

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Abs.:BN, Steinerner Weg 8, 97276 Margetshöchheim

**Regierung von Unterfranken
Raumordnung-, Landes- u.
Regionalplanung
Zimmer H290
Peterplatz 9
97070 Würzburg**

Ortsgruppe Margetshöchheim
Tel. (0931) 46 32 21 ·
E-Mail: muth-von-hinten2@t-online.de
Steinerner Weg 8 D-97276 Margetshöchheim
5.4.2011

Einspruch gegen die B26neu

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Ortsgruppe Margetshöchheim des Bundes Naturschutz bringt mit dieser Stellungnahme ihre Einwände gegen das Bauprojekt „Westumgehung / B26neu“ vor und beantragt, das Verfahren einzustellen.

Begründung: Das Bauprojekt steht im Gegensatz zur bayerischen Verfassung, die für die Bürger und für staatliche Stellen den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die Liebe zur bayerischen Heimat als Verfassungsziele festschreibt. Es steht im Widerspruch zu den Zielen des Landesentwicklungsplans. Es steht im Gegensatz zur international vereinbarten Biodiversitätsstrategie und zu Klimaschutz-Zielen der Bundesrepublik Deutschland.

Die folgenden Einwände beziehen sich auf die „**Raumordnungslinie**“, den „Hauptkorridor Mitte“ mit der Mainquerung bei Karlstadt-Laudenbach, da wir annehmen, dass die „modifizierte Kombinationslösung Nord+Süd“ mit der Mainquerung bei Veitshöchheim - Margetshöchheim schlechter beurteilt wird und somit nicht mehr weiter verfolgt wird. Knapp finden Sie im Anhang aber auch einige spezielle Einwände gegen die „Nord+Süd-Trasse“.

Teil I Spezielle Belastungen für Margetshöchheim

0. Verkehrsbelastung bei Margetshöchheim

Im Erläuterungsbericht des ROV (S.45 und Karte 3) wird eine Entlastung der Staatsstraße 2300 bei Margetshöchheim um 1900 KFZ angenommen. Dabei kann es sich nur um Verkehr Richtung A3 bzw. A81 nach Südwesten bzw. um Verkehr zur A7 bzw. zum Raum nordöstlich von Karlstadt handeln. Für den Anschluss an die A3 ist es aber ab Zellingen bereits bisher interessanter über Leinach-Greußenheim oder direkt Richtung Marktheidenfeld zu fahren. D.h. gibt es kaum Verlagerungspotential. Umgekehrt bedeutet es für die Lage von Margetshöchheim bis zum westlichen Würzburg für eine Fahrt Richtung Nordosten eine Umweg von etwa 16 km, wenn man zuerst nach Westen zur B26n (Anschluss Mädelhofen bzw. Leinach-Greußenheim) fährt und dann im Bogen wieder zurück nach Osten. Bei der Fahrt auf der B27 (Veitshöchheimer Seite) ist der bogenförmige Anschluss durch Karlstadt an die Auffahrt Karlstadt-Ost ein Umweg. Damit wird die Fahrt auf der St 2300 zur Anschlussstelle Karlstadt-West interessant. Bis dahin ist der Zeller Bock sicher wieder befahrbar, sodass für Würzburg dieser Anschluss besteht. Damit ergibt sich für mich eine **erhöhte Verkehrsbelastung von Margetshöchheim**.

Der **Abschnitt Karlstadt - A3 ist nur als „weiterer Bedarf“** im Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Daher ist zu erwarten, dass dieser 2. Teil der B26n eventuell gar nicht oder nur mit erheblicher Verzögerung von Jahren oder sogar Jahrzehnten gebaut wird. Das heißt, dass der **Anschlussverkehr** zum 1. Teilstück, zur Anschlussstelle bei Karlstadt-West im Maintal erfolgt, da-

mit auch auf der Staatsstraße 2300, die durch Margetshöchheim führt. Das bedeutet ein deutlich **erhöhtes Verkehrsaufkommen, besonders auch mit Schwerlastverkehr**. Auch beim Bau des 2. Teilstücks ist bei Unfällen auf diesem 2. Teilstück mit erhöhtem Verkehr zu rechnen. Von diesem erhöhten Verkehrsaufkommen in beiden Fällen gehen die folgenden Belastungen für Margetshöchheim im Bereich Trinkwasser, Naherholung und Radverkehr, Gesundheit der Bürger und Artenvielfalt aus.

1. Eine elementare Lebensgrundlage: Das Grundwassers zur Gewinnung von Trinkwasser

Unterfranken gilt wegen der geringen Niederschläge (nur rund 500 bis 600 mL pro Jahr) als Trinkwassermangelgebiet. Die angenommene Rate der Grundwasserneubildung wurde von der Wasserwirtschaft noch einmal herunter gesetzt. Um so wichtiger ist es, bestehende Trinkwasservorkommen zu erhalten und zu schützen. Im Gegensatz zu diesem Verfassungsauftrag schädigt oder gefährdet die geplante vierspurige Bundesstraße B26n viele Grundwasservorkommen im Laufe ihrer Trasse. Da sich die Ortsgruppe Margetshöchheim seit 30 Jahren, seit 1981, für die Erhaltung der **eigenen lokalen Trinkwasserversorgung in Margetshöchheim** einsetzt, möchte ich deren Gefährdung näher ausführen. Die Trinkwasserversorgung Margetshöchheim fördert Trinkwasser hoher Qualität in reichlicher Menge - Genehmigung für 150 000 m³ im Jahr. Durch entsprechende Sanierungsbemühungen hat die Gemeinde auch erreicht, dass die Nitratbelastung, der einzige problematische Parameter, dauerhaft unter dem Grenzwert liegt. Dazu erstellte die Gemeinde eine angepasste Trinkwasserschutzonenverordnung für eine Wasserschutzzone, die praktisch das ganze Einzugsgebiet umfasst. Sie fördert den wasserschonenden landwirtschaftlichen Anbau und pachtet und kauft Flächen für extensive Grünlandnutzung als besondere Schutzmaßnahme.

Bei der **wirtschaftlichen Bewertung der B26n** müssen daher neben angenommenen Vorteilen auch die entsprechenden **wirtschaftlichen Schädigungen** durch die Entwertung bisheriger Aufwendungen und durch zusätzliche neue Kosten berücksichtigt werden.

Gefährdung der Margetshöchheimer Trinkwasserversorgung

Wie ich oben ausgeführt habe, gehe ich in jedem Fall von einem erhöhten Verkehrsaufkommen aus, und zwar von Verkehr von Würzburg nach Norden zur Anschlussstelle Karlstadt-West.

Die Staatsstraße verläuft **zwischen den Schutzzone II und der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets** der Margetshöchheimer Trinkwasserversorgung. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen ist mit einer Zunahme der diffusen Einträge zu rechnen, d.h. von Abgasen, Abrieben von Reifen und Bremsen. Vor allem erhöht sich die **Gefahr von Unfällen**, auch von Lastkraftwagen und besonders von Gefahrguttransporten. Dabei können die Treibstoffe Benzin und Diesel, aber auch die transportierten Gefahrgüter in das Trinkwasserschutzgebiet und in das Trinkwasser gelangen. Besonders gefährdet sind dabei die Kreuzungen Erlabrunner Straße - Staatsstraße und Staatsstraße- Leinacher Steige- Naherholungsgebiet in der Nähe der Wasserschutzzone.

Baumaßnahmen zum Schutz vor solchen Unfällen gefährden die Trinkwasserversorgung ebenfalls, da bei Erdbewegungen durch die Sauerstoffzufuhr gebundenes Nitrat mineralisiert wird und ins Grundwasser ausgespült werden kann.

Wird umgekehrt wenigstens der **Gefahrguttransport auf dieser Strecke verboten**- wie auf der Hettstadter Steige - wird die Verkehrsbedeutung der B26n, die wir im folgenden ebenfalls angreifen, weiter vermindert.

2. Entwertung des Radwegs und Schädigung des Tourismus im Nahbereich,

Tourismus im Nahbereich, Naherholung im größeren Umkreis von Großstädten sowie Naherholung direkt im Umfeld der Gemeinden statt Ferntourismus sind ebenfalls ein wesentlicher **Beitrag zum Klimaschutz**. Die **Wertschöpfung und die entsprechenden Arbeitsplätze im direkten Umfeld** entsprechen beim Nahtourismus auch den **sozialen Empfehlung der Agenda 21**. So werden in Margetshöchheim von zahlreichen Anbietern Gästezimmer und Ferienwohnungen angeboten, auch in einem Hotel. Neben dem Restaurant „Kreutzer“ profitiert der lokale Einzelhandel aus Bäckereien, Metzgereien, Imbissständen und dem Supermarkt Tegut von die-

sen zusätzlichen Kunden. Damit sichert diese Form des Tourismus Gewerbeinnahmen und Arbeitsplätze.

Die geplante B26n schädigt aber massiv diesen „sanften Tourismus“.

Durch Margetshöchheim führt der mehrfach ausgezeichnete Main-Radweg, der für den Radtourismus von großer Bedeutung ist. Daneben sind Kultur, Wein und Natur wichtige Anziehungspunkte. Außerdem ist der Radweg, die Anbindung an die Erlabrunner Badeseen und die Natur um Margetshöchheim ein Anziehungspunkt für Naherholungssuchende aus dem Oberzentrum Würzburg und aus dem Landkreis Würzburg.

Beeinträchtigung des Main-Radweges und des Naherholungsgebiets „Erlabrunner Badeseen“:

Zwischen der Brücke bei Zell und dem Ort Margetshöchheim verläuft der Main-Radweg parallel zur Staatsstraße, zum Teil nur wenige Meter entfernt. Die **optische Störung** und der **direkte starke Lärm**, gerade auch vom Schwerlastverkehr, entwerten den Erholungseffekt eines solchen Radwegs. Gerade auch bei der **sportlichen Betätigung** des Radfahrens stellen zusätzliche **Abgase und Feinstäube** durch den Zubringerverkehr zur B26 eine besondere Beeinträchtigung dar.

Dies gilt außerdem nicht nur für Erholungssuchende, sondern auch für **Pendler, Schüler und Studenten**, die Margetshöchheim als Wohnort nutzen und die **umweltfreundliche Anbindung** an das Oberzentrum Würzburg durch den Radweg nutzen, um mit dem Rad zur Arbeit oder zur Ausbildung nach Würzburg zu fahren.

Diese erhöhte Verkehr entwertet auch das **Landschaftsschutzgebiet „Mainufer“**.

Lärm, Abgase und Feinstäube durch erhöhten Zubringerverkehr zur B26n entwerten auch das **Naherholungsgebiets „Erlabrunner Badeseen“**. Bei erhöhtem Verkehr auf der Staatsstraße ist außerdem die **Zufahrt zu den Parkplätzen des Naherholungsgebiets beeinträchtigt** und bedeutet eine große Gefahr, sowohl gegenüber der Abzweigung nach Leinach als auch bei der Einfahrt Erlabrunn. An beiden Stellen fehlen Ampelregelungen. Die Problematik sieht man an der südlichen Einfahrt Zellingen und sie gilt besonders bei entsprechendem Badewetter. Das heißt, es ist mit **Folgekosten für den Ausbau der genannten Kreuzungen** mit Ampelanlagen bzw. Kreisverkehren zu rechnen bzw. mit den Folgekosten durch entsprechende Unfälle.

3. Gesundheitliche Belastungen der Bürger durch Lärm, Abgase und Feinstäube

Die Europäische Union verlangt, die Bürger vor Lärm, Abgasen und Feinstäuben zu schützen. Städte errichten dazu Umweltzonen mit beschränktem KFZ-Verkehr. Nach dem Bundesfernstraßengesetz ist es nicht vorgesehen, gesundheitliche Belastungen durch **Zersplitterung der Verkehrsströme** zu mildern. Dies wird hier aber versucht, indem durch die B26n als zusätzliche Verkehrsverbindung (gegenüber A7, A3) der Verkehr durch Würzburg vermindert werden soll. Allerdings bleibt die Verkehrsführung durch Würzburg immer noch eine Abkürzung gegenüber beiden Strecken. Außerdem führt die B26n nicht zur Verminderung des Pendlerverkehrs in Würzburg.

Durch den erhöhten Anschlussverkehr an die B26n wird die **Gesundheit der Bürger** und die **Wohnqualität** in Margetshöchheim in folgender Weise beeinträchtigt:

Die Staatsstraße 2300 ist keine echte Umgehungsstraße, sondern verläuft zwischen dem westlichen und östlichen Ortsteilen mit **geringem Abstand von den Wohnhäusern**, oft nur 10m entfernt. Das bedeutet für die direkten Anlieger, aber auch für den ganzen Ort Schäden durch:

- **Starke Erhöhung der Abgase und des Feinstaub**, besonders durch den zusätzlichen Schwerlastverkehr.
- **Entwertung der Frischluftschneisen nördlich und südlich des Ortes**. Durch die Tallage bei Inversionswetterlagen dadurch insgesamt hohe Belastung für den gesamten Ort.

- **Lärmbelästigung**, besonders durch den zusätzlichen Schwerlastverkehr auch in der Nacht. Entwertung der Wohngebiete nahe der Staatsstraße .
- **Gefährdung der Bürger bei der südlichen Auffahrt auf die Staatsstraße ohne Ampelregelung.**

4. Schädigung der Artenvielfalt

An der Staatsstraße 2300 wird seit 2003 regelmäßig eine Amphibiensammlung durchgeführt, auf der Strecke Leinacher Steige - Margetshöchheim mit einem etwa 500m langen Zaun. Entsprechende Amphibienrettung erfolgt auch bei Erlabrunn; weiter Richtung Zellingen erfolgt die Amphibienwanderung bisher ohne Schutzmaßnahmen. Diese Amphibienrettung durch engagierte Einzelpersonen und Vereine wird durch Zahlungen des Landschaftspflegeverbands unterstützt, das Straßenbauamt stellte einige Schutzzäune zur Verfügung.

Das unter 0. beschriebene **erhöhte Verkehrsaufkommen** gefährdet verstärkt die Amphibienwanderung, besonders die zerstreut erfolgende Rückwanderung, die kaum durch Hilfsmaßnahmen geschützt werden kann. Der erhöhte Verkehr gefährdet auch die Sammler und stellt diese ehrenamtliche Hilfe für die Artenvielfalt in Frage. Die Verpflichtung für **bauliche Maßnahmen** wie mehrere Krötentunnel oder künstliche Ersatzlaichgewässer westlich der Staatsstraße müsste als weitere **finanzielle Belastung der B26n** zugerechnet werden.

Teil II Einwände zur gesamten „Raumordnungslinie“

II.1. Die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zum Klimaschutz und einer entsprechenden Verminderung des CO₂-Eintrags in die Atmosphäre.

Dazu gehört die Verminderung des KFZ-Verkehrs. Dies kann erfolgen durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und durch die Verminderung des PKW-Verkehrs ebenfalls durch die Verlagerung auf die Bahn bzw. auf den öffentlichen Personennahverkehr bzw. auf das emissionslose Radfahren.

Nördlich von Würzburg steht für den Güterverkehr ein großer Rangierbahnhof mit anschließenden Gewerbeflächen zur Verfügung. Karlstadt, Gemünden und Lohr sind an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Ein Güterbahntrasse führt von Gemünden über Arnstein nach Schweinfurt. Würzburg ist ein Bahnknotenpunkt mit Bahnlinien Richtung Schweinfurt, Kitzingen-Nürnberg, Ochsenfurt, Lauda-Stuttgart, Karlstadt- Fulda-Frankfurt.

Die Städte im Maintal liegen an der Wasserstraße Main, die mit hoher finanzieller Beteiligung des Bundes ausgebaut wurde.

II.1.1 Im Planentwurf bisher keine Alternativplanung für CO₂-freundlichem Verkehr!

Wir vermissen in der Raumplanung der B26n, die die verkehrliche Ertüchtigung des Landkreises Main-Spessart und die Entlastung von Würzburg zum Ziel hat, völlig entsprechende Planungen zur Ertüchtigung des Güterverkehrs auf der Schiene in diesem Raum, zu einem S-Bahn-System, das Würzburg von Pendlern entlasten würde, außerdem einen Plan zum Fahrradverkehr, der sowohl die Pendler als auch den Ausflugsverkehr und den Fahrrad-Tourismus berücksichtigt.

Auch die Vernetzung mit diesen Verkehrsträgern wird nicht eingeplant. Der einzige Hinweis auf die Berücksichtigung des öffentlichen Nahverkehrs bezieht sich im Erläuterungsbericht auf die Entlastung von Ortsdurchfahrten. **(S.45)**. Diese könnten für den „nicht-motorisierten Verkehr (Fuß, Rad)“ besser gestaltet werden und der ÖPNV stünde weniger im Stau. Dies kann aber, wo nötig, genauso durch normale Ortsumfahrungen erreicht werden, statt durch eine Art Transitautobahn. Außerdem gilt das nicht für die aufgezählten 50 Orte und Ortsteile. Z.B. stehen in Margetshöchheim auf der Staatsstraße 2300 keine Busse im Stau, die Radfahrer benutzen Ortsstraßen. Auch bei Zellingen besteht mit der St 2300 schon eine Umgehungsstraße (Tempo 80 - 100 km/h), die anschließend sicher nicht von Fußgängern benutzt wird oder werden soll. In Karlstadt-

Laudenbach, Karlstadt-Mühlbach ist eher mit mehr Verkehr durch Zubringerverkehr zur Anschlussstelle Karlstadt-West bei Laudenbach zu rechnen. Das heißt, beim einzigen Bezugspunkt zum öffentlichen Nahverkehr liegen **ungenau bis falsche Angaben** vor.

Diese fehlende Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern wie der Schifffahrt, dem Güterverkehr und dem Personenverkehr der Bahn, dem ÖPNV und dem nicht-motorisierten Verkehr steht im Gegensatz zu den Zielen des Landesentwicklungsplans¹. Eine umweltverträgliche und Ressourcenschonende Verlagerung auf solche Verkehrsträger wird nicht diskutiert.

Diese fehlende Alternativplanung ist als ein schwerer Verfahrensfehler zu sehen!

Da die hohen Kosten für die Planung und den Bau der B26n Gelder des Bundesverkehrswegeplans binden, ist auch nachträglich nicht mit entsprechenden Verbesserungen zu rechnen. Bereits jetzt wird z.B. die Elektrifizierung der in die Schweiz führenden Strecke Memmingen - Lindau immer weiter verschoben, die nach Österreich führende Strecke München - Passau ist abschnittsweise immer noch eingleisig. Gerade wieder wurde bei einer Tagung in Würzburg betont, dass es nicht möglich sei, die Werntal-Bahnlinie für den Personenverkehr zu öffnen, da entsprechende Bahnsteige fehlen.

Während also Lücken in einem effizienten Bahnsystem langfristig hingenommen werden, soll hier mit fast einer halben Milliarde Euro ein „Lückenschluss im Fernstraßennetz“ erfolgen. Tatsächlich handelt es sich um eine in etwa gleich lange Parallelautobahn zur A 7, um eine Überversorgung mit Autobahnen, was durch die Formulierung „Bypasswirkung zwischen der A 7 und A 3“ beschönigt wird. (Erläuterungsbericht des ROV, S. 10)

Die Rechtfertigung der B26n zur Bewältigung von Verkehr in Folge EU-Osterweiterung im Bundesverkehrswegeplan² zeigt einmal mehr, dass es um Transitverkehr, nicht um Verkehrsbewältigung im Raum Main-Spessart - Würzburg geht. Andererseits ist diese Zielsetzung anzuzweifeln. Der Verkehr der anschließenden A 71 bleibt deutlich unter den Prognosen. Andererseits fehlen entsprechende Anstrengungen im Bahnverkehr. Für die Verbindung Nürnberg - Prag bietet die Deutsche Bahn nun ersatzweise Busverkehr an - natürlich auf der Straße.

¹ LEP, B V Nachhaltige Technische Infrastruktur, Begründungen zu 1.1 „und die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander zu verknüpfen“, zu 1.1.6 „...müssen so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich erfolgen.“,

zu 1.21 „Zu 1.2.1 Verkehrsprognosen sagen für die nächsten Jahre ein unvermindertes Wachstum des Personenverkehrsaufkommens voraus. Die Bewältigung des steigenden Gesamtverkehrsaufkommens erfordert eine stärkere Inanspruchnahme aller Verkehrsträger, insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV soll dabei durch entsprechende Anreize bei Qualität und Quantität auf freiwilliger Basis erfolgen. Das Angebot an ÖPNV-Verkehrsleistung muss überzeugen, auch im grenzüberschreitenden Verkehr.“

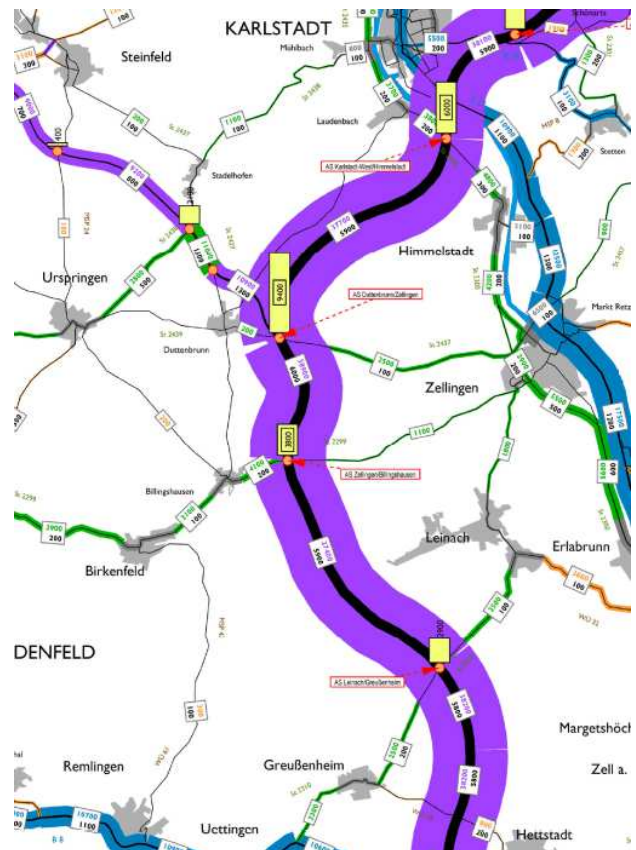
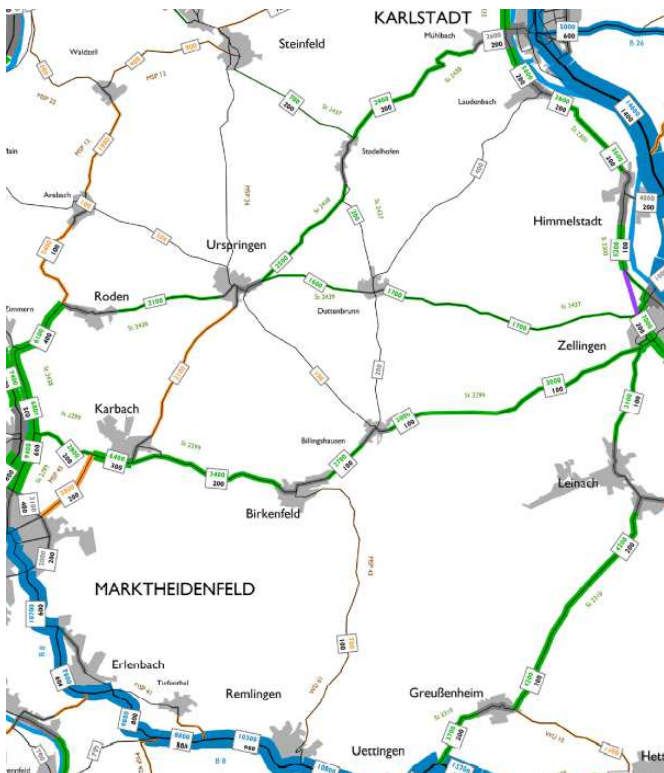
² LEP; B V Nachhaltige Technische Infrastruktur, 1. Verkehr, 1.4.2

II.1.2 Zerschneidung bisher ungestörter Räume

Unzerschnittene Räume, die also nicht von vielbefahrenen Straßen **optisch und praktisch trennend zerschnitten** werden und von **Lärm und Abgasen belastet** werden, haben einen **hohen Wert für die Artenvielfalt, für das Ruhe- und Erholungsbedürfnis des Menschen und für den Landschaftsschutz**. Damit haben sie auch große Bedeutung für die Naherholung und den Natur-Tourismus. Diese „Ruheräume“ sind auch als ein gewisser Ausgleich zu den baulich und verkehrsmäßig sehr stark genutzten Tallagen am Main zu sehen. (siehe Anlage: Agrarlandschaft bei Leinach).

Im Dreieck Karlstadt/Mühlbach - Zellingen - Urspringen wird dieser Raum bisher nur von zwei Verbindungs-„Sträßchen“ mit einer Belastung von 200 bzw. 400 KFZ pro Tag zerschnitten. Im Dreieck Karlstadt/Mühlbach - Zellingen - Karbach kommt nur die relativ wenig befahrene Straße Zellingen-Duttebrunn mit 1700 KFZ als Störung dazu. Diese Fläche wird nach Süden 2025 durch die etwas stärker befahrene Strecke Zellingen-Karbach begrenzt - mit 3000 bis 3400 KFZ pro Tag werden aber nicht die Werte wie in den Tallagen oder Bundesstraßen erreicht (St2300 nördlich Erlabrunn 8900 Kfz, B27 bei Thüngersheim 18 800 KFZ).

Die südlich anschließende Fläche, die im Süden von der Strecke Leinach - Greußenheim (4200 Kfz) und der B8 begrenzt wird, wird im ganzen Gebiet zwischen Leinach und Marktheidenfeld nur von dem Verbindungsweg Remmlingen - Birkenfeld (700 KFZ pro Tag) geteilt! (siehe Karte 1). Es bestehen hier also **große Räume fast ohne Beeinträchtigung durch Verkehr**. Diese Räume sollen durch die B26n durch eine völlig neue Trasse zerschnitten werden, obwohl laut Erläuterungsbericht die „**Verbesserungen** „... „**nach Möglichkeit entlang bestehender Verkehrs- und Siedlungsachsen vorgenommen werden (RP 2 A II 2.6 (G))**.“³



³ Erläuterungsbericht des ROV , S.49

Beim Ausbau der Infrastruktur eines Raumes ist jedoch der Flächen- und Ressourcenverbrauch so gering wie möglich zu halten (LEP A I 2.4 (Z), RP 2 A I 4 (Z), RP 3 A I 4 (Z)). Zudem sollen Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur nach Möglichkeit entlang bestehender Verkehrs- und Siedlungsachsen vorgenommen werden (RP 2 A II 2.6 (G)).

Diese Planung steht damit im Widerspruch zu den Zielen des Landesentwicklungsplans:

(LEP, B I, Nachhaltige Entwicklung ..., 2.2.9.1 (Z) Großflächige, bisher nicht oder nur gering durch Einrichtungen der Bandinfrastruktur, insbesondere durch Verkehrs- und Energieleitungsstrassen, beeinträchtigte Landschaftsräume sollen nicht zerschnitten, sondern erhalten werden. Möglichkeiten der Bündelung von Trassen sollen, wenn die Trennwirkung dadurch nicht erheblich verstärkt wird, genutzt werden“)

mit entsprechender Begründung: „Die weitere Zerschneidung großflächig zusammenhängender Landschaftsräume führt zu immer stärkerer Verinselung von Lebensräumen und damit vor allem zu Störungen von ökologisch-funktionalen Beziehungen und Verflechtungen. Außerdem werden Naherholungsräume oder zusammenhängende landwirtschaftliche Produktionsflächen geteilt und belastet. Anzuführen sind auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Bestehende, unzerschnittene Räume sollen daher erhalten bleiben.“

Sie steht auch im Widerspruch zu den vorgesehenen Planungsachsen (siehe LEP, A II ... Entwicklungsachsen), da im Trassenverlauf der B26n keine Entwicklungsachse vorgesehen ist. Auch die Begründung zu LEP, A II, 3. widerspricht dieser geplanten Zerschneidung der Landschaft. (Begründung zu 3. „Andererseits wird durch die Bündelung und Auslastung der Bandinfrastruktur sowie die Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten einem präventiven Umweltschutz dadurch Rechnung getragen, dass wichtige Ausgleichs- und Naherholungsflächen in den Achsen und Achsenzwischenräumen erhalten sowie willkürliche und ungeordnete Flächenzerschneidungen und unnötiger Bodenverbrauch in der freien Landschaft vermieden werden.“)

II. 1.3 Neue Belastungen durch Transitverkehr

Diese neue Trasse der B26n bringt **38 900 KFZ, davon 6000 LKW**, in diese Ruheräume. Nach dem Erläuterungsbericht ist davon trotz der vielen Anschlussstellen nur ein Drittel Regionalverkehr, also **Zwei Drittel Transitverkehr** (Erläuterungsbericht des ROV ,S.43).⁴

Dagegen wird im Regionalplan verlangt, dass aus den wachsenden Transitbelastungen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen entstehen. (Erläuterungsbericht des ROV, S.48)⁵

Den angeführten Entlastungen von Ortsdurchfahrten im Werntal stehen erhöhte Belastungen in anderen Orten gegenüber. Die Entlastung bei Erlabrunn, Margetshöchheim, Zell ist anzuzweifeln, hier dürfte sich der Verkehr erhöhen.

Außerdem werden zur Entlastung von Ortsdurchfahrten mit sicher hoher Belastung (Arnstein 9200/800 auf 3000/100) zwei Landkreise mit Verkehr von 38 900 KFZ , davon 6000 LKW, belastet, der nach Angaben des Erläuterungsberichts in etwa zu zwei Drittel aus Transitverkehr besteht. Der Flächenverbrauch einer vierspurigen Autobahn mit entsprechenden Folgen für das Ackerland, den Wald und den Artenschutz und die Verlärmung, die Abgase und der Feinstaub von rund **26 000 zusätzlichen KFZ** sind ein zu hoher Preis für Ortsentlastungen, die auch mit

⁴ (Erläuterungsbericht des ROV ,S.43

Über ein Drittel der prognostizierten Verkehre auf der B 26n sind somit direkt dem unmittelbaren Planungsraum (etwa nördlicher Landkreis Würzburg und Landkreis Main-Spessart) zuzuordnen (als Binnen-, Quell-, und Zielverkehre).

⁵ Erläuterungsbericht des ROV, S.48

Im Regionalplan Würzburg (RP 2) heißt es hierzu:

„Es ist anzustreben, die gute verkehrliche Einbindung der Region in das überregionale Verkehrsnetz als wichtigen Standortfaktor zu sichern und weiter zu verbessern. Den wachsenden Transitbelastungen ist durch infrastrukturelle Maßnahmen so zu begegnen, dass möglichst keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung entstehen“ (RP 2 A I 3 (G)).

normalen Ortsumfahrungen erreicht werden können. Das Gebot der **Verkehrsbündelung** wird hier nicht beachtet, vielmehr wird der Verkehr der A 7 aufgeteilt. **Außerdem wird neuer Transitverkehr in die Region gezogen.** So erhöht sich der Verkehr nach den Verkehrsmengen-Karten südlich (B19, A7) und südwestlich (B26, B26n und Parallelstraßen) der Anschlussstelle Werneck der A7 insgesamt und bei LKWs um etwa 19%, das entspricht mit 17300 KFZ /3400 LKW einer ganzen Bundesstraße (ähnlich B27 bei Veitshöchheim).

	A7	B19	westl. Arnstein	alte B26	Schwebenried-Aschfeld	Retzbach	Summe	Zuwachs
ohne B26n	69100	12400	6900		2000	1800	92200	
mit B26n	61000	7700	38100	1100	600	1000	109500	17300
							durch B26n	18,8%
	LKW							
ohne B26n	13500	2900	600		400	400	17800	
mit B26n	13300	900	6700	100		200	21200	3400
								19,1%

Diese negative Belastung des Raumes muss mit den angenommenen positiven Auswirkungen etwa durch Ortsentlastungen verrechnet werden!

II. 2.1. Schädigung der Artenvielfalt

Zum Schutz des besorgniserregenden Artenschwundes auf der Erde hat die Staatengemeinschaft 1992 das „Übereinkommen über die biologische Vielfalt“ geschaffen und auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) 1992 in Rio de Janeiro beschlossen.

Deutschland ist ein Staat von 189 Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben. Mit der sog. **„Biodiversitätsstrategie“ („Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt“)** erfüllt Deutschland Art.6 des Übereinkommens. Der Bau der B26n durch eines der artenreichsten Gebiete Deutschlands gefährdet diese Staatsziele.

Durch die B26n werden zahlreiche Biotope direkt zerstört, etwa Trockenrasen, Wälder, Feuchtgebiete. Die Verkehrsemissionen schädigen noch im breiteren Umfeld. Durch die Zerschneidung der Landschaft werden zahlreiche Arten weiter geschädigt, durch direkte Tötung im Straßenverkehr, durch den Verlust von Lebensraum, da Wanderungen verhindert werden, und durch die Verinselung, die einen Gen-Austausch verhindert.

Zur Beschreibung der einzelnen Biotope und ihrer Gefährdungen schließen wir uns der Stellungnahme des Landesverbands des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. an.

Allgemein sind noch einmal der Flächenverbrauch und die Zerstörung von Ackerland und Wald ebenso wie die Beeinträchtigungen des Grundwassers , also weiterer wichtiger Lebensgrundlagen, als negativ zu bewerten.

II. 2.2 Widerspruch zur Förderung von Umweltbildung

Die in der Bayerischen Verfassung geforderte Erziehung zur Liebe der bayerischen Heimat bedeutet auch, Kindern die Wertschätzung der Landschaft und der Natur nahezubringen. So soll vermittelt werden, dass Pflanzen und Tiere nicht geschädigt werden dürfen, dass z.B. geschützte Trockenrasen nicht zum Zelten, Ballspielen oder als Fahrtrouten für BMX-Räder benutzt werden dürfen. Bei Verfehlungen werden entsprechende Sanktionen festgelegt, so im

Sommer 2010 in Margetshöchheim. Die Bayerische Staatsregierung unterstützt finanziell eine entsprechende Umweltbildung, z.B. beim Bildungsprogramm des Ökohauses des BN in Würzburg. Die Gemeinde Margetshöchheim unterstützt finanziell eine entsprechende Jugendarbeit der Ortsvereine, z.B. die Kindergruppe „Naturfüchse“ mit etwa 40 Mitgliedern.

Die Ortsgruppe Margetshöchheim sieht sich in der ökologischen und demokratischen Bildungsarbeit, die sie in der Kindergruppe der „Naturfüchse“ mit bis zu sieben ehrenamtlichen Betreuerinnen leistet, sehr beeinträchtigt, da sie nicht vermitteln kann, dass von staatlicher Seite für 4 bis 10 Minuten Fahrzeiterparnis⁶, bis zu 1000 Hektar Land mit vielfältigen Biotopen zerstört wird. Dies wird von den Kindern als Verletzung geltender Naturschutzgesetze verstanden.

Der Bau der B26n mit seiner großflächigen Biotop- und Landschaftszerstörung widerspricht diesen ökologischen Bildungszielen und der demokratischen Forderung im Landesentwicklungsprogramm nach einer breiten gesellschaftlichen Basis für die raumstrukturelle Entwicklung⁷.

II. 3. Wirtschaftliche Einschätzung:

Der Bund Naturschutz Margetshöchheim lehnt den Bau der B26neu ab, da dieser Bau im Widerspruch steht zum Naturschutz, zum Gesundheitsschutz und zu Zielen der Bayerischen Verfassung. Wir stellen besorgt fest, dass hier mit einem **finanziellen Aufwand von derzeit geschätzten 496 000 000 Euro** (rund einer halben Milliarde) eine Art Autobahn gebaut werden soll mit erheblichen negativen Auswirkungen. Dabei werden viele **weitere Nebenkosten** verschwiegen, die die geschätzte Wirtschaftlichkeit dieses Baus in Zweifel ziehen. Neben weiteren direkten Baukosten, z.B. für Anschlussbauwerke, sehen wir für den Raum Margetshöchheim z.B. Kosten für neue Ampelanlagen für Zufahrten für stärker belastete Zubringerstraßen, Kosten für bauliche Amphibienschutzmaßnahmen und bei der Nord-Süd-Variante Kosten für eine Ersatz-Trinkwasserversorgung zumindest für die Bauphase. Dies gilt analog sicher für weitere Gemeinden direkt an der Trasse der B26n und an den Zufahrtsstraßen. Gleichzeitig bewirkt der Bau der B26n, **dass andere staatliche finanzielle Aufwendungen wirkungslos werden**, etwa Gelder zum Schutz der Trinkwasserversorgung von Margetshöchheim, die Gelder für den Natur- und Landschaftsschutz für den Landschaftspflegeverband, Zuschüsse zum Erhalt der bäuerlichen Landwirtschaft, Zuschüsse zur Umweltbildung, etc.. Außerdem **fehlen diese Finanzen bei der Finanzierung anderer wichtiger staatlicher Leistungen**, etwa für den Umbau zu einem CO₂-sparenden Verkehrssystem.

Auch damit schädigt die B26n unsere Umwelt für die zukünftigen Generationen.

Die Ortsgruppe Margetshöchheim behält es sich vor, weitere Stellungnahmen einzureichen. Wir beantragen die Erörterung und Beantwortung unserer Stellungnahme im Raumordnungsverfahren.

⁶ Erläuterungsbericht zum ROV, S.44, Tabelle 8, Reisezeitverkürzung

⁷ LEP, A I Raumstrukturelle Entwicklung ..., Begründung zu 1.2

III. „modifizierte Kombinationslösung Nord+Süd“ („Nord+Süd-Variante“)

Zwar beschäftigt sich das Raumordnungsverfahren vorrangig mit der „**Raumordnungslinie**“, dem „Hauptkorridor Mitte“, die besser bewertet wird als die „modifizierte Kombinationslösung Nord+Süd“, allerdings wird festgestellt, dass beide Hauptvarianten grundsätzlich mit den Zielen der Raumordnung vereinbar seien.⁸ Allerdings sind bei der „Nord+Süd-Variante“ (mit der Querung des Mains bei Margetshöchheim) die Flur und die Bürger der Gemeinde Margetshöchheim besonders betroffen. Daher legen wir hier deutlich unsere Ablehnung auch dieser angeblichen „Alternative“ dar.

III. 1. Drohende Zerstörung der Margetshöchheimer Trinkwasserversorgung

Unterfranken gilt wegen der geringen Niederschläge (nur rund 500 bis 600 mL pro Jahr) als Trinkwassermangelgebiet. Die angenommene Rate der Grundwasserneubildung wurde von der Wasserwirtschaft noch einmal heruntergesetzt. Um so wichtiger ist es, bestehende Trinkwasservorkommen zu erhalten und zu schützen. Im Gegensatz zu diesem Verfassungsauftrag schädigt oder gefährdet die geplante vierspurige Bundesstraße B26n viele Grundwasservorkommen im Laufe ihrer Trasse. Da sich die Ortsgruppe Margetshöchheim seit 30 Jahren, seit 1981, für die Erhaltung der **eigenen lokalen Trinkwasserversorgung in Margetshöchheim** einsetzt, möchte ich deren Gefährdung näher ausführen. Die Trinkwasserversorgung Margetshöchheim fördert Trinkwasser hoher Qualität in reichlicher Menge - Genehmigung für etwa 150 000 m³ im Jahr. Durch entsprechende Sanierungsbemühungen hat die Gemeinde auch erreicht, dass die Nitratbelastung, der einzige problematische Parameter, dauerhaft unter dem Grenzwert liegt. Dazu erstellte die Gemeinde eine angepasste Trinkwasserschutzonenverordnung, sie fördert den wasserschonenden landwirtschaftlichen Anbau und pachtet und kauft Flächen für extensive Grünlandnutzung als besondere Schutzmaßnahme.

Bei der wirtschaftlichen Bewertung der B26n müssen daher neben angenommenen Vorteilen auch die entsprechenden wirtschaftlichen Schädigungen durch die Entwertung bisheriger Aufwendungen und durch zusätzliche neue Kosten berücksichtigt werden.

Gefährdung und Zerstörung der Trinkwasserversorgung bei der Nord+Süd-Variante

Bei der Südtrasse der Nord-Süd-Variante wird in das Trinkwasserschutzgebiet und in das Trinkwassereinzugsgebiet so stark eingegriffen, dass die Gefahr der Zerstörung der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Margetshöchheim besteht.

Der Pfeiler der Mainbrücke Veitshöchheim - Margetshöchheim liegt bei einer Teilvariante im Wasserschutzgebiet I. Dort sind Baumaßnahmen verboten. Er würde in direkter Nähe der Brunnen stehen. Bei tiefer Fundamentierung würde das Durchstoßen von Deckschichten und damit die Zerstörung der Wasserversorgung bedeuten. Auf alle Fälle würde die Wasserführung im Untergrund in der Nähe der Brunnen massiv gestört. Bereits ohne das würden die Baumaßnahmen für den Pfeiler durch Grünlandumbruch und Durchlüftung des Bodens die Nitratbelastung erhöhen. Das gleiche gilt für die vorgesehene **Eintiefung der Trasse** westlich der Staatsstraße und besonders bei einer **Anschlussstelle westlich der Staatsstraße im Trinkwasserschutzgebiet III**, die flächenmäßig eine noch größere Baumaßnahme bedeutet. Damit käme es zu einer Überschreitung des Grenzwertes für Nitrat. Auf alle Fälle müsste für die Bauzeit für Margetshöchheim eine **Ersatz-Trinkwasserversorgung** installiert werden.

Neben diesen zerstörerischen Eingriffen beim Bau käme es wie oben beschrieben zu einer Gefährdung durch **diffusen Eintrag** von derzeit **erwarteten rund 40 000 KFZ**⁹ durch Abgase und Abriebe und zu einer Gefährdung durch **Unfälle - und zwar im gesamten Trinkwassereinzugsgebiet.**

⁸ Vertiefende Darstellung zur Begründung der ROL, S.120

⁹ Früher wurden hier rund 46 000 KFZ erwartet.

III. 2. Landverbrauch in der Gemarkung Margetshöchheim mit Schädigung des Artenschutzes, des Landschaftsschutzes, der Naherholung, der Gesundheit der Bürger und der Landwirtschaft.

Bei dieser Variante wird durch den Brückenpfeiler im Wasserschutzgebiet, durch die Brückenrampe, die weitere Trasse und besonders durch die geplante Anschlussstelle mit Zufahrten ein erheblicher Teil der Margetshöchheimer Gemarkung zugebaut, beim Bau geschädigt und weiteren Schädigungen im laufenden Betrieb ausgesetzt.

2.1 Schädigung der Artenvielfalt

Im Hangbereich westlich von Margetshöchheim und im nördlichen Streuobstgebiet „Buchert“ findet sich ein artenreiches Mosaik aus Hecken, Magerrasen, extensivem Grünland, Streuobstbeständen und Äckern. Magerrasen-Flächen rings um den Steinbruch wurden vom Landschaftspflegeverband gepflegt.

Eine entsprechend reiche Vogelpopulation weist unter anderem als Beispiele den stark gefährdeten Wendehals und gefährdete Brutvogelarten wie den Gartenrotschwanz, den Feldschwirl, den Baumpieper, den Neuntöter oder das Rebhuhn auf. Daneben Arten aus der Vorwarnliste wie Goldammer, Klappergrasmücke, Dorngrasmücke, Feldlerche, Grünspecht oder Waldkauz.

Der Entwässerungsgraben „Flutgraben“ parallel zum Mainufer ist ein wichtiges Nahrungsbiotop des gefährdeten Eisvogels. Es treten Rohrammer und Teichrohrsänger als Brutvögel auf. Am Main wie in Hanggräben brüten auch Nachtigallen.

Durch die Amphibien-Schutzmaßnahmen ist ein großer Bestand von Erdkröten nachgewiesen. Auch Springfrösche, Zauneidechsen und Blindschleichen wurden dabei nachgewiesen.

Durch die blütenreichen Magerrasen, extensiven Wiesen und Hochstaudenfluren ergibt sich auch bei den Insekten und Spinnen ein großer Artenreichtum, Beispiele sind geschützte Arten wie Schwalbenschwanz, Segelfalter oder die seltene Wespenspinne.

Auf den Trockenrasen finden sich Küchenschellen, große Waldanemone, Ackermannstreu, Kreuzblümchen und verschiedene Orchideen-Arten.

Dieser vielfältige Lebensraum wird durch den Bau der B26 zum Teil zerstört, zum Teil durch Lärm, Abgase und Einträge gestört und besonders für Amphibien und Kleinlebewesen zerschnitten. Auch für Wild wie Rehe, Hasen, Wildschweine und Rebhühner führt diese Trasse zu einer Verkleinerung und Verinselung der Lebensräume. Wurden eigentlich die Kosten für Wildschutzzäune und ihre Pflege in die Kostenberechnung aufgenommen?

2.2 Widerspruch zum Landschaftsschutz, zum Schutz von Streuobstbeständen und zu regionalen Wirtschaftskreisläufen

Um das Kulturgut der alten Apfel- und Birnensorten zu erhalten, hat der Landkreis Würzburg eine Kartierung dieser alten Kernobstsorten organisiert und finanziell unterstützt. Um diese langfristig zu erhalten fördert er weitere Maßnahmen wie die Neuanlage von Streuobstwiesen, die Beratung zur Vermarktung von Streuobst und die Anlage von Streuobst-Lehrpfaden. Ein Entwurf sieht einen Streuobst-Lehrpfad im Sandflurgebiet in der Wasserschutzzone II vor, als Alternative einen Lehrpfad im Buchert-Gebiet. In beiden Fällen kommt es dabei zum Konflikt mit der Trasse der B26n, zur direkten Zerschneidung der geplanten Pfade bzw. deren Entwertung durch den Lärm direkt neben einer autobahnartigen Bundesstraße.

Damit wird ein Ansatz zur regionalen Vermarktung von Streuobst gefährdet. Der Landwirtschaft gehen Streuobstflächen und Ackerflächen verloren, der Zugang zu Wirtschaftsflächen wird erschwert.

2.3 Schädigung der Naherholung und Radverkehr bei der Nord-Süd-Variante und verminderter Zugang zur Natur.

Die Entwertung des Radwegs zwischen Würzburg und Margetshöchheim kann wohl ähnlich beurteilt werden wie bei der mittleren Variante. Bei der Süd-Trasse wird außerdem der Radweg von Margetshöchheim nach Erlabrunn und das Naherholungsgebiet „Erlabrunner Badeseen“ durch den direkt vorbei führenden Verkehr von geplanten 40 000 KFZ mit Lärm, Abgasen und Fein-

stäuben belastet und entwertet. Das Streuobstgebiet „Buchert“, das der Naherholung dient, wird zerschnitten und zerstört. Da die B26n Margetshöchheim dann im Halbkreis umgibt und nur wenige Durchlässe bietet, wird insgesamt der Zugang zur Natur erschwert. Auch Weinbergswanderungen in den gegenüberliegenden Weinbergen auf Veitshöchheimer Seite werden wegen des Lärms völlig uninteressant.

3. Gesundheitliche Belastungen der Bürger durch Lärm, Abgase und Feinstäube

Bei der Nord+Süd-Variante mit Anschlussstelle in Margetshöchheim ist einerseits wie bei der mittleren Variante mit Zubringerverkehr zu rechnen - mit entsprechenden Belastungen. Außerdem **umgibt eine autobahnartige Bundesstraße dann im Halbkreis den Ort und belastet die Bürger zusätzlich mit dem Lärm, den Abgasen und dem Feinstaub von prognostizierten rund 40 000 KFZ, darunter ein erheblicher Anteil von Schwerlastverkehr.** Die ringförmige Umschließung schränkt auch den Zufluss von Frischluft ein, stattdessen strömen Abgase ins Tal. Damit wird die Gesundheit der Bürger gefährdet. Während bei Windkraftanlagen Abstände von 800 bis 1000 Meter gefordert werden, werden für die B26n geringe Abstände von 250 - 300m zugelassen. Die Lebensqualität im Ort wird massiv eingeschränkt, auch dadurch dass die nähere Umgebung des Ortes für die Naherholung nicht mehr geeignet ist.

Margetshöchheim, den 5.April 2011

Brigitte Muth-von Hinten

Vorsitzende der Ortsgruppe Margetshöchheim
des Bundes Naturschutz in Bayern e.V.