

Paul Lehrieder

Mitglied des Deutschen Bundestages

Paul Lehrieder, MdB · Platz der Republik 1 · 11011 Berlin

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadt-
entwicklung

z. Hd. Herrn Bundesverkehrsminister

Dr. Peter Ramsauer

Invalidenstr. 44

10115 Berlin

-Postaustausch-

Berlin, 28. Februar 2013 / LG

Bundesverkehrswegeplan 2015

Sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, lieber Peter,

ich darf mich für Deine umfangreichen Ausführungen im Rahmen der landesgruppenoffenen Sitzung vom 21.02.2013 zum Bundesverkehrswegeplan 2015 sehr herzlich bedanken.

Ich hatte Dich bereits am Rande der Fraktionssitzung am 19.02.2013 auf die vom bisherigen Bundesverkehrswegeplan in meinem Wahlkreises heftig diskutierte Frage des Neubaus einer autobahnähnlichen Bundesstraße B26n westlich von Würzburg als Verbindung zwischen A3 und A7 angesprochen.

Das Ziel des Bundesverkehrsministeriums, dass als Grundlage für die Priorisierungsstrategie der infrastrukturpolitische Handlungsbedarf in Zustands- und Mängelanalysen im Rahmen der Grundkonzeption untersucht wird, begrüße ich ausdrücklich.

Sicherlich ergibt sich der größte Handlungsbedarf beim Substanzerhalt und der Sicherung eines flüssigen Verkehrsablaufes, gerade auch, weil der Erhaltungszustand der Straßen in den letzten Jahren bei den Fahrbahnen und auch bei den Brückenbauwerken abgenommen hat.

Dass sich darüber hinaus die Herausforderung für die Planungen insbesondere aus dem Ziel ergeben, den zusätzlichen Flächenverbrauch zu begrenzen und den Verlust von unzerschnittenen Räumen soweit wie möglich zu verhindern, kann ich nur gutheißen.

Gerade weil das Ministerium entsprechend sorgfältig die Umweltwirkungen bei der Projektauswahl und Optimierung berücksichtigen wird, darf ich die von Mandatsträgern aller politischen Ebenen im Wahlkreis Würzburg vorgeschlagene Priorisierung wie folgt darlegen: Substanzerhaltung und –sicherung eines flüssigen Verkehrsablaufes sollten sinnvollerweise durch einen sechsstreifigen Ausbau (3 Spuren auf der A7 zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahndreieck Werneck) erfolgen.

Hiermit wäre dem Substanzerhalt einer bestehenden Autobahn (A7) sowie eine Sicherung eines flüssigen Verkehrsablaufes (Staugefahr) in den nördlichen Gemeinden des Landkreises (Bergtheim, Opferbaum, Unterpleichfeld) in ökologisch vertretbarem Umfang Rechnung getragen.

Deshalb plädiere ich in Übereinstimmung mit Herrn Kollegen Manfred Ländner aus dem Bayerischen Landtag sowie mit dem Landrat des Landkreises Würzburg, Herrn Eberhard Nuß, für eine Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der A7 zwischen Biebelried und Werneck in den Bundesverkehrswegeplan 2015.

Dies sollte neben dem Ausbau der A3 (Bereich zwischen Heidingsfeld und Biebelrieder Kreuz) als laufendes Vorhaben in den VB+-Bereich aufgenommen werden.

Für den A7-Ausbau bitte ich ebenfalls um Prüfung, ob hier ein VB+ - zumindest jedoch ein VB-Kriterium - zugrunde gelegt werden kann.

Im Gegenzug könnte die nach bisheriger Schätzung mit ca. 500 Millionen Euro Neubaukosten veranschlagte Westautobahn entfallen, hilfsweise jedoch zunächst in den weiteren Bedarf zurückgestuft werden.

Da jedoch, wie das Ministerium völlig zu Recht feststellt, die Regionen in Deutschland zum Teil noch Defizite hinsichtlich der Verkehrsanbindung aufweisen, stellt sich für den Wirtschaftsraum Main-Spessart (Karlstadt/Lohr) dringend parallel ein auszubauender Bundesstraßenbau nach unserer Ansicht wie folgt dar:

Die im beengten topografischen Tal der Wern verlaufende B26 sollte über ein Bundesstraßenneubauvorhaben als Höhen-Bundesstraße mit zwei-/dreispurigem Ausbau (Überholstreifen für LKW-Überholmöglichkeiten) als Höhen-Bundesstraße geprüft werden, sofern ein Ausbau in der Talaue der Wern aus den vorgenannten topografischen Gründen aus Kostenerwägung wie auch ökologischen Erwägungen nicht in Betracht kommt.

Ich verkenne nicht, dass der Landkreis Main-Spessart zur Absicherung vergleichbarer Wirtschafts- und Lebensverhältnisse, einen vernünftigen Autobahnanschluss Richtung Osten und Norden beanspruchen kann.

Richtung Süden und Westen ist über die ausgebaute Anschlussmöglichkeit zur Autobahnanschlussstelle Marktheidenfeld, ein geeigneter Anschluss des Verkehrsraumes bereits existent.

Darüber hinaus begrüße ich ausdrücklich, dass Teile des Bundesverkehrswegeplans 2015 auch die Prüfung von Alternativen auf der Ebene von Projekten, Teilnetzen bzw. Korridoren und dem Gesamtplan sein wird.

Eine erste Alternativenprüfung findet, wie das Ministerium ausführt, dabei bereits während der Projektanmeldung statt. Um die langlebigen Investitionsentscheidungen darüber hinaus abzusichern, werden zum einen die Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturvorhaben systematisch in Korridoruntersuchungen betrachtet.

Gerade als Alternative zu der bisher in vordringlichen Bedarf befindlichen B26n, bitte ich deshalb wie ausgeführt um Prüfung der vorgenannten Projektvorhaben als Alternative zu den bisherigen Planungen, die zum einen dem Bund als Vorhabensträger nach vorsichtigen Schätzungen einen dreistelligen Millionenbetrag einsparen könnten, darüber hinaus einen erheblichen Flächenverbrauch vermeiden könnten und zudem als weiteren Nutzen der Alternativenplanung auch die bestehende A7 im Rahmen des Ausbaues dauerhaft und nachhaltig sanieren könnte.

Auf die Einwendungen der Verkehrsentlastung von Würzburg ist auszuführen, dass durch einen fünf- bis dreispurigen Ausbau der jeweiligen Fahrtrichtungen der A3 zwischen den Anschlussstellen Würzburg-West und Heidingsfeld bereits jetzt (Aufnahme der A81!) ein großer Schritt zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der A3 erreicht werden konnte - wie die reduzierten Stauzahlen in den letzten beiden Jahren deutlich belegen konnten.

Darüber hinaus wird nach erfolgtem Ausbau des Teilstücks der A3 zwischen Würzburg/Heidingsfeld und Biebelried auf die von Heidingsfeld derzeit ausgehende Rückstaugefahr auf Würzburg in wenigen Jahren obsolet sein.

Wenn somit der Verkehr über das Autobahnkreuz Biebelried sicher, leicht und flüssig Richtung Norden über die A7 zum Autobahndreieck Werneck abgeleitet werden kann, so stellt dies auch in Zukunft die kürzere Trasse im Verhältnis zu einem angedachten Neubau dergestalt dar, dass die Verkehrsströme zunächst von Heilbronn kommend, die A3 Richtung Frankfurt nehmen mussten, um sodann Richtung Werneck geführt werden.

Dies stellt eine Streckenverlängerung der Strecke zwischen Stuttgart und Schweinfurt dar und es ist den Bürgern in der Region schlicht nicht zu vermitteln, dass anstelle einer bestehenden Umfahrung, rechts um Würzburg herum, eine Neuumfahrung Würzburgs links um Würzburg herum mit dem entsprechenden Flächenverbrauchs-Problem und immensen Kosten vom Bund favorisiert werden sollte.

Für persönliche Gespräche zur Besprechung der Problematik bin ich - selbstverständlich mit dem Kollegen im Bayerischen Landtag Manfred Ländner aber auch mit unserem Landrat Eberhard Nuß - jederzeit gern bereit.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in red ink, appearing to read 'Paul Lehneder', written in a cursive style.

Paul Lehneder, MdB