9 Neue Bundesstraße zur Entlastung paralleler Autobahnen?

B 26 n: Werneck – Karlstadt – Würzburg

Projektnummer: BY5611	Planung: 2 streifiger Neubau im Zuge der B 3
Verkehrsstärke 2015: 36.000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 21 %
Kosten und Länge: 379,5 Mio Euro/ 46 km	Umweltrisiko: sehr hoch
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 5,2	
Raumwirksamkeitsanalyse: keine Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf für Werneck – Karlstadt, Weiterer Bedarf für Karlstadt bis Würzburg, jeweils mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Wird der Bau der meisten neuen Bundesstraßen mit der Entlastung von Ortschaften begründet, so ist das Planungsziel für die B 26n zwischen Würzburg und Werneck die Entlastung der Autobahnen A 7 und A 3 im Großraum Würzburg.

Die Autobahnen sollen zwar sechsstreifig ausgebaut werden, wobei die A 3 im Vordringlichen Bedarf, die A 7 im weiteren Bedarf enthalten ist. Dennoch hat das BMVBW auch den vierspurigen Neubau der B 26n (mit Standspuren) zwischen Werneck und Karlstadt in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Dagegen ist das Teilstück von Karlstadt bis westlich von Würzburg aufgrund „der finanziellen Rahmenbedingungen“ nur im weiteren Bedarf enthalten. Beide Abschnitte sind aufgrund der sehr hohen Umweltrisiken mit einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen. Während sich die Umweltrisikoeinschätzung aufgrund der massiven Eingriffe in hochwertige Naturschutzflächen nachvollziehen lässt, ist die Nutzen-Kosten-Analyse völlig unplausibel: Lag die prognostizierte Verkehrsbelastung für die B 26n in den Rohdaten des BMVBW vom Mai 2002 noch bei ca. 14.000 Kfz/24 h und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,8, sind es im Mai 2003 plötzlich rund 36.000 Kfz/24 h und einem NKV von 5,2.

Den Anwohnern im Gebiet bringt das Projekt nichts Gutes: Das BMVBW stellt in seinen städtebaulichen Bewertungen selbst fest, dass die B 26n keine nennenswerte Bedeutung für die Entlastung von Ortsdurchfahrten aufweist. Auf einigen Abschnitten wird sogar mit einer Erhöhung der Lärmbelastungen gerechnet.

Die Mühe einer umfassenden naturschutzfachlichen Planung und die Konflikte mit der betroffenen Bevölkerung könnten sich die Planer ersparen, würden sie die Vorschläge der Umweltverbände umsetzen. Wie bei den anderen Projekten umfassen auch diese die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Großraum Würzburg und – bei hochbelasteten Ortsdurchfahrten – die Optimierung des vorhandenen Straßennetzes. Die Anmeldung Verlegung der B 26 bei Stetten-Marbach zog der Freistaat Bayern jedoch mit Hinweis auf die Westumgehung bei den Anmeldungen zum BVWP 2003 zurück.

Fazit: Mit überhöhten Nutzenberechnungen soll unter dem Deckmantel einer Bundesstraße eine neue Autobahn gebaut werden, die angesichts der Naturschutzkonflikte, der zusätzlichen Zerschneidungen, Lärm- und Verkehrsbelastungen einerseits sowie der vorhandenen Autobahnen und der naturschonenden, kostensparenden Alternativen andererseits schlicht eine Verschwendung von Steuergeldern ist.