
- Aufwendungen für Ausgleichs-/Ersatz- sowie Vermeidungsmaßnahmen



Umweltrisikoeinschätzung - URE

Nicht-monetäres Verfahren in Anlehnung an BVWP 2003



- Ziel:
Früherkennungssystem
Frühzeitige Identifizierung von Konflikten zwischen Ökologie und Straßenbau
- Konsequenzen:
 - Kosten für A/E- bzw. Vermeidungsmaßnahmen ausreichend berücksichtigt?
 - Maßnahme durchsetzbar?
 - Prädikat „hohes Umweltrisiko“ oder „sehr hohes Risiko“
- Maßnahmenabgrenzung:
Nicht für alle Maßnahmen; kann entfallen u.a.
 - Innerorts
 - Naturschutzfachliche Schutzgebiete nicht betroffen bzw. tangiert



Raumwirksamkeitsanalyse - RWA

- Ablauf RWA

1. Ermittlung Defizite der Erreichbarkeit

- Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN
- Ermittlung der Erreichbarkeitsdefizite

2. Ermittlung der Entwicklungspotentiale

Grundlage:

- Ziele des LEP (Zentrale Orte, Gebietskategorien, Entwicklungsachsen, Tourismus,...)
- Demografische Entwicklung
- Arbeitsplatzentwicklung

3. Ermittlung der Raumbedeutsamkeit des Projektes



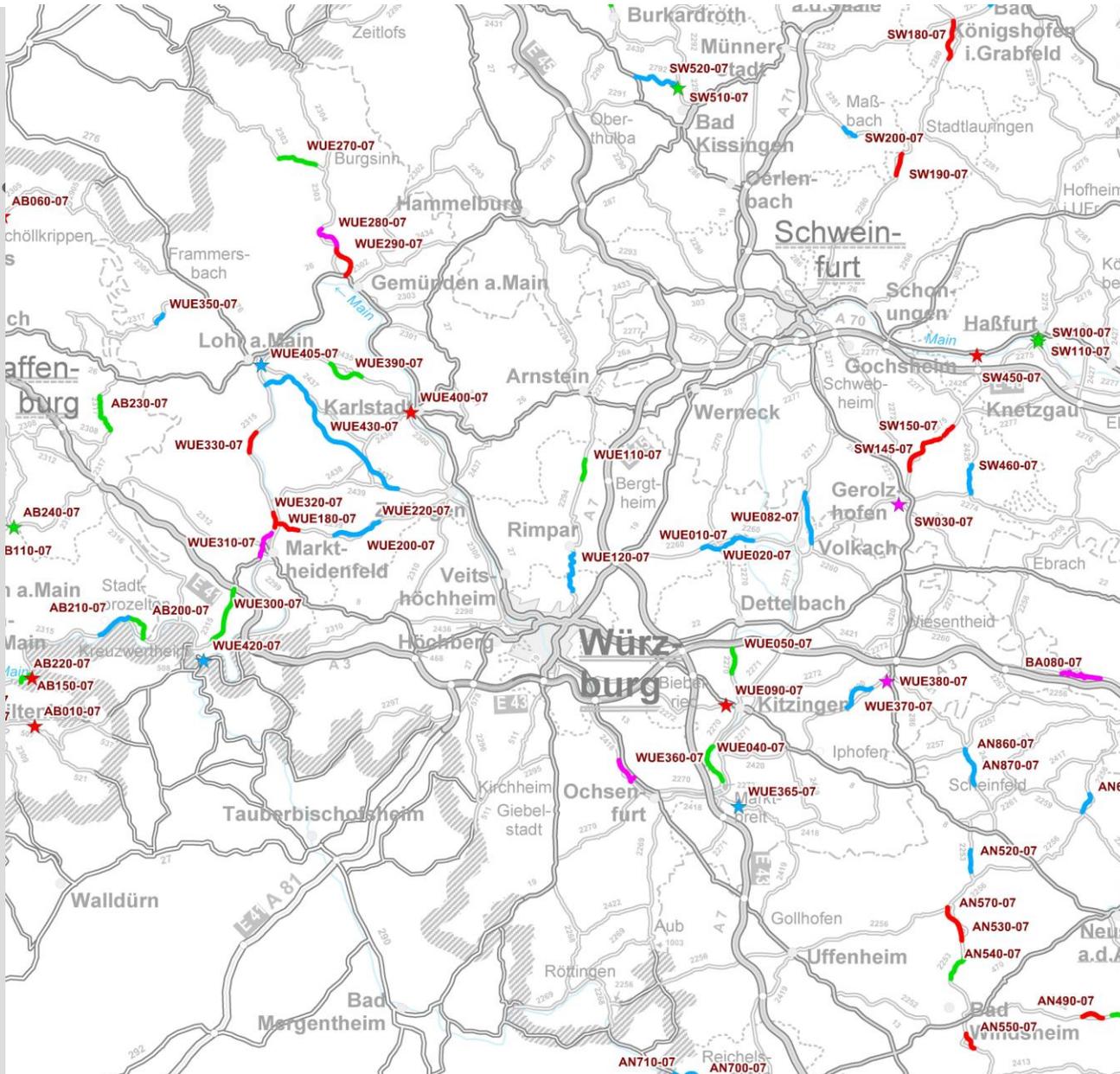


Aufgabe der Regionalen Planungsverbände (RS vom 24.02.2011)

- **Stellungnahme zum Entwurf der Dringlichkeitsliste**
- **Möglichkeit , wirtschaftliche (bauwürdige) Projekte innerhalb der Region kostenneutral zu tauschen**
- **Vorgegebene Finanzrahmen der einzelnen Dringlichkeiten ist einzuhalten (zwingend bei Dringlichkeit 1)**
- **Vorziehen in höhere Dringlichkeit nur, wenn Maßnahmen in vergleichbarer Größenordnung in die entsprechende nachrangige Dringlichkeit gerückt werden**
- **Tausch soll nicht zu Lasten der Ausbauprojekte gehen
(Verhältnis Ausbau zu Neubau sollte 45 : 55 sein)**



Karte zur Dringlichkeitsliste



Dringlichkeit 7. Ausbauplan (Entwurf)
Stand: 08.02.2011

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| R080-07 | Projektnummer |
| Projekte < 1 km | |
| ★ | Dringlichkeit 1 Überhang |
| ★ | Dringlichkeit 1 |
| ★ | Dringlichkeit 1R |
| ★ | Dringlichkeit 2 |
| Projekte ≥ 1 km | |
| — | Dringlichkeit 1 Überhang |
| — | Dringlichkeit 1 |
| — | Dringlichkeit 1R |
| — | Dringlichkeit 2 |



Entwurf Dringlichkeitsliste, Stand 08.02.2011

7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern
Dringlichkeitsliste
Region Würzburg (2)

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern

Projekt-Nr.	Regierungs- bezirk	Bauamt	Land-/Stadtkreise	Typ	N: Neubau A: Ausbau	Straße	Bezeichnung	Gesamtkosten brutto (19 % MWSt.) [Mio. €]	Kosten Land brutto (19 % MWSt.) [Mio. €]	Länge [km]	NKV [-]	Umwelt [-]	Raum- ordnung [-]	Dringlichkeit (Entwurf 7. Abpl.)
WUE380-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Kitzingen	VER	N	St2420	Verlegung bei Rüdendhausen	1,0	0,9	0,8	4,0	-2	2	1 UEB
WUE280-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	OU	N	St2303	OU Rieneck	12,6	12,6	2,9	2,9	-3	5	1 UEB
WUE310-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	VER	N	St2315	Verlegung bei Marktheidenfeld	9,8	9,8	1,7	1,4	-2	5	1 UEB
WUE360-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Würzburg	OU	N	St2418	OU Goßmannsdorf mit Mainbrücke	24,4	18,8	2,5	1,8	-5	0	1 UEB
WUE320-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	OU	N	St2315	OU Hafenlohr	2,6	2,6	1,3	6,8	-3	5	1
WUE330-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	OU	N	St2315	OU Neustadt	3,6	3,6	1,9	4,7	-3	6	1
WUE180-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	AUS	A	St2299	Ausbau westlich Karbach	2,2	2,2	2,0	4,0	0	2	1
WUE090-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Kitzingen	AUS	A	St2272	Ausbau der OD Kitzingen	1,2	0,9	0,8	3,6	0	0	1
WUE400-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	BRU	A	St2435	Erneuerung Mainbrücke Karstadt	12,5	6,5	0,2	1,6	0	6	1
WUE290-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	OU	N	St2303	OU Schaippach	10,9	10,9	3,0	1,2	-5	5	1
WUE050-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Kitzingen	OU	N	St2270	OU Mainstockheim	3,3	3,3	2,1	5,0	-3	2	1R
WUE390-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	OU	N	St2435	OU Wiesenfeld	7,5	7,5	3,4	3,9	-2	5	1R
WUE040-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Kitzingen	AUS	A	St2270	Ausbau nördlich Segnitz	5,6	5,6	3,6	1,4	0	5	1R
WUE300-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	AUS	A	St2315	Ausbau nördlich Kreuzwertheim	4,2	4,2	5,0	1,2	0	5	1R
WUE270-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	AUS	A	St2303	Ausbau Fellen - Burgsinn	3,5	3,5	3,3	1,1	0	5	1R
WUE110-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Würzburg	AUS	A	St2294	Ausbau südlich Gramschatz	1,2	1,2	1,7	1,6	0	1	1R
WUE365-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Kitzingen	VER	N	St2418	Verlegung in Oberebreit	1,2	1,2	0,3	4,3	-1	0	2
WUE430-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	NEU	N	St2437	Zubringer Lohr (B26n - Lohr)	39,5	39,5	17,0	1,9	-2	5	2
WUE220-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	OU	N	St2299	OU Billingshausen	3,3	3,3	1,5	2,2	-2	2	2
WUE200-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	OU	N	St2299	OU Birkenfeld	3,6	3,6	2,9	2,0	-4	2	2
WUE082-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Kitzingen	OU	N	St2271	OU Volkach-Gaibach	13,9	13,9	4,5	1,4	-4	5	2
WUE370-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Kitzingen	OU	N	St2420	OU Wiesenbronn	4,1	4,1	3,2	1,8	-4	2	2
WUE100-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Würzburg	OU	N	St2260	OU Prosselsheim	6,5	6,5	3,3	1,5	-4	1	2
WUE020-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Würzburg	VER	N	St2260	Verlegung östlich Prosselsheim	2,9	2,9	1,8	1,4	-3	1	2
WUE120-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Würzburg	AUS	A	St2294	Ausbau südlich Rimpf	2,7	2,7	3,5	1,3	0	0	2
WUE350-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	VER	N	St2317	Verlegung östlich Krommenthal	3,7	3,7	1,1	1,4	-2	0	2
WUE405-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	BRU	A	St2437	Instandsetzung Mainbrücke Lohr	8,9	8,9	0,4	0,2	0	0	2
WUE420-07	6 Unterfranken	463 StBA Würzburg	Main-Spessart	BRU	A	St2440	Instandsetzung Mainbrücke Kreuzwertheim (MSP 32)	9,5	4,8	0,2	0,0	0	0	2



Weiteres Vorgehen :

- **Zusammenstellung der Stellungnahmen der 3 Regionalen Planungsverbände durch Regierung von Unterfranken**
- **Übermittlung der Stellungnahmen mit fachlicher Würdigung an die Oberste Baubehörde**
- **Vorlage des endgültigen Entwurfs an Ministerrat im Sommer 2011 zur Entscheidung**
- **Ausbauplan soll rückwirkend zum 01.01.2011 in Kraft treten**