



# Pressemitteilung

Nürnberg/Würzburg, 16.07.2009  
PM 079-09/LFGS  
Verkehr

## Gute Argumente gegen die Westumfahrung

### Bund Naturschutz wendet sich an Würzburger Stadtrat

Die geplante, autobahnähnliche „Westumfahrung Würzburg“ (B 26 neu) ist nach wie vor heftig umstritten.

Auch bei der Expertenanhörung im Würzburger Stadtrat am 2. Juli konnten die verantwortlichen Planer offensichtlich nicht so recht überzeugen und bei weitem nicht alle Fragen der Stadratsmitglieder zufriedenstellend beantworten.

Die Stadtratsfraktionen von CSU und GRÜNEN haben deshalb beantragt, die Entscheidung über eine Resolution auf den 23. Juli zu vertagen.

Der Bund Naturschutz hat dies zum Anlass genommen, in einem Brief an die Mitglieder des Stadtrates noch einmal zu verdeutlichen, welche gewichtigen Argumente gegen dieses ebenso Umwelt wie Heimat zerstörerische Unsinnprojekt sprechen.

In diesem Schreiben heißt es u. a.:

die Befürworter des Neubaus einer Autobahn im Westen Würzburgs (B26n) versprechen sich davon eine **Entlastung der Stadt Würzburg** vom Durchgangsverkehr. Das suggeriert bereits die Bezeichnung „Westumgehung“. Betrachtet man sich jedoch die Prognosezahlen aus der offiziellen Verkehrsuntersuchung von 2007 genau, dann stellt man anderes fest.

Bereits die Aufgabenstellung ist eine andere: Die Rede ist von mangelnder Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes im Nordosten der Region Würzburg für den europäischen Fernverkehr. Es geht also um eine neue Transitautobahn, keineswegs um die Entlastung Würzburgs.

Die Prognosezahlen beruhen auf der Annahme einer deutlichen Verkehrssteigerung zur Rechtfertigung des Neubaus. Hierbei hat es in der langen Geschichte des Projekts erstaunliche Schwankungen und Bandbreiten gegeben: Verkehrsprognosen für 2015 für die B26n:

2001: 31 000 bis 45 000 Kfz/24h

2002: 14226 Kfz/24h

2004 36 000 Kfz/24h

Verkehrsprognose für 2020:

2006: 41 000 – 43 000 Kfz/24h

Landesfach-  
geschäftsstelle  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0  
Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

Damit wurde eine Aufnahme einer Teilstrecke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans erreicht, da der Kosten-Nutzen-Faktor von 2,7 im Jahr 2002 (keine Aufnahme in vordringlichen Bedarf des BVWP) auf 5,2 im Jahr 2004 (ausreichend zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP) so per Prognose-Änderung erhöht werden konnte.

Zweiter Schwerpunkt der Planung ist auch keineswegs eine Entlastung der Stadt Würzburg, was die Behandlung der Planungsvarianten zeigt: Es wird festgestellt, dass der Südkorridor die Funktion einer stadtnahen Umgehung mit entsprechend großer Entlastungswirkung für Würzburg hätte, dann aber wird empfohlen: „unter dem Schwerpunkt einer raumerschließenden Wirkung für den Raum Karlstadt/Lohr/Gemünden“, den Mittelkorridor weiterzuverfolgen.

Auch dessen Entlastungen seien „weitreichend und erstrecken sich bis in den Raum Würzburg“.

### **Wie groß sind nun diese Entlastungen?**

Unstrittig ist, dass es gegenüber dem jetzigen Zustand keine Entlastung geben wird. Eine neue Transitautobahn von europäischer Bedeutung soll und wird zusätzlichen Verkehr in die Region ziehen. So rechnet man erst die zukünftigen Belastungen für das Jahr 2020 (gegenüber dem Jahr 2006) hoch, und von da rechnet man wieder eine Entlastung herunter.

So wird auf dem Mittleren Ring für 2020 (ohne Bau der B26n) ein Verkehrsaufkommen bis 49400 Kfz/24 h (gegenüber heutigen bis zu 41400) prognostiziert (wobei sich die verschiedenen Abschnitte des Mittleren Ringes ohnehin um über 60% voneinander unterscheiden). Mit B26n liegen die Prognosezahlen bei bis zu 45000 Kfz/24 h. Damit führt der Bau der B26 n auf dem Mittleren Ring kurz vor dem Greinberg zu einer maximalen Entlastung von 4400 Kfz.

Dies entspricht einer prozentualen Reduktion von nur 8,9 %. In Grombühl ist die Entlastung um 1400 Kfz/24 h (2,8 %) noch geringer – bei gleichzeitiger Belastung von + 1600 gegenüber 2006.

Dies liegt noch innerhalb der vielerlei Unschärfen der Prognosen (Daten für Würzburg stammen z.T. noch von vor 1995 und wurden auf 2006 kalibriert; die Krisenjahre mit erstmals sinkendem Verkehr sind nicht berücksichtigt, genauso wenig die Trendumkehr der Einwohnerentwicklung von Würzburg gegenüber dem Landkreis, ebenso nicht die Ansiedlung von IKEA).

Zum Vergleich: Laut den Planunterlagen zur Ansiedlung von IKEA sollen 65% des Kundenverkehrs über den Mittleren Ring kommen; auf der B 19 am Knoten Lengfeld erhöht sich dadurch das Verkehrsaufkommen um 5000 Kfz pro Tag.

### **Eine Entlastung vom Lärm ergibt sich jedenfalls nicht.**

Da das menschliche Ohr nur eine Lärmveränderung von 3 Dezibel (A) wahrnimmt, müsste sich der Verkehr halbieren, sollte es zu einer spürbaren Entlastung der Bevölkerung kommen.

Es sei auch noch darauf hingewiesen, dass die Strecke AS Helmstadt - Mittlerer Ring - AD Schweinfurt/Werneck immer noch rund 5 km kürzer wäre, als über die B26n.

**Es wird also keine Entlastung Würzburgs geben.**

Der letzte größere noch wenig belastete Raum westlich der Stadt ist aber für das Wohl der Stadt und für ihre Zukunft wichtig, seine Zerstörung birgt auch für die Stadt Risiken und Nachteile:

- Durch den Neubau einer Anschlussstelle bei Hettstadt und des entsprechenden Zubringers erhöht sich dort das Verkehrsaufkommen um 11000 Kfz/24 h. Der Zubringer würde im Wasserschutzgebiet der Zeller Quellen liegen.
- Auch die Hettstadter Steige (WSG Zeller Quellen) würde zum Autobahnzubringer werden (die B8 durch Höchberg ist für LKW gesperrt, die Hettstadter Steige nicht!). Die Gefährdung für das Wasserschutzgebiet würde weiter steigen.
- Betroffen wäre auch das „Zellinger Becken“, welches ebenfalls für die Wasserversorgung Würzburgs wichtig ist.
- Der Erholungsraum westlich von Würzburg mit seiner wunderbaren Natur würde zerstört.
- Das Stadtklima würde beeinträchtigt (Westwindlage!).

**Der BN appelliert deshalb an die Mitglieder des Würzburger Stadtrates, sich am 23.7. zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Würzburg gegen einen Neubau der B26 n auszusprechen.**

**Die nicht zuletzt auch deshalb, weil eine spürbare Verkehrsentslastung Würzburgs nur durch eine konsequente Überwachung des LKW - Durchfahrverbotes sowie durch die Schaffung eines effektiven ÖPNV-Systems erreicht werden kann..**

gez. Richard Mergner  
Landesbeauftragter

gez. Karin Miethaner-Vent  
1. Vorsitzende  
Kreisgruppe Würzburg