



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETE
KERSTIN CELINA
PATRICK FRIEDL
PAUL KNOBLACH
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

An die
Regierung von Unterfranken

Peterplatz 9
97070 Würzburg

Maximilianeum
81627 München
kerstin.celina@gruene-fraktion-bayern.de
patrick.friedl@gruene-fraktion-bayern.de
paul.knoblach@gruene-fraktion-bayern.de

Einwendung gegen den Bau der B26n / Bauabschnitt 1

Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) i.V.m. Art. 72 ff. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) sowie gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);

Neubau der B26n zwischen Karlstadt und dem Autobahnkreuz (AK) Schweinfurt/Werneck (Bauabschnitt 1), MSP 6, Abschnitt 100, Station 4,367 bis B26a, Abschnitt 100, Station 1,631 (Bau-km 8+330 bis Bau-km 16+120)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit machen wir nachfolgende Einwendungen im Planfeststellungsverfahren gegen den o.g. Bauabschnitt 1 der B26n innerhalb der Einspruchsfrist geltend.

Der Bauabschnitt 1 der B26n ist der erste von mehreren Bauabschnitten, deren gesamte Realisierung die zwingend notwendigen Bemühungen um eine Verkehrswende mit einer Reduzierung des Individualverkehrs und des Transportverkehrs über das öffentliche Straßennetz konterkarieren würde. Eine Realisierung nur des ersten Bauabschnittes ist nicht realistisch, denn nach dem Ergebnisbericht der landesplanerischen Beurteilung würde nur die komplette Verwirklichung der B26n verkehrstechnisch gesehen Sinn machen. Wird der erste Bauabschnitt realisiert, werden die anderen Bauabschnitte folgen (müssen), um die nachfolgenden Straßen und Orte vom zusätzlichen Verkehr zu entlasten.

Wir lehnen die B26n insgesamt ab und mache daher Einwendungen gegen den ersten Bauabschnitt geltend, und begründen dies nachfolgend.

Der Freistaat Bayern hat sich zum Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch bis 2020 auf 10 Hektar pro Tag zu verringern. In den Jahren seit 2001 bis einschließlich 2020 wurde dieser Wert jedes Jahr zum Teil deutlich überschritten. Bayern strebt nun bis 2030 einen Flächenverbrauch von 5 Hektar pro Tag an (Beschluss vom 9.12.2020 im Landesplanungsgesetz).

Rein rechnerisch stünden Unterfranken ab 2030 ca. 130 bis 140 Hektar an gesamter Flächenversiegelung pro Jahr zur Verfügung. Die mögliche Flächenversiegelung durch die B26n liegt bei ca. 230 Hektar. Wird die B26n wie geplant gebaut, konterkariert dies das Ziel der Staatsregierung und der Regierung von Unterfranken, in Zusammenarbeit mit anderen, z.B. Kommunen, Landkreis, Wirtschaft, Bevölkerung, etc. konkrete Maßnahmen zur Reduzierung des Flächenverbrauchs umzusetzen.

Die Böden sind eine wichtige, klar begrenzte Ressource und werden für den Bau von Wohngebäuden, Betriebsstätten, Straßen und Parkplätzen seit vielen Jahren auf Kosten von anderen Nutzungsarten dauerhaft versiegelt. Die wachsende Bedeutung dieser anderen Nutzungsarten, nämlich landwirtschaftlich genutzte Flächen, Wälder, Wiesen als auch Naturschutzgebiete wird durch den Klimawandel immer deutlicher, egal ob es sich um Artenschutz oder Klimaschutz handelt, oder auch die Produktion von Lebensmitteln mit reduzierten Flächen für diese Nutzungsraten können die immensen Aufgaben im Klima- und Umweltschutz, nicht erfolgreich angegangen werden.

Die Konsequenz ist: Wenn Flächensparen als Ziel ernst genommen wird, muss dies in jeder einzelnen Region konsequent umgesetzt werden. Ein bayernweiter Rückblick zeigt, dass die eigenen Ziele in den vergangenen Jahren nicht mal annähernd erreicht werden konnten. Wird das Ziel einer geringeren Flächenversiegelung in Bayern in Zukunft ernst genommen und soll der Beschluss von 2020 umgesetzt werden, dann geht mit dem Bau der B26n automatisch einher, dass in den Kommunen keine nennenswerten weiteren Flächen zur Versiegelung für zum Beispiel neue Wohn- oder Gewerbegebiete mehr bereitgestellt werden können. Das heißt, mit dem Bau der B26n wird ein klares Signal gegen die moderate Weiterentwicklung der Region gesetzt, oder die Umsetzung des Flächensparziels von vornherein - entgegen der Beschlusslage - faktisch aufgegeben.

Der Bau der B26n widerspricht also klar den Grundsätzen der Flächensparoffensive und des Landesplanungsgesetzes. Dabei wurden die Flächensparziele in jedem einzelnen Jahr nicht erreicht, und es wurde in den vergangenen Jahren bereits so viel an Fläche versiegelt, dass wir uns keine Projekte wie die B26n mehr leisten können. Die geplante B26n würde in

hohem Maße zusätzlich natürliche Flächen dauerhaft zerstören und Flächen versiegeln. Der vermeintliche erwartete Nutzen durch einen besseren Verkehrsfluss steht in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden dauerhaften Schäden.

Die Planungen zur B26n resultieren aus einer Zeit, in der die Notwendigkeit zu einem umwelt- und klimapolitischen Wandel nicht in dem Maße gesehen wurden, wie das heute der Fall ist und durch entsprechende Vereinbarungen bzw. Gerichtsurteile inzwischen festgestellt worden ist. Im September 2016 hat die Bundesrepublik Deutschland das Pariser Klimaschutzabkommen ratifiziert. Am 29. April 2021 hat das Bundesverfassungsgericht in einem Beschluss das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung von 2019 teilweise für verfassungswidrig erklärt hat (siehe 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20). In diesem Beschluss wurde festgestellt, dass auch zukünftige Generationen auch Anspruch auf eine Restnutzung an CO₂ haben müssen, und die jetzigen Entscheidungsträger darauf achten müssen, nachfolgenden Generationen keine unverhältnismäßigen klimapolitischen Lasten aufzubürden.

Angesichts des nicht mehr besonders großen CO₂-Restbudgets von 3,3 bis 4,4 Gigatonnen (Stand: August 2021) und der Tatsache, dass die Einhaltung des 1,5 °C-Ziels verfassungsrechtlich geboten ist, kann deshalb mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass sich der Straßenverkehr, der mit fossilen Brennstoffen erfolgt, bis 2030, spätestens 2035 grundsätzlich erheblich reduzieren muss, um die Pariser Klimaziele einhalten zu können. Darüber hinaus stehen die Gelder, die für den Bau der B26n verbraucht werden, für andere, klimapolitisch sinnvolle Projekten, zum Beispiel dem weiteren Ausbau der Bahn, nicht zur Verfügung. Sollte die Regierung von Unterfranken davon ausgehen, dass die Einhaltung der Pariser Klimaziele auch ohne eine erhebliche Verringerung des Straßenverkehrs möglich ist, so hat sie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens jedenfalls nachzuweisen, wie die notwendige Reduktion des CO₂-Ausstoßes dann alternativ bewirkt werden soll.

Als eines der wesentlichen Ziele der B26n wird durch das staatliche Bauamt eine Verkehrsentlastung der Stadt Würzburg wie auch anderer Städte und Gemeinden genannt.^[1] Die beabsichtigte Verkehrsentlastung wird unter anderem durch den Ausbau der A7 erreicht. Eines der zentralen Argumente (Entlastung der Stadt Würzburg) für den Bau der Straße ist somit hinfällig, wodurch die Nachteile, wie Flächenversiegelung, Naturzerstörung und Gefährdung des erweiterten Wasserschutzgebiets „Zeller Quellen“ umso mehr ins Gewicht fallen.

Darüber hinaus basiert die aktuelle Planung der B26n auf einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019.^[2] Unter Punkt 4.1 der Untersuchung wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2035 beschrieben. Dabei wird unter den Einflussfaktoren zwar

eine „Verschiebung der Mobilität“ genannt, diese jedoch nicht weiter spezifiziert. Ein Verweis auf die zur Einhaltung der Pariser Klimaziele zwingende Verringerung des PKW-Verkehrs fehlt vollständig. Im Gutachten wird auch weiterhin nicht von einer erheblichen Reduktion des PKW-Verkehrs ausgegangen. Dies allein stellt einen Verstoß gegen § 13 Klimaschutzgesetz dar, in dem es heißt:

„Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“

Eine der zentralen Studien, auf deren Grundlage die B26n geplant und letztlich gebaut werden soll, entspricht deswegen aus unserer Sicht nicht den aktuellen rechtlichen Voraussetzungen und kann somit nicht als Planungsgrundlage herangezogen werden. Mit der fehlenden Einbeziehung aktueller Beschlüsse, klimapolitischer Verpflichtungen und Gerichtsurteile sind die Planungen nach unserer Meinung hinfällig. Den Bau der B 26n lehnen wir daher schon aufgrund der veralteten Unterlagen ab.

In den kommenden Jahren muss die Bundesrepublik Deutschland große Mengen Geld in Projekte (wie zum Beispiel den Öffentlichen Nahverkehr und die Fahrradinfrastruktur) investieren, die dem Klimaschutz tatsächlich zugutekommen. Die B26n schadet dem Klima und schafft neue Anreize, klimaschädliche Verkehrsmittel für die eigene Mobilität zu nutzen. Dass bis zur Fertigstellung der B 26n mehr Autos mit elektrischem Antrieb fahren werden, als heute, bedeutet ja nicht, dass dann weniger klimaschädliches CO₂ in die Atmosphäre gelangen würde, denn weder kann auf absehbare Zeit der Strom für noch mehr Individualverkehr aus Erneuerbaren Energien produziert werden, noch ist dabei berücksichtigt, dass weitere Erleichterungen für den Individualverkehr auf der Straße - egal mit welchem Antrieb - das Bemühen, Gütertransporte und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, konterkarieren werden.

Auch die zu erwartenden großen Schäden an der Natur und den Feldern entlang der Trasse der B26n stehen nicht im Einklang mit den in den letzten zwei Jahren verkündeten Zielen der Staatsregierung in Bezug auf Umwelt- und Artenschutz. Ein Ausgleich durch Naturschutzmaßnahmen erfolgt nach aktueller Regelung erst zeitlich versetzt und nicht im Vorfeld, so dass Umwelt- und Artenschutz auf viele Jahre hinweg entlang der Trasse den Kürzeren ziehen werden und die verhängnisvolle Entwicklung der letzten Jahre in diesem Bereich, deren Folgen wir alle sehen (zum Beispiel Insektensterben) ungebremst weitergehen wird.

Wir fordern deshalb die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens und die Beendigung aller Planungen zum Bau der B26n. Das für den Bau vorgesehene Geld sollte in Verkehrsprojekte investiert werden, die den Klimaschutzzielen zugutekommen.

Wir bitten um Berücksichtigung und Stellungnahme zu unseren Einwänden sowie um Einladung zum Erörterungstermin.

Mit freundlichen Grüßen,



Kerstin Celina, MdL



Patrick Friedl, MdL



Paul Knoblach, MdL

Quellangaben:

[1] www.b26neu.de/ziele

[2] [www.b26neu.de/wp-](http://www.b26neu.de/wp-content/uploads/2021/03/NeubauB26n_Verkehrsuntersuchung_Mai-2019.pdf)

[content/uploads/2021/03/NeubauB26n_Verkehrsuntersuchung_Mai-2019.pdf](http://www.b26neu.de/wp-content/uploads/2021/03/NeubauB26n_Verkehrsuntersuchung_Mai-2019.pdf)